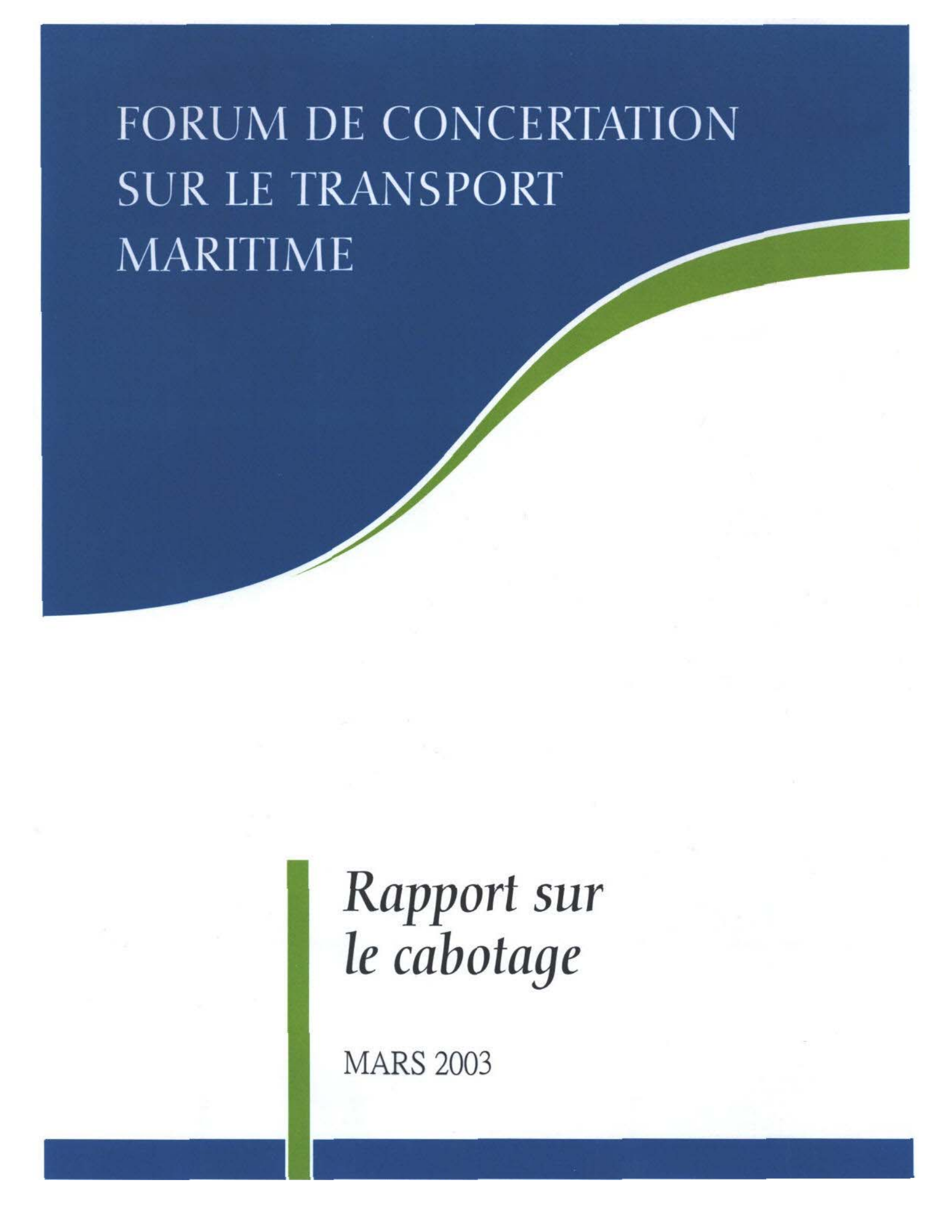


FORUM DE CONCERTATION SUR LE TRANSPORT MARITIME



Rapport sur le cabotage

MARS 2003

Situation actuelle et perspectives du cabotage au Québec

**Rapport sur le cabotage
Mars 2003**

Dépôt légal

Bibliothèque nationale du Québec 2003

ISBN : 2-550-40668-0

Remerciements des coprésidents

Au nom des membres du Forum de concertation sur le transport maritime, nous remercions M. Richard Michaud, qui a présidé le Groupe de travail sur le cabotage, ainsi que les membres du groupe pour le travail remarquable qu'ils ont accompli. Nous souhaitons également remercier toutes les personnes qui ont participé aux séances de validation du groupe de travail et qui ont contribué à la qualité du présent rapport.

Ce rapport constitue une étape importante dans le développement de mesures visant l'accroissement des activités de cabotage au Québec.

Jacques Baril
Ministre délégué aux Transports et
à la Politique maritime
Coprésident du Forum

Louis-Marie Beaulieu, FCA
Président de la SODES
Coprésident du Forum

Mot du président

Au terme de cet exercice de recherche et de réflexion concernant le cabotage, je tiens à remercier sincèrement les membres du groupe de travail qui ont accepté de partager leur temps et leurs connaissances pour dresser le portrait de la situation et cibler des moyens de stimuler le transport maritime au Québec.

Des représentants des expéditeurs, des transporteurs et du secteur public, aidés par les chercheurs d'Innovation maritime, auront eu le mérite d'amorcer une réflexion qui se doit d'être raffinée par les autorités de la Politique maritime et fluviale du Québec pour ensuite être transposée dans un plan d'action stratégique.

On comprendra qu'une telle réflexion, limitée par le temps et les ressources, ne peut couvrir en détail tous les éléments en cause. Toutefois, le groupe de travail s'est attardé à déterminer des moyens pour créer un environnement favorable à l'expansion du cabotage au Québec. Basées sur l'expérience des participants, dont les objectifs et les intérêts corporatifs peuvent varier, les recommandations formulées se doivent d'être validées et étoffées par des spécialistes qui auront à situer le tout dans un cadre global opérationnel.

À ce stade-ci on peut louer l'initiative du ministre Jacques Baril d'avoir revampé le transport maritime en ralliant les forces en cause autour d'objectifs communs. L'industrie apprécie que l'État québécois manifeste un intérêt marqué pour la cause du maritime et elle a démontré par son implication au Forum de concertation et aux divers groupes de travail qu'elle est prête à collaborer avec Transports Québec. Cependant, tous misent sur l'importance de se définir dans l'action concrète après que les étapes de recherche et de réflexion seront complétées.

Pour ce faire, il faudra rompre avec plusieurs acquis et plusieurs éléments de la tradition pour modifier quelque peu la culture du transport maritime. D'ailleurs, le portrait un peu sombre du transport maritime, tel que décrit dans ce document, oblige à revoir nos façons de penser et d'agir.

« Partenariat », « innovation » et « implication concertée » obligeront tous les intervenants des secteurs privé et public à œuvrer ensemble pour que nos démarches actuelles trouvent un aboutissement qui profitera à tous dans la perspective d'un développement durable.



Richard Michaud

Mandat et composition du Groupe de travail sur le cabotage

Objectifs :

- Dresser un diagnostic de l'industrie du cabotage.
- Évaluer des moyens pour développer de façon durable le cabotage.
- Formuler au Forum de concertation sur le transport maritime des recommandations énonçant les conditions nécessaires au développement du cabotage.

Mandat¹ :

- Procéder à une cueillette de données et à une revue des analyses effectuées jusqu'ici pour cerner l'état de la situation du cabotage au Québec. Ces informations permettront de dresser un diagnostic à jour.
- Résumer les avantages du cabotage et ses conditions de succès; dresser la liste et examiner les modèles existants qui pourraient être adaptés au contexte du Québec.
- Analyser les problématiques qui entravent le développement du cabotage et dresser une liste de moyens permettant d'y apporter des solutions.
- Proposer des potentiels de développement du cabotage adaptés aux besoins des expéditeurs et ainsi rehausser le recours au transport maritime efficace au Québec dans une perspective de développement durable, en incluant les possibilités d'intermodalité.

¹ Les travaux de ce groupe de travail se feront en synergie avec ceux des groupes de travail concernés pour accroître la portée des recommandations et en faciliter la mise en application par le Forum de concertation sur le transport maritime.

Composition du Groupe de travail sur le cabotage :

Président : Monsieur Richard Michaud, directeur général, Traverse Rivière-du-Loup–Saint-Siméon

Secrétaire : Monsieur Nicolas Parent, agent de recherche, ministère des Transports du Québec

Membres :

Madame Carole Campeau, directrice, Technologie de l'information, Transport Desgagnés

Madame Nicole Trépanier, directrice générale, Association des armateurs du Saint-Laurent

Monsieur Fernand Beaudet, superviseur des ventes, Élévateurs Trois-Rivières

Monsieur Guido Deschênes, président, Groupe G.D.S.

Monsieur Pierre Dolbec, président, Dolbec Y. Logistique

Monsieur Guy Duchêne, directeur du trafic, Ciment St-Laurent

Monsieur Louis Forget, directeur principal, Affaires publiques et gouvernementales, Ultramar Canada

Monsieur George Gagnon, directeur général, COGEMA

Monsieur Richard Kéroak, directeur des approvisionnements, Abitibi Consolidated

Monsieur André Meloche, directeur, ministère des Transports du Québec

Monsieur Gilles Morin, vice-président–directeur général, Les Grains Lac Supérieur Ltée.

Monsieur Michel Parent, surintendant naval, Océanex

Monsieur Joseph Trouvé, directeur, Développement corporatif, Canadien National

Monsieur Guy Turbide, vice-président au marketing, Promobois G.D.S.

Résumé

Le Groupe de travail sur le cabotage du Forum de concertation sur le transport maritime québécois s'est fixé comme objectifs de dresser un diagnostic de l'industrie du cabotage, d'évaluer des moyens pour développer de façon durable le cabotage et de formuler au Forum de concertation sur le transport maritime des recommandations énonçant les conditions nécessaires au développement du cabotage.

Le diagnostic de l'industrie révèle que de nombreux facteurs, à la fois internes et externes à l'industrie, ont contribué à la diminution des tonnages transportés dans le trafic intérieur et minent encore l'avenir du cabotage sur le Saint-Laurent. Entre 1985 et 2000, le cabotage dans les ports laurentiens a ainsi vu ses volumes transbordés baisser de 12,3 % alors que les volumes transbordés à l'échelle internationale ont augmenté de 7,8 %. Malgré ces chutes, on constate que les volumes transbordés dans les échanges purement québécois (entre deux ports du Québec) se sont relativement maintenus durant la période et s'élevaient à 14,3 millions de tonnes en 2000. Le fait que les trafics entre deux ports québécois ne soient pas affectés par la chute des volumes de céréales transbordés explique en partie ce phénomène.

Parmi les facteurs explicatifs, le Groupe de travail sur le cabotage a souligné différents éléments. Entre autres, on note les changements graduels dans la structure d'activité économique du Québec, l'accroissement des trafics nord-sud par rapport à une diminution des échanges est-ouest, l'augmentation de la concurrence entre les modes de transport, les modifications dans les marchés d'exportation des céréales, le manque de flexibilité dans la main-d'œuvre, la fermeture de la voie maritime durant la période hivernale, la trop grande spécialisation de l'industrie dans les vrac et, enfin, la mauvaise adaptation de l'industrie aux nouvelles pratiques logistiques des expéditeurs.

Le Groupe de travail a également effectué un survol des pratiques étrangères en matière de cabotage afin de vérifier si des leçons pouvaient en être tirées. En Europe, plusieurs mesures ont été mises en place par la Communauté européenne pour transférer des volumes de la route à des modes de transport alternatifs. Cependant, ces mesures n'ont pas eu d'impact significatif sur le cabotage bien que celui-ci continue d'évoluer avec des volumes transportés en augmentation constante depuis plusieurs années. Hormis les mesures de la Communauté européenne, chaque État membre applique un certain nombre de mesures fiscales visant à promouvoir le pavillon national. On a constaté que, en Australie et en Asie, malgré une libéralisation du transport maritime en général, aucune mesure spécifique au cabotage n'a été appliquée, mis à part des mesures similaires à celles observées au Canada. Aux États-Unis, l'aide fournie au cabotage s'insère dans un contexte protectionniste, sous couvert de « sécurité nationale ». Le Groupe de travail sur le cabotage juge que l'expérience états-unienne démontre la pertinence de l'intervention de l'État dans les infrastructures, mais pas au même degré, ni pour les mêmes raisons.

Compte tenu de la situation qui se traduit par une série de forces, de faiblesses, d'opportunités et de menaces, le Groupe de travail sur le cabotage du Forum de concertation sur le transport maritime québécois recommande une série d'actions qui devraient contribuer à la relance de l'industrie. Ces recommandations, divisées en trois catégories, sont les suivantes :

Analyses et études :

- Commander, auprès d'un organisme indépendant, une analyse comparative des coûts directs et indirects des différents modes de transport (incluant les coûts sociaux), afin que les gouvernements adoptent des politiques équitables. Cette analyse devra être effectuée selon des paramètres comparatifs communs entre les modes.
 - Intervenants : gouvernements du Canada et du Québec, industries du transport maritime, routier et ferroviaire.
- Commander auprès d'un fiscaliste une étude afin de mettre en place des mesures fiscales équitables envers tous les modes de transport.
 - Intervenants : gouvernements du Canada et du Québec, industries du transport maritime, routier et ferroviaire.

Mesures d'intervention :

- En conformité avec les orientations prises par le gouvernement du Québec face aux changements climatiques, appuyer financièrement les projets de développement du cabotage comme solution à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports (voir annexe F).
 - Intervenants : gouvernements du Canada et du Québec.
- Lorsqu'un projet est générateur d'opportunités viables comportant des impacts significatifs sur l'ensemble du réseau, inciter les instances publiques à s'associer à la mise en place des infrastructures spécialisées requises.
 - Intervenants : gouvernements du Canada et du Québec, municipalités, agences de développement économique.
- Mettre en place les mesures fiscales améliorant la compétitivité du cabotage (voir annexe B).
 - Intervenants : gouvernements du Canada et du Québec.
- Abolir la taxe d'accise sur le carburant marin pour les navires canadiens.
 - Intervenants : gouvernement du Canada.

- Améliorer l'efficacité de la voie maritime du Saint-Laurent afin de favoriser le cabotage par une accélération du transit sur une base annuelle et par une harmonisation de la réglementation entre le Canada –et les États-Unis. Le gouvernement du Québec doit participer activement à l'étude de la voie maritime du Saint-Laurent menée par le US Army Corps of Engineers.
 - Intervenants : Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent, Commission mixte, gouvernement du Canada.

- Faciliter l'implantation d'innovations technologiques et l'ajout d'équipements spécialisés afin d'améliorer les services maritimes et portuaires et de réduire les coûts d'opération (voir annexe D pour exemples d'innovations).
 - Intervenants : industrie et gouvernements du Canada et du Québec.

- Adapter la réglementation ainsi que les services maritimes et portuaires au cabotage en tenant compte des différences entre ce dernier et le transport maritime international par l'établissement d'une structure de coûts spécifique (voir annexe E).
 - Intervenants : gouvernements du Canada et du Québec, armateurs, arrimeurs, transporteurs terrestres.

Suivi :

- Le Forum de concertation sur le transport maritime recommande de mettre sur pied une Table de concertation permanente sur le cabotage telle que proposée dans le projet de rapport. Le travail de cette Table sera, entre autres :
 - a) de se doter d'un plan stratégique;
 - b) de veiller à l'application des recommandations qui seront adoptées par le Forum;
 - c) de faire le suivi des mesures proposées;
 - d) de rechercher et d'examiner d'autres mesures, ou idées, pour le développement du cabotage;
 - e) de confier la gestion et la coordination de cette Table à l'organisme Armateurs du Saint-Laurent.
 - Intervenants : gouvernements du Canada et du Québec, armateurs, arrimeurs, transporteurs terrestres.

Table des matières

Remerciements des coprésidents	i
Mot du président	iii
Mandat et composition du Groupe de travail sur le cabotage	v
Résumé	vii
Modifications au projet de rapport du groupe de travail sur le cabotage	xvii
Contexte	1
1. Portrait de la situation du cabotage laurentien.....	3
1.1 Notes méthodologiques.....	3
1.2 Évolution du cabotage entre 1985 et 2000	4
1.3 L'environnement du cabotage	10
2. La gestion du cabotage maritime à l'étranger : quelques pistes de réflexion	15
L'approche européenne	15
L'approche australienne.....	16
L'approche asiatique.....	17
L'approche états-unienne.....	17
3. Les forces et les faiblesses du cabotage au Québec	18
3.1 Les forces	18
3.2 Les faiblesses	18
3.3 Les opportunités	19
3.4 Les menaces.....	19
4. Pistes d'intervention et recommandations pour relancer le cabotage sur le Saint-Laurent.....	20
Bibliographie sur le TMCD en Europe	23
Annexe A : Le transport maritime à courte distance (TMCD) en Europe	25
Mise au point méthodologique.....	25
La Communauté européenne : mise en place d'une politique générale en faveur des modes de transport « propres »	27
Du PACT à Marco Polo : évolution des programmes d'aides communautaires	31
Le programme de soutien national français au démarrage de lignes régulières de TMCD	36
Annexe B : Suggestions des mesures fiscales	39
Annexe C : Principales mesures européennes en matière de transport maritime	41
Annexe D : Exemples d'innovations technologiques	49
Annexe E : Adaptation de la réglementation pour le cabotage.....	51
Annexe F : Transport maritime et environnement	53

Liste des figures

Figure 1 Évolution des trafics portuaires québécois.....	4
Figure 2 Évolution de trafics en cabotage dans les ports québécois.....	5
Figure 3 Évolution des trafics portuaires « intra-Québec ».....	6
Figure 4 Évolution des trafics portuaires avec les ports états-uniens des Grands Lacs	7
Figure 5 Évolution du trafic maritime au Canada de 1980 à 2000 et tendance de 1999 à 2005.....	8
Figure 6 Évolution de la flotte canadienne	9
Figure 7 Part des tonnages transportés (tonnes-km) dans le trafic intérieur selon le mode de transport	12
Figure 8 Évolution du transport de marchandises en Europe par modes (en milliards de tonnes-kilomètres).....	28

Liste des tableaux

Tableau 1 Présentation du matériel de navigation fluviale en Europe	26
Tableau 2 Évolution du cabotage maritime européen (en millions de tonnes métriques).....	29
Tableau 3 Calcul des coûts totaux d'équipage au sein de la Communauté européenne et de ses partenaires européens	30
Tableau 4 Répartition modale des aides communautaires dans le cadre du programme PACT 1997- 2001	33

Modifications au projet de rapport du groupe de travail sur le cabotage

Les membres du Forum sur le transport maritime ont apporté les modifications suivantes au projet de rapport du Groupe de travail sur le cabotage déposé le 8 novembre 2002.

