

Soutien public au transport maritime : retour sur les situations européennes et australiennes

Emmanuel Guy
et
Sofiane Laribi

Chaire de recherche en transport maritime
Département des sciences de la gestion
Université du Québec à Rimouski

Réalisé pour le compte du Ministère des Transports du Québec

Novembre 2014

La présente étude a été réalisée à la demande du ministère des Transports du Québec. Elle fait partie de la programmation de recherche de la Chaire de recherche en transport maritime créée à l'Université du Québec à Rimouski avec le soutien du ministère des Transports du Québec.

Les opinions exprimées dans le présent rapport n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement les positions du ministère des Transports du Québec ou des membres du comité de lecture.

Toute référence à une loi ou à une réglementation n'est présentée qu'à titre informatif. Ces références ne peuvent en aucun cas être utilisées pour prendre des décisions ou entreprendre des actions. En ce sens, les lectrices et les lecteurs sont appelés à se référer aux textes de loi originaux pour obtenir de l'information concernant ce qui a force de loi.

Table des matières

1-INTRODUCTION	1
1.1 MÉTHODOLOGIE	1
1.1.1 Sélection des cas analysés	1
1.1.2 Grille de lecture pour les rapports étudiés	3
2-PROPOSITIONS DES ARMATEURS EUROPÉENS.....	5
2.1- ARMATEURS DE FRANCE	5
2.2- UNION ROYALE DES ARMATEURS BELGES.....	15
2.3-UK CHAMBER OF SHIPPING	22
2.4-DANISH SHIPOWNERS' ASSOCIATION.....	30
2.5-NORWEGIAN SHIPOWNERS' ASSOCIATION.....	39
2.6-SYNTHESE DES PROPOSITIONS	44
3-INITIATIVES GOUVERNEMENTALES	50
3.1-UE: PROGRAMME MARCO POLO.....	50
3.2-FRANCE: PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS D'AVENIR	62
3.3-NORVÈGE: PROGRAMME ÉCO-BONUS	69
3.4 NOUVELLE-ZÉLANDE: DÉRÈGLEMENTATION DU CABOTAGE.....	72
3.5 AUSTRALIE: RÉVISION DU RÉGIME DE CABOTAGE	75
3.6-SYNTHESE DES INITIATIVES D'AIDES FINANCIÈRES.....	79
4-ATTENTES DES EXPÉDITEURS	84
4.1-EUROPEAN SHIPPERS' COUNCIL.....	84
4.2-ASSOCIATION DES UTILISATEURS DE TRANSPORT DE FRET	91
4.3-SYNTHESE DES ATTENTES.....	98
5-CONCLUSION	100
6-BIBLIOGRAPHIE	105
ANNEXE	108

Liste des tableaux

TABLEAU 1 : ENJEUX MENTIONNÉS ET OBJECTIFS ASSIGNÉS.....	38
TABLEAU 2 : TYPES DE MESURES PRÉCONISÉES.....	39
TABLEAU 3 : QUATRE PROJETS DE TMCD SÉLECTIONNÉS EN 2010.....	45
TABLEAU 4 : POURCENTAGE DE RÉALISATION DES OBJECTIFS DU PROGRAMME.....	48
TABLEAU 5 : APERÇU COMPARATIF DES DIFFÉRENTS PROGRAMMES.....	62
TABLEAU 6 : OBJECTIFS CIBLÉS/AFFICHÉS EN FONCTION DES PROGRAMMES.....	63
TABLEAU 7: LES ENJEUX ET OBJECTIFS AFFICHÉS PAR LES EXPÉDITEURS.....	75

Liste des figures

FIGURE 1: DÉCLINAISON DU CONTENU DES RAPPORTS ÉTUDIÉS.....	8
FIGURE 2: PART MODALE INTÉRIEURE UE ENTRE 2000 ET 2010.....	47
FIGURE 3: PROJETS CONTRACTUALISÉS OU EN COURS DE CONTRACTUALISATION..	53
FIGURE 4: LIMITES DU DISPOSITIF UTILISÉ POUR « NAVIRES DU FUTUR ».....	54

LISTE DES ABRÉVIATIONS, DES SIGLES ET DES ACRONYMES

ADF	Armateurs de France
AUTF	Association des Utilisateurs de Transport de Fret
CCE	Cour des comptes européenne
CE	Commission européenne
Corican	Conseil d'orientation de la recherche et de l'innovation pour la construction et les activités navales
DSA	Danish Shipowners' Association
EACI	Executive Agency for Competitiveness and Innovation
ESC	European Shippers' Council
NSA	Norwegian Shipowners' Association
OMI	Organisation maritime internationale
PIA	Programme d'investissements d'avenir
SOLAS	Safety Of Life At Sea
TMCD	Transport maritime à courte distance
UE	Union européenne
UKCS	United Kingdom Chamber of Shipping
URAB	Union royale des armateurs belges

1-INTRODUCTION

Cette étude fait partie de la programmation de recherche de la Chaire de recherche en transport maritime à l'Université du Québec à Rimouski. Conformément à sa mission, la finalité de ce travail est d'alimenter la réflexion des parties prenantes de l'industrie maritime, principalement par rapport à l'encadrement public souhaité afin de favoriser un développement optimal du secteur. Les travaux de la Chaire sont l'occasion d'utiliser les outils et les perspectives des chercheurs pour offrir aux parties prenantes un regard différent sur leur propre secteur d'activités.

Cette étude s'inscrit dans la foulée des travaux antérieurs de la Chaire. Plus spécifiquement, elle vise à tracer le portrait de l'évolution récente des politiques publiques concernant le transport maritime en Europe et en Australasie en revisitant les cas qui avaient fourni les fondations de *l'Analyse comparative des mesures d'intervention publiques en soutien au transport maritime* publiée en 2009. Le suivi des transformations observées met ainsi en lumière les moteurs de changements dans les pratiques internationales.

1.1 MÉTHODOLOGIE

1.1.1 Sélection des cas analysés

La sélection des cas analysés dans le cadre de notre étude s'articule autour de plusieurs axes majeurs. L'objectif recherché étant de fournir au lecteur une vision large, mais précise des politiques publiques de soutien au transport maritime élaborées en Europe et en Australie. Cet état des lieux doit donc servir de trame de fond à une réflexion plus globale sur d'une part l'originalité dont peuvent faire preuve certaines propositions ou initiatives, et d'autre part sur l'éventualité de leur adaptabilité au cas québécois.

Tout d'abord, les différents cas analysés ont été sélectionnés eu égard à la disponibilité de la documentation. Un travail de recherche a été mené au niveau des principaux sites d'associations d'armateurs, d'associations de chargeurs et d'institutions gouvernementales à l'échelle nationale, régionale, voire supranationale. Ce premier travail a permis d'identifier un certain nombre d'associations et d'institutions dont les sites offraient une accessibilité aux documents, le plus souvent sous forme de rapports annuels, faisant état des positions et des grandes orientations stratégiques vis-à-vis des mutations de l'industrie maritime. Concernant les attentes des armateurs, cinq rapports d'association d'armateurs ont été passés en revue afin d'en extraire les enjeux, les objectifs et les mesures proposées. La même logique a servi pour l'analyse des rapports d'expéditeurs au nombre de deux. Les initiatives gouvernementales ont fait l'objet de trois programmes de soutien au transport maritime sous différentes formes. Ces programmes ont été répertoriés grâce aux institutions qui soutiennent leurs actions. Il peut s'agir de la Commission européenne, ou des instances gouvernementales des pays respectifs qui appliquent ces programmes.

Ensuite, dans un souci d'analyse et de comparaison entre les expériences européennes et australiennes avec le cas québécois, en termes d'attentes et de propositions des différents acteurs de l'industrie maritime, l'ensemble des cas sélectionnés se devaient d'être liés de façon directe ou indirecte aux expériences faisant écho aux orientations de la Politique de transport maritime et fluvial et de la Stratégie maritime du Gouvernement du Québec actuellement en développement. La finalité étant de s'assurer de couvrir les attentes des armateurs, les initiatives gouvernementales et les positions des expéditeurs dans une perspective de contribution aux supports d'informations nécessaires, et parfois indispensables aux décideurs et acteurs publics.

De plus, notre étude s'inscrit en droite ligne avec les travaux antérieurs portant sur les politiques publiques de soutien au transport maritime. Le retour

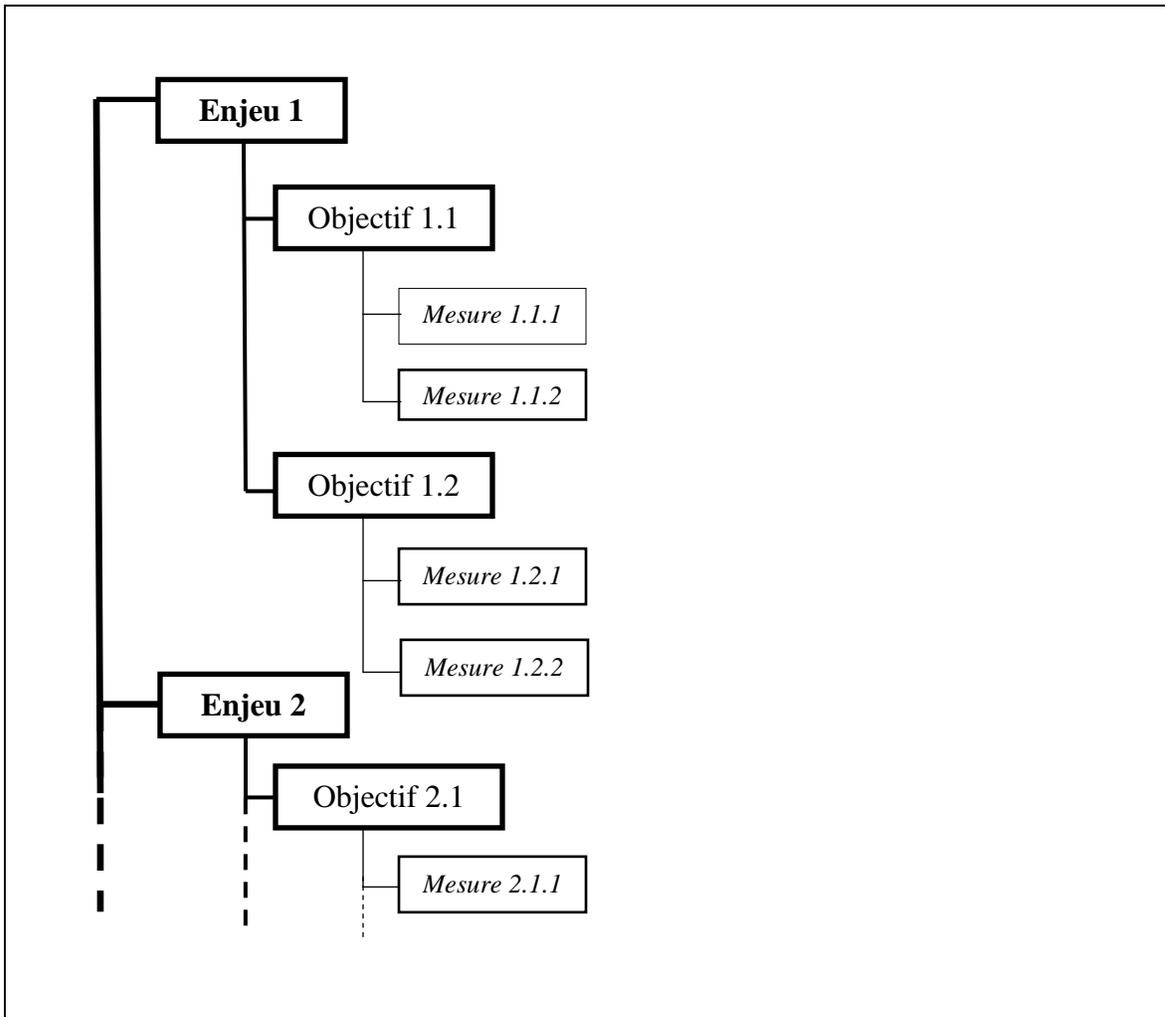
sur les cas analysés dans la première étude, nous semble important afin de poursuivre la continuité de la réflexion et d'en dégager les éléments indispensables à un travail de synthèse.

Enfin, une attention toute particulière a été accordée aux développements récents, permettant de donner une lecture actualisée aux événements étudiés et d'en déceler toutes les mutations. La présente étude étant soumise aux aléas de la conjoncture politique et économique, elle doit s'inscrire dans un cadre plus large que celui strictement sectoriel.

1.1.2 Grille de lecture pour les rapports étudiés

Sur la base des rapports d'associations d'armateurs parcourus dans le cadre de notre étude, nous avons entrepris une déclinaison entre enjeux, objectifs et mesures. Cette déclinaison devant permettre une meilleure lisibilité des rapports tout en conservant la richesse et la diversité de l'information contenue. Tout d'abord, les différents thèmes évoqués se déclinent en enjeux. En effet, dans les différents rapports d'associations d'armateurs, un certain nombre d'enjeux sont énoncés. Ces derniers concernent essentiellement quatre volets, à savoir la compétitivité, l'emploi, l'environnement et la sécurité.

Figure 1 : Déclinaison du contenu des rapports étudiés



Par la suite, ces enjeux sont à leur tour déclinés en objectifs. En effet, chaque enjeu va concentrer un certain nombre d'objectifs. Il s'agit essentiellement des objectifs qui permettent de façon directe ou indirecte de satisfaire l'enjeu initial. Enfin, les objectifs sont déclinés finalement en mesures. À chaque objectif, des mesures vont lui être assigné afin d'atteindre ce dernier. Ces mesures peuvent être de différentes natures, telles que des mesures fiscales, réglementaires ou administratives.

2-PROPOSITIONS DES ARMATEURS EUROPÉENS

2.1- ARMATEURS DE FRANCE

2.1.1-Enjeu : Compétitivité

Depuis 2005, le gouvernement français a mis en place une politique de soutien en faveur des entreprises maritimes et du pavillon français. Cette politique s'efforce d'atténuer en partie les effets de la concurrence sur la compétitivité des prix des entreprises maritimes françaises. Ainsi, Armateurs de France (ADF) s'est pleinement impliqué dans la mise en place de cette politique, car cette dernière offre au secteur maritime une stabilité donnant les bases nécessaires à un engagement sur le long terme.

En conformité aux lignes directrices (« *guidelines* ») de la Commission européenne (CE), les aides d'État au secteur maritime visent à rétablir la compétitivité des opérateurs communautaires face à leurs concurrents mondiaux. Publiées en 2004, les lignes directrices actuelles sont en cours de révision.

2.1.1.1-Objectif : Allégements fiscaux

Mesure 1 : La taxe forfaitaire au tonnage

ADF se réjouit du maintien du dispositif de la taxe forfaitaire au tonnage. Cette dernière permet aux entreprises de transport et de services maritimes d'être soumises à l'impôt sur les sociétés sur un bénéfice déterminé de manière forfaitaire par application d'un barème en fonction du tonnage net de leurs navires éligibles (voir encadré 1). En dépit de cette confirmation, ADF poursuit en

2013 ses efforts au niveau européen pour que la CE ne remette pas en cause cet outil.

La taxe forfaitaire au tonnage est actuellement opérationnelle dans tous les pays qui ont fait le choix de l'adopter. Il y a eu récemment confirmation de son renouvellement de la part de la Commission européenne.

Encadré 1 : La taxe forfaitaire au tonnage

La taxation forfaitaire au tonnage permet aux entreprises de transport maritime d'être soumises à l'impôt sur les bénéfices déterminé de façon forfaitaire. Par application d'un barème en fonction du tonnage net de leurs navires éligibles. Une des principales conditions pour prétendre à la taxe forfaitaire au tonnage est l'obligation qu'au moins 75 % du chiffre d'affaires de l'entreprise provienne de l'exploitation de ses navires.

Taux de la taxe au tonnage

Le tableau (barème) suivant récapitule les taux applicables pour le calcul de la taxe au tonnage :

Tonnage net				
0 - 1000 unités de tonnage net (NT)	1001-10000 NT	10001 - 25000 NT	25001 - 40000 NT	> 40000 NT
€ 36,50 par 100 NT	€ 31,03 par 100 NT	€ 20,08 par 100 NT	€ 12,78 par 100 NT	€ 7,30 par 100 NT

Note : Les taux applicables aux gestionnaires de navires sont fixés à 25% de ce qui précède.

Exemple de calcul de la taxe au tonnage annuelle pour un navire d'un tonnage net de 19538 unités :

$$1000 \text{ NT} : 1000/100 = 10 \times € 36,50 = € 365,00$$

$$9000 \text{ NT} : 9000/100 = 90 \times € 31,03 = € 2792,70$$

$$9500 \text{ NT} : 9500/100 = 95 \times € 20,08 = € 1907,60$$

$$38 \text{ NT} : 38/100 = 0,38 \times € 20,08 = € 7,63$$

$$\text{Taxe au tonnage annuelle à payer} = € 5072,93$$

Ce régime couvre environ 70 % de la flotte mondiale, et il est déjà en vigueur en Grèce, Pays-Bas, Norvège, Allemagne, Royaume-Uni, Danemark, Espagne, Irlande, Finlande, Portugal, Suède, Belgique et France.

Mesure 2 : Exonérations de TVA

ADF poursuit ses discussions avec l'administration fiscale dans le but de minimiser les impacts négatifs de la TVA. Ce qui est remis en question est la fiscalité excessive qui pénalise les entreprises maritimes. Par conséquent, les aménagements fiscaux proposés par l'association doivent permettre aux entreprises de transport et de services maritimes de défendre leur compétitivité. De plus, l'actuelle transposition des dispositions communautaires relatives à la TVA a fragilisé de nombreuses dispositions françaises d'exonération, parmi lesquelles celles relatives aux opérations de livraison, de réparation, de transformation, d'entretien, d'affrètement et de location impliquant les navires de commerce maritime affectés à la navigation en haute mer, et celles liées aux prestations de restauration fournies à bord de navires à passagers.

- Les exonérations de TVA touchant les opérations de livraison, de réparation, de transformation, d'entretien, d'affrètement et de location de navires de commerce affrétés à la navigation en haute mer sont en cours d'étude auprès des instances fiscales.

- Les exonérations de TVA sur les prestations de restauration fournies à bord des navires de passagers ont reçu un avis favorable.

Mesure 3 : Cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises

ADF a entrepris une série de négociations pour l'application de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE). Plusieurs mois de discussion avec les pouvoirs publics ont permis de clarifier l'application de la CVAE pour les sociétés exploitant des navires en affrètement (coque-nue ou à temps), y compris à l'étranger. Sur la même lancée, ADF espère obtenir une

atténuation des effets de la réforme sur la taxe professionnelle pour les entreprises ayant une activité à l'international.

L'application de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises exploitant des navires en affrètement coque-nue ou en affrètement à temps est désormais opérationnelle après plusieurs mois de négociation avec les pouvoirs publics.

Mesure 4 : Crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi

ADF déplore la non-application du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE) pour les entreprises de transport et de services maritimes ayant opté pour le système de taxation forfaitaire au tonnage. Le dispositif de CICE vise à redonner aux entreprises les moyens de redresser leur compétitivité et de soutenir l'emploi, d'autant plus que l'activité de transport maritime constitue l'une des activités les plus exposées à la concurrence internationale. Cette mesure aurait été bénéfique pour les armateurs liés au transport de passagers, qui emploient exclusivement des marins français tout en subissant les conséquences de la concurrence internationale.

La doléance relative à l'application du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi pour les entreprises de transport et de services maritimes, adoptant le système de taxation forfaitaire au tonnage, n'est pas encore satisfaite.

