

Bruxelles, le 29 avril 2026  
(OR. en)

8722/26

CLIMA 230  
ENV 428  
ENER 206  
TRANS 259  
MARE 12

#### NOTE DE TRANSMISSION

---

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	29 avril 2026
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2026) 173 final
Objet:	RAPPORT DE LA COMMISSION Rapport 2025 de la Commission européenne sur les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime

---

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2026) 173 final.

p.j.: COM(2026) 173 final



Bruxelles, le 29.4.2026  
COM(2026) 173 final

## **RAPPORT DE LA COMMISSION**

**Rapport 2025 de la Commission européenne sur les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime**

{SWD(2026) 119 final}

# Rapport 2025 de la Commission européenne sur les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime

## 1. Introduction

Le transport maritime est essentiel à l'économie de l'UE et se distingue comme l'un des modes de transport les plus économes en énergie. Toutefois, il demeure une source importante d'émissions de gaz à effet de serre (GES).

Ce rapport 2025 sur les émissions de gaz à effet de serre des navires entrant dans les ports de l'Espace économique européen (EEE) ou quittant ceux-ci présente les données recueillies dans le cadre du règlement de l'Union européenne concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime <sup>(1)</sup>, adopté en 2015 (ci-après le «règlement MRV de l'Union relatif au transport maritime»). Le rapport couvre les données collectées au cours de la période 2018-2024. Il fournit une comparaison et une analyse complètes des tendances en matière d'émissions et d'efficacité énergétique au fil des ans et met en lumière les facteurs qui influencent les émissions de GES du transport maritime. Il tient compte de la mise en œuvre du système d'échange de quotas d'émission (SEQE) de l'UE jusqu'à la période de déclaration de 2024, première année d'application du système au transport maritime.

## 2. Conception des politiques

Dans le cadre du train de propositions visant à concrétiser le pacte vert pour l'Europe, le Parlement européen et le Conseil ont adopté une série de mesures en 2023 visant à ce que le secteur du transport maritime contribue à la réalisation des ambitions de l'Union en matière de climat. Celles-ci comprennent la révision du **SEQE de l'UE** <sup>(2)</sup>, qui a étendu le champ d'application du SEQE de l'UE aux émissions de CO<sub>2</sub> des grands navires entrant dans les ports de l'Union à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2024, quel que soit leur pavillon. En outre, le **règlement FuelEU Maritime** <sup>(3)</sup> veille à ce que, à partir de 2025, l'intensité des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord des navires diminue progressivement au fil du temps.

Le respect des obligations découlant à la fois du SEQE de l'UE et du règlement FuelEU Maritime s'appuie sur le système de surveillance, de déclaration et de vérification établi par le **règlement MRV maritime de l'UE**, tel que révisé en 2023 <sup>(4)</sup>. La période de déclaration de 2024 était la première appliquant les règles révisées, qui ont été adoptées en 2023 pour permettre au SEQE d'être mis en œuvre pour le transport maritime et pour inclure les émissions de méthane (CH<sub>4</sub>) et de protoxyde d'azote (N<sub>2</sub>O) dans le cadre du règlement MRV.

Outre les mesures législatives, l'UE continue de soutenir la bonne mise en œuvre de la décarbonation du transport maritime en **soutenant la recherche et l'innovation**. Le Fonds pour l'innovation, qui mobilisera 20 millions de quotas de l'UE (1,5 milliard d'EUR) <sup>(5)</sup> d'ici à 2030

---

<sup>(1)</sup> Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 123 du 19.5.2015, p. 55, ELI, <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/2025-01-01>).

<sup>(2)</sup> Par la directive (UE) 2023/959, JO L 130 du 16.5.2023, p. 134, <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>.

<sup>(3)</sup> Règlement (UE) 2023/1805 (JO L 234 du 22.9.2023, p. 48, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

<sup>(4)</sup> Règlement (UE) 2023/957, JO L 130 du 16.5.2023, p. 105, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>.

