Informations de base

2019/2193(INI) INI - Procédure d'initiative	Procédure terminée
Mesures techniques et opérationnelles pour un transport maritime plus efficace et plus propre **Subject** 3.20.03 Transport maritime de personnes et frêt	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	DELLI Karima (Greens/EFA)	12/02/2020
	Rapporteur(e) fictif/fictive ADAMOWICZ Magdalena (EPP) TAX Vera (S&D) NAGTEGAAL Caroline (Renew) VAN OVERTVELDT Johan (ECR) LECHANTEUX Julie (ID)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	LÓPEZ Javi (S&D)	15/01/2020

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
19/12/2019	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
25/02/2021	Vote en commission		
02/03/2021	Dépôt du rapport de la commission	A9-0029/2021	Résumé
27/04/2021	Décision du Parlement	T9-0131/2021	Résumé
27/04/2021	Résultat du vote au parlement		
27/04/2021	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2019/2193(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative
Base juridique	Règlement du Parlement EP 55
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/9/02084

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE658.855	08/10/2020	
Amendements déposés en commission		PE660.197	09/11/2020	
Avis de la commission	ENVI	PE650.358	11/11/2020	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A9-0029/2021	02/03/2021	Résumé
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T9-0131/2021	27/04/2021	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2021)537	07/09/2021	

Mesures techniques et opérationnelles pour un transport maritime plus efficace et plus propre

2019/2193(INI) - 02/03/2021 - Rapport déposé de la commission, lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté un rapport d'initiative de Karima DELLI (Verts /ALE, FR) sur les mesures techniques et opérationnelles pour un transport maritime plus efficace et plus propre.

Le transport maritime et les ports jouent un rôle clé dans l'économie de l'UE, puisque près de 90 % du commerce extérieur de marchandises de l'UE se fait par voie maritime. Ils sont essentiels pour garantir des chaînes d'approvisionnement ininterrompues, comme cela a été démontré lors de la pandémie de COVID-19.

Le transport maritime international émet environ 940 millions de tonnes de CO2 par an et est responsable d'environ 2,5 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre (GES). Un système de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions de CO2 du transport maritime est actuellement en cours de révision, dans le but de réduire les émissions de GES du transport maritime dans les eaux de l'UE.

Concurrence loyale

Les députés ont déploré la distorsion de concurrence sur le marché européen entre les carburants fossiles, qui bénéficient d'un traitement fiscal plus favorable, et les carburants alternatifs propres issus de sources renouvelables. Ils ont invité la Commission à remédier à cette situation en proposant de rétablir des règles de concurrence loyale, en appliquant le principe du pollueur-payeur au transport maritime et en promouvant davantage, y compris par des exonérations fiscales, l'utilisation d'alternatives aux carburants lourds qui réduisent considérablement l'impact sur le climat et l'environnement dans le secteur maritime.

Le rapport reconnaît l'impact de l'utilisation du fuel lourd et souligne la nécessité de s'attaquer efficacement aux émissions de carburant des navires et de supprimer progressivement l'utilisation du fuel lourd dans le transport maritime, utilisé non seulement en tant que carburant proprement dit mais aussi sous forme de mélange pour les carburants marins.

Ports et fret

Les députés ont appelé la Commission à soutenir, par la législation, l'objectif de zéro émission (émissions de GES et polluants atmosphériques) à quai, et à promouvoir le développement de solutions multimodales propres dans les ports, soutenues par une approche par «couloirs».

La Commission devrait également prendre des mesures rapides pour réglementer l'accès aux ports de l'UE pour les navires les plus polluants sur la base du cadre de la directive sur le contrôle par l'État du port, et pour encourager et soutenir l'utilisation de l'alimentation électrique à terre utilisant de l'électricité propre ou toute autre technologie d'économie d'énergie ayant un effet considérable sur la diminution des émissions de GES et des polluants atmosphériques.

En ce qui concerne le fret, le rapport préconise une stratégie claire visant à promouvoir le transroulage (RO-RO) en matière de fret maritime, de façon à réduire la présence de véhicules lourds sur les routes. Le concept d'autoroutes de la mer devrait être encouragé.

Les zones de contrôle des émissions et l'OMI

Les députés ont souligné l'urgence, pour la santé et l'environnement, d'établir des zones de contrôle des émissions de soufre et d'azote couvrant tous les pays méditerranéens. La Commission devrait prévoir l'extension de ces zones de contrôle des émissions à toutes les mers de l'UE afin de parvenir à une réduction uniforme des niveaux d'émission de NOx et de SOx autorisés pour les navires.

