

09. ENJEUX DE LA DÉCARBONATIONS DU TRANSPORT MARITIME ET ACCOMPAGNEMENTS INSTITUTIONNELS RÉGLEMENTAIRES ET FINANCIERS

APAM Olivier DELTEIL

Les objectifs internationaux et européens relatifs à la décarbonation du transport maritime impliqueront des investissements conséquents, évalués entre 40 et 60 milliards de dollars américains chaque année d'ici 2040. Ils porteront principalement sur la création de nouvelles infrastructures, l'adaptation de celles déjà existantes et la production d'énergie et de combustibles renouvelables d'origine biologique ou synthétique. La question à laquelle ce mémoire tente d'apporter de nouveaux éléments de réponse est la suivante.

Dans un contexte d'incertitude portant, entre autres, sur l'adoption par l'Organisation maritime internationale de standards sur les combustibles de demain, d'une tarification carbone et d'une insuffisante maturité technologique, quelles actions peuvent être prises par la puissance publique afin de soutenir les acteurs privés dans cette mutation indispensable ?

RÉSUMÉ

La neutralité carbone recherchée dans la réglementation européenne ou visée dans la stratégie de l'Organisation maritime internationale concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des navires implique, pour la France, de mener de front une triple action : une réduction de la consommation d'énergie pour limiter les émissions de GES, une transition effective et rapide en faveur de combustibles renouvelables et une adaptation des réseaux, en particulier d'électricité et de gaz. Si l'amélioration de l'efficacité énergétique des navires et le passage progressif de combustibles fossiles à des combustibles de transition sont d'ores et déjà une réalité, l'utilisation de combustibles décarbonés, et notamment des combustibles de synthèse, pose de nombreux défis. La production, le stockage, le transport et la distribution de ces derniers induiront des investissements conséquents pour l'ensemble des acteurs, publics comme privés (énergéticiens, ports, armateurs). Dans un contexte où 70% des émissions de GES provient du secteur des transports terrestres, contre 11% pour le transport maritime, il est probable que ce dernier doive s'adapter aux combustibles renouvelables retenus par les énergéticiens. Un tel exercice n'est pas simple et nécessite pour la puissance publique, après consultation des parties prenantes, de donner de la visibilité.

Cela peut se traduire par des objectifs en adéquation avec ceux fixés au niveau européen, des scénarios de référence et adaptables du fait d'un contexte mouvant et une mobilisation de l'ensemble des acteurs, de l'économie réelle comme de la finance, pour surmonter ce défi.

RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATIONS À COURT TERME ***Au niveau européen***

1. Se conformer aux obligations découlant de l'acquis européen et contribuer à son amélioration, au service de la transition écologique (Ministère chargé des ports, avec le concours du MEFSIN et du MTEBFMP). Parmi les actions possibles :
 - Déterminer un plan de financement pour achever les branchements électriques dans les grands ports maritimes (GPM), dans un contexte d'incertitude sur les moyens financiers mobilisables au niveau européen. S'assurer, via des contrats État-région le cas échéant, d'un appui de l'État au profit des ports décentralisés.
 - Soutenir une ambition environnementale maximale dans les discussions portant sur la révision de la directive sur la taxation de l'énergie. Veiller à ce que l'approche entre les États membres ne se traduise pas par une concurrence déloyale, concernant la taxation des combustibles renouvelables.

2.

Soutenir la filière maritime européenne, par l'intermédiaire d'une politique volontariste en matière énergétique (MEFSIN, avec l'appui du ministère chargé des transports). Parmi les actions possibles :

- En lien avec des États affinitaires, mobiliser la Commission dans la labellisation de projets relatifs à des technologies stratégiques et la création de projets importants d'intérêt européen commun (PIEEC) permettant, à terme, le développement d'une ou plusieurs solutions technologiques et leur production sur le territoire européen. S'assurer de la mobilisation de fonds dédiés en quantité suffisante.
- Soutenir la révision des textes relatifs à la commande publique afin que celle-ci soit davantage orientée vers la transition écologique et contribue à stimuler la chaîne de valeurs.
- Dans le cadre des travaux portant sur le cadre financier pluriannuel 2028 – 2034, soutenir les préconisations du rapport Draghi sur la compétitivité de l'UE et notamment celles relatives au développement des réseaux d'énergie ou des infrastructures de recharge, utiles à de nombreux secteurs, et l'aménagement d'un cadre réglementaire de nature à stimuler l'innovation et la transition vers une industrie verte. S'assurer de la mobilisation des ressources issues du marché carbone européen ou du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières dans la décarbonation du secteur et d'autres mécanismes, dans l'hypothèse d'une adoption, par l'Organisation maritime internationale (OMI), d'une tarification carbone.

