OPPORTUNITY GREEN

Tentative d’affaiblissement du Cadre Zéro émission nette de l’OMI

Proposition du Japon visant à supprimer le Fonds Zéro émission nette et à confier aux compagnies de transport maritime le contrôle du financement maritime



Le document soumis par le Japon au Comité de la protection du milieu marin (MEPC 85/7/1) de l'Organisation maritime internationale (OMI) propose des amendements juridiques à l'Annexe VI de la convention MARPOL qui modifieraient considérablement l'architecture approuvée du Cadre Zéro émission nette de l'OMI (NZF). Le document soumis marque une évolution par rapport à la proposition présentée par le Japon en avril (MEPC 84/7/49), (veuillez consulter la note d'analyse d'Opportunity Green pour plus d'informations[1]).

En particulier, la proposition du Japon prévoit de supprimer le Fonds Zéro émission nette de l'OMI et de faire de l'achat d'unités excédentaires le principal mécanisme permettant de combler les déficits de conformité, tout en autorisant les compagnies de transport maritime à contribuer directement à des projets approuvés par l'OMI lorsque les unités excédentaires disponibles sont insuffisantes.

Cette approche soulève quatre préoccupations interdépendantes. Premièrement, en supprimant le Fonds Zéro émission nette et en accordant aux acteurs privés un plus grand contrôle sur l'utilisation des recettes, la proposition du Japon n'offre aucune garantie crédible quant à une répartition équitable de ces recettes en faveur d'une transition juste et équitable, en particulier dans les pays en développement vulnérables aux changements climatiques. Deuxièmement, les contributions directes du secteur privé pourraient permettre aux propriétaires de grandes flottes de réinjecter les sommes versées au titre de la conformité dans leurs propres chaînes d'approvisionnement. Troisièmement, en affaiblissant le lien entre le dépassement des exigences de conformité, la demande d'unités excédentaires et la valeur des réductions d'émissions excédentaires, la proposition risque de créer un mécanisme permettant de payer pour polluer, compromettant ainsi les objectifs fondamentaux du NZF en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Enfin, la suppression du Fonds et du mécanisme de récompense associé aux combustibles et techniques à émissions de GES nulles ou quasi nulles (ZNZ) priverait leur déploiement initial et les investissements correspondants d'une source potentiellement importante de financement prévisible.

Prises dans leur ensemble, ces modifications risquent de compromettre la capacité du NZF à réduire les émissions et à assurer une transition juste et équitable. Elles soulèvent également des préoccupations plus larges quant à la capacité à respecter le propre engagement de l'OMI dans le cadre de sa Stratégie de 2023 concernant les GES, à savoir ne laisser personne de côté, ainsi que les obligations juridiques internationales des États de prévenir les dommages importants causés au système climatique et à l'environnement, en réglementant les activités des acteurs publics et privés relevant de leur juridiction afin d'éviter les dommages climatiques transfrontières[2].

---

[1] Opportunity Green, 2026, Japan's MEPC 84 submission: risks to IMO's Net-Zero Framework, disponible en anglais à l'adresse : https://opportunitygreen.org/shipping/briefings/japan-submission-mepc84-risks-imo-net-zero-framework/

[2] Obligations des États en matière de changement climatique (avis consultatif) (2025), Cour internationale de Justice, paragraphe 282

Les évolutions observées dans différentes juridictions imposent également aux entreprises de plus en plus d'obligations en matière de droits humains et de protection de l'environnement en parallèle des obligations propres aux États[3]. En vertu du principe coutumier de coopération internationale (également soumis à une obligation stricte de diligence raisonnable), les États doivent fournir une aide financière et un soutien technologique afin de contribuer à atteindre l'objectif de température, et conformément aux meilleures données scientifiques disponibles[4].

Dans ce contexte, la suppression du Fonds Zéro émission nette et le remplacement d'un financement prévisible et régi collectivement par des contributions décidées par le secteur risquent de compromettre la capacité du NZF à réduire rapidement les émissions, à encourager les investissements dans les combustibles durables et à garantir la pleine participation des pays en développement à la transition mondiale du transport maritime.

