



**NATIONS
UNIES**

UNEP/MED IG.27/14

ONU 
**programme pour
l'environnement**



Plan d'action pour
la Méditerranée
**Convention de
Barcelone**

2 octobre 2025
Français
Original : anglais

24ème réunion des Parties contractantes à la
Convention pour la protection du milieu marin et du littoral
de la Méditerranée et à ses protocoles.

Le Caire, Égypte, 2-5 décembre 2025

Point 3 de l'ordre du jour : Décisions thématiques

Décision 27/11 : Pollution marine par les navires : révision des termes de référence du Réseau méditerranéen des responsables de l'application des lois relatif à la Convention MARPOL en mer Méditerranée (MENELAS) et feuille de route pour la transition vers un transport maritime à faibles émissions de carbone en mer Méditerranée

Pour des raisons environnementales et d'économie, ce document est imprimé en nombre limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions et de s'abstenir d'en demander d'autres.

PNUE/PAM
Athènes, 2025

Note du Secrétariat

1. La décision IG.26/14 relative au Programme de Travail et Budget pour 2023-2025 adopté par la Vingt-troisième réunion des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et ses Protocoles (CdP 23) (Portorož, Slovénie, 5-8 décembre 2023) a défini des dispositions pour améliorer le suivi des événements de pollution et accroître le niveau d'application de la loi et de poursuites des contrevenants en matière de rejets.
2. La décision IG.21/9 relative à l'établissement d'un réseau méditerranéen d'agents chargés de l'application des lois relatives à la Convention MARPOL dans le cadre de la Convention de Barcelone (MENELAS) a été adoptée par la Dix-huitième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et ses Protocoles (CdP 18) (Istanbul, Turquie, 3-6 décembre 2013).
3. Étant donné les difficultés rencontrées lors de l'élection du président du réseau à l'occasion du dernier exercice biennal, la Sixième réunion du MENELAS (Malte, 4-5 décembre 2024) a demandé au Secrétariat de réviser la procédure d'élection du président, y compris les Termes de référence annexés à la décision IG.21/9 relative à l'établissement d'un réseau méditerranéen d'agents chargés de l'application des lois relatives à la Convention MARPOL dans le cadre de la Convention de Barcelone, pour veiller à ce qu'un président soit élu lors de la prochaine réunion du MENELAS.
4. Le Secrétariat a examiné en détail les Termes de référence annexés à la décision IG.21/9 relative à l'établissement d'un réseau méditerranéen d'agents chargés de l'application des lois relatives à la Convention MARPOL dans le cadre de la Convention de Barcelone en vue d'inclure :
 - .1 des objectifs et un objet actualisés pour le MENELAS ;
 - .2 des mécanismes visant à renforcer la structure opérationnelle et de gouvernance ; et
 - .3 une procédure d'élection du président plus claire et des Termes de références pertinents concernant le rôle du président.
5. À cette fin, le Secrétariat s'est inspiré du travail réalisé par le réseau de procureurs chargés des crimes environnementaux (ENPRO) de la mer Baltique et par le réseau d'enquêteurs et de procureurs de la mer du Nord (NSN), en gardant en tête les réalités de la région méditerranéenne. Par conséquent, lors du processus de révision, tout en s'inspirant du travail de réseaux similaires afin d'harmoniser leurs rôles et leurs objectifs, le Secrétariat a adapté les pratiques de ces réseaux à la réalité méditerranéenne.
6. La Seizième réunion des correspondants du REMPEC (Malte, 13-15 mai 2025) a approuvé le projet de Termes de référence joint en Annexe I à ce document, qui demandait au Secrétariat de les soumettre à l'approbation de la prochaine Réunion des Points focaux du PNUE/PAM.
7. La décision IG.26/14 relative au Programme de Travail et Budget pour 2023-2025 a été adoptée par la Vingt-troisième réunion des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et ses Protocoles (CdP 23) (Portorož, Slovénie, 5-8 décembre 2023) pour la mobilisation et la mise en œuvre de solutions innovantes visant à réduire les émissions de GES provenant des navires dans certains ports, y compris via l'efficacité énergétique et la décarbonation.
8. La décarbonation du secteur maritime est à la fois une nécessité au niveau mondial et une priorité régionale, en particulier en Méditerranée, une mer semi-fermée qui se caractérise par une forte densité de trafic maritime, une grande sensibilité écologique et une diversité socioéconomique prononcée. Au regard de l'accélération des conséquences du changement climatique et du rôle stratégique du transport maritime dans la région, il est crucial de développer une approche unifiée et prospective visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES).

9. Selon la Quatrième étude de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur les gaz à effet de serre (GES), les émissions de GES totales émises par le secteur maritime global, y compris le dioxyde de carbone (CO₂), le méthane (CH₄) et le protoxyde d'azote (N₂O), sont passées de 977 millions de tonnes en 2012 à 1 076 millions de tonnes en 2018, soit une hausse de 9,6 %. Sur la même période, les émissions de CO₂ à elles seules ont progressé de 9,3 %, représentant 2,89 % des émissions anthropiques mondiales en 2018. Cette tendance souligne la nécessité urgente de prendre des mesures ambitieuses, tant au niveau mondial qu'au sein des différentes régions, notamment en Méditerranée.

10. Au niveau international, l'OMI a pris diverses mesures déterminantes pour donner un coup d'accélérateur à l'action climatique dans le domaine du transport maritime. En juillet 2023, l'OMI a ainsi adopté la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant la réduction des GES provenant des navires, venant remplacer la Stratégie initiale de 2018. Cette Stratégie révisée définit une vision claire et des objectifs plus ambitieux, notamment de parvenir à réduire à zéro les émissions nettes de GES provenant des transports maritimes internationaux avant ou vers 2050, et expose des propositions de mesures envisageables à moyen et long terme, notamment des normes relatives aux carburants et des instruments économiques.

11. Profitant de cette dynamique, le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) de l'OMI, lors de sa 83^e session le mois dernier, a approuvé le Cadre de l'OMI afférent à la réduction des émissions nettes, ouvrant la voie à l'introduction de mesures globales contraignantes, comme une norme sur l'intensité des émissions de gaz à effet de serre (GES) des combustibles et un mécanisme de tarification, qui devraient entrer en vigueur en 2027. Ces développements soulignent la nécessité de mettre en place des réponses coordonnées et opportunes au niveau régional pour s'aligner sur l'évolution des normes internationales.

12. La région de la mer Méditerranée, qui regroupe plus de 20 États côtiers et est l'un des couloirs maritimes les plus fréquentés du monde, doit agir avec résolution. Conscientes de ces impératifs, les Parties contractantes à la Convention de Barcelone ont demandé au REMPEC, avec la décision correspondante de la CdP (IG.25/16, CdP 22), de soutenir la mise en œuvre de la Stratégie de réduction des GES de l'OMI au niveau régional et, pour guider ce travail, le Secrétariat a préparé le projet de Feuille de route pour la transition vers des transports maritimes à faibles émissions de carbone en Méditerranée, reproduit en Annexe II de ce projet de décision, en tenant compte des conclusions des études réalisées par le REMPEC.

13. La Feuille de route, présentée en Annexe II de la décision, fournit un cadre structuré, étape par étape, pour guider les Parties contractantes et les parties prenantes dans la réduction des émissions de GES provenant des navires. Elle identifie les actions prioritaires, définit des échéances claires et souligne les mécanismes politiques, techniques et financiers disponibles pour accompagner la transition.

14. Conformément à la Stratégie méditerranéenne pour la prévention, la préparation et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2022-2031) adoptée par la COP 22, notamment son Objectif stratégique commun (OSC) 2, la proposition de Feuille de route acte la nécessité d'adopter des politiques complètes et des réformes opérationnelles, l'innovation technologique et des cadres de coopération robustes pour surmonter les disparités géopolitiques, économiques et réglementaires dans la région.

15. La Feuille de route recommande également un mécanisme de surveillance et de communication de rapports afin de suivre les avancées, y compris des indicateurs de performance, des examens périodiques et un alignement sur les systèmes de rapports de l'OMI. Sous réserve de la disponibilité des fonds, le Secrétariat apportera son soutien à la mise en œuvre à travers des projets conjoints, des programmes de formation et des plateformes d'échange de connaissances, tout en assurant la coordination avec des partenaires clés dans la région.

16. En adoptant cette Feuille de route, la région méditerranéenne peut renforcer son rôle d'acteur central dans un transport maritime durable, transformant les défis communs en opportunités d'innovation, de résilience et de prospérité.

17. La mise en œuvre de ce projet de décision est liée aux Résultats 1.2.7 et 3.2.2 de la proposition de Programme de Travail.

18. La présente décision et ses annexes ont été soumis à la réunion des Points focaux du PAM (Athènes, Grèce, 16-19 septembre 2025) qui a décidé de la transmettre à la 24^{ème} réunion des Parties contractantes (COP24) (Le Caire, Égypte, 2-5 décembre 2025).

