

SOUTENIR LA DÉCARBONATION DU SECTEUR MARITIME FRANÇAIS



À PROPOS D'ÉQUILIBRE DES ÉNERGIES

Créée en 2010, Équilibre des Énergies, présidée par Dominique Bussereau, ancien ministre, œuvre pour la décarbonation de l'économie française et européenne.

Ses analyses et ses propositions visent à promouvoir l'innovation et l'excellence industrielle pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et sortir des énergies fossiles.

Avec ses membres, elle apporte son expertise et son expérience pour proposer des solutions concrètes, réalisables et acceptables au vu des réalités économiques et des aspirations de nos concitoyens.

Nous rencontrer :

Équilibre des Énergies
+ 33 (0)1 53 20 13 70
contact@equilibredesenergies.org
10, rue Jean Goujon - 75008 Paris



SYNTHÈSE

La France possède une surface maritime très importante située au cœur de l'Europe. Elle a su garder une construction navale et dispose d'armateurs de dimension internationale. Ce sont des atouts essentiels pour son économie, son indépendance et sa souveraineté.

Par ailleurs la nécessité de décarboner le secteur maritime ouvre de nouvelles perspectives qui peuvent faire des ports français non seulement des lieux d'échange marchands, mais aussi des carrefours de l'économie décarbonée en y accueillant les nouvelles énergies et les entreprises de la nouvelle économie.

C'est aussi une opportunité de favoriser l'essor des technologies soutenant la décarbonation du secteur maritime : propulsion au gaz naturel liquéfié (GNL) et au BioGNL, développement des carburants alternatifs, assistance vélique, câblages des stations éoliennes et sous-stations électriques, etc.

La France dispose d'un savoir important dans tous ces secteurs. Elle dispose aussi des ressources nécessaires pour se positionner sur la production des carburants alternatifs au fioul lourd.

Mais il faut pour cela :

- **consolider le fonds de décarbonation du maritime instauré dans la loi de finances pour 2026 à partir des recettes du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (ETS) ;**
- **disposer d'une électricité très compétitive dans les ports ;**
- **adopter un suramortissement pour l'achat de nouveaux navires réduisant significativement les émissions ;**
- **donner accès aux certificats d'économies d'énergie (CEE) pour la transformation des systèmes de propulsion.**

UN DOMAINE STRATÉGIQUE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET DE LA DÉCARBONATION

Le trafic maritime représente 90 % du commerce mondial de marchandises et la France dispose d'une surface maritime très importante située au cœur de l'Europe. Avec CMA CGM, elle dispose en outre d'un des leaders mondiaux du secteur. Forte de l'ensemble de ses savoir-faire, elle peut donc jouer un rôle essentiel dans les échanges marchands entre l'Europe et le reste du monde et en tirer profit en termes d'emplois et d'économie.

Mais la décarbonation du secteur maritime voutue tant au niveau mondial par l'OMI (Organisation maritime internationale), qu'au niveau européen au travers du règlement FuelEU Maritime, présente de nombreuses difficultés et un coût important pour les armateurs comme pour les services portuaires.

Les ports sont des facteurs de développement économique et d'emplois essentiels pour les régions. Cependant, les ports français font face à une concurrence très rude des autres ports européens, que ce soit en Méditerranée, en Atlantique ou en Manche, voire en outre-mer.

Il faut à la fois repositionner le maritime français à la place qui devrait être la sienne et trouver les moyens d'une transition énergétique viable sur le plan économique et concurrentiel.

La France, qui a pu conserver une industrie de la construction navale, peut trouver là une opportunité de favoriser l'essor des nouvelles technologies soutenant la décarbonation du secteur : propulsion au GNL et au BioGNL, développement des carburants durables, assistance vélique, câblages des stations éoliennes et sous-stations électriques, etc.

Il est possible de faire du secteur maritime un domaine stratégique du développement économique et de la décarbonation. Mais cela nécessite une action coordonnée pour soutenir à la fois les ports français, la construction navale, les armateurs et les producteurs d'énergies alternatives.

