
**PLAN D'ACTION POUR LA MÉDITERRANÉE (PAM)
CENTRE RÉGIONAL MÉDITERRANÉEN POUR L'INTERVENTION D'URGENCE CONTRE
LA POLLUTION MARINE ACCIDENTELLE (REMPEC)**

Réunion régionale d'experts sur la possible désignation de la Méditerranée, dans son ensemble, comme Zone de contrôle des émissions d'oxydes d'azote (ECA NO_x Med), conformément à l'Annexe VI de MARPOL

REMPEC/WG.62/8
Date : 15 décembre 2025

Malte, 18-19 novembre 2025

Original : anglais

RAPPORT

DE LA RÉUNION RÉGIONALE D'EXPERTS SUR LA POSSIBLE DÉSIGNATION DE LA MER MÉDITERRANÉE, DANS SON ENSEMBLE, COMME ZONE DE CONTRÔLE DES ÉMISSIONS D'OXYDES D'AZOTE (ECA NO_x MED) CONFORMÉMENT À L'ANNEXE VI DE MARPOL

Lija, Malte, 18 et 19 novembre 2025

Cette activité a été financée par le Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'Organisation maritime internationale (OMI) et le Fonds d'affectation spéciale pour la Méditerranée (MTF), et mise en œuvre par le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC), en coopération avec l'OMI.

Les désignations employées dans ce document et la présentation des données qui y figurent n'impliquent aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ou quant au tracé de leurs frontières ou limites de la part du Secrétariat des Nations Unies, du Plan d'action pour la Méditerranée (PAM) du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), de l'OMI ou du REMPEC.



FICHE RÉCAPITULATIVE

Intitulé de l'atelier :	Réunion régionale d'experts sur la possible désignation de la Méditerranée, dans son ensemble, comme Zone de contrôle des émissions d'oxydes d'azote (ECA NO _x Med), conformément à l'Annexe VI de MARPOL
Hôte :	Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC)
Lieu et date :	Centre Transport Malta, Lija, Malte 18-19 novembre 2025
Type :	Régional
Organisé par :	Le REMPEC, en coopération étroite avec l'Organisation maritime internationale (OMI)
Avec le soutien du :	Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'OMI et du Fonds d'affectation spéciale pour la Méditerranée (MTF)
Nombre de participants et nombre de pays et/ou d'organisations :	33 participants issus de 20 des 22 Parties contractantes à la Convention de Barcelone, ainsi que des représentants d'organisations régionales et internationales concernées

Résumé

Ce document présente le Rapport de la Réunion régionale d'experts sur la possible désignation de la Méditerranée, dans son ensemble, comme Zone de contrôle des émissions d'oxydes d'azote (ECA NO_x Med), conformément à l'Annexe VI de MARPOL, qui s'est tenue à Lija, Malte, les 18 et 19 novembre 2025.

Les principaux objectifs de la réunion étaient d'améliorer la compréhension des exigences en matière d'application et de mise en œuvre de l'ECA NO_x Med, et de discuter du projet final d'Étude technique et de faisabilité visant à examiner la possibilité de désigner l'ECA NO_x Med, avec le projet final de recommandations et la feuille de route associée.

Les discussions qui ont eu lieu lors de cette réunion sont résumées dans le présent rapport ; les conclusions et recommandations adoptées par la réunion sont exposées en Annexe VI.

Le rapport de la réunion sera transmis par le Secrétariat du REMPEC à la Dix-septième réunion des correspondants du REMPEC pour examen et orientations.

Mots-clés : pollution de l'air par les navires, mer Méditerranée, zone de contrôle des émissions, ECA NO_x Med, Annexe VI MARPOL, désignation, ratification, mise en œuvre, application

Élément WBS : TC/2505-01-2000

Coordinateur : Ivan Sammut (REMPEC)

INTRODUCTION

1.1 La Réunion régionale d'experts sur la possible désignation de la Méditerranée, dans son ensemble, comme Zone de contrôle des émissions d'oxydes d'azote (ECA NO_x Med), conformément à l'Annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), ci-après désignée la Réunion, s'est tenue à Lija, Malte, les 18 et 19 novembre 2025. Organisée par le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC), en étroite coopération avec l'Organisation maritime internationale (OMI), conformément au Programme de travail et Budget 2024-2025 du Plan d'action pour la Méditerranée (PAM) du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), également appelé PAM/PNUE, adoptés par la 23^e réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention pour la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (la « Convention de Barcelone ») et ses Protocoles (CdP 23) (Portorož, Slovénie, décembre 2023), cette réunion a été financée par le Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'Organisation maritime internationale (OMI) et le Fonds d'affectation spéciale pour la Méditerranée (MTF).

1.2 Les principaux objectifs de la réunion, tels que présentés dans le document REMPEC/WG.62/1/1, étaient :

- .1 de sensibiliser sur l'Annexe VI de MARPOL et d'améliorer la compréhension et l'évaluation des exigences en matière de mise en œuvre et d'application de l'ECA NO_x Med afin d'être en mesure de guider les efforts gouvernementaux pour la ratification et une mise en œuvre, une conformité et une application plus efficaces, à la fois en tant qu'État du pavillon et en tant qu'État du port, y compris pour le partage d'expérience et des enseignements tirés de la désignation d'autres ECA comparables, sur la première journée de la réunion ; et
- .2 de discuter du Projet final d'Étude technique et de faisabilité, avec le projet final de recommandations, y compris le projet final de feuille de route, préparé par le REMPEC, dont une copie a été transmise au Comité technique d'experts de l'ECA pour les NO_x (TCE) en août 2025, sur la deuxième journée de la réunion, en vue de sa finalisation et de sa transmission à la Dix-septième réunion des correspondants du REMPEC (qui devrait se tenir en mai 2027).

LIEU, DATES, RÔLES ET PARTICIPANTS

1.3 La réunion a été organisée au :

Centre Malta Transport
Triq Pantar, Hal Lija, LJA 2021 Malte

1.4 Elle s'est tenue les 18 et 19 novembre 2025 au lieu indiqué ci-dessus, doté de toute l'infrastructure nécessaire à l'organisation de la réunion, aimablement mis à disposition par le pays hôte, Malte.

1.5 Le choix de ce lieu, qui disposait de toutes les commodités utiles, a participé à la réussite de la réunion. La salle de réunion était dotée de microphones pour chaque participant et d'un système d'interprétation.

1.6 Le REMPEC a pris en charge toute l'organisation logistique de la réunion, y compris les cérémonies d'ouverture et de clôture, l'agencement des lieux pour les participants, les consultants du REMPEC et les intervenants, la reproduction des supports, la mise en place des équipements audio/vidéo et du système d'interprétation simultanée anglais-français.

1.7 La réunion s'adressait aux représentants gouvernementaux responsables de la ratification, de la mise en œuvre et de l'application de l'Annexe VI de MARPOL. Tous les correspondants Prévention du REMPEC ont été invités à désigner conjointement, et en consultation avec les correspondants gouvernementaux du REMPEC et les représentants siégeant au Comité technique d'experts de l'ECA pour les NO_x (TCE NECA), leurs représentants à la réunion. Ces participants représentaient des autorités/organisations responsables de la réglementation du transport maritime ainsi que celles en charge des questions relatives au milieu marin.

1.8 M. Ivan Sammut, Chef de Bureau du REMPEC, a supervisé l'organisation et la coordination de la réunion.

1.9 Des délégations des Parties contractantes suivantes à la Convention de Barcelone étaient présentes :

ALBANIE	ITALIE
ALGÉRIE	LIBAN
BOSNIE-HERZÉGOVINE	LIBYE
CHYPRE	MALTE
CROATIE	MAROC
ÉGYPTE	MONTÉNÉGRO
ESPAGNE	SLOVÉNIE
FRANCE	TUNISIE
GRÈCE	TURQUIE
ISRAËL	UNION EUROPÉENNE

Ainsi qu'un représentant de l'organisation suivante des Nations Unies :

- ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE (OMI)

Un représentant du Centre d'activité régionales du PNUE/PAM suivant :

- CENTRE D'ACTIVITÉS RÉGIONALES DU PLAN BLEU (CAR/PB)

1.10 La liste complète des participants est jointe en **Annexe I** à ce rapport.

OUVERTURE DE LA RÉUNION

1.11 La réunion a été ouverte par le Chef de Bureau du REMPEC, M. Ivan Sammut, le mardi 17 novembre 2025 à 09h00. Il a souhaité la bienvenue aux participants et expliqué les objectifs de la réunion. Il a également souhaité la bienvenue au représentant de l'OMI, M. Yusuke Kawai, à M. Aleix Pons et M. Andrew King (RICARDO Consulting, S.L.) et à Mme Marie Caillerie (consultante du REMPEC). Il a rappelé que la Méditerranée était l'une des régions maritimes les plus fréquentées au monde et a souligné les enjeux environnementaux et de santé publique induits par la pollution de l'air par les navires.

1.12 M. Sammut a rappelé que, partant du succès de la création de la zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre en Méditerranée (ECA SO_x Med), cette réunion avait pour objectif d'étudier les éléments scientifiques disponibles et d'évaluer les implications techniques et économiques d'une possible ECA pour les NO_x. Il a également souligné l'importance d'une coopération régionale coordonnée et la nécessité d'intégrer les perspectives de tous les États côtiers méditerranéens pour articuler une position unifiée qui sera soumise au Comité de la protection du milieu marin de l'OMI (MEPC).

1.13 Il a remercié les Parties contractantes et salué le soutien financier apporté par le PICT de l'OMI, le MTF et la contribution volontaire du ministère français de l'Europe et des Affaires étrangères, les représentants du TCE NECA ainsi que l'équipe de la société de conseil Ricardo pour leurs contributions, en particulier pour la préparation du projet d'Étude technique et de faisabilité qui a servi de base aux discussions de la réunion. Les participants ont été encouragés à prendre activement part à la révision des recommandations et de la feuille de route du projet d'étude, dont les résultats seront soumis à la 17^e réunion des correspondants du REMPEC qui devrait se tenir en mai 2027.

1.14 Pour conclure, M. Sammut a appelé à un dialogue constructif et réaffirmé l'engagement de la région à promouvoir un transport maritime durable et à protéger l'environnement marin.

ORGANISATION DE LA RÉUNION

Règlement intérieur

1.15 La réunion a convenu d'appliquer *mutatis mutandis* le Règlement intérieur des réunions et conférences des Parties contractantes à la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution et aux protocoles relatifs (UNEP/IG.43/6, Annexe XI) à ses délibérations.

Élection du Bureau

1.16 Les participants à la réunion ont convenu à l'unanimité d'élire le bureau suivant :

Le professeur Enis Omerović (Bosnie-Herzégovine)	Président
Mme Ivana Marovic Gusic (Croatie)	Vice-Présidente
M. Hatem Feki (Tunisie)	Rapporteur

Langues de travail

1.17 Les participants ont noté que les langues de travail de la réunion étaient l'anglais et le français. Un service d'interprétation simultanée dans les deux langues a été assuré pendant les débats. Tous les documents de travail ont été mis à disposition dans les deux langues officielles du Centre, à savoir l'anglais et le français. Les documents d'information ont été mis à disposition dans leur langue d'origine, à moins qu'une traduction n'ait été fournie dans la seconde langue de travail.

POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

1.18 Le Président a remercié les participants de l'avoir élu. Il a rappelé que la réunion constituait une opportunité importante de faire avancer la compréhension collective des exigences et implications liées à la mise en œuvre de l'Annexe VI de MARPOL en région Méditerranée et les réflexions sur la possible désignation de l'ECA NO_x Med.

1.19 Le Président a proposé que l'ordre du jour provisoire, tel que présenté dans le document REMPEC/WG.62/1 et annoté dans le document REMPEC/WG.62/1/1, soit adopté.

1.20 Les participants à la réunion ont adopté l'ordre du jour reproduit en **Annexe II** au présent rapport. La liste des documents est jointe en **Annexe III** au présent document.

**POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR : CADRE RÉGLEMENTAIRE INTERNATIONAL POUR
LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES**

2.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, le représentant de l'OMI, M. Yusuke Kawai, a proposé un aperçu du cadre international pour la prévention de la pollution par les navires. Il a rappelé la structure et la procédure de prise de décision de l'OMI, expliquant les rôles et responsabilités des administrations nationales et passant en revue les Annexes de la Convention MARPOL. Les objectifs du Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'OMI et sa contribution significative au renforcement des capacités nationales et régionales pour la mise en œuvre effective des instruments maritimes internationaux ont également été expliqués.

2.2 La réunion a pris note des informations fournies et des commentaires formulés sur les données présentées concernant les concentrations en particules (PM) auxquelles contribue le transport maritime international et sur le calendrier indicatif du processus de modification de MARPOL, de la proposition jusqu'à l'entrée en vigueur.

2.3 Ayant noté les informations fournies, les participants à la réunion :

- .1 ont exprimé leur reconnaissance pour le soutien financier fourni par le PICT de l'OMI, le Fonds d'affectation spéciale pour la Méditerranée et la contribution volontaire du ministère français de l'Europe et des Affaires étrangères ;
- .2 ont salué le travail et les contributions de tous les représentants des Parties contractantes qui ont participé aux travaux du Comité technique d'experts de l'ECA pour les NO_x (TCE NECA), sous la coordination du Secrétariat ;
- .3 ont pris note des informations fournies sur la structure et le processus de prise de décision de l'OMI, ainsi que sur les rôles et responsabilités des Administrations nationales dans la mise en œuvre et l'application effectives des instruments maritimes internationaux ;
- .4 ont reconnu l'importance de la Convention MARPOL et de ses Annexes comme pierre angulaire du cadre réglementaire international visant à prévenir la pollution par les navires, et encouragé les Parties contractantes à garantir leur mise en œuvre et application effectives au niveau national ;
- .5 ont souligné la nécessité de réguler le transport maritime au niveau mondial pour permettre la mise en œuvre effective de tout régime de contrôle (par exemple pour prévenir la pollution par les navires) et pour préserver des conditions équitables pour tous les navires ;
- .6 ont pris bonne note des objectifs du PICT de l'OMI et reconnu sa contribution significative en faveur du renforcement des capacités nationales et régionales pour la mise en œuvre des instruments de l'OMI ;
- .7 ont invité les Parties contractantes à continuer d'entretenir des échanges actifs avec l'OMI dans le cadre du PICT et d'autres initiatives de développement des capacités, et à identifier les domaines spécifiques où une assistance technique pourrait conforter les efforts nationaux ; et
- .8 ont encouragé une coopération continue entre le REMPEC, l'OMI et les Parties contractantes autour de la promotion d'une mise en œuvre effective des conventions

internationales visant à prévenir la pollution par les navires, conformément aux objectifs régionaux et internationaux.

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : VUE D'ENSEMBLE DE L'ANNEXE VI DE MARPOL ET DU CODE TECHNIQUE SUR LES NO_x

3.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, la consultante du REMPEC, Mme Marie Caillerie, a présenté l'Annexe VI de MARPOL, exposant les motifs qui justifient de réguler la pollution de l'air par les navires et présentant le statut actuel de son application à l'échelle mondiale. Elle a notamment abordé les dispositions clés relatives aux notifications, inspections et certifications et présenté le cadre général supportant la réduction des émissions atmosphériques imputables au transport maritime international.

3.2 Les participants ont été invités à commenter cette présentation ou à poser des questions. Des clarifications ont été demandées sur le lien entre l'essor du transport maritime comme activité de commerce international et la hausse des émissions atmosphériques.

3.3 Les participants à la réunion ont pris note des informations fournies et des commentaires formulés.

3.4 Mme Caillerie a proposé une deuxième présentation consacrée au Code technique sur les NO_x, qui complète l'Annexe VI de MARPOL en posant des procédures détaillées pour la certification et la vérification des moteurs diesel marins et la conformité aux normes d'émissions de NO_x. Elle a ainsi rappelé les principes fondamentaux des moteurs diesel marins et les exigences techniques clés relatives aux tests des moteurs, inspections, certifications et équivalences. D'autres règles clés de l'Annexe VI de MARPOL, notamment la règle 12 sur les teneurs limites en oxydes de soufre (SO_x) ou la règle 18 sur la qualité du fuel-oil, ont également été évoquées.

3.5 Des clarifications ont été demandées sur certains aspects, comme les technologies de réduction des émissions, la règle 17 relative aux installations de réception portuaires ou l'application de la règle 13 aux bateaux de plaisance.

3.6 Les participants à la réunion ont pris note des informations fournies et des commentaires formulés.

3.7 Ayant noté les informations fournies, les participants à la réunion :

- .1 ont reconnu l'importance de l'Annexe VI de MARPOL comme instrument clé pour traiter la question des émissions atmosphériques provenant des navires, y compris pour le contrôle des SO_x et NO_x, et sa pertinence pour améliorer la qualité de l'air et protéger la santé humaine et l'environnement ;
- .2 ont salué l'explication détaillée des dispositions prévues par l'Annexe VI de MARPOL, en particulier celles relatives aux équivalences, notifications, inspections et certifications, ainsi que des exigences techniques clés du Code technique sur les NO_x concernant les moteurs diesel marins et la conformité aux normes d'émission ;
- .3 ont encouragé les Parties contractantes à poursuivre leurs efforts de ratification, de mise en œuvre et d'application de l'Annexe VI de MARPOL afin de réduire la pollution de l'air par les navires et de contribuer aux objectifs environnementaux internationaux et régionaux ; et

- .4 ont invité le Secrétariat à continuer, sous réserve de la disponibilité des fonds, à accompagner les Parties contractantes qui en font la demande à travers une assistance technique, de la formation et des activités de renforcement des capacités visant à renforcer la conformité à l'Annexe VI de MARPOL et d'autres instruments pertinents de l'OMI.

POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : APPLICATION DE L'ANNEXE VI DE MARPOL - PRÉSENTATION

4.1 Ce point de l'ordre du jour a porté sur l'application de l'Annexe VI de MARPOL. La consultante du REMPEC, Mme Caillerie, a présenté la base juridique de cette application, telle que prévue aux Articles 5, 6, et 7 de la Convention MARPOL, et expliqué les obligations respectives des États du port et du pavillon. L'importance de la base de données en ligne de l'OMI (IMO DOCS) a été rappelée. Cette présentation a fait référence aux lignes directrices et manuels de l'OMI pertinents, disponibles pour aider les administrations dans leurs tâches de transposition et d'application de l'Annexe VI de MARPOL.

4.2 Notant les informations fournies, les participants à la réunion :

- .1 ont reconnu les rôles et responsabilités essentiels des administrations nationales dans l'application de l'Annexe VI de MARPOL, notamment des administrations des États du pavillon et du port, et ont encouragé les Parties contractantes à continuer de renforcer leurs cadres nationaux et leurs capacités institutionnelles à cet égard ;
- .2 ont invité les Parties contractantes à utiliser les lignes directrices de l'OMI et les supports de référence relatifs à l'application de l'Annexe VI de MARPOL, ainsi qu'à partager leurs expériences et meilleures pratiques afin de promouvoir une mise en œuvre uniforme dans la région ; et
- .3 ont encouragé le Secrétariat à continuer d'aider les Parties contractantes à améliorer leur compréhension et la concrétisation des dispositions relatives à l'application de l'Annexe VI de MARPOL à travers des activités de formation, une coopération technique et la diffusion d'informations et de supports utiles.

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR : DÉFIS ET OPPORTUNITÉS POUR LES ÉTATS CÔTIERS MÉDITERRANÉENS LIÉS À LA RATIFICATION ET À LA MISE EN ŒUVRE DE L'ANNEXE VI DE MARPOL

5.1 Au titre du point 5 de l'ordre du jour, les participants ont eu l'occasion d'échanger leurs points de vue afin d'aider à identifier à la fois les difficultés à dépasser et les opportunités pour une plus grande coopération sur la possible désignation d'une ECA NO_x MED, par rapport au statut actuel de la ratification de l'Annexe VI de MARPOL dans la région méditerranéenne.

5.2 Le Chef de Bureau du REMPEC a guidé les échanges pour cette table ronde autour des questions suivantes :

- .1 Quel est le statut actuel de l'Annexe VI de MARPOL dans chaque pays : ratification, mise en œuvre et application ?
- .2 Quelles sont les difficultés rencontrées avec l'Annexe VI de MARPOL ?

- .3 Quelles sont les difficultés anticipées avec la possible désignation d'une ECA NO_x Med ?
- .4 Quels sont les besoins et les manques sous-jacents auxquels sont confrontées les Parties contractantes à la Convention de Barcelone ?
- .5 Quelles opportunités l'Annexe VI de MARPOL et l'ECA NO_x Med présentent-elles ?

5.3 Les délégations de l'Algérie, de la Bosnie-Herzégovine, de l'Égypte et du Liban ont présenté le statut actuel de la ratification de l'Annexe VI de MARPOL dans leurs pays respectifs, ainsi que les difficultés rencontrées dans le processus de ratification, mise en œuvre et application.

5.4 À l'occasion de la table ronde, les délégations ont partagé leur expérience des problématiques politiques, légales et techniques liées aux procédures de ratification et de mise en œuvre de l'Annexe VI de MARPOL dans leurs pays respectifs, notant le poids financier que cette mise en œuvre peut imposer aux États. Les discussions ont donné lieu à la formulation d'un certain nombre de commentaires, notamment sur les aspects suivants :

- .1 la mise en œuvre d'une ECA NO_x Med pourrait être perçue comme plus complexe que celle de l'ECA SO_x Med ;
- .2 tout en soutenant la création d'une ECA NO_x Med et en prenant note des évaluations financières incluses dans le projet d'Étude technique et de faisabilité, les participants ont signalé un certain nombre de points qui restent à régler, notamment la période de mise en œuvre ;
- .3 la nécessité de préserver la compétitivité des ports nationaux ;
- .4 la charge potentielle pour les inspecteurs de l'État du pavillon et de l'État du port ;
- .5 le rappel de la nécessité de proposer une assistance technique et d'aider au développement des compétences sur les questions à régler, tout en notant les initiatives déjà lancées ;
- .6 l'importance d'une estimation coûts/bénéfices complète et équilibrée sur le plan régional, et la nécessité d'une transition graduelle et équitable ;
- .7 les mécanismes financiers que sont les « soft loans » (prêts à des conditions de faveur) ; et
- .8 que si les inquiétudes sont bien prises en compte, il convient de reconnaître qu'investir dans la santé publique constitue un moyen efficace de réduire les coûts de la pollution atmosphérique pour la société.

5.5 La délégation de la Tunisie a réaffirmé son engagement de longue date par rapport à la Convention MARPOL et son Annexe VI, et exprimé son soutien en faveur d'un transport maritime plus vert et plus durable. Elle a souligné les difficultés induites par la mise en œuvre de l'ECA SO_x Med, en particulier les impacts économiques sur sa flotte, la nécessité d'avoir des installations de réception portuaires adéquates et la disponibilité du fuel. Ces points restent des priorités pour la Tunisie, qui continue à œuvrer pour contribuer aux Objectifs de développement durable globaux. L'intervention de la délégation de la Tunisie est reproduite en **Annexe VI** de ce rapport.

5.6 Les participants à la réunion ont noté avec intérêt les vues partagées lors de la table ronde, en particulier :

- .1 que les principaux défis auxquels sont confrontées les Parties contractantes à la Convention de Barcelone incluent, sans s'y limiter :
 - .1 les possibles impacts légaux, techniques et socio-économiques dans le cas où tous les États côtiers méditerranéens n'auraient pas ratifié l'Annexe VI de MARPOL au moment de soumettre à l'OMI la proposition de désignation possible de l'ECA NO_x Med ;
 - .2 la nécessité de garantir les conditions d'une concurrence loyale et d'éviter les distorsions de marché ;
 - .3 les problématiques politiques, légales et techniques afférentes aux procédures de ratification ;
 - .4 la possible nécessité d'aligner la législation nationale sur l'Annexe VI de MARPOL ;
 - .5 les questions de vérification et les actions du mécanisme de contrôle, y compris les inspections, la surveillance des émissions de NO_x ;
 - .6 la nécessité d'identifier le soutien financier et la mobilisation des ressources nécessaires pour les modernisations infrastructurelles requises, notamment au niveau des flottes et des ports existants ; et
 - .7 le possible manque de préparation des parties prenantes en vue de la mise en œuvre d'une ECA NO_x Med ;
- .2 que l'Annexe VI de MARPOL et la possible désignation d'une ECA NO_x Med créent des opportunités, y compris pour la coopération régionale, sous-régionale et bilatérale, dans l'objectif, notamment :
 - .1 d'établir une compréhension régionale commune des réglementations, ainsi que de veiller à leur exécution uniforme et leur application effective ;
 - .2 de réduire de manière significative les émissions atmosphériques et, ainsi, de préserver la santé, l'environnement et le tourisme dans la région de la Méditerranée ; et
 - .3 de développer des technologies plus propres et plus efficaces sur le plan énergétique pour les navires et dans les ports.

5.7 Les participants à la réunion ont invité le REMPEC, en coordination avec les partenaires régionaux et internationaux concernés, à continuer de faciliter l'échange de connaissances et de meilleures pratiques sur la mise en œuvre de l'Annexe VI de MARPOL.

POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN DE LA POSSIBILITÉ DE DÉSIGNER LA MER MÉDITERRANÉE, DANS SON ENSEMBLE, COMME ECA NO_x, CONFORMÉMENT À L'ANNEXE VI DE MARPOL

6.1 Au titre de la première partie de ce point de l'ordre du jour, le représentant du Plan Bleu, M. Constantin Tsakas, a présenté le document REMPEC/WG.62/INF.5. Ce document proposait une analyse des implications socio-économiques indirectes d'une telle désignation, en particulier pour les secteurs des pêcheries et du tourisme. Il a été précisé que ce document était une publication indépendante du CAR/Plan Bleu du PNUE/PAM, en collaboration avec une équipe de consultants, préparée en consultation avec le REMPEC.

6.2 M. Tsakas a présenté cette analyse qui incluait deux documents techniques directifs. La première partie était consacrée à une étude d'experts, issue d'entretiens, concernant les mesures de contrôle des NO_x et leurs implications sur le secteur des pêcheries. La deuxième partie examinait les impacts potentiels sur le tourisme dans la région méditerranéenne. La liste des enjeux, opportunités et co-bénéfices a été dressée, et les enquêtes se sont conclues par des recommandations de politiques.

6.3 Les participants ont partagé leurs points de vue et demandé des clarifications sur l'enquête présentée par le représentant du Plan Bleu, qui a fourni les explications nécessaires.

6.4 La réunion a pris note des commentaires formulés et des principales conclusions présentées.

6.5 Le Chef de Bureau du REMPEC a exposé le contexte du projet final d'Étude technique et de faisabilité visant à examiner la possibilité de désigner la mer Méditerranée, dans son ensemble, comme ECA NO_x, conformément à l'Annexe VI de MARPOL, ci-après désigné le Projet final d'Étude technique et de faisabilité. Il a fait à cette occasion référence au document de travail REMPEC/WG.62/6 et aux documents d'information REMPEC/WG.62/INF.3 et REMPEC/WG.62/INF.4.

6.6 Le REMPEC a rappelé que la CdP 22, à travers les décisions IG.25/16 et IG.25/14, avait demandé que soit étudiée la possible désignation de la mer Méditerranée, dans son ensemble, comme zone de contrôle des émissions d'oxydes d'azote (ECA NO_x Med) en vertu de l'Annexe VI de MARPOL. Il a été demandé au PAM/PNUE et au REMPEC de travailler sur cette question, y compris d'évaluer les aspects techniques, légaux, sanitaires et socio-économiques.

6.7 Dans le cadre de ces mandats, la Quinzième réunion des correspondants du REMPEC (Malte, mai 2023) a demandé la création du TCE NECA et la préparation d'un projet d'Étude technique et de faisabilité, avec une proposition de feuille de route, pour l'exercice biennal 2024-2025. Le REMPEC a constitué le TCE NECA en novembre 2023, à partir des nominations reçues des 27 Parties contractantes.

6.8 Le Chef de Bureau a rappelé que le TCE NECA avait préparé et validé les termes de référence du projet final d'Étude technique et de faisabilité, coordonné sa préparation et son examen, et évalué les analyses existantes et en cours concernant la possible ECA NO_x Med. Le rapport du TCE NECA (REMPEC/WG.62/INF.3) et le projet final d'Étude technique et de faisabilité (REMPEC/WG.62/INF.4) ont permis de dresser une évaluation complète de la faisabilité, des impacts et des exigences de la désignation d'une ECA pour les NO_x.

6.9 Il a également été souligné que le projet final d'Étude technique et de faisabilité mettait en lumière les points à considérer pour la prise de décisions, notamment :

- la pertinence de proposer la mer Méditerranée comme ECA pour les NO_x ;

- les étapes nationales et régionales nécessaires pour la ratification, la mise en œuvre, l'application et la conformité ;
- les bénéfices escomptés sur le plan de la santé, de l'environnement et de l'économie ; et
- la séquence et le calendrier des actions, y compris pour les besoins de développement des capacités, de surveillance et d'inspection, l'engagement des parties prenantes et les ajustements réglementaires (REMPEC/WG.62/6).

6.10 Le REMPEC a également noté la forte coopération du TCE NECA et souligné que son travail aidait grandement les Parties contractantes dans la préparation de décisions éclairées. Le Comité a recommandé un engagement actif, l'allocation de ressources adéquates et un renforcement de la coordination régionale.

6.11 Le Secrétariat a invité les Parties contractantes à utiliser le rapport du TCE NECA et le projet final d'Étude technique et de faisabilité comme base des étapes suivantes de discussion et de prise de décisions.

6.12 Le projet final d'Étude technique et de faisabilité a été présenté par M. Aleix Pons et M. Andrew King, de la société de conseil RICARDO, partenaires du REMPEC. Ils ont présenté une vue générale et les grandes conclusions du projet final d'Étude technique et de faisabilité (REMPEC/WG.62/INF.4) sur la possible désignation de l'ECA NO_x Med, qui pose le champ d'application proposé, la méthodologie, les résultats de l'évaluation d'impact et le projet de recommandations et feuille de route. Les consultants ont présenté le rapport coût-efficacité positif de l'introduction d'une ECA NO_x Med par rapport aux précédentes ECA No_x créées et les mesures à terre, et pointé que le meilleur rapport coût-efficacité était obtenu avec le scénario de la première date d'entrée en vigueur de l'ECA NO_x Med (2029). Ils ont précisé que les impacts attendus sur les coûts du transport maritime devraient être minimes (moins de 0,3 % d'augmentation), tandis que les liaisons maritimes à courte distance pourraient quant à elles connaître des augmentations plus fortes de leurs coûts d'exploitation en raison du rendement énergétique moins favorable des navires côtiers de petite taille (par exemple les navires rouliers et rouliers à passagers). Ils ont en revanche indiqué que l'introduction de l'ECA NO_x Med proposée devrait se traduire par des transferts modaux et des impacts sur les prix à la consommation, l'activité économique et l'emploi de l'ensemble du secteur maritime minimes.

6.13 Les délégations qui ont pris la parole ont évoqué les possibles difficultés ou problématiques, ainsi que les bénéfices. Les préférences sur les différents calendriers possibles ont été exprimées. Il a également été signalé que la collaboration reste essentielle pour résoudre toutes les difficultés soulevées et les problématiques anticipées dans certains secteurs du transport maritime.

6.14 Les Parties contractantes sont revenues sur les difficultés et opportunités pour les États côtiers méditerranéens liées à l'adoption de l'ECA NO_x Med, à savoir :

.1 Les opportunités et bénéfices découlant de l'ECA NO_x Med proposée :

.1 La Commission européenne a signalé que le coût lié à la mise en œuvre de l'ECA NO_x Med, présenté dans le projet final d'Étude technique et de faisabilité, était inférieur et plus facile à gérer que pour l'ECA SO_x Med créée en 2025. Elle a noté que la mer Méditerranée est perçue comme un « cas à part » pour la mise en œuvre de l'ECA pour les NO_x, avec une région et une approche différenciée. Elle a toutefois signalé que le poids de la mise en conformité serait gérable une fois les formations initiales dispensées et qu'il y aurait des retombées économiques pour des secteurs maritimes importants comme les pêcheries et le tourisme ;

.2 La Croatie a évoqué les bénéfices évidents de l'ECA NO_x Med proposée pour l'environnement et la santé, qui compensent largement les coûts de sa mise en œuvre ;

.3 L'Espagne a exprimé son soutien marqué aux conclusions du projet final d'Étude technique et de faisabilité, les résultats présentés et les ECA déjà créées en mer Baltique et en mer du Nord établissant bien les bénéfices d'une telle introduction ;

.4 L'Italie a rejoint les positions de la Commission européenne et de l'Espagne, rappelant les bénéfices qu'aurait la création d'une ECA NO_x Med pour les pêcheries, le tourisme et les populations côtières et notant que la plus forte réduction cumulative des émissions de NO_x serait atteinte avec des dates d'entrée en vigueur précoces ;

.2 Inquiétudes concernant la mise en œuvre et la compétitivité dans la perspective d'une ECA NO_x Med :

.1 Malte a prévenu que la mise en œuvre d'une ECA pour les NO_x en Méditerranée risquait d'être plus complexe que celle de l'ECA pour les SO_x et qu'il convenait d'étudier avec précaution les échéances d'adoption et d'application. Malte a également rappelé que l'ECA NO_x Med ne devrait pas s'appliquer aux navires existants ;

.2 Plusieurs Parties contractantes ont relevé le risque de conditions non équitables et d'opportunités manquées dans les scénarios suivants : (i) si l'ECA NO_x Med n'était pas adoptée et appliquée dans l'ensemble de la région méditerranéenne en raison du statut de ratification des Parties contractantes à l'Annexe VI (Malte, Chypre) ; et (ii) si l'adoption de l'ECA NO_x Med était retardée avec la mise en œuvre de l'ECA de l'Atlantique Nord-Est, ce qui créerait des tensions en termes de compétitivité autour de Gibraltar et des pertes d'opportunités par rapport aux navires dotés de systèmes conformes à la norme Tier III mais non tenus de les utiliser en Méditerranée (Commission européenne, Espagne) ;

.3 La Slovénie a exprimé des inquiétudes par rapport aux procédures d'inspection, à la formation et aux capacités des inspecteurs requises pour les nouvelles procédures de test et d'inspection ;

.4 La Tunisie a noté que l'impact financier sur les fonds à la disposition des États côtiers méditerranéens devait être pris en compte dans les décisions à venir ; et

.5 L'Égypte a appelé à un soutien financier, technique et technologique dédié pour les pays du sud de la Méditerranée, en privilégiant des activités de développement des capacités pratiques, spécialisées et en personne, plutôt qu'uniquement des webinaires à distance.