2.1.1.2-Objectif : Aides au financement et à l'investissement

Mesure 1 : Schéma de financement pour l'acquisition de navires

ADF constate que les conditions difficiles d'accès aux financements bancaires pour les entreprises maritimes rendent la situation actuelle pénalisante pour un secteur qui nécessite une flotte jeune, moderne et sûre afin de préserver une compétitivité à l'échelle internationale. Partant de ce constat, ADF a imaginé un schéma de financement alternatif des actifs incluant le recours à des émissions obligataires, dont la faisabilité est en cours d'étude. Cette proposition s'insère dans un contexte où les pouvoirs publics ont clairement indiqué leur volonté de soutenir le redressement productif de filières industrielles importantes, dont fait partie l'industrie maritime.

La faisabilité de la proposition d'un schéma de financement des actifs incluant le recours à des émissions obligataires sur le marché financier est en cours d'étude par les pouvoirs publics et les autorités de régulation financière.

2.1.2-Enjeu : Emploi maritime

La Convention du travail maritime qui vise à assurer une protection sociale universelle de tous les gens de mer est entrée en vigueur en août 2013. Elle constitue le « quatrième pilier » de la réglementation internationale du secteur maritime, en complément des conventions fondamentales de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur la sécurité.

2.1.2.1-Objectif : Révision du Code du travail

Mesure 1 : Protection sociale universelle pour les gens de mer

La protection sociale universelle pour les gens de mer a été fortement appuyée par les ADF qui ont participé aux travaux de consultation de l'administration des affaires maritimes sur la transposition en droit français de cette convention. Ainsi, en s'efforçant d'imposer des règles communes relatives aux conditions de travail, la convention du travail maritime contribue également à renforcer la sécurité de la navigation maritime.

La protection sociale universelle pour tous les gens de mer est actuellement appliquée et opérationnelle.

2.1.3-Enjeu : Environnement

Selon ADF, les armateurs sont très impliqués dans la lutte pour la réduction de l'empreinte environnementale du transport maritime. Pleinement conscients de leur impact écologique, ils souscrivent énergiquement à la gestion durable des espaces marins et des ressources marines. Ils constituent les membres actifs de la nouvelle gouvernance environnementale mise en place suite au Grenelle de la mer (volet spécifique du Grenelle de l'environnement) avec le Conseil national de la mer et des littoraux.

2.1.3.1-Objectif : Ajustements réglementaires

Mesure 1 : Réglementation sur les émissions de CO2

Dans le cadre de la mise en œuvre de la loi sur l’affichage CO2 pour toutes les prestations de transport au départ ou à l’arrivée en France, il est désormais possible, depuis octobre 2013, de mieux valoriser l’efficacité du transport maritime comparée aux autres modes de transport. ADF est favorable à la mesure proposée par la CE qui souhaite mettre en place une réglementation visant à mieux mesurer les émissions du transport maritime. De plus, ADF souhaite que l’OMI soit à la manœuvre, en qualité d’unique instance pertinente pour une industrie mondialisée. Les modalités de mise en œuvre devront en outre être précisées avec l’industrie, en privilégiant des solutions techniques et administrativement acceptables.

La nouvelle mesure réglementaire proposée par la Commission européenne qui vise à mieux mesurer les émissions de CO2 du transport maritime est en cours d’étude.

Mesure 2 : Délai pour l’application de la réduction des émissions de SOx

Dans les zones dites de contrôle des émissions de soufre, l’industrie doit appliquer dès le 1er janvier 2015 une teneur en soufre de 0,1 % (contre le 1er janvier 2020 dans les autres régions). Cette mesure ne s’applique pas seulement aux navires neufs, mais également à tous les navires existants, quels que soient leurs âges ou leurs spécificités. ADF a donc plaidé pour un délai supplémentaire en faveur des navires déjà en service en Manche et mer du Nord, sur les activités les plus exposées au risque de report modal. Ainsi, après plusieurs mois d’hésitation, le gouvernement français a suivi l’organisation professionnelle et a

demandé mi-décembre l'inscription du sujet au Conseil des ministres européens des Transports de fin d'année. Lors du Conseil, les ministres ont approuvé la proposition de la France de créer un groupe de travail dédié à partir de mi-janvier 2013 afin d'étudier la proposition de l'adoption d'un délai de 3 ans supplémentaires.

La proposition de l'adoption d'un délai supplémentaire de 3 ans en faveur des navires déjà en services et dont les activités sont exposées au risque de report modal est en cours d'étude par les instances européennes.

2.1.4-Enjeu : Piraterie

Confrontés à une recrudescence de la piraterie depuis 2008, les armateurs ont adapté leurs pratiques. Ils ont ainsi imposé des règles opérationnelles, dites de « bonnes pratiques » (« *Best Management Practices* ») comprenant les aspects : d'autoprotection, de signalisation et du recours à une navigation à vitesse plus élevée dans les zones à risques. Définies par l'industrie maritime, ces règles ont été validées par l'OMI.

2.1.4.1-Objectif : Déploiements sécuritaires

Mesure 1 : Renforcement des mesures de protection des équipages

ADF plaide pour un renforcement de la réglementation relative à la protection des équipages lors des traversées de zones à risques. Les armateurs français ont sollicité une protection de l'État, au nom d'une conception régalienne de la force. Ils préconisent une protection de leurs équipages et de leurs navires par les équipes de protection embarquées (EPE) que fournit la marine nationale.

Malheureusement, un tiers des demandes de protection transmises par les armateurs ne sont pas satisfaites, du fait notamment des délais de préavis demandés par les forces armées. Par ailleurs, les armateurs prévoient de faire appel au secteur privé de la protection dans les cas où l'intervention des EPE n'est pas prévue. Étant donné que les attentes sur ce point semblent être identifiées, les armateurs attendent désormais d'être davantage associés aux travaux législatifs du gouvernement pour la mise en œuvre de ces dispositions.

La doléance des armateurs de disposer d'une équipe de protection embarquée fournie par la marine nationale lors de la traversée des zones à risques, n'a pu être satisfaite que partiellement en raison des procédures administratives préalablement requises.

À retenir- Armateurs de France

- Les mesures déjà opérationnelles :

- La taxe forfaitaire au tonnage
- La cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises
- La protection sociale universelle pour les gens de mer

- Les mesures en cours d'étude :

- Certaines formes d'exonérations de TVA
- Amélioration de l'évaluation des émissions de CO2
- La protection des équipages à bord

- Les mesures sans réponse pour l'instant :

- La proposition du schéma de financement pour l'acquisition de navire
- Le délai supplémentaire pour l'application de la directive « soufre »

2.2- UNION ROYALE DES ARMATEURS BELGES

2.2.1-Enjeu: Compétitivité

L'encadrement européen actuel des aides d'État au transport maritime constitue le cadre au sein duquel les États membres de l'UE peuvent élaborer des mesures en faveur de la compétitivité de leur flotte marchande nationale face à la concurrence mondiale. Grâce à l'introduction de mesures fiscales bien réfléchies, notamment la taxe au tonnage dans le cadre de la politique maritime belge, la flotte marchande a pu retourner sous le pavillon belge.

2.2.1.1-Objectif : Maintien des aides publiques

Mesure 1: Prorogation de l'encadrement des aides d'État

En février 2012, la CE a lancé une consultation publique sur la révision de l'encadrement européen actuel des aides d'État au transport maritime. En mai 2012, l'Union royale des armateurs belges (URAB) y a répondu tout en précisant la signification économique, en termes de valeur ajoutée et d'emploi, du cluster maritime belge. L'URAB estime qu'il est essentiel de proroger l'encadrement européen et de le clarifier pour éviter les différences d'application.

La prorogation de l'encadrement européen des aides d'État au transport maritime a été satisfaite.

2.2.1.2-Objectif : Allégements des démarches administratives

Mesure 1 : Simplification des procédures douanières maritimes

Le projet pilote « *Blue Belt* » relatif à la simplification des procédures douanières a reçu une évaluation favorable de la part de la CE. En effet, le 7 juin 2012, les ministres des Transports ont décidé de l'application du concept « *Blue Belt* ». De plus, la CE a l'intention de publier en juin/juillet 2013, un paquet « *Blue Belt* » simplifiant les procédures douanières pour la navigation en précisant une série de mesures législatives. Ainsi, l'URAB approuve la nouvelle initiative et compte grâce au futur paquet « *Blue Belt* » sur une simplification des procédures douanières maritimes, sans compromettre les acquis positifs de la présente procédure simplifiée, fondée sur le manifeste.

Le projet « Blue Belt » relatif à la simplification des procédures douanières pour la navigation a reçu un avis favorable de la part de la Commission européenne.

2.2.2-Enjeu : Emploi maritime

Les conditions de travail des gens de mer demeurent parmi les préoccupations majeures auprès des armateurs belges, qui ne ménagent pas leurs efforts afin d'améliorer et d'alléger ces dernières.

2.2.2.1-Objectif : Modifications de la Loi du travail

Mesure 1 : Modifications de la Loi sur les contrats de travail

L'URAB souhaite que des modifications soient apportées à la loi du 3 juin sur les contrats d'engagement maritime à bord de navires de mer, elle estime que cette loi nécessite des adaptations pour mieux répondre aux exigences de la Convention sur le travail maritime. Ainsi, les armateurs belges jugent opportun de procéder à quelques modifications pour ajuster la loi aux pratiques mondiales régissant l'emploi des marins. Cette proposition a donc été transmise au ministère du Travail par l'Union.

La proposition sur des modifications à apporter à la loi sur les contrats d'engagement maritime à bord des navires est actuellement en cours d'étude par les pouvoirs publics.

2.2.3-Enjeu : Environnement

La CE poursuit ses efforts pour réaliser un réseau d'infrastructures de transport plus efficient par le biais d'aides à l'investissement dans les projets touchant à l'infrastructure de transport. De plus, l'URAB accueille favorablement les efforts de la CE appuyant les investissements dans l'infrastructure permettant l'approvisionnement en gaz naturel liquéfié (GNL) et l'alimentation électrique à partir du quai, afin de stimuler l'adoption du GNL en tant que carburant, et souhaite voir le champ d'application des aides étendu aux navires.

2.2.3.1-Objectif : Réduction des émissions de soufre

Mesure 1 : Délai pour l'application de la réglementation sur le soufre

En 2012, l'URAB a engagé beaucoup d'efforts pour faire assouplir la mise en œuvre de la limite de 0,1 % de soufre en 2015. L'accent était mis sur l'obtention d'un bref sursis de l'entrée en vigueur de la limite de 0,1 % de soufre pour tous les navires opérant dans des zones d'émissions contrôlées. L'union a plaidé pour l'introduction de mesures transitoires en faveur des navires justifiant de grandes difficultés pour se conformer à la limite imposée. Ainsi, la nouvelle directive SOx contient un article qui offre la possibilité d'obtenir une dérogation, mais la CE et ses États membres ne sont pas disposés à élaborer davantage les mesures transitoires.

La demande d'un sursis pour l'application de la réglementation sur les émissions de soufre par les navires opérant dans des zones d'émissions contrôlées a été satisfaite par la Commission européenne.

2.2.3.2-Objectif : Subventions aux pratiques environnementales

Mesure 1 : Demande de subventions pour les armateurs exploitant des navires au GNL

Bien que le GNL ne représente pas une solution à court terme du fait de ses limitations et de son coût excessif, l'URAB est convaincue qu'il s'agit du carburant maritime de l'avenir et continue à œuvrer pour ouvrir la voie à son développement. En 2012, l'union a essayé d'obtenir des subventions pour les armateurs désireux de faire naviguer leurs navires au GNL. Des entretiens avec divers départements de la CE responsables du soutien au transport, dont le secrétariat du réseau transeuropéen de transport (TEN-T) et Marco Polo ont

révélé que le cadre existant ne permet pas d'obtenir des subventions pour les navires.

La demande effectuée auprès de différentes instances européennes pour l'obtention de subventions pour les armateurs exploitant des navires au GNL n'a pas abouti.

2.2.3.3-Objectif : Encadrer le démantèlement des navires

Mesure 1 : Une taxe portuaire pour alimenter un fonds de recyclage européen

La Commission de protection de l'environnement du Parlement européen a approuvé, le 26 mars 2013, une proposition de règlement relative au démantèlement des navires. Cette proposition reprend beaucoup d'amendements controversés, auxquels l'URAB est opposée, plus particulièrement la création d'un fonds de recyclage européen. Pour alimenter ce fonds, tous les navires visitant un port européen seraient tenus de payer une taxe portuaire (à chaque visite). Or, l'URAB estime que cette proposition entraînerait des conséquences financières directes pour les armateurs, sans oublier la charge administrative qui accompagnerait un tel fonds. Mais, le Parlement européen en séance plénière, a rejeté la susdite proposition.

La demande de retirer la proposition consistant à taxer tous les navires visitant un port européen afin d'alimenter un fonds de recyclage européen a été satisfaite.

2.2.4-Enjeu : Piraterie

La menace d'actes de piraterie oblige les armateurs à s'inquiéter sur les risques encourus lors de la traversée de zones de piraterie notoires par des navires non protégés. La pression qu'exercent les équipages, les assureurs et les affréteurs sur les armateurs pour faire appel malgré tout, dans certaines conditions, à des services de sécurité privés se fait de plus en plus pressante.

2.2.4.1-Objectif : Déploiements sécuritaires

Mesure 1 : Gardiennage armé privé

La promulgation de la loi portant sur la lutte contre la piraterie maritime et qui permet le déploiement de services de sécurité privés à bord de navires battant pavillon belge représente un signal positif adressé aux armateurs. L'URAB par cette démarche juge que les pouvoirs publics prennent enfin leurs responsabilités en tant que nation maritime, à l'instar d'autres pavillons européens et internationaux. Ainsi, les services de surveillance, de protection et de sécurité à bord des navires ont été intégrés au cadre législatif existant par l'addition d'un nouveau chapitre définissant la licence obligatoire et les conditions d'exécution spécifiques de l'entreprise de sécurité maritime.

La demande visant à prendre en considération le risque de piraterie et ses conséquences sur l'industrie maritime et les équipages à bord des navires, a été satisfaite par la promulgation d'une loi permettant le déploiement de service de sécurité privé à bord de navires battant pavillon belge.

À retenir-Union royale des armateurs belges

- Les mesures déjà opérationnelles :

- La prorogation de l'encadrement des aides d'État au transport maritime
 - Le projet pilote « *Blue Belt* » relatif à la simplification des procédures douanières

- La demande de retirer une taxe portuaire pour alimenter un fonds de recyclage

- La demande de gardiennage armé privé à bord des navires en zones à risque

- Les mesures en cours d'étude :

- Les modifications de la loi sur les contrats de travail

- La demande d'un délai pour l'application de la réglementation sur le soufre

- Les mesures sans réponse pour l'instant :

- La demande de subventions pour les armateurs exploitant des navires au GNL

2.3-UK CHAMBER OF SHIPPING

2.3.1-Enjeu: Compétitivité

UK Chamber of Shipping (UKCS) plaide pour une sauvegarde de la compétitivité de l'industrie maritime britannique, en particulier face à la concurrence internationale. Celle-ci doit se faire en concertation avec les différents acteurs de l'industrie et ceux des pouvoirs publics, mais également avec la collaboration des différents partenaires sociaux de l'industrie.

2.3.1.1-Objectif : Relations publiques-privées

Mesure 1: Partenariat stratégique industrie-gouvernement

UKCS estime qu'il est nécessaire de renforcer la collaboration institutionnelle entre l'industrie maritime et les différents segments et représentants gouvernementaux. L'instauration d'un partenariat stratégique entre l'ensemble de l'industrie maritime et les instances gouvernementales aurait pour but de mieux considérer et de mieux répondre aux préoccupations de l'industrie maritime. En effet, le partenariat stratégique fait suite à une campagne de relations publiques d'une année pour convaincre les députés, les ministres et autres personnalités politiques de sa valeur. Elle fournit à l'industrie de plus grandes opportunités pour apporter des changements tangibles.

Le partenariat stratégique entre l'ensemble de l'industrie maritime et les instances gouvernementales est présentement opérationnel.

2.3.1.2-Objectif : Régulation portuaire

Mesure 1 : Encadrement des conditions de libéralisation portuaire

En mai 2013, la CE a publié une proposition de nouveau règlement sur l'accès au marché et la transparence financière des ports en Europe. Cette proposition vise à poser un cadre réglementaire permettant d'améliorer la compétitivité de tous les ports de l'UE (voir encadré 2). L'initiative ne concerne pas les ports du Royaume-Uni, qui sont déjà entièrement libéralisés, mais aborde des questions plus pertinentes, telles que celle du financement public des ports européens. Cette proposition ne semble pas faire l'unanimité auprès des associations portuaires européennes et devra faire face à un long chemin législatif avant d'être approuvée. UKCS veillera à ce que le résultat final soit bénéfique pour tous les armateurs et les opérateurs britanniques.

Encadré 2 : Projet de règlement européen sur la libéralisation portuaire

L'Europe compte 1200 ports et 20 % des marchandises passent par seulement trois d'entre eux : Rotterdam, Hambourg et Anvers. Cette configuration entraîne congestion, ralentissement de la distribution et coûts supplémentaires pour les chargeurs, les transporteurs et par voie de conséquence pour les consommateurs. Pour rétablir ce déséquilibre, la Commission européenne souhaite permettre une concurrence équitable d'une part entre les prestataires des services portuaires et d'autre part entre les ports.

Les propositions de la Commission européenne

- Le gestionnaire du port doit traiter les prestations de services portuaires de façon transparente.
- Les aspects financiers entre les pouvoirs publics et le gestionnaire doivent être mentionnés dans les comptes.
- L'obligation de mettre à la disposition de la Commission européenne toutes les données relatives aux aides reçues.
- Créer des autorités de contrôle indépendantes dans chaque État ainsi qu'un comité consultatif des utilisateurs.

Les réserves émises par « European Sea Ports Organisation »

- L'organisation considère qu'il s'agit d'une intervention dans la liberté commerciale des ports et de ses autorités.
- L'organisation rejette l'ingérence de la Commission en matière de fixation des tarifs, et en particulier en ce qui concerne leurs relations avec leurs clients.
- L'organisation pense que ce règlement va accentuer le « fardeau » administratif lié aux nouvelles procédures et à la création d'un nouvel organe de contrôle.
- Par contre l'organisation portuaire voit d'un bon œil la mise en place du projet « PORTOPIA » par la Commission européenne.

PORTOPIA

« Ports Observatory for Performance Indicators Analysis »

PORTOPIA s'inscrit dans le cadre du septième programme-cadre de recherche de l'Union européenne avec un budget global de 4,2 millions €, dont 3 millions € financés par la Commission européenne.

Constitué d'une douzaine de chercheurs et d'industriels, ce groupe a pour mission de définir des outils et des indicateurs pour le suivi de la performance, de l'efficacité et de la compétitivité des ports maritimes et des ports en eaux intérieures européens.

Parmi les critères pris en compte :

- Les tendances du marché du transport maritime,
- Le respect de la politique portuaire européenne,
- Les performances socio-économiques,
- L'environnement et la sécurité,
- L'intégration dans les chaînes logistiques et l'efficacité opérationnelle,
- La gouvernance et la qualité de service perçue par les clients.

Cette démarche devrait aboutir à la création d'une structure autonome chargée de la gestion de cet instrument ou base de données en faveur de "l'amélioration des performances portuaires".

Les informations collectées serviront aussi de « *benchmark* » aux chargeurs et armements maritimes.

La proposition de la Commission européenne sur la mise en place d'un nouveau règlement concernant l'accès au marché et la transparence financière des ports en Europe est en instance d'examen.

