



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Dossier de presse



CONFÉRENCE
DES NATIONS UNIES
SUR L'OcéAN
NICE, FRANCE 2025



Décarboner le secteur maritime

JUIN 2025

- p.4** | **1 | Pourquoi décarboner le maritime ? Un enjeu environnemental et stratégique majeur**
- p.5 | Le poids du secteur dans les émissions mondiales
- p.5 | Des objectifs climatiques internationaux clairs

- p.6** | **2 | Comment décarboner le maritime ?**
- p.7 | Trois leviers majeurs pour transformer le secteur
- p.7 | Des carburants alternatifs en développement
- p.8 | Un écosystème à repenser en profondeur

- p.9** | **3 | Où en est-on ? Les efforts, les freins, les besoins**
- p.10 | Une dynamique lancée, mais à consolider
- p.10 | Des défis massifs pour réussir la transition
- p.10 | Des besoins de financement colossaux
- p.10 | Financer la transition : fléchage des recettes ETS



Décarboner le transport maritime n'est plus une option : c'est une nécessité pour le climat, un impératif pour notre souveraineté, et une opportunité industrielle pour la France. Grâce au soutien de l'État, à la mobilisation de toute la filière et au fléchage des recettes issues du marché carbone européen, nous faisons émerger les solutions de demain : propulsion vélique, carburants de synthèse, navires zéro émission, etc. J'en suis convaincue : la France a tous les atouts pour devenir une référence mondiale du maritime durable.

Agnès PANNIER-RUNACHER

Ministre de la Transition écologique, de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche



Avec le soutien de l'État, les entreprises maritimes françaises et européennes ont engagé depuis plusieurs années un effort important pour se décarboner. Nous devons désormais aller plus loin, en garantissant des règles équitables pour tous. Le fléchage des crédits ETS constitue un levier essentiel pour accélérer cette transformation. Cette dynamique ne concerne pas uniquement le fret : la charte pour une croisière durable en Méditerranée, que nous renforçons en 2025 avec les plus grands armateurs de croisière mondiaux, fixe de manière inédite à l'échelle internationale des objectifs volontaires et ambitieux de réduction de l'impact environnemental des bateaux de croisière.

Philippe TABAROT

Ministre chargé des Transports

PARTIE 1

Pourquoi décarboner le maritime ? Un enjeu environnemental et stratégique majeur



Le transport maritime est une pièce maîtresse du commerce mondial, acheminant environ 90 % des marchandises échangées sur la planète. Mais cette activité repose quasi exclusivement sur des énergies fossiles, et ses émissions de gaz à effet de serre sont en constante augmentation.

Aujourd'hui, décarboner le maritime est une nécessité climatique, mais aussi une opportunité industrielle. La France et l'Union européenne s'engagent pleinement dans cette transformation, via des objectifs ambitieux, des réglementations exigeantes et des leviers de financement. Voici un tour d'horizon de ce que va représenter la décarbonation de ce secteur essentiel pour notre économie.

LE POIDS DU MARITIME DANS LES ÉMISSIONS MONDIALES

- Le transport maritime représente environ **3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre (GES)**.
- En l'absence de mesures fortes, ces émissions pourraient **atteindre 130 % de leur niveau de 2008 en 2050**.
- **100 000 navires de transport**, c'est la taille de la flotte mondiale à décarboner.

DES OBJECTIFS CLIMATIQUES INTERNATIONAUX ET EUROPÉENS CLAIRS

- **L'Organisation maritime internationale (OMI)** a adopté en 2023 une stratégie visant une réduction des émissions de 20 % dès 2030, et la neutralité carbone d'ici 2050.
- **En avril 2025, les États membres de l'OMI** se sont accordés sur des mesures universelles et contraignantes pour rendre opérationnels ces objectifs, comprenant **un mécanisme de tarification du carbone** qui pourrait générer jusqu'à 12 milliards de revenus annuels, une **première mondiale**. Ces mesures seront définitivement approuvées en octobre 2025.

L'Union européenne et la France jouent un rôle majeur dans ces négociations internationales. L'Europe elle-même donne l'exemple sur son territoire :

- L'Union européenne développe un cadre régional fort : le secteur maritime est **intégré au marché carbone européen (ETS)** depuis janvier 2024, avec une montée en charge progressive (40 % des émissions couvertes en 2024, 100 % en 2026).
- Le règlement européen **FuelEU Maritime** impose aussi une baisse progressive de l'intensité carbone de l'énergie utilisée par les navires.



PARTIE 2

Comment décarboner le maritime ?



Au niveau national, la France s'est dotée, dès 2023, d'une **feuille de route pour la décarbonation du transport maritime**. Elle a été le premier pays en Europe à se doter d'une stratégie globale pour la transition énergétique de ce secteur qui représente aujourd'hui près de 3 % des émissions de CO₂ au niveau mondial. Poursuivant un objectif de neutralité carbone en 2050, la feuille de route est co-pilotée par l'État et l'industrie maritime¹ et associe l'ensemble des acteurs de la chaîne de valeur, des chantiers navals aux ports en passant par les armateurs, les énergéticiens et tout l'écosystème de l'innovation navale.

TROIS LEVIERS MAJEURS POUR TRANSFORMER LE SECTEUR

- **Efficacité énergétique** : optimisation des carènes, entretien des navires, systèmes d'économie d'énergie, routage météo.
- **Sobriété** : réduction volontaire de la vitesse des navires (jusqu'à -30 % d'émissions possibles), limitation des voyages à vide, mutualisation du fret.
- **Transition énergétique** : substitution progressive du fioul lourd par des carburants, sources d'énergie et technologies décarbonés (exemple de l'énergie du vent).