Les priorités d'action doivent consister à :

- **redonner aux ports français une place centrale en Europe et d'en faire des carrefours de la décarbonation de notre économie ;**
- **stimuler l'innovation dans les technologies de décarbonation ;**
- **soutenir l'effort des armateurs dans leur décarbonation ;**
- **développer en France une industrie des carburants alternatifs pour le maritime.**

FAIRE DES PORTS DES CARREFOURS DE LA DÉCARBONATION DE NOTRE ÉCONOMIE

Les ports sont les carrefours de très nombreuses activités. S'y croisent les transports maritimes, fluviaux, ferroviaires et routiers. Ce sont des nœuds logistiques pour les matières premières, les produits agricoles et les produits manufacturés ou transformés. Plus de 330 millions de tonnes de marchandises, 300 000 tonnes de produits de la pêche et 30 millions de passagers transitent chaque année dans les ports français. Toutes ces activités génèrent plus de 200 000 emplois directs ou indirects et 24 milliards d'euros de valeur ajoutée pour l'économie française.

Disposant de réserves foncières importantes, les ports hébergent aussi de très nombreuses activités industrielles ou commerciales, aciéries, usines de transformation des produits agricoles, fabrication ou montage d'éoliennes, production de câbles, mais aussi centres de données ou usines de batteries, par exemple.

Avec l'électrification des quais et la décarbonation du transport maritime, ils deviennent par ailleurs des nœuds du réseau électrique et de production ou de stockage de carburants durables et d'électricité décarbonée.

Faire des ports français des carrefours de la décarbonation pour servir à la fois les compagnies maritimes et les différents transports qui les desservent et développer de nouvelles activités commerciales ou industrielles, est donc une opportunité stratégique pour la France.

Pour cela, il faut un plan stratégique pour les ports, s'articulant autour des actions suivantes :

- soutien au développement de capacités de production et de stockage d'énergie décarbonée sur site afin d'accompagner la transition des ports français et de leurs clients ou partenaires ;
- fléchage des revenus des recettes de l'ETS issues du maritime vers des mesures en faveur de la décarbonation du secteur ;
- soutien au développement des activités industrielles et commerciales dans les ports, en lien avec l'économie décarbonée au travers d'un plan de réindustrialisation coordonné entre l'État et les régions permettant d'en faire notamment des zones d'électrification prioritaires ;
- démarche au niveau européen permettant de valoriser les atouts de l'industrie maritime et portuaire pour en faire des zones d'accélération prioritaires au sens du règlement européen IAA (*Industrial Accelerator Act*) ;



Porte-conteneurs en opération de transbordement dans un terminal portuaire.
© AdobeStock

- équipement des zones portuaires en infrastructures de recharge pour les poids lourds électriques ;
- renforcement massif du développement des activités logistiques portuaires afin de consolider la position des ports français comme hubs européens de premier plan.

SOUTENIR LES ARMATEURS FRANÇAIS

Soutenir les armateurs français tout en favorisant leur décarbonation est essentiel pour garantir l'indépendance et l'autonomie de la France dans un secteur stratégique pour son économie et ses échanges extérieurs.

Pour ce faire, il convient de :

- soutenir le projet de la commission européenne visant à mettre en place, au niveau européen, un soutien économique pour soutenir l'achat de carburants durables maritimes en remplacement du fioul lourd grâce à la création d'une réserve de quotas carbone de l'ETS suffisamment dotée pour satisfaire les besoins de la période 2028-2040 ;
- créer un suramortissement pour l'achat de nouveaux navires conduisant à une réduction significative des émissions de CO₂ et des émissions polluantes ;
- permettre aux navires de commerce sous pavillon français de bénéficier des certificats d'économies d'énergie (CEE) pour la transformation des systèmes de propulsion réduisant les émissions de CO₂ et autres émissions polluantes ;
- prendre en compte l'électricité fournie aux navires branchés à quai dans l'IRICC (mécanisme incitant à la réduction de l'intensité carbone des carburants).