2.3.2-Enjeu : Emploi maritime

2.3.2.1-Objectif : Supports financiers à la formation

Mesure 1 : Extension du modèle d'apprentissage aux gens de mer

Suite à de longues discussions entre UKCS et les différents ministères concernés, le modèle d'apprentissage du gouvernement a été étendu à des éléments de formation des gens de mer. Cette mesure permettra de maximiser les flux de financement qui sont présentement disponibles pour les collèges qui animent ce type de formation. L'extension du modèle d'apprentissage doit également permettre de fournir aux jeunes une formation pouvant ouvrir sur la possibilité d'entreprendre une carrière dans les métiers liés à la mer.

La doléance concernant l'extension du modèle d'apprentissage du gouvernement à la formation des gens de mer a finalement abouti.

2.3.2.2-Objectif : Formation et certification des métiers de la mer

Mesure 1 : Certification des capitaines et officiers de remorqueurs

Pour l'association britannique des propriétaires de remorqueurs, la formation et la certification ont toujours été considérées comme des éléments clefs. Ainsi, après avoir lutté pour l'initiative gouvernementale instituant une meilleure réglementation, de nouvelles voies à la certification des capitaines et des officiers de remorqueurs ont finalement été publiées. Cette certification représente la formation optimale pour un capitaine de remorqueur professionnel, avec un nouvel avenant pour le remorquage volontaire par les forces maritimes

et des agences de garde-côtes qui aidera à l'amélioration des compétences des intervenants dans les opérations de remorquage.

La demande de l'association britannique des propriétaires de remorqueurs concernant la certification des capitaines et officiers de remorqueurs a été satisfaite.

2.3.3-Enjeu: Environnement

Vu que le transport maritime est une industrie globale, UKCS aimerait donc voir l'UE travailler en étroite collaboration avec l'OMI afin de mieux soutenir les initiatives qui encouragent l'usage de pratiques environnementales à l'échelle de l'industrie tout entière. Selon l'UKCS, les directives émises par l'UE ne contribuent pas à lutter efficacement contre le changement climatique, mais contribuent davantage à fragiliser la compétitivité du transport maritime, l'une des industries les plus importantes d'Europe.

2.3.3.1-Objectif : Accentuer la collaboration entre UE et OMI

Mesure 1 : Renforcer la collaboration pour s'assurer du respect de la réglementation

UKCS exhorte les gouvernements européens à reconnaître l'importance des questions relatives à l'harmonisation de la réglementation entre l'UE et l'OMI et à y répondre de manière globale. Selon UKCS, la promotion de la durabilité et l'application des normes environnementales à l'échelle mondiale doit s'appuyer

sur ce qui a déjà été accompli, tout en assurant des conditions de concurrence équitables pour tous.

La proposition de renforcer la collaboration entre UE et OMI est en cours d'étude par les gouvernements européens.

2.3.4-Enjeu : Piraterie

Dans plusieurs régions du monde, la sécurité des gens de mer est menacée par les actes de piraterie. La lutte contre ce fléau demeure une priorité, d'autant plus que le développement économique se trouve affecté par ces troubles en mer. Ce défi exige un effort international pour assurer la stabilité du commerce et de la sécurité maritime.

2.3.4.1-Objectif : Sécurité des gens de mer

Mesure 1: Nouvelle stratégie nationale pour la sécurité maritime

Le gouvernement britannique publiera prochainement une nouvelle stratégie nationale pour la sécurité maritime, constituant ainsi un grand pas dans la reconnaissance du phénomène de piraterie. Cette stratégie appuie un objectif défendu depuis de nombreuses années par l'UKCS, à savoir créer une stratégie effective qui informera le gouvernement et lui permettra de répondre efficacement aux risques auxquels font face les gens de mer.

La nouvelle stratégie nationale pour la sécurité maritime fortement encouragée et appuyée par l'UKCS sera publiée prochainement par le gouvernement britannique.

À retenir-UK Chamber of Shipping

- Les mesures déjà opérationnelles ou satisfaites :

- L'instauration un partenariat stratégique entre l'industrie maritime et le gouvernement
- L'extension du modèle d'apprentissage aux gens de mer
- La certification des capitaines et officiers de remorqueurs
- La nouvelle stratégie nationale pour la sécurité maritime

- Les mesures en cours d'étude :

- La nouvelle réglementation portuaire européenne
- Renforcer la collaboration pour s'assurer du respect de la réglementation

2.4-DANISH SHIPOWNERS' ASSOCIATION

2.4.1-Enjeu : Compétitivité

Le maintien de la compétitivité est impératif dans une industrie aussi globale que le transport maritime. Selon « *Danish Shipowners' Association* » (DSA) cela passe par moins de charges, plus de facilité d'accès au travail qualifié et aux options de financements internationaux, et par un meilleur ajustement des niveaux de rémunération. L'ensemble de ces initiatives peut contribuer de façons différentes à stimuler l'industrie maritime. Ainsi, le gouvernement danois a mis l'accent sur plusieurs de ces défis dans son « Plan pour la Croissance » reconnaissant par là l'impact de l'industrie maritime sur l'économie et l'emploi.

2.4.1.1-Objectif : Allégements fiscaux

Mesure 1 : Réduction de l'impôt sur les sociétés

Selon DSA, une meilleure mobilité doit être permise pour les travailleurs opérant à l'intérieur de l'industrie maritime. Le plan de croissance présenté par le gouvernement danois propose une réduction de l'impôt sur les sociétés qui contribuera à attirer les investisseurs internationaux. L'industrie maritime est consciente que le niveau élevé de la fiscalité des particuliers au Danemark constitue un handicap à la fois sur le plan concurrentiel du pays et sur le plan de l'attraction de la main-d'œuvre étrangère qualifiée. DSA soutient donc activement la proposition du gouvernement de réduction de l'impôt sur les sociétés, et souhaite que d'autres initiatives favorisant l'amélioration de la compétitivité des entreprises maritimes puissent voir le jour prochainement.

La proposition du gouvernement de réduction de l'impôt sur les sociétés est en cours de traitement.

2.4.1.2-Objectif : Recherche et développement

Mesure 1 : Renforcer la collaboration publique-privée dans la recherche

L'industrie maritime participe à des projets de recherche sur de nombreux fronts, y compris, par exemple, des projets «verts» visant à développer des solutions techniques pour rendre le transport maritime encore plus économe en énergie. Dans son « Plan pour la Croissance », le gouvernement danois souligne l'importance de la collaboration étroite entre les industries maritimes, les institutions de recherche et les pouvoirs publics, afin de promouvoir la recherche et le développement. DSA est en outre représenté par un comité consultatif chargé d'examiner 35 les projets maritimes en R & D susceptibles de recevoir un soutien de fonds de réajustement de la part du gouvernement.

La doléance de voir se renforcer la collaboration entre le public et le privé dans le domaine de la recherche et développement s'est vue satisfaite.

2.4.1.3-Objectif : Allègements des démarches administratives

Mesure 1 : Assouplir les contraintes administratives

DSA poursuit ses efforts pour réduire les formalités administratives exigées aux armateurs. L'association a mis l'accent sur la solution dite « *Single Window* » afin de simplifier les formalités douanières pour les navires naviguant entre deux ports de l'UE (voir encadré 3). Car actuellement, un navire faisant escale dans six ports de l'UE sur un itinéraire fixe entre l'Asie et l'Europe doit présenter jusqu'à 80 documents signés et estampillés aux autorités des pays

concernés. Les autorités maritimes ont aussi insisté sur la rationalisation de la législation européenne et mondiale afin de réduire la contrainte administrative.

La solution « Single Window » visant à simplifier les formalités douanières pour les navires naviguant entre deux ports de l'UE, est en cours d'étude par la CE.

2.4.1.4- Objectif : Aides publiques d'État

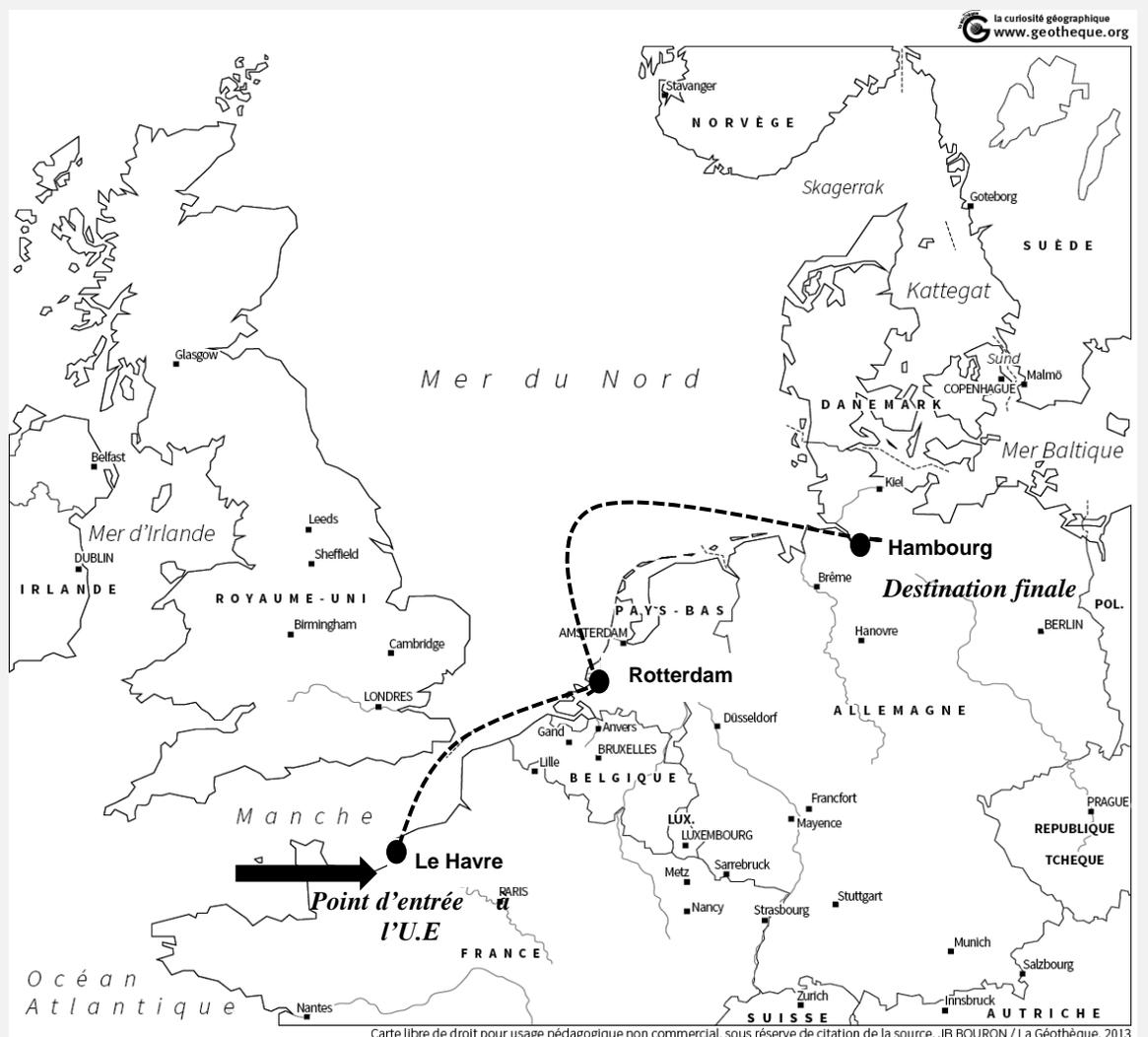
Mesure 1 : Respect des lignes directrices pour les aides d'État

En 2012, DSA a entrepris d'étroites concertations avec la Direction générale de la concurrence de la CE concernant les lignes directrices relatives aux aides d'État, dont l'un des objectifs est d'assurer des conditions de concurrence équitables pour les transporteurs maritimes danois. Une décision est toujours attendue depuis 2013, et l'association s'emploie à veiller à ce que la CE maintienne le cap en ce qui concerne le respect des lignes directrices, et leur clarification pour celles qui s'appliquent aux navires de service, aux installations de forage et à l'affrètement des navires.

La décision de la Commission européenne concernant les lignes directrices pour les aides d'État est toujours attendue.

Encadré 3: Le concept « *Single Window* »

Pour réduire les formalités administratives, l'accent est mis sur la simplification des formalités douanières. Ainsi, le concept « *Single Window* » permet à des navires naviguant entre des ports de l'Union européenne, de présenter qu'une seule fois (au point d'entrée de l'UE) l'ensemble des documents électroniques requis lorsqu'ils s'appêtent à faire escale dans plusieurs ports de l'Union.



2.4.2-Enjeu : Emploi maritime

Selon DSA, les entreprises opérant dans le secteur maritime doivent avoir accès à un bassin d'employés qualifiés. D'autant plus que les marchés pétroliers et gazières offshore connaissent une croissance rapide. Si le Danemark ne peut fournir suffisamment de candidats à l'expertise technique, de nouveaux emplois peuvent aller dans d'autres pays. Dans son « Plan pour la Croissance », le gouvernement souligne la nécessité de renforcer les programmes de formation à l'étranger.

2.4.2.1- Objectif : Qualité de la formation

Mesure 1 : Aide à l'amélioration des compétences

Le niveau des compétences est un paramètre clé de l'industrie maritime danoise, et qui lui permet de conserver un avantage concurrentiel par rapport à d'autres nations maritimes. DSA soutient donc la demande pour de nouveaux programmes qui peuvent améliorer davantage le niveau technique des stagiaires en navigation. L'association est également impliquée dans le processus d'identification des besoins en formation et dans la proposition de futurs programmes, afin que ces derniers puissent mieux répondre aux attentes de l'industrie présentement et dans les années à venir.

Les mesures d'aide à l'amélioration des compétences dans l'industrie maritime danoise sont en cours d'étude par les pouvoirs publics.

2.4.3-Enjeu : Environnement

L'association des armateurs collabore avec le ministère danois de l'Environnement afin de trouver des solutions permettant de réaliser des améliorations environnementales sans compromettre la capacité concurrentielle de l'industrie.

2.4.3.1-Objectif : Réduction des émissions de CO2

Mesure 1 : Renforcer le contrôle et la vérification des émissions de CO2

La CE a commencé à préparer la législation régissant la surveillance, notification et vérification des émissions de carbone par l'industrie du transport maritime. Ainsi, DSA reste très attentive aux évolutions réglementaires sur le dossier relatif aux émissions de CO2, d'autant plus que la CE s'apprête à légiférer le renforcement du contrôle et de la vérification des émissions de carbone par l'industrie maritime.

Les mesures visant à renforcer le contrôle et la vérification des émissions de carbone de l'industrie du transport maritime sont en instance de traitement par la CE.

2.4.3.2-Objectif : Réduction des émissions de soufre

Mesure 1 : Contrôler l'application de la réglementation sur la teneur en soufre

L'UE a adopté la directive «soufre» en mai 2012, confirmant ainsi l'exigence de l'OMI de mai 2008 qui stipulait qu'à compter de 2015, la teneur en soufre du carburant pour les navires en mer du Nord et en mer Baltique ne doit pas dépasser 0,1 %. L'UE a aussi durci les règles pour les autres eaux européennes, à compter de 2020, après cette date les navires ne pourront naviguer qu'avec du carburant de teneur en soufre de 0,5 %. De plus, le carburant à faible teneur en soufre est nettement plus cher que le carburant traditionnel, offrant par là une forte incitation à contourner la réglementation. C'est dans ce contexte que DSA travaille pour convaincre les autorités afin de renforcer les mesures d'application sous la forme de plus de contrôles de l'État dans les ports.

La proposition de renforcer le contrôle de l'application de la réglementation sur l'utilisation de carburant moins émetteur de soufre est en cours d'étude par les autorités.

2.4.3.3-Objectif : Traitement des eaux de ballast

Mesure 2 : Considérer le temps requis pour l'installation d'équipements de traitement

La convention sur les eaux de ballast pose de sérieux défis tant sur le plan économique que sur le plan technique pour le transport maritime. Cette convention reste une priorité pour l'OMI qui estime que la propagation des espèces dites envahissantes par les eaux de ballast est l'un des plus grands challenges écologiques actuels. Selon DSA, l'installation d'équipements de haute technologie pour le traitement des eaux de ballast sur les 68 000 navires de la flotte marchande mondiale n'est guère possible dans le court terme tel que l'OMI l'envisage. Ainsi, l'association pense que les changements doivent être plutôt progressifs, une fois la convention ratifiée.

La proposition de reconsidérer le temps requis pour l'installation d'équipements de haute technologie sur l'ensemble des navires pour traiter les eaux de ballast est en instance d'étude par l'OMI.

2.4.4-Enjeu : Piraterie

En tant que président du groupe de travail anti-piraterie de l'ECSA (« European Community Shipowners' Association »), l'Association des armateurs danois a mis l'accent fortement sur le problème de la piraterie, comme l'a fait l'UE d'ailleurs.

2.4.4.1-Objectif : Sécurité des gens de mer

Mesure 1 : Soutien financier aux gens de mer pris en otage

En réponse à la prise d'otages de marins danois au cours de ces dernières années, la loi danoise relative aux conditions de travail des gens de mer est sujette à modification, une étape fortement soutenue par DSA. Les modifications proposées visent à permettre à l'État danois de fournir un soutien financier en faveur de marins pris en otage. La loi interdit également aux transporteurs maritimes de résilier le contrat de travail alors que les marins sont retenus en otage.

Les modifications proposées à la loi danoise relative aux conditions de travail des gens de mer ont été satisfaites par les pouvoirs publics.

À retenir- Danish Shipowners' Association

- Les mesures déjà opérationnelles ou satisfaites :

Renforcer la collaboration publique-privée dans la recherche
Le soutien financier aux gens de mer pris en otage

- Les mesures en cours d'étude :

Réduction de l'impôt sur les sociétés
La solution « *Single Window* » pour assouplir les contraintes administratives
Faire respecter les lignes directrices pour les aides d'État
Les aides à l'amélioration des compétences dans l'industrie maritime danoise
Le renforcement du contrôle et de la vérification des émissions de CO2
Contrôler l'application de la réglementation sur la teneur en soufre
Considérer le temps requis pour l'installation d'équipements de traitement

2.5-NORWEGIAN SHIPOWNERS' ASSOCIATION

2.5.1-Enjeu : Compétitivité

Des mesures politiques ont été prises pour rendre l'industrie maritime norvégienne plus compétitive, parmi lesquelles des mesures concernant le régime d'imposition des compagnies maritimes, le régime de remboursement des gens de mer et des changements réglementaires. *Norwegian Shipowners' Association* (NSA) estime que la concurrence dans le transport maritime est très intense et, sans ces mesures que les autorités norvégiennes ont mises en place, la position maritime mondiale de la Norvège ne serait pas ce qu'elle est aujourd'hui.

2.5.1.1-Objectif : Allégements fiscaux

Mesure 1 : Supprimer l'impôt sur la fortune/richeesse (« wealth tax »)

La conception de NSA se fonde sur la conviction que la propriété privée d'actifs offre une valeur ajoutée significative à l'entreprise. Selon ces derniers, les propriétaires privés d'actifs sont importants pour le maintien d'une industrie du transport maritime forte et pour donner un nouvel élan d'innovation à l'ensemble de l'industrie maritime. L'innovation dans l'industrie maritime norvégienne est en grande partie alimentée par l'esprit d'entreprise. Cependant, le régime de taxe actuel applicable aux armateurs n'est pas compétitif. NSA propose que l'impôt sur la fortune soit supprimé afin de rendre la Norvège plus attractive pour les investisseurs étrangers.

La proposition de suppression de l'impôt sur la fortune est en cours d'étude par les pouvoirs publics.

2.5.1.2-Objectif : Recherche et développement

Mesure 1 : Accroître les fonds publics destinés à la recherche maritime

Selon NSA, l'augmentation des investissements en recherche et développement dans le secteur maritime est particulièrement rentable compte tenu de la forte dynamique d'innovation inhérente à l'industrie maritime. Il est donc nécessaire d'investir dans de nouvelles infrastructures destinées à la recherche, et d'accroître le financement du secteur public pour la recherche maritime à travers différents programmes, qui sont jugés actuellement insuffisants pour combler les ambitions de l'industrie.

