



TRANSPORTS/ NAVIRES

**Adoption d'une résolution sur la coopération technique relative à l'amélioration de l'efficacité énergétique des navires et report de la mise en œuvre des normes d'émission de NOx (Etape III)**

65<sup>e</sup> session du Comité de la Protection du Milieu Marin (MEPC)  
13 au 17 mai 2013



Le Comité de la Protection du Milieu Marin (MEPC), organe technique de l'Organisation Maritime Internationale (OMI - voir encadré page suivante), a tenu sa 65<sup>e</sup> session à Londres du 13 au 17 mai 2013.

Lors de cette session, le MEPC a notamment poursuivi ses travaux sur le renforcement de l'efficacité énergétique des navires et sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur mais a reporté la mise en œuvre de mesures visant à réduire les émissions de NOx des navires.

## Efficacité énergétique des navires - coopération technique

Après deux années de discussions, le MEPC a adopté une résolution, au titre du règlement 23 ("Promotion de la coopération technique et du transfert de technologies sur l'amélioration de l'efficacité énergétique des navires") du chapitre 4 de l'annexe VI de la Convention MARPOL (voir encadré ci-dessous), sur la promotion de la coopération technique et du transfert des technologies relatives à l'amélioration de l'efficacité énergétique des navires. Cette résolution permettra à l'OMI par le biais de ses divers programmes, de fournir une assistance technique à ses pays membres pour mettre en place des coopérations avec le pays en développement à des fins de transferts des technologies.

### Annexe VI de la Convention MARPOL 73/78

L'annexe VI, adoptée le 26 septembre 1997, sous forme de protocole ajouté à la Convention MARPOL 73/78<sup>1</sup>, établit des règles pour la prévention de la pollution atmosphérique par les navires. Ces règles fixent des limites pour les émissions de SOx et de NOx provenant des gaz d'échappement des navires et interdisent les émissions délibérées de substances qui appauvrissent la couche d'ozone (SAO) (halons, CFC,...). L'annexe VI de la Convention MARPOL est entrée en vigueur le 19 mai 2005.

Lors de sa 58<sup>e</sup> session (6-10 octobre 2008)<sup>2</sup>, le MEPC a formellement adopté des propositions d'amendements à l'annexe VI de la Convention MARPOL<sup>3</sup>. L'annexe VI ainsi révisée est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2010.

Dans sa version initiale avant la révision, l'annexe VI fixait une teneur en soufre mondiale maximale de 4,5% en masse (45 000 parties par million ou ppm) pour le combustible à usage maritime et fait obligation à l'OMI de contrôler la teneur en soufre moyenne mondiale de ces combustibles depuis l'entrée en vigueur du Protocole.

L'annexe VI révisée a introduit une réduction, par palier, de la teneur en soufre maximale mondiale de 4,5% à 3,5% depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012, pour atteindre progressivement 0,5% au 1<sup>er</sup> janvier 2020. Elle prévoit par ailleurs la réalisation, au plus tard en 2018, d'une étude de faisabilité afin de déterminer la disponibilité du combustible à faible teneur en soufre pour les navires. En cas de conclusions négatives, l'échéance de 2020 doit être reportée au 1<sup>er</sup> janvier 2025.

L'annexe VI prévoit la création de zones spéciales de contrôle des émissions de SOx (zones SECA) où la surveillance des émissions de soufre sera plus rigoureuse. Dans ces zones, la teneur en soufre du combustible utilisé par les navires ne doit pas dépasser 1% en masse (10 000 ppm) depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010 (1,5% avant la révision de l'annexe VI en 2008). A défaut, les navires doivent s'équiper d'un dispositif de traitement des gaz d'échappement ou utiliser toute autre technique pour limiter les émissions de SOx. La valeur de 1% sera ramenée à 0,1% au 1<sup>er</sup> janvier 2015 au titre de la révision de l'annexe VI. A ce jour, quatre zones SECA ont été désignées :

- la mer Baltique,
- la mer du Nord (dont la Manche),
- l'Amérique du Nord, et
- la mer Caraïbe (SECA qui s'appliquera à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2014).

<sup>1</sup> Voir ED n° 153 p.IV.17 et n° 156 p.IV.9.

<sup>2</sup> Voir ED n° 169 p.III.11.

<sup>3</sup> Voir ED n° 169 p.III.11.

Enfin, l'annexe VI fixe des limites pour les émissions de NOx des moteurs diesel destinés aux navires. Un **code technique des NOx**, de caractère obligatoire, doit être mis au point par l'OMI afin de déterminer les modalités pratiques pour mettre en œuvre ces limites.

