



# Incertitude au sein de l'OMI : trois scénarios et leurs impacts sur la transition du transport maritime

## Auteurs

Dr Tristan Smith, Professor of Energy and Transport, UCL Energy Institute  
Femke Spiegelenberg, Project Manager, Getting to Zero Coalition, Global Maritime Forum

**La version originale de ce document est rédigée en anglais. Nous vous prions de bien vouloir nous excuser pour toute éventuelle erreur de traduction.**

**Cette note de synthèse est rédigée pour la Getting to Zero Coalition et ne reflète pas nécessairement les points de vue de la Coalition ou de ses membres individuels.**

## Résumé

- L'adoption du cadre « Net-Zero » de l'Organisation maritime internationale a été reportée à novembre 2026, ce qui accroît l'incertitude pour les gouvernements et l'industrie.
- Plusieurs scénarios sont désormais plausibles. Les résultats vont de l'adoption du cadre *en l'état* en novembre, à une norme sur le carburant (Global Fuel Standard) à un seul niveau, voire à la suppression totale des mécanismes économiques. Chacun entraîne des impacts majeurs et distincts sur l'application, les signaux d'investissement, les revenus, les pays à faible revenu et les politiques régionales.
- Seul le scénario *en l'état* fournit un signal de demande crédible et stable ainsi qu'une source de revenus favorisant un déploiement précoce et à grande échelle des combustibles évolutifs à émissions nulles. Les autres scénarios risquent quant à eux de retarder la disponibilité de ces carburants d'ici les années 2040.
- Des revenus stables sont indispensables pour soutenir les pays à faible revenu et atténuer les impacts excessivement défavorables qu'ils subissent. Les scénarios moins robustes ou dépourvus de mécanismes économiques limiteraient sévèrement cette capacité tout en maintenant des impacts négatifs sur les coûts.
- Un cadre « Net-Zero » solide limiterait le besoin d'étendre les mesures régionales, tandis que des résultats moins ambitieux risquent de renforcer la fragmentation réglementaire, d'accroître les risques en termes d'investissement et de compromettre l'alignement avec la stratégie de l'OMI sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

## **Introduction**

La décision relative à l'adoption du cadre « Net-Zero » de l'Organisation maritime internationale (OMI) a été reportée à novembre 2026. Malgré ce retard, les travaux techniques et politiques se poursuivent grâce à l'élaboration de directives nécessaires à l'entrée en vigueur et à l'opérationnalisation du cadre.

Lors de la 83<sup>ème</sup> session du Comité de protection du milieu marin (CPMM 83) en avril 2025, d'importants éléments techniques ont été intégrés dans ces directives afin de parvenir à un accord de principe sur le texte juridique principal, à savoir l'amendement de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL).

Si cette approche a permis de parvenir à un accord sur les mesures et de progresser, l'absence de détails a considérablement accru l'incertitude et la complexité dans l'évaluation des coûts et avantages du cadre « Net-Zero » pour les États membres de l'OMI, ainsi que de ses implications pour la rentabilité économique de l'industrie.

La pause actuelle, combinée à la volonté de plusieurs gouvernements et acteurs de l'industrie de mieux comprendre les conséquences détaillées du cadre « Net-Zero », crée une opportunité de progresser sur les directives. En conséquence, plusieurs volets avancent désormais en parallèle, notamment : des directives pour soutenir l'adoption de carburants à émissions nulles ou quasi nulles (ZNZ), la comptabilisation du cycle de vie des émissions pour les carburants et les filières de production, et les principes directeurs du Fonds net zéro de l'OMI.

L'amendement MARPOL convenu fera lui-même l'objet d'un réexamen. Au minimum, les dates de mise en œuvre figurant dans le texte devront être ajustées pour refléter le report de l'adoption. Plus fondamentalement, les dynamiques politiques à l'origine du retard du Cadre « Net-Zero » ont introduit une nouvelle incertitude non seulement sur le calendrier, mais aussi sur la forme définitive du cadre.

Il en résulte que les parties prenantes du secteur maritime font désormais face à un éventail plus large de scénarios plausibles que cela n'aurait dû être le cas à ce stade du processus d'élaboration des politiques. À un extrême, le cadre « Net-Zero » pourrait être adopté *en l'état* plus tard cette année, entrant en vigueur en 2028 et produisant ses effets en 2029. À l'autre extrême, un blocage politique prolongé pourrait retarder la réglementation sur les réductions de gaz à effet de serre (GES) de plusieurs années. Dans l'un ou l'autre extrême, les détails contenus dans les directives sont déterminants pour orienter la viabilité des différents choix d'investissement – en amont comme en aval, pour la production de carburant et les technologies de navires – et détermineront également dans quelle mesure la politique peut soutenir une transition juste et équitable.

## **Vue d'ensemble : Plusieurs scénarios pour la transition du transport maritime restent pertinents**

Au cœur de la décarbonisation du transport maritime, telle que décrite par la Stratégie révisée de l'OMI sur les gaz à effet de serre de 2023, se trouve la transition vers de nouvelles sources de carburant ou d'énergie en remplacement des combustibles fossiles. Avant l'adoption de la Stratégie révisée, [Smith et al. \(2021\)](#) ont décrit trois scénarios sur la manière dont pourrait se dérouler la transition énergétique du transport maritime :

- 1. Diffusion à partir d'un pays précurseur fort vers d'autres:** les dynamiques de transition prennent naissance dans un petit nombre de pays pionniers et se diffusent ensuite aux autres.
- 2. Diffusion indépendante au niveau national:** les progrès s'effectuent par le biais d'un ensemble disparate d'incitations nationales ou régionales indépendantes, sans cadre mondial unificateur.
- 3. Les actions mondiales stimulent la diffusion internationale (politique OMI forte):** une réglementation mondiale coordonnée oriente la transition dans l'ensemble du secteur.