La demande pour accroître les fonds du secteur public destinés à la recherche maritime est en cours de traitement par le gouvernement.

2.5.1.3-Objectif : Accès au capital

Mesure 1 : Adapter la réglementation bancaire en matière d'emprunt et de crédit

Selon NSA, l'industrie maritime est intensive en capital. Il y a donc un délai assez long entre la décision d'investissement et l'investissement réel, ce qui signifie qu'il y a une grande demande de financement à long terme. Pour les entreprises de l'industrie maritime, un secteur bancaire solide est une bonne chose. NSA appuie l'idée d'adapter la réglementation bancaire afin qu'elle puisse mieux répondre aux attentes de l'industrie. Cependant afin d'assurer une concurrence appropriée, il est important que les exigences et la mise en œuvre des règles soient aussi équitables que possible entre les pays. Le risque étant que la rareté du capital se fasse au détriment d'investissements et des projets rentables. Dans ce cas, il est nécessaire de trouver un équilibre qui rend les

banques plus robustes tout en leur permettant de prêter aux entreprises maritimes.

La proposition consistant à adapter la réglementation bancaire en matière d'emprunt aux exigences de l'industrie maritime est en cours d'étude auprès des autorités financières norvégiennes.

2.5.2-Enjeu : Emploi maritime

Les armateurs norvégiens comptent pour 80 % de tous les carnets de commandes des chantiers navals norvégiens. Pour chaque navire commandé à un chantier norvégien, généralement entre 70 et 100 sous-traitants norvégiens sont utilisés, et plus de 500 emplois directs pour l'industrie sont créés.

2.5.2.1-Objectif : Création d'emplois maritimes

Mesure 1 : Supports financiers aux entreprises exportatrices

Le crédit à l'exportation permet aux entreprises maritimes d'avoir un accès au financement des exportations. Les prêts sont accordés par l'État, afin que les clients aient des liquidités, même dans les situations où les marchés de capitaux ne fonctionnent pas. NSA attire l'attention des pouvoirs publics sur le fait que l'industrie du transport maritime a très souvent recours au financement à l'exportation. L'association se félicite aussi du fait que le financement à l'exportation et un système de garantie qui fonctionnent bien, tout en étant essentiel pour la compétitivité de l'industrie maritime et par conséquent pour l'emploi.

Le système de support financier aux entreprises de transport maritime au travers le crédit à l'exportation soutenu par les armateurs est actuellement opérationnel.

2.5.3-Enjeu : Environnement

Selon NSA, une stratégie pour l'utilisation du transport maritime doit avoir des objectifs clairs sur la nature de la cargaison qui doit être transférée de la route vers la mer. Elle doit aussi avoir une hiérarchisation claire des situations et des endroits où il est particulièrement plus efficace d'utiliser le transport maritime.

2.5.3.1-Objectif : Transfert modal (TMCD)

Mesure 1 : Stratégie pour promouvoir l'utilisation du TMCD

NSA note que trois priorités sont nécessaires pour transférer davantage de marchandises de la route vers la mer. Tout d'abord, une stratégie nationale des ports. En effet, selon NSA la Norvège manque d'une approche stratégique cohérente concernant les principaux ports et centres de fret. Il s'agit de ne plus concevoir les ports comme une interface de transport uniquement, mais comme des maillons essentiels de la chaîne de transport. Ensuite, un système de droits et de taxes plus simple. En effet, le transport maritime est soumis à la fois à des taxes et des frais de plus en plus élevés. NSA estime qu'il est nécessaire d'établir une refonte complète du système de droits et taxes du transport maritime et de renouveler la flotte de TMCD. En effet, les autorités devraient faciliter un renouvellement de la flotte plus ciblée afin de promouvoir un transport de marchandises plus efficace et respectueux de l'environnement.

La proposition d'une stratégie nationale permettant de promouvoir le TMCD est en cours d'élaboration au niveau du gouvernement.

À retenir- Norwegian Shipowners' Association

- Les mesures déjà opérationnelles ou satisfaites :

Supports financiers aux entreprises maritimes exportatrices

- Les mesures en cours d'étude :

La suppression de l'impôt sur la fortune/richeesse

Accroître les fonds publics destinés à la recherche maritime

Adapter la réglementation bancaire en matière d'emprunt et de crédit

Proposition d'une stratégie nationale permettant de promouvoir le TMCD

2.6-SYNTHESE DES PROPOSITIONS

2.6.1-Principaux enjeux et objectifs

Selon le principe initial établi dans notre méthodologie, nous avons tout d'abord identifié dans chacun des rapports les grands enjeux évoqués. À chacun des grands enjeux cités, les armateurs identifient par la suite un certain nombre d'objectifs, qui permettent soit d'agir ou d'améliorer l'enjeu en question, soit de modifier ce dernier. À travers les différents rapports d'armateurs, il est apparu que la compétitivité, l'emploi maritime, l'environnement et la piraterie constituaient les principaux enjeux.

Les objectifs entourant chacun de ces enjeux sont divers et variés. Il semble néanmoins que l'enjeu de la compétitivité soit celui qui englobe le plus d'objectifs tels qu'illustrés dans le Tableau 1 (ci-dessous). Les objectifs qui tournent autour de l'enjeu de compétitivité concernent l'avantage concurrentiel (il s'agit de l'ensemble des initiatives qui peuvent contribuer à améliorer la compétitivité de l'entreprise soit à l'encontre des entreprises des modes de transport concurrent, soit à l'encontre des entreprises maritimes étrangères). Les charges fiscales de l'entreprise, les investissements de l'entreprise, les subventions accordées, et la question des contraintes administratives constituent également des objectifs sur lesquels les transports maritimes veulent agir afin d'améliorer leur compétitivité.

Les objectifs autour de l'enjeu de l'emploi, de l'environnement et de la sécurité maritime suivent de très près, malgré le fait qu'un nombre plus restreint d'objectifs leur soient assignés contrairement à l'enjeu de compétitivité. Tout d'abord, les objectifs autour de l'enjeu d'emploi maritime concernent essentiellement les modifications et les ajustements à apporter aux lois et textes juridiques en matière de législation du travail. Ces objectifs peuvent viser soit les

conditions de travail des gens de mer et des équipages, soit les différentes assurances et protections garantissant le bon déroulement du travail de ces derniers. Ensuite, les objectifs autour de l'enjeu de l'environnement concernent deux volets essentiels, à savoir celui de la conformité à la réglementation environnementale, que ce soit en matière d'émission de CO2 ou d'émissions de soufre. Et, celui de la promotion du transport maritime en tant que transport plus écologique comparativement aux autres modes de transport. Enfin, l'objectif autour de l'enjeu de la sécurité ou de la piraterie concerne essentiellement la question de la protection des équipages à bord des navires lors de la traversée des zones à risque, d'ailleurs différentes mesures sont préconisées dans ce sens.

Tableau 1 : Enjeux mentionnés et objectifs assignés

Objectifs	Enjeux	Compétitivité	Environnement			Emploi	Conditions de travail	Formations et qualifications	Environnement	Conformités à la réglementation	Promouvoir un transport « vert »	Piraterie	Protection des équipages
			Avantages concurrentiels	Charges fiscales de l'entreprise	Investissements de l'entreprise								
	Allègements fiscaux		✓										
	Aides au financement et à l'investissement			✓									
	Maintien des aides publiques				✓								
	Recherche et développement		✓										
	Accès au capital			✓									
	Simplifier les démarches administratives					✓							
	Régulation portuaire		✓										
	Révision du Code du travail						✓						
	Modifications de la Loi du travail						✓						
	Supports financiers à la formation							✓					
	Formation et certification des gens de mer							✓					
	Qualité de la formation							✓					
	Ajustements réglementaires								✓				
	Réduction des émissions de CO2								✓				
	Réduction des émissions de soufre								✓				
	Traitement des eaux de ballast								✓				
	Subventions aux pratiques environnementales				✓								
	Transport maritime courte distance (TMCD)									✓			
	Encadrer le démantèlement des navires		✓										
	Intensifier la collaboration entre UE et OMI								✓				
	Déploiements sécuritaires												✓

Source: Tableau réalisé à partir des données contenues dans les différents rapports d'armateurs.

2.6.2-Principales mesures

À chaque objectif affiché par les armateurs correspond un nombre de mesures précises permettant d'atteindre ce dernier. Les mesures mentionnées dans les rapports d'armateurs peuvent être soit des propositions de mesures avancées par ces derniers ou des propositions de changements à apporter à des mesures en place. Il est donc possible de regrouper les différentes mesures en types de mesure, tel qu'indiqué dans le Tableau 2 ci-dessous. Ainsi, les types de mesures qui ont été les plus mentionnés par les associations d'armateurs sont :

-Les mesures de type réglementaire : il s'agit de l'ensemble des mesures qui visent à modifier ou supprimer certaines obligations réglementaires. De nombreuses propositions d'armateurs sont allées dans le sens d'intégrer certains ajustements aux textes réglementaires.

-Les mesures de type fiscal : il s'agit de l'ensemble des mesures qui touchent la fiscalité des entreprises maritimes, allant généralement dans le sens d'un allègement des charges fiscales.

-Les mesures de type financier : il s'agit de l'ensemble des mesures qui visent à apporter un soutien financier aux entreprises maritimes, le plus souvent à travers des aides ou des subventions d'État.

-Les mesures de type sécuritaire : il s'agit de l'ensemble des mesures qui se proposent d'assurer une meilleure sécurité aux équipages à bord des navires.

Tableau 2 : Types de mesures préconisées

Types de mesures	Pays de l'association d'armateurs					Total
	France	Belgique	Royaume-Uni	Danemark	Norvège	
Mesures réglementaires	✓	✓	✓	✓	✓	5
Mesures fiscales	✓	✓		✓	✓	4
Mesures financières	✓	✓		✓	✓	4
Mesures sécuritaires	✓	✓		✓		3
Mesures administratives		✓		✓		2
Mesures sociales	✓			✓		2
Mesures législatives		✓	✓			2
Mesures institutionnelles			✓	✓		2
Mesures organisationnelles			✓		✓	2

Source: Tableau réalisé à partir des rapports d'armateurs

Parmi les types de mesures les moins mentionnés par les associations d'armateurs, on retrouve :

-Les mesures de type administratif : il s'agit de l'ensemble des mesures qui visent essentiellement à alléger ou simplifier les procédures administratives auxquelles font face les armateurs.

-Les mesures de type social : il s'agit de l'ensemble des mesures qui touchent à l'emploi, la formation et la qualification des gens de mer.

-Les mesures de type législatif : Il s'agit de l'ensemble des mesures qui se proposent d'apporter des modifications à des textes de loi et en particulier des textes liés au droit ou au Code du travail.

-Les mesures de type institutionnel : il s'agit des mesures qui s'attellent à améliorer la qualité des relations entre les pouvoirs publics et en l'occurrence l'industrie maritime.

-Les mesures de type organisationnel ou structurel : il s'agit des mesures qui visent à apporter des modifications soit à l'aspect interne des différentes

organisations maritimes ou publiques, soit à l'aspect global ou structurel du fonctionnement des industries ou des marchés.

3-INITIATIVES GOUVERNEMENTALES

3.1-UE: PROGRAMME MARCO POLO

Le programme Marco Polo fut mis en place par la CE afin de contribuer à l'amélioration du système de transport européen. Le premier programme Marco Polo (MP I) est entré en vigueur en 2003 et s'est achevé en 2006. Il faisait suite au programme PACT (« *Pilot Actions for Combine Transport* ») qui a pris fin en 2001 et s'inscrit dans la droite ligne des conclusions apportées par le Livre Blanc de la CE sur le transport européen. À cet effet, MP I disposait d'une enveloppe budgétaire de 115 millions d'euros. Par la suite, en 2007 fut mis en place le second programme Marco Polo (MP II), qui reprenait les objectifs du premier programme, mais en intégrant de nouvelles dispositions. Parmi ces dernières, celle de couvrir une géographie plus large, et celle de s'appliquer aux actions qui concernent le territoire d'au moins deux États membres. MP II disposait d'une enveloppe totale de 450 millions d'euros pour la période 2007-2013.

3.1.1-Objectifs

Le programme Marco Polo vise principalement à réduire la congestion routière et la pollution en Europe en favorisant le transfert modal de la route vers des modes de transport plus écologiques. D'autant plus que les chemins de fer, les routes maritimes et des voies navigables disposent de capacités inutilisées, Marco Polo se donne pour principaux objectifs, de renforcer la logique d'interconnexion modale et par la même occasion d'améliorer les performances environnementales du système de transport intermodal en Europe.

3.1.2-Principes de fonctionnement

Marco Polo cofinance des projets de transfert modal direct, des projets d'évitement de trafics par la route ou des services qui permettent de passer du fret routier vers d'autres modes, mais toujours de manière efficace et rentable. Le financement prend la forme d'une subvention directe, qui est calculée en fonction du nombre de tonnes par kilomètre soustrait de la route durant la période de mise en œuvre du projet.

Il existe cinq types de projets, ceux qui permettent de transférer du fret des routes congestionnées vers le rail, le transport maritime de courte distance ou la navigation intérieure; et ceux qui permettent d'éviter le transport routier. L'ensemble de ce type de projets est admissible à des subventions Marco Polo. La principale catégorie concerne :

-Des projets de transfert modal directs (transfert vers un autre mode de transport comme le rail ou la mer). Il n'est cependant pas nécessaire de transférer tout le trafic de la route pour obtenir une subvention. En effet, les projets intermodaux combinant différents modes de transport, le transport routier avec du rail ou par voie d'eau peuvent être admis.

Les quatre autres types de projets comprennent :

-Des actions à effet catalyseur qui favorisent le transfert modal. Il s'agit de projets axés sur la technologie, la fourniture de services de support pour le transfert modal comme les systèmes de gestion, de contrôle du fret intégrée via le système GPS ou des plates-formes informatiques communes pour l'interopérabilité entre les modes.

-Des actions autoroutes de la mer entre les ports principaux, qui offrent un moyen efficace de transférer de grands volumes de marchandises des routes

vers les navires. Les projets doivent être intermodaux et opérer entre des ports européens entièrement équipés pour gérer ce type de trafic (voir encadré 4).

-Des actions d'évitement de trafic qui réduisent les volumes de transport. Marco Polo favorise aussi l'évitement de trafic par le financement de projets introduisant de nouvelles façons de réduire le trafic routier. Par exemple, éviter les trajets à vide ou améliorer la logistique de la chaîne d'approvisionnement.

-Des actions d'apprentissage en commun. Il s'agit de projets liés à l'amélioration des connaissances et de la coopération dans le transport intermodal et de la logistique.

3.1.3-Conditions d'éligibilité

Le programme Marco Polo publie un appel à propositions de demandeurs de subventions au début de chaque année sur son site Internet. Les candidats doivent répondre au formulaire « Appel à propositions » publié annuellement par la CE. Ce document définit les procédures et les critères à respecter.

Toutes entreprises ayant un projet viable permettant de transférer du fret de la route vers des modes plus écologiques peuvent soumissionner pour Marco Polo et demander un soutien financier. Cependant, pour être admissibles au financement, les projets doivent impliquer un trafic international, c'est-à-dire entre au moins deux pays de l'UE. Par contre, les projets de transport de passagers ne sont pas admissibles. Pour les projets mixtes, comme les services de ferry, seul le segment du transport de fret est admissible. Le programme Marco Polo ne couvre pas non plus, les projets de transport aérien ou les projets d'infrastructure pure.

Encadré 4 : Autoroutes des mers : compétitives ?

Liaison Nantes (France) – Gijón (Espagne)

Exploitant : GLD Atlantique

Année de mise en service : 2010

Itinéraires



Résultats attendus (2010)

- Un transfert modal de la route vers la mer d'environ 100.000 poids lourds par an.
- Une réduction des rejets de GES de l'ordre de 25.000 tonnes de CO2 par an.

Financement du projet

- Aides financières de 30 millions € des deux gouvernements (15 millions chacun), pendant une période de 5 ans (le temps que les armateurs atteignent l'équilibre)
- Et une subvention programme Marco Polo de 4.5 millions € (total de 34.5 millions €).

Résultats obtenus (2013)

- Le nombre de poids lourds transférés : 20.000 camions (contre 100.000 escomptés).
- La rentabilité du service pas atteinte : le tarif est de 60 % inférieur au tarif d'équilibre.

Aujourd'hui (2014)

- L'autoroute des mers Saint-Nazaire-Gijón s'est arrêtée en septembre 2014.
- À cause, de la fin des subventions gouvernementales accordées depuis 2010 pour soutenir cette ligne (fin de la période de 5 ans).
- À cause, de la fin des subventions de la Commission européenne de 4.5 millions € à travers le programme Marco Polo.
- Il manquait 6 millions € par an pour que cette autoroute maritime soit à l'équilibre.

Enseignements

- Concernant l'étude de projet, les objectifs de transfert modal sont difficiles à déterminer, une marge d'erreur importante persiste pour le cas de la mise en place de nouvelles lignes.
- Concernant l'aspect concurrentiel du projet, le fait d'offrir un service maritime moins cher et plus rapide, ne constitue en rien un gage au transfert modal.
- Concernant le financement du projet, la part de financement la plus importante revient pour une large partie aux États concernés. La contribution de l'UE est relativement faible.

Les candidats doivent répondre à une série de conditions d'éligibilité pour obtenir une subvention. Si une entreprise a un projet de transfert de trafic de la route vers d'autres modes ou un projet d'évitement de transport routier, elle peut être admissible à une subvention. Le projet doit également avoir une utilité économique ainsi que des retombées environnementales bénéfiques. Par ailleurs, les entreprises commerciales, qu'ils soient privées ou publiques, peuvent demander un financement.

Parmi les 30 projets sélectionnés en 2010 pour le programme Marco Polo, quatre d'entre eux étaient des projets de TMCD sous différentes formes (voir tableau 3). En effet, certains projets ont exploité des lignes de TMCD déjà existantes avec ou sans être combinés à d'autres modes de transport; d'autres ont mis en place de nouvelles lignes de TMCD ou intégré un service additionnel à la ligne.

Tableau 3 : Quatre projets de TMCD sélectionnés en 2010

Entreprises/type de marchandises	Descriptif du projet	Transfert modal	Contribution maximum de l'U.E
A.R.S Ardoise	Transport d'ardoise des usines espagnoles vers les dépôts français, basé sur une connexion de TMCD déjà existante entre Vigo (Espagne) et Saint-Nazaire (France).	324.073.512 t/km	1.296.294 €
MODAL PET Plastique	Service porte à porte combiné : fluvial, TMCD et rail pour le transport de matières premières de l'usine en Belgique vers les usines du producteur en France	315.414.000 t/km	994.032 €
Gulf Stream. MOS Fret général	Renforcement des services ro-ro opérés par Brittany Ferries entre l'Espagne et la G-B par la mise en place d'un service de TMCD additionnel	2.115.312.147 t/km	5.570.097 €
MP SPAIT Divers	Nouveau service de TMCD entre Almeria (Espagne) et Livourne (Italie)	910.117.824 t/km	3.640.471 €

Source : Tableau réalisé à partir des données ec.europa.eu (2014)

3.1.4-Modes de financement

L'étude de projet qui accompagne la demande de subvention doit démontrer deux éléments essentiels. D'une part, que le projet en question sera déficitaire lors des premières années de mise en place. Et d'autre part, que passé cette période, le projet sera en possibilité engendré des bénéfices après la fin des subventions. Par conséquent, les subventions couvrent une partie des coûts associés au lancement et à l'exploitation d'un nouveau projet de transfert modal, mais doivent être conditionnées par les résultats. Concrètement, la subvention peut porter sur un soutien financier au capital lors de la phase de démarrage d'un projet avant qu'il atteigne sa phase de viabilité. Elles durent généralement de deux à cinq ans, et s'arrêtent lorsque les projets deviennent

commerciallement viables. Ainsi, le financement d'un projet est fondé sur les principes de base suivants :

-La quantité de fret transférée de la route vers des modes plus écologiques (ou le montant du transport routier évité) qui est exprimée en tonnes-kilomètres par an. Le seuil minimum est de 60 millions de t/km pour les transferts modaux (13 millions de t/km dans le cas de purs projets de voies navigables), 30 millions de t/km pour des actions de catalyseur, de 200 millions de t/km pour les autoroutes de la mer et 80 millions de t/km pour l'évitement de trafic.