.3 Impacts négatifs sur les secteurs maritimes nationaux :

.1 Malte, Chypre et la Grèce ont dit craindre que l'isolement géographique des îles de leurs eaux territoriales, qui dépendent proportionnellement plus largement des échanges commerciaux par la mer et de liaisons maritimes à courte distance, entraîne une asymétrie des impacts induits par l'introduction d'une ECA NO_x Med puisqu'ils devront supporter des coûts plus importants que d'autres États côtiers méditerranéens moins dépendants des voies maritimes ;

.2 Le Maroc et l'Égypte se sont inquiétés de l'exposition de leurs ports aux impacts économiques de l'ECA NO_x Med proposée. Le Maroc a cité le cas du port de

Tanger Med, particulièrement exposé au transport maritime international, face au coût cumulé potentiel pour les opérateurs de navires. L'Égypte a évoqué les différences potentielles d'impacts entre les États du nord et les États du sud de la Méditerranée, appelant à approfondir la réflexion sur les problématiques auxquelles les Parties contractantes seront confrontées à travers la Méditerranée ; et

.3 La Commission européenne a rappelé que le projet final d'Étude technique et de faisabilité avait montré que l'investissement mobilisé pour l'adoption et l'application de l'ECA NO_x Med déboucherait sur des bénéfices économiques et financiers dépassant largement les coûts d'investissement initiaux. La Commission européenne a rappelé les financements mis à la disposition des États côtiers méditerranéens à travers des cadres spécifiques ou mécanismes bilatéraux.

.4 Délimitation de la possible ECA NO_x Med :

.1 L'Égypte a soutenu l'exclusion de l'entrée nord et des zones d'attente au nord du Canal de Suez de la limite d'application de l'ECA NO_x Med, conformément aux précédentes décisions des CdP ;

6.15 Un certain nombre de commentaires ont en outre été formulés sur le projet final d'Étude technique et de faisabilité :

.1 La Commission européenne a salué la qualité de la méthodologie et des résultats du projet d'Étude ;

.2 Le Liban a déclaré ne pas être en mesure de valider le projet final d'Étude technique et de faisabilité, et a émis des réserves concernant les aspects suivants :

.1 Il a estimé que l'essentiel des sections concernaient avant tout la situation des États membres de l'UE et n'analysaient pas de manière satisfaisante les conditions des pays méditerranéens non membres de l'UE. Cette focalisation sur l'UE a été illustrée d'exemples, notamment l'analyse des liaisons maritimes à courte distance qui est limitée à des voies de l'UE et des hypothèses reposant sur les obligations de service public de l'UE (OSP), qui ne s'appliquent pas aux pays hors UE, ou encore les évaluations des transferts modaux et des conditions concurrentielles des ports qui ne portent que sur les contextes de l'UE.

.2 La délégation a jugé que le projet d'Étude ne répondait pas pleinement à ses termes de référence, notamment l'obligation de : différencier les impacts entre pays de l'UE et hors UE, et de réaliser des évaluations d'impacts socio-économiques, y compris les effets de coûts de transport en hausse sur l'emploi, les revenus et le pouvoir d'achat, en particulier pour les populations vulnérables.

.3 L'Égypte a exprimé des réserves sur les points suivants :

.1 La nécessité de compléter le projet final d'Étude technique et de faisabilité avec des travaux de recherche plus complets spécifiques à la région qui couvrent à égalité les pays du nord et les pays du sud de la Méditerranée, abordant les disparités existantes et intégrant une modélisation spécifique à l'Égypte au vu de l'importance stratégique du Canal de Suez ;

.2 Les informations recueillies à l'occasion de l'entretien avec le port d'Alexandrie devraient être plus explicitement retranscrites dans l'Étude pour renforcer la prise de décisions au niveau national et préserver la compétitivité du Canal de Suez et des ports égyptiens ;

.3 La prise en compte des données nationales sur la qualité de l'air issues du réseau de surveillance de l'Égypte (121 stations, y compris Port-Saïd et le port de Damiette) dans le projet d'Étude technique et de faisabilité afin d'améliorer la précision des évaluations d'exposition pour les ports du sud de la Méditerranée, les niveaux actuels de NO₂ se conformant à la législation nationale et aux directives de l'OMS.

6.16 Les déclarations des délégations du Liban et de l'Égypte sont reproduites respectivement en Annexe VII et en Annexe VIII au présent rapport.

6.17 Les consultants ont pris note de ces commentaires et apporté les clarifications suivantes :

.1 L'évaluation des coûts de mise en conformité reflète les coûts constatés au niveau du transport maritime international et domestique avec l'adoption de technologies de réduction des NO_x, les impacts économiques directs ne présentent pas de biais régional ;

.2 Les impacts macroéconomiques en termes de prix à la consommation, d'emploi et de PIB ont été quantifiés à partir d'un modèle global et les résultats ont été produits pour chacune des Parties contractantes ;

.3 Pour l'étude de cas sur le transport maritime à courte distance incluse dans le projet d'Étude, la liaison Barcelone-Civitavecchia a été choisie pour son caractère représentatif des caractéristiques des navires et des caractéristiques opérationnelles. Il devrait être possible d'inclure une autre étude de cas sur une liaison avec des pays hors UE si ces données peuvent être mises à disposition ;

.4 L'analyse des contrats avec obligations de service public (OSP) et leur rôle pour atténuer les impacts négatifs sur le transport maritime à courte distance a été utilisée à titre d'exemple. Il est possible d'élargir cette analyse pour reconnaître les OSP comme mesure potentielle pour atténuer les impacts dans les pays hors UE également ;

.5 Les coûts des efforts d'application et de surveillance pour les autorités portuaires ont été quantifiés, mais uniquement évalués d'un point de vue qualitatif, conformément aux termes de référence de l'Étude. Il est toutefois anticipé que ces coûts seront d'un ordre de grandeur moindre que ceux de la mise en conformité directe pour le secteur du transport maritime, et qu'ils ne devraient donc pas affecter le rapport coût-bénéfice fourni ; et

.6 La prise en compte des niveaux de concentration de la qualité de l'air dans des zones portuaires spécifiques n'entraîne pas, selon ses termes de référence, dans le champ de cette Étude.

6.18 À l'issue des discussions, les participants à la réunion ont validé le projet final d'Étude technique et de faisabilité et demandé au Secrétariat de mettre à jour le projet d'Étude, en tenant compte des discussions et de procéder à l'édition finale et aux dernières corrections éditoriales, selon les besoins, avant sa soumission à la Dix-septième réunion des correspondants du REMPEC qui se tiendra en mai 2027. Les participants à la réunion ont demandé à ce que les modifications suivantes soient apportées dans la version finale de l'Étude technique et de faisabilité :

.1 Une étude de cas complémentaire sur l'impact sur les liaisons maritimes à courte distance entre deux ports hors UE, sous réserve de disponibilité des données utiles ;

.2 Une explication plus détaillée sur la référence à la législation/aux politiques de l'UE et une comparaison, si utile, avec la situation dans des pays hors UE ;

.3 L'intégration et un retour sur les informations fournies par le port d'Alexandrie, en Égypte, à l'occasion des entretiens ; et

.4 L'ajout de la recommandation d'étudier la possibilité d'introduire des mesures OSP (ou comparables) dans les Parties contractantes hors UE pour atténuer les impacts sur le transport maritime à courte distance dans leurs ports.

6.19 Suite à la présentation du projet final d'Étude technique et de faisabilité, les consultants ont présenté la feuille de route et le plan de travail indicatifs, pour la première date d'entrée en vigueur possible de l'ECA NO_x Med proposée (2029), préparés dans le cadre de la Convention de Barcelone et en indiquant les échéances clés, le calendrier et les actions requises pour soutenir cette désignation.

6.20 Plusieurs Parties contractantes ont exprimé leur soutien à la première date d'entrée en vigueur proposée, en 2029 (Option 1), conformément à la feuille de route présentée dans le projet final d'Étude technique et de faisabilité :

.1 L'Italie s'est exprimée en faveur d'une action rapide pour établir une feuille de route pour l'adoption de l'ECA NO_x Med proposée afin d'en faciliter la mise en œuvre, et de la date d'entrée en vigueur la plus proche, 2029 (Option 1), en raison du plus fort potentiel de réduction des émissions de NO_x cumulées qu'elle permet ;

.2 Chypre a indiqué sa préférence pour la date d'entrée en vigueur la plus proche, 2029 (Option 1), sous réserve que les problématiques évoquées avant trouvent une réponse ;

.3 La Commission européenne a confirmé être prête à collaborer avec les Parties contractantes et s'est prononcée en faveur d'une décision indicative sur l'adoption d'ici la prochaine CdP du PAM/PNUE en 2027. Elle a souligné qu'une entrée en vigueur en 2029 (Option 1) était à privilégier, même s'il convient de chercher à comprendre les implications et s'accorder sur un calendrier qui permette à toutes les Parties contractantes d'adopter la législation nécessaire ;

.4 La Croatie a souligné les bénéfices environnementaux et sanitaires évidents qui surpassent les coûts de mise en œuvre et exprimé sa préférence pour une entrée en vigueur en 2029 (Option 1), tout en notant les préoccupations des autres Parties contractantes et restant ouverte à la discussion ; et

.5 L'Espagne a exprimé sa préférence pour l'adoption au plus vite de l'ECA NO_x Med, justifiée par les perspectives plus élevées de bénéfices et d'opportunités, et souligné les inquiétudes relatives à la compétitivité face aux retards dans l'adoption des navires conformes à la norme Tier III opérant dans l'ECA de l'Atlantique Nord-Est proposée.

6.21 Plusieurs autres Parties contractantes ont exprimé la nécessité d'une phase de mise en œuvre plus longue que ce que prévoit le projet de feuille de route :

.1 Le Liban a noté que le délai entre la proposition et l'entrée en vigueur des précédentes ECA avait été de 4 à 6 ans, et s'est dit favorable à une date d'entrée en vigueur en 2032 (Option 2) ;

.2 Malte et la Grèce ont rappelé leurs commentaires précédents sur les problématiques et coûts potentiels de la mise en œuvre de l'ECA NO_x Med, et indiqué soutenir une entrée en vigueur en 2032 (Option 2) ;

.3 Le Maroc a commenté la nécessité d'équilibrer l'introduction de différentes politiques maritimes sur la même période (par ex. le Cadre Zéro émission nette de l'OMI) et

de reconnaître le développement différencié des ports à travers la Méditerranée, avec un risque de surcharger les autorités portuaires avec de nouvelles exigences procédurales. La délégation s'est prononcée en faveur d'une entrée en vigueur en 2032 (Option 2) au regard de ces considérations ;

.4 L'Égypte a rappelé ses commentaires précédents sur l'accession à l'Annexe VI de MARPOL et l'adoption de l'ECA NO_x Med, et suggéré une entrée en vigueur en 2035 pour faciliter l'adoption et réduire les impacts potentiels sur les pays vulnérables ;

.5 La Tunisie a dit soutenir une entrée en vigueur en 2032 (Option 2), en accord avec les commentaires formulés par le Liban et le Maroc.

6.22 Au regard des retours fournis par les Parties contractantes, le Secrétariat a produit un projet de feuille de route modifié, avec un calendrier révisé sur une date d'introduction de l'ECA NO_x Med en 2032 (Option 2 proposée par le projet final d'Étude technique et de faisabilité). La feuille de route et le plan de travail révisés, tels qu'adoptés par la réunion, sont repris en Appendice de l'Annexe IV au présent rapport.

6.23 Enfin, en réponse aux demandes d'accord entre toutes les Parties contractantes avant soumission de la proposition d'une ECA NO_x Med, le Secrétariat a confirmé que les propositions soumises à l'OMI recevraient normalement l'accord de toutes les Parties contractantes, comme cela était le cas pour l'ECA méditerranéenne pour les SO_x. Le Secrétariat a également clarifié qu'il était possible de soumettre la proposition pour l'ECA NO_x Med avec un soutien partiel seulement des Parties contractantes à défaut d'accord ou en cas de procédures d'accession incomplètes. Il a toutefois également été rappelé que la décision de la CdP du PAM/PNUE visait de parvenir à la désignation d'une ECA NO_x Med pour l'ensemble de la mer Méditerranée et restait l'objectif premier.

6.24 Le Président a résumé les échanges au titre du point 6 de l'ordre du jour en :

- .1 **reconnaissant** que, pour être effective, l'ECA NO_x Med devait être mise en œuvre et appliquée par l'ensemble des États côtiers méditerranéens sans exception, étant entendu qu'une application partielle en mer Méditerranée compromettrait la concrétisation des bénéfices projetés pour la santé et l'environnement, et pourrait avoir des implications, entre autres, en termes de compétitivité ;
- .2 **remerciant** le Plan Bleu pour sa présentation de l'analyse fondée sur des enquêtes des répercussions sectorielles indirectes de la potentielle désignation d'une ECA NO_x méditerranéenne sur certains secteurs socio-économiques, comme les pêcheries et le tourisme ;
- .3 **saluant** les conclusions présentées par le Plan Bleu, comblant un manque de connaissances sur les impacts au-delà du transport maritime direct ;
- .4 **invitant** les Parties contractantes à prendre ces conclusions en considération lors de l'évaluation des potentiels impacts et co-bénéfices associés à une ECA NO_x méditerranéenne ;
- .5 **remerciant** le REMPEC pour avoir présenté le contexte du projet final d'Étude technique et de faisabilité, rappelant la formation et le rôle du Comité technique d'experts de l'ECA pour les NO_x (NECA TCE) du PAM dans la procédure d'évaluation technique et scientifique ;
- .6 **remerciant** le REMPEC, en sa qualité de Secrétariat, et ses consultants pour le travail réalisé en coopération étroite avec l'OMI, et pour leurs contributions respectives à la préparation du projet final d'Étude technique et de faisabilité ;

- .7 **prenant note** de la présentation par le REMPEC des critères pour la désignation d'une ECA, des politiques et technologies actuelles de contrôle des émissions de NO_x, et de la zone d'application proposée ;
- .8 **prenant également note** des informations présentées sur les dates possibles d'entrée en vigueur, les émissions envisagées pour être soumises à un contrôle, et les populations et les environnements menacés par la pollution de l'air dans la région méditerranéenne ;
- .9 **notant** également la méthodologie utilisée pour calculer les émissions de NO_x de référence, et les résultats obtenus pour les émissions actuelles du transport maritime en mer Méditerranée ainsi que les résultats des évaluations d'impact, y compris les estimations de bénéfices pour la qualité de l'air et la santé, les impacts économiques et les rapports coûts/avantages par rapport aux ECA NO_x existantes et mesures alternatives ;
- .10 **reconnaissant** que les résultats confirmaient d'importants bénéfices potentiels pour l'environnement et la santé publique découlant de la création d'une ECA NO_x Med, tout en notant la nécessité de tenir compte des implications pour le secteur maritime et les administrations nationales ;
- .11 **prenant note** des recommandations clés et de la proposition de feuille de route pour la désignation potentielle de la mer Méditerranée, dans son ensemble, comme ECA NO_x en vertu de l'Annexe VI de MARPOL ;
- .12 **accueillant favorablement et en validant** le projet final d'Étude technique et de faisabilité, y compris la proposition de feuille de route et de plan de travail, tel que présenté en **Appendice de l'Annexe IV** au présent rapport ;
- .13 **recommandant**, au vu des diverses problématiques et des besoins de développement des capacités dans la région soulignés pendant la réunion, que la date d'entrée en vigueur d'une possible ECA Med NO_x n'intervienne pas avant 2032 ;
- .14 **acceptant**, avec les amendements apportés lors des discussions, que le projet final d'Étude technique et de faisabilité, y compris la version révisée de la feuille de route et du plan de travail, soient transmis à la Dix-septième réunion des correspondants du REMPEC pour étude et autres recommandations, tels que présentés en Annexe ;
- .15 **demandant** au Secrétariat de mettre à jour le projet d'Étude technique et de faisabilité, y compris la version révisée de la feuille de route et du plan de travail, en tenant compte des discussions et de procéder à l'édition finale et aux dernières corrections éditoriales, selon les besoins, avant sa soumission à la Dix-septième réunion des correspondants du REMPEC qui se tiendra en 2027 ; et
- .16 **demandant** également au Secrétariat de communiquer à la Dix-septième réunion des correspondants du REMPEC les résultats de la réunion pour étude et autres recommandations.

POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR : AUTRES QUESTIONS

- 7.1 Aucune autre question n'a été soumise au titre de ce point de l'ordre du jour.

POINT 8 DE L'ORDRE DU JOUR : CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

8.1 Le président a invité le Rapporteur, M. Hatem Feki (Tunisie), à lire le projet de conclusions et recommandations résultant de la réunion et préparé par le Secrétariat, qui avait été transmis à l'ensemble des participants sous la forme du document REMPEC/WG.62/WP.1, pour prise en compte, examen, modification et adoption.

