

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

4 FEVRIER 2025

Transport maritime de l'UE: des progrès ont été réalisés, mais des défis subsistent en matière d'environnement et de durabilité

Le secteur maritime européen progresse sur la voie d'une plus grande durabilité, mais devra redoubler d'efforts au cours des prochaines années pour atteindre les objectifs climatiques et environnementaux de l'UE visant à réduire la consommation d'énergie, la pollution et les émissions de gaz à effet de serre, ainsi qu'à mieux protéger la biodiversité. C'est ce qui ressort de la seconde édition du rapport environnemental sur le transport maritime européen, publié aujourd'hui par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) et l'Agence européenne pour l'environnement (AEE).

Le transport maritime joue un rôle crucial dans le maintien du commerce, de la croissance économique, de la connectivité et de l'accessibilité, tout en contribuant à la sécurité énergétique et à la création d'emplois. Cependant, la **demande de transport croissante** pour le secteur maritime s'accompagne d'incidences environnementales supplémentaires sur l'atmosphère et les écosystèmes marins. [Selon le rapport](#), qui fait le point sur les performances environnementales du secteur et évalue les efforts déployés pour le rendre plus durable, certains **progrès** ont été réalisés, mais la réduction des émissions reste un défi.

Les activités telles que le transport maritime de marchandises en vrac, de conteneurs, la pêche commerciale, les navires-citernes et les navires de croisière, ainsi que les activités portuaires, continuent de contribuer de manière significative à un **large éventail de défis environnementaux**, l'ensemble du secteur représentant 3 à 4 % des émissions globales de **dioxyde de carbone** (CO₂) de l'UE, une part qui doit diminuer. Dans le même temps, les émissions de gaz de **méthane** (CH₄) ont au moins doublé entre 2018 et 2023, représentant 26 % des émissions totales de méthane du secteur du transport en 2022. Outre les émissions de gaz à effet de serre, la réduction des **polluants atmosphériques** tels que les oxydes de soufre et d'azote (NO_x) reste un enjeu.

Le transport maritime continue également de contribuer à la **pollution de l'eau**, par les déversements d'hydrocarbures et les rejets d'eaux usées des navires, ainsi que par le bruit sous-marin. Selon les estimations, les déchets marins issus de la pêche et du transport maritime ont diminué de moitié au cours de la dernière décennie, mais restent difficiles à combattre de manière globale. Les pertes de conteneurs, notamment ceux contenant des granulés de plastique, restent également une source importante de pollution marine.

Le rapport révèle également que l'utilisation de sources d'énergie et de **carburants alternatifs** a augmenté, bien qu'en partant d'un faible niveau. Toutefois, dans l'état actuel des choses, il sera nécessaire d'augmenter considérablement la production de certains carburants alternatifs pour pouvoir répondre à la demande potentielle. En outre, il faudra élaborer des **lignes**

directrices internationales harmonisées et former une réserve de marins aux nouvelles technologies de décarbonation.

Saluant le rapport, **Apostolos Tzitzikostas**, commissaire aux transports durables et au tourisme, déclare : « Le nouveau rapport environnemental sur le transport maritime européen est un guide précieux pour l'avenir du transport maritime européen, un transport à la fois durable, compétitif et résilient. Le présent rapport est également un appel à l'action. En travaillant ensemble, nous pouvons faire en sorte que le transport maritime reste un acteur clé de notre économie mondiale, tout en réduisant autant que possible son incidence sur l'environnement et en préservant nos océans pour les générations futures. »

Jessika Roswall, commissaire à l'environnement, à la résilience dans le domaine de l'eau et à l'économie circulaire compétitive, ajoute : « Nos eaux subissent les pressions du changement climatique, de la perte de biodiversité, de la mauvaise gestion et de la pollution. Pour y remédier, je présenterai une stratégie de résilience de l'UE dans le domaine de l'eau. Nous devons transformer notre manière de concevoir la valeur de l'eau afin de garantir la qualité de l'eau, préserver les ressources en eau et renforcer la compétitivité de nos industries de l'eau. Nous devons mettre en place une stratégie 'de la source à la mer' car les activités en mer sont étroitement liées à celles qui se déroulent sur terre. Des actions transformatrices sont désormais nécessaires dans les secteurs maritimes et de l'eau pour permettre à l'Europe de devenir résiliente dans le domaine de l'eau ».

« Une action continue et une innovation accrue sont nécessaires pour accélérer les progrès accomplis sur la voie d'un transport maritime plus durable en Europe – dans toutes ses opérations – afin d'atteindre les objectifs ambitieux du pacte vert pour l'Europe tout en préservant la compétitivité du secteur. Notre rapport conjoint vise à fournir aux décideurs politiques et aux citoyens une évaluation factuelle et fondée sur des données probantes des défis actuels et futurs pour le parcours de décarbonation du secteur, ainsi que des possibilités que la numérisation et les technologies avancées peuvent offrir pour la transition écologique du secteur maritime », déclare **Maja Markovčić Kostelac**, directrice exécutive de l'AESM.