[Décision IG.27/11]**Pollution du milieu marin par les navires : Révision des Termes de référence du Réseau méditerranéen des agents chargés de l'application des lois relatives à MARPOL en Méditerranée (MENELAS) et Feuille de route pour la transition vers des transports maritimes à faibles émissions de carbone en Méditerranée**

Les Parties contractantes à la Convention pour la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (Convention de Barcelone) et ses Protocoles, lors de leur 24^{ème} Réunion,

Se félicitant du document final de la Conférence des Nations Unies sur l'Océan de 2025 (UNOC-3), intitulé « Notre océan, notre avenir : unis pour une action urgente », réaffirmant l'engagement mondial fort en faveur de la conservation et de l'utilisation durable de l'océan, des mers et des ressources marines, et reconfirmant la nécessité de renforcer le rôle des conventions sur les mers régionales et des plans d'action régionaux,

S'inspirant de la célébration de haut niveau du 50^{ème} anniversaire du Plan d'action pour la Méditerranée du PNUE et du 30^{ème} anniversaire de la Convention de Barcelone post-Rio, lors de la troisième session de l'UNOC, le 10 juin 2025, afin de manifester clairement le renouvellement de l'engagement des Parties contractantes, tel qu'il ressort de leur Déclaration ministérielle,

Notant avec reconnaissance la Résolution 6/15 adoptée par l'Assemblée des Nations Unies pour l'environnement le 1er mars 2024 sur le renforcement des efforts déployés dans les océans pour lutter contre les changements climatiques, l'appauvrissement de la biodiversité marine et la pollution,

Rappelant également la Résolution 76/296 de l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies de juillet 2022, intitulée « Notre océan, notre avenir, notre responsabilité »,

Rappelant les Articles 6 et 12 de la Convention de Barcelone et l'Article 6 du Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée (Protocole Prévention et situations critiques) ;

Rappelant également la décision IG.21/9 de la 18^{ème} réunion des Parties contractantes (CdP 18) (Istanbul, Turquie, décembre 2013), établissant officiellement le Réseau méditerranéen d'agents chargés de l'application des lois relatives à la Convention MARPOL en Méditerranée (MENELAS) avec l'objectif de faciliter la coopération entre les agents chargés de l'application des lois dans la région afin de garantir la mise en œuvre et l'application effectives de la Convention MARPOL ;

Reconnaissant le rôle pertinent et nécessaire du MENELAS pour accompagner les efforts régionaux visant à combattre les rejets polluants illicites des navires et améliorer la conformité aux obligations internationales et régionales de protection du milieu marin ;

Reconnaissant la nature évolutive des défis opérationnels, des développements technologiques et des cadres légaux liés à la détection, aux enquêtes et aux procédures de poursuite des violations des dispositions de MARPOL en mer Méditerranée ;

Tenant compte des résultats et recommandations des réunions du MENELAS organisées sous les auspices du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC), ainsi que de l'évaluation de la mise en œuvre des Termes de référence du MENELAS ;

Saluant le soutien apporté par le REMPEC en qualité de Secrétariat du MENELAS et ses efforts pour favoriser la coopération, le développement de capacités et l'échange d'informations entre les Parties contractantes ;

Rappelant par ailleurs la décision IG.25/16 de la 22^{ème} réunion des Parties contractantes (CdP 22, Antalya, Turquie, 2022) relative à la Stratégie méditerranéenne pour la prévention, la préparation et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2022-2031) ;

Notant, avec satisfaction, les résultats de la 16^e réunion des correspondants du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC), organisée à Malte du 13 au 15 mai 2025, ayant approuvé la « Feuille de route pour la transition vers des transports maritimes à faibles émissions de carbone en Méditerranée » ;

Saluant l'adoption par l'Organisation maritime internationale (OMI) de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant la réduction des GES provenant des navires, y compris ses objectifs de parvenir à réduire à zéro les émissions nettes de GES provenant des transports maritimes internationaux avant ou vers 2050 ;

Reconnaissant le rôle stratégique de la région méditerranéenne dans le transport maritime mondial et la vulnérabilité particulière de la mer Méditerranée face aux conséquences du changement climatique ;

Reconnaissant le besoin urgent d'assurer une action coordonnée au niveau régional pour soutenir la décarbonation du secteur maritime, réduire la pollution atmosphérique provenant des navires et contribuer aux efforts mondiaux déployés pour atténuer le changement climatique ;

Affirmant l'engagement des Parties contractantes à soutenir la transition vers un transport maritime à faibles émissions de carbone et efficace du point de vue énergétique à travers la mise en œuvre complète et rapide de l'Annexe VI de MARPOL et d'autres instruments internationaux pertinents ;

1. *Adoptent* les Termes de référence révisés du MENELAS, tels qu'exposés dans l'Annexe I à la présente décision, qui viennent remplacer ceux adoptés par la décision IG.21/9 ;

2. *Donnent mission* au REMPEC, en sa qualité de Secrétariat du MENELAS, de faciliter la mise en œuvre des Termes de référence révisés et de continuer à apporter son soutien au Réseau, notamment via l'organisation de réunions régulières, la coordination d'activités conjointes et la maintenance du système d'information du MENELAS ;

3. *Encouragent* toutes les Parties contractantes à participer activement au MENELAS et à désigner les correspondants nationaux et agents responsables de l'application des lois appropriés au niveau national pour contribuer au travail du Réseau ;

4. *Invitent* les Parties contractantes à apporter un support financier et en nature pour soutenir le fonctionnement du MENELAS, y compris pour la mise en œuvre d'activités opérationnelles conjointes et d'initiatives de développement des capacités ;

5. *Demandent* au Secrétariat de communiquer sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre du MENELAS et l'application de ses Termes de référence révisés aux réunions des Points focaux du PAM et aux futures réunions des Parties contractantes.

6. *Adoptent* la « Feuille de route pour la transition vers des transports maritimes à faibles émissions de carbone en Méditerranée », tel qu'exposée en Annexe II à la présente décision et approuvée par la 16^e réunion des correspondants du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) ;

7. *Exhortent* les Parties contractantes à prendre les mesures nécessaires, au niveau national et régional, pour garantir la mise en œuvre effective et coordonnée de la Feuille de route, conformément

aux objectifs et priorités de la Stratégie méditerranéenne pour la prévention, la préparation et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2022-2031) ;

8. *Demandent* au Secrétariat, à travers le REMPEC, en coopération avec les Composantes du PAM concernées et en concertation avec l'Organisation maritime internationale (OMI), d'apporter un soutien technique aux Parties contractantes qui en font la demande pour la mise en œuvre de la Feuille de route, y compris pour le développement des capacités, le partage de connaissances et le transfert de technologies maritimes respectueuses de l'environnement ;

9. *Demandent* au REMPEC de coordonner et de surveiller la mise en œuvre de la Feuille de route et d'intégrer les activités pertinentes dans son Programme de travail biennal, conformément à son mandat ;

10. *Encouragent* les Parties contractantes à communiquer sur la mise en œuvre de la Feuille de route en utilisant les mécanismes existants prévus par la Convention de Barcelone et ses Protocoles, notamment le système de communication de l'information du PAM et les procédés pertinents de partage des données du REMPEC ;

11. *Invitent* les organisations, institutions financières et parties prenantes régionales et internationales concernées, y compris dans le secteur privé, à soutenir la mise en œuvre de la Feuille de route à travers des mesures d'assistance technique, de développement des capacités, la mobilisation des ressources et la promotion de technologies maritimes innovantes et saines sur le plan environnemental ;

12. *Demandent par ailleurs* au Secrétariat, à travers le REMPEC, de communiquer sur la mise en œuvre de la présente décision, y compris sur les progrès réalisés, les défis rencontrés et les recommandations d'actions à suivre, pour soumettre ces informations aux Réunions des correspondants du REMPEC et réunions suivantes des Parties contractantes.

Annexe I

Termes de référence Révisé du Réseau méditerranéen des agents chargés de l'application des lois relatives à MARPOL dans le cadre de la Convention de Barcelone (MENELAS)

Termes de référence Révisé du Réseau méditerranéen des agents chargés de l'application des lois relatives à MARPOL dans le cadre de la Convention de Barcelone (MENELAS)

1 Contexte

1. Le réseau méditerranéen des agents chargés de l'application des lois relatives à MARPOL (MENELAS) est un réseau de représentants de toutes les Parties contractantes à la Convention de Barcelone.
2. La fonction du MENELAS est de faire appliquer la Convention MARPOL et de poursuivre les infractions afin de prévenir et de réduire la pollution provenant des navires et des installations de la mer Méditerranée.
3. Le MENELAS a été créé en 2013 par la Décision IG.21/9 adoptée lors de la 18^e Réunion des Parties contractantes à la Convention de Barcelone afin de tenir l'engagement de « *prendre toutes les mesures nécessaires pour faire de la Méditerranée une mer propre, saine, productive, à la biodiversité et aux écosystèmes préservés (...)* »

En garantissant, compte tenu de l'augmentation prévue du trafic maritime, le renforcement continu des capacités et des ressources de prévention et de lutte contre la pollution marine causée par les navires, en particulier à travers la coopération judiciaire et opérationnelle. »

Composition

4. Chaque Partie contractante doit nommer un représentant désigné (RD) ayant une expérience professionnelle des infractions à MARPOL. Le RD devrait être un individu doté d'une expérience dans le domaine des infractions à MARPOL et/ou des organismes d'enquête établis au niveau national pour enquêter sur les rejets illicites et poursuivre les infractions relevant de MARPOL.
5. Le RD doit :
 - a. diffuser les informations qu'il reçoit du MENELAS aux autorités nationales compétentes concernées (par ex., garde-côtes, contrôle par l'État du port, douanes, juridictions, bureau du procureur, etc.) ;
 - b. transmettre toute requête formulée par un membre de MENELAS, dans le cadre des présents Termes de référence, à l'entité ou à la personne habilitée à traiter cette requête ;
 - c. actualiser sa page pays sur le site Web du MENELAS.