8.2 Suite aux interventions de certaines délégations qui se sont exprimées sur le projet de conclusions et recommandations, et après avoir demandé au Secrétariat de procéder à l'édition finale et aux dernières corrections éditoriales, selon les besoins, les participants à la réunion ont adopté les conclusions et recommandations de la réunion, telles que présentées en **Annexe IV** au présent rapport, et demandé au Secrétariat de communiquer à la Dix-septième réunion des correspondants du REMPEC les résultats de la réunion.

ÉVALUATION ET RÉSULTAT ANTICIPÉ

9.1 Il est ressorti des discussions récapitulatives que tous les participants étaient satisfaits du contenu de la réunion. Ils ont indiqué que la réunion avait été intéressante, productive et instructive. Elle leur a permis à la fois de partager leur avancement, les problématiques et les opportunités liées à la ratification et à la mise en œuvre de l'Annexe VI de MARPOL et de mieux comprendre le processus débouchant sur la possible désignation de la Méditerranée comme ECA NO_x.

9.2 Le questionnaire d'évaluation standard du PICT de l'OMI a été utilisé au cours de la réunion pour évaluer la qualité des présentations et l'assimilation des informations par les participants. 25 participants ont soumis des questionnaires d'évaluation renseignés. Une synthèse des réponses à ces questionnaires a été préparée ; elle est jointe en **Annexe V** au présent rapport.

CLÔTURE DE LA RÉUNION

10.1 Le Président a clôturé la réunion en exprimant ses remerciements sincères à tous les participants pour leur implication active et leurs contributions précieuses. La réunion a remercié le REMPEC pour la préparation et l'organisation de cet événement et toutes les délégations pour leur participation active, ainsi que les consultants pour leurs efforts de collaboration et le travail réalisé. Le Président a également remercié les interprètes et les techniciens pour leur aide.

10.2 Le Chef de Bureau du REMPEC a exprimé sa gratitude au Président, le Dr. Enis Omerović, pour le bon déroulé des échanges et a remercié l'ensemble du personnel du REMPEC pour leurs efforts en amont et pendant toute la durée de la réunion. Il a également remercié les délégations pour leur participation active et constructive, ainsi que les interprètes et techniciens pour leur soutien.

10.3 Le Président a clôturé la réunion le mercredi 19 novembre 2025 à 17h30.

ANNEX(E) I

LIST OF PARTICIPANTS / LISTE DES PARTICIPANTS

CONTRACTING PARTIES / PARTIES CONTRACTANTES

ALBANIA / ALBANIE

Ms Ilda CELA
Head of Legal Sector
Ministry of Environment

Ms Sidorela SPAHIU
Specialist at Chemical Sector
National Environment Agency/ Ministry of Environment

ALGERIA / ALGERIE

M Abdelhak BOUKHAROUBA
Directeur de la Marine Marchande
Ministère de l'Intérieur et des collectivités locales et des Transports
Direction Générale de la Marine Marchande et des Ports

BOSNIA & HERZEGOVINA / BOSNIE & HERZÉGOVINE

Dr Enis OMEROVIĆ
Dean, Associate Professor in International Law
University of Zenica, Faculty of Law

CROATIA / CROATIE

Mr Gordan DOŠEN
Service Leader
Ministry of Environmental Protection and Green Transition

Ms Ivana MAROVIC GUGIC
Senior Inspector
Ministry of the Sea, Transport and Infrastructure, Maritime Safety Department

CYPRUS / CHYPRE

Mr Ioannis KATSIARDIS
Marine Surveyor
Shipping Deputy Ministry

EGYPT / *EGYPTE*

Ms Salma ELSONBOSY

Translator & Researcher

Egyptian Maritime Transport & Logistics Sector

Dr Hala IBRAHIM

General Manager

Environmental Affairs Agency

EUROPEAN UNION / *UNION EUROPÉENNE*

Ms Rosa ANTIDORMI

Senior Expert

DG Environment

FRANCE

Mme Noémie DURON

Chargée de mission environnement, transition écologique des navires

DGAMPA

GREECE / *GRÈCE*

Ms Sofia ANGELOU

Head of Pollution Prevention & Cargoes Unit of Ships' Design and Construction Directorate

Hellenic Ministry of Maritime Affairs and Insular Policy

ISRAEL / *ISRAËL*

Mr Sergey BEKETOV

Inspector

Ministry of Transport

ITALY / *ITALIE*

Lt cdr Elisa BAGLIVO

Staff Officer

Ministry of environment- Marine Environmental Department

Italian Coast Guard Headquarters

Mr Edoardo RUSSO

Capo 1^a Sezione Ufficio 2^o - 2nd Department 1st section Chief

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

Reparto Ambientale Marino del Corpo delle Capitanerie di porto

LEBANON / *LIBAN*

Mr Tony ASSAF

Chief of Legal Department
Directorate General of Land and Maritime Transport

Ms Ilham MANSOUR MANSOUR EL KHABBAZ

Chief of Maritime Transport Division
Ministry of Public Works and Transport- Directorate General of Land and Maritime Transport

LIBYA / *LIBYE*

Mr Ashraf ALDUWISH

Head of Air Pollution Unit, Laboratories Department
Ministry of Environment

MALTA / *MALTE*

Mr Marc' Andrea CASSAR

Environment Protection Officer
Environment & Resources Authority

Ms Evangelia POULI

Assistant Registrar
Merchant Shipping Directorate
Transport Malta

MONTENEGRO

Mr Aleksandar BOŽOVIĆ

Advisor
Environmental Protection Agency of Montenegro

Ms Nina BULATOVIĆ

Expert in GHG Inventory Development in the field of Industry and Energy
Environmental Protection Agency Montenegro

MOROCCO / *MAROC*

Mme Malika EL BAYOUDI

Cadre supérieur
Ministère de la Transition Énergétique et du Développement Durable

Mme Naoual ZOUBAIR

Chef du Service
Ministère de la Transition Énergétique et du Développement Durable

SLOVENIA / *SLOVÉNIE*

Mr Arturo STEFFÉ
Head of division
Slovenian Maritime Administration

SPAIN / *ESPAGNE*

Mr Amable CONCHA GUTIÉRREZ
Maritime Safety Inspector
Spanish Directorate General of Maritime Affairs

TUNISIA / *TUNISIE*

Mr Mourad BEN MOUSSA
Expert Contrpoleur Chef
Agence Nationale de Protection de l'Environnement

Mr Hatem FEKI
Directeur Général
Ministère des Transports

TÜRKIYE

Mrs Canan Esin KÖKSAL
Senior Environmental Expert
Republic of Türkiye Ministry of Environment Urbanisation and Climate Change

UNITED NATIONS ORGANIZATIONS / ORGANISATIONS DES NATIONS-UNIES

**INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO) / ORGANISATION MARITIME
INTERNATIONALE (OMI)**

Mr Yusuke KAWAI
Junior Professional Officer
Marine Environment Division

OTHER ORGANISATIONS / AUTRES ORGANISATIONS
OTHER PARTNER / AUTRES PARTENAIRES

PLAN BLEU

Dr Constantin TSAKAS
Chief Economist

CONSULTANTS

Ms Marie CAILLERIE

Mr Andrew KING
RICARDO

Mr Aleix PONS
RICARDO

CONFERENCE INTERPRETERS / INTERPRETES DE LA CONFERENCE

SONOVISION

Mrs Hanem ATTIA
Interpreter

Mr Mondher KALAI
Interpreter

SECRETARIAT / SECRÉTARIAT

**REGIONAL MARINE POLLUTION EMERGENCY RESPONSE CENTRE FOR THE
MEDITERRANEAN SEA (REMPEC) / *CENTRE REGIONAL MEDITERRANEEN POUR
L'INTERVENTION D'URGENCE CONTRE LA POLLUTION MARINE ACCIDENTELLE
(REMPEC)***

Mr Ivan SAMMUT

Head of Office

Mr Chris SACCO

Finance / Administrative Assistant

Ms Mary Grace PISANI

Senior Administrative Assistant

Mr Gérard BONA-FONOLL

Administrative Assistant

ANNEXE II

ORDRE DU JOUR

Ouverture de la réunion

1. Adoption de l'ordre du jour
2. Cadre réglementaire international pour la prévention de la pollution par les navires
3. Vue d'ensemble de l'Annexe VI de MARPOL et du Code technique sur les NO_x
4. Application de l'Annexe VI de MARPOL
5. Défis et opportunités pour les États côtiers méditerranéens
6. Examen de la possibilité de désigner la mer Méditerranée, dans son ensemble, ECA NO_x, conformément à l'Annexe VI de MARPOL
7. Autres questions
8. Adoption des conclusions et recommandations

Clôture de la réunion

ANNEXE III**Liste des documents****DOCUMENTS DE TRAVAIL**

REMPEC/WG.62/1	Ordre du jour provisoire
REMPEC/WG.62/1/1	Ordre du jour provisoire annoté et programme provisoire
REMPEC/WG.62/6	Projet de feuille de route sur la possible désignation de la Méditerranée comme Zone de contrôle des émissions d'oxydes d'azote (ECA NO _x Med)
REMPEC/WG.62.8	Rapport de la reunion

DOCUMENTS D'INFORMATION

REMPEC/WG.62/INF.1	Liste des documents
REMPEC/WG.62/INF.2	Liste des participants
REMPEC/WG.62/INF.3	Rapport du Comité technique d'experts de l'ECA pour les NO _x (TCE NECA) du PAM
REMPEC/WG.62/INF.4	Projet final d'Étude technique et de faisabilité détaillée pour évaluer les études pertinentes existantes et en cours, et pour examiner la possible désignation de la mer Méditerranée, dans son ensemble, comme zone de contrôle des émissions d'oxydes d'azote (ECA NO _x Med) conformément à l'Annexe VI de MARPOL, y compris les impacts sanitaires et socio-économiques sur la région méditerranéenne et les différentes Parties contractantes à la Convention de Barcelone
REMPEC/WG.62/INF.5	Vers une NECA méditerranéenne : fondements contextuels et implications sectorielles pour la pêche et le tourisme

ANNEXE IV

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Les participants à la Réunion régionale d'experts sur la possible désignation de la Méditerranée, dans son ensemble, comme Zone de contrôle des émissions d'oxydes d'azote (ECA NO_x Med), conformément à l'Annexe VI de MARPOL, ci-après désignée la réunion, qui a été organisée à Lija, Malte, les 18 et 19 novembre 2025 :

- 1 **ont exprimé leur reconnaissance** pour le soutien financier assuré par le Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'Organisation maritime internationale (OMI), le Fonds d'affectation spéciale pour la Méditerranée (MTF) et la contribution volontaire du Ministère français de l'Europe et des Affaires étrangères ;
- 2 **ont salué** le travail et les contributions de l'ensemble des représentants des Parties contractantes ayant participé aux travaux du Comité technique d'experts de l'ECA pour les NO_x (TCE NECA) du PAM, sous la coordination du Secrétariat ;
- 3 **ont remercié** le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution maritime accidentelle (REMPEC), en sa qualité de Secrétariat, et ses consultants pour le travail réalisé en étroite coopération avec l'OMI et pour leurs contributions respectives à la préparation et à la bonne organisation de la réunion ;
- 4 **ont exprimé leur appréciation** aux différents intervenants et animateurs qui ont contribué aux objectifs de la réunion ;
- 5 **ont pris note** des informations fournies sur la structure et le processus décisionnel de l'OMI, ainsi que sur les rôles et les responsabilités des Administrations nationales dans la mise en œuvre et l'application effectives des instruments maritimes internationaux ;
- 6 **ont reconnu** l'importance de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL) et ses Annexes comme pierre angulaire du cadre réglementaire international au service de la prévention de la pollution provenant des navires, et ont encouragé les Parties contractantes à assurer leur mise en œuvre et leur application effectives au niveau national ;
- 7 **ont souligné** la nécessité de réguler le transport maritime au niveau mondial pour permettre la mise en œuvre effective de tout régime de contrôle (par exemple pour prévenir la pollution par les navires) et pour préserver des conditions équitables pour tous les navires ;
- 8 **ont pris bonne note** des objectifs du PICT de l'OMI et reconnu sa contribution significative en faveur du renforcement des capacités nationales et régionales pour la mise en œuvre des instruments de l'OMI ;
- 9 **ont invité** les Parties contractantes à continuer d'entretenir des échanges actifs avec l'OMI dans le cadre du PICT et d'autres initiatives de développement des capacités, et à identifier les domaines spécifiques où une assistance technique pourrait conforter les efforts nationaux ;
- 10 **ont encouragé** une coopération continue entre le REMPEC, l'OMI et les Parties contractantes autour de la promotion d'une mise en œuvre effective des conventions internationales visant à prévenir la pollution par les navires, conformément aux objectifs régionaux et internationaux ;
- 11 **ont reconnu** l'importance de l'Annexe VI de MARPOL comme instrument clé pour traiter la question des émissions atmosphériques provenant des navires, y compris pour le contrôle des oxydes de soufre (SO_x) et oxydes d'azote (NO_x), et sa pertinence pour améliorer la qualité de

l'air et protéger la santé humaine et l'environnement ;

- 12 **ont salué** l'explication détaillée des dispositions prévues par l'Annexe VI de MARPOL, en particulier celles relatives aux équivalences, notifications, inspections et certifications, ainsi que des exigences techniques clés du Code technique sur les NO_x concernant les moteurs diesel marins et la conformité aux normes d'émission ;
- 13 **ont encouragé** les Parties contractantes à poursuivre leurs efforts de ratification, de mise en œuvre et d'application de l'Annexe VI de MARPOL afin de réduire la pollution de l'air par les navires et de contribuer aux objectifs environnementaux internationaux et régionaux ;
- 14 **ont invité** le Secrétariat à continuer, sous réserve de la disponibilité des fonds, à accompagner les Parties contractantes qui en font la demande à travers une assistance technique, de la formation et des activités de renforcement des capacités visant à renforcer la conformité à l'Annexe VI de MARPOL et d'autres instruments pertinents de l'OMI ;
- 15 **ont reconnu** les rôles et responsabilités essentiels des administrations nationales dans l'application de l'Annexe VI de MARPOL, notamment des administrations des États du pavillon et du port, et encouragé les Parties contractantes à continuer de renforcer leurs cadres nationaux et leurs capacités institutionnelles à cet égard ;
- 16 **ont invité** les Parties contractantes à utiliser les lignes directrices de l'OMI et les supports de référence relatifs à l'Annexe VI de MARPOL, ainsi qu'à partager leurs expériences et meilleures pratiques afin de promouvoir une mise en œuvre uniforme dans la région ;
- 17 **ont encouragé** le Secrétariat à continuer d'aider les Parties contractantes à améliorer leur compréhension et la concrétisation des dispositions relatives à l'application de l'Annexe VI de MARPOL à travers des activités de formation, une coopération technique et la diffusion d'informations et de supports utiles ;
- 18 **ont noté avec intérêt** les tables rondes organisées sur les défis et les opportunités que l'adoption et l'application des dispositions de l'Annexe VI de MARPOL et la possible désignation d'une ECA NO_x en Méditerranée créeraient pour les États côtiers méditerranéens, notamment ;
 - .1 que les principaux défis auxquels sont confrontées les Parties contractantes à la Convention de Barcelone incluent, sans s'y limiter :
 - .1 les possibles impacts légaux, techniques et socio-économiques dans le cas où tous les États côtiers méditerranéens n'auraient pas ratifié l'Annexe VI de MARPOL au moment de soumettre à l'OMI la proposition de désignation possible de l'ECA NO_x Med ;
 - .2 la nécessité de garantir les conditions d'une concurrence loyale et d'éviter les distorsions de marché, en tenant également compte de l'entrée en vigueur éventuelle de l'ACE de l'Atlantique Nord-Est;
 - .3 les problématiques politiques, légales et techniques afférentes aux procédures de ratification ;
 - .4 la possible nécessité d'aligner la législation nationale sur l'Annexe VI de MARPOL ;
 - .5 les questions de vérification et les actions du mécanisme de contrôle, y compris les inspections, la surveillance des émissions d'oxides d'azote (NO_x) ;

.6 la nécessité d'identifier le soutien financier et la mobilisation des ressources nécessaires pour les modernisations infrastructurelles requises, notamment au niveau des flottes et des ports existants ; et

.7 le possible manque de préparation des parties prenantes en vue de la mise en œuvre d'une ECA NO_x Med ;

.2 que l'Annexe VI de MARPOL et la possible désignation d'une ECA NO_x Med créent des opportunités, y compris pour la coopération régionale, sous-régionale et bilatérale, dans l'objectif, notamment :

.1 d'établir une compréhension régionale commune des réglementations, ainsi que de veiller à leur exécution uniforme et leur application effective ;

.2 de réduire de manière significative les émissions atmosphériques et, ainsi, de préserver la santé, l'environnement et le tourisme dans la région Méditerranée ; et

.3 de développer des technologies plus propres et plus efficaces sur le plan énergétique pour les navires et dans les ports ;