Bien que distincts, ces scénarios impliquent que la transition contiendra probablement un mélange d'actions, différents niveaux de politique étant plus ou moins déterminants pour impulser différents éléments de la transition.

Si la décision de l'Union européenne de réglementer les gaz à effet de serre du transport maritime international a illustré le potentiel d'un leadership de type "pays précurseur fort", l'adoption de la Stratégie révisée de l'OMI en 2023 et l'accord de principe sur le cadre « Net-Zero » en 2025 avaient mis le secteur maritime sur la voie du troisième scénario, où le principal moteur serait une politique OMI forte. Toutefois, l'échec de l'adoption du cadre « Net-Zero » en octobre 2025 a réintroduit l'incertitude et rouvert l'éventail complet des scénarios de transition.

Parallèlement, les grandes économies, notamment la Chine, les États-Unis, l'UE/le Royaume-Uni et les pays du Moyen-Orient, mènent des efforts distincts et variés pour stimuler la production et l'adoption de nouveaux carburants maritimes. En l'absence de dynamiques mondiales claires et opportunes, ces initiatives nationales et régionales pourraient de plus en plus façonner les dynamiques de transition. En même temps, la troisième option reste sur la table, et les États membres pourraient encore converger vers une action décisive à l'OMI.

En bref, il existe désormais un éventail significatif de scénarios prévisibles. Cela est susceptible d'accroître les risques auxquels font face aussi bien les pionniers que les acteurs du marché de masse, ainsi que les gouvernements nationaux. Dans ce contexte, la présente note vise à explorer les scénarios plausibles et le potentiel d'une transition menée par l'OMI dans laquelle les actions mondiales stimulent la diffusion internationale.

## **Gros plan : Scénarios pour les développements à l'OMI**

Le scénario de transition et le niveau de politique qui seront les plus probables et les plus efficaces dépendront dans une large mesure de ce qui se passera dans les négociations de l'OMI cette année. Même au sein du processus de l'OMI, plusieurs scénarios sont plausibles. Ils diffèrent sensiblement dans leur capacité à créer des signaux de demande crédibles pour la transition énergétique du transport maritime et à atteindre les objectifs de la Stratégie révisée visant à stimuler de nouvelles chaînes de valeur de carburant, à investir dans une transition du marché de masse vers les émissions nettes nulles et à garantir une transition juste et équitable à l'échelle mondiale.

Compte tenu du large accord sur le cadre « Net-Zero » en avril 2025, l'adoption du cadre en l'état reste un potentiel scénario. Cependant, en vue du paysage politique modifié depuis cet accord, des scénarios impliquant des modifications ou un affaiblissement du cadre « Net-Zero » sont également envisageables. Cela pourrait inclure des modifications de la structure des mesures et/ou de leur niveau d'ambition. Dans chacun de ces scénarios, l'OMI devrait rouvrir les négociations sur le texte d'amendement MARPOL convenu et examiner si des modifications pourraient recueillir un soutien plus large.

Face à certaines préoccupations concernant le cadre actuel, l'industrie et les États membres sont confrontés à trois principaux scénarios de politique publique pour l'élaboration d'un cadre réglementaire mondial :

1. Cadre « Net-Zero » sans élément économique
2. Norme mondiale sur les carburants à un seul niveau, affaiblie
3. Cadre « Net-Zero » en l'état

Dans ce contexte, il existe un éventail de scénarios concernant le calendrier d'adoption de la politique de l'OMI et, par conséquent, les calendriers de développement ou d'élimination progressive des politiques régionales.

### **Cadre « Net-Zero » sans élément économique**

Un scénario potentiel est un cadre « Net-Zero » dans lequel tous les éléments économiques sont supprimés, notamment le marché de conformité, les coûts de non-conformité, le Fonds zéro émission nette et la récompense ZNZ. Ce scénario représente une interprétation de la position exprimée par les gouvernements saoudien et américain lors de la session MEPC d'octobre 2025 (MEPC.ES2). Avec la suppression de ces composantes, ce qui reste est une trajectoire d'intensité en GES des carburants (GFI) aspirationnelle sans conséquences matérielles pour la non-conformité.

### **Cadre « Net-Zero » sans élément économique**

Un autre scénario potentiel est un cadre « Net-Zero » dans lequel tous les éléments économiques sont supprimés, notamment le marché de conformité, les coûts de non-conformité, le Fonds zéro émission nette et la récompense ZNZ. Ce scénario représente une interprétation de la position exprimée par les gouvernements saoudien et américain lors de la session MEPC d'octobre 2025 (MEPC.ES2). Avec la suppression de ces composantes, ce qui reste est une trajectoire d'intensité en GES des carburants (GFI) aspirationnelle sans impact matériel pour la non-conformité.