SOUTENIR LA CONSTRUCTION NAVALE

Soutenir la construction navale en France revêt également un intérêt stratégique, tant pour les secteurs civil que militaire. **C'est un facteur d'indépendance critique, aussi bien dans la construction des navires que dans les services de maintenance ou la réalisation d'infrastructures offshore.** C'est aussi un pourvoyeur d'emplois dans de multiples métiers et un contributeur important à la balance commerciale française. Outre les Chantiers de l'Atlantique, la France compte en effet environ 300 à 400 chantiers navals (construction et réparation), allant des grands sites industriels aux PME spécialisées réparties sur l'ensemble du territoire fournissant 31 500 emplois et même 80 000 si l'on inclut l'ensemble de la filière des industriels de la mer (construction navale, défense navale, énergies marines renouvelables et offshore).

Les Chantiers de l'Atlantique sont déjà très engagés dans la réduction des émissions du secteur avec des solutions innovantes comme les systèmes de propulsion au GNL/BioGNL, les systèmes d'alimentation électrique de courant à quai ou encore une solution d'assistance vélique innovante pour les grands paquebots.

Tous ces systèmes nécessitent, pour être généralisés, un soutien fort à la filière de la construction navale. Équilibre des Énergies recommande de créer un cadre incitatif pouvant s'articuler autour des actions suivantes :

- soutien au financement des grands contrats ;
- garantie des exportations ;
- assurance-crédit ;
- aides à l'innovation et à la transition énergétique via les fonds européens et les aides de l'État français aux nouveaux modes de propulsion.

CRÉER UNE INDUSTRIE DES ÉNERGIES ALTERNATIVES POUR LE MARITIME.

Le transport maritime est aujourd'hui très dépendant des carburants fossiles.

Certains navires, comme les navires transmanche, pourront sans doute être totalement électrifiés. Mais pour la plupart des navires marchands, il faudra des carburants alternatifs, le cas échéant couplés à de l'assistance vélique ou à de l'hybridation.

A court et moyen terme, la préférence des armateurs va au GNL avec incorporation progressive de BioGNL. En effet, la propulsion au GNL permet de réduire de 15 % environ les émissions de CO₂ par rapport au fuel lourd et son prix est très compétitif. L'incorporation de BioGNL, sans changement de système de propulsion, permettra de réduire encore davantage les émissions de CO₂.

Le biométhanol, le e-méthanol, et éventuellement d'autres carburants alternatifs sont des solutions qui peuvent également contribuer à décarboner le transport maritime et pour lesquelles la France dispose d'une quantité notable de biomasse disponible, d'une électricité décarbonée compétitive et d'un savoir-faire technique pouvant favoriser l'essor de ces nouvelles énergies.

Équilibre des Énergies recommande que la France se donne comme objectif de produire jusqu'à 50 % de ces nouvelles énergies pour le maritime et propose de :

- faciliter le développement de la filière GNL avec les infrastructures portuaires nécessaires ;
- orienter de façon préférentielle le biogaz vers la filière BioGNL dédiée au maritime, jusqu'à 10 TWh/an ;
- lancer des projets pilotes sur les e-carburants, essentiellement le e-méthanol, pour acquérir la maîtrise des filières et apprécier leur avenir.

Ceci suppose également de généraliser la méthanisation des résidus de culture, du fumier ou du lisier pour la production de biogaz.

Mais le développement de la bioénergie et des e-carburants nécessite à la fois un soutien aux technologies innovantes et un soutien à l'investissement sécurisant les investisseurs potentiels. Il convient de donner aux acteurs économiques un accès :

- aux financements européens associés aux énergies décarbonées ;
- à des mécanismes incitatifs tels que les contrats pour différence ;
- à de nouveaux appels à projets lancés par le gouvernement ou l'ADEME, permettant le dé-risquage des études pre-FEED et FEED ;
- à des aides régionales.

