



NATASHA BROWN

**CHEF DES SERVICES D'INFORMATION PUBLIQUE
ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE**

Question 1 : En 2018, l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté sa stratégie initiale de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des navires. Cette stratégie résume la vision de l'OMI sur cette question, qui confirme son engagement à réduire les émissions de GES causées par le transport maritime international et à les éliminer progressivement dès que possible. La stratégie définit également les différentes étapes et mesures de suivi pour valider la réussite de l'initiative. Où en êtes-vous dans la mise en œuvre de cette stratégie et comment l'industrie maritime québécoise et canadienne peuvent-elles contribuer à accélérer cette transition?

Réponse 1 : Ça fait maintenant plus de dix ans que l'OMI a adopté les premières mesures mondiales obligatoires pour améliorer l'efficacité énergétique des navires, lesquelles ont été consolidées depuis. Tout cela témoigne de la nécessité d'en faire plus à l'échelle mondiale.

La stratégie initiale de réduction des émissions de GES des navires a été adoptée en 2018, définissant ainsi la vision et les aspirations à cet égard ainsi que les éventuelles mesures à adopter. Depuis, bon nombre de ces mesures ont été instaurées, notamment des mesures obligatoires, des procédures d'évaluation d'impact ainsi que la coopération volontaire avec les administrations portuaires.

Malgré les défis liés à la pandémie, les États membres de l'OMI ont travaillé d'arrache pied au cours des deux dernières années. Ils ont notamment adopté une série complète de modifications à l'Annexe VI de la convention MARPOL, en juin 2021. Ces mesures importantes visent à réduire de 40 % le bilan carbone d'ici 2030 aux termes de la stratégie initiale de lutte contre les GES. Elles prévoient aussi l'introduction de l'indice d'efficacité énergétique des navires existants (EEXI) et de l'indicateur d'intensité de carbone (CII), en plus d'un système de notation.

La consommation de carburant sera enregistrée au cours de l'année 2023 afin d'établir une base de calcul de l'indicateur CCI. Les navires obtiendront alors une note d'efficacité énergétique, sur une échelle de A à E. Ainsi, ceux qui seront classés « D » pendant trois années consécutives ou « E » pendant un an auront l'obligation (prévues dans le cadre actuel) d'adopter des mesures correctives pour améliorer leur performance en matière d'efficacité énergétique en vue d'obtenir au moins le niveau C.

Ces mesures constituent d'importantes bases pour les éventuelles mesures adoptées par l'OMI à moyen terme concernant les GES. Des discussions sont en cours au sein de l'OMI à propos des mesures potentielles basées sur le marché pour encourager la transition du transport maritime en vue de délaissier les combustibles fossiles.

La stratégie révisée et renforcée de l'OMI en matière de GES devrait être adoptée en 2023. L'analyse de la faisabilité, de l'efficacité et de l'évaluation des impacts sur les États membres en ce qui concerne les mesures relatives aux GES proposées et adoptées s'avère importante. Il faut travailler ensemble de manière multilatérale en évitant de creuser un fossé entre les pays industrialisés et ceux en voie de développement.

Il est clair que les aspirations sectorielles au chapitre de la décarbonation du transport maritime reposeront sur les nouvelles technologies et la transition progressive vers des carburants marins de rechange à faible ou à zéro émission de carbone. À ce titre, l'OMI met en œuvre un certain nombre de projets internationaux visant à soutenir cette transition et à expérimenter de nouvelles technologies et de nouveaux carburants. Cette transition doit être juste et équitable, et reconnaître la nécessité de consolider les compétences et les technologies dans les pays en développement.

Question 2 : En 2014, l'OMI a adopté des directives visant à réduire le bruit sous-marin généré par les navires commerciaux afin d'atténuer ses effets négatifs sur la faune marine. Vu les complexités liées à la conception et à la construction des navires, on a cherché, en lien avec ces directives, à mieux définir les principales sources de bruit sous marin. Au Québec en particulier, Innovation maritime et l'Institut des sciences de la mer de Rimouski utilisent la Station de recherche en acoustique marine (MARS) pour mesurer la signature acoustique des navires transitant dans le fleuve Saint-Laurent afin d'aider à atténuer le bruit sous-marin et ses répercussions sur les mammifères marins. Comment l'OMI peut-elle bénéficier de ce projet de recherche au niveau international?

Réponse 2 : Les orientations de 2014 permettent de mettre la question en contexte et expliquent les

principes généraux pour minimiser les risques de collision avec des navires, tels que de meilleures méthodes de détection ou d'observation en mer, et aussi les mesures opérationnelles, notamment la réduction de la vitesse, les changements d'itinéraires ou les signalements. Ces directives décrivent ensuite les actions possibles à entreprendre au niveau national, et celles-ci demeurent d'application volontaire en soi.

Les travaux de révision de ces directives ont été lancés. Dans cette optique, le sous comité de l'OMI sur la conception et la construction des navires a été chargé d'examiner les directives et de promouvoir leur adoption.

Le bruit sous-marin des navires peut provenir de diverses sources, mais surtout des hélices et des moteurs. Au cours de cet examen, le sous-comité passera en revue toutes les études actuelles menées sur le sujet, y compris la manière dont les technologies modernes peuvent être appliquées pour diminuer le bruit sous-marin, tout cela dans l'optique de concevoir et de construire des navires plus silencieux. Il y a donc là une belle occasion de mettre en commun les résultats de ces recherches, que soit par l'intermédiaire des États membres ou d'une organisation non gouvernementale compétente dotée d'un statut consultatif auprès de l'OMI.