RECOMMANDATIONS À COURT TERME ***Au niveau national***

3.

Piloter la décarbonation du transport maritime, en coordination avec les différents acteurs (Ministère délégué au transport, avec le concours du MTEBFMP et du MEFSIN). Parmi les actions possibles :

- Finaliser les documents de planification (loi de programmation énergie-climat, 3e programmation pluriannuelle de l'énergie et 3e stratégie nationale bas-carbone). Élaborer les stratégies manquantes (captage et valorisation du dioxyde de carbone ou CCUS) le cas échéant. Mettre à jour les stratégies existantes (hydrogène, biomasse). Considérer une extension de l'actuelle stratégie d'accélération "produits biosourcés et carburants durables" au secteur du transport maritime.
- En conformité avec les documents stratégiques évoqués supra, mobiliser l'ensemble des parties prenantes dans la structuration d'une gouvernance de la biomasse au niveau national comme régional afin (i) d'estimer finement et régulièrement la ressource lignocellulosique disponible, (ii) d'arbitrer les usages, suivre ces derniers ainsi que la consommation et (iii) ainsi contribuer à l'utilisation transitoire de biocarburants de deuxième génération (2G) dans le secteur du transport maritime.
- En cohérence avec les orientations relatives à la décarbonation des secteurs économiques français, allouer, autant que possible, une quantité suffisante de biomasse d'origine lignocellulosique dans la production des biocarburants 2G et d'électricité, d'hydrogène bas-carbone dans la production d'e-carburants pour le secteur maritime. Suivre attentivement les capacités financières de RTE et de GRT Gaz dans le cadre de leur mise en œuvre respective du schéma décennal et du plan de développement décennal.
- Soutenir, par l'intermédiaire d'une fiscalité incitative, l'utilisation progressive des combustibles renouvelables et le soutien à la recherche et au développement (R&D).

4.

Concrétiser cette décarbonation par la mobilisation de financements appropriés, publics comme privés (MEFSIN, avec le concours du MATD et du ministère en charge des ports). Parmi les actions possibles :

- Disposer d'une vision exhaustive des dispositifs d'incitation fiscale liés directement ou non à la transition écologique. Supprimer les dispositions fiscales ne facilitant pas la transition vers les biocarburants 2G. Étendre certaines dispositions (crédit d'impôts pour les industries vertes) si cela est possible. Modifier la réglementation fiscale de façon à accélérer l'utilisation de combustibles beaucoup plus vertueux, dans le cas où cette orientation serait retenue dans la directive sur la taxation de l'énergie.
- Aborder en lien avec les collectivités locales la question des financements publics en faveur de la transition écologique, l'articulation - si besoin - entre les contrats de plan État-régions et les contrats de relance et de la transition écologique, les ressources mobilisables (Fonds Vert, dotation globale de fonctionnement) et potentielles (impôts locaux, endettement, etc.) et la mise à disposition de foncier suffisant pour permettre l'accueil des futures infrastructures de production des combustibles renouvelables.
- Entamer (ou finaliser) une réflexion avec les GPM relatives aux recettes financières et à l'utilisation de leurs réserves foncières susceptibles d'être mobilisées dans l'accueil d'unités de production ou de distribution de combustibles renouvelables ou plus largement à des projets CCUS.
- Pérenniser la mobilisation de financements publics, dans le cadre de France 2030 ou avec le concours de fonds européens, et du fonds public-privé spécifiquement dédié à la décarbonation du transport maritime. Encourager (ou éviter de dissuader) les initiatives privées visant à stimuler l'innovation. Donner de la visibilité à plus long terme par la mise en œuvre de la récente stratégie pluriannuelle de financements de la transition écologique et la finalisation d'une feuille de route partagée avec l'ensemble des acteurs.
- Maintenir la mobilisation de l'ensemble des acteurs financiers (banques privées, fonds d'investissements, fonds public-privé, opérateurs) dans la décarbonation du transport maritime, des ports et la production des combustibles d'avenir.
- S'assurer de la bonne articulation entre le CORIMER et l'Institut MEET 2050, tous deux engagés dans la mobilisation de financements et l'identification de projets innovants au service de la transition énergétique, en lien avec la plateforme européenne dédiée aux technologies stratégiques, afin d'obtenir une mobilisation maximale de fonds nationaux et européens au profit de la chaîne de valeur française.
- Préciser les engagements de la part du MEFSIN en matière de garantie stratégique, qui permet aux porteurs de projets d'avoir davantage de visibilité.

