



20 Avril 2026

# Accélérer le déploiement du vélique dans le transport maritime

## Recommandations de Seas At Risk à la lumière d'une nouvelle analyse de la flotte mondiale

### Vue d'ensemble

Notre nouvelle étude mondiale montre que la propulsion vélique assistée peut permettre des réductions immédiates des émissions pour les navires existants, tout en diminuant la demande de carburant pour une large part de la flotte.

L'étude modélise environ **40 000 navires**, représentant près de **60 % des émissions mondiales du transport maritime**, à partir de données AIS réelles et d'une modélisation détaillée du vent.

Sa conclusion centrale est simple : **réduire la demande de carburant est essentiel pour rendre la transition vers la décarbonation réalisable, abordable et équitable.**

### Principales conclusions

- **Impact immédiat pour les navires existants** : La propulsion vélique réduit la consommation de carburant et les émissions sans attendre l'arrivée de nouveaux carburants ou d'infrastructures Nouvelles.
- **Un impact à grande échelle** : À l'horizon 2050, les réductions annuelles d'émissions équivalent au retrait de **170 millions de voitures** de la circulation pendant une année entière, ou aux émissions annuelles combinées de CO<sub>2</sub> de la **Thaïlande et des Philippines**.
- **Action précoce ciblée** : Les **16 %** de navires les plus émetteurs concentrent **50 %** du potentiel total de réduction des émissions.
- **Déploiement possible dans les dynamiques actuelles** : Un déploiement à grande échelle est réalisable dans le cadre des cycles existants de renouvellement de la flotte.
- **Bénéfice systémique** : Moins de carburant consommé = baisse de la demande + réduction de la pression sur l'approvisionnement en carburants, les infrastructures et le coût global de la transition.



## Implications pour la politique de l'OMI

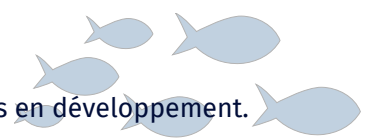
### 1. Cadre «zéro émission nette»

Le cadre de l'OMI est en cours d'élaboration autour de normes sur les carburants et de mécanismes économiques.

Dans cette architecture, **la réduction de la demande en carburant diminue directement le coût et la complexité de la transition.**

Sans mesures agissant sur la demande :

- la demande de carburant reste élevée ;
- la pression sur l'offre augmente ;
- les coûts de conformité s'accroissent ;
- l'accès aux carburants devient plus difficile, en particulier pour les pays en développement.



Le déploiement à grande échelle de la propulsion vélique réduit ces risques et soutient une trajectoire de transition plus maîtrisable. L'étude souligne que les bénéfices des solutions axées sur la réduction de la demande ne sont pas uniformes selon les types de navires et de carburants. Par exemple, dans le cas des méthaniers utilisant le gaz d'évaporation comme combustible, la propulsion vélique est plus susceptible d'influencer les performances opérationnelles que de générer des économies directes de carburant. Cela souligne l'importance d'évaluer avec attention les choix d'investissement à long terme et renforce la nécessité d'éviter d'investir dans les combustibles fossiles, y compris le GNL, et de privilégier des solutions qui réduisent la dépendance globale aux carburants ainsi que l'exposition du système aux risques liés aux combustibles.

### 2. Indicateur d'intensité carbone (CII)

Les résultats sont directement pertinents pour la révision en cours du CII.

L'efficacité énergétique reste l'une des options d'atténuation les plus immédiates et les plus rentables, mais son adoption demeure limitée en raison d'obstacles de marché et de contraintes réglementaires.

La propulsion vélique:

- **améliore directement l'intensité carbone** en réduisant la consommation de carburant ;
- **facilite la conformité** avec les exigences actuelles et futures, de plus en plus strictes, du CII ;
- **réduit les coûts d'exploitation.**

Un CII renforcé est indispensable pour obtenir des réductions d'émissions à court terme.

## Recommandations de Seas At Risk

Cadre « zéro émission nette »	Indicateur d'intensité carbone (CII)
<p><b>Refléter les réductions réelles d'émissions :</b> Les économies de carburant vérifiées doivent être pleinement prises en compte dans la performance GES des navires, afin que ceux qui déploient la propulsion vélique et d'autres mesures d'efficacité bénéficient d'une amélioration claire de leur intensité carbone.</p>	<p><b>Maintenir une approche couvrant l'ensemble du système :</b> Le CII doit continuer à refléter l'ensemble des émissions opérationnelles, et ne pas se limiter aux seules émissions « en navigation », afin de saisir toute la gamme des opportunités d'efficacité.</p>
<p><b>Donner la priorité à l'action plutôt qu'à la simple conformité :</b> <b>La réduction de la consommation de carburant doit rester plus attractive que le recours aux mécanismes de conformité, avec des unités correctrices tarifées de manière à inciter à des réductions d'émissions réelles.</b></p>	<p><b>Renforcer l'application et le respect des règles :</b> Des conséquences claires en cas de non-respect sont indispensables pour garantir que le CII génère de réelles améliorations de la performance des navires.</p>
<p><b>Limiter la dépendance excessive aux mécanismes de flexibilité :</b> L'utilisation des unités excédentaires et des mécanismes d'échange doit être encadrée afin que chaque navire conserve une incitation claire à réduire ses propres émissions.</p>	<p><b>S'attaquer aux barrières structurelles à l'efficacité :</b> Les incitations divergentes et les contraintes opérationnelles qui freinent l'adoption de mesures d'efficacité rentables doivent être levées.</p>

Marco de Cero Neto	Indicador de Intensidad de Carbono (CII)
<p><b>Reconnaître les solutions agissant sur la demande :</b> La réduction de la demande énergétique est essentielle pour atténuer les contraintes d’approvisionnement en carburant, réduire les coûts du système et permettre une transition plus gérable.</p>	<p><b>Explorer une transition vers un indicateur fondé sur l’énergie :</b> L’évolution vers une métrique basée sur l’énergie permettrait de mieux soutenir les gains d’efficacité énergétique et de compléter les futures mesures axées sur les carburants.</p>
<p><b>Orienter les revenus vers une transition juste :</b> Les revenus doivent soutenir des solutions offrant des réductions d’émissions immédiates et fiables, notamment les technologies de rétrofit, l’optimisation opérationnelle et le renforcement des capacités, avec une attention particulière portée aux PEID (SIDS) et aux PMA (LDCs).</p>	

## Conclusion

Le vélisque est une solution pratique et disponible qui permet de réduire les émissions dès aujourd’hui tout en facilitant la transition à venir.

Le défi n’est plus technologique : la question centrale est désormais de savoir si les politiques publiques peuvent permettre un déploiement à grande échelle.