

SEMAINE EUROPÉENNE DU TRANSPORT MARITIME

<http://www.euractiv.fr/sections/semaine-europeenne-du-transport-maritime>

Table des matières

Le report modal vers le transport maritime peine à s'imposer en Europe..... 1
 L'ONU de la mer et l'UE peinent
 à s'accorder sur la régulation du fret maritime 2

La directive soufre bouleverse le fret maritime en Europe du Nord 3
 Dominique Riquet : « Le transport maritime
 est 15 fois moins émetteur de CO₂ que le transport routier » 5
 La peur de la piraterie reste forte dans le fret maritime 6

Le report modal vers le transport maritime peine à s'imposer en Europe

Plus propre que le transport routier, le transport de marchandises par voie maritime représente 40% des échanges intra-européen. Mais cette part de marché stagne depuis une quinzaine d'année, malgré le report modal promu par Bruxelles.

Le transport maritime à courte distance peine à s'imposer en Europe face à la route, malgré des atouts reconnus par les politiques européennes face à la congestion du trafic et aux problèmes environnementaux.

Depuis 2001, l'Union européenne a tenté de favoriser le report modal de la route vers les autres modes de transport. Mais la part de marché du fret maritime reste inchangée en Europe.

Un report modal au ralenti

Le transport routier représente environ 45% du transport de marchandises au sein de l'Union européenne, suivi de près par le transport maritime qui occupe une part de marché d'environ 40%. Le transport



Le transport maritime représente 90% du transport mondial de marchandise
 Copyright: hxdyl/Shutterstock

ferroviaire et fluvial se partage le reste du marché.

« Le report modal vers les transports propres est une des priorités de la politique européenne des transports. Mais les objectifs n'ont pour l'instant pas été atteints » constate Eric Banel, délégué général d'Armateurs de France.

« Malgré certains défauts, le transport maritime est le mode de transport le plus propre en terme d'émission de CO₂ » affirme Antidia Citorès de l'ONG de protection du littoral Surfrider.

Le tableau n'est cependant pas complètement noir. « Le maintien de la part de marché du transport maritime est aussi à mettre en parallèle avec l'élargissement de l'UE à des pays essentiellement terrestre et assez enclavés » explique Jean-Marie Millour, délégué général du Bureau de promotion du shortsea shipping.

Dans ce contexte, le maintien de la part de marché du transport maritime apparaît comme un succès relatif de la politique

européenne en faveur du report modal (aides aux entreprises, financement des infrastructures portuaires, etc).

Parmi les freins au développement du transport maritime de courte distance figure également un positionnement en retrait sur l'agenda des politiques. « Dans l'ordre des priorités politiques le transport maritime ne se positionne malheureusement pas très bien » regrette Jean-Marie Millour, qui constate que « la majorité des subventions européennes en faveur des infrastructures de transport (RTET) est absorbée par le ferroviaire ».

Externalités des coûts

Le transport routier malgré son bilan carbone tient toujours la première place dans le transport de marchandises en Europe, en raison d'un coût plus avantageux.

L'écart s'explique par l'absence de

Suite à la page 2

Suite de la page 1

paiement par le transport routier des coûts, comme les infrastructures, la pollution ou les accidents qu'elle provoque.

« Nous n'avons toujours pas trouvé le moyen de valoriser les externalités positives du transport maritime de marchandises et ce sujet n'a pas été pris à bras-le-corps par les politiques européennes » regrette Eric Banel.

Écotaxe versus ecobonus

Si les avantages du transport maritime peinent à être mis en valeur, la difficulté du report modal provient davantage de politique toujours favorable au transport routier. « On peut dire que le transport routier est favorisé plutôt que de dire que le transport maritime est défavorisé » regrette Dominique Riquet, vice-président de la commission transport du Parlement européen

L'internalisation des coûts externes du transport routier, notamment via la mise

en œuvre de taxe poids lourds a avancé en Europe. Mais en France, le projet d'écotaxe a été abandonné, avec des conséquences immédiates sur le développement des axes maritimes en Europe.

Cette taxe censée inciter le fret à s'orienter vers le rail plutôt que vers la route, et encadré par la directive européenne « Vignette » de 2011, est déjà appliquée dans plusieurs pays européens : la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg, le Danemark et la Suède.