1. Le Cadre Zéro émission nette de l'OMI tel qu'approuvé par les États Membres en avril 2025

Dans le cadre du NZF actuel, approuvé par la majorité des États Membres lors du MEPC 83, les navires ne satisfaisant pas aux prescriptions sur l'intensité des émissions de GES des combustibles (GFI) doivent traiter leur déficit de conformité de l'une des manières suivantes :

A. Acheter des unités correctives au prix de 100 dollars des États-Unis par tonne de CO2eq émise si la GFI est inférieure à l'objectif de base, mais supérieure à l'objectif de conformité directe ;

   OU, en cas de dépassement des deux objectifs,

B. Acheter des unités correctives à un prix supérieur (380 dollars des États-Unis par tonne de CO2eq émise), en demandant des unités excédentaires aux navires conformes aux objectifs de la GFI ou en utilisant des unités excédentaires obtenues une autre année.

Les recettes issues de la tarification des émissions seront versées à un fonds dédié, le Fonds Zéro émission nette de l'OMI, puis redistribuées sous forme de récompenses pour l'utilisation de combustibles et de techniques à émissions de GES nulles ou quasi nulles (ZNZ), ainsi que pour contribuer à une transition juste et équitable. Le Fonds constitue un élément central du Cadre actuel, destiné à garantir que les pays en développement ne soient pas laissés de côté. Il crée en effet une source prévisible de financement pour les investissements dans les ZNZ, les infrastructures nécessaires à leur déploiement, le renforcement des capacités, le transfert de technologies et les mesures visant à renforcer la résilience.

---

[3] Voir, par exemple : Milieudefensie v Royal Dutch Shell ; Milieudefensie v ING Group

[4] Ibid. paragraphe 265

2. La proposition du Japon au MEPC 85 : un marché mondial du carbone

La proposition du Japon cherche à considérablement modifier l'architecture approuvée en demandant à supprimer le Fonds dans son intégralité. L'achat d'unités excédentaires deviendrait alors le mécanisme principal pour équilibrer les déficits de conformité GFI. Toutefois, le Japon reconnaissant que les unités excédentaires disponibles pourraient ne pas toujours suffire à combler les déficits de conformité, les navires pourraient, à leur discrétion, contribuer directement à des projets approuvés par l'OMI. De plus, le Japon suggère que les augmentations imprévisibles des coûts de mise en conformité dues à un manque d'unités excédentaires pourraient être évitées en fixant à l'avance un prix unitaire pour les contributions directes, estimant qu'il serait possible d'appliquer le prix des unités correctives prévu dans le NZF actuel[5].

2.1. Transfert du pouvoir de décision des États Membres au secteur privé

Le principal problème de la proposition du Japon est qu'elle priverait les États Membres de leur pouvoir de décision quant à la répartition des recettes, en le confiant au secteur du transport maritime.

Pour les pays en développement vulnérables aux changements climatiques, en particulier les petits États insulaires en développement (PEID) et les pays les moins avancés (PMA), cela soulève de sérieuses préoccupations quant à la disponibilité de financements suffisants, voire à la possibilité même d'obtenir des financements, pour les accompagner dans la transition du transport maritime. En effet, les données montrent que les investissements climatiques du secteur privé à l'échelle mondiale tendent à se concentrer dans les pays développés [6], tandis que les pays en développement doivent se disputer des fonds publics déjà limités pour financer leur action climatique. En 2021, par exemple, les trois quarts des investissements climatiques dans le monde se concentraient en Asie de l'Est et dans le Pacifique (dont 81 % en Chine), en Europe occidentale et en Amérique du Nord, tandis que les autres régions en recevaient moins d'un quart[7], laissant ainsi les régions les plus vulnérables, y compris l'Afrique, l'Amérique latine et la majeure partie du Pacifique sans financement adéquat. Plus grave encore pour les PEID et les PMA, qui subissent déjà l'accélération des changements climatiques alors qu'ils sont les moins responsables de cette crise : le manque de financement du secteur privé dans les mesures d'adaptation. En 2022, le secteur privé n'a fourni que 8 % des financements consacrés à l'adaptation aux changements climatiques dans le monde[8]. Le faible niveau d'investissement dans les

---

[5] Japon, 2026, document MEPC 85/7/3 soumis à la 85e session du Comité de la protection du milieu marin, disponible sur IMO Docs.