Objet

6. Conformément à l'article 6 de la Convention de Barcelone et à l'article 3 de son Protocole Prévention et situations critiques, le MENELAS a pour objectif général de faciliter la coopération entre ses membres en vue de l'application effective de la réglementation internationale relative aux rejets en mer par les navires, telle que stipulée par la Convention MARPOL. En conséquence, l'objet de son travail inclut de :
 - a. fournir une plateforme régionale solide permettant aux enquêteurs et procureurs de collaborer afin d'identifier les éléments, par exemple les mesures de détection et d'investigation, qui mènent à l'application effective de la Convention et à des moyens de gérer les infractions des navires en matière de pollution dans un contexte transfrontalier, en accord avec la réglementation internationale relative aux rejets en mer telle que stipulée par la Convention MARPOL ;
 - b. favoriser les échanges d'informations relatifs aux bonnes pratiques et les résultats des poursuites judiciaires sur toutes les annexes de MARPOL ;

- c. gérer une base de données des cas d'application relatifs à toutes les annexes de MARPOL ;
 - d. préparer et actualiser un Manuel sur les infractions en matière de pollution afin de contribuer à détecter ces infractions, à recueillir des preuves et à imposer des sanctions ;
 - e. contribuer à l'échange d'informations et au partage d'expériences avec d'autres entités dont la mission consiste à appliquer effectivement les dispositions réglementaires de MARPOL (MoU sur le contrôle par l'État du port), qui pourraient être invitées à participer ponctuellement aux réunions du MENELAS ;
 - f. aider les membres en répondant à leurs besoins de formation ou en assurant l'adoption de procédures ou de documents harmonisés ;
 - g. tout en profitant des ressources disponibles au sein du réseau, contribuer à la revue par les pairs du cadre juridique et procédural d'un pays demandeur, ce qui peut être bénéfique pour le pays requérant mais aussi pour l'ensemble des pays participants qui ont ainsi une occasion de se familiariser avec le cadre juridique du pays faisant l'objet de la revue ;
 - h. envisager de dispenser des formations techniques ponctuelles en fonction des besoins identifiés, notamment dans les domaines suivants : méthodes d'élaboration de rapports, observation aérienne et rapport de constatation de nappes d'hydrocarbures, techniques d'investigation à bord de navires suspects ;
 - i. coopérer et faciliter l'échange d'expériences sur les aspects techniques avec d'autres réseaux régionaux similaires ; et
 - j. faciliter l'organisation d'opérations de contrôle coordonnées régulières, telles qu'OSCAR MED (Opération de Surveillance Coordonnée Aérienne des Rejets en Méditerranée).
7. Le MENELAS, qui dépend de la grande réactivité de ses membres, n'est pas destiné à remplacer les procédures nationales et internationales qui doivent être rigoureusement respectées pour assurer la réussite des opérations de répression. En ce sens, le MENELAS doit être considéré comme un précurseur des procédures officielles. Compte tenu des contraintes temporelles qui caractérisent la recherche de preuves permettant de qualifier ou d'établir d'éventuels faits délictuels, il est essentiel que le réseau fasse preuve de la plus grande diligence.

Fonctionnement et organisation du travail

- 8. Le MENELAS se réunit au moins une fois tous les deux ans, mais le Président peut si besoin convoquer une réunion extraordinaire au cours de cette période et les groupes de travail établis par le MENELAS peuvent se réunir entre les réunions.
- 9. Le MENELAS gère une Liste des actions brèves à court terme à réaliser au cours d'un cycle, en tenant plus particulièrement compte des initiatives ou propositions nationales.
- 10. Le MENELAS étudie, débat et valide tout document technique préparé par les groupes de travail en vue de son utilisation par le réseau.
- 11. Le MENELAS élit un président et un vice-président conformément aux règles édictées au paragraphe 15.
- 12. Le MENELAS rend compte à la Réunion des correspondants du REMPEC.
- 13. Le MENELAS veille à ce que les informations circulent dans les deux sens avec les autres organes directeurs et subsidiaires de la Convention de Barcelone, selon les cas.

Système d'information du MENELAS

14. La réactivité du réseau, évoquée au paragraphe 6, repose sur l'accès direct 24 h/24 et 7 j/7 à une liste de points de contact des membres du MENELAS. Cette liste devrait être communiquée régulièrement aux points de contact et diffusée en accès restreint dans le système d'information de MENELAS.
15. Le REMPEC est chargé de la mise à jour du système d'information du MENELAS.
16. Ce système d'information est un outil numérique comprenant deux volets :
 - a. Un espace public présentant des informations d'ordre général afin de sensibiliser le public au phénomène des rejets illicites en mer par les navires, de présenter les objectifs du Réseau, ses participants et membres associés, ses activités et ses résultats. Cet espace ouvert pourrait également proposer une base de données analytique des cadres législatifs et des exigences en matière de procédures pour chaque pays participant en ce qui concerne la poursuite des contrevenants. L'interface publique pourrait en outre présenter des données statistiques.
 - b. Un espace réservé aux membres où les demandes d'assistance pourraient être diffusées. En plus de fournir une interface de communication sécurisée, cet espace devrait présenter des informations concernant les points de contact accessibles 24 h/24 et 7 j/7, des rapports d'études de cas qui pourraient apporter un éclairage sur les facteurs de succès ou d'échec, des « astuces » pour les enquêteurs, par exemple des illustrations de techniques ou d'appareils spécifiques appréhendés lors d'enquêtes, et qui pourraient faciliter la détection de pratiques similaires. L'espace réservé devrait également comprendre la base de données citée au paragraphe 6(c).

Élection du président et du vice-président

17. En vertu du paragraphe 11, le MENELAS doit élire parmi ses membres un président et un vice-président pour une période de deux ans. Tous deux devraient pouvoir être réélus jusqu'à trois fois consécutives. Dans certains cas exceptionnels, ils peuvent être réélus pour un dernier mandat consécutif.
18. Le président et le vice-président sont élus à la fin de la dernière réunion ordinaire d'une année calendaire et ils entrent en fonction au début de l'année calendaire suivante.
19. Le président et le vice-président ne doivent pas venir du même pays.
20. Les pays membres envoient au REMPEC, qui assure le Secrétariat du MENELAS, les informations relatives à leurs candidats aux postes de président et vice-président.
21. Après réception de ces informations, le REMPEC communique à tous ses membres le nom des candidats proposés à ces postes.
22. Le CV de chaque candidat et les motifs de sa nomination devraient être fournis.
23. Si le président est absent lors d'une réunion, ou doit s'en absenter, le vice-président le remplace. Si le président n'est pas en mesure de terminer son mandat, quelle qu'en soit la raison, le vice-président agit comme président en attendant l'élection d'un nouveau président.
24. L'ordre du jour provisoire de chaque réunion du MENELAS est préparé par le Secrétariat après consultation du président et du vice-président. L'ordre du jour est communiqué à tous les membres au moins deux mois avant la réunion.
25. Le président peut ouvrir une réunion et ouvrir les débats si 25 % des membres au moins sont présents, physiquement ou à distance. La présence d'au moins 40 % des membres est requise pour la prise de toute décision.

26. Le président ouvre et clôt chaque réunion, anime la discussion et veille au respect des présents termes de référence. Le président donne la parole aux participants, fait voter les décisions et annonce le résultat des votes.
 27. Le président, ou le vice-président agissant comme président, ne vote pas.
 28. Le président préside et coordonne également toute réunion intersession décidée par le MENELAS.
-

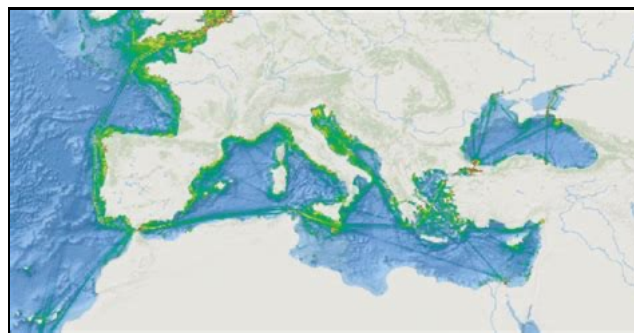
Annexe II

FEUILLE DE ROUTE POUR LA TRANSITION VERS DES TRANSPORTS MARITIMES À FAIBLES ÉMISSIONS DE CARBONE EN MER MÉDITERRANÉE

1 INTRODUCTION ET CONTEXTE

1.1 Le rapport 2013¹ du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) identifie la Méditerranée comme l'une des régions du monde les plus vulnérables face aux conséquences du réchauffement climatique. Le Rapport de 2019 sur l'état de l'Environnement et du Développement en Méditerranée (RED)² conclut que le bassin méditerranéen est affecté par le changement climatique à un rythme bien plus rapide que la moyenne mondiale, en particulier par le réchauffement de l'atmosphère et de la surface de la mer, en toutes saisons. Selon l'indice de risque de submersion côtière³ (CRI-MED) appliqué à la Méditerranée (pour 21 pays méditerranéens), les points névralgiques côtiers se trouvent avant tout dans le sud-est de la région méditerranéenne. La Méditerranée est l'une des mers les plus fréquentées du monde, puisque 24 % de la flotte mondiale a fait escale ou a traversé la Méditerranée en 2019, notamment des porte-conteneurs, des gaziers, et des pétroliers et navires-citernes qui représentent respectivement 36,5 %, 32,6 % et 27 % de la flotte mondiale.