« Le rapport reflète le besoin urgent pour le secteur du transport maritime d'intensifier ses efforts pour réduire son empreinte carbone et d'autres incidences sur l'environnement telles que la pollution de l'eau, ainsi que d'accélérer les efforts visant à passer à des combustibles plus propres, à des pratiques portuaires et maritimes durables afin de réduire son incidence sur les écosystèmes marins et côtiers. Les innovations et les nouvelles technologies, ainsi qu'une meilleure gestion, contribueront à assurer la durabilité future de manière abordable. Il est donc désormais essentiel que le secteur accélère sa transition vers des pratiques écologiques », déclare **Leena Ylä-Mononen**, directrice exécutive de l'AEE.

Parvenir à la durabilité

De nouvelles mesures législatives de l'UE, des possibilités de financement et des investissements devraient faire progresser la décarbonation du secteur. L'UE est devenue la première juridiction à fixer un prix du carbone sur les émissions de gaz à effet de serre des navires avec l'extension du [système d'échange de quotas d'émission de l'UE](#) (SEQE-UE) au transport maritime en 2024. Les recettes du SEQE financent le Fonds pour l'innovation, l'un des

plus grands programmes au monde en faveur des technologies innovantes à faible intensité de carbone, avec plus de 300 projets liés au transport maritime déjà soutenus. Parallèlement, le [Règlement maritime FuelEU](#), en vigueur depuis janvier 2025, encourage l'utilisation de carburants et de solutions énergétiques bas carbone en fixant des limitations d'intensité en GES pour l'énergie utilisée à bord des navires. Le modèle que représente le Règlement FuelEU maritime constitue la base des standards sur les gaz à effet de serre (GES) des carburants (GFS) proposés pour la réduction des émissions au niveau international par l'intermédiaire de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Principaux impacts environnementaux mis en évidence dans le rapport

- Les émissions de méthane (CH_4) ont au moins doublé entre 2018 et 2023, ce qui représente 26 % des émissions totales de méthane du secteur des transports en 2022. Cette évolution est largement attribuée à l'utilisation accrue du gaz naturel liquéfié (GNL).
- **Pollution atmosphérique :** Les émissions d'oxyde de soufre (SO_x) dans l'UE ont diminué d'environ 70 % depuis 2014, en grande partie grâce à l'introduction des ZCES (zones de contrôle des émissions de soufre) dans le nord de l'Europe. La ZCES méditerranéenne, qui doit entrer en vigueur le 1^{er} mai 2025, devrait contribuer à de nouvelles réductions, de même que la ZCES à venir dans l'océan Atlantique Nord-Est, qui contrôle à la fois les SO_x et les NO_x . Dans le même temps, les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) ont augmenté en moyenne de 10 % entre 2015 et 2023, représentant 39 % des émissions de NO_x liées au transport en 2022.
- **Pollution des eaux :** Le transport maritime contribue à la pollution de l'eau par les déversements d'hydrocarbures et les rejets opérationnels tels que les eaux grises. Les rejets d'eau provenant des dispositifs d'épuration des gaz d'échappement (EGCS) en circuit ouvert, qui sont utilisés pour réduire les émissions d'oxydes de soufre (SO_x) dans l'atmosphère, représentent 98 % des rejets autorisés. Les EGCS rejettent des contaminants dans l'eau, ce qui met en évidence le compromis entre la réduction de la pollution atmosphérique et l'augmentation de la pollution marine. Le rejet des eaux grises, dû en grande partie à l'activité des navires de croisière, a augmenté de 40 % entre 2014 et 2023.
- **Bruit sous-marin :** De nouveaux modèles paneuropéens révèlent des niveaux élevés de bruit sous-marin rayonné (« underwater radiated noise » ou URN) dans les régions de la Manche, du détroit de Gibraltar, de la mer Adriatique, du détroit des Dardanelles et de la mer Baltique. Des mesures d'atténuation pourraient réduire l'URN jusqu'à 70 % entre 2030 et 2050.
- **Déchets marins :** Les déchets marins provenant de la pêche (11,2 %) et du transport maritime (1,8 %) ont diminué de moitié au cours de la dernière décennie. Toutefois, des difficultés persistent, en particulier en ce qui concerne la pollution par les granules de plastique provenant de conteneurs perdus.



- **Fonds marins touchés** : Environ 27 % des fonds marins près des côtes de l'Europe (dont 5 % subissent des effets graves) sont touchés par des activités liées au transport maritime, telles que le développement des ports, le dragage et l'ancrage, qui entraînent des perturbations physiques et la perte d'habitats.
- **Espèces exotiques** : Le transport maritime introduit la majeure partie (60 %) des espèces non indigènes et des espèces exotiques envahissantes (56 %) en Europe. La convention internationale pour la gestion des eaux de ballast a toutefois permis d'obtenir 31 % de navires certifiés et 23 % de systèmes conformes en 2023.
- **Risques de collision** : L'augmentation de l'intensité du transport maritime a entraîné une hausse notable des risques de collision avec des animaux dans les zones protégées Natura 2000 dans toutes les régions marines entre 2017 et 2022.

LIEN VERS LE RAPPORT ET LES FICHES TECHNIQUES

AESM: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/maritime-transport-2025>

AEE: <http://www.emsa.europa.eu/emter>

CONTACTS PRESSE

- **AESM**: Ruth McDonald: Ruth.MCDONALD@emsa.europa.eu; tél. mobile +351 913 151 610
- **AEE**: Constant Brand: Constant.Brand@eea.europa.eu; tél. mobile: +45 2174 1872