

NOTE TECHNIQUE

MISE EN ŒUVRE DE LA DIRECTIVE SOUFRE: LA PARTICIPATION DE LA CRPM AU FORUM SUR LE TRANSPORT MARITIME DURABLE (ESSF)

Cette note a été préparée par la Région Nord-Pas de Calais, qui représente la CRPM au sein du forum ESSF, en lien avec le Secrétariat Général de la CRPM

1 - Contexte : L'annexe Marpol VI et la Directive « soufre » impactent les Régions maritimes

Adoptée par l'OMI le 10 octobre 2008 et entrée en vigueur le 1er juillet 2010, une révision de l'annexe VI de la convention sur la prévention de la pollution par les navires (dite Marpol) impose une teneur en soufre de 0,1% pour les combustibles utilisés par les navires naviguant dans la zone de contrôle des émissions de soufre (ZCES) de la Manche/mer du Nord/Baltique à partir du 1er janvier 2015. Cette mesure a pour objectif de réduire les émissions d'oxyde de soufre (SOx) dangereuses pour la santé humaine. Les contraintes internationales en matières d'émissions atmosphériques des navires ont été reprises, et pour certaines renforcées, par la directive européenne 2012/33/UE du 21/11/2012 (« Directive Soufre ») modifiant le texte précédent 1999/32/CE. Ainsi, une norme de teneur en soufre de 0,5% sera applicable dès le 1er janvier 2020 pour toutes les zones maritimes de l'UE qui ne sont pas classées en tant que ZCES et les navires passagers.

Cette Directive représente un défi important pour l'ensemble des acteurs du transport maritime, les acteurs professionnels comme les armateurs, mais aussi pour les collectivités publiques en fonction de leur rôle – diversifié selon les Etats – dans l'encadrement et le développement de ces activités. Les coûts d'adaptation présentent un risque de report du transport de marchandise vers la route (impliquant un impact environnemental a priori négatif) ou le chemin de fer. Le risque est d'avoir un effet contraire à celui souhaité : une perte de compétitivité du transport maritime et une valeur ajoutée européenne négative pour certaines routes.

Les Régions sont concernées à plusieurs titres par ces questions :

- Elles sont intéressées au développement de leurs ports (étant de surcroît parfois autorités portuaires), et donc directement concernées par les législations et programmes européens dans ce domaine, et notamment ceux liés à la mise en œuvre de la Directive Soufre ;
- Elles sont concernées par les conséquences de l'application de la directive sur l'ensemble des infrastructures de transport sur leur territoire ;
- Elles co-financent en outre des programmes d'investissement dans la construction navale et les infrastructures et équipements portuaires, par exemple pour la mise à disposition de navires adaptés aux nouvelles normes et pour un avitaillement suffisant en Gaz Naturel Liquéfié sur leurs côtes.

Pour rappel, les Régions membres de la CRPM ont adopté une **Déclaration à Dunkerque le 22 Mars 2013**. Les principales conclusions du séminaire étaient les suivantes :

- Demande d'une mise en œuvre flexible de la Directive pour que les opérateurs aient le temps de s'adapter ;
- Demande d'un soutien financier global pour faire face aux enjeux du « défi soufre » : adaptation des navires en phase industrielle et financement des infrastructures dans les Ports pour le GNL.

Aux côtés de partenaires comme l'ECSA (armateurs européens) ou l'ESPO (ports maritimes européens), la CRPM avait affirmé que le calendrier du 1^{er} janvier 2015 n'était pas viable économiquement.

Sur la base de cette déclaration, la CRPM a candidaté avec succès pour représenter les Régions au sein du forum ESSF

2 - L'ESSF

2.1 - Objectifs

Par une décision du 24 septembre 2013, la CE (Commission Européenne) a mis en place un **Forum d'experts européens (ESSF : European Sustainable Shipping Forum)** pour l'assister dans l'élaboration de solutions concernant en priorité la mise en œuvre de la Directive Soufre (initiative de consultation). Ce forum réunit les États Membres et les acteurs de l'industrie maritime mais son mandat ne se limite pas à cette Directive.

L'ESSF est conçu comme une plateforme de dialogue et d'échanges de connaissances techniques (échanges d'informations, d'initiatives, de projets, partenariats). Il vise à avancer sur la mise en œuvre des mesures de la « boîte à outils sur le transport maritime durable » et délivre des avis, rapports, solutions à la CE.

Plus spécifiquement, l'ESSF fournit des orientations pour la mise en œuvre de la Directive Soufre :

- pour la création de conditions cadre pour l'usage du Gaz Naturel Liquéfié comme carburants pour les bateaux ;
- pour les conditions d'utilisation de la technologie des épurateurs de fumée (« scrubbers ») ;
- pour explorer et évaluer les opportunités financières à disposition ;
- coordonner les activités de R&D et encourager l'innovation.

2.2 - Structure

La CE assure le secrétariat du groupe et préside les réunions. L'EMSA apporte son expertise.

Composition : 60 membres, dont 28 représentants des États membres et 32 d'organisations actives dans l'un ou plusieurs des secteurs maritimes. **La CRPM y est le seul représentant des autorités régionales.**

5 sous-groupes de travail ont été mis en place sur proposition de la CE:

- Recherche, développement technologique et Innovation
- Financement
- GNL Marin
- Exhaust Gas Cleaning Systems (Scrubbers)
- Mise en œuvre de la Directive Soufre

L'ESSF a également acté de la création d'un sous-groupe sur la compétitivité qui n'était pas proposé initialement (pour définir une méthodologie en vue d'une analyse d'impact).