[6] Climate Policy Initiative, 2021, Global Landscape of Climate Finance, disponible en anglais à l'adresse suivante : https://www.climatepolicyinitiative.org/wp-content/uploads/2021/10/Full-report-Global-Landscape-of-Climate-Finance-2021.pdf

[7] Climate Policy Initiative, 2021, Global Landscape of Climate Finance, disponible en anglais à l'adresse suivante : https://www.climatepolicyinitiative.org/wp-content/uploads/2021/10/Full-report-Global-Landscape-of-Climate-Finance-2021.pdf

[8] Climate Policy Initiative, 2024, Global Landscape of Climate Finance 2024: Insights for COP29, disponible en anglais à l'adresse suivante : https://www.climatepolicyinitiative.org/wp-content/uploads/2024/10/Global-Landscape-of-Climate-Finance-2024.pdf

pays en développement s'explique souvent par le risque perçu qu'ils ne génèrent pas de rendements rapides et rentables, y compris en raison d'une plus grande incertitude concernant les conditions réglementaires, la stabilité des revenus à long terme, les projets de petite envergure nécessitant des coûts initiaux plus élevés et le manque d'infrastructures adaptées, ainsi que de marchés financiers nationaux aux taux d'intérêt élevés, d'institutions financières peu développées et d'une exposition aux risques de change et de gouvernance[9].

Ainsi, rien n'incite les compagnies de transport maritime à sélectionner, par l'intermédiaire de l'OMI, des projets climatiques conformes aux principes d'une transition juste et équitable, qui permettraient aux États de planifier à long terme et d'investir dans des solutions durables pour le transport maritime. Au contraire, cela pourrait ouvrir la voie à des pratiques coercitives, dans la mesure où les responsables de projets chercheraient à attirer davantage d'investissements vers leurs propres projets. De plus, les acteurs privés, en particulier les propriétaires de grandes flottes, pourraient choisir des projets approuvés par l'OMI qui réorienteraient les fonds vers le secteur du transport maritime et leurs propres chaînes d'approvisionnement, par exemple, en finançant la modernisation de leurs propres terminaux portuaires. Le risque est de créer un système circulaire dans lequel les compagnies de transport maritime financeraient des projets bénéficiant à leur propre secteur, plutôt que de générer des financements supplémentaires prévisibles favorisant une transition juste et équitable.

Cette approche imposerait également une charge supplémentaire aux compagnies de transport maritime. En effet, il leur faudrait évaluer et choisir des projets approuvés par l'OMI au sein d'une liste pour déterminer vers lesquels orienter leurs paiements au titre de la mise en conformité, sans aucune garantie d'en avoir la capacité.

Par conséquent, la proposition du Japon risque de laisser les pays en développement seuls face à la crise climatique, ce qui menacerait, à terme, l'ensemble de la communauté mondiale, car les émissions cumulées de GES continueraient d'augmenter.

Le NZF actuel, quant à lui, fournit un mécanisme grâce auquel une partie des recettes sera distribué aux pays qui subissent de manière disproportionnée les effets des changements climatiques et disposent de capacités limitées pour financer eux-mêmes la transition. Cela est pleinement conforme à l'Accord de Paris, qui exige que les efforts d'atténuation des pays en développement Parties soient soutenus par des financements, des transferts de technologies et un renforcement des capacités[10], ainsi qu'aux obligations juridiques des États en matière d'action climatique.