### **Norme mondiale sur les carburants à un seul niveau avec ou sans réduction d'ambition**

Dans ce scénario, des compromis sont faits uniquement sur certains éléments économiques. Cela pourrait impliquer une modification de l'architecture du cadre « Net-Zero » pour ressembler à un mécanisme précédemment soutenu par la Chine, les Émirats arabes unis et l'Afrique du Sud – imaginé à l'époque sous le nom de Fonds et carburants maritimes internationaux durables, ou "FMID". Cette conception ne comporte qu'une seule trajectoire de GFI, correspondant à ce qui constituerait la trajectoire de base dans la conception cadre « Net-Zero » à deux niveaux, permettant un marché de conformité pour la sur- et sous-conformité.

L'ouverture du mécanisme politique pour ajuster la structure pourrait également entraîner des modifications de l'ambition, notamment l'affaiblissement des paramètres associés à la

trajectoire de GFI. Par exemple, la trajectoire pourrait être rendue moins abrupte (la trajectoire de la transition dépend des 'facteurs Z' de la politique, qui déterminent le taux de réduction de l'intensité en GES au fil du temps), et/ou le prix de la pénalité pourrait être abaissé.

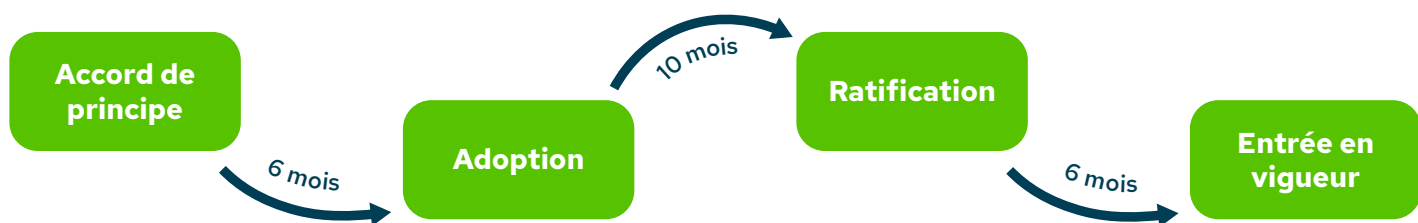
### Cadre « Net-Zero » en l'état

Dans ce scénario, le texte réglementaire est adopté tel qu'il a été convenu en principe en 2025, avec un soutien potentiellement renforcé par une plus grande clarté sur les directives de mise en œuvre.

### Calendrier d'adoption

Pour que le cadre « Net-Zero » soit adopté dans sa forme actuelle, le projet de texte devrait être mis à jour pour refléter le calendrier reporté, car les dates originales d'entrée en vigueur ne sont plus réalisables. L'ajustement des dates de mise en œuvre pourrait être considéré comme un amendement non substantiel pouvant être apporté au moment de l'adoption, conformément à la pratique établie de l'OMI. Les États membres pourraient donc convenir de dates révisées sous forme de modifications techniques mineures lors de la poursuite des discussions au MEPC-ES2 en novembre 2026, puis procéder à une décision formelle d'adoption sur cette base lors de la même session.

En revanche, toute réouverture du texte au-delà d'ajustements techniques limités serait probablement considérée comme un changement de fond. À moins d'être convenu à l'avance (par exemple, lors du MEPC 84 fin avril 2026), la décision sur cette voie à suivre déclencherait une remise à zéro du processus politique, nécessitant un nouvel accord de principe sur un texte d'amendement MARPOL révisé avant que l'adoption puisse être planifiée. Selon les procédures de l'OMI, cela introduirait un délai supplémentaire minimum, car l'adoption formelle ne pourrait avoir lieu qu'au moins six mois après la conclusion d'un accord de principe. La réouverture du cadre « Net-Zero » pour des modifications substantielles réintroduirait également une incertitude significative quant au temps nécessaire pour parvenir à un accord de principe sur un texte révisé, notamment étant donné que le cadre actuel n'a émergé qu'après environ cinq années de négociation dans le cadre d'un plan de travail convenu. Chaque étape procédurale supplémentaire prolongerait l'incertitude concernant à la fois la date à laquelle le cadre pourrait entrer en vigueur et sa forme finale.



## **Impacts des différents scénarios réglementaires de l'OMI pour la transition énergétique du transport maritime**

Au cœur de la décarbonisation du transport maritime international, et donc de la Stratégie révisée de l'OMI de 2023, se trouve une transition à grande échelle visant à s'éloigner de l'utilisation des combustibles fossiles au profit d'une ou plusieurs nouvelles sources de carburant présentant des émissions de gaz à effet de serre quasi nulles sur l'ensemble de leur cycle de vie. Le terme de l'OMI pour ces carburants est « carburants à émissions nulles et quasi nulles » (ZNZ). Ceux-ci sont à ce jour définis dans le projet d'Annexe MARPOL comme des carburants dont l'intensité en GES du puits au sillage est inférieure à 19 grammes d'équivalent dioxyde de carbone par mégajoule (gr CO<sub>2</sub>éq/MJ). La présente section se concentre sur un sous-ensemble de ZNZ, les carburants évolutifs à émissions nulles, car l'introduction précoce d'options évolutives sera importante pour assurer la viabilité à long terme de la transition.