Pages IX et 21 (suivi)

Les mots après le mot « suivi » ont été remplacés par :

Le Forum de concertation sur le transport maritime recommande de mettre sur pied une Table de concertation permanente sur le cabotage telle que proposée dans le projet de rapport. Le travail de cette Table sera, entre autres :

- a) de se doter d'un plan stratégique;
- b) de veiller à l'application des recommandations qui seront adoptées par le Forum;
- c) de faire le suivi des mesures proposées;
- d) de rechercher et d'examiner d'autres mesures, ou idées, pour le développement du cabotage;
- e) de confier la gestion et la coordination de cette Table à l'organisme Armateurs du Saint-Laurent.
 - Intervenants : gouvernements du Canada et du Québec, armateurs, arrimeurs, transporteurs terrestres.

Page 1

Après le 2^{ième} paragraphe, les mots suivants ont été ajoutés :

Le Forum considère que deux principes directeurs doivent guider les orientations et les mesures de relance du cabotage sur le Saint-Laurent soit :

- la protection du cabotage;
- le cabotage comme choix stratégique pour l'économie, l'environnement et la société.

D'abord, il est légitime que les gouvernements protègent le cabotage dans les eaux nationales, puisqu'il s'agit là d'une pratique universellement employée. En effet, tant que les gouvernements autres que ceux du Québec et du Canada continueront de protéger leur flotte, il est tout à fait justifié que les gouvernements d'ici le fassent. C'est pourquoi le Forum appuie les recommandations du groupe de travail selon lesquelles le gouvernement du Québec doit prendre des mesures pour encourager le transport maritime intérieur par la flotte canadienne. Ensuite, le transport maritime doit être reconnu comme outil stratégique pour le développement économique, environnemental et

social du Québec. Le transport maritime est un moyen d'atteindre les objectifs de développement durable.

Page 17 (approche états-unienne)

La première phrase a été remplacée par :

«Enfin, aux États-Unis, le cabotage est entièrement réservé aux navires construits aux États-Unis et battant pavillon national. De plus, le gouvernement américain subventionne de façon importante la construction et la réparation de la flotte domestique».

Dans la troisième phrase les mots « Le gouvernement fédéral et ceux des états » ont été remplacés par :

« Les Américains ».

Page 19 (les menaces)

Le point 15 a été remplacé par :

Volonté gouvernementale de vouloir rentabiliser les projets sans tenir compte de leur viabilité et de leurs impacts positifs.

Le point 17 a été ajouté :

17. Cloisonnement entre les provinces canadiennes en ce qui a trait au cabotage. Cette situation est due en partie aux limites actuelles de l'Accord sur le commerce intérieur.

Page 39 (annexe B)

Point 2 : Les mots après le mot « transport » ont été remplacés par :

« maritime. »

Point 3 : Les mots après le mot « navires » ont été remplacés par :

(...) en autant que les montants perçus soient réinvestis dans le développement de l'industrie maritime.

Page 53 (annexe F)

La 1^{ère} phrase de la page a été remplacée par :

En appui à la recommandation n° 2, voici des extraits de *la Politique de transport maritime et fluvial* du ministère des Transports du Québec et du *Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques* préparé par le ministère de l'Environnement du Québec :

La Politique de transport maritime et fluvial

« Le contexte actuel fait en sorte que le gouvernement du Québec doit s'assurer que le développement du transport maritime sur le Saint-Laurent respecte l'environnement. Cet objectif doit être atteint par le renforcement de la coopération entre les partenaires politiques et économiques intéressés par la problématique environnementale, à l'instar des actions en cours du Plan d'action Saint-Laurent. De surcroît, le gouvernement du Québec entend mieux prendre en compte les avantages environnementaux du transport maritime dans ses politiques et interventions. L'action du gouvernement consistera à :

- Évaluer systématiquement la contribution du transport maritime au regard des avantages environnementaux et sociaux, notamment pour les efforts de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le cadre de projets ayant des incidences sur la demande en transport des marchandises. »

Le Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques

(...)

Contexte

Le Groupe de travail sur le cabotage du Forum de concertation sur le transport maritime québécois s'est fixé comme objectifs de dresser un diagnostic de l'industrie du cabotage, d'évaluer des moyens pour développer cette activité de façon durable et de formuler au Forum de concertation sur le transport maritime des recommandations énonçant les conditions nécessaires au développement du cabotage.

Pour y arriver, sept journées de travail réunissant les membres du Groupe ont été tenues entre février et octobre 2002. Un comité technique a également tenu plusieurs rencontres de travail afin d'éclaircir et discuter des thèmes abordés dans le présent document et de structurer les rencontres du Groupe de travail. Dès les premiers jours d'avril, les membres du Groupe de travail sur le cabotage prenaient connaissance d'un portrait de la situation actuelle du cabotage au Québec. Les rencontres qui ont suivi ont permis de confronter les idées et de bonifier le document en vue d'élaborer des recommandations.

Le Forum considère que deux principes directeurs doivent guider les orientations et les mesures de relance du cabotage sur le Saint-Laurent soit :

- la protection du cabotage;
- le cabotage comme choix stratégique pour l'économie, l'environnement et la société.

D'abord, il est légitime que les gouvernements protègent le cabotage dans les eaux nationales, puisqu'il s'agit là d'une pratique universellement employée. En effet, tant que les gouvernements autres que ceux du Québec et du Canada continueront de protéger leur flotte, il est tout à fait justifié que les gouvernements d'ici le fassent. C'est pourquoi le Forum appuie les recommandations du groupe de travail selon lesquelles le gouvernement du Québec doit prendre des mesures pour encourager le transport maritime intérieur par la flotte canadienne. Ensuite, le transport maritime doit être reconnu comme outil stratégique pour le développement économique, environnemental et social du Québec. Le transport maritime est un moyen d'atteindre les objectifs de développement durable.

Dans ce contexte, le rapport final du Groupe de travail sur le cabotage vise trois objectifs. D'abord, il présente de façon synthétique le diagnostic de l'industrie du cabotage et, ensuite, il lance un certain nombre de pistes d'intervention qui pourraient être mises en vigueur afin de stimuler le cabotage laurentien. Enfin, ce document énonce des recommandations qui devraient servir de base afin d'établir un plan d'action de relance du cabotage.

De façon précise, ce document se divise en quatre points :

- une présentation de l'état de la situation;
- une présentation du contexte dans lequel s'insère le cabotage;
- une présentation de mesures de relance prises par d'autres pays notamment en Europe;
- une présentation des mesures ou des pistes d'intervention pour relancer le cabotage sur le Saint-Laurent.

1. Portrait de la situation du cabotage laurentien

Cette section se divise en trois parties distinctes. D'abord, on y expose les paramètres méthodologiques essentiels. Ensuite, on y présente les grandes lignes de l'évolution des trafics et de la flotte entre 1985 et 2000 et, enfin, on y discute des principaux éléments contextuels qui agissent sur le cabotage laurentien.

1.1 Notes méthodologiques

Avant de procéder à la présentation du portrait de la situation du cabotage laurentien, il convient de préciser et de définir ce concept. Pour les fins du Groupe de travail, le cabotage est considéré comme étant² :

Le transport de marchandises, de ressources naturelles, de véhicules ou de personnes effectué par navire battant pavillon canadien à partir ou à destination d'au moins un port du Québec. Le transport doit nécessairement s'exercer dans le système Saint-Laurent–Grands Lacs, l'Arctique ou les provinces de l'Atlantique. Les retombées économiques de l'activité de cabotage contribuent à créer une richesse au Québec.

Cette définition du cabotage est distincte des définitions généralement admises, dont celle utilisée au sens de la *Loi sur le cabotage au Canada*. En effet, le cabotage se définit plutôt comme étant le transport de marchandises ou de personnes entre deux ports du Canada (ou bien le déroulement d'une activité de nature commerciale en eaux canadiennes) alors que la définition retenue englobe également les trafics avec les ports états-unis des Grands Lacs. Aussi, bien que le cabotage soit réservé à des navires battant pavillon canadien, certaines conditions peuvent faire en sorte que des navires étrangers soient utilisés dans le cabotage. En 1999, environ 2,6 % (1,4 million de tonnes) des tonnages transportés en cabotage ont été chargés sur des navires battant pavillon étranger³.

À moins qu'il ne soit autrement spécifié, les données brutes sur les trafics portuaires utilisées dans ce document proviennent de Statistique Canada. Celles-ci ont ensuite été traitées par Innovation maritime pour en dégager les trafics portuaires répondant aux critères du cabotage énoncés par le Groupe de travail. Cependant, pour des raisons de confidentialité, les données fournies par Statistique Canada ne permettent pas de distinguer les trafics portuaires qui ont été transportés par des navires battant pavillon étranger. Les trafics portuaires présentés ici incluent donc ceux transportés par des navires étrangers dans le cadre des échanges en cabotage tels qu'ils sont définis par le Groupe de travail.

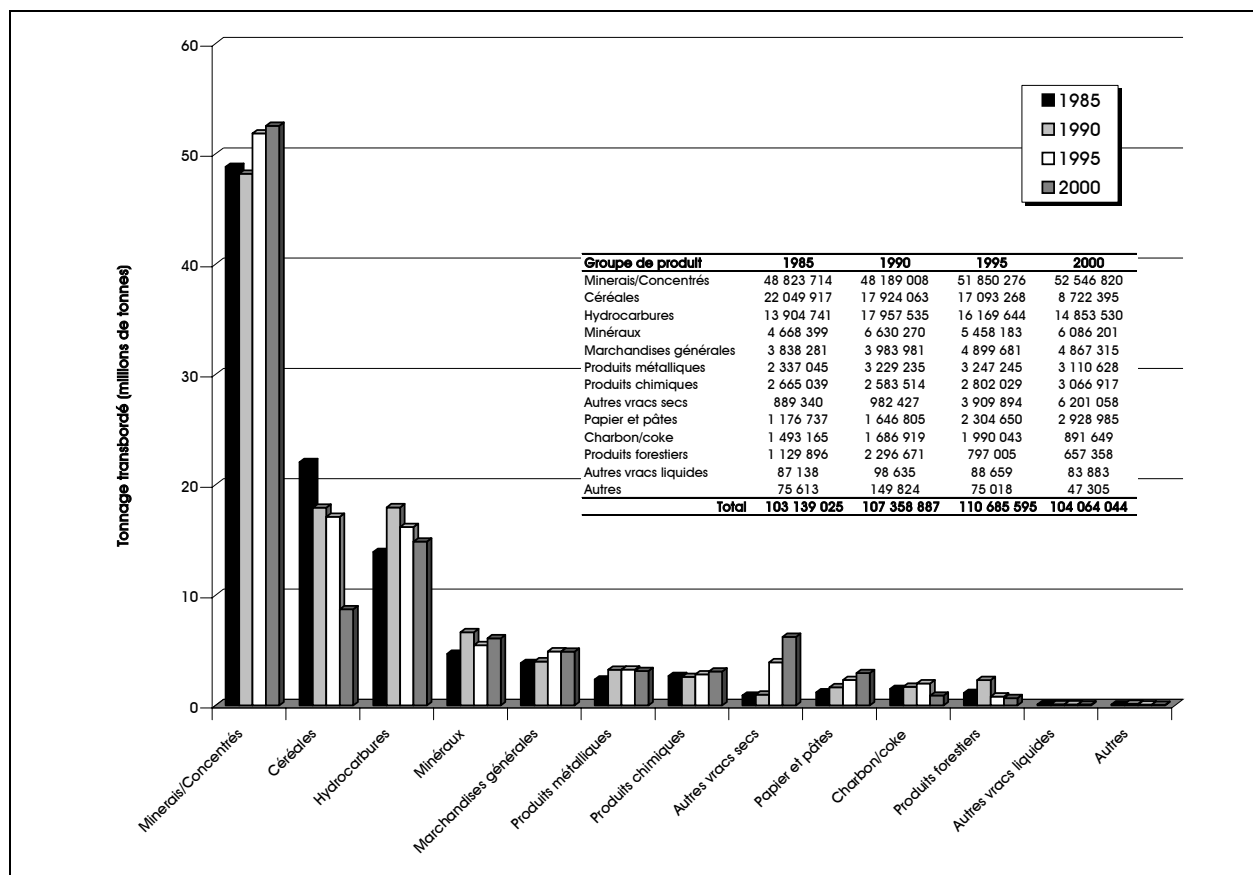
² Dans ce document, les termes cabotage et trafic intérieur sont utilisés comme synonymes.

³ Source : Statistique Canada dans Transports Canada, *Les transports au Canada 2000*, p. 149.

1.2 Évolution du cabotage entre 1985 et 2000

Les transbordements dans les ports québécois s'élevaient à un peu plus de 104 millions de tonnes en 2000⁴. Comme l'illustre la figure 1, les tonnages transbordés sont en baisse par rapport aux valeurs atteintes au début et au milieu de la décennie précédente tout en étant légèrement supérieurs à ceux de la fin de la récession des années '80. En termes relatifs, les chutes les plus considérables entre 1990 et 2000 sont survenues dans les transbordements de céréales (-60 %), de produits forestiers (-42 %), de charbon/coke (-40 %) et des autres produits (-15 %). Durant la même période, on remarque toutefois que certains groupes ont connu des hausses substantielles. C'est notamment le cas pour les autres vracs secs⁵ (597 %), les pâtes et papiers (149 %), les produits métalliques (33 %), les minéraux (30 %), les marchandises générales (28 %) et les produits chimiques (15 %).

Figure 1
Évolution des trafics portuaires québécois⁶



Source : Statistique Canada. Traitement : Innovation maritime.

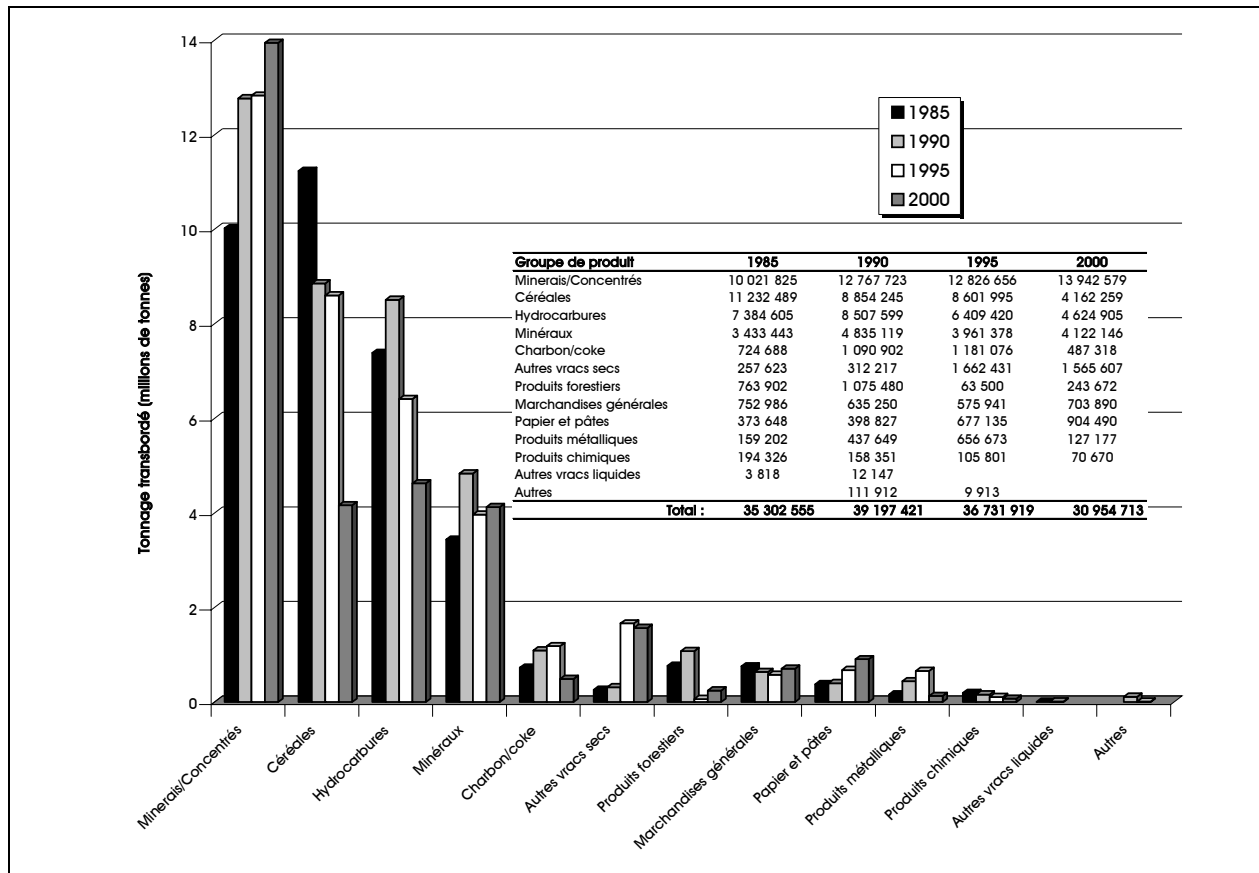
⁴ Données préliminaires pour 2000.

⁵ Les transbordements d'autres vracs secs sont essentiellement constitués de produits végétaux tels que les plantes/graines/betteraves et sucre/foin/fourrage

⁶ Les données de 2000 sont préliminaires.

Contrairement aux trafics internationaux qui sont passés de 67,8 millions de tonnes à 73,1 millions de tonnes entre 1985 et 2000⁷, les trafics intérieurs des ports laurentiens dans leur ensemble ont vu leurs transbordements baisser de 12,3 % entre 1985 et 2000. Cette chute dans les transbordements de trafics intérieurs est d'autant plus importante si on la compare aux volumes transbordés en 1990 qui s'élevaient à presque 39,2 millions de tonnes contre les 30,95 millions de tonnes en 2000. À vrai dire, les tonnages transbordés dans les ports laurentiens dans le cadre des échanges en cabotage sont en chute constante depuis les sommets atteints en 1983 alors qu'ils se situaient à 43,2 millions de tonnes. La figure 2 présente l'évolution des trafics en cabotage dans les ports québécois selon le groupe de marchandises pour la période 1985-2000.