-Le taux de subvention pour tous les types de projets est de 2 € pour 500 t/km. Les projets d'évitement de trafic peuvent aussi utiliser un taux de 2 € par 25 véhicules/km.

-La durée de la subvention est de deux ans dans le cas des actions d'apprentissage en commun, un maximum de trois ans pour les transferts modaux et de trois à cinq ans pour les actions à effet catalyseur, autoroutes de la mer et celles d'évitement de trafic.

-Le plafond pour les coûts admissibles ou sur les frais couverts. Les coûts admissibles sont ceux qui sont nécessaires pour mettre en œuvre le projet. Ils ne comprennent pas le retour sur le capital, la dette et les frais de service de la dette ou de TVA. La limite est de 35 % pour toutes les catégories sauf pour les actions d'apprentissage en commun où elle est de 50 %.

3.1.5-Résultats obtenus

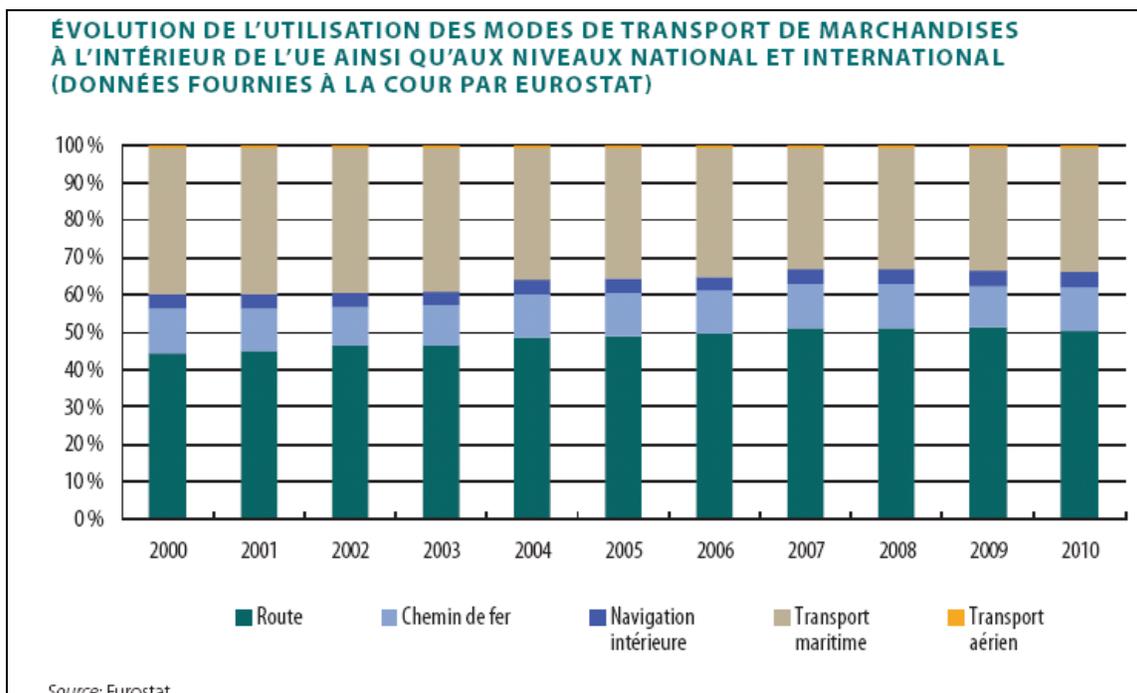
3.1.5.1-Un bilan mitigé

Le programme Marco Polo est actuellement à l'étude auprès des différentes instances européennes pour statuer de son avenir. Cependant, il est déjà possible d'établir un bilan sur l'ensemble de la période où il fut opérationnel. Ainsi, à la question de savoir si les programmes Marco Polo (MP I et MP II) ont contribué efficacement au transfert du routier vers d'autres modes, deux avis se distinguent : celui de la Commission européenne (CE) et celui de la Cour des comptes européens (CCE)

Pour la CE, les programmes Marco Polo sont parvenus à réaliser un transfert modal « substantiel ». La Commission rappelle en ce qui concerne MP I (2003-2006) que le transfert modal réalisé s'est élevé à 22 milliards de tonnes par kilomètre, ce qui représente 46 % de l'objectif fixé. Et, en ce qui concerne MP II (2007-2013), le report fut équivalent à 4 millions de camions qui ont été transférés vers le mode maritime et fluvial.

Pour la CCE, les programmes Marco Polo ont été jugés « inefficaces ». Selon cette dernière, les objectifs de report modal n'ont pas été atteints. En effet, en 2003 la part modale du routier était de 46 % contre 38 % pour le maritime, alors qu'en 2010, la part du routier est passée à 50 % et à 33 % pour le maritime (voir figure 2). Autrement dit, une augmentation de 4 % du routier contre une diminution de 5 % du maritime pour la même période. De plus, les formalités administratives sont jugées trop lourdes. Selon la Cour des comptes, le processus est trop long et complexe, il faut compter deux ans en moyenne entre la création du projet et la signature finale de la convention. Enfin, la CCE note à juste titre qu'il existe des effets d'aubaines, c'est-à-dire un grand nombre de projets sélectionnés se seraient réalisés même sans le financement de l'UE.

Figure 2 : Part modale intérieure UE entre 2000 et 2010



Source : Cour des comptes européenne utilisant données Eurostat (2013)

La CCE conclut que les réalisations sont largement inférieures aux attentes. En effet, la législation avait fixé, en matière de transfert modal, des objectifs annuels quantifiés à atteindre. S'agissant de MP I, l'objectif annuel était de 12 milliards de t/km et pour MP II de 20,5 milliards de t/km. Une comparaison entre les objectifs fixés et les résultats déclarés des programmes indique la persistance d'une performance très insuffisante (voir tableau 4). D'après les données communiquées relatives au transfert modal, pour MP I uniquement, 22,1 milliards de t/km de marchandises ont été transférées de la route vers d'autres modes de transport. Ce résultat ne représente que 46 % de l'objectif du programme. Au cours de la période 2007-2011, MP II n'a permis de transférer que 22,4 % du volume de trafic convenu. Bien que ce programme soit toujours en cours, la CCE pense que l'objectif visant à transférer 20,5 milliards de t/km

par an ne sera pas atteint, car les appels annuels à propositions de projets n'ont pas suscité suffisamment d'intérêt.

Tableau 4 : Pourcentage de réalisation des objectifs du programme

FRET ROUTIER TRANSFÉRÉ DANS LE CADRE DES PROGRAMMES MARCO POLO — VOLUMES VISÉS, CONVENUS ET COMMUNIQUÉS, EN MILLIARDS DE T/KM (CALCULS EFFECTUÉS PAR LA COUR SUR LA BASE DE LA DOCUMENTATION DE LA COMMISSION EUROPÉENNE ET DE L'EACI¹)

	Objectif annuel	Transfert convenu ²	Transfert communiqué	% réalisé ³
Marco Polo I				
2003	12,00	12,40	7,25	58,51
2004	12,00	14,38	6,33	43,99
2005	12,00	9,53	4,95	51,94
2006	12,00	11,40	3,55	31,17
Total Marco Polo I	48,00	47,71	22,08	46,28
	Moyenne pour Marco Polo I			46,00
Marco Polo II	⁴			
2007	20,50	27,83	10,02	36,00
2008	20,50	16,33	3,40	20,82
2009	20,50	15,68	2,82	17,98
2010	20,50	14,15	3,40	24,03
2011	20,50	13,70	0,00	0,00
Marco Polo II 2007-2011	102,50	87,69	19,64	22,40
	Moyenne pour Marco Polo II 2007-2010 (au 31.12.2012)			19,16
Total général	150,50	135,40	41,72	

¹ À partir des dernières données disponibles au 31 décembre 2012.

² Prévisions des quantités à transférer sur la base des conventions de subvention signées par la Commission et, depuis mars 2008, par l'EACI.

³ Ratio entre les quantités à transférer qui ont été communiquées et celles qui étaient convenues.

⁴ Pour Marco Polo II, l'objectif annuel devrait être «une part substantielle» de 20,5 milliards de t/km.

Source: Cour des comptes européenne (2013)

3.1.5.2-Les recommandations de la Cour des comptes

Parmi les recommandations de la CCE figurent notamment, la nécessité de réaliser de véritables études de marché afin d'évaluer les chances de réalisation des objectifs de report modal. Il est également important de déterminer les conditions de soutien aux infrastructures de façon à partager une partie du risque avec les opérateurs qui mettent des installations pour accroître l'intermodalité. La nécessité de fixer des objectifs réalistes en termes de volumes de fret routier à transférer fut aussi un élément important à mentionner. De même, qu'il est indispensable de lutter efficacement contre les obstacles techniques, opérationnels et d'infrastructures qui peuvent nuire à la réussite des projets. Enfin, il est apparu urgent de réduire à 6 mois le temps nécessaire à la sélection de projets et à la signature des contrats.

3.1.5.3-Le programme Marco Polo : aujourd'hui

Après l'audit, opéré par la CCE, la Commission devrait continuer à financer des programmes de soutien au transfert modal, mais probablement sous une forme différente du modèle Marco Polo I et II. Par ailleurs, il s'est opéré une révision de la structure. Ainsi, la gestion du programme Marco Polo a été transférée à l'agence exécutive de l'innovation et des réseaux (INEA) depuis le 1^{er} janvier 2014. Cette agence est présentement responsable de la partie opérationnelle du programme, c'est-à-dire de la mise en action sur le terrain des décisions et de la liaison avec les participants. Plus précisément, elle s'efforce d'une part, de mettre en place des programmes d'aide au transfert modal sur la base des programmes antérieurs (TEN-T et MP I et II) et d'autre part, d'accroître l'efficacité de la gestion technique et financière de ces programmes.

3.2-FRANCE: PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS D'AVENIR

Dans le cadre des investissements d'avenir, la France a mobilisé des fonds significatifs afin de soutenir l'émergence d'innovations permettant de maintenir et développer ses activités industrielles, avec l'ambition de créer des emplois. Lancé par l'État en 2010, le Programme d'investissements d'avenir (PIA) est doté d'une enveloppe globale de 35 milliards d'euros, dont 2 milliards réservés aux véhicules et 100 millions au secteur naval.

3.2.1-Objectifs

Porté par l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) dans le cadre du programme « Navires du futur », le programme a pour objectifs : D'une part, de réduire l'impact environnemental et la consommation d'énergie des navires aussi bien ceux transportant des personnes que ceux transportant des marchandises. D'autre part, de se mettre en conformité avec les normes communautaires en vigueur en matière environnementale et en respect avec la convention MARPOL.

3.2.2-Principes de fonctionnement

L'État a lancé en 2010, un premier Appel à manifestation d'intérêt (AMI), clôturé en janvier 2012. Un AMI « Navires du Futur » portant sur des projets visant à développer des bateaux plus économiques, plus propres et plus sûrs. Mais, sur les 100 millions d'euros prévus par l'État dans le cadre du programme « Navires du Futur », à l'issue du premier AMI, était encore disponible une ligne budgétaire d'une trentaine de millions d'euros, alors un second AMI fut lancé depuis la mi-octobre 2013. Ce second AMI reprend l'esprit du premier

(innovations pourvues de débouchés commerciaux réels, impact industriel et économique fort, maintien et création d'emploi), tout en se voulant plus large. Il ne cible pas simplement les navires du futur, mais aussi les structures navales, liées par exemple aux énergies marines renouvelables et à la recherche pétrolière. L'appel est ouvert jusqu'au 31/12/2015, avec une extension possible jusqu'en 2025 pour le PIA.

Le nouvel AMI bénéficie surtout du retour d'expérience de son prédécesseur en matière de procédure et d'organisation. En effet, le premier AMI fut jugé complexe, tant pour les candidats que pour l'administration. La création d'une structure d'accompagnement : CORICAN, qui n'existait pas au moment du lancement de l'AMI en 2010, fait suite aux difficultés rencontrées avec le premier AMI. Le processus a été professionnalisé, avec un traitement plus rapide des candidatures afin de ramener celle-ci à 4 mois entre le moment où le dossier est considéré comme recevable et la signature de la convention avec l'État. Un progrès par rapport aux délais précédents, qui étaient d'une douzaine de mois. Les candidats sont désormais invités à déposer leurs dossiers au CORICAN pour bénéficier d'une pré-instruction, au travers de laquelle sera par exemple vérifiée la pertinence des projets par rapport aux critères de l'AMI. Le CORICAN donne un avis sur chaque projet à l'ADEME. Elle a un rôle de préfiltre en mettant en place un comité de pré-sélection auquel participent les Pôles de compétitivité, ainsi que les ministères de l'Écologie, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche. Les dossiers sont instruits sous 15 jours au Pôle de compétitivité qui doit donner un avis technique éclairé. Cela permet de déterminer les projets qui peuvent continuer le processus de l'AMI et en réorienter d'autres vers des sources de financement plus adaptées ou les aides régionales.

3.2.3-Conditions d'éligibilité

Pour déposer un dossier, les porteurs d'un projet doivent proposer un produit innovant avec un impact économique et industriel significatif, c'est-à-dire un projet collaboratif et de préférence porté par des groupements d'entreprises. Les sociétés concernées sont les sociétés propriétaires de navires ou procédant à leur acquisition, ou bien l'affréteur, lorsque le contrat d'affrètement lui confère la charge des modifications. Par contre, les ports et infrastructures portuaires en sont exclus, mais les fonctions d'interface port-navire ou navire-navire, telles que l'avitaillement en carburant, l'évacuation des déchets, etc., sont éligibles.

Les systèmes éligibles peuvent regrouper : les navires à motorisation duale-fuel fonctionnant au gaz naturel liquéfié (GNL) y compris la conversion de navires existants. Cela pourrait concerner également les systèmes de réduction des émissions atmosphériques permettant d'aller au-delà des normes communautaires en vigueur ou de se conformer à de futures normes, tel que les systèmes de lavage des fumées d'échappement. Enfin, sont notamment éligibles les systèmes suivants : les réservoirs spécifiques, le moteur (tout ou partie) y compris le système d'alimentation des moteurs GNL et les scrubbers (épurateurs).

3.2.4-Modes de financement

Dotée d'une enveloppe globale de 80 milliards d'euros, l'aide aux investissements est constituée de 33 % de subvention et de 67 % d'avances remboursables. Le remboursement des avances est étalé sur 7 ans, sous la forme d'un échéancier fixe sur 5 ans (échéances annuelles constantes) après un différé de remboursement de 2 ans à compter de la mise en service du navire.

Le montant de l'aide accordée dépend de la qualité du projet, des risques industriels et technologiques sous-jacents ainsi que des retombées anticipées. Ce montant est calculé sur la base de paramètres comme la valeur actualisée nette (VAN) du projet avec et sans aide d'État, et la période de retour sur investissement du projet. Par conséquent, les candidats doivent démontrer la rentabilité de leurs projets et les perspectives de marchés, avec des débouchés de production étayés et un impact favorable pour l'emploi. Le montant couvre les études, mais aussi la réalisation de démonstrateurs, c'est-à-dire de navires-prototypes, qui ne se limitent pas à des recherches théoriques, mais vise à traduire immédiatement en production industrielle les innovations présentées.

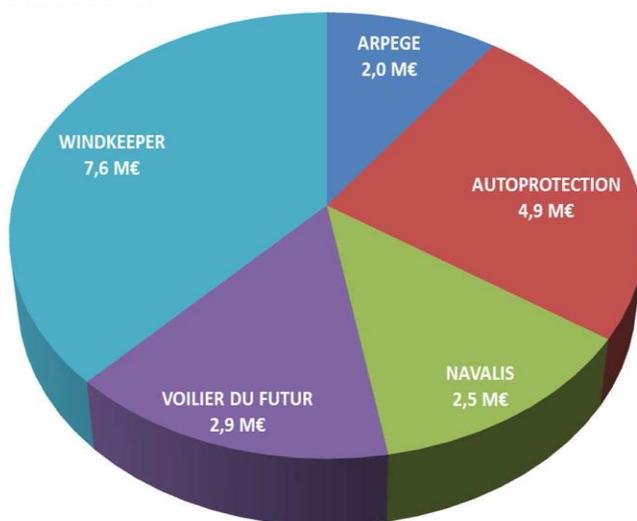
L'aide est définie par une convention bilatérale que le bénéficiaire signe avec l'ADEME. Au-delà de 7.5 milliards d'euros de financement public pour un bénéficiaire, l'aide doit faire l'objet d'une notification individuelle à la CE. Il est à rappeler que seuls les « projets d'envergure » sont visés, c'est-à-dire représentant un investissement global d'au moins 10 millions d'euros. Par ailleurs, lorsqu'il s'agit de la construction de paquebot ou de ferry, compte tenu de leur taille, seul le coût de la partie innovante est pris en compte dans ce cas. En effet, à l'instar du premier AMI, seule la partie innovante des projets bénéficiera d'un soutien public. Le but est de financer les études et les essais des parties innovantes, pas la construction des plates-formes sur lesquelles elles sont intégrées. Pour le côté collaboratif, le premier AMI avait démontré que cette approche pouvait engendrer des problèmes lorsque les partenariats sont trop nombreux. Par conséquent, les groupements sont toujours encouragés, mais il y a une limitation à 8 partenaires maximum par projet.

3.2.5-Résultats obtenus

3.2.5.1-Bilan du premier Appel à manifestation d'intérêt

Pour le premier AMI, au total 31 projets ont été déposés, toutefois, une majorité ne répondait pas aux critères (pas assez innovants, non collaboratifs, impact insuffisant...). Au final, 14 dossiers uniquement ont pu être sélectionnés par l'ADEME. Après instruction, la moitié a encore été recalée, seuls 7 dossiers ont été finalement retenus. Après instruction, l'ADEME les soumet au Commissariat général à l'investissement, chargé de les valider avant de les présenter au premier ministre pour signature des conventions entre les consortiums et l'État. Ainsi, six conventions ont été signées. Elles concernent les projets Arpège (pêche), Navalis et Windkeeper (éolien offshore), Autoprotection, Voilier du futur et Genesis (paquebot). Le septième, baptisé Pegasis (ferry doté d'une propulsion au GNL) est toujours en attente de signature.