<sup>(5)</sup> Sur la base d'un prix du carbone de 75 EUR/tonne.

pour financer des projets visant à décarboner le secteur maritime, couvre également la production et l'utilisation de carburants durables, l'électrification du système de transport maritime et la construction et/ou la modernisation de navires à émissions faibles ou nulles. Depuis le début de l'année 2026, et après seulement deux appels à propositions, le Fonds pour l'innovation a soutenu 21 projets maritimes pour un montant total de 1,03 milliard d'EUR, dont 365,3 millions d'EUR au moyen d'enchères pour des carburants à base d'hydrogène et 202,3 millions d'EUR pour des projets liés à la construction et/ou à la modernisation de navires.

Alors que le Fonds pour l'innovation est axé sur des projets présentant un niveau de maturité technologique (NMT) et un déploiement plus élevés, l'UE a également investi dans des projets à faible NMT pour le secteur maritime dans le cadre d'Horizon Europe, en particulier le partenariat pour un transport par voie d'eau à émission nulle. Dans le cadre dudit partenariat, l'UE investira jusqu'à 530 millions d'EUR jusqu'en 2027, dans six domaines: i) l'utilisation de combustibles de substitution durables, ii) l'électrification, iii) l'efficacité énergétique, iv) la conception et la modernisation, et v) les ports numériques et vi) verts.

La Commission est également résolue à soutenir l'action menée au niveau international pour encourager la décarbonation du secteur, notamment dans son travail avec l'**Organisation maritime internationale (OMI)**. En avril 2025, l'UE s'est félicitée de l'approbation par l'OMI du cadre «zéro net» pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime international. Le cadre comprend une norme mondiale pour la réduction progressive de l'intensité en GES des combustibles marins et un mécanisme de tarification des émissions de GES. Cet accord, qui doit encore être adopté, constitue une avancée significative vers l'objectif de réduire à zéro les émissions nettes provenant du transport maritime avant ou vers 2050, c'est-à-dire aux alentours de cette date, comme le prévoit la stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES. Les discussions sur l'adoption de l'accord ont été reportées à octobre 2026.

### **3. Niveau record des émissions maritimes en 2024 à la suite de la crise en mer Rouge**

Pour l'année de déclaration de 2024, les voyages ayant fait l'objet d'une surveillance ont entraîné l'émission de **144,9 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>** dans l'atmosphère. Ces émissions, déclarées par une flotte d'environ 12 700 navires, représentaient le nombre le plus élevé enregistré depuis la mise en place du système MRV. Elles étaient supérieures de 12,9 % à celles déclarées en 2023 et de 5,7 % à celles déclarées avant la COVID-2019 <sup>(6)</sup>. Pour la première fois, les navires ont également déclaré des émissions autres que de CO<sub>2</sub> dans le cadre du système MRV. Ces émissions représentaient 3,7 millions de tonnes d'équivalents CO<sub>2</sub> supplémentaires, où les émissions de protoxyde d'azote (N<sub>2</sub>O) s'élevaient à 2,2 millions de tonnes d'équivalents CO<sub>2</sub> et celles de méthane (CH<sub>4</sub>) 1,6 million de tonnes d'équivalents CO<sub>2</sub>.

L'augmentation des émissions de CO<sub>2</sub> déclarées s'est produite au cours d'une année où le volume de marchandises traitées dans les ports de l'UE est resté pratiquement inchangé (-0,2 % par rapport à 2023), en partie en raison d'une baisse des importations de biens énergétiques. Toutefois, l'année 2024 a été marquée par une augmentation considérable de l'activité totale de la flotte à la suite de

---

<sup>(6)</sup> À l'exclusion des émissions résultant de l'application du règlement MRV de l'UE relatif au transport maritime au Royaume-Uni pour les années de déclaration 2018-2020.

la crise en mer Rouge et de la baisse consécutive des transits par le canal de Suez et du réacheminement, ce qui a considérablement augmenté la distance totale parcourue et le temps passé en mer (respectivement de 9,3 % et de 8,6 %).

Le segment des **porte-conteneurs** a été le plus touché, représentant **la majeure partie de l'augmentation des émissions** (+46 %, correspondant à 16,7 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>). Les routes établies reliant les ports européens à l'Extrême-Orient ont dû être redirigées en passant par le cap de Bonne-Espérance, ce qui a eu une incidence considérable sur le comportement opérationnel du segment. Davantage de porte-conteneurs relevant du champ d'application du système MRV ont dû être déployés (+ 8 %) pour répondre à la demande accrue de transport de marchandises transportées en conteneur dans les ports de l'UE (+ 4,4 %) et à la nécessité de rallonger les distances des trajets (+ 29 %) et d'accroître la vitesse (+ 2,2 %).