Les combustibles évolutifs à émissions nulles – par exemple, les e-carburants tels que l'e-hydrogène, l'e-ammoniac, le e-méthanol ou le e-méthane – créent à la fois des risques et des opportunités pour les parties prenantes. Pour les pionniers qui investissent déjà dans les carburants évolutifs à émissions nulles, la clarté sur les moteurs et la forme de la transition est essentielle pour étayer les décisions commerciales précoces et débloquer les avantages du premier entrant. Ces acteurs assument un risque plus élevé sur des technologies encore à leurs balbutiements et qui représentent une prime de coût en l'absence de politique, les laissant plus exposés au risque d'incitations du côté de la demande affaiblies ou fragmentées, notamment en raison des longs délais et de l'intensité en capital associés à la production, aux infrastructures et aux investissements dans les navires utilisant ces carburants.

Le marché de masse s'appuie sur les premiers adopteurs pour voir comment les différentes technologies se concrétisent en pratique et si elles deviennent plus largement disponibles à grande échelle. Plutôt que de chercher à tirer parti des avantages du premier entrant, ces acteurs cherchent à déterminer à quel moment ils devront se détourner des actifs fonctionnant aux combustibles fossiles pour éviter les technologies obsolètes et comment maintenir leur compétitivité par rapport à ceux qui les précèdent dans la transition. La nature et le calendrier de la transition, y compris celle des pionniers, détermineront le calendrier de leurs propres décisions.

Les différents scénarios de politique en jeu à l'OMI devraient entraîner des conséquences différentes en cascade pour les premiers adopteurs, le marché de masse et la transition globale vers l'abandon des combustibles fossiles. La nature de la transition globale affecte également les gouvernements, en particulier ceux des pays à faible revenu. Les différents scénarios de l'OMI impliquent également des conséquences liées au développement des cadres régionaux, à la conformité et à l'application du cadre « Net-Zero », à la génération de recettes et à la production et à l'adoption de carburant.

### **Conformité et application**

L'application efficace des sanctions est cruciale pour garantir l'intégrité environnementale du cadre. Le cadre « Net-Zero » de l'OMI « en l'état » repose sur les prix des unités excédentaires (SU) et des unités correctives (RU) pour instaurer des sanctions claires et dissuasives en cas de non-conformité. Rendre les combustibles à plus forte intensité carbone plus coûteux améliore par ailleurs la rentabilité économique de l'exploitation à un indice GFI plus bas.

Ce mécanisme de conformité existe également dans le scénario avec une norme mondiale sur les carburants à un seul niveau. L'efficacité du mécanisme d'application dépendra en fin

de compte des niveaux de pénalité et de leur capacité à redistribuer les coûts de conformité. L'ouverture du texte juridique pour des modifications de l'architecture du cadre augmente la probabilité que les prix des UC soient réexaminés et réduits par souci de compromis, ce qui risque à son tour de rendre l'option "payer pour polluer" la moins coûteuse.

En l'absence de mesure économique, une application efficace est peu probable. Une norme mondiale sur les carburants autonome sans éléments économiques ne ferait probablement que reproduire ce qui existe déjà dans le mécanisme de l'indicateur d'intensité carbone, qui exige que les navires présentant des non-conformités répétées à un certain niveau déposent un "plan d'action corrective". Pour une réglementation à coûts de conformité élevés, cela est peu susceptible de constituer un levier d'investissement efficace.

### Génération de revenus

Une grande partie des débats sur les mesures – en particulier les prix des unités correctives (UC) et les limites de l'indice GFI – porte sur l'ampleur des revenus générés par les différents paramètres politiques, qui pourraient être utilisés pour soutenir les éléments essentiels de la Stratégie révisée. Le cadre « Net-Zero » *en l'état* générerait un fonds stable estimé à **11 à 12 milliards de dollars** annuel, en supposant que la plupart des navires se conforment à la limite de base de l'indice GFI. Ce niveau de revenus représentait un compromis significatif entre les pays réclamant davantage de recettes et ceux souhaitant en limiter l'ampleur.

Le scénario sans éléments économiques supprime inévitablement la quasi-totalité de la génération de recettes, ne s'appuyant que sur des contributions volontaires. Une norme mondiale sur les carburants à un seul niveau réduit probablement à la fois le niveau des fonds collectés et la stabilité des revenus. L'impact réel dépendrait du prix des UC et de ce qui devient l'option de conformité la moins coûteuse, ce qui est un compromis entre la génération de recettes et la réduction des émissions. La norme mondiale sur les carburants à un seul niveau crée une tension fondamentale entre l'incitation à la conformité avec la limite de GFI ou l'incitation à la non-conformité et l'obtention de paiements UC importants dans le fonds. Par exemple, une réduction du prix des UC par rapport au niveau actuel UC2 de 380 dollars par tonne d'équivalent dioxyde de carbone (tCO<sub>2</sub>éq) dans le cadre « Net-Zero » pourrait rendre l'option 'payer pour polluer' moins coûteuse que l'exploitation de GFI de base, générant des recettes matérielles. Cependant, des émissions élevées de GES seraient maintenues. En pratique, il est difficile d'éviter que la politique publique ne tende vers l'un ou l'autre de ces deux extrêmes.

### Production et adoption de carburants évolutifs à émissions nulles

Les différents scénarios auront probablement des répercussions significatives sur la transition des premiers adopteurs et des acteurs du marché de masse vers des options évolutives à long terme. Les impacts examinés ci-dessous s'appuient largement sur le dialogue continu de la Getting to Zero Coalition avec les acteurs de l'industrie, ainsi que sur des analyses visant à mieux comprendre les dynamiques et les risques associés à la transition du marché de masse dans un contexte d'incertitude politique accrue.

La capacité des mesures à stimuler la production et l'adoption de carburant repose sur leur niveau d'ambition, de certitude et de capacité à générer des recettes de récompenses.

