

10 POINTS CLÉS

de notre analyse sur le secteur maritime

1 Un trafic et des émissions qui restent en hausse depuis toujours

~3%

de croissance en moyenne sur les 25 dernières années

11 Mds de t.

de marchandises échangées mondialement par an.

~3%

des émissions mondiales de GES

soit près de la moitié des émissions de l'UE à 27 en 2022

2 Des réglementations ambitieuses mais incertaines.



La complexité des outils comme le **marché européen des quotas carbone (ETS)** et l'attente de réglementations internationales fait peser de l'incertitude sur la trajectoire des émissions.

4 Un sujet pris en main par les acteurs industriels du secteur.

Nombreux se regroupent afin d'organiser leur transition.



Ex : **GICAN, Meet2050, Armateurs de France.**

5 Mais surtout par le biais d'un technosolutionisme idéalisé.

notamment via des **moyens de propulsion alternatifs** (e-fuels, biocarburants, GNL...), mais à un stade encore **incertain** et présentant de **premières limites**.

3 000 TWh

demande 2050 en électricité du secteur maritime

7 La sobriété comme levier

Elle est un **moyen efficace et économique** de réduire les émissions, notamment en **baissant la vitesse** de transit des navires.

9 Le vélisque, ambition française.

La France soutient ce levier de décarbonation au sein des discussions européennes. Son recours pourrait **réduire de 25% les émissions** de certains navires polluants comme les méthaniers.



3 L'argument de la distorsion de concurrence

est régulièrement avancé par les armateurs, il reste discutable. Ceux-ci soutiennent que les réglementations ne peuvent être véritablement efficaces que si elles s'appliquent à l'échelle internationale. Pourtant, près de **40 %** de la flotte mondiale **transite**, à un moment de son trajet, **par les ports de l'UE** — ce qui confère déjà aux normes européennes un impact significatif à l'échelle globale.

6 L'enseignement supérieur s'adapte à ces enjeux



afin de **former leurs étudiants** aux nouvelles manières de concevoir des navires, transporter des marchandises, et vivre à bord.

8 Une fiscalité avantageuse

La **taxe au tonnage**, qui consiste à taxer les armateurs sur leur capacité plutôt que sur leurs bénéfices, est un **régime fiscal spécifique au secteur**, pouvant générer des **surprofits** les années exceptionnelles.

9 Mds€ 2022-2023*

dont la contribution au financement de la transition du secteur fait débat.

* Manque à gagner sur une taxe sur les bénéfices appliquée à la CMA CGM entre en 2022 et 2023.

10 Le tabou de la croissance.



Si des améliorations sur l'efficacité des navires sont constatées, elles sont **invisibilisées par la croissance des échanges**. Tous le reconnaissent, mais **aucun des rapports consultés ne traite la question**.