Figure 2
Évolution de trafics en cabotage dans les ports québécois



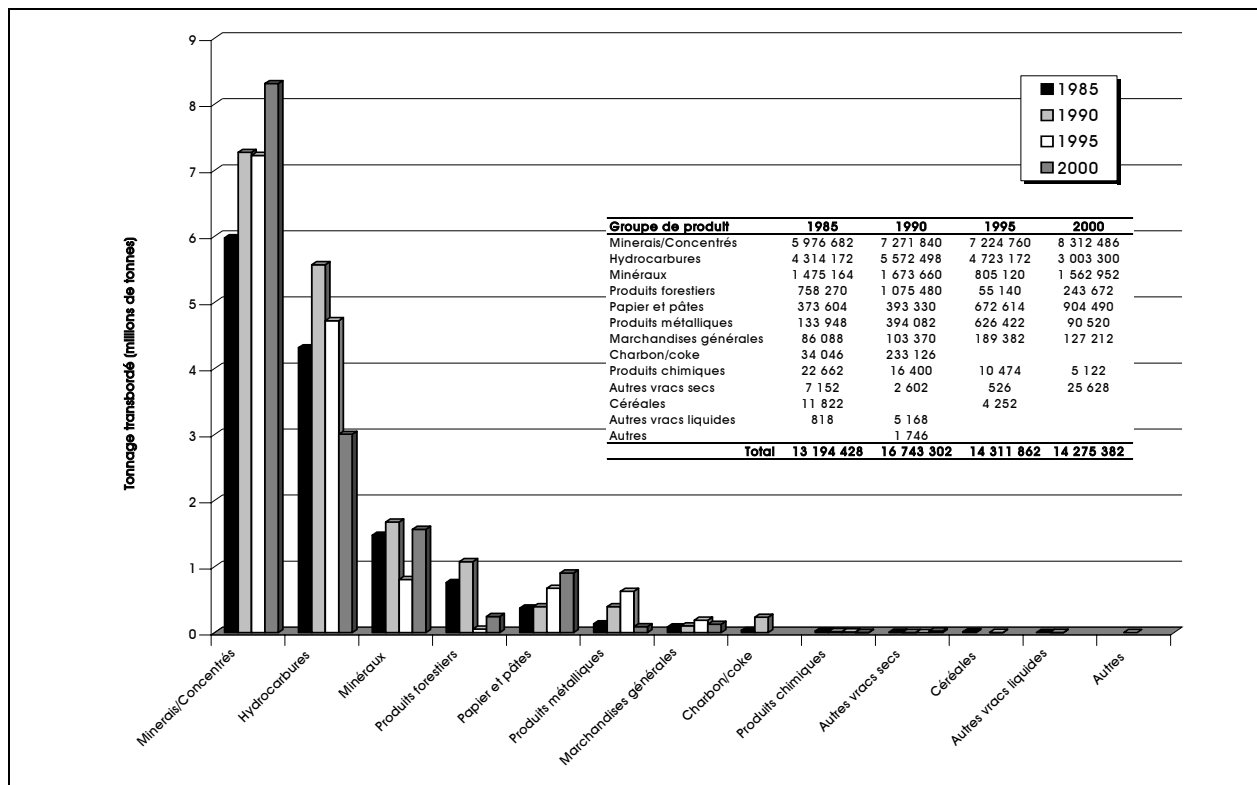
Source : Statistique Canada. Traitement : Innovation maritime.

⁷ Tonnages excluant les échanges en cabotage avec les ports états-uniens des Grands Lacs.

Malgré la baisse globale des transbordements de marchandises dans le cadre des échanges en cabotage, certaines marchandises ont vu leurs transbordements augmenter. Par exemple, ceux des pâtes et papiers et des autres vracs secs ont respectivement monté de 142 % et de 508 % entre 1985 et 2000. Bien qu'ils aient été inférieurs aux précédents en termes relatifs, les volumes de minerais/concentrés et de minéraux transbordés ont connu une hausse respective et respectable de 3,9 millions de tonnes et de 690 000 tonnes au cours de la même période. Néanmoins, ces accroissements n'ont pas été en mesure de contrecarrer les diminutions dans les transbordements de céréales, d'hydrocarbures et de produits forestiers qui, au total, ont baissé de près de 10,3 millions de tonnes durant la période observée.

Dans le cas des échanges purement québécois⁸, ils se sont relativement maintenus entre 1985 et 2000. Même avec la réduction dans les tonnages d'hydrocarbures et de produits forestiers transbordés, le raffermissement des échanges de minerais/concentrés et de pâtes et papiers a fait en sorte que les transbordements totaux se sont maintenus. Ajoutons également que les trafics intra-Québec ne sont pas affectés par la diminution des transbordements de céréales. La figure 3 illustre ces propos.

Figure 3
Évolution des trafics portuaires « intra-Québec »

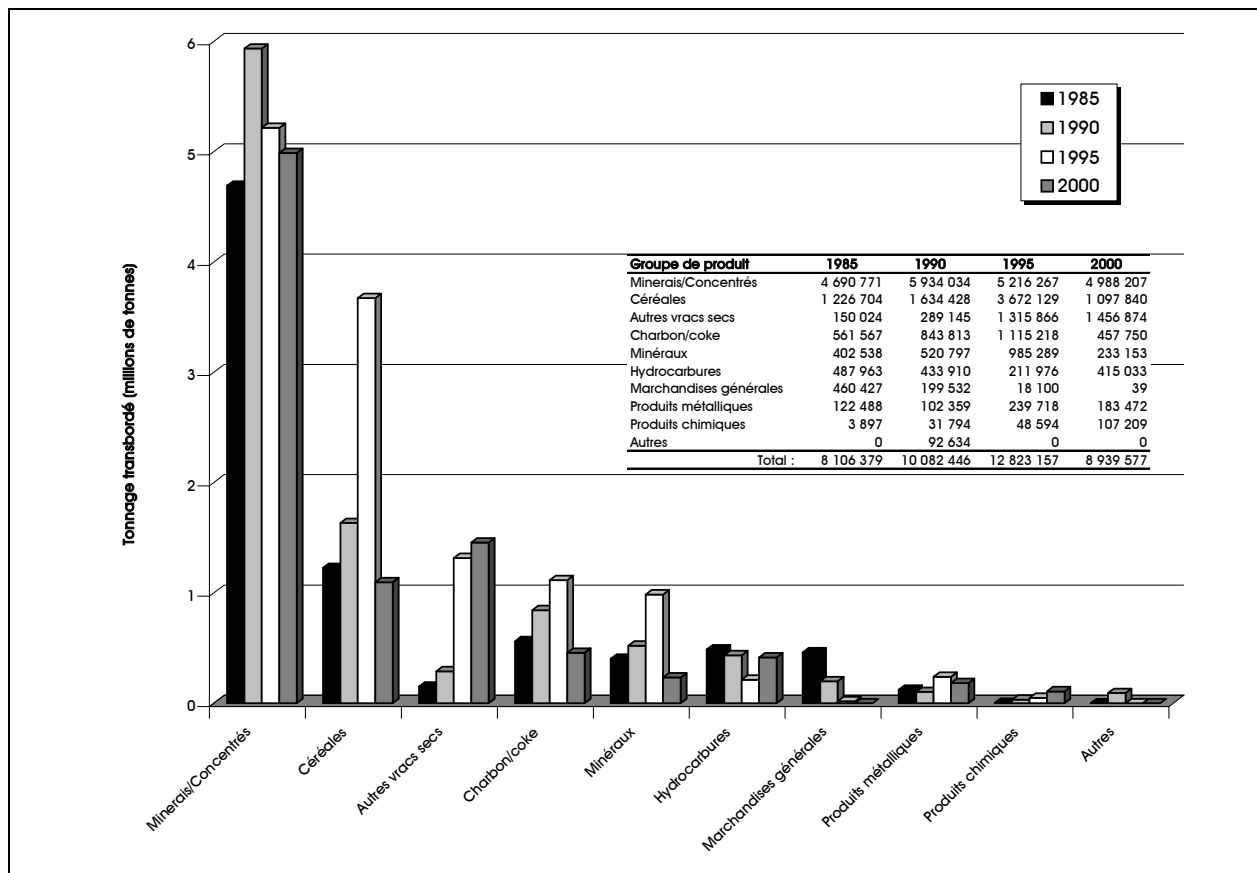


Source : Statistique Canada. Traitement : Innovation maritime.

⁸ Trafics entre deux ports du Québec.

Dans le cas des transbordements en cabotage effectués avec les ports états-uniens des Grands Lacs, ils se situaient à près de 9 millions de tonnes en 2000, soit approximativement à la même ampleur qu'en 1985 où ils représentaient 8,1 millions de tonnes (voir figure 4). Ces transbordements sont toutefois largement inférieurs à ce qu'ils étaient dans la première moitié de la décennie '90 où ils atteignaient 12,8 millions de tonnes en 1995. Considérés par grands groupes de marchandises, les transbordements de minerais et concentrés affichent une relative stabilité autour de 5 millions de tonnes qui est toutefois bien inférieure aux 5,8 millions de tonnes chargées dans les ports du Saint-Laurent en 1990. Dans le cas des céréales, la réduction des transbordements s'est surtout concrétisée après 1995 où ceux-ci atteignaient presque 3,7 millions de tonnes. On constate toutefois que la réduction des transbordements de céréales est contrebalancée par l'augmentation de ceux des autres vracs secs qui sont passés de 150 000 tonnes en 1985 à 1,46 million de tonnes en 2000.

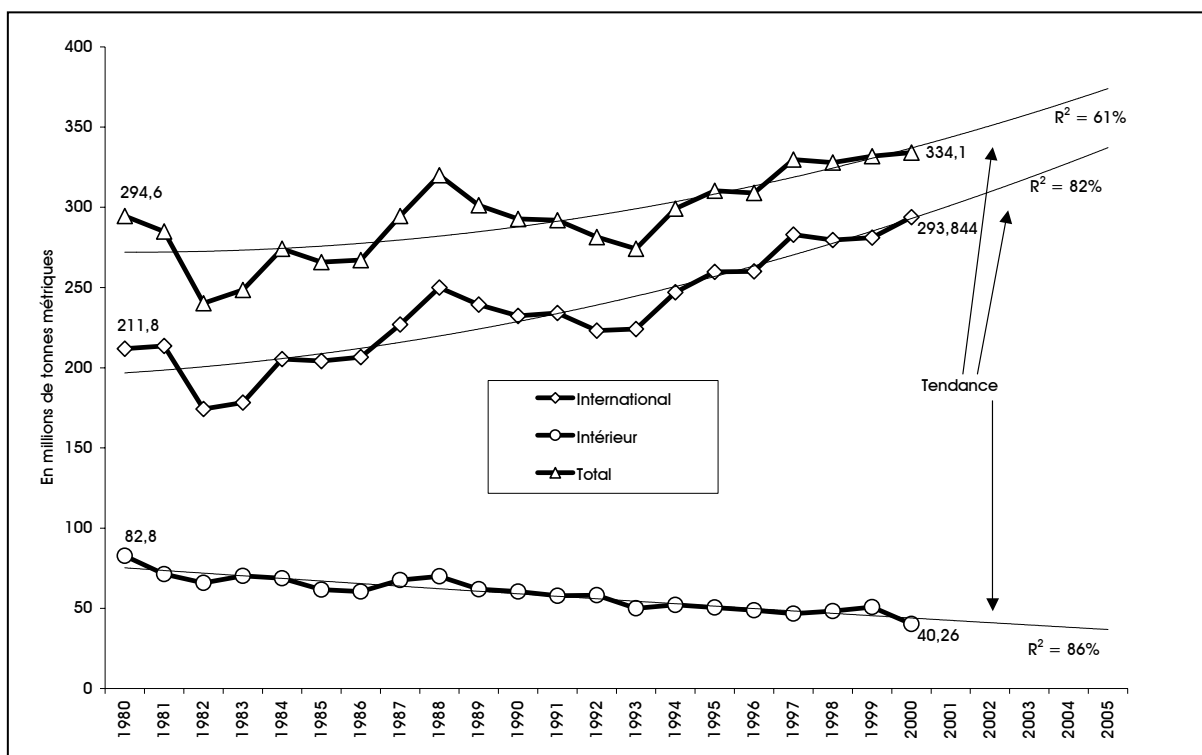
Figure 4
Évolution des trafics portuaires avec les ports
états-uniens des Grands Lacs



Source : Statistique Canada. Traitement : Innovation maritime.

En somme, la chute des transbordements portuaires effectués par cabotage sur le Saint-Laurent est essentiellement attribuable aux trafics des céréales qui ont connu une baisse considérable au cours des deux dernières décennies du XX^e siècle. Comme les trafics de céréales dans les ports laurentiens sont majoritairement des transbordements en transit vers des marchés internationaux, ceux-ci sont soumis à la conjoncture de ces marchés. L'impact de la réorientation de la demande pour les céréales canadiennes vers les marchés asiatiques et la concurrence du Mississippi se font donc lourdement sentir sur le niveau d'activité dans les ports du Saint-Laurent. Combinée à la diminution de l'utilisation du transport maritime pour la distribution de produits pétroliers raffinés et quelques autres groupes de produits, la réduction des transbordements dans les ports québécois est de moins de 10 millions de tonnes comparativement à la hausse des autres groupes de produits qui s'élève pour sa part à un peu moins de 6 millions de tonnes. À l'échelle canadienne, la situation est similaire. La figure 5 résume ces observations et présente les tendances du trafic portuaire canadien pour les prochaines années.

Figure 5
Évolution du trafic maritime au Canada de
1980 à 2000 et tendance de 1999 à 2005



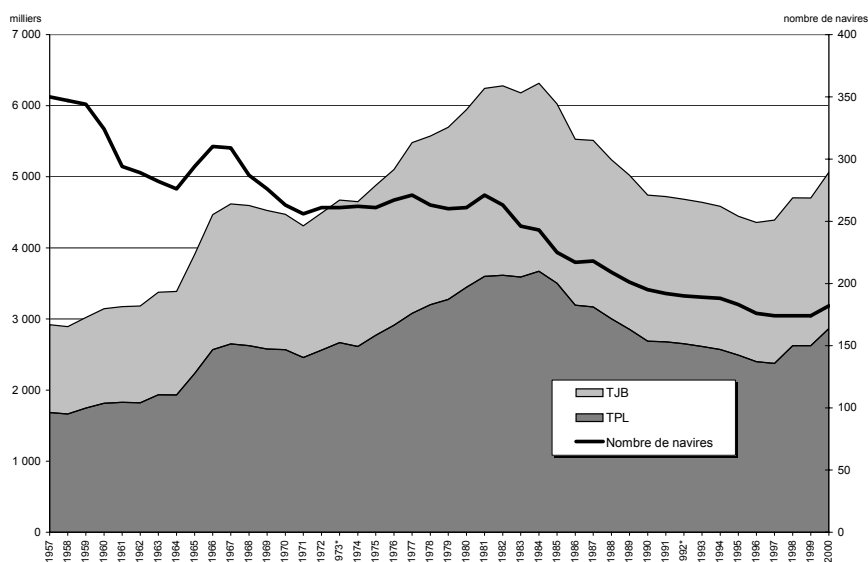
Source : Statistique Canada. Traitement : Innovation maritime.

Tel qu'on peut le constater, les tendances pour les prochaines années indiquent que le trafic intérieur continuera inexorablement à diminuer.

À l'instar des ports, la flotte canadienne de navires marchands est particulièrement affectée par cette baisse des trafics de cabotage d'autant plus qu'une large part des navires qui la composent ne peuvent se tourner vers les marchés internationaux. En effet, hormis les navires affectés à la région de l'Atlantique, on considère que la flotte canadienne est captive compte tenu de la conception des navires en fonction de leur utilisation optimale dans la voie maritime. D'autres facteurs tels que les normes de sécurité canadiennes et la main-d'œuvre sont également cités pour évoquer la « non-compétitivité » de la flotte canadienne sur les marchés internationaux.

Il en résulte que la capacité de transport en termes de tonnes de port en lourd (TPL) est en constante diminution depuis 1984 où elle atteignait approximativement 3,67 millions de TPL. En l'espace de 15 ans, celle-ci a diminué de 28,5 % pour se situer à 2,62 millions de TPL en 1999. Grâce à l'ajout de pétroliers affectés au forage sur les Grands bancs de Terre-Neuve et de transporteurs de marchandises générales pour le ravitaillement du Nord, la capacité a légèrement augmenté en 2000 pour se situer à 2,86 millions de TPL. L'absence de croissance supplémentaire des marchés de cabotage affecte aussi le renouvellement de la flotte. Selon les données de la Garde côtière canadienne, l'âge moyen de la flotte de navires marchands (vraquiers, citernes, marchandises générales) actifs dans l'Est canadien était de 30 ans en 2001⁹. Malgré le fait que plusieurs navires ont été pratiquement remis à neuf, un âge moyen de 30 ans est jugé « vénérable » pour une flotte, surtout si l'on considère que la durée de vie d'un navire est environ de 25 ans sur le marché international. La figure 6 présente l'évolution de la flotte entre 1957 et 2000.

Figure 6
Évolution de la flotte canadienne



Sources : Transports Canada

⁹ Selon le type, l'âge moyen des navires actifs en 2001 était : vraquier/général, 31 ans; chimiquier, 18,6 ans; citerne polyvalent, 23 ans; minéralier, 35 ans; roulier, 25,2 ans; vraquier, 30,7 ans; citerne, 25,3 ans. Source : Garde côtière canadienne.

La structure de la flotte a également changé considérablement au cours des dernières années. En 1984, la flotte de l'AAC était constituée de 69 vraquiers à engrenage, de 34 vraquiers autodéchargeurs et de 29 navires-citernes ayant une capacité de transport respective de 1,1 million de tonneaux de jauge brute (TJB), 688 400 TJB et 154 170 TJB. En 2000, la capacité de transport des vraquiers à engrenage avait chuté de pratiquement 50 % pour se situer à 555 500 TJB (33 navires) tandis que celle des navires-citernes a diminué de 60 % et comptait 10 navires. Seule la flotte d'autodéchargeurs est demeurée stable durant cette période et cette stabilité est partiellement tributaire du fait que plusieurs vraquiers à engrenage ont été transformés en autodéchargeurs.

En 2000-2001, l'Association des armateurs canadiens (AAC) comptait une dizaine de membres et, au cours des dernières années, ces derniers ont procédé à une vaste opération de restructuration et de concentration. Par exemple, toute la gestion des activités commerciales des navires de Upper Lakes Group et de Algoma Central Corporation (58 % de la flotte de l'AAC en termes de navires) est regroupée sous l'égide du partenariat Seaway Marine Transport. La Société maritime CSL et le Groupe Desgagnés sont les deux autres représentants majeurs de l'AAC. En ce qui concerne les types de navires qui constituent la flotte de l'AAC, ce sont des vraquiers autodéchargeurs et des vraquiers sans engrenage qui représentent à eux deux 78 % de la flotte. Les autres types sont des navires-citernes ou des transporteurs de marchandises générales¹⁰.

1.3 L'environnement du cabotage

La diminution des transbordements en cabotage au Québec peut être attribuable à plusieurs facteurs. D'abord, l'économie canadienne change graduellement et est probablement de moins en moins axée sur l'exploitation des ressources naturelles et de plus en plus sur la transformation et les services. Par exemple, le PIB de l'agriculture, de la foresterie, de la pêche et de la chasse est passé de 20,4 milliards \$ constants en 1997 à 21,3 milliards \$ constants en 2001 tandis que celui de la fabrication est passé de 142,3 milliards \$ à 162 milliards \$. Quant aux exportations, sur la base de la balance des paiements, celles du blé sont passées de 5 milliards \$ en 1997 à 3,8 milliards \$ en 2001 tandis que celles de la machinerie et des équipements sont passées de 69 milliards \$ à 98,8 milliards \$ au cours de la même période¹¹. Bien entendu, de telles comparaisons sont boiteuses puisqu'elles ne prennent pas en compte des facteurs aussi simples que la valeur au marché des biens et leur évolution. Il n'en reste pas moins que la transformation de l'économie canadienne et des marchés d'exportations affecte la demande en transport maritime; le déclin des trafics de céréales sur le Saint-Laurent en est un exemple patent.