L'ambition et la structure du scénario du cadre « Net-Zero » *en l'état* pourraient **stimuler la production et l'adoption de carburants évolutifs à émissions nulles**, à condition que cela soit couplé à un mécanisme de récompense ZNZ efficace (voir section suivante). L'objectif de base et le seuil de conformité directe attendu pour 2040 sont suffisamment élevés pour réduire le nombre d'options de combustibles disponibles, générant ainsi des réductions

d'émissions significatives et un virage à long terme vers les options de combustibles évolutifs à émissions nulles. En parallèle, la génération stable de revenus permettrait de mettre en place un mécanisme de récompense ZNZ fiable qui, s'il est bien conçu et correctement mis en œuvre, pourrait à la fois initier et accélérer la production et l'adoption de ces combustibles. Cela offrirait aux premiers adoptants la possibilité de bâtir leur modèle économique autour d'options spécifiques, tandis que le marché de masse pourrait planifier sa transition en s'appuyant sur une information de marché progressivement enrichie concernant les options compétitives à venir. Ce résultat serait fortement compromis par une norme mondiale sur les carburants à un seul niveau. Comme indiqué dans la section précédente, la génération de recettes serait incertaine et volatile, ce qui affaiblirait considérablement le potentiel de récompenses ZNZ efficaces ainsi que l'argument commercial en faveur des combustibles évolutifs à émissions nulles, en particulier pour les premiers adoptants. **Un rapport de 2025 analysant divers cadres de mesures** a mis en évidence comment « une norme de carburant et un mécanisme de flexibilité seuls sont peu susceptibles d'enclencher une transition vers les e-carburants avant 2040 ». Ce démarrage tardif aurait également un impact significatif sur le marché de masse : au moment où ces acteurs seront tenus d'agir, les carburants capables d'atteindre les réductions d'émissions de GES requises et suffisamment évolutifs pour répondre à la demande ne seraient pas encore prêts ou disponibles à grande échelle. Tout progrès dans la transition vers des combustibles évolutifs à émissions nulles avant 2040 dépendrait alors des politiques régionales visant à atténuer les risques créés pour la transition du marché de masse.

Dans un scénario sans mesures économiques de l'OMI et avec une application faible, la production et l'utilisation de combustibles évolutifs à émissions nulles à court terme (c'est-à-dire avant 2035) dépendraient presque entièrement des politiques nationales et régionales. Cela limiterait considérablement les possibilités d'adoption précoce, puisqu'il n'existerait pas d'argument économique solide en faveur de carburants nettement plus coûteux que les alternatives conventionnelles. La transition serait alors portée par un nombre limité de pionniers volontaires et/ou d'acteurs bénéficiant d'un fort soutien national ou régional, tandis que la majorité de la flotte retarderait sa transition.

### **Transition juste et équitable**

L'instauration d'une transition juste et équitable repose à la fois sur la capacité de l'architecture à minimiser les impacts négatifs sur les pays en développement, notamment les petits États insulaires en développement et les pays les moins avancés, et sur sa capacité à atténuer les impacts futurs.

La faisabilité du soutien à une transition juste et équitable est la plus élevée dans le scénario actuel *en l'état*, car le cadre « Net-Zero » prévoit le décaissement des recettes afin de « promouvoir une transition juste et équitable dans les États » (**Règle 41**). Étant donné qu'il s'agissait d'un élément central des négociations **de nombreux États membres jusqu'au MEPC 83 et lors de cette session**, la préservation des niveaux de revenus du cadre « Net-Zero » et des modalités de leur distribution restera vraisemblablement essentielle. Leur maintien peut contribuer à soutenir les mesures parmi les pays à faible revenu, surtout si des directives pertinentes sont élaborées pour clarifier davantage les éléments spécifiques qui rendent le décaissement des recettes plus tangible et évaluable.

Une norme mondiale sur les carburants à un seul niveau est beaucoup moins susceptible de permettre un tel résultat. **Les recettes seront probablement très limitées**. Compte tenu de la concurrence attendue pour les recettes de récompenses ZNZ, il y aurait probablement des recettes moins stables, moins prévisibles et d'une ampleur moindre pour soutenir une transition juste et équitable. En même temps, l'existence à la fois d'une mesure technique et

d'une mesure économique entraînerait toujours des impacts négatifs disproportionnés sur les États à faible revenu. De plus, une escalade des cadres régionaux (par les pays à revenu élevé, par exemple, des politiques européennes maintenues) comme décrit dans la section ci-dessous pourrait également avoir des impacts négatifs sur les pays à faible revenu. Des mesures économiques pourraient être imposées sur leurs routes maritimes, et ces pays ne sont pas susceptibles de profiter des avantages des recettes régionales générées, par exemple, au sein de l'UE, ce qui pourrait faire augmenter leurs coûts de transport maritime.

Enfin, un scénario sans mesure économique serait dépourvu d'un flux de financement dédié pour soutenir une transition juste et équitable, voire même d'un mécanisme d'incitation efficace pour la transition en général. Cela créerait de fortes pressions politiques en faveur de réglementations nationales et régionales, en particulier de la part des pays les plus riches disposant d'une grande capacité administrative, ce qui entraînerait à son tour des résultats moins équitables pour les pays à faible revenu et pour les segments de l'industrie les plus exposés. En outre, un manque de mise en œuvre accroîtrait considérablement le risque que les objectifs ne soient pas atteints, exacerbant ainsi les impacts climatiques sur des États déjà vulnérables au changement climatique.