Parmi les effets directs, la liaison entre Nantes Saint-Nazaire et le port espagnol de Gijón, en difficulté financière depuis son lancement en 2010, n'a pas survécu à l'abandon de l'écotaxe. « Et il y a d'autres exemples dans d'autres pays » affirme Jean-Marie Millour.

Si l'abandon de la fiscalité punitive n'a pas été une bonne nouvelle pour le transport maritime, le secteur réclame la mise en place d'un ecobonus afin d'inciter le report du fret sur le transport maritime.

La Blue belt

Parmi les freins au développement du transport maritime de marchandises, au sein de l'UE figurent également les procédures douanières

Le projet « Blue Belt », l'espace européen de transport maritime sans frontière présenté par la Commission européenne en 2013 vise à encourager la mise en place d'un espace commun pour le fret maritime.

« Aujourd'hui, aller d'un pays européen à un autre c'est administrativement presque aussi compliqué que de faire un trajet Europe-Chine » regrette Jean-Marie Millour.

Contrairement aux frontières terrestres, les frontières maritimes restent très contrôlées par les douanes de chaque Etats membres, ce qui complexifie les démarches administratives. Selon la Commission, cette complexité administrative constitue d'ailleurs « l'un des principaux goulets d'étranglement entravant le développement du transport maritime ».

L'ONU de la mer et l'UE peinent à s'accorder sur la régulation du fret maritime

Fortement ébranlé par la crise économique de 2008, le transport maritime figure parmi les activités les plus exposées à la mondialisation. Une concurrence acharnée qu'encadre tant bien que mal l'Organisation maritime internationale des Nations unies.



L'Organisation maritime internationale régleme le transport maritime de 168 Etats membres
Copyright: Faraways/shutterstock

Il arrive qu'un porte-conteneurs français, affrété par le Danemark, battant pavillon du Liberia se rende en... Inde. Ce schéma multinational poussé à l'extrême est inhérent au transport maritime, qui assure 90% du transport de marchandises dans le monde.

Mondialisé dans son fonctionnement,

le secteur de la marine marchande l'est aussi dans sa réglementation. L'Organisation maritime internationale des Nations unies, qui compte 168 États membres, édicte depuis plus de 50 ans les conventions internationales du secteur.

Suite à la page 3

Suite de la page 2

Éviter la concurrence déloyale

L'objectif est clair : éviter que les divergences de législation n'entraînent une concurrence déloyale de la part de flottes moins regardantes que d'autres sur les règles de sécurité ou de protection de l'environnement.

Une réglementation large d'autant plus nécessaire que depuis 2008 le secteur peine à se remettre de la crise économique. Le transport maritime, qui a vu arriver de nombreux navires neufs entre 2007 et 2009 alors que la demande mondiale s'effondrait, souffre depuis de surcapacités. L'indice Baltic, qui reflète les prix du fret maritime, a ainsi touché début 2015 un plus-bas depuis 30 ans.

Assurer des conditions de concurrence équitables

Depuis 1959, l'organisation internationale a réglementé le transport maritime via plusieurs conventions sur la pollution marine (MARPOL) ou encore la Convention sur la recherche et le sauvetage en mer (SAR).

Mais dans cette organisation internationale, la place du continent européen s'avère parfois complexe. « Contrairement aux États-Unis, l'Union européenne n'est pas un membre à part entière de l'OMI » remarque Jean-Marie Millour, délégué

général du Bureau de promotion du transport maritime à courte distance.

Chaque État membre de l'UE est membre à part entière de l'OMI, tandis que la Commission européenne ne dispose que d'un siège d'observateur. Et cette organisation tripartite n'est pas toujours adaptée au fonctionnement d'un marché intérieur.

« L'Europe est ouverte à tout vent à la concurrence internationale, car elle n'existe pas d'un point de vue du droit international : elle est éclatée » poursuit Jean-Marie Millour. « L'articulation entre l'OMI et l'UE ne fonctionne plus, car la première pense maritime lorsque la seconde pense transport » regrette-t-il.

Eaux de ballast

Pour l'Union européenne, l'application de la convention internationale sur les eaux de ballast, prévue dans MARPOL, constitue un exemple de ce dysfonctionnement.

Ces eaux de mer embarquées dans les doubles coques des navires servent à les stabiliser au cours des traversées. Mais en voyageant d'un bout à l'autre de la planète avant d'être déversées dans un écosystème marin différent, elles constituent un risque pour l'environnement marin.