- 19 **ont invité** le REMPEC, en coordination avec les partenaires régionaux et internationaux concernés, à continuer de faciliter l'échange de connaissances et de meilleures pratiques sur la mise en œuvre de l'Annexe VI de MARPOL ;
- 20 **ont reconnu** que, pour être effective, l'ECA NO_x Med devait être mise en œuvre et appliquée par l'ensemble des États côtiers méditerranéens sans exception, étant entendu qu'une application partielle en mer Méditerranée compromettrait la concrétisation des bénéfices projetés pour la santé et l'environnement, et pourrait avoir des implications, entre autres, en termes de compétitivité, et a encouragé toutes les Parties contractantes qui ne sont pas encore Parties à achever la ratification de l'Annexe VI de MARPOL avant la date de soumission de la proposition de zone de contrôle des émissions de NO_x en Méditerranée à l'OMI ;
- 21 **ont remercié** le Plan Bleu pour sa présentation de l'analyse fondée sur des enquêtes des répercussions sectorielles positives indirectes de la potentielle désignation d'une ECA NO_x méditerranéenne sur certains secteurs économiques, comme les pêcheries et le tourisme ;
- 22 **ont salué** les conclusions présentées par le Plan Bleu, comblant un manque de connaissances sur les impacts au-delà du transport maritime direct ;
- 23 **ont invité** les Parties contractantes à prendre ces conclusions en considération lors de l'évaluation des potentiels impacts et co-bénéfices associés à une ECA NO_x méditerranéenne ;
- 24 **ont remercié** le REMPEC pour avoir présenté le contexte du projet final d'Étude technique et de faisabilité, rappelant la formation et le rôle du Comité technique d'experts sur les ECA de NO_x (NECA TCE) du PAM dans la procédure d'évaluation technique et scientifique ;
- 25 **ont remercié** le REMPEC, en sa qualité de Secrétariat, et ses consultants pour le travail réalisé en coopération étroite avec l'OMI, et pour leurs contributions respectives à la préparation du projet final d'Étude technique et de faisabilité ;
- 26 **ont pris note** de la présentation par le REMPEC des critères pour la désignation d'une ECA, des politiques et technologies actuelles de contrôle des émissions de NO_x, et de la zone d'application proposée ;

- 27 **ont également pris note** des informations présentées sur les dates possibles d'entrée en vigueur, les émissions envisagées pour être soumises à un contrôle, et les populations et les environnements menacés par la pollution de l'air en région Méditerranée ;
- 28 **ont noté** également la méthodologie utilisée pour calculer les émissions de NO_x de référence, et les résultats obtenus pour les émissions actuelles du transport maritime en mer Méditerranée ainsi que les résultats des évaluations d'impact, y compris les estimations de bénéfices pour la qualité de l'air et la santé, les impacts économiques et les ratios coûts/avantages par rapport aux ECA NO_x existantes et d'autres mesures ;
- 29 **ont reconnu** que les résultats confirmaient d'importants bénéfices potentiels pour l'environnement et la santé publique découlant de la création d'une ECA NO_x Med, tout en notant la nécessité de tenir compte des implications pour le secteur maritime et les administrations nationales ;
- 30 **ont pris note** des recommandations clés et de la proposition de feuille de route pour la désignation potentielle de la mer Méditerranée, dans son ensemble, comme ECA NO_x en vertu de l'Annexe VI de MARPOL.
- 31 **ont salué et approuvé** la version finale de l'Étude technique et de faisabilité telle qu'elle figure dans le document REMPEC/WG.62/INF.4;
- 32 **ont recommandé**, compte tenu des divers défis et des capacités de renforcement diverses au sein de la région, soulignés lors de la réunion, que la date d'entrée en vigueur la plus proche possible d'une éventuelle zone de contrôle des émissions de NO_x en Méditerranée ne devrait pas être antérieure à 2032 ;
- 33 **ont accordé** avec les modifications apportées au cours des discussions, que le projet final d'Étude technique et de faisabilité, y compris la feuille de route révisée, soit transmis à la dix-septième réunion des correspondants du REMPEC pour examen et orientations supplémentaires, comme indiqué dans l'Appendice;
- 34 **ont demandé** au Secrétariat de mettre à jour le projet d'Étude technique et de faisabilité, y compris la version révisée de la feuille de route, en tenant compte des discussions et de procéder à l'édition finale et aux dernières corrections éditoriales, selon les besoins, avant sa soumission à la Dix-septième réunion des correspondants du REMPEC qui se tiendra en 2027 ;
- 35 **ont également demandé** au Secrétariat de communiquer à la Dix-septième réunion des correspondants du REMPEC les résultats de la réunion pour étude et autres recommandations.

Appendice

**Projet de feuille de route sur la possible désignation de la Méditerranée comme Zone de contrôle
des émissions d'oxydes d'azote (ECA NO_x Med)**

Projet de Feuille de route pour la désignation de l'ECA NO_x Med

Étapes	Dates	Actions
Actions régionales (2025-2027)		
Étude technique et de faisabilité	Janvier-décembre 2025	Réalisation d'une étude couvrant les critères et les procédures pour la désignation de zones de contrôle des émissions tel qu'exposé en Appendice III de l'Annexe VI de MARPOL (cette Étude) et d'un projet de Feuille de route exposant le processus aboutissant à une proposition potentielle de désignation de la mer Méditerranée.
Réunion régionale d'experts sur la possible désignation de l'ECA NO _x Med, conformément à l'Annexe VI de MARPOL	18-19 novembre 2025	Présentation des résultats de l'Étude et discussion sur la procédure de soumission pour une potentielle proposition de désigner l'ECA NO _x Med en vertu de l'Annexe VI de MARPOL.
Soumission d'un projet de proposition de l'OMI aux Correspondants du REMPEC	Avril 2027 <i>T2 2027 (à confirmer)</i>	Soumission d'une Note du Secrétariat (REMPEC), y compris le projet de soumission à l'OMI et le projet de Feuille de route, à la 17 ^e (à confirmer) réunion des correspondants du REMPEC.
Examen et prise en considération par les Correspondants du REMPEC <i>17^e (à confirmer) réunion des correspondants du REMPEC</i>	Mai 2027 <i>T2 2027 (à confirmer)</i>	Examen et prise en considération de la Note du Secrétariat (REMPEC), y compris le projet de soumission à l'OMI et le projet de Feuille de route. Discussion sur : <ul style="list-style-type: none"> • l'opportunité ou non de soumettre une proposition à l'OMI visant à désigner l'ECA NO_x Med proposée ; • le calendrier le plus approprié pour cette soumission, le cas échéant ; et • la date effective d'entrée en vigueur de l'ECA NO_x Med proposée, le cas échéant.
Soumission d'un projet de proposition à l'OMI aux Correspondants du REMPEC	Juillet 2027 (à confirmer) <i>T3 2027</i>	Soumission d'un projet de Décision de la CdP sur la proposition conjointe et coordonnée visant à désigner l'ECA NO _x Med proposée et la Feuille de route à l'OMI à la réunion des Points focaux du PAM. <i>Sous réserve d'un consensus atteint à la 17^e (à confirmer) réunion des correspondants du REMPEC.</i>

Validation de la proposition d'ECA par les Points focaux du PAM <i>Réunion des Points focaux du PAM</i>	Septembre 2027 (à confirmer) <i>T3 2027</i>	Approbation du projet de Décision de la CdP sur la proposition conjointe et coordonnée visant à désigner l'ECA NO _x Med proposée et la Feuille de route pour sa désignation à l'OMI.
Soumission du projet de proposition à l'OMI aux Parties contractantes à la Convention de Barcelone et ses Protocoles	Octobre 2027 (à confirmer) <i>T4 2027</i>	Soumission du projet de Décision de la CdP sur la proposition conjointe et coordonnée pour la désignation de l'ECA NO _x Med proposée et la Feuille de route pour sa désignation à l'OMI à la CdP 25 (à confirmer). <i>Sous réserve d'un consensus atteint à la réunion des Points focaux du PAM.</i>
Approbation de la proposition d'ECA par les Parties contractantes à la Convention de Barcelone et ses Protocoles <i>25e (à confirmer) réunion des Parties contractantes (CdP 25, à confirmer)</i>	Décembre 2027 (à confirmer) <i>T4 2027</i>	Adoption de la Décision de la CdP sur la proposition conjointe et coordonnée visant à désigner l'ECA NO _x Med proposée et la Feuille de route pour sa désignation à l'OMI.
Actions globales (au-delà de 2027)		
Soumission de la proposition à l'OMI	Automne 2028 <i>T3 2028 (à confirmer)</i>	Soumission de la proposition conjointe et coordonnée visant à désigner l'ECA NO _x Med proposée à l'OMI. Cela inclura une proposition d'amendement de l'Annexe VI de MARPOL. <i>Sous réserve d'un consensus atteint lors de la CdP 25 (à confirmer).</i>
Présentation et examen de la proposition <i>88e (à confirmer) session du Comité de la protection du milieu marin de l'OMI (MEPC 88)</i>	Hiver 2028 <i>T2 2029 (à confirmer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Présentation de la proposition conjointe et coordonnée visant à désigner l'ECA NO_x Med proposée à l'OMI, avec une proposition d'amendement de l'Annexe VI de MARPOL ; • Évaluation et approbation de ladite proposition, le cas échéant ; et • Examen et approbation d'un projet d'amendement de la règle 13 de l'Annexe VI de MARPOL relatif à la désignation de l'ECA NO_x Med proposée, le cas échéant, et formulation d'une demande au Secrétariat général de l'OMI de le diffuser conformément à l'article 16(2) de MARPOL, en vue de son adoption à la session suivante du MEPC, le cas échéant.

Diffusion du projet d'amendement de la règle 13 de l'Annexe VI de MARPOL	Été 2029 <i>T3 2029 (à confirmer)</i>	Diffusion du projet d'amendement de la règle 13 de l'Annexe VI de MARPOL relatif à la désignation de l'ECA NO _x Med par le Secrétariat général de l'OMI auprès de tous les membres de l'Organisation et de toutes les Parties, <u>au moins six mois avant son examen</u> . (Sous réserve d'un consensus atteint lors du MEPC 87 [à confirmer])
Adoption du projet d'amendement de la règle 13 de l'Annexe VI de MARPOL <i>89e (à confirmer) session du Comité de la protection du milieu marin de l'OMI (MEPC 89)</i>	Printemps 2030 <i>T3 2030 (à confirmer)</i>	<ul style="list-style-type: none"> Examen et adoption du projet d'amendement de la règle 13 de l'Annexe VI de MARPOL relatif à la désignation de l'ECA NO_x Med proposée, le cas échéant ; et Arrêt de la date d'entrée en vigueur de l'amendement de la règle 13 de l'Annexe VI de MARPOL relatif à la désignation de l'ECA NO_x Med proposée, le cas échéant, conformément à l'article 16(2)(f)(iii) de MARPOL.
Acceptation de l'amendement de la règle 13 de l'Annexe VI de MARPOL	Hiver 2031 <i>T2 2031 (à confirmer)</i>	Acceptation présumée de l'amendement de la règle 13 de l'Annexe VI de MARPOL relatif à la désignation de l'ECA NO _x Med proposée, le cas échéant. Conformément à l'article 16(2)(f)(iii) de MARPOL : <u>cette période ne doit pas être inférieure à dix mois</u> .
Entrée en vigueur de l'amendement de la règle 13 de l'Annexe VI de MARPOL	Hiver 2032 <i>T1 2032 (à confirmer)</i>	Mise en application de l'amendement de la règle 13 de l'Annexe VI de MARPOL relatif à la désignation de l'ECA NO _x Med proposée, le cas échéant. Conformément à l'article 16(2)(f)(iii) de MARPOL : <u>six mois après son acceptation</u> .
Entrée en vigueur de l'ECA NO _x Med	À confirmer <i>(au plus tôt au T1 2032)</i>	Entrée en vigueur effective de l'ECA NO _x Med, le cas échéant.


Remarques : Réunions des Parties contractantes (CdP) à la Convention de Barcelone ; Réunion des Points focaux du PNUE/PAM (Plan d'action pour la Méditerranée du Programme des Nations unies pour l'environnement)

ANNEXE V


QUESTIONNAIRE d'ÉVALUATION

Responses Overview Active

Responses

24 

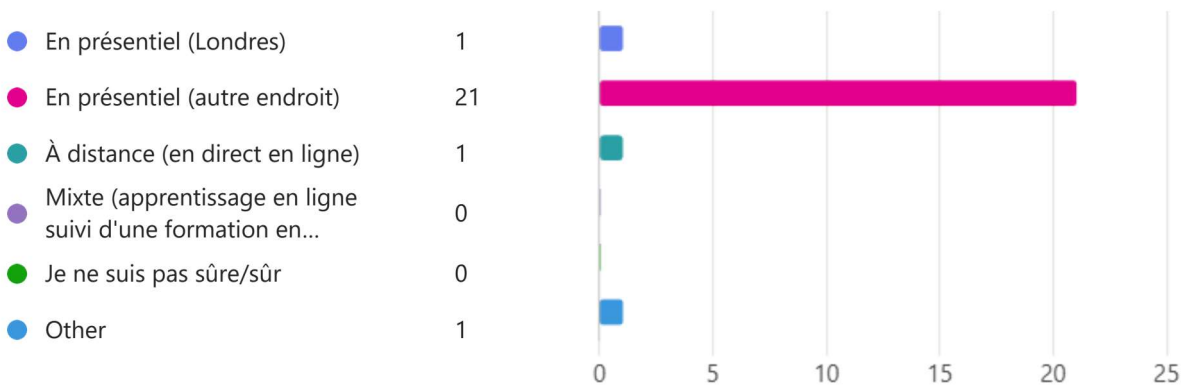
Average Time

07:28 

Duration

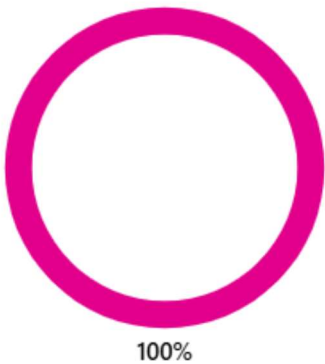
0 Days 

1. Quelles étaient les modalités de la formation/l'événement ?



2. Avez-vous rencontré des problèmes de connectivité informatique?

- Oui 0
- Non 1

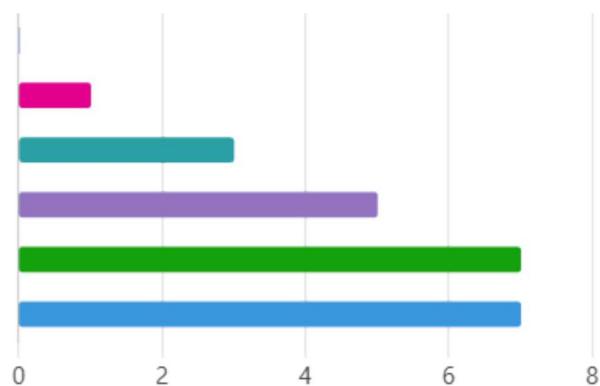


3. Parmi les éléments suivants, lesquels décrivent le mieux la cause des problèmes de connectivité rencontrés ?

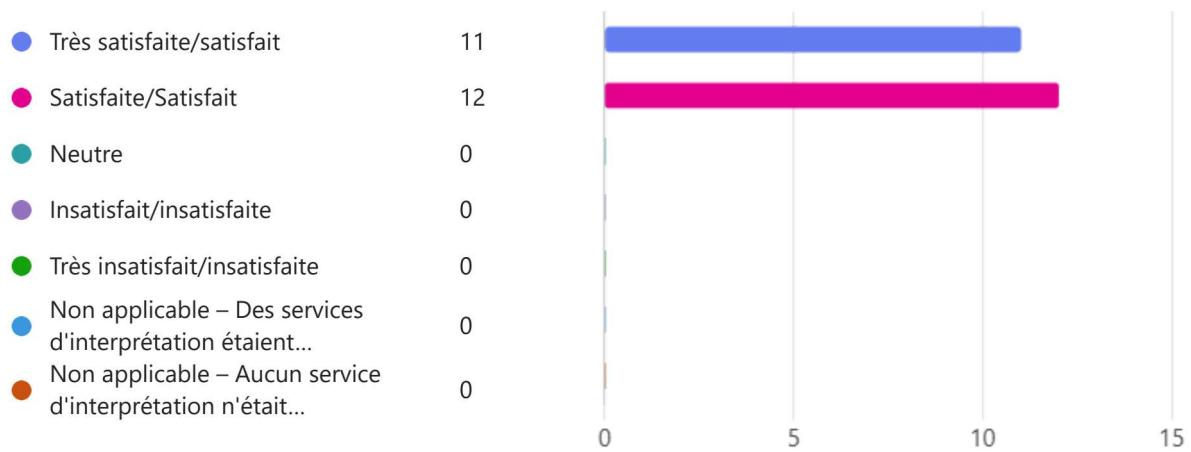
La plateforme de l'OMI a connu un dysfonctionnement	0
Réseau lent/faible du côté de l'OMI	0
Réseau lent/faible de mon côté	0
Ma bande passante est insuffisante pour gérer une charge aussi importante	0
La plateforme de l'OMI n'est pas prise en charge par les appareils dont je dispose	0
Other	0