¹⁰ Pour de plus amples informations sur les activités de la flotte de l'AAC, sa structure et les volumes transportés, il est possible de consulter les rapports annuels de l'AAC disponibles à l'adresse suivante : www.shipowners.ca/index_f.asp

¹¹ *Source* : Statistique Canada.

Le Groupe de travail sur le cabotage souligne également le fait que la fermeture hivernale de la voie maritime mine considérablement la compétitivité du cabotage. En effet, il est difficile pour les transporteurs maritimes d'aller chercher des nouveaux clients ou de maintenir les utilisateurs actuels étant donné qu'on ne peut les fidéliser avec un service permanent et régulier. L'interruption de la navigation durant l'hiver pousse les expéditeurs à trouver une alternative au transport maritime. Une fois que cette alternative est trouvée, il est souvent plus simple de la garder toute l'année. De plus, cette fermeture entraîne un manque à gagner pour les armateurs en raison de l'inactivité de leurs navires et des coûts d'inventaires supplémentaires pour les expéditeurs. La fermeture en hiver est aussi un handicap à l'accession du Saint-Laurent au marché des Grands Lacs du transport maritime.

Un autre élément important dans la baisse des volumes transportés en cabotage est le déplacement du centre de gravité de l'économie québécoise. Il fut un temps où l'on pouvait noter une croissance dans le développement démographique et économique des régions québécoises. Maintenant, l'exode vers les grands centres urbains est une réalité pour la plupart des régions à l'est de Québec. Sans pouvoir les chiffrer, l'exode et le ralentissement du développement économique de ces régions contribuent à la diminution des volumes transportés en cabotage. En effet, le transport maritime étant avantageux sur les distances les plus longues, le fait qu'une partie non négligeable des volumes transportés transitent dans l'axe Québec-Montréal rend ce mode pratiquement obsolète pour la majorité des produits. À mesure que les populations se déplacent vers les grands centres urbains, de moins en moins de volumes de marchandises transitent vers les régions et les besoins en transport en résultant diminuent aussi.

En fait, la croissance des trafics de marchandises provient en grande partie des échanges nord-sud avec les ports états-uniens et ceci est d'autant plus vrai dans le contexte de l'ALÉNA et de l'éventuelle ZLÉA. À mesure que les États de l'Amérique tentent de consolider leurs échanges et de s'intégrer dans un marché unique, le cabotage est pratiquement exclu en raison de sa difficulté à s'introduire dans le réseau de transport nord-sud. Le système Saint-Laurent–Grands Lacs étant orienté grossièrement est-ouest, celui-ci est désavantagé par rapport aux autres modes ou même par rapport au Mississippi. Le transport ferroviaire semble être un des bénéficiaires majeurs de l'augmentation des trafics nord-sud alors que les indices des tonnages transportés (1985) dans les directions Canada–États-Unis et États-Unis–Canada étaient respectivement de 180,56 et de 179,84 en 1998¹². Parallèlement, l'indice des tonnages transportés dans la direction ouest-est avait chuté à 87,77. Pour le transport routier, le tonnage transporté dans les échanges transfrontaliers est passé de 25 millions de tonnes en 1987 à 56,1 millions en 1998¹³.

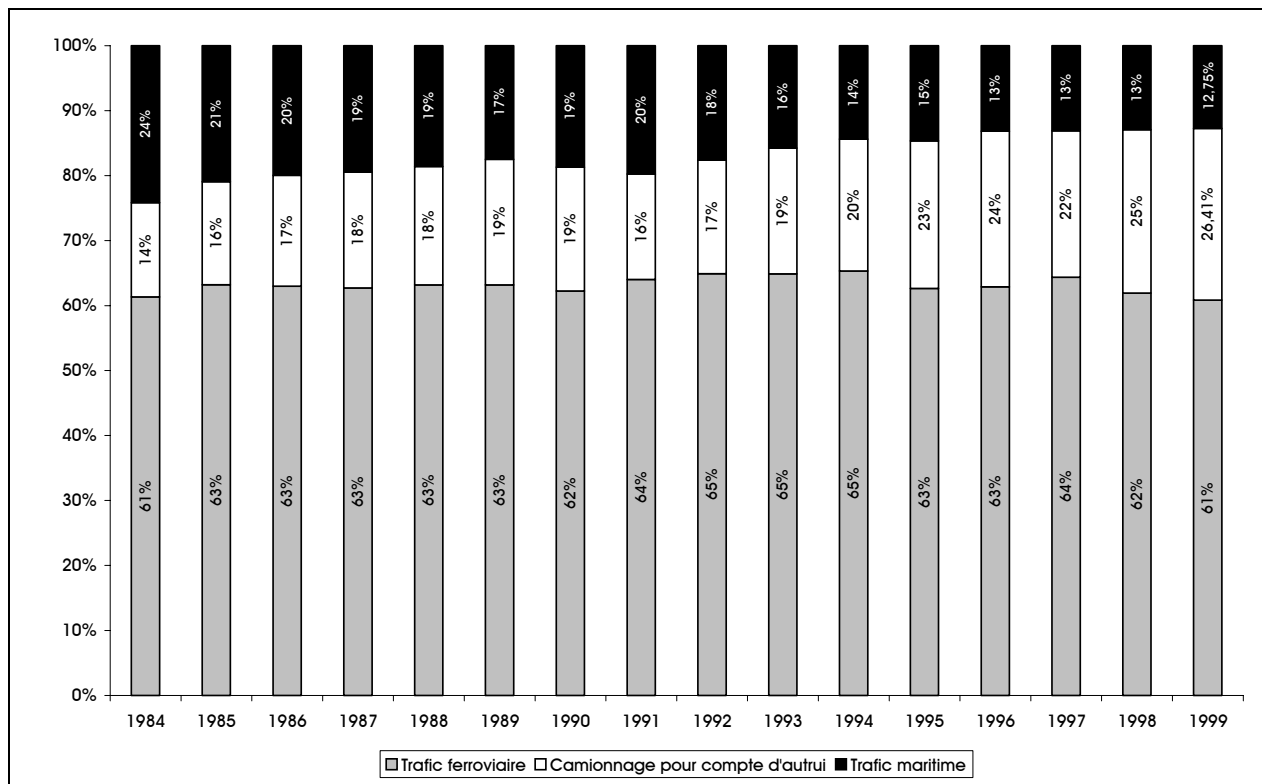
Par rapport aux autres modes de transport, l'industrie maritime accapare de moins en moins de tonnes-kilomètres transportées dans le cadre du trafic intérieur au Canada. Selon des données de

¹² Source : *Ibid.*

¹³ Source : Statistique Canada dans Transports Canada, T-Facts.

Transports Canada, cette part est passée de 24 % en 1984 à moins de 13 % en 1999. Durant cette période, c'est le transport routier qui s'en est tiré le mieux en augmentant sa part des tonnes-kilomètres transportées dans le cadre du trafic intérieur de 14 % à plus de 26 %. Compte tenu des caractéristiques propres à chaque mode de transport, il est clair que les tonnes-kilomètres qui étaient autrefois transportées par l'industrie maritime ne sont pas celles qui sont passées vers la route. L'hypothèse la plus plausible est que les trafics perdus par le maritime sont passés au ferroviaire et ceux perdus par le ferroviaire sont allés au routier. Le ferroviaire a donc su maintenir sa part de marché autour de 60 % au cours de la période, surtout dans un contexte où les distances moyennes sur lesquelles s'effectuent des transits routiers et ferroviaires tendent à augmenter¹⁴. Il en résulte que le transport maritime en sort grand perdant. La figure suivante illustre ces propos.

Figure 7
Part des tonnages transportés (tonnes-km) dans le trafic
intérieur selon le mode de transport



Source : Transports Canada, T-Facts.

Dans le cas du transport ferroviaire¹⁵, la déréglementation et la cure d'amaigrissement qui s'ensuit semblent avoir contribué au développement de l'industrie. De 1986 à 1998, le réseau en place a

¹⁴ La distance moyenne des trajets de transport routier aux États-Unis est passée d'environ 450 km en 1960 à près de 700 km en 1995. Pour le transport ferroviaire, cette distance est passée de 775 km à 1 400 km (Source : US Department of Transport).

¹⁵ Source : Transports Canada, T-Facts.

fondus de 20 000 km et le nombre d'emplois dans l'industrie a chuté de pratiquement 61 000. Pourtant, les tonnages transportés (qui sont en grande partie composés des mêmes types de produits que dans le transport maritime) ont augmenté. En 1998, les tonnages transportés par l'industrie ferroviaire dans les déplacements intérieurs au Canada étaient de 202,4 millions de tonnes contre 197,7 millions en 1985.

Parmi les autres facteurs qui influent sur la conjoncture et l'évolution du transport en cabotage au Québec, notons la stabilisation des taux de transport dans le camionnage. À la suite de la déréglementation économique de 1988, les taux de transport routier ont fluctué quelque peu pour ensuite se stabiliser à partir de 1990 et, dans certains cas, ils ont même chuté. Les indices des prix au camionnage en témoignent¹⁶. Pour un indice de 100 en 1981, les prix du camionnage ont grimpé jusqu'à 122,5 en 1989 puis à 124,8 en 1993 pour ensuite chuter à 118 en 1998. Dans le cas du PIB, l'indice de 100 pour 1981 grimpe de façon constante et il a atteint 162,5 en 1998. C'est donc dire que les prix de transport par la route ne suivent pas les hausses du reste de l'économie. En d'autres termes, il en coûte de moins en moins cher pour les expéditeurs de transporter des marchandises par la route. La déréglementation dans les transports terrestres, combinée à des pratiques jugées déloyales par l'industrie maritime en ce qui concerne l'utilisation des wagons de la Commission canadienne du blé par l'industrie ferroviaire, rend également le transport maritime moins attrayant pour les expéditeurs.

Dans le cas précis des mouvements de céréales, les modifications dans les marchés d'exportation ne sont pas les seuls éléments conjoncturels ayant mené à la chute des transbordements. D'autres facteurs tels que la diversification des cultures et les besoins en infrastructures spécialisées que créent ces cultures agissent sur la compétitivité du Saint-Laurent dans ce marché. L'augmentation de l'autosuffisance québécoise en matière de céréales, le développement de réseaux logistiques ferroviaires et les subventions états-uniennes à l'industrie batelière du Mississippi sont autant d'autres raisons qui ont, à divers degrés, réduit le transport en cabotage de céréales sur le Saint-Laurent.

La main-d'œuvre étant un élément central de toute industrie, elle est également un point déterminant de la compétitivité de l'industrie du cabotage. À cet égard, les membres du Groupe de travail sur le cabotage ont souligné, avec exemples à l'appui, un manque de flexibilité de la main-d'œuvre et des conventions collectives trop restrictives. Ces réalités auraient pour conséquence de miner la compétitivité du cabotage. Ces doléances proviennent autant des débardeurs que du personnel navigant et du personnel de pilotage.

Un autre élément à ne pas négliger dans l'environnement du cabotage sur le Saint-Laurent est le phénomène de la réexpédition ou, autrement dit, le transit des marchandises dans les ports du

¹⁶ Source : Transports Canada, T-Facts.

Saint-Laurent et leur réacheminement vers les marchés d'outre-mer. L'exemple par excellence de ce phénomène est celui des céréales qui sont expédiées des Grands Lacs vers les élevateurs du Saint-Laurent pour ensuite être exportées à l'étranger. Dans la mesure où les relations commerciales du Québec et du Canada se tournent de plus en plus vers le marché états-unien et de moins en moins vers l'Europe, les chances que des volumes en transit soient capturés par la flotte canadienne s'amenuisent. Il en résulte donc que l'industrie du cabotage doit prendre conscience de ce fait et se positionner en tant que maillon indispensable et « facilitateur » des échanges commerciaux avec l'Europe et les autres continents.

Le Groupe de travail souligne également que l'industrie du transport maritime sur le Saint-Laurent n'a pas réellement su tirer son épingle du jeu dans la mouvance des nouvelles pratiques logistiques des expéditeurs. Il en résulte que ces derniers négligent parfois l'option du transport maritime sous prétexte qu'il ne peut répondre à leurs contraintes logistiques. De plus en plus, les expéditeurs appliquent des principes de gestion de la chaîne d'approvisionnement (supply chain management) dont le « juste à temps » représente un élément fondamental. Les autres modes de transport misent beaucoup sur les pratiques du « juste à temps » des expéditeurs pour accaparer des trafics. On véhicule souvent à tort la notion selon laquelle le « juste à temps » équivaut uniquement à la rapidité de transport alors que la régularité et la ponctualité sont deux autres éléments à prendre en compte. Or, il est tout à fait possible pour le cabotage d'adapter ses services et ses pratiques pour répondre aux nouvelles pratiques du « juste à temps » des expéditeurs. On ne peut donc que déplorer le fait que l'industrie du cabotage ne se positionne pas assez comme prestataire d'un service de transport capable de répondre aux exigences du « juste à temps » et de la gestion logistique intégrée.

Une flotte vieillissante essentiellement constituée de vraquiers dont un bon nombre sont captifs du système Saint-Laurent–Grands Lacs, de même que la saisonnalité de la navigation rendent le transport ferroviaire très concurrentiel. Enfin, la rigidité des facteurs de coût du transport maritime intérieur que sont la main-d'œuvre, les droits portuaires, les aides à la navigation, les subventions indirectes du gouvernement états-unien à la voie navigable du Mississippi sont autant d'autres facteurs qui contribuent au déclin du cabotage maritime au Québec.

2. La gestion du cabotage maritime à l'étranger : quelques pistes de réflexion

L'approche européenne¹⁷

L'Union européenne étend la notion de cabotage (ou transport maritime sur courte distance – TMCD) aux activités de transport maritime nationales et internationales, le long des côtes et au départ et à destination des îles, fleuves et lacs pour tous les États membres de l'Union. Cette définition s'étend également à la Norvège, à l'Islande, aux États riverains de la mer Baltique, de la mer Noire et de la mer Méditerranée. La libéralisation des marchés du cabotage durant les années 1990 ne signifie toutefois pas une uniformisation et chaque État conserve des spécificités fiscales et réglementaires qui lui sont propres.

Bien que les tonnages transportés par voie maritime en Europe soient en constante augmentation, l'Union européenne a mis en place au cours des dernières années des programmes d'aides communautaires visant à transférer des volumes de la route vers le maritime. Le Programme d'aides communautaires au transport (PACT) et le programme Marco Polo se définissent comme des instruments pour lutter contre la congestion routière et améliorer les performances environnementales en matière de transport à l'échelle de l'Europe communautaire. Ce sont des programmes de subventions visant des actions commerciales sur le marché des frets européens afin de favoriser les transferts modaux au profit des modes les moins polluants. Ces derniers modes incluent autant le fret ferroviaire que le feroutage (transport de semi-remorques sur wagons), le TMCD, le transport fluvial ou encore les combinaisons modales (fer-mer, fluvio-maritime, etc.).

Malgré la mise en place de ces programmes, le TMCD en Europe est toujours perçu comme un pis-aller et non comme une priorité absolue dans le développement des grands projets d'infrastructures de transport transeuropéen. Aucune initiative en faveur du TMCD n'est retenue dans la liste des 14 grands chantiers prioritaires des membres de la Communauté dans le cadre des réseaux transeuropéens de transport. Cela signifie que l'immobilisation de plusieurs dizaines de milliards d'euros pour les décennies à venir permettra de renforcer le poids modal du transport ferroviaire et même de la route (perçement de grands tunnels et continuité du réseau européen d'autoroutes terrestres). La mobilisation budgétaire européenne est très loin de privilégier le TMCD et le transfert modal se réalise en premier lieu de la route vers le rail. Le TMCD devient une alternative à la route et au transport ferroviaire quand ce dernier ne peut résoudre à lui seul les problèmes coûteux de

¹⁷ Pour de plus amples informations sur le cabotage en Europe, les lecteurs sont invités à consulter l'annexe A.

congestion et d'engorgement (exemple du contournement des massifs montagneux des Alpes et des Pyrénées).

Toutefois, on trouve à l'annexe C une série de mesures européennes qui pourraient favoriser l'essor du cabotage au Québec en autant qu'elles soient adaptées à la réalité d'ici. C'est dans cet esprit que le Groupe de travail a traité ces mesures au moment d'élaborer ses recommandations.

L'approche australienne

Le cabotage australien demeure assujéti aux préceptes du Navigation Act qui date de 1912 et qui a subi de nombreux amendements pour adapter les pratiques de cabotage en Australie aux évolutions concurrentielles internationales. Une licence est requise pour entamer des services de cabotage en Australie, que ce soit pour un navire national ou étranger. Aucune restriction ne s'applique si ce n'est que le service en question doit prouver son « utilité nationale ». Un droit modeste de licence est réclamé chaque année en plus des traditionnelles taxations professionnelles sur l'activité maritime en Australie. Ce système est si souple que n'importe qui est en mesure de faire enregistrer un navire pour l'obtention d'une licence directement depuis le site Internet du gouvernement australien. Cependant, dans les faits, on note que l'utilisation de navires ou de marins étrangers dans les échanges intérieurs en Australie est pratiquement inexistante. Le cabotage inclut les services intercôtiers dans un pays où des liens maritimes entre deux villes peuvent excéder la distance d'un voyage long-courrier depuis l'Europe.

Les formules spéciales de SVP (Single Voyage Permit) et de CVP (Continuous Voyage Permit) admettent des activités de cabotage sans permis préalable en respect des conventions internationales et des lois nationales sur l'embauche de personnel australien.

Le permis d'opérations commerciales dans les eaux australiennes doit se plier aux exigences économiques et sociales, comme il est indiqué dans le Navigation Act, partie VI. À titre d'exemple, les marins employés doivent recevoir des rétributions financières en conformité avec les lois nationales sur l'emploi des personnels navigants australiens. De même, tout navire étranger détenant le permis australien ne doit pas recevoir d'aides financières extérieures ou profiter d'un quelconque programme d'aide maritime internationale. Par contre, il n'existe pas de restrictions spécifiques sur la nationalité du propriétaire, la localisation du chantier de construction ou encore sur la nationalité du pavillon d'enregistrement pour entreprendre des activités de cabotage en Australie.

En ce sens, l'exemple australien demeure peu enrichissant pour le Québec même si le parlement australien examine les modalités d'une réforme en profondeur du secteur maritime qui pourrait prendre, à terme, des positions originales pour assurer la pérennité du cabotage maritime au pays.

L'approche asiatique

Dans les pays asiatiques, bien que l'on constate une libéralisation généralisée de la réglementation et des pratiques en matière de transport maritime, le cabotage demeure un marché captif pour les pavillons nationaux¹⁸. Hormis la réservation des trafics intérieurs pour les navires et les armateurs du pays, les documents consultés n'indiquent pas de mesures précises visant à stimuler le cabotage. Pour leur part, les mesures de libéralisation mises en place visent essentiellement à stimuler l'utilisation du pavillon national dans les échanges internationaux et à éliminer les traitements préférentiels¹⁹ aux navires de pavillon national.