Navires et propulsion

Les députés ont demandé à la Commission, aux armateurs et aux exploitants de navires de veiller à la mise en œuvre de toutes les mesures opérationnelles et techniques disponibles pour atteindre l'efficacité énergétique, en particulier l'optimisation de la vitesse, y compris la navigation à vitesse réduite le cas échéant, l'innovation dans l'hydrodynamique, l'optimisation des routes navigables, l'introduction de nouvelles méthodes de propulsion, telles que les technologies éoliennes, l'optimisation des navires et une meilleure optimisation de la chaîne logistique maritime.

Ils ont également demandé à la Commission :

- d’intégrer les systèmes de propulsion alternatifs, notamment éoliens et solaires, dans la prochaine initiative FuelEU Maritime;

-d’introduire des mesures, accompagnées des financements nécessaires, pour permettre aux chantiers navals européens de réaliser des investissements supplémentaires dans la construction navale durable, sociale et numérisée.

Financement de l'UE

Le rapport invite la Commission à soutenir, dans le cadre de ses programmes de financement européens, en particulier les programmes Horizon Europe et InvestEU, la recherche et le déploiement de technologies et de carburants propres.

Les députés ont regretté la décision du Conseil de réduire l'allocation budgétaire pour les programmes orientés vers l'avenir, tels que le mécanisme pour l'interconnexion en Europe CEF, InvestEU et Horizon Europe, notant que l'ambitieux programme de décarbonisation de l'UE doit être soutenu par des financements et des instruments de financement correspondants.

Contrôle et mise en œuvre

Les députés ont invité la Commission à assurer la transparence et la disponibilité des informations sur l'impact environnemental et la performance énergétique des navires et à évaluer la mise en place d'un système de label européen qui devrait viser à réduire efficacement les émissions et à accroître l'attractivité du secteur.

Il est également nécessaire de développer et de mettre en œuvre le concept de «navire vert», qui devrait prendre en compte la réduction des émissions, le traitement des déchets et l'impact environnemental, notamment par le partage d'expériences et d'expertise.

Le rapport appelle à une révision de la directive sur le contrôle par l'État du port d'ici à la fin de 2021 au plus tard, afin de permettre un contrôle plus efficace et plus complet des navires et des procédures simplifiées. Il invite la Commission à accroître, en coordination avec l'OIT, le renforcement des capacités des pays tiers en matière d'inspection et d'exécution.

Enfin, les députés ont souligné que le partenariat envisagé dans le contexte du retrait du Royaume-Uni de l'UE devrait garantir des conditions de concurrence appropriées dans les domaines environnemental et social sans entraîner de perturbations dans les liaisons commerciales de transport, y compris des contrôles douaniers efficaces, qui ne devraient pas entraver la compétitivité de la flotte de l'UE et devraient garantir le bon déroulement des opérations d'exportation et d'importation entre les ports du Royaume-Uni et de l'UE.

Mesures techniques et opérationnelles pour un transport maritime plus efficace et plus propre

2019/2193(INI) - 27/04/2021 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 453 voix pour, 92 contre et 154 abstentions, une résolution sur les mesures techniques et opérationnelles pour un transport maritime plus efficace et plus propre.

Le transport maritime et les ports jouent un rôle clé dans l'économie de l'UE, puisque près de 90 % du commerce extérieur de marchandises de l'UE se fait par voie maritime et que le transport maritime joue un rôle majeur pour le tourisme. Ils sont essentiels pour garantir des chaînes d'approvisionnement ininterrompues, comme cela a été démontré lors de la pandémie de COVID-19.

Le transport maritime international émet environ 940 millions de tonnes de CO2 par an et est responsable d'environ 2,5 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre (GES). Si des mesures d'atténuation ne sont pas rapidement mises en place, les émissions dues au transport maritime international pourraient passer d'environ 90 % des émissions de 2008 en 2018 à entre 90 % et 130 % d'ici à 2050 par rapport à 2008, ce qui représenterait une contribution insuffisante au regard de la réalisation des objectifs de l'accord de Paris.

Mécanismes d'incitation en faveur de l'énergie propre

Le Parlement a déploré la distorsion de concurrence sur le marché européen entre les carburants fossiles, qui bénéficient d'un traitement fiscal plus favorable, et les carburants alternatifs propres issus de sources renouvelables. Il a invité la Commission à remédier à cette situation en proposant de rétablir des règles de concurrence loyale, en appliquant le principe du pollueur-payeur au transport maritime et en promouvant davantage, y compris par des exonérations fiscales, l'utilisation d'alternatives aux carburants lourds qui réduisent considérablement l'impact sur le climat et l'environnement dans le secteur maritime.