1.2 En outre, la Méditerranée est le deuxième plus grand marché mondial (après les Caraïbes) pour les croisières, puisqu'elle représentait 17,3 % des croisières mondiales en 2019. Le trafic portuaire des conteneurs affiche aussi une croissance rapide, ce qui accroît indéniablement la pression environnementale et renforce la nécessité d'avancer vers un secteur maritime durable. En outre, le trafic maritime augmente régulièrement, ce qui intensifie la pression environnementale, y compris en augmentant les émissions de CO₂.



Carte de la densité du trafic maritime en Méditerranée, 2017 (source : www.researchgate.net)

1.3 Le transport maritime participe à hauteur de 2,89 % aux émissions de gaz à effet de serre (GES) mondiales (OMI, 2020)⁴. En tant qu'organe de réglementation du transport maritime international, l'Organisation maritime internationale (OMI) s'est engagée à réduire les émissions atmosphériques produites par le secteur maritime. La Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES marque un tournant important dans la transition du secteur vers des transports maritimes affichant zéro émission nette d'ici environ 2050. Pour atteindre cet objectif, une approche holistique, systématique et pluridisciplinaire doit être adoptée, qui intègre un mélange de stratégies et de collaboration active entre les parties prenantes.

1.4 L'adoption et l'application de réglementations appropriées sont essentielles pour décarboner l'industrie maritime. L'OMI travaille sur l'adoption de réglementations permettant de mettre en œuvre sa Stratégie de 2023 concernant les GES, y compris via la tarification des émissions de GES, pour encourager la transition vers des énergies à émissions de GES nulles et des technologies à zéro émission nette. Dans ce contexte, l'UE a déjà lancé l'ambitieux paquet « Ajustement à l'objectif 55 » visant à réduire de 55 % les émissions de GES d'ici 2030 sur l'ensemble des secteurs industriels, notamment

¹ https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/03/WG1AR5_SPM_brochure_fr.pdf

² <https://planbleu.org/wp-content/uploads/2021/04/RED-2020-Rapport-complet.pdf>

³ <https://coastalriskindex.com/>

⁴ OMI. (2020). Quatrième étude de l'OMI sur les GES. Disponible ici (en anglais) :

<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/Fourth%20IMO%20GHG%20Study%202020%20-%20Full%20report%20and%20annexes.pdf>

avec un système de quotas carbone étendu au transport maritime.

1.5 Les caractéristiques et spécificités de la région méditerranéenne influencent cette transition vers des transports maritimes visant zéro émission nette. Les disparités économiques et politiques entre les États côtiers méditerranéens selon qu'ils sont membres de l'UE ou non compliquent l'adoption d'une stratégie unifiée en faveur de transports maritimes sans émissions nettes dans la région méditerranéenne. Par ailleurs, l'instabilité géopolitique dans la région méditerranéenne ou les régions adjacentes fait obstacle aux efforts entrepris pour adopter une approche coordonnée dans le cadre de cette transition. Bien que les ressources en énergies renouvelables de la région présentent un fort potentiel pour en faire une plateforme centrale pour l'énergie verte, il est impératif d'œuvrer à résoudre les problèmes géopolitiques pour attirer les investisseurs et stimuler la croissance économique à travers la création d'emplois. L'importance stratégique que revêt la Méditerranée comme couloir pour le commerce mondial et l'énergie renforce son potentiel à devenir une plateforme énergétique leader et un pion central dans la transition énergétique. Cependant, il est essentiel de parvenir à surmonter les instabilités géopolitiques et à adopter une approche cohésive pour la décarbonation du secteur maritime afin de réaliser pleinement ce potentiel.

2 COUVERTURE GÉOGRAPHIQUE

2.1 La zone à laquelle s'applique la Feuille de route est la zone définie dans l'Article 2 du Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée.

3 PROTECTION DES DROITS

3.1 Les dispositions de la Feuille de route ne devraient pas porter atteinte aux dispositions plus strictes régissant la gestion des émissions de GES par les navires d'autres programmes ou instruments nationaux, régionaux ou internationaux existants ou futurs, en tenant compte des bonnes pratiques existantes pour la réduction des GES par les navires en Méditerranée.

4 PRINCIPES DIRECTEURS

4.1 La Feuille de route sera fondée sur :

.1 le travail des Parties contractantes à la Convention de Barcelone dans le cadre du Programme 2030 des Nations Unies pour le développement durable et les ODD (en particulier l'ODD 5 – Égalité entre les sexes, l'ODD 13 – Mesures relatives à la lutte contre le changement climatique, et l'ODD 14 – Vie aquatique) et le Bon état écologique (BEE) de la Méditerranée, en particulier les objectifs écologiques relatifs aux espèces non indigènes (OE2), aux contaminants (OE9) et aux déchets marins (OE10) ;

.2 les initiatives entreprises par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone pour réaliser l'objectif 4 (Aborder les changements climatiques en tant que question prioritaire) dans le cadre de la Stratégie méditerranéenne pour le développement durable (SMDD)⁵, dans sa version actualisée ;

.3 la collaboration avec toutes les parties prenantes de la région méditerranéenne, en particulier l'OMI et les instruments et instituts de réglementation de l'UE, afin d'encourager la cohésion, de maximiser les synergies et les bénéfices pour les Parties contractantes et leur efficacité, ainsi que pour renforcer l'impact sur le terrain ;

⁵ <https://www.unep.org/unepmap/fr/what-we-do/mediterranean-strategy-sustainable-development-mssd?%2Fwhat-we-do%2Fmediterranean-strategy-sustainable-development-mssd=>

- .4 les connaissances acquises lors des études menées et les lignes directrices développées par le REMPEC sur les émissions de GES des navires, ainsi que les réalisations et les leçons tirées de la mise en œuvre de la Stratégie méditerranéenne pour la prévention, la préparation et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2022-2031) ⁶;
- .5 les principes de prévention et de précaution lors de la planification et la réalisation des activités, pour atteindre les objectifs de la Feuille de route ;
- .6 l'Approche écosystémique (EcAp) de la gestion des activités humaines dans l'environnement marin et côtier de la Méditerranée ;
- .7 les initiatives régionales et sous-régionales des pays pour lutter contre les émissions de GES des navires en Méditerranée ;
- .8 la coopération entre les organisations et les parties prenantes opérant en Méditerranée pour maximiser les synergies, dans toute la mesure possible, et les impacts sur le terrain, et encourager la cohésion et l'efficacité ;
- .9 le travail de promotion de l'égalité des genres et l'autonomisation des femmes dans le secteur maritime ; et
- .10 des solutions innovantes pour atteindre les objectifs de la Feuille de route dans le cadre de toute initiative de l'OMI et du PNUE/PAM.