« L'OMI a pris des mesures pour encadrer l'utilisation des eaux de ballasts. Mais il n'y a pas de différenciation des règles entre un trajet international et un trajet intra-européen » regrette Jean-Marie

Millour. Résultat, les navires régionaux pourraient être soumis aux mêmes exigences que les grands navires internationaux et devront s'équiper de coûteux systèmes de filtrage.

Des coûts qui ne sont pas nécessaires pour les trajets européens dans la mesure où les écosystèmes marins au sein de l'Union européenne sont proches, selon l'industrie.

Double tranchant

Cependant, l'appartenance de chaque État membre de l'UE à l'OMI apporte aussi des avantages. « Pour qu'une convention internationale de l'OMI entre en vigueur, il faut qu'un certain nombre de pays membres représentant un certain poids de la flotte internationale la ratifie » explique Antidia Citores de Surfrider, une association de protection de l'océan et du littoral.

La flotte européenne, qui représente à elle seule 41% de la flotte mondiale et 28 États membres peut permettre d'arriver au quota de ratification plus ou moins rapidement.

Mais l'organisation internationale n'assure pas toujours une concurrence égale, notamment au sein de l'UE. Les conventions transposées en directives européennes à Bruxelles sont ensuite appliquées de manière « très inégale » par les États membres, souligne Eric Banel, délégué général d'Armateurs de France. Résultat, la concurrence reste féroce entre les flottes européennes.

La directive soufre bouleverse le fret maritime en Europe du Nord

Les émissions de soufre des navires sont théoriquement limitées à 0,1 % de la Manche à la mer Baltique, en application de la directive soufre. Mais les États membres ont bien du mal à faire respecter la réglementation.

Depuis le 1^{er} janvier, l'air de la Manche, de la mer Baltique et de la mer du Nord est plus pur. Ou devrait le devenir. Dans cette zone classée SECA (sulphur emissions control area), comme 3 autres dans le monde, les navires de fret ne peuvent plus

utiliser de carburant dont le contenu en soufre excède les 0,1%, comme le prévoit la directive « soufre » adoptée fin 2013. Dans les autres zones, y compris la Méditerranée, les taux sont peu voire pas régulés et peuvent aller jusqu'à 4 %. Mais à partir de 2020 la limite globale sera ramenée à 0,5 %. Un objectif qui apparaît aujourd'hui comme une gageure pour l'industrie, mais qui s'avère essentiel pour l'environnement. Les émissions de soufre sont en effet à l'origine des pluies acides, qui endommagent la

Suite à la page 4

Suite de la page 3

flore, mais aussi de problèmes respiratoires majeurs. Les émissions de soufre du transport maritime seraient responsables d'environ 50.000 morts par an en Europe.

Filtrer les gaz d'échappement ou changer de carburant

Les options pour limiter les émissions de soufre ne sont pas légion : il faut soit filtrer les gaz d'échappement, soit utiliser un carburant sans soufre ou rouler au gaz. La mise en place d'un « épurateur » de gaz représente une installation techniquement lourde, et rarissime pour l'heure. C'est ce que prévoit de faire la société de ferry suédoise Stena Line, qui transporte des voyageurs des Pays-Bas au Royaume-Uni. Stena Line a prévu de modifier les moteurs de ses navires entre la fin 2015 et début 2016. Mieux vaut tard que jamais. L'industrie peine à se mettre en conformité avec cette nouvelle contrainte : seulement 100 à 150 navires dans le monde sont aujourd'hui équipés d'épurateurs, sur un total de 50.000 navires de marine marchande !

L'alternative à cet investissement important ne tient pourtant pas la route économique parlant. Il consiste en effet à recourir à des carburants allégés en soufre, dont le diesel maritime, ou le méthanol. Des intrants au prix sérieusement plus élevé que les fiouls classiques utilisés dans la marine marchande. Très raffiné, le carburant sans soufre est vendu de 30 % à 40 % plus cher. Un surcoût énorme, surtout pour les échanges locaux. Pour les échanges longue distance, les vracquiers et autres tankers en provenance d'Asie ou d'Afrique doivent changer de carburant en arrivant dans la Manche; et donc disposer de plusieurs réservoirs, ce qui n'est pas toujours le cas.