L'approche états-unienne

Enfin, aux États-Unis, le cabotage est entièrement réservé aux navires construits aux États-Unis et battant pavillon national. De plus, le gouvernement américain subventionne de façon importante la construction et la réparation de la flotte domestique. Les Américains interviennent également dans l'aménagement et le maintien des infrastructures maritimes et fluviales. Les aides fournies au cabotage s'insèrent dans un contexte protectionniste, sous couvert de « sécurité nationale ». Le Groupe de travail sur le cabotage juge que l'expérience états-unienne démontre la pertinence de l'intervention de l'État dans les infrastructures mais pas au même degré, ni pour les mêmes raisons. En effet, le Groupe de travail considère que l'État devrait intervenir au chapitre des infrastructures lorsque des projets viables laissent entrevoir des retombées pour les collectivités.

¹⁸ Meyrick & Associates Pty Ltd., 2001.

¹⁹ Une bonne partie des traitements préférentiels prenaient la forme d'un accès prioritaire aux infrastructures et services portuaires.

3. Les forces et les faiblesses du cabotage au Québec

Cette section présente de façon synthétique les forces, les faiblesses, les menaces, et les opportunités du cabotage au Québec qui doivent être prises en considération dans l'élaboration des initiatives de relance et des pistes d'intervention.

3.1 Les forces

1. Efficacité énergétique du transport maritime et ses avantages environnementaux face aux autres modes.
2. Sécurité du transport maritime.
3. Modernisation des équipements et outils de navigation.
4. Efforts de consolidation et de restructuration de l'industrie dans certains créneaux.
5. Vision de partenariat avec la clientèle.
6. Efforts de modernisation du pilotage.
7. En général, le transport maritime offre un coût de transport à la tonne-kilomètre moins élevé que le transport terrestre, particulièrement pour de grands volumes de vrac sur de grandes distances.

3.2 Les faiblesses

1. Vieillesse de la flotte.
2. Dépendance envers les trafics de vrac.
3. Coûts de main-d'œuvre onéreux et inflexibles.
4. Infrastructures et services portuaires mieux adaptés au trafic international qu'au cabotage.
5. Ampleur des investissements pour créer un nouveau service maritime.
6. Frais d'entretien et de maintien des infrastructures de transport qui ne sont pas chargés au mode routier.
7. Flotte mal adaptée pour le transport spécialisé de nouveaux types de marchandises.
8. Fermeture hivernale de la voie maritime du Saint-Laurent.
9. Impasse dans le secteur portuaire (conflit fédéral/provincial).
10. Peu de trafics encore « cabotisables » avec la flotte existante.
11. Approche conservatrice de l'industrie en termes d'initiatives et de développement de nouveaux marchés.
12. Absence de volonté des clients utilisant un service intermodal à traiter avec plusieurs intervenants en transport.
13. Les modes ne sont pas nécessairement complémentaires puisque souvent en concurrence.
14. Le développement portuaire provoque des conflits d'usages pour les terrains situés près des ports.
15. L'intermodalité nécessite plus d'investissements en infrastructures que l'unimodalité.
16. Lenteur du déplacement.
17. Peu de recherche et développement.
18. Complexité de l'utilisation du transport maritime pour les expéditeurs.

3.3 Les opportunités

1. Intolérance accrue du public envers le transport routier.
2. Fermeté du marché des minerais et concentrés dans le trafic intra-qubécois.
3. Volonté du gouvernement québécois de relancer le cabotage.
4. Inaccessibilité de certaines régions par le rail ou la route.
5. Présence d'infrastructures majeures dans le système Saint-Laurent–Grands Lacs (voie maritime et ports).
6. Potentiel de transport au niveau des régions productrices et des centres de consommation pour le marché de l'alimentation animale.

3.4 Les menaces

1. Lourdeur de l'encadrement réglementaire et manque de coordination dans l'application de la réglementation.
2. Fiscalité mal adaptée pour supporter le secteur.
3. Changements dans les marchés d'exportation de céréales.
4. Changements dans les pratiques logistiques des pétrolières (troc et diminution des inventaires).
5. Incitatifs économiques plus avantageux pour l'acheminement des céréales vers l'Ouest.
6. Forte concentration ou monopoles dans certains services maritimes connexes affectant les coûts de passage (p. ex. pilotage, accréditation géographique du débardage, remorquage, services publics à caractère commercial).
7. Iniquité concurrentielle entre les modes principalement dans la capitalisation, la tarification et la fiscalité touchant les infrastructures.
8. Cadre législatif conduisant à l'inflexibilité de la main-d'œuvre et décourageant la recherche de productivité.
9. Changements dans les marchés de l'acier et des céréales à travers le monde ayant entraîné une modification des trafics dans l'axe Saint-Laurent–Grands Lacs.
10. Limites de vitesses sur certaines portions du Saint-Laurent.
11. Pour de petites quantités de marchandises, trop grande capacité offerte par la configuration type des navires de la flotte canadienne.
12. Subventions états-uniennes à l'industrie batelière du Mississippi.
13. Caractère cyclique de plusieurs trafics.
14. Manque d'uniformité entre les régions canadiennes dans l'application des règlements sur l'inspection des navires par Transports Canada.
15. Volonté gouvernementale de vouloir rentabiliser les projets sans tenir compte de leur viabilité et de leurs impacts positifs.
16. Problématique d'obtention d'un financement bancaire d'envergure dans le domaine du transport maritime en raison de la méconnaissance du milieu maritime par les institutions financières.
17. Cloisonnement entre les provinces canadiennes en ce qui a trait au cabotage. Cette situation est due en partie aux limites actuelles de l'Accord sur le commerce intérieur.

4. Pistes d'intervention et recommandations pour relancer le cabotage sur le Saint-Laurent

Jusqu'ici, ce document a énoncé les grandes tendances du cabotage au Québec. Cet exercice permet de mieux cerner le secteur du cabotage maritime et lance les bases d'une réflexion sur l'établissement des pistes d'intervention nécessaires pour relancer le cabotage sur le Saint-Laurent. Il faut également se rappeler que l'industrie et les instances gouvernementales se doivent d'être proactives et doivent mettre en place des initiatives qui relanceront le cabotage sur le Saint-Laurent en accord avec les besoins qui découlent du développement économique du Québec et de ses régions par un meilleur accès à des services performants et compétitifs. Cette partie du document présente des recommandations qui pourraient être mises de l'avant pour relancer le cabotage sur le Saint-Laurent. Il faut noter que le Forum de concertation sur le transport maritime québécois est appelé à prioriser ces recommandations et à fixer des échéanciers pour leur réalisation.

Analyses et études :

- Commander, auprès d'un organisme indépendant, une analyse comparative des coûts directs et indirects des différents modes de transport (incluant les coûts sociaux), afin que les gouvernements adoptent des politiques équitables. Cette analyse devra être effectuée selon des paramètres comparatifs communs entre les modes.
 - Intervenants : gouvernements du Canada et du Québec, industries du transport maritime, routier et ferroviaire.
- Commander auprès d'un fiscaliste une étude afin de mettre en place des mesures fiscales équitables envers tous les modes de transport.
 - Intervenants : gouvernements du Canada et du Québec, industries du transport maritime, routier et ferroviaire.

Mesures d'intervention :

- En conformité avec les orientations prises par le gouvernement du Québec face aux changements climatiques, appuyer financièrement les projets de développement du cabotage comme solution à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports (voir annexe F).
 - Intervenants : gouvernements du Canada et du Québec.

- Lorsqu'un projet est générateur d'opportunités viables comportant des impacts significatifs sur l'ensemble du réseau, inciter les instances publiques à s'associer à la mise en place des infrastructures spécialisées requises.
 - Intervenants : gouvernements du Canada et du Québec, municipalités, agences de développement économique.
- Mettre en place les mesures fiscales améliorant la compétitivité du cabotage (voir annexe B).
 - Intervenants : gouvernements du Canada et du Québec.
- Abolir la taxe d'accise sur le carburant marin pour les navires canadiens.
 - Intervenants : gouvernement du Canada.
- Améliorer l'efficacité de la voie maritime du Saint-Laurent afin de favoriser le cabotage par une accélération du transit sur une base annuelle et par une harmonisation de la réglementation entre le Canada –et les États-Unis. Le gouvernement du Québec doit participer activement à l'étude de la voie maritime du Saint-Laurent menée par le US Army Corps of Engineers.
 - Intervenants : Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent, Commission mixte, gouvernement du Canada.
- Faciliter l'implantation d'innovations technologiques et l'ajout d'équipements spécialisés afin d'améliorer les services maritimes et portuaires et de réduire les coûts d'opération (voir annexe D pour exemples d'innovations).
 - Intervenants : industrie et gouvernements du Canada et du Québec.
- Adapter la réglementation ainsi que les services maritimes et portuaires au cabotage en tenant compte des différences entre ce dernier et le transport maritime international par l'établissement d'une structure de coûts spécifique (voir annexe E).
 - Intervenants : gouvernements du Canada et du Québec, armateurs, arrimeurs, transporteurs terrestres.

Suivi :

- Le Forum de concertation sur le transport maritime recommande de mettre sur pied une Table de concertation permanente sur le cabotage telle que proposée dans le projet de rapport. Le travail de cette Table sera, entre autres :
 - a) de se doter d'un plan stratégique;
 - b) de veiller à l'application des recommandations qui seront adoptées par le Forum;

- c) de faire le suivi des mesures proposées;
- d) de rechercher et d'examiner d'autres mesures, ou idées, pour le développement du cabotage;
- e) de confier la gestion et la coordination de cette Table à l'organisme Armateurs du Saint-Laurent.
 - Intervenants : gouvernements du Canada et du Québec, armateurs, arrimeurs, transporteurs terrestres.

Bibliographie sur le TMCD en Europe

Armateurs de France, (2002), **Mise à niveau européen du pavillon français : des mesures simples mûres, peu coûteuses et à portée de main.** Extrait du Rapport annuel 2002. p. 21-26.

Bureau de promotion du short sea, 2002, **Transport maritime à courte distance. Approche pragmatique des enjeux et des perspectives.** 6 p.

Bureau de promotion du short sea, 2002, **Vade-mecum des promoteurs de nouveaux services de cabotage.** 6 p. + annexe.

Bureau de promotion du short sea, 2002, **Analyse des décisions d'aide du programme communautaire PACT 2000.** 2 p. + annexe.

Comité Central des Armateurs de France, (1999), **Livre blanc des armateurs. Reforme le pavillon français pour plus de compétitivité et plus d'emploi.** Paris, octobre 1999, 16 p.

Commission européenne, 2001, **Livre blanc - La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix.** Luxembourg. Office des publications officielles des Communautés européennes. 128 p.

Commission européenne, 1997, **Community guidelines on State aid to maritime transport.** Journal officiel OJ C 205, 5.07.1997. 10 p.

Commission des Communautés européennes, 2002, **Quatrième rapport sur la mise en œuvre du règlement 3577/92 concernant l'application du principe de la libre circulation des services de cabotage maritime (1999-2000).** Rapport de la Commission. Bruxelles, 24 avril 2002, 33 p.

Commission des Communautés européennes, 2002, **Proposition de règlement du Parlement européen et du conseil concernant l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport des marchandises.** Bruxelles, 4 février 2002, 70 p.

Conférence Européenne des Ministres des Transports, 1999, **Le transport maritime à courte distance : alternative ou complément du transport terrestre en Europe.** Comité des Suppléants. Groupe sur les transports combinés. CEMT/CS3COMB(99)1/REV3. 4 novembre 1999, 32 p.

Conférence Européenne des Ministres des Transports, 2001, **Le transport maritime à courte distance en Europe.** 81 p.

Journal de la Marine Marchande, 2002, « La Commission approuve l'aide publique britannique au cabotage ». Vendredi 4 janvier 2002. p. 15-16.

Journal de la Marine Marchande, 2002, « Pour l'Institut Français de la Mer : C'est à terre que doit se gagner le combat en faveur du cabotage ». Vendredi 29 mars 2002. p. 6-8.

Journal de la Marine Marchande, 2002, « Cabotage : la Commission autorise des aides françaises à l'exploitation ». Vendredi 8 février 2002. p. 6-8.

Journal de la Marine Marchande, 2002, « Pour la Commission européenne, la libéralisation du cabotage maritime n'a pas perturbé le marché ». Vendredi 10 mai 2002. p. 6-7.

Journal de la Marine Marchande, 2002, « Direction du transport maritime, des ports et du littoral : Alain Gille se fixe trois objectifs principaux ». Vendredi 25 janvier 2002. p. 6-7.

Journal de la Marine Marchande, 2002, « Cabotage en Méditerranée : trois sous-groupes de travail gouvernementaux lancés ». Vendredi 22 février, p. 8.

Le Marin, 2002, « L'institut Français de la Mer planche sur le cabotage européen ». 5 avril 2002, p. 4-5.

Le Marin, 2002, « Cabotage : d'abord convaincre... les routiers ». 26 avril 2002, p. 6.

Liberti F., (2002), **Davantage de camions sur les navires et moins sur les routes?** Rapport remis au Premier ministre de la France sur le développement de lignes régulières de cabotage maritime au départ des ports français. Paris, 5 avril 2002, 62 p.

Meyrick & Associates Pty Ltd. 2001, *Facilitation of International Shipping Project: Volume 1: Impact of Maritime Policy Reforms*. Prepared for APEC-TWG, Wollongong, Australie, 98 p.

Organisation de Coopération et de Développement Économiques, 1999, **Évolution des politiques suivies dans les transports maritimes**. Diverses livraisons.

Short Sea Shipping Voorlichtingsbureau, 1999, **The European motorway for the 21st century**. Short Sea Shipping Progress Report, AC Rhon, The Netherlands, 9 juillet 1999. 29 p.

The Scandinavian Shipping Gazette, 2002, « The European short sea shipping : dynamic but overfed ». 25 janvier 2002, p. 23-27.

The Scandinavian Shipping Gazette, 2002, SSG Newsletter.

Annexe A : Le transport maritime à courte distance (TMCD) en Europe

Mise au point méthodologique

Que l'on se trouve en Europe ou au Québec, l'appréciation des terminologies spécialisées dans le transport maritime et fluvial est lourde de sens, car des termes identiques peuvent désigner des réalités de transport radicalement distinctes. Par conséquent, il devient nécessaire de clarifier avec précision les différences fondamentales qui existent entre le transport fluvial européen d'une part et le transport maritime à courte distance d'autre part. Il faut nécessairement replacer cette distinction dans le contexte fluviomaritime de l'Est canadien et des problématiques liées au cabotage dans la province de Québec.

Tout d'abord, une distinction majeure réside dans le support naturel employé : le transport fluvial européen se restreint à des cours d'eau « intérieurs » alors que le TMCD se comprend dans ses relations *maritimes* entre deux ou plusieurs établissements portuaires maritimes. Le fluvial européen est un mode de transport intérieur au même titre que le routier ou le ferroviaire pour connecter des points intérieurs du continent ou des liaisons entre un point intérieur et un port maritime. Le calibre du fleuve Saint-Laurent permet les deux formes de navigation (fluvial et maritime) dans une combinaison relativement unique à l'échelle mondiale. Par conséquent, dans le cas de la présente analyse, il est nettement plus pertinent de saisir les enjeux du développement du TMCD que ceux du transport fluvial pour apporter des pistes de réflexion à la relance du cabotage laurentien. Les lignes qui suivent ont pour objectif de clarifier ce choix du TMCD européen au détriment du transport purement fluvial.

Le transport fluvial européen utilise des systèmes de barges poussées ou autopropulsées sur un réseau limité par la géographie des bassins fluviaux (6 pays - Allemagne, Pays-Bas, Belgique, Luxembourg, France et Autriche - composent le réseau fluvial européen, pour 20 000 kilomètres de rivières, canaux et lacs). De fait, ce ne sont pas les mêmes matériels flottants ni les mêmes organisations de transport qui se mobilisent dans le transport des frets européens. Le système fluvial européen comporte un ensemble complet de près de 10 000 bateaux capables de transporter autant des vracs secs que liquides, des conteneurs comme des voitures ou des produits pétroliers (tableau 1). Toutefois, la faiblesse des tirants d'eau et des tirants d'air sur des tronçons traversés par de nombreux ponts limite la taille des embarcations, d'où la constitution croissante de « convois fluviaux » afin de gagner en productivité et de répondre aux exigences des clientèles industrielles.

Tableau 1
Présentation du matériel de navigation fluviale en Europe

<i>a. Type de bateau</i>	<i>Longueur</i>	<i>Largeur</i>	<i>Enfoncement</i>	<i>Capacité</i>
Péniche	38,5 m	5 m	2,2 m	350 t
Campinois	50 m	6,6 m	2,5 m	550 t
Dortmunder	67 m	8,2 m	2,5 m	900 t
Automoteur citerne	110 m	11,4 m	3,5 m	3 000 t
Transporteur de voitures	110 m	11,4 m	2,5 m	600 t
Unité Ro-Ro	110 m	11,4 m	2,5 m	n.d.
Porte-conteneurs	110 m	11,4 m	3 m	200 t
Convoi poussé à 4 barges	193 m	22,8 m	2,5 / 3,7 m	11 000 t

Source : Office de promotion des voies navigables.

Pour le TMCD, ce sont des navires maritimes et non des barges ou des automoteurs que l'on trouve et leur taille n'a de limite que la rentabilité économique et logistique de rotations concurrentielles de fret sur courtes distances européennes. En ce sens, les réalités fluviales européennes ne convergent pas nécessairement avec les problématiques laurentiennes qui se rapprochent plus des conditions de navigabilité maritime sur courte distance du contexte géographique intra-communautaire.

Il faut comprendre que l'organisation de la gestion et du développement du transport par voies fluviales européennes hérite d'une très forte tradition familiale. L'image de marque un peu désuète du transport par barge fluviale s'explique par le caractère artisanal d'une grande partie des pratiques batelières nord et ouest-européennes. L'organisation en groupes structurés avec un parc de matériel flottant, l'emploi de bateliers/employés et le déploiement de services de lignes régulières sur les portions fluviales les plus achalandées des grands fleuves font partie d'un présent récent. Le succès des pré et post-acheminements fluviaux d'unités modales (conteneurs, remorques, caisses mobiles) a transformé la fonction traditionnelle de batelier. L'industrie batelière se structure progressivement avec des groupes privés au pouvoir croissant et une professionnalisation des pratiques fluviales. Pour se convaincre des efforts en cours, il faut se rappeler que la libéralisation du marché fluvial européen s'est seulement mise en place en janvier 2000 et qu'auparavant prévalait le système archaïque de l'affrètement à tour de rôle²⁰. Bien évidemment, la situation demeure très différente pour le TMCD avec une organisation et une gestion beaucoup plus proches des pratiques reconnues dans le monde du « shipping ». Tous les types de navires sont représentés dans le cabotage maritime européen avec des tirants d'eau plus proches de 10/12 mètres que de 3/5 mètres comme pour le transport fluvial. Les

²⁰ L'affrètement à tour de rôle consistait à mobiliser un bateau pour le transport de marchandises en fonction de son ordre d'inscription dans la salle de bourse.

capacités de chargement se comparent aux types de navires pouvant opérer dans le contexte Saint-Laurent–Grands Lacs et l'organisation des marchés fluviomaritimes laurentiens est semblable à celle en vigueur dans le TMCD européen. En ce sens, il apparaît que la problématique fluviomaritime laurentienne se place dans l'optique du TMCD et non dans celle d'un transport fluvial de type européen.