Figure 3: Projets contractualisés ou en cours de contractualisation
(19 M€ d'aides)



GENESIS en attente de signature par le PM
PEGASIS instruction en cours (investisseurs avisés)

Source : ADEME (2013)

3.2.5.2-Résultats concernant les filières maritimes

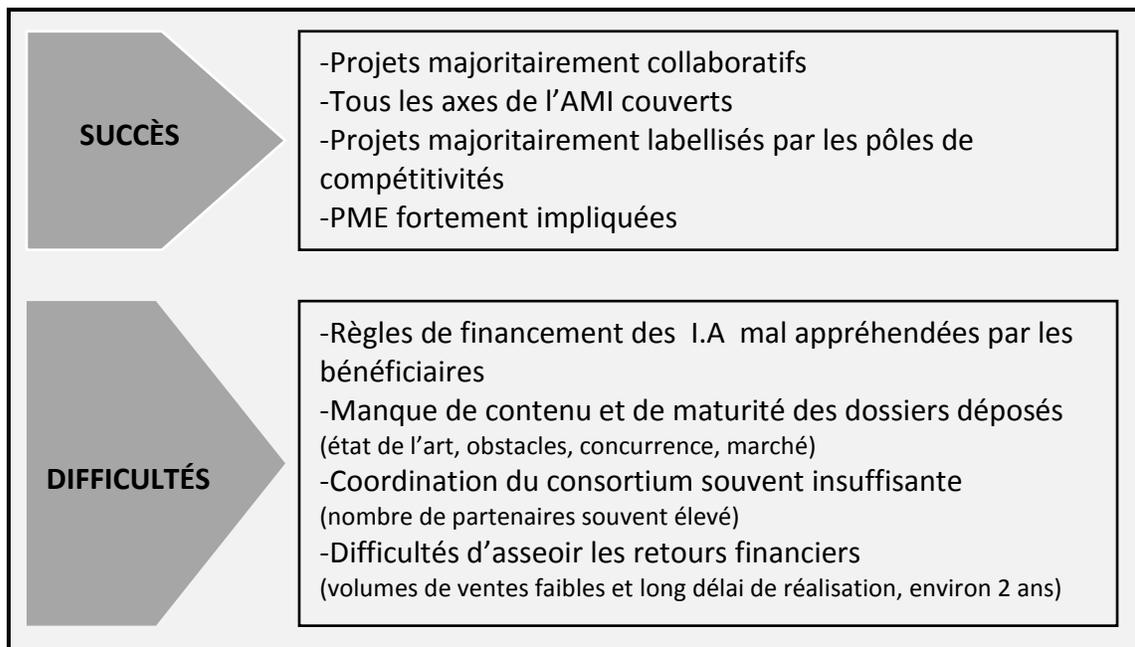
En ce qui concerne la filière « Transport maritime », au total 12 projets ont été déposés pour être étudiés. Deux projets ont été finalement sélectionnés. Le projet de navire expérimental conçu contre les risques de piraterie : « *Autoprotection* », et le projet de navire-paquebot permettant de réduire de 10 % la consommation de carburant : « *Génésis* ». Les principaux manquements enregistrés sont dus non seulement à des projets inaboutis et à des dossiers incomplets, mais également au retrait du consortium ou à l'absence de réponse dans les délais pour la filière « Transport fluvial ». Au total 8 projets ont été déposés et aucun projet n'a été sélectionné, soit parce que les

consortiums d'entreprises étaient trop importants, soit parce qu'il manquait de coordination entre les différents partenaires.

3.2.5.3- Une procédure à parfaire

Suite au premier appel à manifestation, ADEME relève un certain nombre de points à parfaire dans sa procédure pour les soumissions à venir. La figure 4 (ci-dessous) retrace l'ensemble des conclusions apportées quant au fonctionnement du dispositif.

Figure 4 : Limites du dispositif utilisé pour « Navires du futur »



Source : ADEME (2013)

3.3-NORVÈGE: PROGRAMME ÉCO-BONUS

Dans le nouveau plan national des transports (PNT) pour la période 2014-2023 élaboré par le gouvernement norvégien, les différentes autorités de transport (air, mer, rail, route) ont suggéré d'introduire un système d'incitation qui donnera aux utilisateurs de transport maritime un bonus écologique.

3.3.1-Objectifs

Le constat établi par l'industrie maritime norvégienne indique que les coûts de transport et les coûts logistiques actuels sont plus élevés que ceux des pays avec lesquels la Norvège est en concurrence. L'objectif est donc de créer un système de transport plus efficace et plus respectueux de l'environnement qui puisse contribuer à accroître la valeur tout en réduisant les coûts de transport et les désavantages concurrentiels de l'industrie norvégienne. Selon le gouvernement norvégien, cela passe essentiellement par la promotion du TMCD. L'objectif étant de faire de ce dernier le mode de transport préféré par les chargeurs partout où cela est possible, c'est-à-dire promouvoir l'utilisation du TMCD lorsque la fourniture du service le permet. Dans cette perspective, 3 milliards de couronnes norvégiennes (environ 500 millions de CAD) ont été allouées par le gouvernement à l'industrie du TMCD pour diverses mesures à entreprendre durant la prochaine décennie.

3.3.2-Principes de fonctionnement

Le gouvernement norvégien prévoit de renforcer la compétitivité du TMCD en établissant un système d'incitations qui encourage le choix du TMCD par les chargeurs. Il s'agit d'un bonus écologique, dont le principe de fonctionnement est

relativement simple. En effet, les utilisateurs du TMCD peuvent prétendre à un bonus écologique qui se présente de façon suivante : 50 couronnes/tonne (soit 8 CAD /tonne) ou 15 couronnes/mètre cube (soit 2.5 CAD /mètre cube). Cela correspond à environ 1 000 couronnes/remorque (soit 175 CAD /remorque).

3.3.3-Conditions d'éligibilité

Le programme éco-bonus est applicable à des services de transport maritime aussi bien national qu'international. Mais, uniquement sur certains corridors de transport qui ont été prédéfinis par les autorités compétentes. Par contre, les expéditeurs sont libres de choisir le transporteur maritime qui fournit le service.

3.3.4-Modes de financement

Le budget global alloué au programme d'éco-bonus s'étale sur une période totale de 10 ans et correspond à un montant de 3 milliards de couronnes norvégiennes (soit 400 millions €). Ce budget sera dépensé pour le programme d'éco-bonus qui se propose d'encourager une plus grande utilisation du TMCD avec une enveloppe de 150 millions de couronnes par an (soit 20 millions € / an), pour les investissements dans les principaux ports, pour la mise en place d'incitatifs, pour accroître la coopération portuaire, et enfin pour le renforcement de la recherche en transport maritime et en solutions de transport combiné.

3.3.5-Résultats attendus

Selon le gouvernement norvégien, les résultats attendus de la mise en place du système incitatif d'éco-bonus sont les suivants : tout d'abord, un volume de marchandises palettisées (« *unitized* ») transporté par TMCD passant de 7 millions de tonnes à 12 millions de tonnes. Ensuite, le programme devrait conduire à une diminution significative des dépenses gouvernementales en matière de coûts d'entretiens des routes. De même, qu'il devrait réduire le nombre d'accidents sur les routes et les autoroutes, suite principalement à la diminution du nombre de camions en circulation. Enfin, il devrait favoriser la possibilité d'atteindre les objectifs fixés en termes de diminution d'émissions de CO2 liées au transport de marchandises.

Par ailleurs, le système incitatif des éco-bonus devrait conduire à l'utilisation d'un mode de transport plus écologique à un prix plus raisonnable pour l'utilisateur. Les volumes expédiés devraient augmenter et conduire à l'utilisation de navires plus larges avec de meilleures fréquences des services, contribuant à terme à la réduction des coûts unitaires.

3.4 NOUVELLE-ZÉLANDE: DÉRÉGLEMENTATION DU CABOTAGE

Lors de notre étude initiale, la Nouvelle-Zélande avait retenu notre attention pour une mesure unique parmi tous les cas étudiés alors. En s'inspirant du domaine de l'aviation, le pays a ouvert en 1995 le marché du transport domestique aux navires étrangers lorsque ceux-ci effectuent un voyage international comptant plus d'un port d'escale en Nouvelle-Zélande. Dans cette situation, un navire international peut donc effectuer du TMCD entre les ports nationaux qu'ils visitent. Or comme les principaux coûts d'exploitation (financement, équipage, carburant) sont en principe déjà couverts par le voyage international, une entreprise dans cette situation peut offrir du TMCD à peu de frais. Elle doit seulement couvrir les frais de manutention supplémentaires pour générer des profits. Des observateurs avaient d'ailleurs rapporté des baisses rapides des taux de fret après l'entrée en vigueur de la mesure : 25-30 % dans certains cas, voire plus.

En 2014, la mesure est toujours en place. Il faut comprendre que cette mesure se prête particulièrement à la géographie du pays. Dans l'île du Nord, on retrouve la plus grande partie de la population : plus des trois-quarts des 4,4 millions de néo-zélandais y vivent. De ce fait, cette population crée une demande importante pour les biens d'importation, notamment les produits manufacturés en provenance d'Asie. Auckland, la métropole tout au nord de l'île du Nord abrite le principal port à conteneurs du pays. C'est là que transitent la plupart des importations. En contraste, la production nationale est beaucoup plus dispersée sur le territoire national. Une part significative de la production agricole provient de l'île du Sud : fruits, agneaux et produits laitiers sont exportés à partir de cette zone. Comme les porte-conteneurs internationaux font escale de toute manière dans les deux régions, ils sont en bonne position pour offrir des services de cabotage sur cette route.

Les informations recueillies confirment en effet qu'en 2012-13, 74 % du transport conteneurisé côtier était désormais réalisé par des navires internationaux (New Zealand Ministry of Transport, 2014). Notons que ce marché demeure tout même très petit à l'échelle internationale : environ 300 000 EVP annuellement.

La flotte nationale compte maintenant 4 navires dans le segment du transport conteneurisé. Deux sont Ro-Ro opérés par une entreprise du gouvernement (KiwiRail). Ces navires transportent des conteneurs sur des remorques, mais sont d'abord destinés à un service classique de traversier. Il y a eu concentration importante dans ce secteur depuis 2007 : à l'époque on retrouvait 7 navires et 2 armateurs dans ce segment. Il semble cependant que cette concentration soit plutôt liée aux dynamiques des services de transport de voitures et passagers qu'à celles du fret.

Comme en 2007, il n'y a qu'un seul armateur national privé actif dans le transport de lignes régulières entre les Îles du Nord et du Sud : Pacifica Shipping. Néanmoins, Pacifica a pu trouver dans les dernières années, des conditions de marchés qui lui ont permis de renouveler sa flotte. Autrefois opérateur de cargos généraux ou de Ro-Ro, Pacifica Shipping a mis en service à la fin 2012 un porte-conteneur d'une capacité de 672 EVP en remplacement d'un navire de 382 EVP. Le nouveau navire rejoignait ainsi un premier porte-conteneur de taille comparable entré en service en 2008 (détails de l'historique de la flotte disponibles sur la page de l'armateur : http://www.pacship.co.nz/index.php?page=fleet_history).

Pacifica Shipping a été acquis en 2014 par des intérêts chinois. Dès l'annonce de la transaction, les investisseurs ont manifesté leur volonté de continuer d'opérer l'entreprise de transport côtier comme une entité indépendante et de conserver son identité. Plus de 6 mois après la transaction,

ils n'ont fait aucun changement relativement aux navires déployés ni aux rotations de ports d'escales établies.

L'actuel régime de cabotage ne semble pas être contesté en Nouvelle-Zélande. Les sources consultées accordent beaucoup plus d'attention ces dernières années aux enjeux de productivité des ports dans la foulée d'importants conflits de travail au port d'Auckland.

3.5 AUSTRALIE: RÉVISION DU RÉGIME DE CABOTAGE

Les politiques maritimes australiennes se sont démarquées principalement par l'ouverture partielle du transport domestique à la concurrence internationale via l'allocation de licences temporaires de cabotage. Le système traditionnellement en place en Australie est différent mais comparable au régime canadien. Le transport entre ports du pays est normalement réservé aux navires reconnus nationaux. Il existe néanmoins des dispositions permettant d'accorder à un navire le droit de proposer des services de cabotage durant une période déterminée. Cette mesure vise notamment à s'assurer de ne pas pénaliser indûment des expéditeurs lorsqu'aucun navire national n'est disponible. C'est le critère original et encore le principal dans le cas Canadien. Les autorités australiennes ont à partir du début des années 2000 ajouté un critère plus subjectif : l'intérêt du public. Il devient dès lors possible d'obtenir une licence temporaire de cabotage dans les eaux australiennes, s'il est démontré que malgré la disponibilité d'un navire national, il y a trop peu de concurrence pour un service donné. Le demandeur doit convaincre que l'absence de concurrence va à l'encontre de l'intérêt public. Le choix politique qui est fait ici est de favoriser les utilisateurs des services de transport côtier plutôt que les armateurs, ou à tout le moins d'éviter un déséquilibre trop important du marché de transport maritime côtier. Nous avons montré dans notre étude précédente que l'Australie avait ainsi déréglementé son marché du transport côtier dans une proportion variant entre le quart et le tiers des tonnes-kilomètres/an.

Le bien-fondé de cette approche développée par un gouvernement de centre-droit a été vivement critiqué par l'opposition travailliste qui la décriait publiquement comme étant de la sous-traitance à l'étranger d'emplois australiens. La transformation de la politique australienne en matière de TMCD est ainsi largement colorée par des dynamiques de politique partisane. Les travaillistes prennent le pouvoir à Canberra aux élections de 2007. La révision du régime de cabotage fait alors parti de leur programme électoral. Cela mène à

l'adoption du *Coastal Trading (Revitalising Australian Shipping) Act* qui entre en vigueur en 2012. Cette loi révisée resserre les conditions d'accès à la licence temporaire de cabotage. Elle élimine notamment la possibilité de demander une licence pour un seul voyage. Elle met en place un système qui – à l'instar du système canadien – assure que les armateurs nationaux reçoivent préalablement l'information relativement aux demandes des expéditeurs souhaitant faire appel à un navire sans droit permanent de cabotage. Par le biais des lois sur l'immigration, le nouveau système permet également de s'assurer que les marins internationaux employés sur des navires opérant sous une licence temporaire reçoivent un salaire comparable aux taux en pratique en Australie.

Les élections de septembre 2013 marquent le retour au pouvoir de la coalition de centre-droit. Le nouveau gouvernement mandate immédiatement l'*Australian National Audit Office* pour effectuer une révision étendue du fonctionnement de la fédération. Le mandat est dès le départ orienté vers une philosophie d'austérité économique. Le rapport doit tenir compte de la volonté affichée par l'État d'intervenir, lorsqu'il est démontré que le marché est inefficace. De plus, le rapport final devra suggérer des mesures de réduction des dépenses de manière à générer un surplus dans un horizon de 10 ans.

Le rapport final du vérificateur national est rendu public en mars 2014. Il recommande sans détour la fin de toutes les mesures protectionnistes relatives au transport côtier (une des 22 recommandations du rapport). L'argumentaire pour appuyer cette suggestion est peu développé, mais il insiste sur la stagnation du transport maritime domestique par rapport au transport routier ou ferroviaire. Au milieu de la décennie 90, les marchandises transportées en Australie se répartissent également entre les trois modes de transport. Quinze ans plus tard, le transport par camion a multiplié par 2 ses activités alors que les trains transportent 2,5 fois plus de tonnes-kilomètres. De son côté, le transport maritime côtier a connu diverses variations annuelles. Durant cette période, le

pays a bénéficié d'une croissance économique soutenue. Pourtant, le transport intérieur par navire a stagné légèrement au-dessus de la marque des 100 milliards de tonnes-kilomètres par an.

En parallèle, une démarche beaucoup plus spécifique d'évaluation du régime de cabotage australien a été entreprise par le *Department of Infrastructure and Regional Development*. Ce ministère a rendu public en avril 2014 un rapport discutant de l'avenir du régime de cabotage. Le rapport était conçu de façon à servir de base à une consultation publique. Le rapport confirme que le gouvernement considère une ouverture complète du transport domestique à la concurrence internationale. La structure du rapport suggère que c'est plutôt une option d'assouplissement que le gouvernement compte retenir : étendre la portée géographique du régime (pour s'adapter à la réalité de l'exploitation offshore) ou encore faciliter l'acceptation des demandes de modification aux licences temporaires déjà accordées (en termes de tonnage et/ou nombre de voyages).

Au moment de conclure notre analyse, les autorités australiennes n'ont pas encore donné suite au rapport et consultations menées par le *Department of Infrastructure and Regional Development*. L'*Australian Shippers Association* qui milite en faveur du développement des armateurs nationaux, ainsi que *Shipping Australia Ltd* qui représente les acteurs maritimes actifs liés au transport international, affirment collaborer avec le gouvernement dans sa réévaluation du régime.

Un autre élément récent des politiques maritimes australiennes retient notre attention. Si le *Coastal Trading (Revitalising Australian Shipping) Act de 2012* resserrait l'accès aux licences temporaires de cabotage, il prévoyait également la création d'un second registre : l'*Australian International Shipping Register*. L'objectif premier de cette mesure était de faciliter la participation

australienne au transport maritime international en offrant la possibilité aux navires de battre pavillon australien tout en bénéficiant d'un régime comparable aux pratiques des pavillons de libre immatriculation. L'objectif étant également de développer et protéger le savoir-faire pour l'industrie maritime nationale, le second registre australien exige qu'au moins un officier de pont et un officier de la salle des machines soient citoyens australiens. Le rapport du *Department of Infrastructure and Regional Development* suggère cependant que la mesure ne fonctionne pas tel que souhaité : au début de 2014 aucun navire n'était encore inscrit au second registre australien.

Comme on peut l'observer au Canada, les dynamiques australiennes du transport côtier diffèrent grandement de celles du transport transocéanique. Ce contraste semble au centre des défis et tensions qui caractérisent l'évolution des politiques maritimes nationales au cours des dernières années. Une donnée apparaît néanmoins synthétiser notre analyse. En 2011-12 – soit 4 ans après l'arrivée au pouvoir des travaillistes – c'est encore 35% du transport domestique mesuré en tonnes-kilomètres qui a été effectué par des navires sous licences temporaires de cabotage. Au-delà des modulations partisans, notre étude suggère que l'approche australienne continue et continuera de s'appuyer sur une déréglementation partielle du transport côtier. Dans ce contexte, on observe que les armateurs nationaux ne semblent pas réclamer directement le maintien ou le renforcement de mesures protectionnistes. Leurs réclamations portent davantage sur des mesures qui leur permettraient de concurrencer les navires internationaux sur un pied d'égalité : traitement fiscal, responsabilités et charges d'employeurs uniformes.

3.6-SYNTHÈSE DES INITIATIVES D'AIDES FINANCIÈRES

3.6.1-Différentes échelles d'action

Les trois programmes étudiés s'insèrent dans des structures réglementaires, législatives et institutionnelles différentes. En effet, le programme Marco polo prend appui dans un cadre supranational, à savoir européen. Alors que, les programmes « Navires du futur » et éco-bonus sont des programmes nationaux, mis en place par les gouvernements des pays respectifs. Ainsi, la portée du programme, les instances décisionnelles et les assiettes budgétaires sont donc différentes.

Le programme « Navires du futur » est un programme français qui ne bénéficie d'aucun apport de l'Union européenne. Il ne s'agit pas d'un programme de transfert modal, mais davantage d'un programme stratégique de relance de l'industrie maritime par l'innovation et par la création d'un pôle de compétitivité national. La portée du programme n'est donc pas uniquement micro-économique ou sectorielle, mais aussi macro-économique et nationale.

Le programme éco-bonus est un programme élaboré par un pays hors UE, à savoir la Norvège. Par contre, il est au même titre que Marco Polo un programme de transfert modal qui vise à rediriger du fret de la route vers la mer. Mais, contrairement à Marco Polo, le programme éco-bonus est basé sur une logique incitative différente. En effet, il s'agit dans ce programme de récompenser le chargeur ou l'expéditeur pour son choix pour le transport maritime de courte distance au dépend du transport routier. D'un point de vue économique, l'incitatif n'est pas du côté de l'offre, c'est-à-dire du transporteur ou du fournisseur de la prestation du transport. Dans le programme éco-bonus,

l'incitatif est du côté de la demande, c'est-à-dire de l'utilisateur du service ou de demandeur de la prestation de transport.

Le tableau 5 (ci-dessous) offre une illustration comparative entre les programmes étudiés en fonction des différentes caractéristiques retenues.