L'effondrement de baril de pétrole, passé de 100 à 50 dollars en 6 mois, permet certes de limiter la casse. « Le coût du carburant appauvri en soufre correspond actuellement au carburant classique d'il y a 6 mois, donc le surcoût est moins important » constate Bill Hemmings de l'ONG Transport et Environnement.



Les ferries se succèdent chaque jour entre le port de Dover au Royaume-Uni et de Calais (France)-Paul J Martin/shutterstock

L'expérience n'en est pas moins pénalisante pour l'industrie, qui répercute le coût du carburant dans ses tarifs, et craint de perdre des parts de marché au profit du transport routier, dont le bilan environnemental par kilomètre transporté s'avère nettement plus mauvais.

Une réglementation encore très théorique

L'autre problème repose sur l'application de la législation : le contrôle des nouvelles contraintes environnementales demeure sous la responsabilité des autorités nationales. D'où un certain chaos. Estimés à 1/1000, les contrôles sont quasiment inexistantes, et les amendes peu dissuasives. La Pologne et les pays baltes prévoient par exemple des amendes de 800 euros. « Un cargo de 20.000 tonnes économise environ 10.000 euros par jour avec un carburant non réglementaire. Et il doit naviguer 8 jours dans la zone SECA pour rejoindre la Pologne et en repartir » explique Sjoerd Hupkes Wijnstra, responsable de la stratégie environnementale chez le groupe maritime Spliethoff Group, membre de l'alliance Trident qui milite pour l'application de la réglementation sur le soufre. Les navires doivent donc arbitrer entre un surcoût de 80.000 euros ou une amende potentielle de 800 euros ; le choix est vite fait. A partir de 2016, la directive prévoit qu'un bateau sur 10 devra faire l'objet d'une inspection lors de son passage dans un port européen.

A sa décharge, l'industrie doit affronter en même temps que la contrainte soufre une crise majeure, avec l'affluence de nouveaux navires sur le marché qui compromettent la rentabilité de l'exploitation.

Des échéances soufre et CO₂ à partir de 2020

La limitation des émissions de soufre représente la principale contrainte à s'imposer à l'industrie en matière environnementale. A horizon 2020, les émissions de soufre devraient être limitées partout dans le monde à 0,5 %. Un projet qui fascine modérément les pays en voie de développement, gros utilisateurs de fret maritime pour les matières premières que requiert leur croissance galopante, et qui tentent de faire reculer l'échéance à 2025.

En matière d'émission de CO₂, la contrainte est en train de se concrétiser. Les armateurs devraient être impliqués dans le prochain round de négociations climatiques. C'est ce que propose le texte provisoire de l'accord de Paris. Jusqu'alors, les engagements en matière de réduction d'émission du fret maritime étaient gérés exclusivement par l'OMI ; ils ne seront inclus à dans la politique climatique européenne qu'à partir de 2018, selon une décision du Conseil européen du 18 décembre dernier. « L'inclusion dans les négociations internationales pourra sans doute permettre d'aller plus loin qu'avec l'OMI » espère Jeff Hemmings.

Dominique Riquet : « Le transport maritime est 15 fois moins émetteur de CO₂ que le transport routier »



© European Parliament

Les programmes européens en faveur du transport maritime n'ont pas fait recette jusqu'ici. Mais le plan Juncker et le mécanisme pour l'interconnexion en Europe devraient permettre au secteur de se développer davantage.

L'eurodéputé français Dominique Riquet (UDI) est vice-président de la commission des transports et du tourisme du Parlement européen depuis 2012.

Le transport maritime est-il une priorité de l'Union européenne ?

L'Europe représente 41 % de la flotte mondiale, c'est le pavillon le plus important au monde.

Le transport maritime intraeuropéen, mais aussi international est une véritable priorité de l'Union européenne, qui intervient à la fois sur le front de la régulation et du soutien au développement des infrastructures.

Le transport maritime de marchandises représente un secteur essentiel de l'économie européenne : il pèse 100 milliards d'euros et représente 180 000 emplois. Mais il est surtout un des canaux principaux de transport de marchandises au sein de l'espace européen. Le transport maritime représente environ

40 % de l'ensemble du transport de marchandises au sein de l'UE. Ce n'est pas anecdotique au regard des 45-50 % que représente le transport routier !