D'un point de vue commercial, la grande problématique qui concerne la batellerie européenne repose sur l'interconnexion des grands bassins fluviaux européens et la densification accrue du réseau pour une couverture toujours plus large du marché. Les liaisons inter-bassins exigent des immobilisations financières considérables et des approbations répondant à des exigences environnementales extrêmement contraignantes. Pour le TMCD, l'effort porte avant tout sur la promotion active des initiatives commerciales et sur les manières d'assurer aux armateurs une viabilité commerciale à court et à moyen terme. Les aides financières et fiscales d'échelles nationale et communautaire vont dans ce sens comme on le démontre plus loin. La compréhension des rouages du système européen de TMCD apparaît dans ce sens plus bénéfique et plus appropriée pour le soutien du cabotage laurentien; il ne faut toutefois pas négliger ou dénigrer les initiatives purement fluviales à l'échelle communautaire.

La Communauté européenne : mise en place d'une politique générale en faveur des modes de transport « propres »

Le contexte économique-politique européen impose des contraintes inconnues dans le paysage fluviomaritime laurentien. En premier lieu, il fallait aboutir à une définition commune des cabotages nationaux afin de pouvoir entamer les processus de déréglementations nationales au profit d'un espace maritime d'envergure européenne. La définition suivante de la Communauté a fait l'objet d'un consensus de la part de toutes les entités nationales concernées :

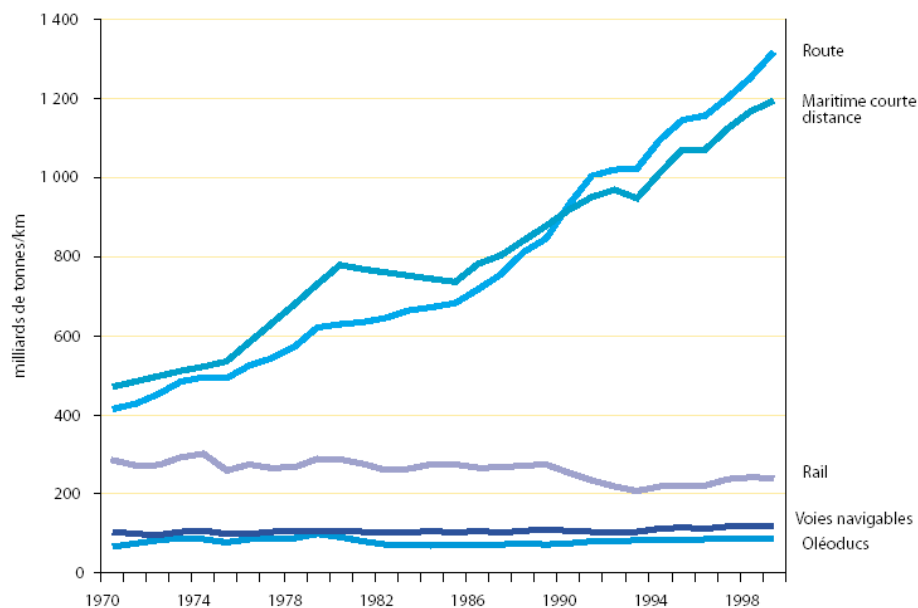
Par transport maritime à courte distance, on entend l'acheminement de marchandises et de passagers par mer entre ports situés en Europe géographique ou entre ces ports et des ports situés dans des pays non-européens ayant une façade sur une mer fermée limitrophe de l'Europe.

Le transport maritime à courte distance recouvre à la fois des activités de transport maritime nationales et internationales, le long des côtes et au départ et à destination des îles, des fleuves et des lacs. Il comprend également les services de transport maritime entre les États membres de l'Union et la Norvège, l'Islande et les États riverains de la mer Baltique, de la mer Noire et de la mer Méditerranée.

Les cabotages national et international fusionnent au profit de l'expression *Transport maritime à courte distance* qui englobe l'espace communautaire dans son ensemble, en plus des partenaires maritimes proches.

Le TMCD couvre 35 000 kilomètres de côtes communautaires et assure 41 % du transport intercommunautaire de marchandises en 1998 (soit plus 27 % par rapport à 1990, c'est-à-dire presque autant que le transport routier qui cumule une hausse de 35 % - figure 7). Au total, 260,9 millions de tonnes ont été transportées en 1999, le Royaume-Uni et l'Italie étant les deux plus importants marchés (tableau 2). Le vrac liquide apparaît comme la première denrée manipulée (55 % du total) et concerne en priorité les façades portuaires du Nord et de l'Ouest européen alors que les pays du sud (France, Espagne, Portugal, Italie et Grèce) concentrent plus de vracs secs et de marchandises générales.

Figure 8
Évolution du transport de marchandises en Europe par modes
(en milliards de tonnes-kilomètres)



NB: Tonne/kilomètre: transport d'une tonne sur un kilomètre.

Source : Communauté européenne 2002.

Tableau 2
Évolution du cabotage maritime européen
(en millions de tonnes métriques)

Volume total par pays				
	<i>1995</i>	<i>1997</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>
Autriche	/	/	/	/
Belgique	0,05	0,05	0,05	n.d.
Danemark	19,2	19,3	12,8	n.d.
Finlande	5,9	7,1	6,6	n.d.
Allemagne	3,9	4,0	5,35	5
Irlande	0,7	0,75	0,85	n.d.
Luxembourg	/	/	/	/
Pays-Bas	0,04	0,04	0,04	n.d.
Suède	13,6	12,95	13,2	n.d.
Royaume-Uni	77,5	81,2	83,3	n.d.
<i>Total des pays du nord</i>	<i>120,89</i>	<i>125,39</i>	<i>122,19</i>	<i>n.d.</i>
France	7,9	7,8	8,6	9
Grèce	21,9	21,05	22,5	n.d.
Italie	60,3	68,0	66,2	n.d.
Portugal	6,0	5,5	6,7	5,7
Espagne	38,2	37,1	34,8	38
<i>Total des pays du sud</i>	<i>1343</i>	<i>139,75</i>	<i>138,8</i>	<i>n.d.</i>
GRAND TOTAL	255,19	264,84	260,99	n.d.

Source: Communauté européenne 2002.

La dimension européenne du cabotage maritime communautaire existe depuis 1992-1993, date des premières mesures d'ouverture de marché et d'abolition des restrictions nationales. Le marché européen demeure totalement libre depuis le 1^{er} janvier 1999 hormis quelques exemptions pour les services de dessertes insulaires grecques, encore protégées jusqu'en novembre 2002. Dans le même ordre d'idées, chaque État membre défend la notion de services publics jugés essentiels et protège la pérennité des liaisons indispensables avec les systèmes insulaires. Chaque pays justifie une liste de services protégés de la libre concurrence par l'entremise de soutiens financiers publics directs.

Libéralisation ne signifie pas uniformisation et chaque État conserve des spécificités fiscales et réglementaires qui lui sont propres. Cela entraîne des conditions de concurrence très disparates en matière d'emploi, d'exonérations fiscales, de facilitations pour la construction navale destinée au

cabotage européen, etc. À titre d'exemple, le tableau ci-dessous reproduit les coûts d'équipage pour trois types de navires marchands dans le contexte du cabotage européen.

Tableau 3
Calcul des coûts totaux d'équipage au sein de la Communauté européenne
et de ses partenaires européens

Coûts d'équipage pour les navires marchands (euros/mois)			
	<i>Marchandises diverses 1 500 GT</i>	<i>Vrac solide 3 000 GT</i>	<i>Vrac liquide 9 000 GT</i>
Finlande	72 140	72 140	103 378
Islande	66 912	66 912	84 111
Norvège	64 821	64 821	122 299
Suède	62 730	62 730	78 530
Danemark	58 548	58 548	112 169
France	54 366	54 366	69 157
Belgique	52 275	52 275	63 985
Pays-Bas	51 230	51 230	78 216
Royaume-Uni	48 093	48 093	58 809
Allemagne	41 820	41 820	57 027
Portugal	41 820	48 100	69 300
Espagne	37 638	55 093	57 821
Irlande	35 547	35 547	44 111
Italie	30 738	30 738	48 741
Grèce	30 612	30 612	48 753

Source : Communauté européenne 2002.

Chaque État fait alors sa promotion nationale du cabotage avec des moyens législatifs et financiers qui doivent toujours entrer en conformité avec les règles communautaires de la libéralisation du cabotage en Europe. Chaque État adopte des séries de mesures fiscales en conformité avec son orientation politique et ses latitudes financières à supporter un domaine peu connu du grand public et peu « lobbyiste » par rapport à la route et au fer. L'Allemagne et les Pays-Bas ont choisi des soutiens forts pour la construction nationale des navires destinés au cabotage européen. La France privilégie les exonérations fiscales sur l'emploi des marins français dans le cabotage national et européen. L'Italie, l'Espagne et la France optent pour des coopérations tripartites afin de soutenir les efforts pour un TMCD nécessaire aux contournements des massifs montagneux (Alpes et Pyrénées).

L'accès entier au marché du cabotage européen est restreint aux premiers pavillons nationaux des États membres et des restrictions s'appliquent aux registres seconds (comme celui de l'ISR allemand, par exemple, qui se conforme à un accès limité au cabotage européen). Chaque État membre se soumet aux lois européennes en vigueur et toute initiative nationale divergente doit faire l'objet d'un examen exhaustif auprès des services de réglementation et de concurrence de la Communauté. Le texte détaillé des prérogatives de chacun des États européens en matière de cabotage se trouve en annexe avec une présentation succincte des principales mesures fiscales, sociales et économiques acceptées dans le cadre de l'Union. Dans l'ensemble, on y préconise l'emploi d'un capitaine de la nationalité du pays européen concerné avec une application plus ou moins stricte des conventions salariales nationales pour le reste de l'équipage qui, dans la plupart des pays membres, est composé obligatoirement d'une majorité de ressortissants de la Communauté.

L'accès aux navires extra-communautaires demeure très limité et découle de procédures spéciales de type dérogation annuelle (exemple de la Finlande). Les navires de premier pavillon sont enregistrés en priorité sur le territoire européen et rattachés à une compagnie européenne ayant son siège social dans un pays de la Communauté. Les propriétaires/actionnaires des navires de cabotage européen doivent être majoritairement des ressortissants européens (50 % au moins).

Sur le plan fiscal, chaque pays dispose d'une batterie plus ou moins étoffée de mesures positives qui évoluent dans le temps en fonction des sensibilités politiques et du poids socio-économique du « shipping ». Dans l'ensemble, l'exonération d'une partie ou de la totalité des impôts sur le revenu est un acquis pour les marins du cabotage européen (cas plus strict pour l'Allemagne), de même que le remboursement partiel des charges et cotisations pour l'employeur (cas plus strict pour la France). Par contre, des mesures spéciales pour le soutien du secteur comme le lancement de nouvelles entreprises ou l'aide à l'investissement dans de l'équipement ou des nouvelles technologies ne se rencontrent pas à l'échelle de l'Europe. Seul le positionnement politique français sur l'aide au démarrage de services de cabotage se démarque; cet aspect sera développé plus loin, après l'analyse des programmes communautaires.

Du PACT à Marco Polo : évolution des programmes d'aides communautaires

Avant toute chose, il convient de spécifier qu'il n'existe pas en Europe de programmes spécifiques destinés uniquement au développement du transport maritime de courte distance. Les initiatives passées et actuelles se justifient par des objectifs de nature environnementale, pour lutter contre les effets dommageables de la congestion routière et le contournement des obstacles naturels. Il est reconnu en Europe que le TMCD est une alternative de transport pour lutter contre l'option croissante

du « tout routier ». Toutefois, il faut être conscient de la limite des actions recensées en Europe en faveur du cabotage et replacer la problématique du transport des marchandises dans le contexte des réalités économiques, sociales et environnementales européennes.

Les PACT et Marco Polo se définissent comme des instruments pour lutter contre la congestion routière et améliorer les performances environnementales en matière de transport à l'échelle de l'Europe communautaire. Ce sont des programmes de subventions visant des actions commerciales sur le marché des frets européens afin de favoriser les transferts modaux au profit des modes les moins polluants, à savoir le fret ferroviaire, le ferroutage, le TMCD, le transport fluvial ou encore les combinaisons modales (fer-mer, fluviomaritime, etc.).

Les Programmes d'aides communautaires au transport (PACT 1997-2001)

Dans la perspective de comprendre la situation actuelle en matière de cabotage européen, il convient de rappeler les acquis les plus récents et les plus instructifs en matière de programmes d'aides européennes. La dernière campagne de PACT (1997-2001) a fait l'objet d'un bilan peu encourageant pour le transport maritime sur courte distance. Son objectif principal consistait à soutenir financièrement des initiatives de transport visant à assurer un transfert modal au profit de solutions de transports combinés internationales. Une somme totale de 35 millions d'euros pour 5 années de fonctionnement était dévolue à la promotion d'alternatives combinées de transport international en vue d'obtenir un effet multiplicateur dans le secteur modal (effet d'entraînement avec un décuplement des investissements par rapport à la mise de fonds de l'Europe). À terme, 30 millions d'euros ont été investis par la Communauté pour 120 millions d'investissements totaux (c'est-à-dire qu'en moyenne l'effort européen représentait un quart du budget).

92 projets furent recensés avec une répartition de l'effort en faveur du transport ferroviaire (45 %) et un cinquième des projets touchant le TMCD (tableau 4).

Tableau 4
Répartition modale des aides communautaires dans le cadre du programme PACT 1997-2001

Transport ferroviaire	Transport maritime à courte distance (TMCD)	Navigation intérieure (NI)	Rail – TMCD	Rail-NI	Fluviomaritime	Trimodal
45 %	20 %	9 %	12 %	3 %	6 %	5 %

Source : Communauté européenne 2002.

Sur les 65 projets terminés au 30 septembre 2001, 27 % d'échecs ont été recensés, d'où le constat que *« le lancement et le maintien d'actions intermodales innovantes constituent une entreprise très risquée »* (Commission européenne, 2002). La raison essentielle de cet insuccès réside dans la constitution « naturelle » du marché du transport de fret en Europe qui favorise indéniablement un mode routier toujours plus concurrentiel par des pratiques non forcément conformes aux normes du travail en Europe.

Les 5 actions maritimes qualifiées de succès partiel dans la nomenclature européenne représentent un faible retour sur les espoirs escomptés à l'échelle communautaire. Une action parlementaire française et la Commission d'évaluation indépendante ont tracé les esquisses des problèmes structurels du marché maritime de courte distance en Europe comme suit :

- manque d'information sur les facilitations de transport que représente le TMCD;
- image de marque désuète auprès des expéditeurs;
- commercialisation et gestion trop « compliquées » appelant la constitution d'un guichet unique pour une accessibilité supérieure des expéditeurs;
- formalités administratives trop contraignantes, notamment dans les ports;
- effort portuaire orienté vers le TMCD (priorité d'accueil, infrastructures particulières, formalités accélérées, coût global du passage portuaire, etc.);
- uniformisation des unités de chargement pour faciliter les transferts intermodaux propres (TMCD, fer, fleuve) et aménager les points de rencontre entre TMCD et systèmes fluviaux;
- effets négatifs des échecs récurrents des dernières initiatives qui minent la confiance des utilisateurs en manque de repères.

De cette expérience, l'Union européenne a tiré des conclusions et des recommandations sur lesquelles s'est basé le nouveau programme Marco Polo.

Le programme Marco Polo

Tout d'abord, le programme Marco Polo a dissocié les exigences liées à l'innovation et à la technologie de celles liées aux aides au démarrage de services commerciaux puisque ces deux composantes essentielles du PACT se sont avérées incompatibles à bien des égards. En ce sens, Marco Polo constitue un programme d'aide, un outil financier pour soutenir les objectifs du Livre blanc de septembre 2001 où la croissance du transport routier (12 milliards de tkm/an jusqu'en 2010) serait intégralement absorbée par les modes « propres » (fer-fleuve-TMCD). L'ambition du programme est de redonner au mode de transport « propre » la gestion des longues distances afin de « restreindre » le transport routier à son segment de prédilection qui reste la courte distance et la flexibilité des pré et post-acheminements.

À la différence du PACT (projets combinés), Marco Polo concerne toutes les marchandises possibles et ne se restreint pas au conteneur ou à la caisse mobile. La promotion de services commerciaux est une priorité avec des mesures possibles d'accompagnement pour les infrastructures (pas de R&D ou d'investissements directs dans les infrastructures non reliées à un service commercial promu). Les actions commerciales devront agir comme des « catalyseurs du changement structurel du transport », c'est-à-dire que le service soutenu doit véhiculer d'autres initiatives modales du même genre.

À partir de la démonstration de la fiabilité commerciale du projet soutenu, Marco Polo calcule les montants disponibles en fonction des avantages, pour protéger l'environnement et lutter contre la congestion (calcul de la réduction des coûts externes par une méthode très « environnementale »). Marco Polo veut aussi servir de « médiateur » pour rassembler les différents acteurs modaux afin de créer des synergies entre des professionnels qui se concurrencent et ne se connaissent parfois pas (par exemple, entre la route et le TMCD).

Avec 23 millions d'euros par an prévus pour soutenir le transfert modal de 12 milliards de tkm de fret international routier par an jusqu'en 2010, soit 115 millions pour les 5 premières années avec une révision d'étape en 2006, le programme Marco Polo dispose de plus de moyens financiers. Ces derniers restent nettement insuffisants selon les responsables professionnels de plusieurs pays européens. Parmi les formules retenues pour faire avancer la cause du TMCD en Europe, les expressions « autoroutes de la mer » ou « motorways at sea » se retrouvent dans le discours politique de la Communauté afin de démontrer toute l'ambition de transférer annuellement, de la route vers la mer, des millions de tonnes-kilomètres. Ces « autoroutes de la mer » demeurent à l'heure actuelle une formule relativement creuse qui n'est accompagnée d'aucune mesure tangible de la part des responsables politiques nationaux et européens. Pour en savoir plus, il faudra attendre les résultats

officiels de la réunion au sommet des ministres européens des transports tenue à Gijon (Espagne) en juin 2002.