Tableau 5 : Aperçu comparatif des différents programmes

	Programme Marco Polo	Programme Navires du futur	Programme éco-bonus
Couverture géographique	Union Européenne (UE)	France	Norvège
Durée du programme	M P I (2003-2006) M P II (2007-2013)	1 ^{er} AMI (2010-2015) Extension AMI (2016-2025)	PNT (2014-2023)
Principaux objectifs	Réduire la congestion routière et la pollution par le transfert modal.	Réduire la consommation d'énergie des navires et leur impact environnemental.	Encourager le choix du TMCD par les chargeurs
Principes de fonctionnement	Subvention calculée en fonction du nombre de t/ km soustraites de la route durant la période du projet.	Aide à l'investissement concerne les projets visant à concevoir des navires plus économiques et plus propres.	Les chargeurs qui choisissent le TMCD obtiennent un éco-bonus calculé sur la base de la tonne transférée.
Conditions d'éligibilité	Le projet doit permettre de transférer du fret à partir de la route, et impliquer un trafic entre au moins 2 pays de l'UE	Les sociétés propriétaires de navires. Et, l'affréteur, lorsque le contrat lui confère la charge des modifications.	Applicable au transport national et international, mais sur des corridors de transport prédéfinis par les autorités.
Modes de financement	Le montant accordé correspond au montant le moins élevé entre la quantité de fret transférée, le montant total des coûts éligibles et le montant des pertes enregistrées au démarrage.	L'aide aux investissements est constituée de 33 % de subvention et de 67 % d'avances remboursables (étalées sur 7 ans)	Les éco-bonus sont financés sur la base d'une enveloppe budgétaire globale répartie sur 10 ans
Résultats obtenus/ attendus	MP I : transfert de 22 milliards de t/km (46 % de l'objectif fixé). MP II : report équivalent à 4 millions de camions vers le maritime et le fluvial	12 projets de transport maritime déposés, 2 projets sélectionnés 8 projets de transport fluvial déposés, aucun projet sélectionné	Augmentation de 5 millions de tonnes de marchandises palettisées transportées par le TMCD

3.6.2-Développement durable

Les programmes d'aides publics au transport maritime s'insèrent le plus souvent dans un cadre beaucoup plus large, à savoir, celui du développement durable. Cet ancrage justifie généralement l'intervention publique dans un marché *a priori* régi par la concurrence libre et non faussée entre les différents modes de transport. Cependant, force est de constater que la conciliation des différentes dimensions du développement durable au sein d'un seul programme semble difficile à satisfaire. Même si certains programmes s'efforcent de concilier le maximum d'objectifs pour chacune des trois dimensions.

Parmi les programmes étudiés, le programme d'éco-bonus mis en place en Norvège semble être celui qui englobe le plus d'objectifs liés au développement durable, tel que cela est indiqué dans le tableau 6. Tout d'abord, en ce qui concerne la dimension économie, le programme d'éco-bonus projette de réduire d'une part la congestion routière et d'autre part, de réduire les dépenses relatives à l'entretien du réseau routier. Ensuite, concernant la dimension environnementale, ce programme se veut écologique et projette par conséquent de réduire les émissions atmosphériques, et plus précisément celles liées aux gaz à effet de serre (GES). Enfin, la dimension sociale est également présente à travers l'objectif de réduction du nombre d'accidents sur les routes.

Tableau 6 : Objectifs ciblés/affichés en fonction des programmes

	Programme Marco Polo	Programme Navires du futur	Programme éco-bonus
Économie			
Réduction des dépenses pour l'entretien du réseau routier	/	/	Oui
Réduction de la congestion routière	Oui	/	Oui
Environnement			
Réduction des émissions atmosphériques (GES)	Oui	Oui	Oui
Amélioration de l'efficacité/ consommation énergétique	/	Oui	/
Sociale			
Réduction du nombre d'accidents sur les routes	Oui	/	Oui
Amélioration de l'emploi dans l'industrie maritime	/	Oui	/

Source : Tableau réalisé à partir de données contenues dans le descriptif des programmes

Les programmes Marco Polo et « Navires du futur » ne sont pas en reste, puisque ces programmes couvrent également les trois dimensions du développement durable avec différents objectifs. Tout d'abord, l'objectif de réduction des émissions atmosphériques, qui demeure le seul objectif commun aux trois programmes est pleinement affiché. Dans la sphère environnementale, le programme « Navires du futur » se donne pour principal objectif de réduire ou du moins d'améliorer la consommation énergétique. Ensuite, Marco Polo étant par essence un programme de transfert modal cible une réduction de la congestion routière à l'échelle européenne de manière substantielle. Enfin, concernant la dimension sociale, les objectifs ciblés par les deux programmes sont différents. Marco Polo toujours dans sa logique de transfert modal vise à réduire le nombre d'accidents routiers, et « Navires du futur » dans sa logique davantage structurante vise à améliorer le niveau d'emploi par la création de pôles de compétences et d'innovation.

4-ATTENTES DES EXPÉDITEURS

4.1-EUROPEAN SHIPPERS' COUNCIL

European Shippers' Council (ESC) représente les intérêts des utilisateurs des différents modes de transport de marchandises à l'importation et/ou à l'exportation. Cela regroupe environ 100.000 entreprises à travers l'Europe, qu'il s'agisse de fabricants, de détaillants, de grossistes, ou de manière générale d'expéditeurs. Les membres du conseil sont issus des organisations d'usagers de transports/conseil d'expéditeurs nationaux, d'associations professionnelles européennes et de membres d'entreprises clés. ESC a été fondé en 1963 et opère par le biais d'un secrétariat permanent basé à Bruxelles.

4.1.1-Enjeu : Concurrence

ESC a soumis sa contribution à la consultation de la CE sur l'avenir des lignes directrices (« *guidelines* ») de la Commission sur l'application de l'article 101 concernant les services de transports maritimes, et dans lequel le Comité appuie fortement la proposition de la Commission de ne pas renouveler lesdites lignes après septembre 2013.

4.1.1.1-Objectif : Clarifier la tarification des armateurs

Mesure 1 : Encadrer la politique de prix des armateurs

ESC a pris contact avec la CE et plus précisément avec la Direction générale de la concurrence pour attirer son attention sur la politique de prix des armateurs. ESC juge que cette dernière doit faire preuve de plus de transparence et de clarté afin de faciliter d'une part, la compréhension de la

tarification et d'autre part, la comparaison pour faire jouer à plein la concurrence entre les différents transporteurs.

La doléance exprimée auprès de la Direction générale de la concurrence en faveur de plus de transparence en matière de tarification maritime est en cours d'étude.

Mesure 2 : Encadrer la tarification des services portuaires

La CE a lancé pour la troisième fois une nouvelle réglementation portuaire sur l'accès aux services portuaires et la transparence financière des ports, comme elle a déjà essayé de la faire par le passé. Néanmoins, ESC accueille favorablement le projet de règlement européen. Tel que souligné par le conseil, il est en effet difficile pour un expéditeur de ne pas soutenir un projet dont l'objectif est de veiller à ce que les conditions d'accès aux services portuaires soient justes, raisonnables et non discriminatoires.

La proposition d'une nouvelle réglementation portuaire sera prochainement publiée par la Commission européenne.

4.1.1.2-Objectif : Promouvoir la concurrence entre les modes

Mesure 1: Libéralisation du marché des transports

En conséquence de la crise économique et financière survenue en 2008, la CE a été réticente à promouvoir des mesures pour poursuivre la libéralisation du marché des transports. Conformément à cela, le vice-président de la CE Siim Kallas a déclaré ne pas prendre de nouvelles initiatives pour l'ouverture du

marché. Cependant, au cours des audiences et des réunions d'experts, ESC a maintenu son point de vue, selon lequel les marchés des transports doivent être davantage libéralisés. Le conseil précise néanmoins qu'un encadrement adéquat à la libre concurrence est plus que nécessaire.

La proposition du conseil des expéditeurs de libéraliser davantage le marché des transports reste pour l'instant sans réponse de la part des instances européennes.

4.1.1.3-Objectif : Standardisation / Normalisation

Mesure 1 : Révision de l'obligation de pesée du conteneur pour les expéditeurs

En 2012, certains pays ont soumis la proposition de rendre la vérification du poids des conteneurs par des balances calibrées obligatoires. Cette opération doit s'effectuer dans les locaux des expéditeurs, car les exploitants de terminaux n'ont pas tous les moyens pour organiser la vérification des poids de 130 millions de conteneurs à travers le monde sur leurs sites, sans être tenus responsables des erreurs potentiellement commises. Selon cette probable réglementation de l'OMI, tous les expéditeurs devraient se munir d'une balance calibrée certifiée pour le pesage des conteneurs emballés, ou bien mettre en œuvre une procédure certifiée pour calculer le poids d'un conteneur rempli.

ESC a critiqué le manque de preuves concernant le fait qu'un conteneur mal pesé puisse causer le chavirement d'un navire ou la perte d'un conteneur en mer. En outre, ESC a émis le vœu que les États membres de l'OMI se penchent sur une solution alternative à la question de la pondération des conteneurs. Tel que, l'introduction d'un délai de 24 heures pour la remise des instructions d'envoi au bureau du transporteur par les expéditeurs. Le groupe de l'OMI chargé du

dossier délibère actuellement sur cette alternative et les résultats sont toujours attendus.

La demande d'introduction d'un délai de 24 heures pour la remise des instructions d'envoi au transporteur concernant l'obligation de peser des conteneurs est en cours d'étude par l'OMI.

4.1.2-Enjeu : Environnement

ESC défend l'idée selon laquelle, au niveau européen, l'Union européenne ne semble pas assez adéquatement outillée pour gérer de façon efficace et durable les questions environnementales du transport maritime. Alors, qu'au niveau mondial, l'OMI doit être le seul et l'unique organisme en mesure d'organiser et de faire appliquer la réglementation en matière de nuisances environnementales occasionnées.

4.1.2.1-Objectif : Réduction des émissions atmosphériques

Mesure 1 : Demande de délai aux amateurs afin de se mettre en conformité

La CE a adopté le 15 juillet 2011, une proposition de modification apportée à la directive « soufre » de l'UE en conformité avec l'annexe VI de la convention MARPOL relative à la pollution de l'air. Ainsi, l'ESC propose que les États de l'UE considèrent de toute urgence l'ajout à l'annexe VI de la Convention des exemptions possibles. Rappelons que ces propositions ont été avancées afin de laisser davantage de temps aux opérateurs européens de transport maritime de courte distance de se mettre en conformité et donc de ne pas générer de surcoûts de transport payables par les chargeurs.

La demande de révision de la directive « soufre » de l'UE en y introduisant des exemptions pour laisser plus de temps aux transporteurs afin de se mettre en conformité est opérationnelle.

Mesure 2 : Adapter les mesures de limitation de rejet de CO2

La question des émissions de CO2 a été largement discutée au sein des instances compétentes, et il a été décidé d'y répondre en mettant en évidence quelques grands principes. Tout d'abord, certaines mesures secondaires doivent être mises en place pour éviter une perte de compétitivité dans le transport maritime. Ensuite, si une mesure est mise en place, celle-ci doit être réellement "verte". En effet, toute mesure supportée par l'expéditeur sans réduire efficacement les émissions doit être évitée. De plus, la mesure doit être globale pour assurer une concurrence saine et non faussée entre tous les armateurs. Enfin, le système de réduction des émissions de CO2 doit être de préférence basé sur un principe d'incitation. Ainsi, ESC s'est félicité de la déclaration des commissaires européens de se concentrer dans un premier temps sur l'évaluation de l'effet de ces mesures.

La proposition d'adapter les mesures de limitation d'émissions de CO2 aux réalités des expéditeurs est actuellement en cours d'étude par la Commission européenne.

4.1.3-Enjeu : Sécurité

La sécurisation de la marchandise transportée par mer constitue un enjeu de plus en plus important. En effet, environ 80 % des marchandises dans le commerce international sont transportées par mer; et au cours des deux dernières décennies, le fret conteneurisé dans le maritime a été multiplié par

cinq. Ainsi, si la cargaison est mal emballée, ou s'il n'y a pas d'arrimage approprié, le personnel sera susceptible d'être blessé et la marchandise endommagée.

4.1.3.1-Objectif : Sécurisation de la marchandise

Mesure 1: Code de pratiques pour la sécurisation de la marchandise

Après des consultations entre le secrétariat de l'OMI et celui de l'Organisation Internationale du Travail, un groupe d'experts s'est réuni pour réfléchir sur la mise à jour des lignes directrices relatives au chargement des cargaisons dans les modes de transport. Ces lignes comprennent des mesures concrètes pour veiller à ce que la cargaison soit arrimée correctement. Elles s'appliquent aux opérations de transport et concernent la manipulation, la sécurisation et la réception des unités de fret. Toutes les parties ont été consultées, à savoir les organismes gouvernementaux, les prestataires de services, les travailleurs, les employeurs dans la chaîne d'approvisionnement et le ESC.

Le groupe de travail considère que le code de bonnes pratiques relatif à l'utilisation d'un étiquetage supplémentaire, à la certification du personnel et au traitement des conteneurs ne constitue pas un instrument contraignant. Par ailleurs, les gouvernements sont libres de le mettre en œuvre. Le groupe s'est réuni trois fois en 2011-2012 et le code sera finalisé sous peu. Une fois la révision terminée, les différentes organisations pourront adopter les lignes directrices de ce nouveau code.

Le Code de bonnes pratiques relatif au chargement des cargaisons à bord des différents modes de transport est en voie de finalisation par le groupe d'experts.

À retenir-European Shippers' Council

- Les mesures déjà opérationnelles ou satisfaites :

La demande d'encadrer les prix des services portuaires
Délai supplémentaire accordé aux amateurs afin de se mettre en conformité avec la réglementation relative aux émissions de soufre
Le Code de bonnes pratiques relatif au chargement des cargaisons à bord des différents modes de transport

- Les mesures en cours d'étude :

La demande d'encadrer la politique de prix des armateurs
La révision de l'obligation de pesée du conteneur pour les expéditeurs par l'introduction d'un délai de 24 heures

- Les mesures sans réponse pour l'instant :

Libéraliser davantage le marché des transports (maritimes)

4.2-ASSOCIATION DES UTILISATEURS DE TRANSPORT DE FRET

L'Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF) représente les entreprises industrielles et commerciales françaises dans leur fonction de donneurs d'ordres aux transporteurs. Elle regroupe trois catégories d'adhérents, à savoir, des entreprises, des fédérations professionnelles et des associations régionales de chargeurs de différents secteurs d'activité. L'AUTF apporte à ses adhérents des informations et des conseils afin d'appréhender au mieux les évolutions du secteur des transports. Ses domaines d'intervention s'étendent à l'ensemble des modes de transport ainsi qu'à toutes les activités connexes (juridiques, douanes, commerce international...). Elle valorise et défend les intérêts des chargeurs auprès instances internationales, européennes et nationales. Elle constitue l'interlocuteur unique et le porte-parole des chargeurs auprès des pouvoirs publics et des médias sur tous les sujets relatifs aux transports de marchandises. L'AUTF influence le débat politique afin de garantir un transport plus performant, plus fiable et plus sûr aux entreprises.

4.2.1-Enjeu : Concurrence

L'autorité chargée des dossiers maritimes et de la concurrence aux États-Unis a récemment donné son accord pour la création du P3, alliance des 3 principaux armateurs mondiaux (MAERSK, CMA-CGM et MSC). Les armateurs réunis au sein de cette alliance opéreront ainsi sur les lignes entre l'Asie et l'Europe, l'Asie et les USA et entre les USA et l'Europe avec sur ces zones une part de marché largement supérieure à 40 %. Cette décision va dans le sens de l'histoire maritime actuelle. En effet, les opérateurs sont très friands de ce type d'accord de coopération (uniquement opérationnelle) pour réduire leurs coûts et tenter de redresser un secteur en très large surcapacité.

4.2.1.1-Objectif : Clarifier la tarification des armateurs

Mesure 1 : Atténuer le risque d'abus de position dominante des alliances d'armateurs

Suite à la décision de création du P3, les chargeurs ont à plusieurs reprises insisté sur les dérives possibles d'une telle alliance avec à terme des conséquences dommageables sur le commerce mondial. Ces appels ont été finalement entendus et pris en compte par les autorités de la concurrence américaines qui, tout en validant cette coopération au sein du P3, ont instauré un système de contrôle permettant de garantir un certain nombre de barrières et garde-fous. Tout d'abord, un mécanisme de communication qui se concentrera sur les opérations, les processus et les détails des rotations ainsi que la mise sous surveillance des taux de fret. Ce mécanisme devrait permettre de limiter les risques de manipulations du marché à des fins d'augmentation des prix. Les armateurs du P3 seront également obligés de notifier à l'avance les suppressions de voyages et les modifications impactant l'offre de services. De plus, les liens entre l'alliance et des tiers (opérateurs de terminaux, services portuaires) seront surveillés afin d'éviter que la puissance du groupement ne s'impose.

Cet encadrement garanti par les autorités de la concurrence américaines est à même de rassurer les chargeurs sur l'impact fortement néfaste du P3 sur le marché maritime. Les mécanismes de contrôle renforcés sont donc particulièrement bienvenus et il serait souhaitable qu'ils puissent s'appliquer à toutes les alliances en cours de création ou de renforcement.

Les préoccupations des chargeurs quant aux risques d'abus de position dominante de la nouvelle alliance P3 ont été prises en ligne de compte par les autorités de la concurrence des États-Unis.

À noter : Les compagnies Maersk et M.S.C se préparent à lancer leur nouveau service de partage de navire dès janvier 2015. En effet, ils ont signé en juillet 2014 un accord de partage de leurs navires pour une durée de 10 ans sur les liaisons commerciales Asie-Europe et transatlantiques. Cet accord appelé 2M comprendra 185 navires déployés sur 21 lignes. Il a été conclu un mois après que le ministère chinois du Commerce ait refusé d'approuver l'alliance P3 qui comprenait en plus la compagnie CMA-CGM. La position concurrentielle avait justifié ce blocage, car les trois compagnies auraient couvert plus de 40 % des liaisons Asie-Europe et transatlantique, alors que l'accord 2M offre une part cumulée de moins de 30 %.

Mesure 2 : Inclure le coût de manutention dans le nouveau règlement portuaire européen

Pour la troisième fois, la CE et le Parlement européen ont échoué dans leur volonté de moderniser les ports et de leur permettre ainsi d'exprimer tout leur potentiel. Les élus du Parlement ont décidé de reporter le vote du texte sur le développement de la concurrence dans les services portuaires et sur la transparence financière des ports. Cette proposition, qui avait le soutien de la quasi-totalité des acteurs du secteur maritime, à savoir, les chargeurs, les armateurs, les transitaires et les agents maritimes aurait pourtant permis de concrétiser des avancées importantes. Toutefois, les membres de la prochaine « Commission Transport » pourraient reprendre le dossier dans sa forme actuelle ou le modifier, ce que souhaitent les chargeurs.

Par ailleurs, l'AUTF, souligne qu'il faudra veiller à la création de comités d'utilisateurs dans les plans stratégiques des ports ainsi qu'à l'élaboration d'indicateurs de performances unifiés en Europe. En effet, la manutention « bord à quai » restait absente du projet de règlement. Elle représente régulièrement plus de 50 % du coût de passage des marchandises diverses et la façon dont

elle est organisée conditionne fréquemment la compétitivité de nos ports ainsi que celle des modes fluviaux et TMCD. Selon, l'AUFT, l'absence du coût de la manutention du champ d'application du texte vidait de toute sa substance la proposition.

La proposition d'inclure le coût de manutention « bord à quai » dans le nouveau règlement portuaire européen qui est d'ailleurs appuyé par l'association des chargeurs est pour le moment sans réponse.