4. Comment évalueriez-vous votre niveau de compétence dans la langue principale de la formation/de l'événement ?

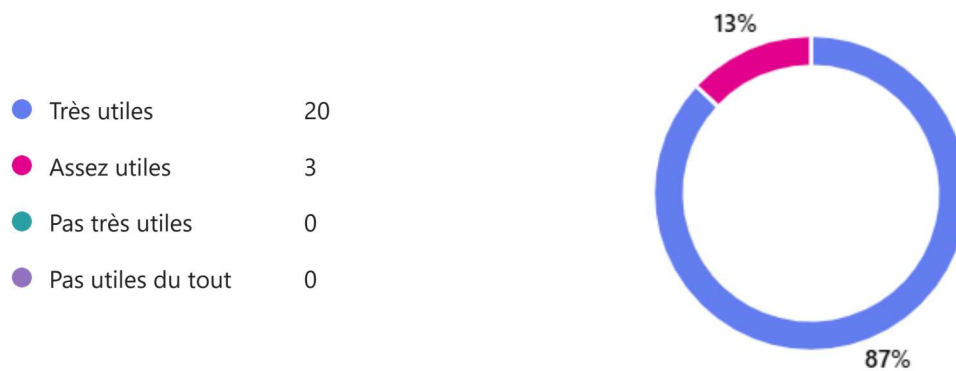
● Débutant	0
● Élémentaire	1
● Intermédiaire	3
● Intermédiaire avancé	5
● Avancé	7
● Très avancé	7



5. Décrivez votre niveau de satisfaction concernant les services d'interprétation dispensés au cours de la formation/de l'événement



6. Décrivez dans quelle mesure les services d'interprétation vous ont été utiles afin de suivre le contenu de la formation ou de l'événement



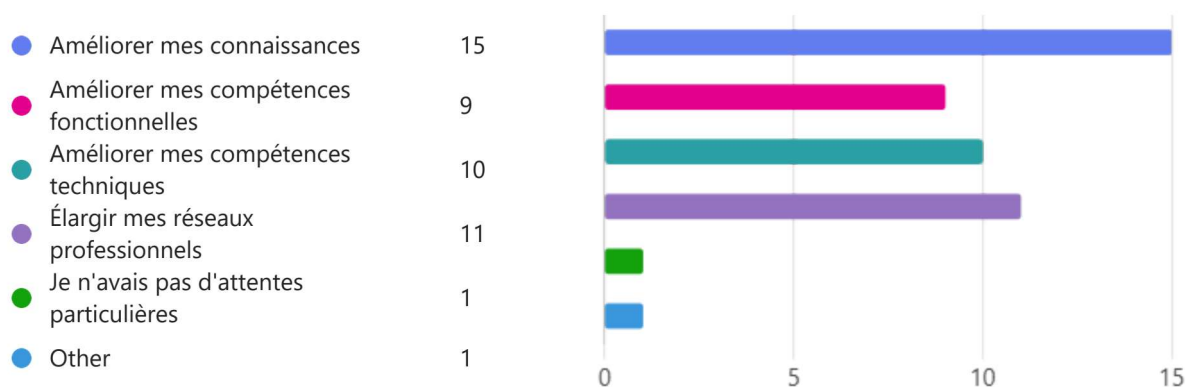
7. Souhaitez-vous ajouter des observations relatives aux services d'interprétation dispensés ?

2
Responses

Latest Responses

...

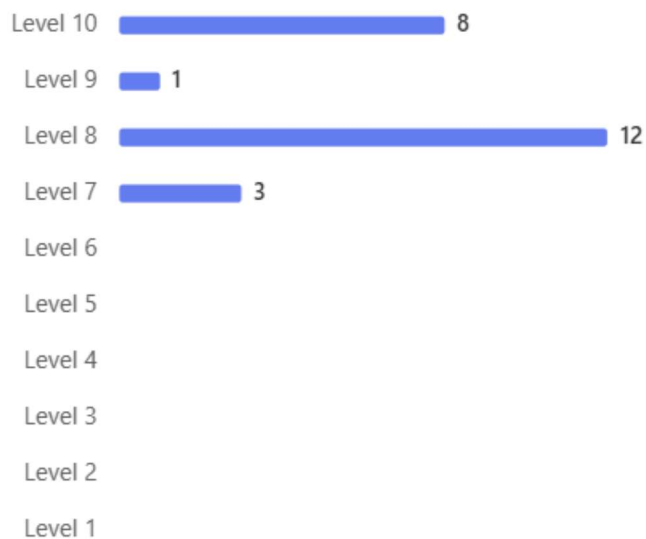
8. Avant l'événement/la formation, quels étaient vos objectifs ?



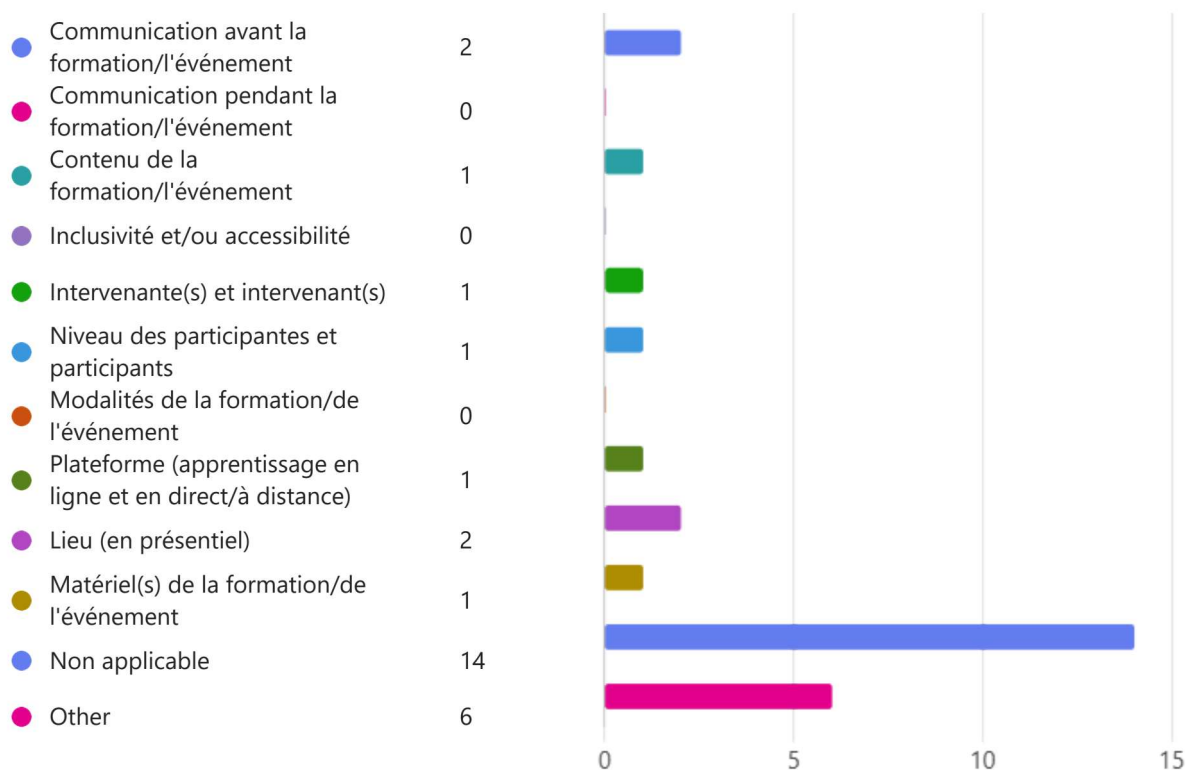
9. Après l'événement/la formation, sur une échelle de 1 à 10, où 1 signifie "Mes attentes étaient insatisfaites" et 10 "Les résultats étaient supérieurs à mes attentes", diriez-vous que vos attentes étaient....

8.58

Average Rating



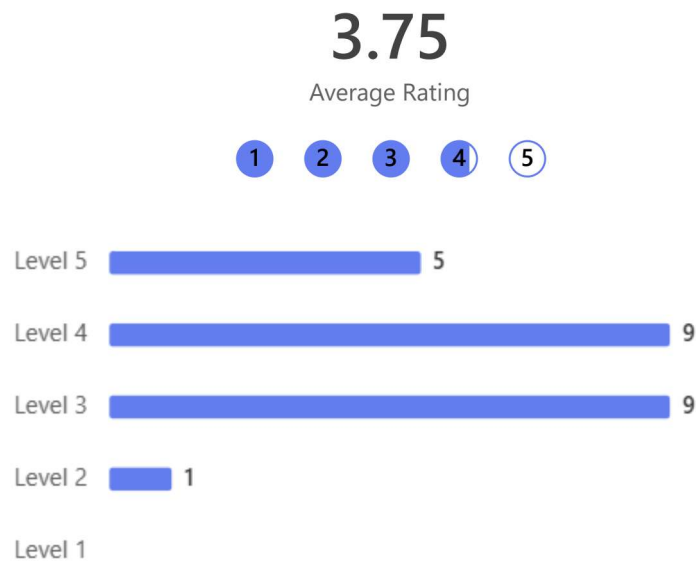
10. Parmi les éléments suivants, lesquels n'ont pas répondu à vos attentes ?



11. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie "limitées" et 5 "excellentes", comment évalueriez-vous vos **compétences** dans les domaines visés par la formation/l'événement ?



12. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie "limitées" et 5 "excellentes", comment évalueriez-vous vos **compétences** dans les domaines visés par la formation/l'événement ?



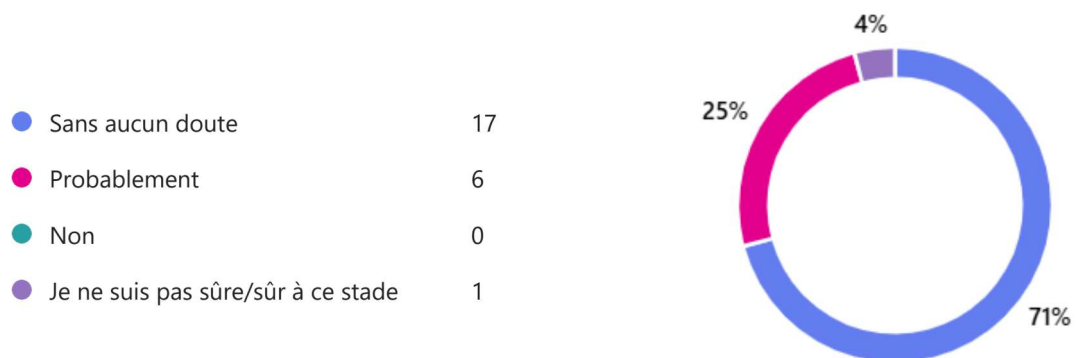
13. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie "limitées" et 5 "excellentes", comment évalueriez-vous vos **connaissances** dans les domaines visés par la formation/l'événement ?



14. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie "limitées" et 5 "excellentes", comment évalueriez-vous vos **compétences** dans les domaines visés par la formation/l'événement ?

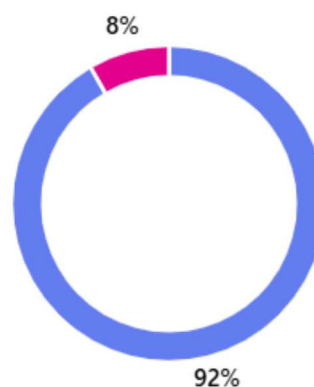


15. Les connaissances et/ou compétences acquises dans le cadre de cette formation/de cet événement vous aideront-elles dans l'exercice de vos fonctions ?



16. Serez-vous en mesure d'appliquer dans votre travail ce que vous avez appris ?

● Sans aucun doute	22
● Probablement	2
● Probablement pas	0
● Certainement pas	0
● Je ne suis pas sûre/sûr à ce stade	0

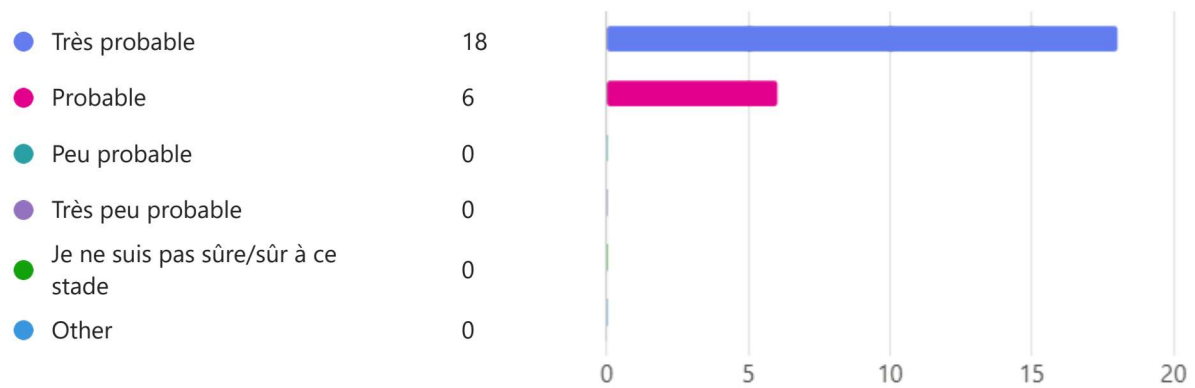


17. Quels sont les facteurs qui pourraient vous empêcher d'appliquer dans votre travail ce que vous avez appris ?

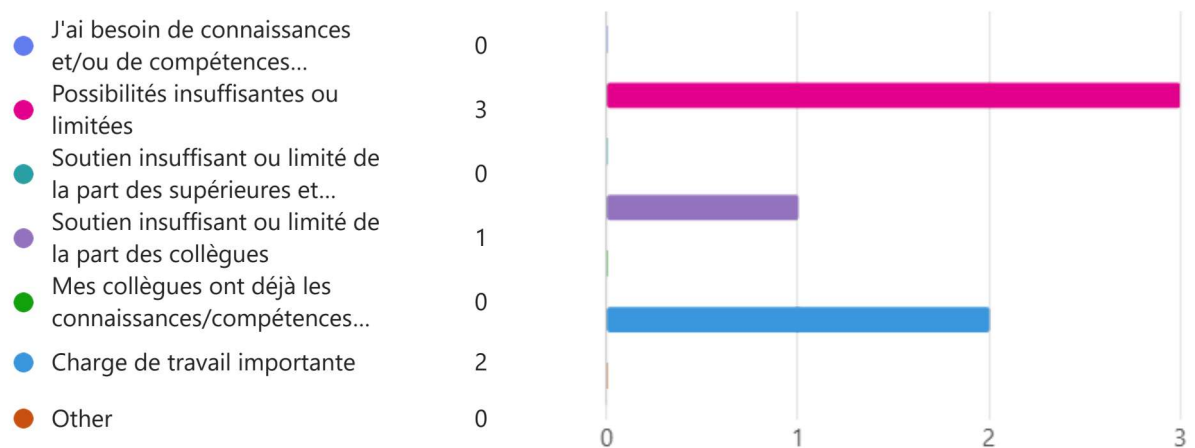
● J'ai besoin de connaissances et/ou de compétences...	1
● Ressources insuffisantes ou limitées	1
● Possibilités insuffisantes ou limitées	0
● Soutien insuffisant ou limité de la part des supérieures et...	0
● Soutien insuffisant ou limité de la part des collègues	0
● Le contenu n'était pas lié à mes responsabilités professionnelles	0
● Other	0



18. Est-il probable que vous transfériez les connaissances et/ou compétences acquises à vos collègues d e travail?



19. Quels sont les facteurs qui pourraient vous en empêcher ?



20. Veuillez indiquer si vous êtes d'accord ou non avec les affirmations ci-après concernant le **contenu** de la formation/de l'événement

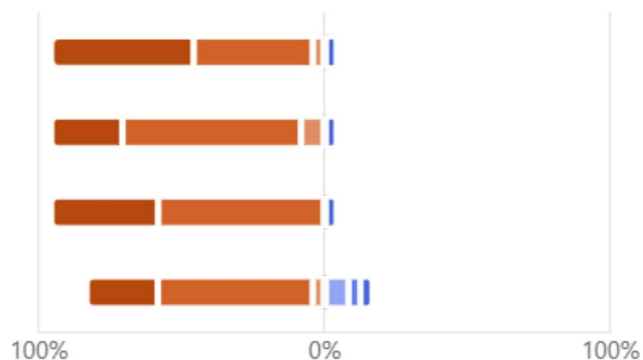
● Entièrement d'accord ● D'accord ● Plutôt d'accord ● Plutôt pas d'accord ● Pas d'accord
● Pas du tout d'accord

Le contenu était pertinent eu égard aux priorités de mon administration

Le contenu abordait des défis et besoins spécifiques auxquels j'ai été confronté/e dans mon travail

Le contenu était adapté au public

La durée était adaptée au contenu traité



21. Veuillez indiquer si vous êtes d'accord ou non avec les affirmations ci-après concernant les **supports** mis à disposition lors de la formation/de l'événement

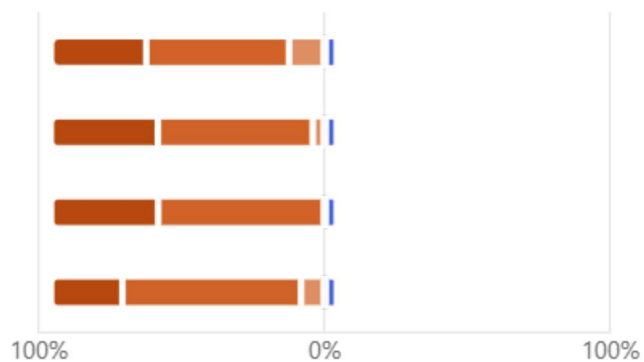
● Entièrement d'accord ● D'accord ● Plutôt d'accord ● Plutôt pas d'accord ● Pas d'accord
● Pas du tout d'accord