Dans l'absolu et en guise de conclusion sur les aides communautaires, il faut se résoudre à comprendre que le TMCD est toujours perçu comme un pis-aller et non une priorité absolue dans le développement des grands projets d'infrastructures de transport transeuropéen. Aucune initiative en faveur du TMCD n'est retenue dans la liste des 14 grands chantiers prioritaires des membres de la Communauté dans le cadre des réseaux transeuropéens de transport. Cela signifie que l'immobilisation de plusieurs dizaines de milliards d'euros pour les décennies à venir permettra de renforcer le poids modal du transport ferroviaire et même de la route (percement de grands tunnels et continuité du réseau européen d'autoroutes terrestres). La mobilisation budgétaire européenne est très loin de privilégier le TMCD et le transfert modal se réalise en premier lieu de la route vers le fer. Le TMCD devient une alternative à la route et au transport ferroviaire quand ce dernier ne peut résoudre à lui seul les problèmes coûteux de congestion et d'engorgement (exemple du contournement des massifs montagneux des Alpes et des Pyrénées).

Le TMCD est considéré comme une option qui doit trouver sa raison d'être dans la mobilisation interne de ses différents acteurs. C'est-à-dire que la démonstration d'une validité logistique, technique et surtout financière doit être soumise à l'Union européenne pour envisager un soutien financier communautaire qui n'excédera pas 10 % du montant total en infrastructures (montant « légal » admis dans les textes mais qui est sujet à révision au cas par cas).

Une critique récurrente des aides communautaires signale que les subventions ne sont jamais dirigées vers les utilisateurs de transport (les expéditeurs) et précise qu'il n'existe aucune incitation financière à encourager le recours au TMCD (compensation pour l'effort à modifier ses schémas routiers de pré et post-approvisionnements/acheminements). De même, le TMCD subit toujours le manque de promotion à son égard, la méconnaissance de ses avantages et de la relative flexibilité de ses services entre des ports bien connectés aux structures terrestres.

Malgré tout, le TMCD en Europe communautaire est un transport en devenir, encore largement subventionné parce qu'il résulte de choix sociétaux, environnementaux et économiques. Si la croissance du transport routier continue et qu'aucun objectif de transfert modal n'est atteint, le coût de la congestion dans les systèmes de transport en Europe pourrait atteindre 3 % du PIB communautaire d'ici 2010. À l'heure actuelle, le secteur des transports en Europe représente 1 000 milliards d'euros, 10 % du PIB et 10 millions d'emplois, sans compter 1 % du PIB attribuable à la congestion!

Le programme de soutien national français au démarrage de lignes régulières de TMCD

Dans un rapport parlementaire récent (Rapport Liberti, avril 2002), la France réaffirme sa volonté politique de soutenir le TMCD par des mesures proactives qui se calquent sur les initiatives européennes de type Marco Polo. Dans ce rapport, il est fait mention des aides spécifiques du gouvernement français en matière de services commerciaux de cabotage et la situation présentée ci-après est celle qui prévalait avant les modifications politiques en cours en France. L'aide financière au démarrage de lignes régulières est assujettie aux conditions générales suivantes :

- TMCD entre un ou plusieurs ports français ou entre des ports nationaux et des ports communautaires;
- possibilité pour toute personne ou toute organisation publique ou privée, française ou communautaire, de présenter un projet;
- plafond maximal de 30 % des dépenses du nouveau service de cabotage pour les opérations de fonctionnement suivantes :
 - coûts d'affrètement, de leasing et de location des navires;
 - coûts de location, de leasing ou d'amortissement des unités de transport (caisses mobiles, conteneurs, etc.);
 - dépenses d'investissements ou coûts de location, de leasing ou d'amortissement des matériels qui permettent le transbordement;
 - dépenses de développement et d'équipement dans les nouvelles technologies de gestion des flux d'information qui sont directement utiles au service de cabotage;
 - coûts de formation et d'information/communication sur le nouveau service;
- aide ne pouvant dépasser 1 million d'euros pour la première année (programme de 3 ans maximum) avec une formule dégressive (2/3 du montant la deuxième année et un 1/3 la troisième année).

Une commission consultative ministérielle française devra examiner les dossiers retenus après une sélection, au terme des campagnes officielles de promotions nationales et communautaires. Le budget actuel est de 915 000 euros pour l'année 2002. Il faut mentionner également que le gouvernement de gauche de l'époque avait reçu l'aval de la Commission pour un programme de subventions sur les études de faisabilité de nouvelles lignes de TMCD (50 % de la valeur de l'étude avec une limite de 75 000 euros).

Ce programme français est unique en Europe dans sa formule de soutien au démarrage des activités commerciales de cabotage. Il ne faut pas le confondre avec les aides sectorielles spécifiques comme on peut les retrouver en Allemagne ou aux Pays-Bas dans le cadre de la construction navale par exemple. Il a été validé par la Communauté européenne le 30 janvier 2002 au même titre que l'initiative exceptionnelle du gouvernement britannique qui a décidé de mettre 80 millions d'euros durant 3 ans pour supporter un service de transport maritime entre l'Écosse et le nord de l'Europe.

Le positionnement politique et financier de la France découle en partie des initiatives de la part des professionnels du secteur. Ces derniers ont déposé des documents démontrant les difficultés liées au lancement d'un service de cabotage. La lourdeur de l'investissement initial et des charges financières dues aux emprunts des premières années est évoquée de même que la difficulté de mobiliser un bassin de clientèle suffisant dès les premières années pour soutenir la couverture financière des frais fixes. En ce sens, l'aide française au démarrage vise à réduire les difficultés inhérentes aux trois premières années de services et ainsi offrir un sceau de crédibilité et de continuité aux services maritimes de cabotage.

Annexe B : Suggestions des mesures fiscales

1. Mesure incitative destinée aux expéditeurs qui utilisent des navires battant pavillon canadien et qui ont recours à l'intermodalité pour l'acheminement de leurs marchandises.
2. Révision et harmonisation de la fiscalité relative aux infrastructures de transport maritime.
3. Maintien du droit de douanes de 25 % à l'importation de navires en autant que les montants perçus soient réinvestis dans le développement de l'industrie maritime.
4. Déductibilité fiscale de toute réserve créée par les armateurs québécois pour la modernisation de la flotte et l'acquisition de nouveaux navires sous pavillon canadien.
5. Possibilité d'un amortissement linéaire par les deux gouvernements concernés pour tous les navires appartenant aux armateurs québécois.
6. Rabattement de la taxe sur le capital pour les armateurs. (Allemagne, Danemark, Norvège, Italie, Grande-Bretagne, Espagne, Pays-Bas, Grèce, Portugal, France)
7. Défiscalisation du gain en capital lors de la disposition d'un actif s'il est remplacé. (Allemagne, Danemark, Norvège, Italie, Grande-Bretagne, Espagne, Pays-Bas, Grèce, Portugal, France)
8. Exonération des charges fiscales pour les armateurs (exemption de la part des employeurs aux programmes sociaux). (Allemagne, Danemark, Italie, Espagne, Pays-Bas, Grèce, Portugal, France, Grande-Bretagne)
9. Exemption d'impôt pour la portion internationale des activités maritimes des armateurs québécois. (Québec)
10. Harmonisation des avantages fiscaux entre le Québec et le Canada.
11. Ristourne aux expéditeurs pour l'utilisation de navires québécois.
12. Aide financière pour l'intégration de nouvelles technologies dans les entreprises du transport maritime.
13. Accélération de l'amortissement fiscal des équipements électroniques des navires canadiens (radar, gyrocompas, système de navigation électronique, transpondeur pour les systèmes universels d'identification automatique (AIS), postes informatiques et serveurs).
14. Exclusion des acquisitions de navires financées par crédit-bail, dans le calcul de la taxe provinciale sur le capital.

Annexe C : Principales mesures européennes en matière de transport maritime

Pays	Principe fondamental en matière de cabotage	Remarques	Système de dérogation	Prescriptions en matière de nationalité d'équipage		Prescriptions en matière de propriété de navires		Régime fiscal
				1 ^{er} Registre	2 ^e Registre	1 ^{er} Registre	2 ^e Registre	
Autriche	Pas de cabotage maritime.	/	/	Aucune prescription. Négociation au cas par cas.	Sans objet.	Les navires doivent être la propriété de citoyens autrichiens ou d'entreprises de l'UE établies en Autriche et être exploitées par eux.	Sans objet.	Aucune fiscalité applicable au transport maritime.
Belgique	Aucune restriction.	/	Sans objet.	Le capitaine doit être de nationalité belge, mais une dérogation peut être accordée si aucun capitaine belge n'est disponible.	Sans objet.	Les navires doivent être la propriété de ressortissants belges/communautaires, de ressortissants de pays tiers domiciliés en Belgique ou de sociétés dont le siège social est établi dans l'UE. Les navires doivent être exploités depuis la Belgique.	Sans objet.	Dispenses de cotisations sociales (dispense totale pour les employeurs et dispense partielle pour les gens de mer à bord de navires communautaires).
Danemark	Sans restriction sauf pour les navires de passagers du DIS.	Loi 464 (12/06/1992) autorise les navires marchands du DIS à participer au cabotage danois à partir du 01/12/1996.	Sans objet.	Le capitaine doit être de nationalité danoise. Les ressortissants de pays tiers peuvent être employés sous contrat danois.	Registre DIS : Le commandant doit être de nationalité danoise. Les ressortissants de pays tiers peuvent être employés aux salaires locaux.	Navires de propriété danoise ou communautaire, ou de sociétés gérées depuis le Danemark.		Allègement fiscal pour réinvestissement. Les gens de mer à bord des navires du DIS sont exonérés d'impôt et reçoivent des salaires nets.
Luxembourg	Pas de cabotage maritime.	/	Sans objet.	Registre national principalement utilisé par des armateurs belges. Le capitaine doit être de l'UE. Licence reconnue par le Luxembourg. Les membres d'équipage doivent satisfaire aux normes STCW.	Sans objet.	Les navires doivent appartenir au moins à 50 % à des ressortissants de l'UE ou à des sociétés commerciales dont le siège social est situé dans l'UE et dont une part importante est gérée depuis le Luxembourg.	Sans objet.	Les gens de mer bénéficient d'un taux réduit d'imposition sur le revenu.
Pays-Bas	Aucune restriction.	/	Sans objet.	Le capitaine doit être de nationalité néerlandaise, les autres membres d'équipage doivent satisfaire aux normes STCW.	Sans objet.	Les navires doivent appartenir aux 2/3 à des citoyens néerlandais ou à des entités juridiques de l'UE ou de l'EEE. Une part importante de la gestion opérationnelle doit être assurée depuis les Pays-Bas (article 311 du code du commerce).	Sans objet.	Exonération des taxes et cotisations sociales normalement acquittées par l'armateur/employeur. Possibilité d'appliquer une taxe au tonnage ou une taxe professionnelle sur les résultats d'exploitation.

Pays	Principe fondamental en matière de cabotage	Remarques	Système de dérogation	Prescriptions en matière de nationalité d'équipage		Prescriptions en matière de propriété de navires		Régime fiscal
				1 ^{er} Registre	2 ^e Registre	1 ^{er} Registre	2 ^e Registre	
Suède	Accès restreint. Le décret 235/75 (01/07/1995), tel que modifié, prévoit l'accès des navires communautaires.	Libéralisation des navires communautaires à partir du 01/01/1995 (adhésion de la Suède) – règlement 3577/92). Un accord bilatéral avec la Norvège s'applique au NIS depuis 1989.	Des dérogations sont accordées par l'administration suédoise lorsqu'aucun autre navire suédois approprié au communautaire n'est disponible. Une vingtaine de dérogations sont accordées chaque année.	Le commandant doit être de nationalité suédoise. Tous les membres d'équipage bénéficient des conventions salariales, quelle que soit leur nationalité.	Sans objet.	Régi par la loi maritime de 1994. Les navires doivent appartenir au moins à 50 % à des citoyens suédois ou à des sociétés suédoises. Les autorités se réservent le droit d'autoriser les navires étrangers à battre pavillon suédois lorsque leur exploitation est sous contrôle suédois et que leur propriétaire a sa résidence permanente en Suède. Les navires appartenant à plus de 50 % à des ressortissants de l'EEE ou à des sociétés ayant leur siège social, leur administration centrale ou leur principal lieu d'activité dans l'EEE et dont l'exploitation est contrôlée depuis la Suède, peuvent être immatriculés au registre suédois.	Sans objet.	Provisions exonérées. Les armateurs sont intégralement remboursés des taxes sur le revenu des gens de mer et reçoivent en outre un montant de 58 000 SEK par employé à plein temps pour les charges sociales. Le régime fiscal des gens de mer a été supprimé en 1998. Les gens de mer sont à présent imposés sur l'ensemble de leurs revenus bruts.
Royaume-Uni	Aucune restriction.	/	Sans objet.	Pour les navires stratégiques, le commandant doit être ressortissant britannique, du Commonwealth, de l'EEE ou d'un pays de l'OTAN.	Sans objet.	Les navires doivent appartenir à au moins 50 % à des personnes ou à des sociétés établies dans l'EU ou sur des territoires appartenant au Royaume-Uni.	Sans objet.	Allègement fiscal pour réinvestissement. Exonération des gens de mer ne résidant pas au Royaume-Uni pendant plus de 183 jours par an. Taxation au tonnage facultative qui remplace l'impôt sur les sociétés.

Pays	Principe fondamental en matière de cabotage	Remarques	Système de dérogation	Prescriptions en matière de nationalité d'équipage		Prescriptions en matière de propriété de navires		Régime fiscal
				1 ^{er} Registre	2 ^e Registre	1 ^{er} Registre	2 ^e Registre	
Finlande	Accès restreint. Cabotage régi par la section 4 de la loi sur les pratiques commerciales restrictives. Les échanges côtiers intérieurs sont en général interdits aux navires extracommunautaires. Les navires figurant sur la liste des navires marchands du commerce international ont un accès limité au cabotage.	La loi (1392/94) du 22/12/1994 modifiant la loi sur les pratiques commerciales restrictives a supprimé les restrictions sur le cabotage par des navires communautaires à partir du 01/01/1995 (adhésion de la Finlande à l'UE). Un accord bilatéral avec la Norvège s'applique au NIS depuis le 01/01/1997.	Cabotage continental : - des autorisations spéciales sont délivrées par le ministère des Transports et des Communications à des navires extracommunautaires pour le cabotage continental lorsqu'aucun autre navire n'est disponible; - des autorisations sont accordées pour une durée maximale d'un an à des navires étrangers pour des échanges entre les îles Åland et le continent.	Le commandant doit être de nationalité finlandaise. Aucune autre restriction.	Le commandant doit être de nationalité finlandaise. La moitié de l'équipage au moins doit être composée de ressortissants de pays de l'UE ou de l'EEE. Le recrutement de membres d'équipage non ressortissants de l'EEE n'est autorisé que sous certaines conditions, par dérogation aux conventions collectives applicables.	L'immatriculation est régie par la loi sur l'immatriculation maritime (512/1993) et le code maritime finlandais (674/1994 avec modifications entrées en vigueur en janvier 2000). Au moins 60 % des navires doivent appartenir à des ressortissants finlandais ou à des sociétés établies en Finlande. Le ministère des Transports et des Communications autorise également l'immatriculation de navires étrangers au registre finlandais à condition que la personne ou la société propriétaire d'au moins 60 % du navire ait son domicile ou sa résidence dans l'EEE.	Liste des navires marchands du commerce international (loi 1707/1991). Les navires à marchandises peuvent être incorporés s'ils sont immatriculés au 1 ^{er} registre finlandais, s'ils sont principalement utilisés pour le trafic international et s'ils ont moins de 20 ans. L'immatriculation n'est pas autorisée pour les navires passagers, les transbordeurs ou les navires pratiquant uniquement le cabotage. Seuls les navires pour passagers exploités entre des pays tiers et qui ne sont pas exploités régulièrement entre des ports nordiques peuvent être immatriculés au second registre.	Des abattements spéciaux de l'impôt sur le revenu sont accordés aux gens de mer travaillant à bord des navires battant pavillon finlandais (18 % de la taxe municipale et 30 % de la taxe d'État). L'État contribue également au paiement des retraites des gens de mer. Réduction de l'impôt sur le revenu des marins et remboursement partiel à l'employeur des cotisations sociales. Cette mesure s'applique aux navires immatriculés au registre international.
Islande	Accès libre et côtes ouvertes.	Possibilités illimitées d'activités pour les navires étrangers entre des ports islandais.	Sans objet.	Depuis l'EEE, tous les ressortissants de l'EEE peuvent être membres d'équipage. Aux termes de la loi 26/1987 relative aux droits des travailleurs étrangers, tous les membres d'équipage extra EEE doivent obtenir un permis de travail du ministère des Affaires sociales.	Sans objet.	Depuis la loi 62/1992, l'immatriculation de navires appartenant à des ressortissants ou à des sociétés de l'EEE est permise et pas simplement restreinte aux seuls citoyens et résidents islandais.	Sans objet.	Les gens de mer bénéficient d'une réduction d'impôt sur le revenu de 10,4 \$US X 1,49 par journée de mer. Les armateurs ne bénéficient d'aucun rabais ni remboursement des cotisations sociales.

Pays	Principe fondamental en matière de cabotage	Remarques	Système de dérogation	Prescriptions en matière de nationalité d'équipage		Prescriptions en matière de propriété de navires		Régime fiscal
				1 ^{er} Registre	2 ^e Registre	1 ^{er} Registre	2 ^e Registre	
Norvège	Accès libre. Côtes ouvertes. Les navires NIS sont en principe exclus, mais les navires à marchandises sont acceptés sous certaines conditions.	Dans le cadre de la loi de 1976 sur les transports publics, tous les transporteurs exploitant des navires pour des services côtiers réguliers de transport de passagers doivent obtenir une licence du ministère des Transports et des Communications. Depuis le 5/10/1997, le règlement 3577/92 s'applique à tous les pays membres de l'EEE.	Les navires NIS peuvent participer à certains secteurs du transport de marchandises par cabotage. Ces navires sont inscrits sur une liste de la direction maritime. La liste comprend actuellement 16 navires, principalement des méthaniers hautement spécialisés.	Aucune prescription particulière, sauf pour le commandant qui doit être de nationalité norvégienne. Cette disposition est en cours de modification. Tous les membres d'équipage bénéficient des conventions collectives salariales.	Registre NIS Le commandant doit être de nationalité norvégienne. Des dérogations sont accordées cependant pour d'autres nationalités.	Le registre ordinaire norvégien NOR est régi par la loi sur le transport maritime. Ce registre est ouvert uniquement aux navires appartenant à des citoyens résidents de l'EEE ou à un partenariat illimité dans lequel au moins 60 % des parts sont détenues par des citoyens de l'EEE ou lorsque le propriétaire est une SARL dont au moins 60 % du capital et des pouvoirs de gestion appartiennent à des citoyens de l'EEE.	Le registre NIS a été créé par la loi du 12/6/1987 relative au registre international norvégien des navires. Les prescriptions en matière de propriété sont les mêmes que pour le registre NOR. Si les conditions de nationalités ne sont pas satisfaites, l'immatriculation est possible lorsque le navire appartient à une SARL ou à un partenariat dont le siège est en Norvège ou encore à un armateur avec un mandataire en Norvège habilité pour des actes judiciaires au nom du propriétaire.	Tous les membres d'équipage à bord de navires NOR ou NIS ont droit à un abattement de 30 % sur leurs revenus bruts, sans dépasser 70 000 nkr par an. Cet abattement est limité aux marins travaillant en mer pendant une période minimale. Les avantages fiscaux ont été révisés au printemps 1998. Remboursement aux armateurs de 12 % des taxes acquittées sur les salaires bruts des marins. Les déductions fiscales ne sont accordées qu'aux membres d'équipage résidents et assujettis à l'impôt en Norvège. Ce régime est limité aux navires sauf si un équipage entier de navires NIS remplit les conditions de résidence/imposition. Système de taxation au tonnage introduit en juillet 1999.