---

[9] Global Maritime Forum, 2026, Delivering a just and equitable transition: alternatives for effective and credible management of shipping's climate funds, disponible en anglais à l'adresse suivante : https://globalmaritimeforum.org/insight/delivering-a-just-and-equitable-transition/

[10] Programme des Nations Unies pour l'environnement, 2025, Off target, continued collective inaction puts global temperature goal at risk, disponible en anglais à l'adresse suivante : https://wedocs.unep.org/rest/api/core/bitstreams/4830e1a8-14c0-44a5-a066-cdd2ba5b3e10/content

2.2. Affaiblissement du marché des unités excédentaires et de la réduction des émissions en valeur absolue

Les États Membres devraient également examiner les conséquences de la suppression du Fonds et de la structure tarifaire actuelle des unités correctives sur le fonctionnement du marché des unités excédentaires et sur les incitations à réduire les émissions prévues par le NZF.

Dans le cadre du NZF approuvé, les unités excédentaires constituent l'un des mécanismes permettant aux navires qui dépassent l'objectif de conformité directe de transférer la valeur de leur surplus de conformité aux navires présentant un déficit. Pour les navires, cela crée une incitation économique à dépasser les prescriptions sur la GFI et à réduire l'intensité de leurs émissions, tandis que le mécanisme des unités correctives fournit une alternative prévisible pour respecter les obligations de conformité.

Le prix des unités correctives joue lui aussi un rôle important dans la réduction des incertitudes sur le marché des unités excédentaires, en limitant la volatilité des coûts. Sa suppression entraînerait la disparition du plafonnement des prix des unités excédentaires, ce qui pourrait accroître les incertitudes et exposer les compagnies de transport maritime à des pénalités plus élevées pour leurs émissions polluantes, avec, à terme, une possible augmentation des coûts de transport[11]. Supprimer le prix des unités correctives pourrait annuler d'importants mécanismes de récompenses et compromettre le lancement de la transition.

Si la proposition du Japon fait de l'achat d'unités excédentaires le principal moyen de combler les déficits de conformité, elle prévoit également des contributions directes à des projets approuvés par l'OMI lorsque les unités excédentaires disponibles sont insuffisantes. Cela risquerait d'affaiblir le lien entre le dépassement des exigences de conformité et la valeur des unités excédentaires. Permettre aux navires de respecter leurs obligations de conformité via une contribution aux projets prédéterminée risquerait de saper la demande en unités excédentaires, et avec elle, l'incitation des navires à générer et à maintenir des performances supérieures aux exigences de conformité. À terme, cela pourrait compromettre à la fois le fonctionnement du marché des unités excédentaires et les incitations à la réduction des émissions prévues par le NZF.

Tout mécanisme de conformité alternatif devrait donc être évalué non seulement au regard de sa capacité à maîtriser les coûts de mise en conformité, mais aussi de ses effets sur la demande d'unités excédentaires, la valeur associée au dépassement des exigences de conformité et l'incitation générale à réduire les émissions de GES au-delà du minimum réglementaire.

---

[11] Tristan Smith dans « MEPC 84: Japan calls for removal of payments to the IMO's Net-Zero Fund », (2026), *Engine,* disponible en anglais à l'adresse suivante : https://www.engine.online/news/mepc-84-japan-calls-for-removal-of-payments-to-the-imos-net-zero-fund-791a

3. Recommandations pour mener à bien une action climatique ambitieuse et une transition juste et équitable par le biais du NZF approuvé

Pour s'assurer que les pays en développement vulnérables aux changements climatiques ne soient pas laissés de côté dans la transition vers l'abandon des combustibles fossiles, un mécanisme de financement collectif est nécessaire dans le secteur du transport maritime pour financer les biens publics et les ressources directes selon des critères d'équité et de besoins. Si les contributions volontaires du secteur privé constituent un apport bienvenu et particulièrement nécessaire au financement international de l'action climatique, elles ne peuvent remplacer de manière satisfaisante les versements obligatoires et prévisibles au Fonds Zéro émission nette de l'OMI, en raison de la nature des investissements à but lucratif.

Par conséquent, pendant la période intersessions et lors du MEPC 85, en décembre 2026, les États Membres devraient avoir les objectifs suivants :

- Conserver l'élément économique obligatoire en tant que partie intégrante du NZF ;
- réserver aux États Membres le pouvoir de décision concernant la répartition équitable des recettes ;
- protéger l'intégrité du marché des unités excédentaires ; et
- préserver l'architecture collective du NZF approuvé.