Les négociations sur le projet de résolution ont duré deux ans en raison d'un manque de consensus au sein du MEPC, ce qui a ralenti la mise en œuvre de l'indice de l'efficacité énergétique pour la conception des navires neufs (indice dit EEDI), adopté à la 62<sup>e</sup> session du MEPC (11-15 juillet 2011<sup>4</sup>). L'adoption de cette nouvelle résolution devrait donc désormais accélérer la mise en œuvre de l'indice EEDI.

Le texte de compromis adopté tient compte des principes de non discrimination (principe sur lequel les résolutions de l'OMI sont basées) et des responsabilités communes mais différenciées ou CBDR (principe sur lequel la Convention Climat se fonde). En effet, une des principales raisons du manque de consensus sur le projet de texte était l'opposition des pays émergents (Chine et Inde en tête) au principe de non discrimination comme base des travaux de l'OMI. Le texte final adopté a donc introduit le principe des responsabilités communes mais différenciées pour rallier ces pays récalcitrants.

### Efficacité énergétique des navires - poursuite des travaux techniques

Le MEPC a poursuivi des travaux visant à élaborer et à adopter des mesures techniques et opérationnelles en matière d'efficacité énergétique des navires. Le MEPC a approuvé des projets d'amendements, en vue de leur adoption à la 66<sup>e</sup> session du MEPC (31 mars au 4 avril 2014), visant à faire appliquer l'indice EEDI entre autres aux navires transportant des voitures et des poids lourds (ferries dits "ro-ro") et des bateaux de croisière à propulsion non classique. Le MEPC a également adopté des amendements mettant à jour certaines lignes directrices techniques en matière d'efficacité énergétique. Enfin, le MEPC a entériné un programme de travail pour poursuivre les travaux sur l'élaboration du cadre EEDI pour les types et les capacités de navires, ainsi que les systèmes de motorisation non visés par les obligations en vigueur en matière d'EEDI.

### Mise à jour de l'estimation des émissions de GES des navires

Le MEPC a approuvé le cahier des charges pour l'inventaire qui doit mettre à jour les estimations des émissions de gaz à effet de serre (GES) des navires. L'inventaire actuel, la 2<sup>e</sup> étude de l'OMI (2009)<sup>5</sup>, ne tient pas compte de la récession économique mondiale. Le projet de cahier des charges, soumis au MEPC-65, a été élaboré sur la base des discussions sur la méthodologie et les hypothèses à utiliser dans la mise à jour de l'inventaire menées dans le cadre d'un atelier d'experts qui s'est tenu du 26 février au 1<sup>er</sup> mars 2013<sup>6</sup>.

### Mise en œuvre des moteurs à normes d'émission NOx Etape III

Le MEPC a examiné le rapport final du groupe de travail (*Correspondence Group*) sur l'évaluation des progrès technologiques pour la mise en œuvre des normes d'émission de NOx dite Etape III applicables aux moteurs diesel neufs destinés aux navires au titre de l'annexe VI de la Convention MARPOL (*voir encadré sur la page suivante*).

<sup>4</sup> Voir SD'Air n° 180 p.125.

<sup>5</sup> Voir SD'Air n° 172 p.140 (encadré).

<sup>6</sup> Voir FdS INT\_TRAN\_Navires\_MEPC.64\_051012 p.3 (encadré).

### Normes d'émission de NOx applicables aux moteurs diesel neufs destinés aux navires

Lors de sa 57<sup>e</sup> session (31 mars - 4 avril 2008<sup>7</sup>), le MEPC a approuvé des propositions d'amendement à l'annexe VI de la Convention MARPOL 73/78 portant sur les normes d'émission de NOx applicables aux moteurs diesel neufs ayant une puissance supérieure à 13 kW et destinés aux navires (*règlement 13*). En vertu de l'amendement adopté, l'introduction d'un système en trois étapes est prévue, avec la fixation de normes d'émission de NOx progressivement plus strictes en fonction de la date de construction des navires. Les réductions les plus sévères s'appliqueront aux moteurs diesel neufs dits de l'étape III (*Tier III*) :

- **Etape I** : moteurs diesel installés sur les navires construits après le 1<sup>er</sup> janvier 2000 et avant le 1<sup>er</sup> janvier 2011 (norme fixée déjà dans l'annexe VI en vigueur)
- **Etape II** : moteurs diesel installés sur les navires construits après le 1<sup>er</sup> janvier 2011 ;
- **Etape III** : moteurs diesel installés sur les navires construits à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016 qui seront exploités dans les zones **spéciales de contrôle des émissions de NOx** (zones NECA). Hors celles-ci, les valeurs limites de l'étape II s'appliqueront. Les normes d'émission de l'étape III représentent une réduction de 75% des émissions par rapport aux normes de l'étape II.