DES CARBURANTS ALTERNATIFS EN DÉVELOPPEMENT

La décarbonation du maritime passera par des carburants décarbonés. Il en existe 2 grands types :

- **Biocarburants** (comme le bio-méthanol) : ils sont compatibles avec les moteurs existants, mais sont encore coûteux et en quantité limitée. La biomasse indispensable pour les produire est elle-même disponible en quantité limitée. Leur développement doit être strictement encadré pour éviter des effets néfastes sur l'environnement (changement d'affectation des terres, déforestation, impacts sur l'eau, etc.).
- **E-carburants** (comme le e-méthanol ou le e-ammoniac) : produits à partir d'électricité, ils sont très prometteurs mais ne sont pas encore développés à grande échelle. La France bénéficie d'un avantage essentiel avec une électricité compétitive et bas carbone, grâce au nucléaire et aux renouvelables.

Un autre type de « carburant » pourrait permettre de décarboner une partie des émissions du secteur : c'est la propulsion vélique ! C'est l'énergie la plus décarbonée qui soit et la France est championne dans ce domaine. Le vélique pourrait ainsi permettre de baisser jusqu'à 30% les émissions de gaz à effet de serre des navires.

¹ La feuille de route pour la décarbonation du maritime est le fruit d'une gouvernance originale avec un double pilotage par l'industrie maritime, représentée par le Cluster maritime français, et par l'administration, représentée par la Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA).



Le Canopée, premier navire roulier à propulsion vélique au monde, chargé de transporter les pièces de la Fusée Ariane 6
© Jifmar Group Library / Tom Van Oossanen

UN ÉCOSYSTÈME À REPENSER EN PROFONDEUR

- Les carburants du futur nécessitent des **infrastructures nouvelles dans les ports** (stockage, distribution).
- La construction navale doit s'adapter à des motorisations hybrides ou à zéro émission.
- La formation des marins et des personnels portuaires doit évoluer.

PARTIE 3

Où en est-on ? Les efforts, les freins, les besoins



LA DYNAMIQUE EST LANCÉE, MAIS IL RESTE BEAUCOUP À FAIRE

- **35 % des nouvelles commandes** de grands navires sont aujourd'hui compatibles avec des carburants décarbonés.
- Moins de 1% des navires en circulation peuvent fonctionner avec des carburants alternatifs.

DES DÉFIS MASSIFS POUR RÉUSSIR LA TRANSITION

- Les coûts d'acquisition des navires à carburants alternatifs sont **30 à 50 % plus élevés**.
- Les carburants bas carbone sont aujourd'hui **2 à 5 fois plus chers** que le fioul.
- Les infrastructures portuaires ne sont pas encore prêtes (ravitaillement, électricité à quai, hubs de production).
- Un navire de transport **navigue en moyenne 25 ans**, ce sont donc les navires commandés aujourd'hui qui navigueront en 2050.

DES BESOINS DE FINANCEMENT COLOSSAUX

- L'OMI estime que la transition maritime mondiale nécessitera :
 - Jusqu'à **28 milliards de dollars par an** pour le renouvellement de la flotte,
 - Jusqu'à **90 milliards de dollars par an** pour les carburants et les infrastructures associées.
- En France, un plan d'investissement d'**1,5 milliard d'euros** a été lancé, avec un volet spécifique dans **France 2030**.

En novembre 2022, CMA CGM a par ailleurs annoncé la création d'un fonds de **200 millions d'euros** pour soutenir la **décarbonation des navires marchands et de pêche**. Officiellement lancé le 25 avril 2024, ce fonds est entièrement privé, sans financement public. Il est géré principalement par **Bpifrance**.

LE FLÉCHAGE DES REVENUS DE L'ETS : UN ENGAGEMENT DE L'ÉTAT POUR LA DÉCARBONATION DU MARITIME

Face à l'ampleur des besoins en financement de la décarbonation du secteur maritime, tant pour atteindre les objectifs que pour respecter les engagements de la France, le Président de la République a annoncé, lors des Assises de l'économie de la mer du 28 novembre 2022, le lancement d'un fonds d'investissement dédié doté de 1,5 milliard d'euros, dont 500 millions d'euros de crédits publics. Ce fonds a vocation à être, notamment, abondé par le produit dont la France bénéficiera au titre du marché carbone européen (EU ETS), auquel le transport maritime est désormais intégré depuis le 1^{er} janvier 2024. Le fléchage des recettes ETS renforcera la capacité de la France à atteindre l'objectif zéro émission à horizon 2050 fixé par l'OMI.

Le 26 mai 2025, en amont de la conférence des Nations Unies sur les océans à Nice, le Comité interministériel de la mer s'est réuni sous la présidence du Premier ministre. Il a décidé que les revenus générés par le produit de l'ETS maritime, ainsi que par les éventuelles pénalités applicables dans le dispositif FuelEU, seront mobilisés pour la décarbonation du secteur maritime, à hauteur des montants collectés au titre de l'année passée. Ainsi, pour 2026, 90 millions d'euros pourront être valorisés.



CONTACTS PRESSE

Service presse d'Agnès Pannier-Runacher,
ministre de la Transition écologique, de la
Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche

Mél : presse.apr@ecologie.gouv.fr

Service presse de Philippe Tabarot,
ministre chargé des Transports

Mél : presse@territoires.gouv.fr