C'est un transport qui a vocation à se développer à l'avenir, car il est bien moins émetteur de CO₂ que le transport routier.

Sur quels leviers l'Union européenne peut-elle jouer pour favoriser le développement du transport maritime à courte distance ?

Pour favoriser le transport maritime, il faut agir sur plusieurs fronts. Il faut améliorer les infrastructures portuaires, qui constituent les portes d'entrée du transport de marchandises en Europe et à l'international, mais aussi renforcer les connexions entre les ports et les autres réseaux de transport (fluviale, ferroviaire, routier), comme ce qui a été fait au travers du programme Marco Polo. Il est également important de développer la formation aux métiers du transport maritime et assurer les conditions de sécurité au sein de l'UE.

Le programme Marco Polo, lancé en 2003, avait justement pour vocation de favoriser le report modal du fret routier. Mais il fait l'objet de nombreuses

critiques, notamment de la part de la Cour des comptes de l'Union européenne...

Le programme Marco Polo n'a pas été une réussite. Une des raisons de l'échec de ce programme est que le soutien apporté aux armateurs était certainement insuffisant. Lorsque vous voulez développer des « autoroutes de la mer », il faut bien entendu apporter un soutien aux infrastructures portuaires, mais il faut aussi que l'équipement en navires adaptés à ces nouvelles routes suive !

L'UE est en train de mettre en place un nouvel outil de financement des grands projets d'infrastructures. Le secteur maritime pourrait-il en profiter ?

Oui tout à fait. Plusieurs projets portuaires peuvent avoir leur chance pour être financés en partie par le plan d'investissement de Jean-Claude Juncker. Les projets d'aménagement portuaire représentent des investissements importants, et le retour sur investissement est parfois jugé trop faible par les investisseurs privés. Aussi, ils se prêtent très bien à la garantie publique qui peut être apportée via le plan Juncker.

Suite à la page 6

Suite de la page 5

Il y a également le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), qui prévoit des cofinancements pouvant aller jusqu'à 20 % du coût des projets d'autoroute de la mer.

On peut citer en exemple le projet d'extension du port de Calais, qui devrait profiter à la fois de subventions publiques dans le cadre du MIE et du mécanisme de garantie du plan Juncker.

Le transport maritime est souvent présenté comme un des modes de transport les plus propres. Quels types

de mesures sont prises au sein de l'Union européenne pour renforcer sa qualité environnementale ?

Le transport maritime de marchandises est déjà entre 15 et 18 fois moins émetteur de CO₂ que le transport routier. Il est plus difficile de faire cette comparaison avec le transport ferroviaire, puisque les émissions dépendent principalement de la manière de produire l'électricité nécessaire à la traction des locomotives. Si cette dernière est produite par des usines à charbon ou par le recours aux énergies renouvelables, cela change la donne.

Par ailleurs, la flotte européenne doit se mettre en conformité avec la directive « soufre, qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2015. Il s'agit d'un texte très important en matière d'environnement, mais également très difficile à mettre en place, car il faut aux armateurs soit changer de type de de fioul (30% plus cher) soit passer au gaz naturel liquéfié, ce qui implique un changement de moteur.

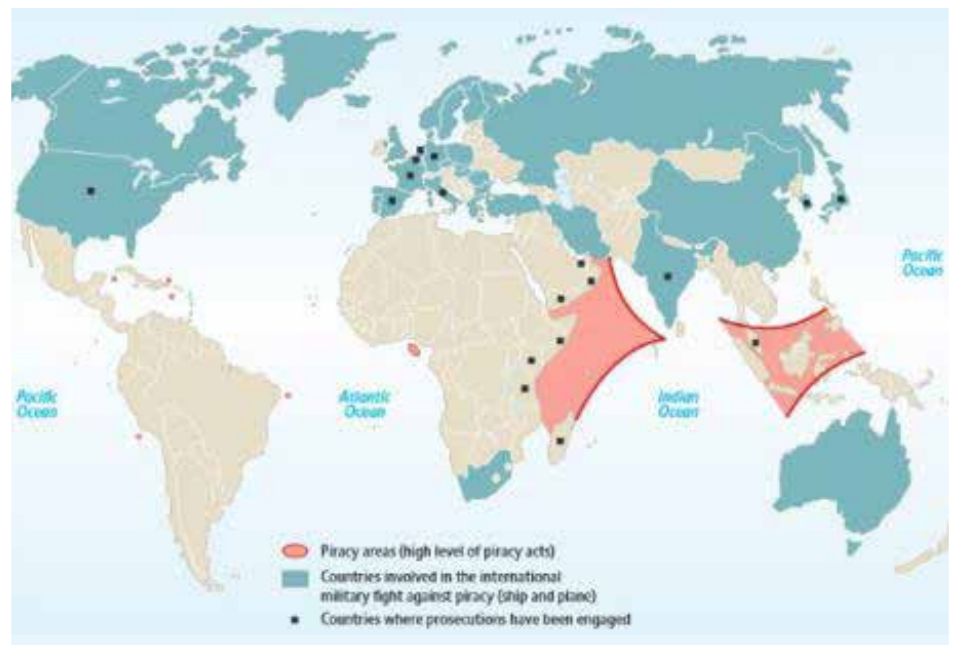
En plus de réduire les émissions de soufre, cette directive devrait aussi permettre de réduire d'autres types d'émissions grâce au passage au gaz naturel liquéfié.