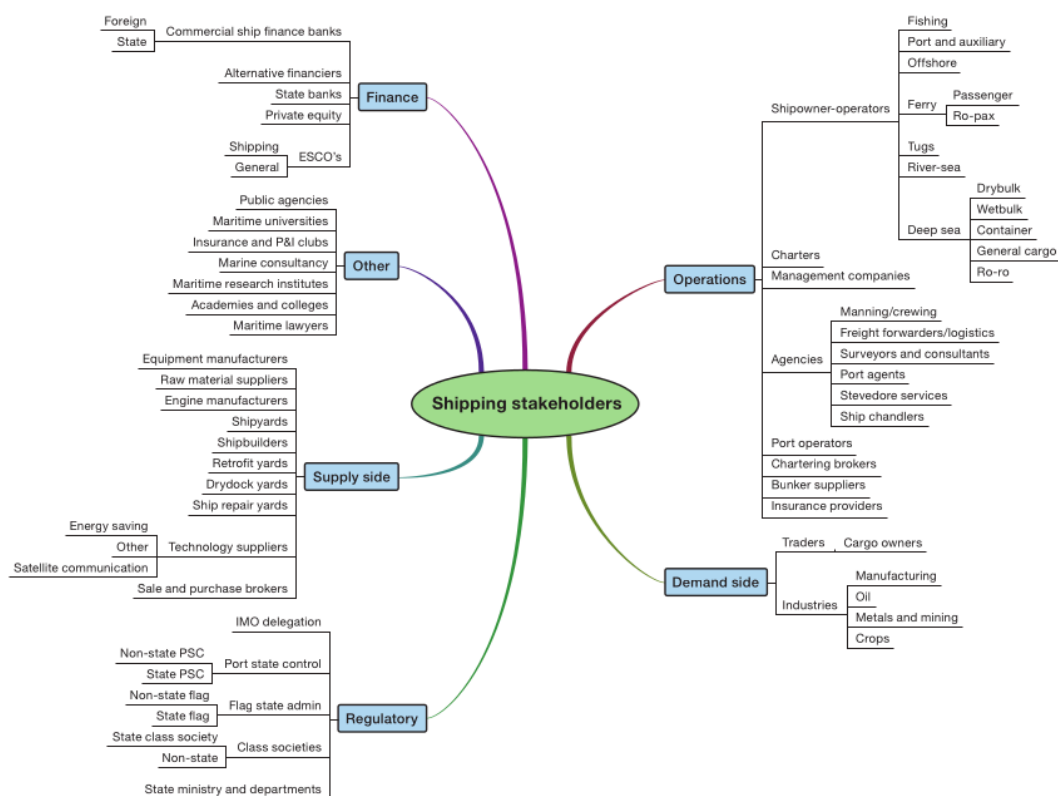
5 APPLICATION

5.1 La présente Feuille de route traitera des émissions de GES provenant des navires et de l'interface navire/terre, selon les cas, en tenant compte des réglementations légales visant à contribuer à atteindre le net zéro et à contrôler les émissions de GES des navires, conformément au droit international, sous l'égide des agences spécialisées des Nations Unies, en particulier de l'OMI, y compris, mais sans s'y limiter les conventions internationales relatives à la sécurité maritime, notamment la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), et à la prévention de la pollution par les navires, notamment la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) et son Annexe VI, ainsi que la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissures nuisibles sur les navires (« Convention AFS »).

6 PARTIES PRENANTES

6.1 Il est évident que la réduction, au niveau national, des émissions de GES par les navires dépend de différents ministères, agences gouvernementales ou institutions, et est affectée par les législations nationales.

⁶ Décision IG.25/16.



Foreign State	État étranger
Commercial ship finance banks	Banques de financement des navires commerciaux
Alternative financiers	Financeurs alternatifs
State banks	Banques étatiques
Private equity	Fonds de capital d'investissement
Shipping	Transport maritime
General	Général
Finance	Financement
Public agencies	Organismes publics
Maritime universities	Universités marines
Insurance and P&I clubs	Assurance et P&I clubs
Marine consultancy	Services de conseil maritime
Maritime research institutes	Instituts de recherche maritime
Academies and colleges	Universités et grandes écoles
Maritime lawyers	Avocats spécialisés en droit maritime
Other	Autre
Equipment manufacturers	Équipementiers

Raw material suppliers	Fournisseurs de matières premières
Engine manufacturers	Motoristes
Shipyards	Chantiers navals
Shipbuilders	Constructeurs de navires
Retrofit yards	Terminaux portuaires de mise à niveau
Drydock yards	Terminaux portuaires de carénage
Energy Saving	Économies d'énergie
Satellite communication	Communication par satellite
Technology suppliers	Fournisseurs de technologies
Sale and purchase brokers	Courtiers d'achat et de vente
Supply side	Offre
IMO delegation	Délégation IMO
Non state PSC	PSC non étatique
State PSC	PSC étatique
Port state control	Contrôle de l'état du port
Non state flag	Pavillon non étatique
State flag	Pavillon étatique
Flag state admin	Administration de l'état du pavillon
State class society	Société de classification étatique
Non state	Non étatique
Class societies	Sociétés de classification
State ministry and departments	Ministères et départements d'état
Regulatory	Aspect réglementaire
Shipowner-operators	Propriétaires de navires-Opérateurs
Fishing	Pêche
Port and auxiliary	Port et auxiliaire
Offshore	Offshore
Ferry	Ferry
Passenger	Passagers
Ro-pax	Navire mixte
Tugs	Remorqueurs
River-sea	Fluvio-maritime
Drybulk	Vrac solide

Wetbulk	Vrac liquide
Container	Conteneurs
General cargo	Marchandises diverses
Ro-ro	Rouliers
Deep sea	Hauturiers
Charters	Affréteurs
Management companies	Sociétés de gestion
Operations	Opérations
Agencies	Agences
Manning/crewing	Main-d'œuvre/personnel
Freight forwarders/logistics	Transitaires/Logistique
Surveyors and consultants	Inspecteurs et consultants
Port agents	Agents portuaires
Stevedore services	Services de débarbage
Ship chandlers	Approvisionnement de navires
Port operators	Opérateurs portuaires
Chartering brokers	Courtiers d'affrètement maritime
Bunker suppliers	Sociétés de soutage
Insurance providers	Assureurs
Demand side	Demande
Traders	Négociateurs
Industries	Industries
Cargo owners	Propriétaires de marchandises
Manufacturing	Production
Oil	Pétrole
Metals and mining	Métaux et industrie minière
Crops	Céréales
Shipping stakeholders	Parties prenantes du transport maritime

6.2 À l'échelle nationale, il est important d'identifier quels secteurs et parties prenantes maritimes jouent un rôle dans la réduction des émissions de GES par les navires. Cela étant dit, la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES définit l'ambition suivante : « adopter des techniques, combustibles et/ou sources d'énergie à émissions de GES nulles ou quasi nulles qui représentent au moins 5 % de l'énergie utilisée par les transports maritimes internationaux d'ici à 2030, en s'efforçant de faire passer ce pourcentage à 10 % ». Cet objectif et l'action climatique de l'Union européenne (UE), dont sont membres certaines Parties contractantes, vont avoir un impact croissant sur le transport maritime dans l'ensemble de la Méditerranée. Par conséquent, il est urgent pour les Parties contractantes à la

Convention de Barcelone de réfléchir aux difficultés et aux opportunités que cela représente d'un point de vue régional.

6.3 La responsabilité des objectifs de la Feuille de route incombe principalement aux Parties contractantes à la Convention de Barcelone. Par conséquent, les principales parties prenantes à sa mise en œuvre sont les Parties contractantes à la Convention de Barcelone, individuellement et en tant que groupe.

6.4 Cependant, pour soutenir ces actions individuelles et collectives, des efforts collectifs de collaboration et de coordination de toutes les parties prenantes régionales sont nécessaires. Compte tenu de l'expertise technique requise pour la mise en œuvre de la Feuille de route dans le cadre du Protocole Prévention et situations critiques, le REMPEC, soutenu par le Secrétariat de la Convention de Barcelone, d'autres composantes du PAM et d'autres parties prenantes, aidera les Parties contractantes à s'accorder sur diverses questions, par le biais de la fourniture et de la coordination du soutien technique et de l'offre d'une plateforme pour la coopération régionale et sous-régionale.