Le Secrétariat de l'OMI discute également avec des donateurs potentiels en vue de dégager du financement pour un projet d'envergure mondiale sur le bruit sous-marin, qui permettrait d'approfondir cette question et d'envisager des solutions. Le Canada a été très actif dans la promotion des travaux sur le bruit sous-marin, et c'est une contribution très appréciée.

Question 3 : Au Québec et au Canada, de nombreuses mesures visent à encourager et à promouvoir l'intégration des femmes dans le secteur maritime. Sachant que le programme de l'OMI sur les femmes du secteur maritime

maritime a été lancé il y a plus de 30 ans, quels sont vos constats et vos espoirs concernant la place des femmes dans l'industrie maritime?

Réponse 3 : L'OMI s'engage à favoriser l'inclusion des genres. Comme le prévoient les objectifs de développement durable des Nations Unies, les avantages de la présence de femmes dans la main-d'œuvre maritime sont évidents. Il faut donner aux gens les moyens de participer aux discussions sur l'avenir du secteur maritime, quel que soit leur genre ou leur sexe.

L'OMI s'efforce depuis plus de trois décennies de remédier au déséquilibre entre les sexes dans le secteur, par l'entremise de son programme sur les femmes du secteur maritime. Partout dans le monde, l'OMI a facilité la création de réseaux professionnels pour encadrer et soutenir les formations et autres possibilités.

Déjà huit associations de femmes dans le secteur maritime (WIMA) ont été créées et connaissent de bons résultats en Afrique, dans les États arabes, en Asie, dans les Caraïbes, en Amérique latine et dans le Pacifique.

Les femmes peuvent acquérir une expertise technique, que ce soit grâce aux possibilités financées par l'OMI dans le cadre de la formation « Les femmes dans la gestion portuaire » (Women in Port Management) de l'Institut de droit maritime international de l'OMI, ou encore plus récemment au programme accélérateur de leadership Maritime SheEO. Les délégués de l'OMI ont créé le réseau IMOGEN pour promouvoir le réseautage et le mentorat et faire progresser l'égalité des sexes.

La date du 18 mai a été retenue par les États membres de l'OMI comme étant la Journée internationale des femmes dans le secteur maritime. Cette initiative propose ainsi de célébrer les femmes du secteur maritime et de leur donner plus de visibilité, en plus de faire le point et de

recenser les domaines où des améliorations sont nécessaires.

En 2021, l'enquête de l'OMI et de WISTA sur les femmes dans le secteur maritime fournissait la première analyse comparative mondiale des femmes dans le secteur maritime. Les données recueillies montrent que les femmes ne représentent que 29 % de la main-d'œuvre globale au sein du volet général de l'industrie, et 20 % de la main d'œuvre des administrations maritimes nationales dans les États membres de l'OMI. Parmi les gens de la mer, les femmes ne représentent que 2 % des effectifs d'équipage, principalement dans le secteur des croisières.

Il ne fait aucun doute qu'il reste du travail à faire pour éliminer les obstacles auxquels se heurtent les femmes dans le secteur maritime. Les initiatives prises jusqu'ici contribuent à ouvrir la voie en ce sens. De nombreuses femmes servent de modèles aux générations futures, et les femmes sont là pour rester dans le secteur maritime.

Question 4 : L'industrie maritime mondiale fourmille d'initiatives liées à l'environnement, à l'innovation et à la recherche, entre autres. Compte tenu des défis et des possibilités qui se présentent, comment entrevoyez-vous l'avenir du secteur maritime?

Réponse 4 : Le secteur maritime du futur sera durable, numérisé et diversifié. Il y aura une immense transition pour répondre aux demandes de transport durable, par la numérisation et l'automatisation, ainsi que pour faire face au changement climatique en décarbonisant le transport maritime.

Afin de protéger la planète et les océans pour les générations futures, il faut s'efforcer d'en faire encore plus pour garantir un transport sûr, sécurisé et efficace, et réduire l'empreinte écologique du transport maritime.

Les chaînes d'approvisionnement mondiales relient les navires, les ports et les consommateurs, et cela ne changera pas. Les États insulaires continueront à dépendre du transport maritime et il existe des produits de base qui ne peuvent pas être transportés autrement par-delà les océans. La nécessité du transport maritime ne fait donc aucun doute pour l'avenir.

Depuis plus de six décennies, l'Organisation maritime internationale élabore et adopte une réglementation complète touchant la sécurité et l'efficacité maritimes, ainsi que la protection du milieu marin.

La mise en œuvre de la réglementation de l'OMI a permis de réduire le nombre d'accidents impliquant des navires et d'appliquer des mesures strictes de prévention, de contrôle et de lutte contre la pollution à l'échelle mondiale. En outre, le cadre réglementaire maritime a permis au transport maritime d'assurer la continuité du commerce mondial, même pendant la pandémie.

L'avenir maritime doit donc s'appuyer sur cette expérience et veiller à ce que les améliorations soient largement diffusées. L'OMI déploie des efforts en ce sens grâce à son programme de coopération technique, à ses initiatives de renforcement des capacités et à ses projets mondiaux.

L'organisme mise aussi sur ses réunions et forums pour rassembler toutes les parties prenantes, et est prêt à poursuivre sa mission qui consiste à garantir pour l'avenir la sécurité, la durabilité et l'efficacité du transport maritime sur des océans propres, et à relever tout nouveau défi qui se présente.

À propos de nous

L'Organisation maritime internationale (OMI) est l'organisme spécialisé des Nations Unies chargé de la sécurité des transports maritimes et de la prévention de la pollution marine et atmosphérique par les navires. Grâce à ses travaux, l'OMI soutient les objectifs de développement durable des Nations Unies. L'organisme a été fondé à la suite de l'adoption d'une convention, en 1948.