La peur de la piraterie reste forte dans le fret maritime

Si le nombre total d'actes de piraterie est en retrait, les activités criminelles progressent dans certaines zones. Un coût pour le fret maritime qui s'élève à plusieurs milliards de dollars chaque année.

Début février, un marin grec a été tué lors d'une prise d'otage dans le Golfe de Guinée, au large du Nigeria, sur un tanker en train de charger du pétrole. L'attaque du navire a finalement échoué, et les membre de l'équipage retenus en otage, libérés. Mais la peur des pirates est de retour dans le fret maritime, et ce malgré l'effondrement drastique du nombre d'attaques depuis 2012.

Le nombre d'attaques sérieuses selon les règles de l'OTAN est passé d'une grosse centaine par an à 23 en 2012, 6 en 2013 et 1 en 2014. Le nombre de navires effectivement piratés a également chuté, passant de plus de 40 à 0 en 2014, selon la même source.



Les principale zone de piratage © UNOSAT

Evolution des zones de piraterie après les réactions internationales

Un recul statistique qui dissimule l'évolution des types d'attaque. En effet, les zones ont changé.

L'océan indien et l'Asie du Sud-Est sont restent les zones les plus dangereuses, avec un nombre important d'incidents mois après mois ; mais les tentatives de piraterie échouent désormais. Un meilleur équipement des bateaux leur permet de limiter la casse. Alarmes, armes à bord et stratégie de repli des équipages dans une

seule pièce : les marins sont désormais habitués à faire face à ce risque.

La mer Rouge et le bassin somalien demeurent des zones à hauts risques, notamment en raison de l'instabilité continue de la Somalie où les milices de Al Shabab continuent de menacer potentiellement les navires.

Le golfe de Guinée, nouvelle zone de pirates

Mais c'est désormais le golfe de

Suite à la page 7

Suite de la page 6

Guinée, où 7000 navires européens naviguent en permanence selon les conclusions du conseil européen du 17 mars 2014, qui inquiète le plus. La zone a fait l'objet d'une recrudescence de l'insécurité maritime : il y a eu plus de 30 prises d'otage en 2013, un chiffre qui a encore progressé en 2014 selon le Bureau Maritime International, alors que les actes de brigandage divers vont croissant.