7 OBJECTIF DE LA FEUILLE DE ROUTE MÉDITERRANÉENNE ET PLAN D'ACTION

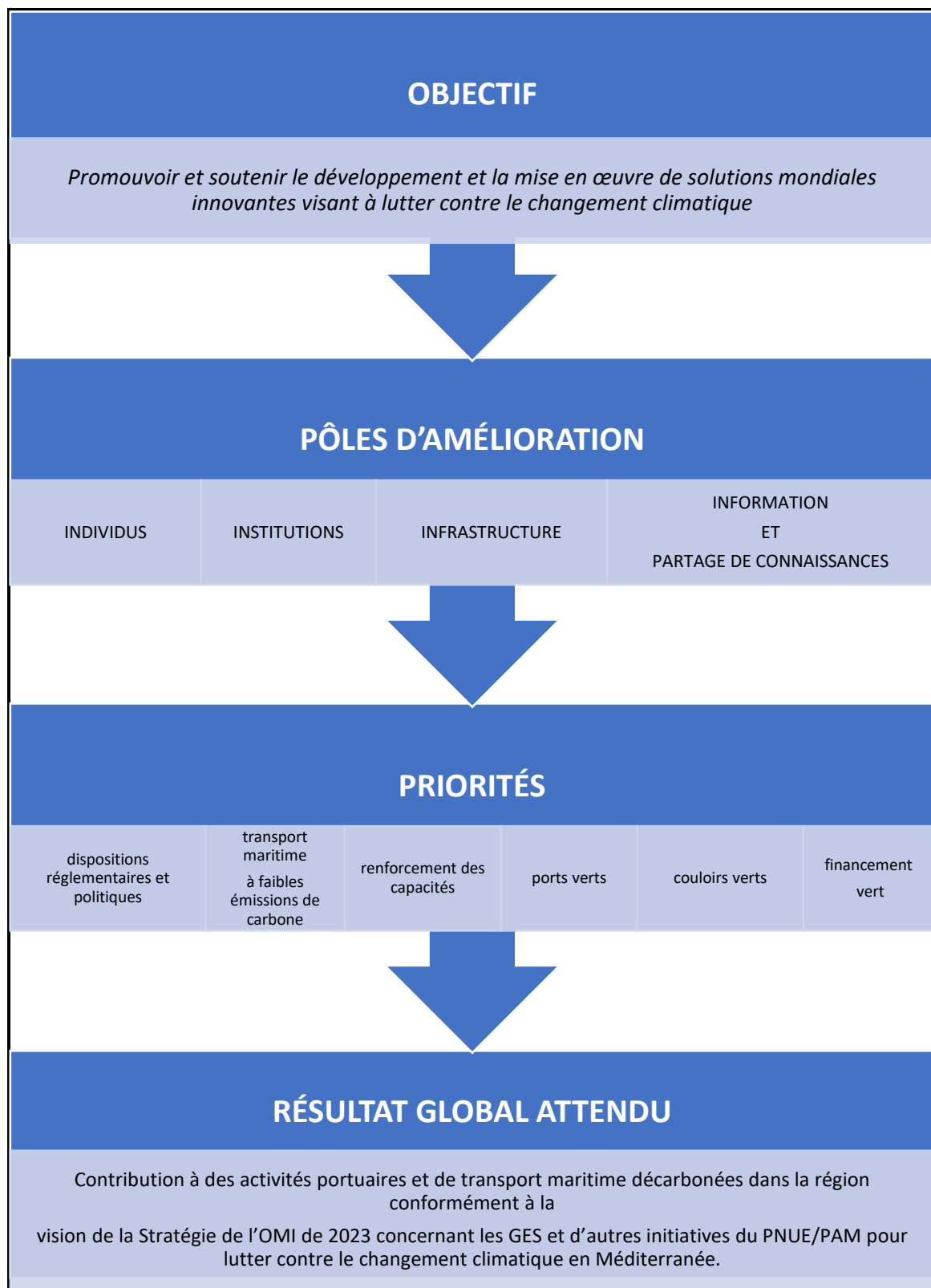
7.1 Lors de leur 22^e Réunion (CdP 22, Antalya, Turquie), les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et ses protocoles (2022-2031) ont adopté la Décision 25/16 sur la Stratégie méditerranéenne pour la prévention, la préparation et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2022-2031).

7.2 La Stratégie méditerranéenne (2022-2031) identifie sept objectifs stratégiques communs (OSC) clés qui représentent des priorités pour guider les actions des 10 prochaines années. L'OSC 2 vise notamment à :

« Promouvoir et soutenir le développement et la mise en œuvre de solutions novatrices mondiales pour réduire et lutter contre le changement climatique »

7.3 L'objectif de cette Feuille de route est d'utiliser l'expérience des Parties contractantes dans la réduction des émissions de GES des navires au niveau régional et surtout de renforcer, de manière coordonnée, les efforts collaboratifs et collectifs existants des Parties contractantes, qui s'appuient sur ce qui a déjà été fait dans la région en la matière pour réduire les émissions de GES provenant des navires et de l'interface navire/terre, et enfin de contribuer à l'ambition de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES.

Figure 1 : Schéma de la Feuille de route



8 PRIORITÉS DE LA FEUILLE DE ROUTE

8.1 Les priorités de la Feuille de route sont les suivantes :

Priorité clé 1 : dispositions réglementaires et politiques

Contexte - L'Annexe VI de MARPOL, qui régle la pollution atmosphérique et les émissions de GES provenant des navires et dont les Parties représentent 97,3 % du tonnage mondial de la marine marchande, est un instrument essentiel pour réduire l'impact sur l'environnement marin. Pour les États côtiers méditerranéens, la désignation de la région parmi les zones de contrôle des émissions d'oxydes de soufre (ECA SO_x) par l'OMI en 2022, avec une entrée en vigueur le 1^{er} mai 2025, a constitué un tournant. Au moment de cette désignation, 16 États côtiers sur 21 adhéraient à l'Annexe VI de MARPOL. En vertu de l'Annexe VI de MARPOL, l'ECA SO_x Med cible les SO_x, mais soutient aussi indirectement la réduction des GES.

Par ailleurs, l'encrassement biologique de la coque des navires participe grandement à augmenter leur consommation de combustible et les émissions de GES. Les études montrent qu'une approche efficace de la gestion de l'encrassement biologique, à travers la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissures nuisibles sur les navires (Convention AFS) par exemple, pourrait réduire les émissions de GES liées au transport maritime jusqu'à 19 %, ce qui équivaut à 198 millions de tonnes de CO₂. Une gestion efficace de l'encrassement biologique peut permettre des économies d'énergie et de consommation de combustible importantes, particulièrement bénéfiques dans les régions maritimes connaissant une forte affluence comme la mer Méditerranée.

Par conséquent, pour les États côtiers méditerranéens, la ratification et l'application effective de l'Annexe VI de MARPOL et de la Convention AFS deviennent essentielles pour répondre aux objectifs climatiques mondiaux et régionaux et pour rendre la Méditerranée plus propre.

Tandis que certains États côtiers méditerranéens ont ratifié l'Annexe VI de MARPOL et la Convention AFS, et intégré les dispositions dans leurs cadres juridiques nationaux, la procédure de ratification est en cours pour d'autres. Son adoption, puis son application par tous les États de la région sont cruciales pour assurer un cadre réglementaire harmonisé, gage d'égalité pour tous les pavillons ou états du port, et pour promouvoir la coopération régionale dans la réduction des émissions.

Outre les réglementations de l'OMI sur la réduction des GES, en 2021, l'Union européenne (UE) a lancé l'ambitieux paquet « Ajustement à l'objectif 55 » visant à réduire de 55 % les émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2030 dans l'ensemble des secteurs industriels, qui aura un impact direct sur la région méditerranéenne. Quatre nouvelles réglementations ont été appliquées au secteur du transport maritime : 1) la Directive de l'Union européenne établissant un système d'échange de quotas d'émission (SEQUE-UE), qui est entrée en vigueur en 2023, et a été étendue au transport maritime depuis 2024 ; 2) le Règlement FuelEU Maritime qui est entré en vigueur en 2025 ; 3) le Règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, qui actualise une directive existante afin d'accélérer la disponibilité du GNL d'ici 2025, ainsi que l'alimentation électrique à quai dans les principaux ports européens d'ici 2030 ; et 4) **La révision de la directive sur la taxation de l'énergie, qui vise à aligner la taxation des produits énergétiques sur les politiques énergétiques et climatiques de l'UE, est toujours en cours de discussion.**

Recommandations :

- 1 ratifier les instruments de l'OMI visant la réduction des émissions de GES par les navires, y compris la gestion de l'encrassement biologique, si cela n'a pas encore été fait ;

2 transposer dans la législation nationale les réglementations pertinentes des instruments de l'OMI concernant la réduction des émissions de GES par les navires, et envisager l'élaboration des politiques régionales ou nationales concernant des mesures opérationnelles telles que la gestion de l'encrassement biologique, l'optimisation de la vitesse, ainsi que des mesures techniques visant à accroître l'efficacité énergétique, notamment la lubrification par air, l'optimisation de la forme de la coque, les dispositifs d'économie d'énergie, l'assistance par propulsion vélique, et les technologies et méthodes de revêtement antisalissure respectueuses de l'environnement ;

3 aligner les réglementations nationales sur les réglementations pertinentes de l'OMI concernant la réduction des émissions de GES par les navires, y compris concernant la gestion de l'encrassement biologique ;

4 aligner les politiques régionales et nationales sur les mesures émergentes de l'UE visant à encourager les carburants plus propres et le transport maritime à faibles émissions de carbone ;

5 assurer le respect des réglementations de l'OMI pertinentes concernant la réduction des émissions de GES par les navires, y compris concernant la gestion de l'encrassement biologique à travers des mécanismes d'application adéquats.

Priorité clé 2 : transport maritime à faibles émissions de carbone

Contexte - Le secteur maritime a développé différentes solutions à émissions de GES nulles/réduites, qui en sont à différentes étapes de développement, selon le type de navire, sa taille et ses besoins opérationnels pour répondre aux objectifs de décarbonation de l'OMI. Les solutions incluent des systèmes électriques à batterie, des systèmes hybrides, l'utilisation de l'hydrogène, l'ammoniac, le GNL, le biodiesel et le biogaz pour remplacer les combustibles fossiles traditionnels associés à la propulsion éolienne. L'amélioration du rendement énergétique, par une conception optimisée des navires, la gestion (de la vitesse) opérationnelle, le nettoyage proactif de la coque, la capture du carbone à bord et une meilleure logistique, est également essentielle pour réduire les émissions. Par ailleurs, les outils numériques, l'automatisation et l'IA peuvent améliorer le routage météorologique et rationaliser les opérations portuaires, ce qui contribue à réduire les séjours des navires dans les ports et ainsi, les émissions dans les ports. Les solutions sont différentes pour les navires existants et pour les navires neufs.