2.3 - Participation de la CRPM

Dans le cadre de l'ESSF, la CRPM a choisi de candidater au titre de la catégorie « Sea ports management and administrations ». Cette nomination court **jusqu'au 31 décembre 2015.**

La participation de M. Despicht, Vice-Président à la Mer de la Région Nord-Pas de Calais, se fait en tant que représentant de la CRPM, dans le cadre de l'animation de l'agenda transport maritime de la CRPM et dans la continuité du séminaire de Dunkerque.

Notre candidature au sous-groupe « mise en œuvre de la Directive Soufre » n'a pas été retenue mais nous avons pu participer au sous-groupe sur le financement.

La 1^{ère} Plénière s'est tenu le 27 Novembre 2013 sur les aspects de procédures et de fonctionnement, tels que la composition du Forum, les règles de fonctionnement et le cadre de référence des sous-groupes de travail. La 2^{ème} a eu lieu le 26 juin.

Notre action au regard de la demande d'un moratoire a été limitée. Dès la 1^{ère} plénière, la CE a spécifié que l'ESSF n'avait pas pour objectif de ré-ouvrir les discussions sur les exigences juridiques, notamment en

termes de dates de mise en œuvre et d'objectifs contenus dans la Directive Soufre. Nos amendements ont pu être pris en compte pour intégrer les Ports dans les discussions.

2.4 -Sous-Groupe Financement

Il s'est réuni à 3 reprises : 19 décembre 2013, 14 janvier et 12 mai 2014.

Les travaux en sont structurés autour de 4 thèmes : description des limites du financement RTE-T/MIE pour les propriétaires de navires, recommandations sur la possible mobilisation de financements privés pour le transport maritime durable, dispositifs de soutien incitatifs nationaux et régionaux, analyse des opportunités financières de la BEI et d'autres institutions (financement public de long terme).

Plusieurs interventions ont été faites par la CRPM dans ce cadre : demande de clarification du concept d'Autoroutes de la Mer , pilotage par la CE d'une concertation à l'échelle d'un bassin maritime avec le soutien des Régions, introduction d'une flexibilité dans la mise en œuvre de la Directive, vademecum sur les financements européens accessibles, demande de soutien financier à l'adaptation des navires par le MIE. Peu de ces revendications ont cependant été reprises.

En ce qui concerne l'actualité des travaux de ce groupe on peut noter que :

- Peu de précisions ont été apportées sur les investissements éligibles au financement RTE-T/MIE, mais il semblerait que les financements accessibles aux armateurs – au titre des Autoroutes de la Mer -ne seraient pas limités aux seuls projets pilotes. Le transport de passagers, et donc les ferries, pourrait être rendu éligible mais dans des conditions qui demeurent problématiques pour les opérateurs.
- L'ESSF souligne un besoin d'avoir des niveaux d'aides plus élevés pour les Aides d'État en faveur de la protection environnementale. Proposition a été faite à la DG Concurrence de la CE de préparer un Mémoire sur ce sujet.
- Une discussion est en cours sur l'opportunité d'un fonds (PPP) pour financer l'adaptation des bateaux à des technologies matures, accompagné d'un mécanisme de partage des risques (inspiré de l'instrument de rehaussement du crédit des obligations de projet de la BEI). Le MIE pourrait contribuer au fonds via l'enveloppe « instrument financier » (prêt). Une subvention du MIE pour construire le modèle (PPP) via une étude serait envisageable. L'idée d'un projet pilote en coopération avec la CE et la BEI est à l'étude au sein du forum dans le cadre de l'appel à projets RTE-T 2014.
- Peu d'avancées sur l'intégration des services de transport durable (article 32 RTE-T) dans l'appel à projets RTE-T 2014.
- La demande de vademecum sur les financements, faite par la CRPM avec le soutien de l'ESPO et de l'ECSA, n'a pas été retenue par la CE qui renvoie cette tâche aux professionnels et aux Régions. Ce sujet est discuté ce 25 septembre en réunion du sous-groupe financements.

3 - Perspectives

Le 20 juin était la date limite de transposition de la Directive Soufre par les Etats Membres. Face aux difficultés et aux incertitudes qui demeurent, l'ECSA a réitéré, pour les armateurs ayant fait des investissements en bonne foi, le besoin de compter sur des dispenses transitoires bien définies et limitées. Elle demande également que la CE clarifie sa position sur les scrubbers et les technologies acceptables. Certains opérateurs investissent déjà dans ces technologies pour se mettre aux normes. Cela représente un coût de plusieurs millions d'euros pour chaque bateau. Si la CE décide plus tard que ces technologies ne conviennent pas, toute adaptation, pour peu qu'elle soit techniquement possible, nécessiterait alors de nouveaux investissements coûteux. La CRPM ne peut que partager et renouveler cet appel au pragmatisme et ces inquiétudes, tant les enjeux pour l'économie maritime sont importants.

Le 1.01.2015 est imminent. Il semble que la création de ce forum vienne trop tard sur la question du soufre sauf à ce que la CE accède à la demande de l'ECSA. Ce forum pourra cependant être utile sur d'autres sujets. En effet, d'autres obligations en matière d'émissions d'oxydes d'azote (NOx) vont s'ajouter dès le 1er janvier 2016 et des mesures sur les gaz à effet de serre pourraient entrer en vigueur en 2020 ou 2025.

En lien avec ces questions, la mise en œuvre de la Directive sur les carburants de substitution est également à l'ordre du jour avec l'élaboration du cadre national. Il convient de s'assurer que les Régions sont associées par leur État aux travaux en mettant en avant les projets pilotes pour lancer le développement d'infrastructures, des services et de la filière GNL, avec une approche multimodale.

La Région Nord-Pas de Calais et la CRPM poursuivent leur veille proactive sur ces sujets.