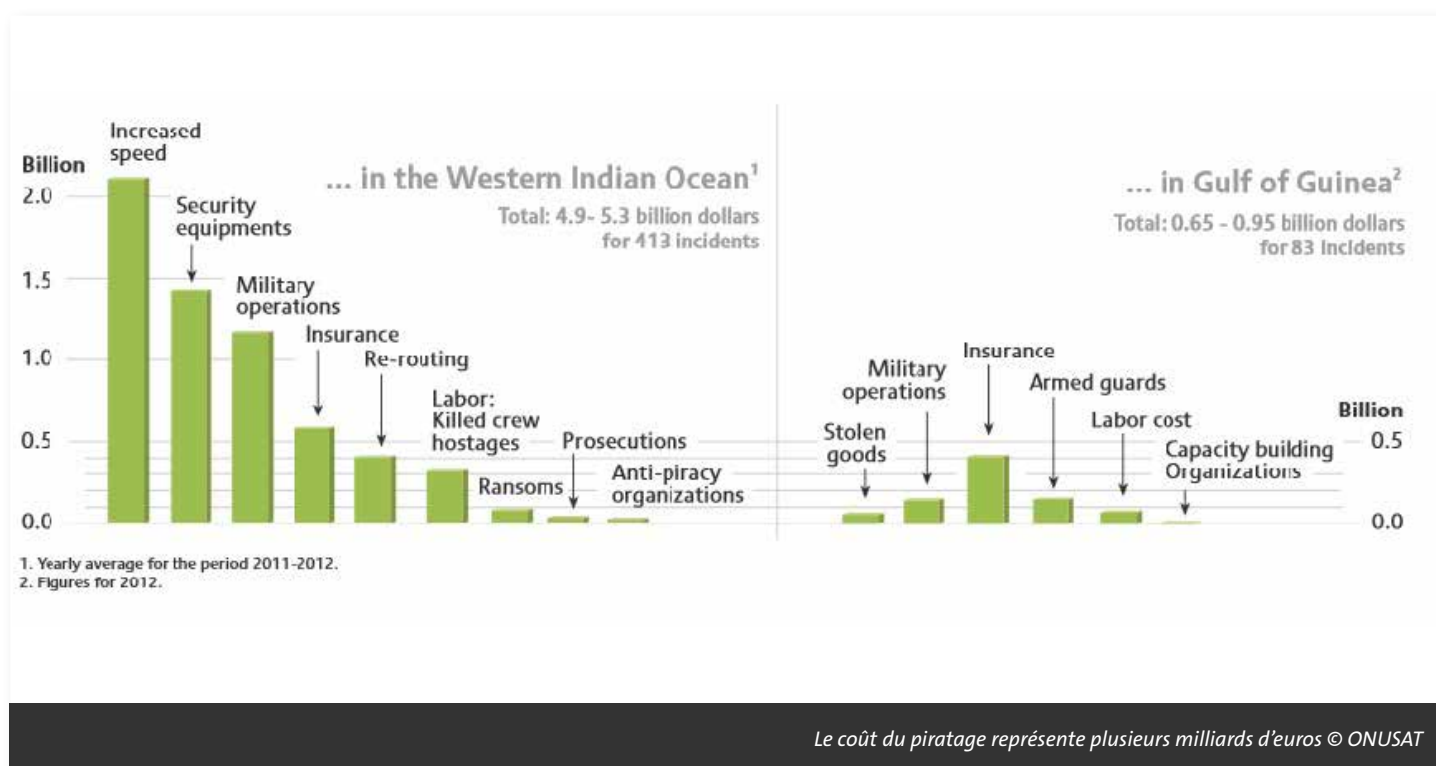
La zone est d'ailleurs la préoccupation numéro 1 de l'UE en matière de piraterie. La Commission a mis en place en 2013

un programme destiné à combattre le phénomène, appelé CRIMGO. Selon l'UNODC, le bureau de l'ONU sur la drogue et le crime, « les différents types de trafics dans la région s'alimentent entre eux ». L'organisation n'écarte pas des liens entre les groupes terroristes de la région comme Boko Haram et la criminalité organisée sur le secteur maritime.

Les profits issus des actes de piraterie, principalement liés à des rançons ou à des vols de pétrole, alimentent visiblement d'autres trafics, comme la drogue et notamment l'exploitation "khat", une

plante qui se mâche et dont la culture est légale au Yémen et en Somalie.

La recrudescence de l'insécurité a surtout incité à des investissements importants pour la filière maritime. Les primes d'assurance ont progressé, mais aussi les coûts de garde, ainsi que...la consommation de carburant, les navires optant pour une vitesse accrue dans les zones dangereuses. Au total, le surcoût de la piraterie pour le fret maritime peut atteindre plusieurs milliards de dollars.



Pour de
plus amples
informations
sur les éditions
spéciales
d'EurActiv...

Contactez-nous

Alexis Poulin

Directeur EurActiv France
alexis.poulin@euractiv.com
+33 175 612 500

Amandine Viguié

Responsable Marketing & Evénements
amandine.viguié@euractiv.com
+33 175 612 501

Aline Robert

Rédactrice en Chef
aline.robert@euractiv.com
+33 175 612 504

Cécile Barbière

Journaliste
cecile.barbiere@euractiv.com
+33 175 612 503