RECOMMANDATIONS À COURT TERME ***Au niveau international***

5.

Soutenir, au niveau international, des positions ambitieuses en lien avec des pays affinitaires (MEAE, avec l'appui du MTEBFMP et du ministère chargé des transports). Parmi les actions possibles :

- Défendre l'analyse d'impact produite par le DNV et la CNUCED. Développer, conjointement avec nos partenaires européens et en amont de la 83e session du comité de protection de l'environnement marin, une stratégie de négociation et d'influence pour contrer le bloc constitué par la Chine, le Brésil et la Norvège, lequel s'oppose à toute mesure de moyen terme économique intégrant un mécanisme de tarification des émissions de GES.
- S'assurer, une fois l'accord obtenu sur les mesures de moyen terme, que les recettes liées à la future tarification carbone soient entièrement dédiées à la décarbonation du secteur, et de l'existence d'un mécanisme de contrôles rendant régulièrement compte.
- Poursuivre, une fois l'accord obtenu sur les mesures de moyen terme, la mobilisation en faveur d'une révision des mesures de court terme, notamment dans la récompense des navires vertueux et / ou l'instauration de possibles sanctions pour les autres.
- Soutenir la vision française / européenne de la décarbonation du transport maritime dans tous les processus et organismes internationaux (OIT, COP diversité biologique, COP climat, UNOC), comme composante d'une action plus globale et relative à la lutte contre les changements climatiques. S'appuyer sur les acteurs économiques pour ce faire.

RECOMMANDATIONS À MOYEN TERME

Au niveau européen

6. Se conformer aux obligations découlant de l'acquis européen et contribuer à son amélioration, au service de la transition écologique (Ministère chargé des transports, avec l'appui du MEFSIN). Parmi les actions possibles :
- Achever, avec le concours du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, les interconnexions énergétiques avec les pays riverains et le réseau dédié au transport d'énergies bas-carbone, dont l'hydrogéné, dans le cas où son importation serait nécessaire pour contribuer à la production d'e-carburants.

7. Soutenir la filière maritime-portuaire européenne, par l'intermédiaire d'une politique volontariste en matière énergétique et industrielle (Ministère chargé des ports, avec l'appui du MEFSIN). Parmi les actions possibles :
- Soutenir, dans l'hypothèse où le dispositif européen d'aides d'État aurait été revu, la mobilisation de financements publics venant faciliter la construction d'infrastructures de production et de distribution des combustibles renouvelables au sein des GPM.
 - Entamer, dans l'hypothèse où des projets relatifs à des technologies stratégiques ou des PIIEC auraient été retenus, la structuration d'un écosystème européen afin d'être en mesure de produire des e-carburants sur le territoire européen.
 - Dans l'hypothèse d'une adoption, par l'OMI, d'une tarification carbone, considérer une révision du marché carbone européen sans préjudice pour la décarbonation du transport maritime et les recettes issues de l'extension du marché carbone au secteur maritime.

Au niveau national

8. Piloter la décarbonation du transport maritime, en coordination avec les différents acteurs (Ministère chargé des transports, avec l'appui du MEFSIN). Parmi les actions possibles :
- Poursuivre l'appui au profit des GPM dans l'identification des futures zones de production et de distribution des combustibles renouvelables.
 - Dans l'hypothèse d'une délocalisation de la production d'e-carburants tout secteur confondu, considérer la création de stocks stratégiques de combustibles renouvelables et clarifier les questions connexes (emplacement, pourcentage, etc.).

Dans un contexte budgétaire et financier incertain, expertiser la mobilisation de recettes additionnelles liées à la fourniture de services par l'État (surveillance de la navigation dans les dispositifs de séparation de trafic par exemple) ou à l'épargne (Ministère chargé des transports, avec l'appui du MTEBFMP, et MEFSIN).

9.

RECOMMANDATIONS À MOYEN TERME
Au niveau international

Soutenir, dans l'hypothèse d'une adoption des mesures de moyen terme avec un niveau d'ambition similaire à celui promu par l'UE, la révision des mesures de court terme et l'élaboration d'un corpus relatif à la traçabilité et à la durabilité des combustibles renouvelables.

10.