

Source : http://www.liberation.fr/planete/2018/04/11/l-organisation-maritime-internationale-s-attaque-enfin-a-la-pollution_1642419?xtor=rss-450

Téléchargement 11 04 2018

L'Organisation maritime internationale s'attaque enfin à la pollution

Par [Aurélia Abdelbost](#) — 11 04 2018

Le transport par porte-conteneurs représente 90% des échanges commerciaux et la branche pourrait représenter 17% des émissions mondiales de CO₂ en 2050. Photo Glyn Kirk. AFP

Après des années d'inaction, les 170 pays membres de l'agence de l'ONU responsable de la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans l'industrie maritime ont jusqu'à vendredi pour se fixer un objectif.

- L'Organisation maritime internationale s'attaque enfin à la pollution

«Il est important que l'industrie maritime participe à l'effort, sinon l'accord de Paris sur le changement climatique ne marchera pas», affirme Brice Böhmer, coordinateur du Programme d'intégrité de la gouvernance climatique de l'ONG Transparency International. L'aviation et l'industrie maritime ne sont pas soumises à l'accord de Paris – qui vise à maintenir le réchauffement planétaire bien en dessous de 2°C – à condition qu'elles se fixent leurs propres objectifs. Si c'est déjà fait pour la première, l'Organisation maritime internationale (OMI) doit adopter sa stratégie d'ici la fin de la semaine, à l'issue d'une session de cinq jours de négociations à Londres.

Incitations financières

L'enjeu est majeur, car le transport par porte-conteneurs représente 90% des échanges commerciaux, soit plus de 11 milliards de tonnes, et la croissance du secteur est impressionnante : en vingt ans, les échanges maritimes ont doublé, selon l'[Insemar](#). La branche pourrait même représenter 17% des émissions mondiales de CO₂ en 2050 alors qu'aujourd'hui, ce chiffre s'élève à 2,7%, d'après un [rapport du Parlement européen](#). Mais ce n'est pas une fatalité : le think tank International Transport Forum, rattaché à l'OCDE, estime qu'«exploiter au maximum toutes les technologies existantes pourrait permettre une décarbonisation de l'industrie maritime presque complète d'ici 2035», dans une [étude](#) publiée fin mars.

L'organisme préconise par exemple des incitations financières et l'utilisation de biocarburants car le fioul utilisé par les cargos et les porte-conteneurs, chargé en soufre, est extrêmement polluant. «Les carburants alternatifs joueront un rôle important», fait remarquer Miiko Peris, le négociateur de l'UE à l'OMI, à propos des mesures qui devront accompagner l'objectif qui sera fixé vendredi. Des solutions technologiques existent mais il s'agit surtout de convaincre les pays et les acteurs du secteur d'investir, ce qui n'est pas une mince affaire.

Paradis fiscaux

L'agence de l'ONU a mis énormément de temps à se saisir du sujet : «L'OMI a pour mission depuis 1997 d'inciter à réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur, dans le cadre du protocole de Kyoto. Mais en vingt ans, presque rien n'a été fait», relève Brice Böhmer. Il explique ce retard par l'influence considérable du lobby industriel dans le secteur. Auteur d'un rapport sur la gouvernance de l'OMI, il précise que «dans beaucoup de délégations nationales, l'industrie est surreprésentée, voire seule aux réunions» et met aussi en garde contre l'influence prépondérante des paradis fiscaux lors de la ratification des accords. Il faut dire que les trois quarts des bateaux sont enregistrés dans seulement cinq pays : les Bahamas, Malte, le Panama, le Liberia et les îles Marshall afin d'échapper aux taxes.

«Cette semaine est vraiment cruciale pour la crédibilité de l'OMI», a affirmé Bas Eickhout, membre du Parlement européen, dans un rapport du groupe de recherche [Influence Map](#). «S'ils échouent encore, les pays devront prendre leurs propres responsabilités», a-t-il ajouté. Ce qui n'est pas une option pour le négociateur de l'UE à l'OMI : «Vu la dimension internationale de l'industrie, seule une approche globale peut s'appliquer et je pense que l'OMI est l'organisme approprié.» Pour lui, cette semaine est «la dernière ligne droite des négociations». Les pays de l'Union européenne plaident pour une diminution de 70% des émissions d'ici 2050. Une diminution de 50% des émissions d'ici 2050 est défendue par la Norvège et plusieurs pays, dont le Japon, défendent un objectif de 50% d'ici 2060.

Miiko Peris assure qu'un accord sera trouvé vendredi mais insiste sur le fait que des compromis devront être faits. «Il y a urgence. Il faut absolument que l'objectif fixé soit ambitieux», alerte Brice Böhmer, membre de l'ONG Transparency International. La gravité des conséquences dues au réchauffement climatique a déjà poussé les îles Marshall, deuxième nation en termes de navires enregistrés, à revoir sa position et à soutenir celle de l'UE. «Il y a eu une vraie prise de conscience des enjeux écologiques. Le pays a été contre la régulation des émissions à effet de serre pendant des années, ce qui était absurde. Mais maintenant ils ont compris que c'était une question de survie», précise Brice Böhmer. La montée des eaux due au réchauffement climatique pourrait atteindre 60 cm d'ici 2100 d'après la [Banque mondiale](#) et [menace sérieusement](#) les îles du Pacifique.

[Aurélia Abdelbost](#)