## **Conséquences plus larges des différents scénarios réglementaires de l'OMI**

Les différents scénarios réglementaires auront des conséquences plus larges, au-delà de leur impact direct sur la transition énergétique du transport maritime. Par exemple, satisfaire le souhait de certains États membres d'adopter une politique moins ambitieuse dans le cadre d'un compromis politique pourrait avoir des effets en chaîne sur la capacité à atteindre les objectifs d'atténuation des GES fixés par la Stratégie révisée de l'OMI de 2023, ainsi que sur le risque de fragmentation régionale des réglementations.

### **Émissions de GES et cohérence avec la Stratégie révisée de l'OMI de 2023**

La Stratégie révisée de l'OMI de 2023 a fixé des objectifs de réduction des GES, y compris des points de contrôle intermédiaires en 2030 et 2040. Les discussions menées en amont du MEPC 83 ont conclu que ces points de contrôle devraient guider la trajectoire de GFI des mesures. Ils ont également été utilisés dans les évaluation globale des travaux de l'OMI en 2024 pour estimer les coûts et les impacts sur les États.

Cependant, le compromis nécessaire pour obtenir un accord de principe sur les mesures lors du MEPC 83 a abouti à des objectifs de GFI moins ambitieux que ceux utilisés dans l'évaluation de l'OMI. Cela compromet déjà la capacité du cadre « Net-Zero » à atteindre les points de contrôle de l'OMI, même en combinaison avec d'autres cadres tels que l'indicateur d'intensité carbone. Par exemple, les estimations au moment de l'accord montraient que la réduction absolue attendue des GES du cadre « Net-Zero » en 2030 est d'environ 10 % en dessous des niveaux de 2008, alors que la Stratégie révisée appelle à une réduction de 20 % pour cette année-là, avec un objectif ambitieux de 30 %.

L'examen d'une politique plus faible que le cadre « Net-Zero » renforce probablement les lacunes de la capacité de l'OMI à réaliser l'ambition et l'intention de sa Stratégie révisée. Cela crée à son tour des défis pour l'industrie en réduisant la certitude et la fiabilité de toute politique adoptée, car des révisions seraient nécessaires pour remédier à ces lacunes à un moment imprévisible dans l'avenir. Plus le cadre final est proche des ambitions fixées, plus la certitude est grande que les exigences réglementaires ne seront pas davantage révisées.

## Interaction régionale

Le transport maritime est un secteur véritablement mondial, et une transition efficace et équitable nécessite des conditions de concurrence équitables à l'échelle mondiale. Un patchwork régional de réglementations est généralement plus susceptible d'imposer des charges financières et administratives au secteur. Pourtant, en l'absence d'une politique efficace de l'OMI, des réglementations régionales sur les émissions de GES du transport maritime international, telles que le Système d'échange de quotas d'émissions et le règlement FuelEU de l'UE, ont été mises en place. À ce jour, ces politiques n'ont pas entraîné d'adoption précoce significative de combustibles évolutifs à émissions nulles (CEEN). Toutefois, leurs mécanismes prévoient à l'avenir des sous-quotas pour les e-carburants, ce qui pourrait stimuler l'adoption précoce, au moins pour les voyages couverts par ces réglementations.

Les mesures techniques combinées et la mesure économique génératrice de revenus du cadre « Net-Zero » *en l'état* reproduisent en grande partie la fonction et la rigueur des deux cadres européens correspondants. Avec l'engagement de l'UE de réexaminer ses politiques en 2027 en fonction des avancées de l'OMI, l'adoption du cadre « Net-Zero » en 2026 réduirait la justification de la poursuite des politiques régionales du bloc dans leur forme actuelle. Toute modification ou suppression de ces mesures atténuerait également la légitimité d'autres cadres, y compris le système d'échange de quotas d'émission (ETS) du Royaume-Uni ou les marchés carbone pour le transport maritime dans d'autres régions.

Inversement, un scénario sans élément économique au sein de l'OMI et, par conséquent, une mesure technique plus faible en raison d'un manque d'application efficace, ne fournit aucune justification pour que l'UE modifie l'un de ses ensembles de politiques actuels. En fait, les investissements existants dans les carburants de transition et à émissions nulles pourraient bénéficier d'une continuation de la réglementation européenne, à condition que ceux-ci restent en place pour fournir un certain soutien à leurs investissements initiaux.

Un scénario avec une norme mondiale sur les carburants à un seul niveau ou affaiblie a des implications moins claires pour les réglementations régionales. Une norme mondiale sur les carburants à un seul niveau représentant les objectifs "de base" d'aujourd'hui serait très similaire à FuelEU Maritime. Pourtant, la suppression des objectifs de conformité directe et de la stabilité de la collecte des recettes que cela crée pourrait toujours justifier l'inclusion du transport maritime international dans le Système d'échange de quotas d'émissions de l'UE. Une génération incertaine de recettes compromet également le mécanisme de récompense de l'OMI, ce qui pourrait à son tour justifier le maintien du règlement FuelEU et de son sous-quota pour les carburants renouvelables d'origine non biologique. Dans ce scénario, la capacité de l'OMI à contribuer à une transition juste et équitable serait également compromise. Cela pourrait accroître la nécessité d'autres mécanismes régionaux de tarification du carbone pour collecter et gérer des fonds, y compris pour soutenir la transition.