4.2.1.2-Objectif : Allégements fiscaux

Mesure 1 : Annuler une taxe de sûreté additionnelle générant des coûts supplémentaires

Une proposition de loi instituant une taxe de sûreté portuaire a été déposée au Sénat au cours de l'été 2013, au motif que les dépenses de sûreté dans les ports français s'accroissent, notamment en raison de l'application du code ISPS (« *International Ship and Port Security* ») institué en 2005 pour lutter contre la menace terroriste. Les auteurs de la proposition soulignent que le financement de ces mesures, qui relève en principe d'un financement public en raison de leur caractère sécuritaire, n'est pas réalisé par l'État. Ils proposent donc de créer une nouvelle taxe assise sur le nombre de passagers et le volume de fret embarqué qui serait due par les entreprises de transport maritimes.

Les chargeurs rappellent que dès l'entrée en vigueur du code ISPS, les premières surcharges instituées par les transporteurs avaient surgi au motif qu'ils avaient eux-mêmes dû se mettre en conformité avec le code et que cela avait engendré des coûts. En effet, les ports avaient transféré les coûts supplémentaires générés par le code ISPS sur les chargeurs, faisant payer à ces derniers un montant de 12 à 15 euros par conteneur selon les ports. Par

conséquent, les chargeurs rejettent cette taxe qui viendrait se rajouter à des charges déjà existantes. Ils espèrent du ministre des Transports qu'il repousse une proposition de loi qui aboutirait à leur faire payer une seconde fois des frais qu'ils acquittent déjà.

La proposition de loi déposée auprès du Sénat suggérant d'établir une taxe de sureté portuaire supplémentaire, rejetée par les associations de chargeurs, est présentement en cours d'études au niveau du Ministère des Transports.

4.2.1.3-Objectif : Standardisation / Normalisation

Mesure 1 : Application de l'obligation de la pesée des conteneurs

Après l'approbation par l'OMI des changements apportés à la convention SOLAS au regard de l'obligation de vérification du poids des conteneurs avant embarquement à bord d'un navire, les chargeurs souhaitent une mise en œuvre pragmatique de cette mesure. En effet, il apparaît difficile d'obliger les chargeurs du monde entier à s'équiper de balance ou d'engorger les ports avec des conteneurs à peser avant embarquement. Ainsi, les industriels se sont majoritairement orientés vers des calculs des poids de leurs expéditions à partir de bases de données statistiques et non par une pesée directe des marchandises et du calage. Par ailleurs, les chargeurs réclament que la responsabilité de la déclaration de la tare du conteneur ne leur soit plus imputée. En effet, cette donnée est incontestablement du ressort de l'armateur qui est le seul à la maîtriser à l'avance.

Au niveau national, l'AUTF souhaite la création d'un groupe de travail afin de définir les méthodes de certification de la pesée ou de calcul de poids des marchandises. Il conviendra de définir la marge acceptable entre le poids déclaré et le poids réel qui soit reconnue et validée par tous les acteurs de la chaîne

logistique maritime. Il conviendra aussi de veiller à ce que la mise en œuvre de cette nouvelle réglementation s'inscrive dans les objectifs de relance économique et de reconquête des marchés internationaux.

Les doléances des chargeurs concernant des modifications à apporter à l'obligation de peser des conteneurs en fonction de la réalité du terrain sont en cours d'étude par l'OMI.

4.2.2-Enjeu : Sécurité

Un effort de la CE pour améliorer la sécurité maritime de manière globale a été entrepris, et cela après avoir publié un nombre important de textes, l'UE reprend la quasi-totalité des textes sur la sécurité maritime.

4.2.2.1-Objectif : Renforcer la sécurité maritime

Mesure 1: Moyens de contrôle appropriés pour l'application des conventions de l'OMI

L'AUTF a soutenu les démarches de l'UE dans ses efforts pour améliorer la sécurité maritime. Ainsi, l'AUTF se félicite que l'UE ait révisé une partie des textes liés à la sécurité. Le résultat de ces révisions est remarquable puisque 7 textes sont présentés. De ce fait, tout le monde est concerné, les États d'abord puisque sur les 7 textes, 6 concernent directement les obligations des États membres ou les États, dont les navires, rentrent dans les ports européens. Le projet de directive vise à mettre en place des moyens de contrôle permettant de s'assurer que les États disposent des ressources humaines et juridiques suffisantes pour appliquer les conventions de l'OMI dont ils sont parties prenantes. Les autres textes prévoient une amélioration des contrôles par l'État

du Port pour atteindre à terme 100 % des navires. Enfin, les sociétés de classification sont aussi concernées par cette directive qui prévoit des sanctions financières en cas de fautes graves de ces dernières, et instaure des règles européennes communes pour les enquêtes en cas d'accidents impliquant des navires dans les eaux communautaires.

Le contrôle de l'application des conventions OMI par la mise en place de moyens plus appropriés voulu par l'association des chargeurs est opérationnel.

À retenir-Association des Utilisateurs de Transport de Fret

- Les mesures déjà opérationnelles ou satisfaites :

Atténuer le risque d'abus de position dominante des alliances d'armateurs
Moyens de contrôle appropriés pour l'application des conventions OMI

- Les mesures en cours d'étude :

Annuler une taxe de sureté additionnelle générant des coûts supplémentaires
L'application pragmatique de l'obligation de la pesée des conteneurs

- Les mesures sans réponse pour l'instant :

La proposition d'inclure le coût de manutention « bord à quai » dans le nouveau règlement portuaire européen

4.3-SYNTHESE DES ATTENTES

Les attentes des expéditeurs se concentrent autour de trois enjeux, à savoir la concurrence, l'environnement et la sécurité. Tout d'abord, concernant l'enjeu de la concurrence, les principaux objectifs affichés tournent autour de la question de la politique de prix pratiquée dans l'industrie maritime que ce soit au niveau des armateurs ou des services fournis par les ports. Dans ce sens, l'objectif majeur des expéditeurs concerne la nécessité de clarifier la tarification pratiquée, aussi bien au niveau des armateurs que des ports. Le manque de visibilité ou l'imputation de certains frais ou certaines charges supplémentaires semble justifier la doléance d'une meilleure lecture de la grille tarifaire appliquée à l'échelle de l'industrie maritime. À cela s'ajoute les contraintes administratives qui retardent le post- et le préacheminement de la marchandise soit vers sa destination finale, soit pour être embarquée à bord du navire (voir tableau 7).

Ensuite, concernant l'enjeu environnemental, les expéditeurs insistent sur la conformité à la réglementation en matière de transport maritime, afin que ce dernier préserve son avantage écologique. Ainsi, les objectifs affichés par les expéditeurs touchent essentiellement la question de la réduction des émissions atmosphériques tant pour le soufre que pour le dioxyde de carbone.

Tableau 7: Les enjeux et objectifs affichés par les expéditeurs

Objectifs \ Enjeux	Concurrence				Environnement		Sécurité
	Libéralisation du transport maritime	Politique de prix des armateurs	Politique des prix des ports	Contraintes administratives	Conformités à la réglementation	Protection de la marchandise	
Clarifier la tarification pratiquée		✓	✓				
Taxes des services tarifés à l'expéditeur			✓				
Standardisation /Normalisation				✓			
Encourager la concurrence modale	✓						
Réduction des émissions CO2-SOx					✓		
Renforcer la sécurité maritime					✓		
Sécurisation de la marchandise							✓

Source : Tableau réalisé à partir des rapports d'expéditeurs

Enfin, concernant l'enjeu de la sécurité, les expéditeurs accordent une importance toute particulière à la protection de la marchandise, soit durant les ruptures de charge, soit durant son acheminement vers sa destination finale. Par conséquent, le principal objectif tournant autour de l'enjeu de la sécurité concerne la sécurisation de la marchandise par l'élaboration d'un code de bonnes pratiques, mais également la proposition d'un panel de règles sécuritaires exigées par les expéditeurs durant le transport et la manutention.

5-CONCLUSION

La synthèse des cas spécifiques documentés dans cette étude se retrouve à la section 4.3 pour la perspective des expéditeurs, à la section 3.6 pour les initiatives gouvernementales de transfert modale et la section 2.6 pour ce qui est des propositions formulées par les armateurs. En croisant tous ces cas et ces perspectives, on peut dégager une typologie des initiatives publiques en soutien au développement du transport maritime. Ainsi dans les cas étudiés nous reconnaissons :

- Les mesures de type subvention ou aides financières publiques qui sont proposées soit aux transporteurs pour la création ou la mise en place d'une nouvelle ligne de transport maritime, soit aux expéditeurs qui s'engagent à utiliser un service d'un mode de transport plus respectueux de l'environnement. Il peut s'agir en l'occurrence du transport maritime.
- Les mesures de type allégement fiscal ou exonération fiscale qui s'attellent à alléger soit les charges salariales qui pèsent sur les entreprises de l'industrie maritime, soit les taxes et autres impôts directs ou indirects associés aux diverses prestations de service offertes par l'industrie maritime.
- Les mesures de type assouplissement administratif qui s'orientent vers la simplification des procédures requises par les différentes instances administratives, soit douanières pour la déclaration de la marchandise, soit portuaires pour le passage de cette marchandise.
- Les mesures de type réglementaires qui visent un resserrement des contrôles dans l'application de certaines normes environnementales, en l'occurrence les exigences qui accompagnent la directive « soufre », relative à teneur en soufre des carburant des navires. Et, les règles de contrôle sur le respect des conventions en matière d'émission atmosphérique de CO₂ des navires.
- Les mesures de type structurelles qui sont destinées à stimuler la concurrence entre les différents modes de transport par le recours à davantage de

libéralisation des marchés des transports, et une meilleure transparence en matière de politique tarifaire des services maritimes.

- Les mesures type soutien à la recherche et développement qui visent à promouvoir la recherche dans le domaine maritime. Il peut s'agir d'injecter des fonds dans divers projets porteurs ou encore d'encourager le partenariat public-privé dans l'étude, la réalisation et la conduite de certains projets innovants.

- Les mesures de type aides à l'emploi maritime qui visent généralement l'amélioration des compétences et la promotion des carrières maritimes. Il peut aussi s'agir de mesures législatives œuvrant à améliorer les conditions de travail des gens de mer.

Tous ces types de mesures se retrouvent dans les enjeux de l'encadrement de l'industrie maritime du système Saint-Laurent- Grands Lacs. Nous proposons pour terminer notre analyse six remarques s'inscrivant dans le contexte actuel du développement de la Stratégie maritime du Gouvernement du Québec. Ces remarques cherchent à faire écho aux principales considérations évoquées dans l'ébauche de la stratégie maritime présentée en campagne électorale de même que dans les discussions entourant le développement de cette stratégie. En tentant ainsi de mettre en parallèle les considérations québécoises avec les cas que nous avons documentés sur les scènes européennes et australasiennes, nous retenons que :

1. Les programmes québécois d'aides financières couvrant une partie des coûts de mise en marché de nouveaux services intermodaux ou encore des investissements pour l'amélioration de l'efficacité énergétique de services existants apparaissent tout à fait en phase avec les modèles internationaux. Il apparaît qu'il y a cependant au Québec un travail de réflexion à faire sur les attentes envers ces programmes. Les exemples internationaux fournissent des cas de réussite individuels en nombre, mais pas d'inversement du partage modal à grande échelle. On remarque que l'évaluation des

programmes de rééquilibrage modal est contrastée entre les tenants d'une politique industrielle dont l'objectif premier demeure le développement du transport maritime et ceux pour qui l'objectif final est plutôt la réduction des impacts environnementaux du transport de marchandises. Par ailleurs, nous observons qu'il y a beaucoup de questionnement quant à la meilleure approche pour encourager le transfert modal : doit-on subventionner les fournisseurs ou les utilisateurs des services de transport?

2. La présente étude rappelle une nouvelle fois l'ampleur de la segmentation du transport maritime. La segmentation entre transport de courte distance et transport international existe sur le plan économique (fournisseurs, clients, prix différenciés). Elle implique également des logiques institutionnelles (visions du monde) différentes. Développement économique national et aménagement du territoire motive d'un côté alors que de l'autre on s'intéresse d'abord à l'environnement d'affaires et son alignement sur les standards internationaux (fiscalité, obligations administratives). Cette segmentation nous semble être renforcée par les dispositions protectionnistes de la Loi sur le cabotage au Canada.
3. La présente étude fait aussi écho à une autre observation fondamentale récurrente dans nos travaux : le paradoxe de la gestion de la concurrence est un défi constant pour les politiques publiques de transport maritime. A priori, les cas étudiés font davantage appel à des mécanismes visant à protéger ou accentuer la concurrence existante que les initiatives évoquées dans les discussions entourant le développement de la stratégie maritime québécoise.
4. Sans qu'elles soient toujours à l'avant-plan, les préoccupations sur l'importance de recruter et former une main-d'œuvre de qualité semblent

omniprésentes dans les différentes situations nationales que nous avons analysées. Dans les situations européennes, la fonction de promotion de l'emploi maritime semble étroitement associée aux initiatives de politiques maritimes intégrées visant à rapprocher toutes filières maritimes (transport, ressources halieutiques, R&D, construction navale, tourisme, etc.). D'autres de nos travaux passés et en cours suggèrent qu'il faut aller beaucoup plus loin en se penchant sur notamment l'organisation du travail à bord et la gestion personnalisé des cheminements en carrière.

5. Le modèle de gouvernance du port locateur (*land lord port*) est clairement établi comme le mode privilégié de développement des infrastructures portuaires à travers le monde. On observe même dans la présente étude, une volonté affirmée de créer maintenant une concurrence accrue entre les manutentionnaires privés qui opèrent au sein d'infrastructures publiques. L'enjeu des ports régionaux québécois relevant toujours des autorités fédérales est préoccupant dans la mesure où ces dernières entendent compléter leur programme de cession de ces ports. Notre analyse comparative suggère que les investissements nécessaires dans les infrastructures portuaires régionales et le développement de leurs activités commerciales passeront par une adaptation du modèle du port locateur.

6. Pour plusieurs cas étudiés, les parties prenantes tablent sur les avantages environnementaux du transport maritime pour justifier des actions publiques en faveur de son développement. Néanmoins, on observe aussi que la mise en œuvre de nouvelles normes environnementales entraîne des difficultés techniques et soulève des questionnements relativement aux augmentations de coûts d'exploitation en Europe et ailleurs. C'est notamment le cas en Europe pour les dispositions sur la réduction du taux de soufre dans les carburants ou en Amérique du Nord sur l'enjeu des eaux de ballast. Ces difficultés amènent certains acteurs à questionner le bien-fondé du resserrement des normes opérationnelles. Or le transport maritime ne pourra

bénéficier d'un positionnement vert s'il ne consent pas tous les efforts pour continuer d'améliorer son bilan avantageux.

6-BIBLIOGRAPHIE

Armateurs de France (2012), Rapport annuel sur l'activité 2012.

En ligne consulté le 20 mai 2014.

http://www.armateursdefrance.org/themes/frontend/img/RA_VF.pdf

Association des Utilisateurs de Transport de Fret (2013). Compte rendu des positions de l'association dans différentes lettres de synthèse : volet transport maritime. En ligne consulté le 02 juillet 2014.

http://www.autf.fr/web/nos_positions.html

Australian Government (2014) : «Approaches to regulating coastal shipping in Australia. April 2014». En ligne.

https://www.infrastructure.gov.au/maritime/business/coastal_trading/review/files/Options_Paper_Approaches_to_regulating_coastal_shipping_in_Australia.pdf

Australian National Commission Audit (2014) : «Towards Responsible Government. The Report of the National Commission Audit – Phase Two».

En ligne. http://www.ncoa.gov.au/report/docs/phase_two_report.pdf

Australian Shippers Association (2014) : «Audit Report Recommendation on Shipping Ignores Strategic National Interest». Communiqué de presse 2 mai 2014.

Commission Européenne – Agence Exécutive des Réseaux et de l'Innovation

En ligne. <http://inea.ec.europa.eu/>

Commission Européenne - Programme Marco Polo

En ligne. <http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/>

Cour des Comptes Européenne, (2013), Rapport spécial n°3 : « Les programmes Marco Polo ont-ils contribué efficacement au transfert du trafic routier vers d'autres modes de transport? ». En ligne.
http://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR13_03/SR13_03_FR.PDF

Danish Shipowners' Association, (2013), Annual logbook 2013.

En ligne consulté le 20 mai 2014.

<http://www.docstoc.com/docs/163178807/Annual-Logbook-Institute-of-Shipping-Economics-and-Logistics>

European Shipper's Council, (2012), Annual report 2012.

En ligne consulté le 02 juillet 2014.

http://www.europeanshippers.eu/wp-content/uploads/2013/03/ESC_Annual_Report_2012.pdf

European Short Sea Network (2013), Annual report 2012-2013.

En ligne consulté le 20 mai 2014.

<http://www.utu.fi/fi/yksikot/mkk/spc/Documents/ESN%20Annual%20report%202012.pdf>

Guy, E et Urli, B ; (2009) : « Analyse comparative des mesures d'intervention publiques en soutien au transport maritime ». Étude réalisée pour le compte du ministère des Transports du Québec. En ligne.
https://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/bpm/rtq0901_Analyse.intervention.publique.transport.maritime.pdf

Guy, E et Lapointe, F; (2010) : « Politiques publiques pour le transport maritime sur le Saint-Laurent : cohésion des objectifs et des mesures ». Étude réalisée pour le compte du ministère des Transports du Québec. En ligne.
http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/bpm/politiques_rtq-10-05.pdf

Marine Marchande. Site consulté le 03 septembre

<http://www.marine-marchande.net/>

Mer et Marine, (2013) : « Navires du futur : Quid des appels à manifestation d'intérêt ». En ligne. <http://www.meretmarine.com/fr/content/navires-du-futur-quid-des-appels-manifestation-dinteret>

New Zealand Ministry of Transport, (2014) : «Freight Information Gathering System and Container Handling Statistics». 46 p. En ligne. <http://www.transport.govt.nz/assets/Uploads/Sea/Documents/FIGS-June-2014-Final2.pdf>

Norwegian Shipowners' Association, (2013), Maritime outlook report 2013: "Great Maritime Opportunities". En ligne consulté le 20 mai 2013. [http://www.rederi.no/nrweb/mm.nsf/lupgraphics/Final_6242-Konjunkturrapport-eng-5k.pdf/\\$file/Final_6242-Konjunkturrapport-eng-5k.pdf](http://www.rederi.no/nrweb/mm.nsf/lupgraphics/Final_6242-Konjunkturrapport-eng-5k.pdf/$file/Final_6242-Konjunkturrapport-eng-5k.pdf)

Ship to Norway. Site consulté le 03 septembre

www.shiptonorway.no

Transport et Logistique. Site consulté le 03 septembre

www.wk-transport-logistique.fr

U.K Chamber of Shipping, (2014), Annual review 2013-2014.

En ligne consulté le 20 mai 2014.

http://www.ukchamberofshipping.com/media/filer_public/4f/13/4f13d714-eb44-4566-9e16-2001b9e516d0/uk_chamber_of_shipping_annual_review_2013-14.pdf

Union Royal des Armateurs Belges, (2012), Rapport annuel de l'association.

En ligne consulté le 20 mai 2014. <http://www.br.v.be/Rapportannuel.aspx>

World Maritime News.

<http://worldmaritimenews.com/>

ANNEXE

ASSOCIATIONS	RAPPORTS CONSULTÉS
ARMATEURS DE FRANCE	Rapport Annuel 2012
UNION ROYALE DES ARMATEURS BELGES	Rapport Annuel 2012
UK CHAMBER OF SHIPPING	Annual Review 2013-2014
DANISH SHIPOWNERS' ASSOCIATION	Annual Report 2013
NORWEGIAN SHIPOWNERS' ASSOCIATION	Annual Report 2013
EUROPEAN SHIPPERS' COUNCIL	Annual Report 2012
ASSOCIATION DES UTILISATEURS DE TRANSPORT DE FRET	Rapport 2013