Outre les porte-conteneurs, 8 des 14 types de navires restants ont enregistré une augmentation des émissions par rapport à 2023. Elle était souvent imputable à l'augmentation des émissions dues aux voyages extra-EEE en raison de la crise en mer Rouge, comme dans le cas des pétroliers (+ 4 %), des navires-citernes pour produits chimiques (+ 7 %), des transporteurs de marchandises générales (+ 8 %) et des transporteurs de véhicules (+ 4 %). La baisse la plus importante des émissions déclarées a été enregistrée pour les transporteurs de gaz naturel liquéfié (GNL) (-24 %), les importations européennes de GNL ayant retrouvé leurs niveaux d'avant 2022.

**Les porte-conteneurs, les pétroliers et les vraquiers ont été confirmés comme étant les principaux émetteurs en 2024**, comme lors de toutes les années de déclaration précédentes depuis 2018. L'augmentation significative des émissions des porte-conteneurs a porté leur part des émissions totales déclarées au niveau le plus élevé enregistré (37 %, contre 30 % en moyenne annuelle pour la période 2018-2023). La part relative pour la plupart des types de navires est restée stable, à l'exception des transporteurs de GNL, dont la contribution est tombée à 5 % des émissions totales, pour revenir à son niveau d'avant l'invasion à grande échelle de l'Ukraine par la Russie en 2022.

La répartition des émissions totales de CO<sub>2</sub> de la flotte entre les différents types de voyages et au sein des ports a été profondément affectée par la crise en mer Rouge. Les distances de trajet plus longues sur les liaisons commerciales extra-EEE ont augmenté la **part relative des émissions provenant des voyages extra-EEE, qui est passée de 65,7 % en 2023 à 70,6 % en 2024**, soit le niveau le plus élevé enregistré depuis 2018. Cette tendance correspond à l'augmentation de l'activité des segments de flotte les plus actifs sur les liaisons commerciales extra-EEE.

En ce qui concerne la **consommation de carburant**, elle a été de 46,8 millions de tonnes en 2024 pour les navires ayant fait l'objet d'une surveillance. Entre 2018 et 2024, la consommation de carburant est restée dominée par les carburants maritimes conventionnels d'origine fossile (fioul lourd, fioul léger, gasoil, gazole), qui représentaient plus de 91 % de la masse totale des combustibles déclarée en 2024. Comme les années précédentes, le système a enregistré une augmentation de la consommation de fioul lourd, presque entièrement compensée par une diminution de la consommation de fioul léger, cette dernière étant due à l'adoption croissante de systèmes d'épuration des gaz d'échappement dans la flotte.

En 2024, la flotte a enregistré le niveau de consommation de GNL le plus élevé (environ 1 % de plus qu'en 2023, soit 7,5 % de la consommation totale de carburant déclarée en 2024). Cette augmentation était due au fait que le GNL est utilisé par des navires autres que les transporteurs de GNL, les porte-conteneurs, les navires rouliers à passagers (ro-pax) et les navires à passagers se taillant la part du lion. La consommation de gaz de pétrole liquéfié et de méthanol a considérablement augmenté par rapport à 2023 (+ 38 % et + 428 %), mais représente toujours une part mineure de la consommation totale (0,1 % chacune) de la flotte surveillée. Les autres carburants non standard représentaient 0,9 % de la consommation totale de carburant déclarée (0,42 million de tonnes), dont 0,22 million de tonnes de biodiesel déclarées.

#### **4. Flotte faisant l'objet d'une surveillance: voies maritimes, vitesse et efficacité technique et opérationnelle**

En ce qui concerne les flux de transport maritime, les données d'Eurostat <sup>(7)</sup> montrent que le poids brut total des marchandises transportées par voie maritime traitées dans les ports de l'UE a légèrement diminué, de 0,2 %, en 2024.