Même si la réponse précise des politiques régionales reste incertaine, toute perception d'un affaiblissement de la réglementation de l'OMI renforcerait la justification du maintien ou de l'expansion des mesures nationales et régionales, accroissant la fragmentation et compliquant davantage le paysage d'investissement.

## Soutien politique

Une tentative de s'éloigner du cadre « Net-Zero » *en l'état* serait vraisemblablement motivée par le besoin de rallier un soutien politique plus large. Au moment de l'accord de principe, le cadre « Net-Zero » bénéficiait du soutien explicite de **88% des signataires de MARPOL**. Bien qu'aucun vote sur l'adoption n'ait été pris en octobre 2025 lors du MEPC.ES2, de nombreux pays qui avaient soutenu l'accord de principe ont voté en faveur du report en raison d'un paysage politique modifié.

Une norme mondiale sur les carburants à un seul niveau pourrait être perçue comme un compromis pour les pays préoccupés par le coût pour les armateurs et la capacité de l'OMI à gérer un fonds d'une taille significative. Bien que cela puisse être suffisant pour augmenter le soutien à l'adoption dans certains pays, l'effet combiné de l'augmentation des coûts et de recettes limitées et imprévisibles pour soutenir les pionniers et les pays les plus touchés pourrait signifier la perte du soutien des pays qui préfèrent une transition forte menée par l'OMI, ainsi que des pays à faible revenu qui comptent sur le Fonds zéro émission nette de l'OMI pour atténuer les impacts élevés aussi bien du changement climatique que de la transition elle-même. Cela serait également probablement un compromis insuffisant pour rallier les États-Unis et l'Arabie saoudite, étant donné leur préoccupation quant à l'existence d'une mesure économique en soi, quelle que soit la conception de l'architecture de GFI.

Le scénario sans mesure économique pourrait être plus susceptible d'obtenir le soutien des États-Unis et de l'Arabie saoudite. Un tel résultat s'alignerait sur les préférences des États membres idéologiquement opposés à des réglementations conformes à la Stratégie révisée de l'OMI sur les GES ou à l'application générale de mesures fondées sur le marché par l'OMI. Cependant, une politique sans capacité d'inciter à la transition se heurterait à une forte opposition d'un large groupe d'États membres, notamment ceux qui accordent la priorité aux réductions d'émissions et ceux qui cherchent à accéder aux recettes générées par un fonds de l'OMI.

La réouverture du texte du cadre « Net-Zero » relancerait probablement le débat sur une taxe universelle sur les GES, notamment parmi les États membres qui considéraient le cadre « Net-Zero » comme insuffisant par rapport à la Stratégie révisée et qui n'avaient soutenu l'adoption que sous réserve d'une reconnaissance explicite de ses lacunes. Remettre les concepts fondés sur une taxe sur la table reproduirait probablement les mêmes lignes de fracture entre les pays recherchant une plus grande ambition et ceux cherchant à limiter les mesures économiques, risquant un retour à l'impasse politique que le compromis du cadre « Net-Zero » était censé surmonter.

## Conclusion

Le report de l'adoption du cadre « Net-Zero » élargit la gamme des scénarios plausibles de transition pour le transport maritime, à un moment où les décisions d'investissement à long terme ne peuvent être reportées aisément. Trois options principales se dessinent, présentant des caractéristiques et des implications distinctes, telles que résumées dans le Tableau 1. (voir page suivante)

Scénario	Sans mécanismes économiques	Norme mondiale sur les carburants à un seul niveau et/ou à rigueur affaiblie	Cadre « Net-Zero » en l'état
<b>Description</b>	Objectifs d'intensité de carburant en GES (GFI) sans échange de crédits, prix du carbone, mécanisme de fonds ou de récompense, marché de conformité ou taxe	Une trajectoire de GFI combinée à l'échange de crédits	FI à deux niveaux combiné à l'échange de crédits au-dessus de la conformité directe et en dessous de la conformité de base
<b>Entrée en vigueur prévue</b>	Probabilité plus élevée d'entrée en vigueur retardée	Probabilité plus élevée d'entrée en vigueur retardée	Probablement l'entrée en vigueur la plus rapide car aucune renégociation n'est nécessaire
<b>Application</b>	Aucun mécanisme d'application efficace	Application par le biais de redevances pour non-conformité	Application par le biais de redevances pour non-conformité
<b>Génération de revenus</b>	Pas de génération	Génération limitée/peu fiable	Génération plus robuste et fiable
<b>Production et adoption de carburants ZNZ</b>	Repose sur des actions nationales/régionales ou volontaires de l'industrie	Retarde probablement les combustibles évolutifs à émissions nulles jusqu'aux années 2040, entraînant une transition progressive	Soutien potentiel à une transition plus accélérée
<b>Transition juste et équitable (TJE)</b>	Pas de transition, pas de soutien à la TJE, pas de prise en compte des impacts climatiques.	Recettes moins stables et plus faibles, limitant sévèrement la disponibilité des recettes pour la TJE avec un changement négligeable des impacts négatifs par rapport au cadre « Net-Zero »	Recettes stables pour soutenir la TJE, à une valeur initiale modeste, avec le potentiel d'augmenter les recettes au moment de l'examen
<b>Réduction des émissions de GES</b>	Moins capable de réaliser la Stratégie révisée de l'OMI sur les GES, plus d'incertitude sur la fiabilité/prévisibilité de la politique	Moins capable de réaliser la Stratégie révisée de l'OMI sur les GES, plus d'incertitude sur la fiabilité/prévisibilité de la politique	Susceptible de permettre des réductions significatives des émissions mais de ne pas encore atteindre les objectifs de la Stratégie révisée de l'OMI sur les GES
<b>Interaction régionale</b>	Justification renforcée pour la politique régionale	Réduction de la justification des politiques techniques régionales (FuelEU), mais sans remettre en cause la légitimité des politiques économiques régionales (ex. : ETS)	Moins de justification pour des mesures régionales supplémentaires
<b>Soutien politique</b>	Peu susceptible d'attirer le soutien des États ambitieux et de la plupart des États à faible revenu	Peu susceptible d'attirer le soutien d'un certain nombre d'États à faible revenu et de ceux qui s'opposent à une mesure économique	Pourrait recueillir suffisamment de soutien si la confiance dans sa faisabilité et sa mise en œuvre est établie