Pays	Principe fondamental en matière de cabotage	Remarques	Système de dérogation	Prescriptions en matière de nationalité d'équipage		Prescriptions en matière de propriété de navires		Régime fiscal
				1 ^{er} Registre	2 ^e Registre	1 ^{er} Registre	2 ^e Registre	
France	Accès restreint. Article 257.1 du code des douanes du 11/5/77. Les navires de l'UE et de l'EEE bénéficient du même traitement que les navires français. Le décret 99-195 définit les conditions de l'État d'accueil pour les services de cabotage continental et de croisières par des navires jaugeant moins de 650 tonnes brutes et pour les services de cabotage avec les îles, sauf lorsque le voyage suit ou précède un voyage à destination ou à partir d'un autre État.	/	Des dérogations peuvent être accordées aux navires extracommunautaires (article 257 du code des douanes).	Région métropolitaine. Le commandant et le second doivent être de nationalité française. Les autres membres d'équipage doivent être ressortissants de l'UE ou de l'EEE.	Registre Taaf (Kerguelen). 35 % de l'équipage doit être composé de citoyens français y compris le capitaine et le premier ingénieur.	Le registre doit appartenir à 50 % à une personne physique ressortissant de l'UE ou de l'EEE. Le navire doit appartenir à 100 % à une société ayant son siège social dans l'UE ou l'EEE et gérée depuis un établissement permanent en France. Pour que la société ou le navire puisse encore être considéré comme français, la législation française limite les parts des propriétaires non EU/EEE à moins de 50 % du total des parts.	Règle analogue au 1^{er} registre.	Déduction pour amortissement accordée aux armateurs. Restitution d'impôts pour les compagnies maritimes. Incitations fiscales pour les nouvelles entreprises (quel que soit le secteur économique). Nouvelles mesures fiscales : le système des quirats a été supprimé et remplacé en 1998 par le groupement d'intérêt économique (GIE) fiscal.
Allemagne	Accès restreint. Les navires exploités aux fins de commerce international pendant la plus grande partie de l'année doivent être immatriculés au registre ISR (article 5 de la loi sur la navigation côtière).	L'article 5 de la loi est conforme au règlement 3577/92.	Des dérogations ne peuvent être accordées à des navires extracommunautaires qu'en cas d'indisponibilité de navires communautaires ou de disponibilité à des conditions très défavorables (article 2 de la loi sur les transports maritimes côtiers). Des dérogations peuvent être accordées sur la base de la réciprocité.	Les conditions applicables aux membres d'équipage sont les mêmes pour tous les navires allemands : commandant de nationalité allemande, 1 ou 2 officiers de nationalité allemande ou d'un autre État membre de l'UE et le reste de l'équipage composé de ressortissants de tous pays.	Idem. Toutefois, les navires de la liste ISR (exploités plus de la moitié de l'année à l'international) peuvent employer des gens de toutes nationalités. Les navires exploités plus de la moitié de l'année dans le cabotage ne peuvent être inscrits sur la liste ISR et ne peuvent employer des étrangers que si des nationaux ne sont pas disponibles.	Les navires doivent appartenir à/être contrôlés à 50 % par des ressortissants allemands ou communautaires avec mandataires domiciliés en Allemagne ou par des sociétés ayant leur siège social, leur administration centrale ou leur lieu principal d'activité dans l'UE.	Mêmes règles pour l'ISR que pour le 1^{er} registre.	Pour les navires employés uniquement dans le cabotage : aucun avantage fiscal concernant l'impôt sur le revenu et aucune subvention. Pour les navires exploités à l'international : choix entre la taxation normale et la taxation au tonnage. Ils bénéficient également de 40 % d'abattement sur l'impôt sur le revenu.

Pays	Principe fondamental en matière de cabotage	Remarques	Système de dérogation	Prescriptions en matière de nationalité d'équipage		Prescriptions en matière de propriété de navires		Régime fiscal
				1 ^{er} Registre	2 ^e Registre	1 ^{er} Registre	2 ^e Registre	
Grèce	Accès restreint. Régi par le code du droit public maritime. Le décret loi 187/73 réserve aux navires grecs, en vertu de ses articles 165 et 166, le cabotage de passagers et de marchandises. Cette législation a été partiellement adaptée au règlement 3577/92. La loi 2932/2001 libéralisera complètement le cabotage en Grèce à partir de novembre 2002.	Le décret présidentiel 215/94 harmonise partiellement la législation grecque avec le règlement 3577/92. Il autorise l'accès de navires communautaires au cabotage continental de marchandises non stratégique par des navires > 650 GT. Les décrets présidentiels 117/97 et 84/98 ont également adapté certaines parties de législation grecque au règlement 3577/92.	Des dérogations peuvent être accordées sur la base de la réciprocité en vertu de l'article 166 du code du droit maritime.	Les équipages doivent être composés à 100 % de ressortissants communautaires.	Sans objet.	Article 5 du code du droit maritime (modifié par décret présidentiel 27/01/2001). Plus de 50 % des parts de marché doivent être détenues par des ressortissants ou des sociétés grecques ou de l'EEE. Les navires doivent être gérés depuis la Grèce.	Sans objet.	Les officiers sont imposés sur leurs revenus au taux de 9 %, les autres membres d'équipage sont imposés au taux de 6 %. Taux réduit des cotisations sociales. Une taxe sur le tonnage est imposée aux navires grecs desservant des ports en dehors de la Grèce.
Irlande	Aucune restriction.	/	Sans objet.	Les officiers doivent être de nationalité irlandaise, britannique ou bien être des ressortissants communautaires ou du Commonwealth. Les matelots doivent être de nationalité irlandaise, britannique ou bien des ressortissants de l'UE.	Sans objet.	À la suite du jugement de la Cour de justice des Communautés européennes du 12 juin 1997 dans l'affaire C-151/97, l'Irlande a adopté une loi relative à la navigation marchande en 1998. Cette loi stipule que les navires doivent appartenir à des ressortissants de l'UE ou à une société du droit d'un État membre soumise à ce droit et ayant son lieu principal d'activité dans un État membre.	Sans objet.	10 % de taxe sur les bénéfices des entreprises. 15 % d'amortissement linéaire pour les 6 premières années, 10 % la 7 ^e année. Abattement spécial de l'impôt sur le revenu pour les marins affectés en mer pendant au moins 196 jours par an. Remboursement des cotisations sociales versées par l'employeur pour les gens de mer travaillant à bord de navires communautaires.

Pays	Principe fondamental en matière de cabotage	Remarques	Système de dérogation	Prescriptions en matière de nationalité d'équipage		Prescriptions en matière de propriété de navires		Régime fiscal
				1 ^{er} Registre	2 ^e Registre	1 ^{er} Registre	2 ^e Registre	
Portugal	Accès restreint. Régé par le décret-loi 194/98 : le décret-loi 331/99 du 20 août 1999 autorise les navires MAR à pratiquer le cabotage avec les îles et définit les règles de l'État accueil.		L'article 5 du décret-loi 194/98 autorise, sous réserve de l'autorisation de la direction générale DGPTNM, l'utilisation de navires non-communautaires au cas où des navires communautaires ne soient pas disponibles.	Les équipages doivent être composés à 100 % de portugais ou ressortissants communautaires. Le capitaine et le second doivent être de nationalité portugaise, sauf autorisation pour circonstances particulières.	Registre de Madère (MAR) : Le capitaine et 50 % de l'équipage doivent être portugais ou des ressortissants communautaires. Moyennant une autorisation, des dérogations peuvent être accordées en cas d'indisponibilité.	Régé par le décret-loi 196/98 qui établit le cadre réglementaire et légal des activités de transport maritime : l'armateur doit être domicilié ou avoir son siège et son principal établissement sur le territoire national et être enregistré au DGPTNM.	Registre de Madère : l'armateur doit avoir un bureau ou un mandataire officiel à Madère.	Impôt sur le revenu sur 30 % des bénéfices de l'armateur. Pas de taxes professionnelles dans les eaux internationales. Provisions exonérées. Exonération totale de l'impôt sur le revenu pour les gens de mer (MAR).
Espagne	Accès restreint. Régé par la loi 27/1992 sur les ports de l'État et la marine marchande. Les navires REC ont accès sans restriction au cabotage. Une ordonnance du ministre des Transports du 22 juillet 1999 définit les règles de l'État d'accueil pour les navires pratiquant le cabotage avec les îles espagnoles.	Le décret royal 2221/98 autorise les navires REC à participer à tous les secteurs du cabotage espagnol (y compris avec les îles).	L'article 81 de la loi 27/1992 prévoit la possibilité de dérogations exceptionnelles en cas de non-disponibilité de navires espagnols ou communautaires.	Le capitaine et le second doivent être de nationalité espagnole. Les autres membres d'équipage doivent être des ressortissants de l'UE.	Registre des îles Canaries (REC) : Le capitaine et le second doivent être de nationalité espagnole. 50 % des autres membres d'équipage doivent être des ressortissants communautaires, avec possibilités de dérogations en cas d'indisponibilité de ressortissants de l'EU. Jusqu'au 01/01/1999, les équipages des navires effectuant du cabotage dans des secteurs non libéralisés doivent être en totalité composés de ressortissants de l'EU.	Les navires doivent appartenir à des citoyens espagnols ou ressortissants communautaires ou à des sociétés ayant un mandataire en Espagne (article 76 de la loi 27/92).	Toute société de navigation établie en Espagne, dans l'UE ou dans un pays tiers peut immatriculer un navire au REC, si ce navire est géré depuis les îles Canaries ou si cette société possède un établissement permanent sur les îles Canaries.	Allègements fiscaux pour les navires immatriculés au REC (loi 19/1994 modifiée en 1996). Réduction de 90 % des cotisations sociales de l'employeur. Réduction de 90 % de la taxe professionnelle. 50 % des revenus des gens de mer sont exonérés de l'impôt sur le revenu.

Pays	Principe fondamental en matière de cabotage	Remarques	Système de dérogation	Prescriptions en matière de nationalité d'équipage		Prescriptions en matière de propriété de navires		Régime fiscal
				1 ^{er} Registre	2 ^e Registre	1 ^{er} Registre	2 ^e Registre	
Italie	Accès restreint. Régi par l'article 224 (modifié par la loi 30/98), accès limité aux navires communautaires. La circulaire du 25/11/1999 établit les règles de l'État d'accueil pour les armateurs qui souhaitent exploiter des services de cabotage en Italie.	L'article 224 révisé autorise la participation des navires communautaires au cabotage italien, conformément au règlement 3577/92.	Le ministère des Transports et de la Navigation accorde des dérogations au cas par cas dans le cadre d'autorisations spéciales.	Le capitaine et le second doivent être de nationalité italienne. Les autres membres d'équipage doivent être de nationalité italienne ou des ressortissants de l'UE (article 318).	Les navires du second registre, créé en application de la loi 30/98, n'ont pas accès au cabotage.	Les navires doivent appartenir à plus de 50 % à des citoyens italiens ou à des ressortissants de l'UE.	2 ^e registre non applicable aux navires faisant du cabotage.	Allègements fiscaux pour une période de 3 ans (1999-2001). Dispense partielle de cotisations sociales.

Annexe D : Exemples d'innovations technologiques

1. Systèmes de visualisation de cartes électroniques et d'information (SVCEI).
2. Radar à polarisation croisée.
3. Systèmes de prédiction des mouvements des glaces.
4. Systèmes d'analyse et de suivi des performances des machineries du navire.
5. Logiciels de maintenance prédictive.
6. Logiciels d'optimisation de la consommation en carburant des navires.
7. Systèmes intégrés de navigation.
8. Communications satellitaires.
9. Technologies de réduction des émissions gazeuses des navires.
10. Optimisation des coques selon les conditions de navigation.
11. Systèmes d'autodéchargement.
12. Matériaux composites pour navires.
13. Développement de peintures contre la colonisation des organismes marins.
14. Etc.

Annexe E : Adaptation de la réglementation pour le cabotage

À l'instar de nombreux pays européens (voir section 2 et annexe B), il importe d'adapter la réglementation et les services maritimes et portuaires aux réalités du cabotage. La réglementation, les normes et les conditions d'opération au Canada sont largement basées sur les réglementations, les normes et les conditions d'opération internationales et ces dernières ne prennent pas toujours en compte les contraintes du cabotage sur le Saint-Laurent. Il est également possible d'étendre cette réflexion aux services maritimes de pilotage, d'arrimage et de débardage qui sont structurés sur la base du trafic maritime international. Pour relancer et stimuler le cabotage, il importe de revoir et d'adapter les pratiques en cours pour qu'elles soient plus près des contraintes vécues par les armateurs et les expéditeurs intérieurs. Cela s'avère nécessaire puisque le cabotage est en concurrence avec les modes de transport terrestres. En effet, les transporteurs maritimes internationaux sont en concurrence entre eux et sont soumis aux mêmes contraintes. Par contre, les caboteurs subissent la concurrence du ferroviaire et du camionnage, lesquels évoluent dans un environnement davantage déréglementé. Lorsque des projets concrets seront mis de l'avant, les populations riveraines devront être informées et consultées par les instances concernées.

Annexe F : Transport maritime et environnement

En appui à la recommandation n° 2, voici des extraits de *la Politique de transport maritime et fluvial* du ministère des Transports du Québec et du *Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques* préparé par le ministère de l'Environnement du Québec :

La Politique de transport maritime et fluvial

« Le contexte actuel fait en sorte que le gouvernement du Québec doit s'assurer que le développement du transport maritime sur le Saint-Laurent respecte l'environnement. Cet objectif doit être atteint par le renforcement de la coopération entre les partenaires politiques et économiques intéressés par la problématique environnementale, à l'instar des actions en cours du Plan d'action Saint-Laurent. De surcroît, le gouvernement du Québec entend mieux prendre en compte les avantages environnementaux du transport maritime dans ses politiques et interventions. L'action du gouvernement consistera à :

- Évaluer systématiquement la contribution du transport maritime au regard des avantages environnementaux et sociaux, notamment pour les efforts de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le cadre de projets ayant des incidences sur la demande en transport des marchandises. »

Le Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques

« ...la société québécoise doit amorcer dès maintenant d'importantes modifications des comportements, des modes de vie et des façons de faire dans la lutte aux changements climatiques et à leurs effets. »

« ...améliorer la performance du Québec en termes d'émissions de gaz à effet de serre, ce qui signifie :

- ✓ préserver les réductions déjà réalisées;
- ✓ obtenir des réductions additionnelles des grands émetteurs;
- ✓ infléchir la courbe ascendante des émissions du transport. »

« ...l'intention du gouvernement d'intégrer la dimension de la lutte aux changements climatiques dans toutes les décisions concernant les grands dossiers de l'État. »

2) Le gouvernement du Québec veut agir sur le transport des marchandises

« Au Québec, le transport par camion produit 26 % des émissions de GES causées par le transport dans son ensemble. Les prévisions de consommation pour 2011 indiquent une progression de 40 % par rapport à 1996. Aussi, pour réussir à freiner cette augmentation, la formation des chauffeurs et des exploitants d'entreprise de camionnage présente un bon potentiel. En plus, afin de préparer la phase suivante du plan d'action, les connaissances sur les perspectives qu'offre l'intermodalité seront aussi étudiées. »

« Réalisation d'une étude sur le transport intermodal route-fleuve. Cette étude comporte trois objectifs : l'amélioration des connaissances sur les perspectives du transfert modal route-fleuve, notamment sur les coûts directs, indirects et fixes de chacun des modes de transport; l'évaluation quantitative des retombées réelles aux plans environnemental et socio-économique d'un tel transfert modal et la mesure du potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre. »

Au niveau fédéral, le *Sous-groupe marchandise* de la *Table de transport sur le changement climatique* mise sur pied par Transports Canada a fait préparer un rapport soulignant « l'écologisme » du transport maritime. À cet égard, voici une des estimations produites pour évaluer l'émission de gaz à effet de serre provenant du transport des marchandises pour la période de 1990 à 2010.

Secteur	Mode	Émissions de GES en 1990		Émissions de GES en 2010		% de changement 1990-2010
		Mt	% Total	Mt	% Total	
Intérieur	Par camion	27,17	78,5	41,1	83,7	51,3
	Aérien	0,46	1,3	0,62	1,3	34,8
	Ferroviaire	6	17,3	6,6	13,4	10
	Maritime	1	2,9	0,79	1,6	-21
	Tous les modes	34,63	100	49,11	100	41,8
International	Aérien (trans-frontalier et international)	0,97	nd	1,55	nd	59,8
	Maritime (trans-frontalier, outre-mer et autres)	7,2	nd	9,16	nd	27,2

Source : http://www.tc.gc.ca/envaffairs/subgroups1/freight/study1/Exec_Summary/French/Forecast.htm

Tel qu'on peut le constater, non seulement le transport maritime intérieur est le moins polluant mais il est également le seul mode pour lequel on prévoit une diminution des gaz à effet de serre (GES). Le tableau suivant apporte un complément aux informations fournies précédemment en ce sens qu'on y présente la consommation énergétique de chaque mode de transport par tonne-km.

Mode	Kilojoules / tonne - km	Indice
Camions urbains	2 000 à 4 000	200 à 400
Camions interurbains	1 000	100
Trains	300	30
Bateaux	210	21
Pipelines	170	17

Source : Groupe de travail sur les transports. Mécanisme québécois de concertation sur les changements climatiques.

Enfin, en novembre 2000, une étude réalisée dans le cadre d'un partenariat technique et financier entre le Plan d'action Saint-Laurent Vision 2000-III et un groupe d'organisations maritimes composé de l'Administration portuaire de Québec, de l'Administration portuaire de Montréal, de l'Association des armateurs du Saint-Laurent, de Transports Canada et de la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) comparait les impacts environnementaux des modes de transport de marchandises dans l'axe du Saint-Laurent. Par l'entremise de l'analyse de scénarios de transfert modaux des marchandises (maritime vers terrestre et terrestre vers maritime), on constatait que le remplacement d'un service maritime actuel par un scénario où le mode utilisé était terrestre augmentait la consommation de carburant de 28 % à 212 %. Inversement, les réductions étaient de 24 % à 58 %.