Par rapport à 2023, les entrées en provenance de pays tels que l'Ukraine, le Canada, la Turquie et la Chine ont augmenté en 2024, contribuant à une augmentation de 1,2 % du volume total des **flux commerciaux entrants**. En 2024, le volume total des **flux commerciaux sortants** a diminué de 3,2 %. Les baisses les plus importantes touchant les flux sortants concernaient les États-Unis (côte est) et la Chine.

Les données MRV pour la période 2018-2024 ne donnent **aucune indication d'une réduction structurelle de la vitesse** pour la flotte MRV. En 2024, 10 des 15 types de navires ont enregistré une vitesse moyenne plus élevée qu'en 2018. Certains types de navires ont enregistré des augmentations de vitesse considérables, comme les transporteurs mixtes (+ 32 %), les transporteurs de gaz (+ 16 %), les autres navires (+ 16 %) et les pétroliers (+ 13 %). Cependant, par rapport à l'année 2023, 11 des 15 types de navires ont diminué leur vitesse moyenne en 2024. Tant les porte-conteneurs que les transporteurs de GNL l'ont considérablement augmenté, respectivement de 2,2 % et de 2,4 %.

Une analyse graphique des indicateurs clés d'**efficacité technique et opérationnelle** a confirmé l'augmentation progressive des valeurs de corrélation des données entre les indicateurs clés d'efficacité technique et opérationnelle <sup>(8)</sup> et la taille des navires déclarants au titre du règlement MRV maritime de l'UE, soulignant ainsi la maturité accrue du cadre MRV. Les tendances en matière d'efficacité sont généralement restées stables, en particulier parmi les principaux émetteurs de la flotte, tandis que certains segments (par exemple, les porte-conteneurs) ont affiché des améliorations de l'efficacité technique déclarée.

#### **5. Mise en œuvre du règlement MRV maritime de l'UE**

---

<sup>(7)</sup> Eurostat. (2024). *Transport maritime de marchandises - données annuelles*. [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime\\_transport\\_of\\_goods\\_-\\_annual\\_data](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_of_goods_-_annual_data)

<sup>(8)</sup> L'indice nominal de rendement énergétique, la valeur de l'indice estimé et l'indice d'efficacité énergétique des navires sont utilisés pour évaluer l'efficacité technique des navires. L'indicateur opérationnel du rendement énergétique et le coefficient de rendement annuel sont utilisés pour évaluer leur efficacité opérationnelle.

En ce qui concerne la mise en œuvre du règlement MRV de l'UE relatif au transport maritime, les résultats confirment la solidité et l'exhaustivité des données déclarées. Tant les compagnies maritimes que les vérificateurs accrédités ont bien géré les nouvelles exigences en matière de déclaration introduites pour soutenir l'extension du SEQE au transport maritime à partir de 2024. En témoigne **l'amélioration des indicateurs de ponctualité** (69 %, contre 52 % en 2023), malgré un délai plus court pour la présentation des rapports annuels <sup>(9)</sup>.

La **qualité des données soumises** est restée globalement conforme à celle de la période de déclaration précédente (2023). La proportion de déclarations présentant des valeurs aberrantes n'a que légèrement augmenté pour atteindre 0,5 % du total, ce qui reste nettement inférieur à la moyenne de 1,1 % pour la période 2018-2024.

Les **contrôles de conformité MRV** effectués lors des inspections de contrôle par l'État du port ont confirmé les améliorations enregistrées les années précédentes. En 2025, seuls 2 % des navires inspectés n'ont pas fourni de document de conformité valable attestant le respect des obligations de surveillance, de déclaration et de vérification de l'UE au cours de l'année précédente. La maturité de la mise en œuvre du système MRV maritime de l'UE a joué un rôle essentiel pour garantir un respect élevé des obligations maritimes du SEQE, reflétant l'adaptation du secteur à ces exigences, étant donné qu'en 2025, les compagnies maritimes ont restitué des quotas dans le délai légal pour plus de 99 % des exigences de restitution <sup>(10)</sup>.

---

<sup>(9)</sup> Le délai a été reporté du 30 avril au 31 mars, à compter de la période de déclaration de 2024.

<sup>(10)</sup> Déterminées sur la base des chiffres déclarés par les compagnies maritimes dans le registre de l'Union au 1<sup>er</sup> octobre 2025 en ce qui concerne les émissions de 2024.