Le règlement 13.10 prévoit néanmoins que les normes d'émission de NOx de l'étape III sont à mettre en œuvre en 2016 sous réserve des résultats d'un réexamen de l'état des progrès techniques pour cette mise en œuvre. Lors de la 62<sup>e</sup> session du MEPC, il a été décidé d'établir un groupe de travail (*Correspondence Group*) pour réaliser ce réexamen.

Bien que le règlement 13 de l'OMI ne préconise pas le type de technologie à mettre en œuvre pour réduire les émissions de NOx, les normes de l'étape III devront être respectées par la mise en œuvre de techniques de réduction, telles que la réduction catalytique sélective (SCR) qui pourront être actionnées lorsque les navires entreront dans les zones NECA.

A ce jour, deux zones NECA ont été désignées :

- l'Amérique du Nord (désignation le 26 mars 2010, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2011, mise en application le 1<sup>er</sup> août 2012), et
- la mer Caraïbe (désignation le 26 juillet 2011, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013, mise en application le 1<sup>er</sup> janvier 2014).

Le MEPC a ensuite convenu de reporter, du 1<sup>er</sup> janvier 2016 au 1<sup>er</sup> janvier 2021, la mise en œuvre des normes d'émission de NOx de l'étape III dans les zones NECA. Cet accord de principe devra être confirmé sous forme d'amendement formel à l'annexe VI de la Convention MARPOL à adopter par l'ensemble des Parties. Ce vote est prévu à la 66<sup>e</sup> réunion du MEPC (31 mars - 4 avril 2014). C'est la Russie (soutenue notamment par la Pologne, l'Estonie, la Lettonie, Chypre, Malte et la Grèce) qui a été à l'origine de la proposition de report en ce sens en raison de ses inquiétudes quant au rapport coût-efficacité des techniques de réduction des émissions de NOx. A noter que la Russie n'a pas participé aux travaux du groupe de travail chargé du réexamen de l'état des progrès techniques pour la mise en œuvre des normes d'émission de NOx de l'étape III.

Selon l'ONG Transport & Environment, si cet accord de principe est confirmé à la 66<sup>e</sup> session du MEPC, cela constituerait une "*volte-face totale*" de la part de l'OMI vis-à-vis de ses règles visant à réduire les émissions atmosphériques des navires et pourrait gravement compromettre la crédibilité de l'annexe VI de la Convention MARPOL, en acceptant ainsi de repousser de cinq ans l'application des normes d'émission de l'étape III. Par ailleurs, intervenant à deux ans de l'entrée en vigueur prévue (en 2016), cet amendement - si il est adopté en 2014 - aura pour conséquence de "*punir*" les exploitants de navires qui ont choisi d'investir dans les techniques de réduction afin de respecter les normes d'émission de l'étape III, tout en récompensant ceux ayant opté pour l'attentisme.

<sup>7</sup> Voir ED n° 167 p.III.13.

#### Pour en savoir plus

- le communiqué de l'OMI : [www.imo.org/MediaCentre/PressBriefings/Pages/18-MEPC65ENDS.aspx](http://www.imo.org/MediaCentre/PressBriefings/Pages/18-MEPC65ENDS.aspx)
- le règlement 13 de l'annexe VI de la Convention MARPOL : [www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Nitrogen-oxides-\(NOx\)-%E2%80%93-Regulation-13.aspx](http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Nitrogen-oxides-(NOx)-%E2%80%93-Regulation-13.aspx)
- le rapport final de Groupe de contact sur l'évaluation des progrès techniques pour la mise en œuvre des normes d'émission étape III pour les NOx : [www.endseurope.com/docs/130517a.pdf](http://www.endseurope.com/docs/130517a.pdf)
- les zones NECA : [www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/SpecialAreasUnderMARPOL/Pages/Default.aspx](http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/SpecialAreasUnderMARPOL/Pages/Default.aspx)
- une note d'information sur les émissions de NOx des navires, publiée en juin 2013 par l'ONG Transport & Environnement : [www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2013%2006%20NOx%20briefing\\_final.pdf](http://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2013%2006%20NOx%20briefing_final.pdf)

## Les Fiches de Synthèse du CITEPA

### *Pollution de l'air et effet de serre*

Retrouvez tous les dossiers sur

[www.citepa.org/fiches-de-synthese](http://www.citepa.org/fiches-de-synthese)

Espace réservé aux adhérents