Recommandations :

1 veiller à ce qu'il existe des capacités et une expertise suffisantes pour de nouvelles solutions de transport maritime vert, dont le développement d'une législation qui faciliterait un environnement propice à l'adoption de solutions à émissions faibles et nulles pour les navires nationaux ;

2 assurer le respect des obligations techniques et opérationnelles de l'OMI en matière de rendement énergétique des navires ;

- 3 encourager des stratégies techniques et opérationnelles de réduction des émissions tout en assurant l'efficacité opérationnelle, notamment en élargissant l'ECA SO_x aux NO_x et en introduisant la navigation à vitesse réduite dans les aires spécialement protégées, dans le cadre du Protocole ASP/DB ;
- 4 proposer des avantages fiscaux et des subventions aux propriétaires de navires pour les inciter à adopter des carburants à zéro émission ;
- 5 soutenir la R&D de solutions efficaces et durables en regroupant les ressources de parties prenantes publiques et privées, soutenir la recherche sur l'efficacité énergétique du transport maritime, y compris sur les navires électriques et les solutions d'assistance à la propulsion éolienne, et développer des outils basés sur les données pour une meilleure gestion. Encourager les institutions scientifiques et l'industrie afin d'identifier des domaines de recherche clés, de participer à des programmes de R&D et de partager les résultats avec les États côtiers ;
- 6 collaborer avec les constructeurs et les fournisseurs des États côtiers afin de faciliter l'importation, l'installation et l'entretien des technologies à faibles émissions pour les navires ;
- 7 promouvoir l'utilisation de revêtements lisses et de technologies alternatives pour réduire la friction sur la coque ;
- 8 mener des projets de numérisation pour l'optimisation des trajets, le suivi de la consommation de carburant et la maintenance prédictive.

Priorité clé 3 : renforcement des capacités

Contexte - La transition vers l'utilisation de carburant à faibles émissions de carbone et des transports maritimes à zéro émission nette pour atteindre les objectifs de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES exige un renforcement des capacités transdisciplinaires, complété par une sensibilisation à l'action collective. Des programmes efficaces de renforcement des capacités pour le personnel maritime, les autorités portuaires et les représentants gouvernementaux, en accord avec les instruments de l'OMI qui visent à réduire les émissions de GES par les navires, y compris les directives de l'OMI sur le transport maritime à zéro émission, sont essentiels. La formation doit être systématique et porter sur la conformité technique avec les technologies de réduction des émissions, les bonnes pratiques opérationnelles et les cadres juridiques et politiques régissant la décarbonation du secteur maritime. La sensibilisation, pour veiller à ce que toutes les parties prenantes comprennent les cadres réglementaires applicables dans la région, y compris les initiatives de décarbonation de l'UE et l'urgence de la transition vers des transports maritimes à zéro émissions nettes, renforcera indirectement les risques à long terme liés à l'inaction.

Recommandations :

- 1 donner la possibilité au personnel d'acquérir des connaissances sur les technologies (vertes) de transport maritime à faibles émissions de carbone et sur les instruments pertinents de l'OMI concernant la réduction des émissions de GES par les navires ;
- 2 renforcer l'expertise concernant l'application des réglementations en matière d'émissions et des mesures de contrôle par l'État du port (PSC) ;
- 3 créer des centres régionaux d'excellence sur le transport maritime vert pour promouvoir des technologies et des opérations visant à améliorer le rendement énergétique et encourager l'innovation en soutenant les universités et les instituts de recherche à partir de l'expérience du MTCC de l'OMI ;
- 4 lancer des campagnes de sensibilisation régionale en impliquant des responsables industriels afin d'informer les professionnels du secteur maritime, les propriétaires de navires et d'autres parties prenantes sur l'impact environnemental des émissions provenant des navires ;
- 5 travailler avec des organisations comme l'OMI, l'UE, la BERD et d'autres mécanismes de financement pour trouver les fonds et l'expertise nécessaires aux programmes de renforcement des capacités et pour promouvoir la sensibilisation régionale.

Priorité clé 4 : ports verts

Contexte – Les ports jouent un rôle important dans la réduction des émissions globales de GES provenant des navires. Divers ports ont commencé à développer des stratégies pour réduire les émissions provenant de l'interface navire/port, telles que :

- .1 la réduction des émissions des remorqueurs ;
- .2 la disponibilité d'une alimentation à terre au quai ;
- .3 la réduction des émissions liées à la manutention des cargaisons par les ports ;
- .4 l'éclairage à LED, les systèmes d'arrivée juste-à-temps ;
- .5 le captage, le stockage et la valorisation du CO₂ (CCUS) ; et
- .6 d'autres mesures visant à augmenter le rendement énergétique, comme le dégagement sous quille dynamique (Dynamic Under Keel Clearance), l'amarrage automatique, les combustibles verts pour les camions.

L'utilisation de carburants à faibles émissions de carbone, y compris l'utilisation de l'électricité pour alimenter les navires et les navires hybrides pour le transport maritime à courte distance à bord de ferries, ainsi que l'alimentation électrique à terre (OPS) ou « cold ironing », sont aujourd'hui les stratégies probablement les plus courantes pour réduire les émissions de GES provenant des navires. Une gestion efficace de l'encrassement biologique peut aussi permettre des économies d'énergie et des réductions des émissions importantes, particulièrement bénéfiques dans les voies maritimes très fréquentées de la mer Méditerranée. Ces stratégies s'accompagnent de difficultés spécifiques pour les ports, comme l'existence d'une gestion efficace de l'encrassement biologique et des infrastructures de soutage pour les carburants à faibles émissions de carbone, ainsi que la pression énergétique importante de l'OPS sur les infrastructures de fourniture d'énergie existantes d'un pays.

Recommandations :

- 1 promouvoir l'adoption officielle des Directives de l'OMI sur l'encrassement biologique par les Parties contractantes pour le transport maritime captif à courte distance en Méditerranée ;
- 2 promouvoir les installations de nettoyage dans l'eau (IWC) dans certains ports ;
- 3 envisager la mise à niveau des raccords au réseau électrique pour soutenir l'extension de l'électrification des activités portuaires ;
- 4 promouvoir l'alimentation électrique à terre (cold ironing) dans les principaux ports ;
- 5 proposer des incitations économiques aux ports méditerranéens afin de récompenser les opérations à faibles émissions de carbone des propriétaires de navires sous la forme de « remises vertes » ;
- 6 créer un programme de ports verts méditerranéens unifié accordant des tarifs avantageux ou un stationnement prioritaire aux navires utilisant des carburants alternatifs ou avec un bon classement environnemental ;
- 7 établir, et ensuite élargir les infrastructures pour carburants alternatifs afin de développer un réseau de plateformes de soutage de carburants alternatifs dans des ports méditerranéens clés, tout en assurant la compatibilité des installations de réapprovisionnement dans la région.

Priorité clé 5 : couloirs verts

Contexte – La mise à niveau de l'infrastructure portuaire pour réduire les émissions de GES au niveau de l'interface navire/port facilite la désignation d'itinéraires de transport maritime à faibles émissions de GES ou de couloirs verts réservés aux seuls navires à émissions de GES faibles ou nulles. Puisque les couloirs maritimes verts exigeront la fourniture d'énergie verte, au départ et/ou à l'arrivée ou dans les ports à proximité, cela peut encourager la coordination du développement des infrastructures pour garantir leur complémentarité et leur interopérabilité.

Cela pourrait aussi encourager la création de pôles combustibles dans les ports, avec une spécialisation (initiale) en faveur de certains carburants alternatifs et une connexion de ces pôles dans les couloirs maritimes. Depuis la déclaration de Clydebank en 2021⁷, plus de 60 initiatives de couloirs maritimes verts ont été annoncées, soit une hausse significative, de 21 en 2022 à plus de 60 en novembre 2024, dont près de 32 nouveaux couloirs annoncés en 2023. La plupart de ces initiatives en sont à l'étape de l'étude de faisabilité ou des plans de mise en œuvre. Aucune d'elles n'est opérationnelle pour le moment en Méditerranée, bien que plusieurs couloirs verts en soient à un stade avancé de leur développement.

⁷ <https://www.gov.uk/government/publications/cop-26-clydebank-declaration-for-green-shipping-corridors/cop-26-clydebank-declaration-for-green-shipping-corridors>

La mise en place de couloirs maritimes verts exige de :

- .1 établir les bases des trois piliers (navires, carburants utilisés par les navires et infrastructures) et d'identifier les opportunités pour les précurseurs ;
- .2 impliquer des parties prenantes clés, comme les propriétaires des marchandises et des navires, les opérateurs, les régulateurs, les autorités portuaires et les producteurs de combustibles ; et
- .3 développer un plan holistique avec un calendrier à destination de toutes les parties prenantes. La mise en œuvre nécessiterait ensuite de trouver des investissements pour créer les infrastructures requises au sein des couloirs.

Recommandations :

- 1 envisager la possibilité de créer des couloirs verts port-à-port ou sous-régionaux, par exemple un couloir reliant les principaux ports de la Méditerranée occidentale.