La résolution a insisté sur la nécessité de lutter efficacement contre les émissions produites par le carburant des navires, de supprimer progressivement l'utilisation du mazout lourd dans le transport maritime, et d'investir dans les technologies telles que le GNL en vue d'une transition progressive vers des solutions de substitution à émissions nulles dans le secteur maritime.

Ports et fret

Notant la dimension transfrontalière des ports maritimes, le Parlement a mis l'accent sur le rôle des ports en tant que regroupements de l'ensemble des modes de transport, de l'énergie, de l'industrie et de l'économie bleue. Il a appelé la Commission à soutenir, par la législation, l'objectif de zéro émission (émissions de GES et polluants atmosphériques) à quai, et à promouvoir le développement de solutions multimodales propres dans les ports.

La Commission devrait également prendre des mesures rapides pour réglementer l'accès aux ports de l'UE pour les navires les plus polluants sur la base du cadre de la directive sur le contrôle par l'État du port, et encourager pour l'alimentation électrique à quai, l'utilisation d'une électricité propre ou de toute autre technologie économe en énergie.

La résolution a préconisé une stratégie claire visant à promouvoir le transroulage en matière de fret maritime, de façon à réduire la présence de véhicules lourds sur les routes. Le pacte vert devrait promouvoir un report modal vers le transport maritime à courte distance, au même titre que le ferroviaire et le fluvial, comme alternative durable au transport routier et aérien de marchandises et de passagers. Le concept d'autoroutes de la mer devrait être encouragé.

Zones de contrôle des émissions et l'OMI

Les députés ont souligné l'urgence, pour la santé et l'environnement, d'établir des zones de contrôle des émissions de soufre et d'azote couvrant tous les pays méditerranéens. La Commission devrait prévoir l'extension de ces zones de contrôle des émissions à toutes les mers de l'UE afin de parvenir à une réduction uniforme des niveaux d'émission de NOx et de SOx autorisés pour les navires.

Navires et propulsion

Les députés ont demandé à la Commission, aux armateurs et aux exploitants de navires de veiller à la mise en œuvre de toutes les mesures opérationnelles et techniques disponibles pour atteindre l'efficacité énergétique, en particulier l'optimisation de la vitesse, y compris la navigation à vitesse réduite le cas échéant, l'innovation dans l'hydrodynamique, l'optimisation des routes navigables, l'introduction de nouvelles méthodes de propulsion, telles que les technologies éoliennes, l'optimisation des navires et une meilleure optimisation de la chaîne logistique maritime.

La Commission est invitée à :

- intégrer les systèmes de propulsion alternatifs, notamment éoliens et solaires, dans la prochaine initiative FuelEU Maritime;

- introduire des mesures, accompagnées des financements nécessaires, pour permettre aux chantiers navals européens de réaliser des investissements supplémentaires dans la construction navale durable, sociale et numérisée.

Financement de l'UE

Les députés ont demandé à la Commission :

- de soutenir, au titre de ses programmes de financements européens, et en particulier les programmes Horizon Europe et InvestEU, la recherche et le déploiement de technologies et de carburants propres;

- de rendre éligibles les projets visant à la décarbonation du transport maritime et à la réduction des émissions polluantes, y compris les infrastructures et installations portuaires nécessaires, dans la politique de cohésion et à travers les Fonds structurels et d'investissement européens, ainsi qu'au titre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) et du pacte vert pour l'Europe ;

- de promouvoir une industrie européenne du transport maritime écologique sur le territoire de l'Union et d'investir dans cette industrie dans le cadre de son plan européen de relance industrielle.

Contrôle et mise en œuvre

Les députés ont invité à évaluer la mise en place d'un système de label européen qui devrait viser à réduire efficacement les émissions et à accroître l'attractivité du secteur. Ils ont préconisé de mettre en œuvre le concept de «navire vert», qui devrait prendre en compte la réduction des émissions, le traitement des déchets et l'impact environnemental.

Le Parlement a appelé à une révision de la directive sur le contrôle par l'État du port d'ici à la fin de 2021 au plus tard, afin de permettre un contrôle plus efficace et plus complet des navires et des procédures simplifiées. Il a invité la Commission à accroître, en coordination avec l'OIT, le renforcement des capacités des pays tiers en matière d'inspection et d'exécution.

Enfin, les députés ont souligné que le partenariat envisagé dans le contexte du retrait du Royaume-Uni de l'UE devrait garantir des conditions de concurrence appropriées dans les domaines environnemental et social sans pour autant perturber les liaisons de transport et de commerce, y compris des contrôles douaniers efficaces.