Les supports ont complété les séminaires de manière efficace

Les supports étaient bien conçus et structurés de manière logique

Les supports étaient complets et rigoureux sur le plan technique

Les supports étaient clairs et faciles à lire



22. Veuillez indiquer si vous êtes d'accord ou non avec les affirmations ci-après concernant la **structure** de la formation/de l'événement

● Entièrement d'accord ● D'accord ● Plutôt d'accord ● Plutôt pas d'accord ● Pas d'accord
● Pas du tout d'accord

La formation/l'événement était bien organisée/organisé et facile à suivre

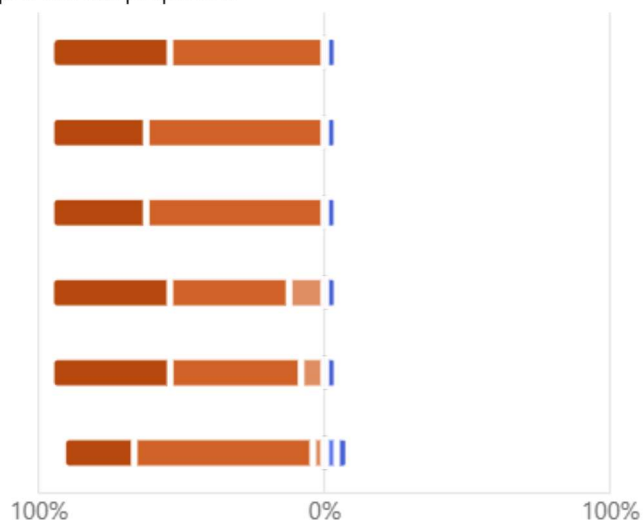
Le rythme était adapté au public

Les modalités d'exécution étaient accessibles et propices à l'apprentissage

Le lieu et/ou la plateforme étaient faciles d'accès

J'ai obtenu des possibilités de mise en réseau et de collaboration avec des collègues

Des possibilités de travaux pratiques et d'application des concepts appris ont été proposées



23. Y avait-il des conférencières/conférenciers lors de la formation/de l'événement ?



24. Veuillez indiquer si vous êtes d'accord ou non avec les affirmations suivantes concernant les **conférencières/conférenciers** de la formation/de l'événement

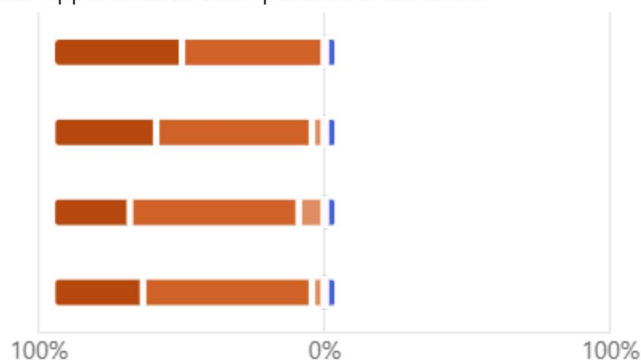
☐ Entièrement d'accord
 ☐ D'accord
 ☐ Plutôt d'accord
 ☐ Plutôt pas d'accord
 ☐ Pas d'accord
☐ Pas du tout d'accord

Les conférencières/conférenciers ont démontré au public une connaissance approfondie

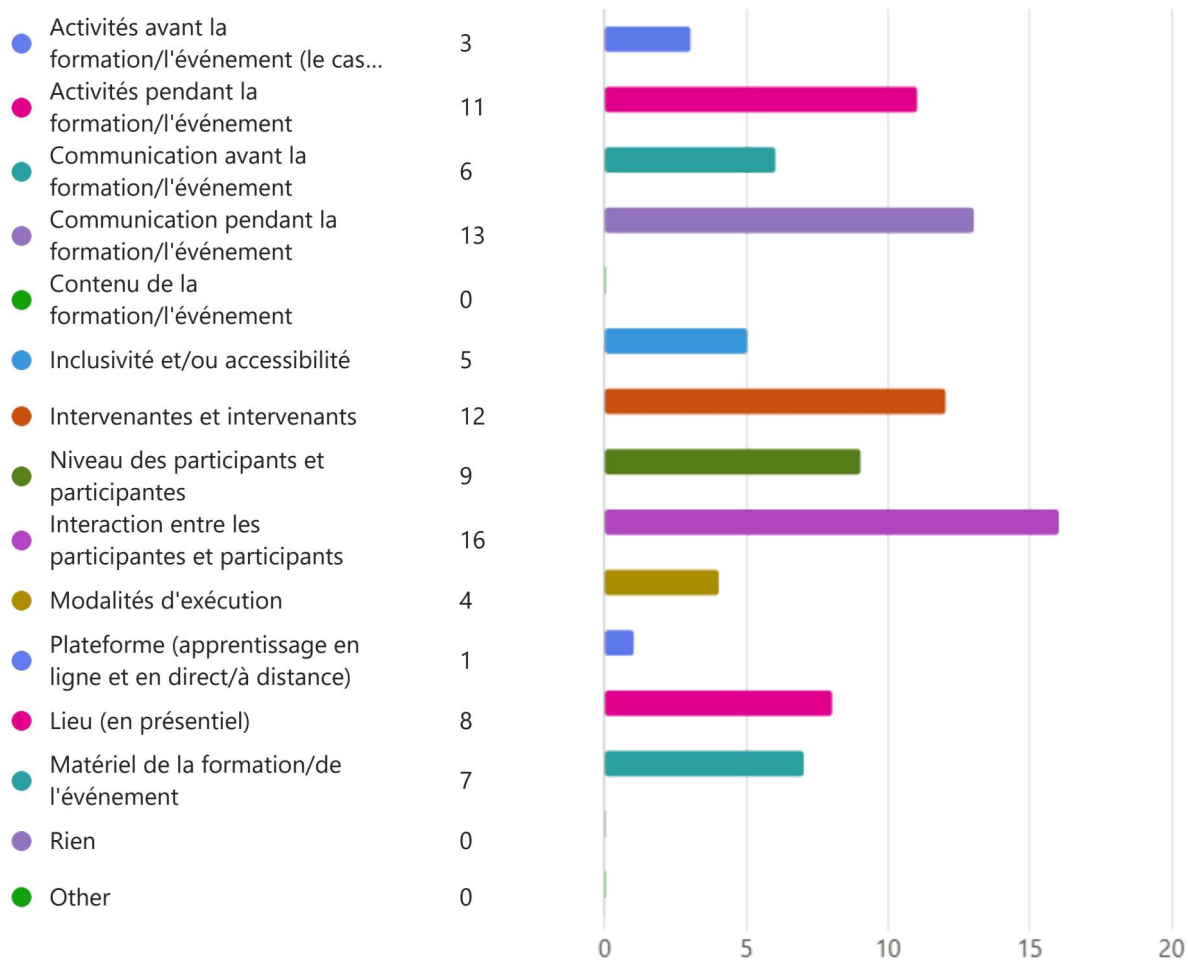
Les conférencières/conférenciers ont fait participer de manière efficace le public et facilité l'apprentissage

Les conférencières/conférenciers ont répondu de manière efficace aux questions et préoccupations soulevées par le public

Les conférencières/conférenciers ont fourni des informations en retour opportunes et utiles pendant la formation



25. Qu'avez-vous le plus apprécié ?



26. Veuillez expliquer pourquoi vous avez apprécié la formation/l'événement.

8

Responses

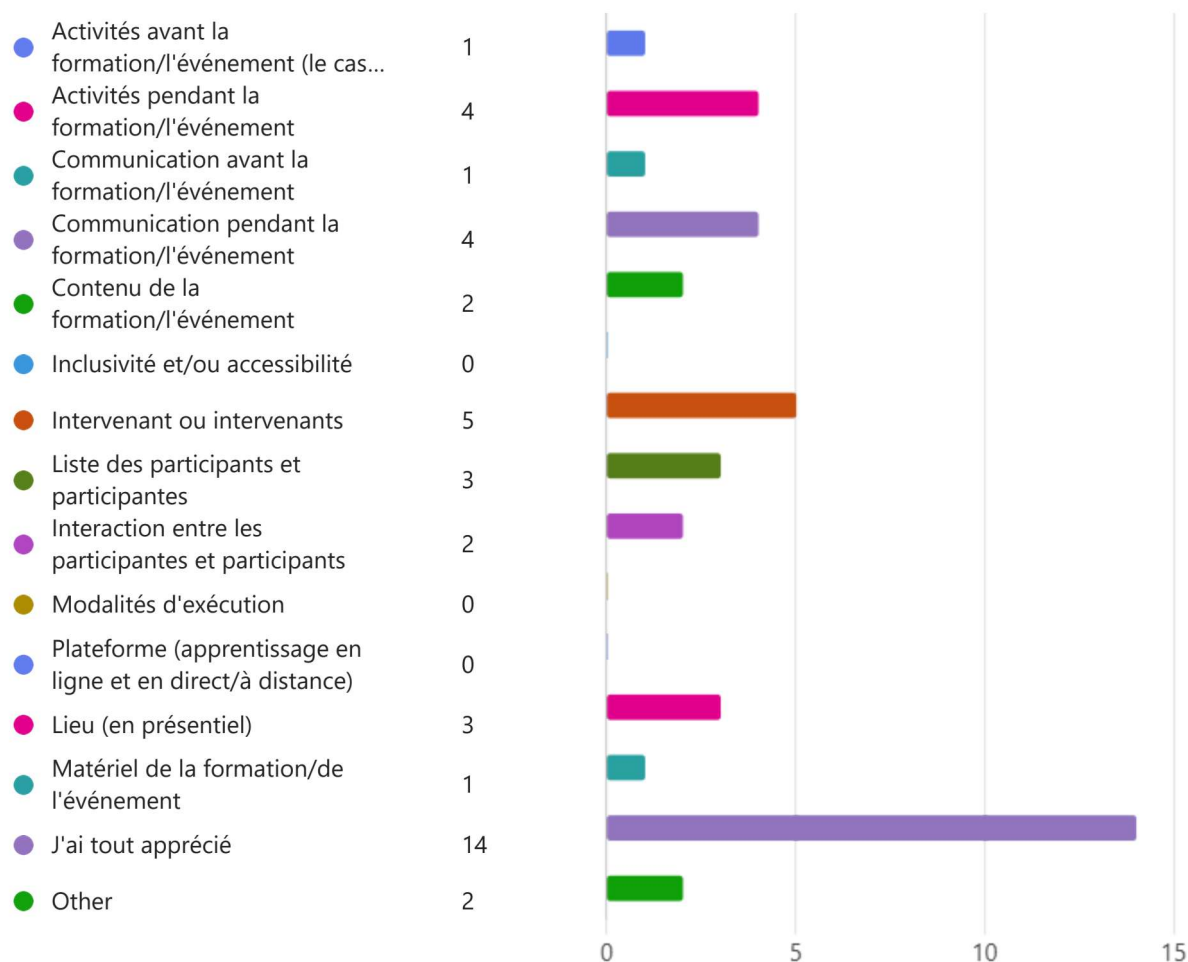
Latest Responses

...

2 respondents (25%) answered sujet for this question.

interactions téléphone accès occasion matériel collègues facilité La franchise
organisation compétences techniques **sujet** réunion régionale experts participants
confiance événement courriel expérience problèmes logistiques communication

27. Qu'avez-vous le moins apprécié ?



28. Veuillez expliquer pourquoi vous n'avez pas apprécié la formation/l'événement.

4
Responses

Latest Responses

"****"

...

29. Selon vous, comment est-il possible d'améliorer cette formation/cet événement pour en faire une expérience d'apprentissage plus efficace ?

8
Responses

Latest Responses

"***"

...

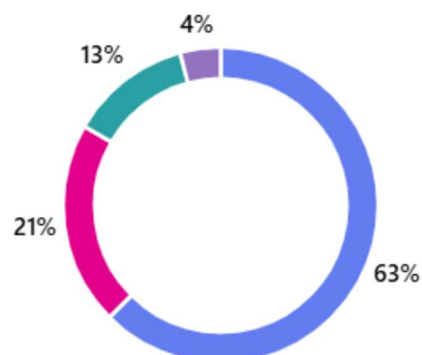
2 respondents (29%) answered cas for this question.

[Update](#)

related rules question participants
documents online QA actions éléments Meilleure visibilité MARPOL Annex
panneaux 18-19 November meeting **cas** sièges arrière several web events
exercices pratiques learning exercise feasibility study matériel régionaux trainings

30. Combien d'années d'expérience avez-vous dans le domaine visé par la formation/ l'événement ?

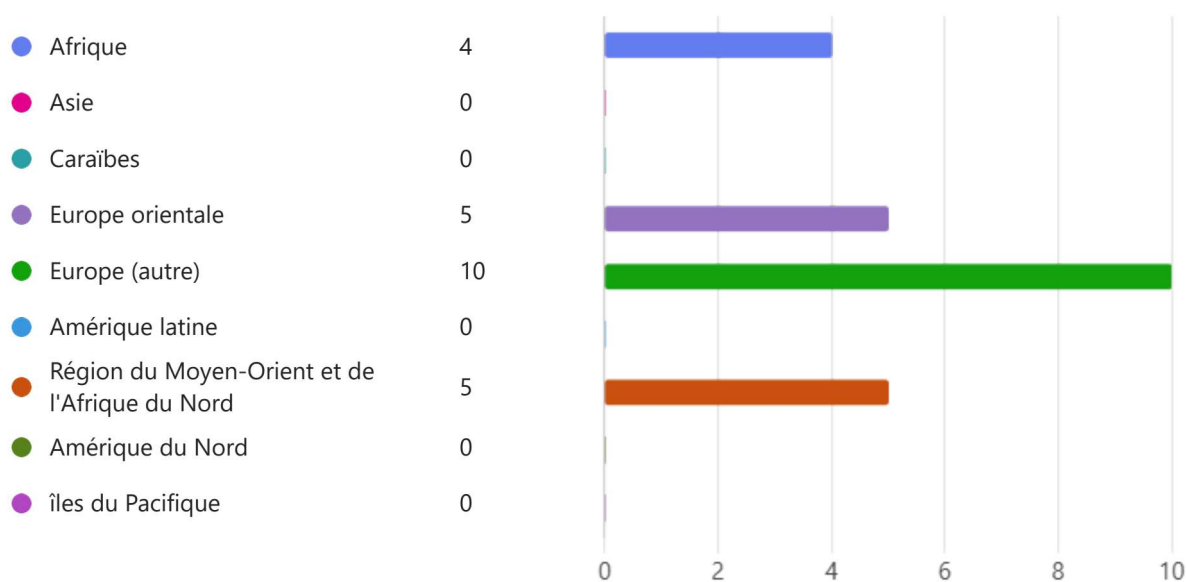
5 ou moins	15
6 à 10	5
11 à 20	3
Plus de 20	1



31. Lequel des intitulés suivants décrit le mieux votre emploi actuel ?

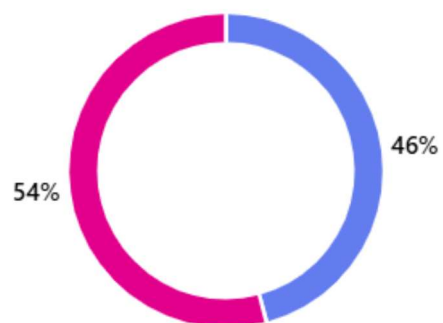


32. **Région:** Veuillez indiquer la région que vous représentez dans le cadre de cet événement.



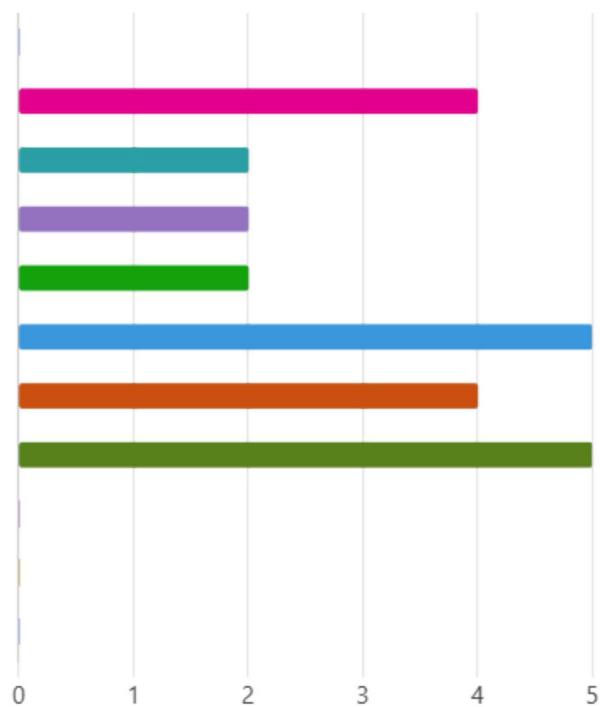
33. **Sexe:** Comment vous identifiez-vous ?

