



# ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

## Accord de l'OMI et transformation de la construction navale française

Question écrite n° 8390

### Texte de la question

Mme Sandrine Josso interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'adoption par l'Organisation maritime internationale (OMI) d'une stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime. Ses États membres se sont engagés à réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur d'au moins 50 % d'ici à 2050 et à poursuivre leurs efforts dans la voie d'une décarbonation totale. Pour la première fois, des objectifs chiffrés ont été assignés à ce secteur exclu en 2015 des négociations de l'Accord de Paris. Cet accord contraint les armateurs et les industriels du secteur maritime à investir dans de nouvelles technologies et à se tourner vers des biocarburants et des énergies alternatives. Elle lui demande quelles mesures sont aujourd'hui envisagées pour permettre à la France de tenir ses engagements et favoriser la transformation de la construction navale française et européenne.

### Texte de la réponse

La stratégie initiale de réduction des gaz à effet de serre (GES) des navires, adoptée le 13 avril 2018 par l'Organisation maritime internationale, repose sur une volonté, l'élimination progressive des GES aussitôt que possible au cours du 21ème siècle, un niveau d'ambition que vous avez rappelé, et des principes directeurs, à savoir que les mesures définies s'appliqueront à tous les navires sans discrimination de pavillon, mais leurs impacts sur les États seront évalués et éventuellement corrigés. Enfin la stratégie contient une liste de mesures à court, moyen et long termes qui doivent permettre de respecter les engagements définis ci-dessus. Pour atteindre l'objectif de court terme, des mesures sont envisagées comme la régulation de la vitesse ou l'amélioration de l'efficacité énergétique conceptuelle pour « parvenir au point culminant des émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux aussitôt que possible ». Pour atteindre les objectifs de moyen (2030) et long terme (2050), une profonde mutation technologique est nécessaire : la conversion progressive de l'ensemble de la flotte mondiale à des modes de propulsion plus décarbonés. Pour obtenir ce résultat, deux grandes catégories de mesures peuvent être envisagées : les mesures techniques et celles fondées sur le marché. Afin d'exercer leur pleine efficacité dans la résolution d'un problème global tout en évitant tout effet pervers de distorsion de concurrence, de tels dispositifs doivent être mis en place au niveau mondial, donc dans le cadre de l'OMI. C'est dans ce cadre que la France a ouvert le débat sur la réduction de la vitesse des navires et la taxation des émissions du transport maritime international. Par ailleurs, sans attendre que les initiatives internationales portent leurs fruits, des actions incitatives doivent être engagées dès maintenant au niveau national pour accélérer la transition énergétique et écologique des navires. La principale mesure repose sur l'accompagnement de la transition de nos navires vers le gaz naturel liquéfié (GNL) puis les propulsions décarbonées au fur et à mesure de leur développement technologique. Le Gouvernement a ainsi soutenu la mesure de sur-amortissement votée par l'Assemblée nationale et le Sénat en faveur des navires verts. Cette mesure distingue les taux de sur-amortissement des investissements en fonction des technologies : 30 % pour les propulsions décarbonées, 25 % pour les propulsions au GNL, 20 % pour les dispositifs fermés de lavage de fumées ou l'électricité à quai. Elle a vocation à accélérer la transition énergétique des navires. Ceci va de pair

avec la politique portuaire visant à rendre disponible ces carburants alternatifs. Enfin, afin de favoriser l'innovation navale, et notamment le développement des technologies décarbonées, les pouvoirs publics encouragent l'innovation industrielle. Dans le prolongement de la signature du contrat stratégique de filière (CSF) entre les industriels de la mer le 29 octobre 2018 et l'Etat, la filière se réorganise, autour des pouvoirs publics et de la recherche, pour accélérer le processus d'innovation. Le Corimer, qui est l'instance dédiée à la sélection des projets de recherche et d'innovation et à l'identification de leur financement, s'est réuni pour la première fois le 18 décembre 2018. Il travaillera étroitement avec le Comité R & D de la filière. Composé d'industriels et de représentants de l'État, il a vocation à apporter un label aux projets innovants afin d'en faciliter le financement.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Sandrine Josso](#)

**Circonscription :** Loire-Atlantique (7<sup>e</sup> circonscription) - La République en Marche

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 8390

**Rubrique :** Transports par eau

**Ministère interrogé :** [Transports](#)

**Ministère attributaire :** [Transports](#)

## Date(s) clé(s)

**Date de signalement :** Question signalée au Gouvernement le 28 octobre 2019

**Question publiée au JO le :** [15 mai 2018](#), page 4017

**Réponse publiée au JO le :** [7 janvier 2020](#), page 95