Priorité clé 6 : financement vert

Contexte - La Stratégie initiale de l'OMI de 2018 concernant les GES a introduit des « propositions de mesures envisageables à moyen et long terme » afin d'encourager la réduction des émissions de GES par les navires. Parmi elles, les mesures basées sur le marché (MBM) ont été identifiées comme des solutions possibles à moyen terme. Les MBM fixent un prix pour les émissions de GES afin d'inciter le secteur maritime à réduire sa consommation de carburant en investissant dans des navires plus économes en carburant, en adoptant des technologies avancées et en améliorant leur efficacité opérationnelle. La Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES a réaffirmé la nécessité d'intégrer l'aspect économique, à travers un mécanisme de tarification des émissions de GES par les navires, qui serait inclus dans un ensemble plus large de mesures visant à atteindre les objectifs de réduction. L'argument économique pourrait avoir quatre effets :

- .1 soutenir la réduction des émissions de GES par les navires, conformément à la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES ;
- .2 encourager l'adoption de solutions à teneur faible ou nulle en carbone ;
- .3 contribuer potentiellement à un fonds international de R&D pour des technologies évolutives à émissions de GES faibles ou nulles ; et
- .4 soutenir les actions climatiques des pays en développement, y compris leurs efforts d'adaptation et de lutte contre le changement climatique.

Dans ce contexte, en 2005, l'Union européenne a créé la Directive établissant un système d'échange de quotas d'émissions dans l'Union européenne (SEQUE-UE), qui couvre environ 45 % des émissions de GES de l'UE. Depuis le 1^{er} janvier 2024, la Directive SEQUE-UE a été étendue aux émissions provenant du transport maritime. Cette Directive a un impact important sur le secteur du transport maritime pour les pays de la Méditerranée ayant des échanges commerciaux avec l'UE.

Tandis que les états méditerranéens membres de l'UE appliquent activement la Directive SEQE-UE, certains pays méditerranéens non membres s'efforcent de développer leurs propres mécanismes de tarification du carbone, afin de s'aligner avec la Directive SEQE-UE (par ex., la Turquie).

Les disparités économiques et politiques entre les États côtiers méditerranéens, selon qu'ils sont membres de l'UE ou non, peuvent compliquer l'adoption d'une stratégie unifiée à l'échelle régionale en faveur d'un mécanisme de tarification des GES du secteur maritime.

Recommandations :

- 1 participer activement aux réunions et négociations régionales et internationales pour encourager les partenariats régionaux dans toute la mesure possible afin de contribuer au développement **et mise en œuvre effective** d'un mécanisme de tarification des émissions de GES du secteur maritime ;
- 2 **nonobstant la préservation des droits**, veiller à ce que les mesures économiques régionales ou nationales existantes complètent et respectent le mécanisme mondial de tarification des émissions de GES du secteur maritime **dans l'objectif d'éviter une double charge et les fuites de carbone** ;
- 3 évaluer la charge administrative liée à la gestion d'un mécanisme mondial de tarification des GES du secteur maritime et vérifier que les ressources seront suffisantes pour gérer ce mécanisme une fois qu'il sera en place ;
- 4 **veiller à ce que les revenus provenant d'un mécanisme mondial de tarification des émissions de GES du transport maritime soient utilisés pour promouvoir une transition juste et équitable dans les États, en facilitant la protection de l'environnement et du climat, l'adaptation et le renforcement de la résilience dans le cadre de la transition énergétique du secteur maritime, tout en accordant une attention particulière aux besoins des pays en développement.**

9 RÉSULTATS ET CALENDRIER DE LA FEUILLE DE ROUTE

9.1 Les résultats attendus de la Feuille de route sont présentés dans l'Appendice. Ces résultats découlent de différentes recommandations proposées en lien avec les priorités de la Feuille de route. La mise en œuvre de la Feuille de route et les résultats attendus exigent des partenariats efficaces, un soutien financier et seront, pour la plupart, basés sur des projets.

9.2 Le calendrier des résultats attendus répertoriés dans l'Appendice est approximatif et pourra être adapté pour permettre des examens périodiques de l'efficacité et de la pertinence de la Feuille de route. Ces examens périodiques tiendront compte des exigences de mise en œuvre, des progrès technologiques et des évolutions réglementaires. L'objectif est d'assurer le respect des objectifs de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES et des initiatives du PNUE/PAM visant à lutter contre le changement climatique dans la région.

10 RAPPORT ET SUIVI

10.1 Un processus de suivi est établi afin d'assurer la mise en œuvre effective de la Feuille de route, tandis qu'un mécanisme de rapport est également crucial.

10.2 La Feuille de route sera révisée une fois tous les deux ans par la réunion des Correspondants du REMPEC. Des ajustements seront effectués selon les besoins, pour refléter les progrès réalisés et répondre aux difficultés émergentes liées aux émissions de GES des navires. Cette révision périodique doit permettre de veiller à ce que la Feuille de route réponde à l'évolution des besoins du secteur maritime dans la région et des objectifs plus larges de développement et de développement durable de la région.

10.3 À cet effet, tous les deux ans, le REMPEC préparera un rapport consolidé sur la mise en œuvre de la Feuille de route à partir des informations fournies par les Parties contractantes et d'autres sources d'information disponibles. Le rapport sera présenté à la Réunion des Correspondants. Il sera mis à disposition du grand public et présenté dans d'autres forums pertinents.

11 RÉDUCTION DES RISQUES

11.1 Certains risques pèsent sur la bonne mise en œuvre de la Feuille de route, y compris, sans s'y limiter la disponibilité de fonds suffisants et appropriés au sein des Parties contractantes et des institutions régionales. En outre, la complexité des caractéristiques socio-politiques de la région méditerranéenne présente de possibles instabilités politiques dans la région, qui pourraient nuire à sa mise en œuvre.

11.2 Afin de réduire les risques identifiés, l'utilisation des technologies numériques devrait être envisagée pour améliorer la création de réseaux, le renforcement des capacités et la visibilité. Afin de réduire les risques associés au financement, les Parties contractantes doivent veiller à ce que les fonds disponibles soient utilisés de manière efficace et pertinente en évitant la duplication des efforts dans la mise en œuvre de la Feuille de route. Les Parties contractantes devront également se coordonner avec toutes les parties prenantes (y compris le secteur privé, les ONG régionales et internationales) en quête d'opportunités de collaboration et d'efforts conjoints, dans toute la mesure possible.

11.3 Le REMPEC aidera les Parties contractantes, dans les limites de ses capacités, à développer des partenariats avec les organisations régionales et internationales, et à rechercher des opportunités de financement pour soutenir les activités nécessaires à la mise en œuvre de la Feuille de route. Pour réduire les risques associés aux potentielles instabilités politiques, les Parties contractantes continueront de s'efforcer, dans le cadre de la Convention de Barcelone, de relever individuellement et collectivement les défis communs, à travers un consensus régional, pour le bien de toute la région et de ses Parties contractantes.

Appendice
Résultats attendus de la Feuille de route

	Résultats attendus	Calendrier		
		Court terme	Moyen terme	Long terme
i.	Création d'un groupe de travail sur la décarbonation en Méditerranée pour superviser la mise en œuvre de la Feuille de route.			
ii.	Ratification des instruments internationaux pertinents de réduction des émissions de GES par les navires, y compris la gestion de l'encrassement biologique ; transposition de ces instruments dans la législation nationale ; et harmonisation des règlements nationaux avec ces instruments.			
iii.	Conformité et efficacité opérationnelle, en commençant par la possible extension de l'ECA SO _x aux NO _x au titre de l'Annexe VI de MARPOL.			
iv.	Programme de renforcement des capacités visant à former le personnel aux technologies vertes de transport maritime, aux instruments de réduction des émissions de GES de l'OMI et à la législation maritime européenne, tout en développant également l'expertise dans l'application des réglementations sur les émissions et des mesures des PSC.			
v.	Une campagne de sensibilisation complète destinée à différentes parties prenantes, pour informer sur l'impact des émissions du transport maritime et mettre en avant les avantages de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES.			
vi.	R&D sur des solutions efficaces et durables à travers la collaboration public-privé. Identification par les instituts de recherche et l'industrie de domaines clés d'innovation et partage des résultats des efforts pilotes parmi les états côtiers au sein d'une plateforme commune.			
vii.	Navigation à vitesse réduite volontaire et autres mesures d'organisation du trafic maritime visant à réduire les émissions tout en maintenant l'efficacité opérationnelle dans les aires spécialement protégées, dans le cadre du Protocole ASP/DB.			
viii.	Outils conçus pour la collecte de données sur la consommation de carburant, l'optimisation des trajets et la maintenance prédictive.			
ix.	Fourniture d'une infrastructure adéquate afin de créer des installations de nettoyage dans l'eau (IWC) et de soutenir les navires à l'aide de carburants alternatifs ou de sources d'énergie à quai dans certains ports.			

x.	Programme incitatif de « remises vertes » destiné aux propriétaires de navires dans les ports méditerranéens afin de récompenser les opérations à faibles émissions de carbone, qui formera la base d'un programme pour les ports verts de la Méditerranée accordant des réductions de frais ou un stationnement prioritaire aux navires plus respectueux de l'environnement.			
xi.	Création de couloirs verts entre les ports de la Méditerranée, au sein de la région et au-delà.			
xii.	100 % de transport maritime à zéro émission nette en Méditerranée d'ici 2050.			