**Tableau 1:** Scénarios pour le NZF et possibles impacts pour le transport maritime

## **L'incertitude politique accrue pose un risque accru pour les premiers adopteurs, les acteurs du marché de masse et la transition dans son ensemble.**

Pour les premiers adopteurs comme pour les acteurs du marché de masse, le réel défi n'est pas un manque d'ambition de l'OMI, puisque la Stratégie de l'OMI sur les GES de 2023 définit clairement la direction à long terme du secteur. La difficulté réside plutôt dans l'absence d'un cadre politique suffisamment stable et crédible qui soit aligné sur cette ambition, et dans l'incertitude accrue sur le calendrier et la rigueur de la politique de l'OMI. Tout désalignement entre une politique finalement convenue à l'OMI et l'ambition de la stratégie perpétuerait lui-même l'incertitude, notamment sur la question de savoir si et comment le cadre pourrait être révisé par la suite pour accélérer la transition.

Cette incertitude est aggravée par l'interaction de plus en plus complexe entre les réglementations mondiale et régionales. L'éventail croissant de scénarios réglementaires plausibles, allant d'un cadre mondial robuste à des approches régionales fragmentées, complique les décisions d'investissement pour l'ensemble des acteurs. Les différents résultats réglementaires sont susceptibles de générer des dynamiques de transition sensiblement différentes, avec des implications importantes pour le calendrier des investissements, la géographie des stratégies de conformité au moindre coût, la disponibilité des carburants et, in fine, la résilience de la trajectoire de décarbonisation du secteur. Dans ce contexte, des cadres politiques capables de réduire l'incertitude sont essentiels pour permettre une prise de décision rationnelle.

Il est important de noter que ces dynamiques ne se limitent pas aux pionniers. Les acteurs du marché de masse dépendent de signaux précoces et crédibles indiquant que les carburants évolutifs à émissions nulles seront disponibles, compétitifs et soutenus à grande échelle. Ces signaux ne peuvent émerger qu'à travers l'activité des premiers adopteurs. Si les investissements précoces sont retardés ou affaiblis par l'incertitude politique, le marché de masse sera plus susceptible de recourir plus longtemps à des stratégies de conformité à court terme. Cela pourrait engendrer des difficultés à l'avenir, tant pour les acteurs individuels que pour la transition dans son ensemble, car une approche de court terme face à des enjeux de long terme accroît le risque de verrouillage technologique et d'une transition plus désordonnée.

## **L'adoption du cadre « Net-Zero » 'en l'état' en 2026 est la voie la plus efficace pour minimiser les risques**

Face à l'incertitude, à la complexité et aux risques engendrés par la MEPC.ES2 d'octobre 2025, la manière la plus efficace et la plus rapide de les atténuer consiste à adopter le cadre « Net-Zero » *en l'état*, sans modification. Les avantages et les opportunités associés incluent :

- Le cadre « Net-Zero » *en l'état* est la seule option évitant un retard supplémentaire dans la clarification du rôle de l'OMI dans la transition, restaurant ainsi la confiance en une mise en œuvre prévisible et certaine de la Stratégie.
- Le cadre « Net-Zero » *en l'état* bénéficie déjà d'un large soutien des États Membres de l'OMI et des signataires de l'Annexe VI du MARPOL, malgré l'opposition ferme des États-Unis et de l'Arabie Saoudite. La réouverture du cadre risque de ne pas élargir ce consensus tant qu'il inclura une mesure économique, contestée pour des raisons idéologiques par les États-Unis.

- Tout compromis qui exclut la mesure économique compromet la transition dans son ensemble. Sa suppression ne produirait aucun signal de demande crédible pour les combustibles évolutifs à émissions nulles ni aucun argument commercial pour investir davantage dans la production et l'infrastructure.
- La génération de revenus suffisants est cruciale pour soutenir la transition via les récompenses ZNZ et assurer une transition juste et équitable. Parmi les scénarios envisagés, seul le cadre « Net-Zero » *en l'état* préserve une structure de fonds claire et stable, indispensable pour rallier les pays à faible revenu.
- Le cadre « Net-Zero » *en l'état* devrait considérablement réduire le besoin de prolonger les régulations régionales comme celles de l'UE. Tout compromis sur l'ambition ou l'architecture accroîtrait la nécessité pour les pays ou régions de prendre l'initiative, aboutissant à un patchwork complexe et peu attractif pour les investissements, plutôt qu'à un niveau de jeu mondial équitable.