● Homme	11
● Femme	13
● Non-binaire	0
● Préfère ne pas répondre	0
● Other	0

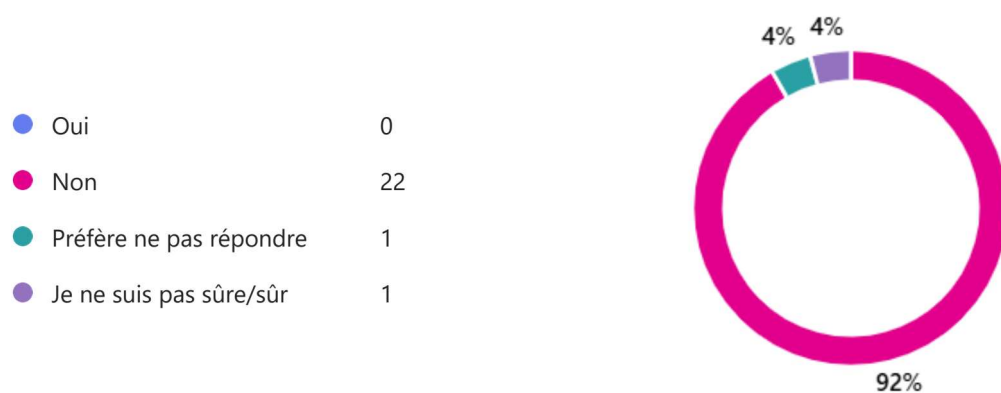


34. **Age:** Dans quel tranche d'âge vous situez-vous ?

● 18 - 24	0
● 25 - 29	4
● 30 - 34	2
● 35 - 39	2
● 40 - 44	2
● 45 - 49	5
● 50 - 54	4
● 55 - 59	5
● 60 - 64	0
● Plus de 65 ans	0
● Préfère ne pas répondre	0



35. Avez-vous un handicap qui pourrait limiter votre participation à ce type d'activité ?



36. Pour nous aider à faire en sorte que les formations/événements soient accessibles à toutes et tous à l'avenir, veuillez nous indiquer les exigences que nous devrions prendre en considération en matière d'accessibilité

0 responses submitted

0
Responses



ANNEXE VI

DÉCLARATION DE LA TUNISIE

La Tunisie, membre de l'OMI depuis 1963 est partie à la convention sur la prévention de la pollution par les navires MARPOL depuis **1980** et partie à son protocole de 1997 adoptant son annexe VI depuis **2011**.

La Tunisie, adhère aux efforts de la communauté internationale visant à établir un transport maritime propre et durable.

Cependant, comme tous les pays de la Méditerranée, il importe à la délégation de la Tunisie de souligner les efforts de gestion des exigences de la zone de contrôle des émissions d'oxydes de Soufre "**ECA Sox Med**" tenant compte des répercussions économiques et financières liées à la mise en conformité de ses navires marchands, des installations de réception portuaires disponibles et de la disponibilité des hydrocarbures appropriés.

Ces préoccupations font l'objet de grande priorité visant à contribuer à l'effort mondial de réalisation des objectifs développement durable.

ANNEXE VII

Déclarations du Liban

La délégation libanaise à la Réunion des experts régionaux sur la désignation possible de l'ECA NOx Med conformément à l'Annexe VI de MARPOL tient à saluer le travail du Secrétariat du REMPEC et à remercier l'équipe du REMPEC, les consultants et l'ensemble des membres du Comité technique d'experts de l'ECA pour les NOx du PAM pour leurs efforts dans la préparation du projet final d'Étude technique et de faisabilité concernant la possible désignation de la mer Méditerranée, dans son ensemble, comme zone de contrôle des émissions d'oxydes d'azote (ECA NOx Med) conformément à l'Annexe VI de MARPOL.

Après examen du projet final de cette étude et suite aux discussions à ce sujet lors de la Réunion des experts régionaux sur la désignation possible de l'ECA NOx Med les 18 et 19 novembre 2025, il nous est apparu que l'étude ne couvrait pas de manière exhaustive tous les pays concernés et ciblait principalement, et quasi exclusivement, les pays de l'UE, excluant quasiment les pays hors UE. Nous en concluons que les termes de référence n'ont pas été respectés et que cette étude s'est intéressée aux résultats des évaluations et analyses entreprises dans le cadre de cette étude uniquement pour les pays de l'UE, à l'exception toutefois de la section 6, sans prendre en considération les autres pays concernés de la région méditerranéenne en dehors de l'Union européenne. Cette étude ne respecte donc pas entièrement les termes de référence et l'ensemble des objectifs qui y étaient cités.

Par conséquent, nous ne pouvons pas approuver une étude qui ne couvre pas les pays en dehors de l'Union européenne, ce qui inclut le Liban, comme expliqué précédemment et dans les commentaires et observations que nous avons formulés lors de nos interventions au cours de ladite réunion.

Au vu de ce qui précède, nous tenons à exprimer nos réserves concernant l'étude, son contenu et ses résultats. Nous souhaitons aussi que la présente déclaration soit prise en compte et que nos réserves concernant l'étude et ses résultats soient intégrées au rapport de la réunion en incluant notre déclaration dans ses annexes et en faisant mention des observations et commentaires sur certaines sections de l'étude que nous détaillons dans la Déclaration (2), que nous souhaitons également voir incorporée dans les annexes au rapport de la réunion.

Déclaration (2) du Liban

La délégation libanaise à la Réunion des experts régionaux sur la désignation possible de l'ECA NOx Med conformément à l'Annexe VI de MARPOL tient à exprimer sa gratitude au REMPEC, son Secrétariat et à l'ensemble de l'équipe pour l'organisation de cette réunion d'experts importante, qui a permis aux délégations présentes de discuter de manière approfondie du projet final d'Étude technique et de faisabilité concernant la possible désignation de la mer Méditerranée, dans son ensemble, comme zone de contrôle des émissions d'oxydes d'azote (ECA NOx Med) conformément à l'Annexe VI de MARPOL et d'exprimer leurs avis sur les défis à venir dans le cadre de la mise en œuvre de cette ECA. La délégation libanaise souhaite également remercier les consultants et l'ensemble des membres du Comité technique d'experts de l'ECA pour les NOx du PAM pour leurs efforts dans la préparation du projet final d'étude.

Après examen du projet final de cette étude, nous sommes arrivés à la conclusion que la plupart de ses sections portaient sur la situation dans les pays européens et n'étudiaient pas et n'analysaient pas la situation des pays hors UE. Par conséquent, l'étude ne permet pas d'identifier les impacts réels sur les économies des pays en dehors de l'UE, ni les principaux risques ou les principales répercussions en lien avec les impacts indirects possibles de la mise en œuvre de l'ECA NOx Med sur leurs économies et leurs citoyens.

Cette étude ne dresse donc pas un portrait complet de la situation et des conditions pour tous les pays impliqués dans la désignation de la mer Méditerranée comme ECA NOx Med et des impacts d'une telle désignation sur l'ensemble des pays, ce qui signifie qu'elle n'a couvert que partiellement son champ d'application, tel que défini dans les Termes de référence techniques détaillés, sachant que le paragraphe 4 de l'Annexe au Rapport du comité technique du PAM sur l'ECA NOx (TCE NECA) intitulé Évaluation des impacts sanitaires, environnementaux (qualité de l'air) et socio-économiques sur la région méditerranéenne et les différentes PC résultant de la désignation de l'ECA NOx Med stipule :

« Le consultant procédera à une évaluation des impacts socio-économiques de la désignation de l'ECA NOx Med tant au niveau de la région méditerranéenne que des différentes PC.

Les analyses devront être menées au niveau de la région méditerranéenne dans son ensemble. Dans la mesure du possible, les analyses distingueront les impacts sur les pays ou groupes de pays présentant des spécificités différentes, notamment, mais sans s'y limiter :

.1 les pays ayant ratifié l'annexe VI de la convention MARPOL par rapport aux pays ne l'ayant pas ratifiée ;

.2 les pays qui sont membres de l'Union européenne par rapport aux pays qui ne sont pas membres de l'UE ; »

En plus de ce qui précède, on peut lire à la page 6, paragraphe 4.4 du document susmentionné, ce qui suit :

« L'évaluation supplémentaire de l'impact socio-économique comprendra :

(Point n° 2.2) « Une analyse des répercussions de l'augmentation des prix des transports sur le pouvoir d'achat des citoyens, en particulier ceux issus de milieux socio-économiques défavorisés et couvrant *a minima* les principaux paramètres économiques que sont l'emploi, le revenu et le pouvoir d'achat des consommateurs. »

Ce texte, qui relève des termes de référence de l'étude, démontre clairement la nécessité d'analyser les impacts de l'augmentation des prix des transports sur le pouvoir d'achat des citoyens, en particulier ceux affichant un statut socio-économique faible, en incluant les indicateurs économiques clés que sont l'emploi, le revenu et le pouvoir d'achat des consommateurs. Cela signifie que l'étude aurait dû couvrir l'analyse des répercussions de la hausse des prix des transports sur le pouvoir d'achat des citoyens des pays confrontés à des conditions économiques et sociales difficiles, comme c'est le cas du Liban. Malheureusement, cette partie des termes de référence de l'étude n'a pas été prise en considération.

Nous présenterons quelques exemples tirés de l'étude pour illustrer ce qui a été évoqué ci-dessus :

1^{er} exemple : Extrait du paragraphe 5.4.2 : impacts sur le transport maritime à courte distance

L'étude s'est penchée sur l'impact sur les coûts d'une liaison maritime à courte distance spécifique en Méditerranée en sélectionnant la liaison par ferry (Ro-Pax) entre Barcelone et Civitavecchia. Il convient de noter que l'étude devrait être plus complète et mieux refléter la réalité en sélectionnant deux (2) liaisons, une entre deux pays de l'UE comme c'est le cas dans l'étude, et l'autre entre deux pays non membres de l'UE ou entre un pays de l'UE et un pays non membre de l'UE du bassin méditerranéen concernés par l'étude.

De plus, l'étude va plus loin dans son analyse de l'augmentation prévue des prix en atténuant l'impact de ces coûts sur le prix des billets pour les liaisons maritimes à courte distance entre les pays de l'UE en précisant que la plupart des liaisons maritimes à courte distance vers les petites îles et les régions éloignées, en particulier dans les pays de l'UE, sont protégées par des obligations de service public (OSP) qui fixent le prix maximum et l'offre minimale de ces services (par exemple, la fréquence et la capacité minimales). Ainsi, l'impact des coûts d'exploitation supplémentaires sur la connectivité serait largement atténué par ces contrats OSP.

Cela montre là encore que l'étude s'est concentrée sur les pays de l'UE plutôt que sur l'ensemble des pays du bassin méditerranéen, qu'ils soient membres ou non de l'UE, car les pays non membres de l'UE ne bénéficient pas de cette protection offerte par les OSP.

2^e exemple : Extrait du paragraphe 5.4.3 : impacts sur le transfert modal

L'étude aborde la question du transfert modal du point de vue des pays de l'UE, sans établir un diagnostic de la situation dans les pays non membres de l'UE ni analyser cette question dans ces pays, notamment lorsqu'elle affirme ce qui suit : « Les parties prenantes interrogées ont reconnu que si le transfert modal, et en particulier du transport maritime à courte distance vers le transport routier, est un risque qui doit être surveillé de près, l'ECA NOx Med n'est pas susceptible, en elle-même, d'entraîner un report significatif vers le transport routier de manière générale. Les effets du transfert modal seraient principalement associés à des politiques climatiques et environnementales plus larges touchant le secteur du transport maritime, telles que le système d'échange de quotas d'émissions de l'Union européenne (SEQE-UE) et la directive de l'UE sur les carburants. »

3^e exemple : Extrait du paragraphe 5.4.4 : impacts sur la concurrence portuaire et le réacheminement

Dans le chapitre de l'étude intitulé « Impacts sur la concurrence portuaire et le réacheminement » (paragraphe 5.4.4), il est indiqué ce qui suit : « Les conclusions de l'analyse qualitative sont corroborées par les entretiens menés avec les parties prenantes, qui estiment que le réacheminement dû à l'ECA NOx est peu probable, car les coûts liés à la modification des voies maritimes sont élevés et la présence d'ECA existantes en Europe du Nord et dans l'Atlantique limite les possibilités de réacheminement. » Cela soulève la question ou la préoccupation de savoir si ces entretiens menés avec les parties prenantes n'ont pas exclu les parties prenantes de pays non membres de l'UE.

En outre, il est indiqué ce qui suit : « Les liaisons par ferry vers les régions isolées ou les îles ne devraient pas non plus être affectées, car elles sont souvent protégées par des obligations de service public (OSP), des subventions ou des exemptions en raison de leur caractère essentiel. »

Cette déclaration ou conclusion s'applique aux pays de l'UE et non à tous les pays concernés.

Il y a toutefois une exception à ce qui a été souligné ci-avant, avec la partie 6 portant sur les Mesures alternatives pour les sources terrestres, dans laquelle l'étude a examiné les données sur les émissions terrestres de NOx analysées par le Centre sur les inventaires et les projections des émissions (CEIP) et dont l'évaluation couvrait les pays de l'UE et les pays non membres de l'UE, en plus de l'évaluation des mesures terrestres et de leur mise en œuvre dans les pays de l'UE et les pays non membres de l'UE.

Au vu de ce qui précède, nous concluons que les termes de référence n'ont pas été respectés et que cette étude s'est intéressée aux résultats des évaluations et analyses entreprises uniquement dans les pays de l'UE sans prendre en considération les autres pays concernés de la région méditerranéenne en dehors de l'Union européenne, à l'exception toutefois de sa section 6. Elle ne respecte donc pas entièrement ses termes de référence et l'ensemble des objectifs qui y étaient cités.

En tant que délégation représentant le Liban et à la lumière des commentaires et observations que nous avons présentés ci-dessus ainsi que lors de nos interventions au cours de la réunion, nous souhaitons exprimer nos réserves concernant l'étude et son approche visant à évaluer et analyser la situation pour les pays concernés et les implications de la mise en œuvre de l'ECA NOx Med sur l'économie, le secteur maritime et l'industrie du transport maritime, ainsi que sur ses conclusions, car l'étude s'est principalement concentrée sur les pays européens et non sur l'ensemble des pays concernés, à savoir ceux qui ne font pas partie de l'UE. Par conséquent, nous sommes au regret de constater que nous nous trouvons hors du champ d'application de cette étude et que nous ne pouvons pas l'approuver.

Nous demandons à ce que la présente déclaration ainsi que celle exprimant nos réserves soient incorporées au rapport de la réunion d'experts en tant qu'annexes.

ANNEXE VIII

Déclaration de l'Égypte

1) Zone d'application

Nous réitérons l'exclusion de l'entrée nord et des zones d'attente au nord du Canal de Suez de la zone d'application de l'ECA NOx Med.

2) Date d'entrée en vigueur

L'Égypte appelle à une transition graduelle et équitable, qui tienne dûment compte des écarts économiques et techniques entre les pays du nord et du sud de la Méditerranée, de sorte qu'aucun État ne soit laissé de côté, tout en préservant la compétitivité de nos ports égyptiens et du Canal de Suez par rapport aux routes alternatives.

Nous suggérons donc d'opter pour la date d'entrée en vigueur la plus éloignée, **à savoir 2035**, pour laisser aux pays, en particulier dans le sud de la Méditerranée, mais aussi aux propriétaires de navires, suffisamment de temps pour adapter en conséquence leurs conditions et se conformer aux nouvelles exigences. Cela permet en outre un consensus au sein de l'Organisation maritime internationale sur les mesures à moyen terme relatives au Cadre Zéro émission nette (NZF).

3) Nous proposons que l'Étude technique et de faisabilité actuelle soit complétée par des travaux de recherche plus complets et spécifiques à la région, qui couvrent à égalité les pays du nord et du sud de la Méditerranée, tout en abordant les disparités existantes et en intégrant une modélisation spécifique à l'Égypte au vu de l'importance stratégique du Canal de Suez. Il est par ailleurs impératif que les difficultés et préoccupations pointées lors de **l'entretien réalisé par Ricardo avec le port d'Alexandrie** soient clairement intégrées et correctement traitées dans la version révisée de l'Étude, afin d'offrir un support plus robuste pour la prise de décisions au niveau national et de préserver la compétitivité du Canal de Suez et des ports égyptiens.

4) Nous insistons sur la nécessité critique d'un soutien financier, technique et technologique dédié, en particulier pour les pays du sud de la Méditerranée, en privilégiant clairement les activités de développement des capacités pratiques, spécialisées et en personne, plutôt qu'uniquement des webinaires à distance, afin de permettre à ces pays de respecter les obligations régionales.

5) L'Égypte gère un réseau national de surveillance de la qualité de l'air ambiant constitué de 121 stations réparties à travers le pays. Des stations dédiées à Port-Saïd et dans le Port de Damiette mesurent en continu les niveaux de dioxyde d'azote (NO₂). Les mesures récentes confirment que les concentrations de NO₂ dues à l'activité maritime sur ces sites sont conformes aux seuils de qualité de l'air ambiant fixés par l'Égypte avec la loi n°4/1994 et ses amendements, et sont généralement alignés sur les directives de l'OMS tant pour les expositions à court terme qu'annuelles. Il est donc essentiel que l'Étude de faisabilité intègre les données de mesure locales issues de ces stations de surveillance égyptiennes plutôt que de se contenter des résultats de modélisations régionales. Intégrer ces jeux de données nationales permettra d'améliorer la précision des évaluations d'exposition pour les ports du sud de la Méditerranée et offrira une image plus fidèle des conditions réelles sur le terrain.
