

## BP2s

## MARITIME

## Short sea : Un écobonus nouvelle génération

*Le lobby français de la navigation de courte distance propose la création d'un écobonus pour inciter l'utilisation du transport maritime au détriment du tout-route. Le modèle s'appliquerait au donneur d'ordre et non au transporteur.*

Le Bureau de promotion du short sea shipping a présenté des propositions pour la création d'un écobonus. Cette mesure aurait pour but d'inciter le recours à la navigation de courte distance plutôt que l'utilisation des routes par les poids lourds sur tout un trajet.

Pour cela, Bp2s propose deux méthodes de calculs de l'aide, à partir de montants issus du calculateur Marco Polo II de la Commission européenne et déjà admis par les Etats membres.

La première, celle des coûts externes, consiste à établir le différentiel de coûts sociaux et environnementaux (bruit, émissions de gaz polluants, coûts environnementaux, accidents, congestion et coûts appliqués aux infrastructures) entre la solution routière et la solution maritime. Les coûts externes retenus sont de 0,035 euro

par tonne-kilomètre pour la route et de 0,009 euro/t-km pour la mer. La seconde méthode est celle des tonnes-kilomètres routières évitées. Sur la base de 2 euros par 500 t-km.

Dans le premier cas, Bp2s propose que l'économie de nuisances soit financée à 40% par les Pouvoirs publics. L'aide serait alors égale à 40% de la différence entre le coût externe d'un transport par la route et celui par la mer. Dans le second, c'est l'intégralité du produit qui serait versé aux utilisateurs de transport.

Car le parti pris de Bp2s est de cibler les donneurs d'ordre, chargeurs et organisateurs de transports, et "pas uniquement les transporteurs routiers, à la différence du système d'aide écobonus italien". L'association estime que son "écomer à la française", rendra plus attractive la solution mari-

*"Rendre attractif le transport maritime sans pénaliser le routier"*



time, sans alourdir les charges pesant sur le transport routier. "Ce concept est radicalement différent des dispositifs existants et des autres modes de soutien de lignes de transport maritime à courte distance et des autoroutes de la mer car il vise la demande de transport et non l'offre, évitant ainsi les distorsions de concurrence voire la création de monopole". Le tout en luttant apparemment efficacement pour la protection de l'environnement et en faisant faire des économies à la collectivité.

#### FINANCEMENTS RÉGIONAUX VOIRE EUROPEENS

Sur la base de navires de 120 unités intermodales fonctionnant toute l'année à raison de 7 allers-retours par semaine et selon la méthode des coûts, le trajet Sète-Nice générerait 5,7 millions d'euros d'aides annuelles pour un gain pour la collectivité de 14,33 millions de coûts sociaux et environnemen-

taux. Pour un Barcelone/Gènes six fois par semaine, ce serait 6,16 millions d'euros d'aides pour une "économie" de 15,4 millions, le tout uniquement pour la partie française du trajet.

Bp2s se dit conscient qu'un système uniquement français, "bien qu'efficace à l'échelle nationale", ne le sera pas suffisamment au niveau européen du fait de la faible incitation pour les poids lourds en transit. Qui plus est, il doute de la volonté de l'UE de financer des projets "de portée simplement régionale ou nationale". En revanche, l'organisation se montre optimiste sur l'engagement des Régions évitées par les véhicules, qui seraient pour elle enclines à participer au financement de cet "écomer". A moins, dit Bp2s, que ne soit créé un "écomer" communautaire incitant les véhicules à éviter complètement la France : "Ce serait l'objectif à privilégier pour obtenir l'effet maximum recherché". Effectivement.

Franck ANDRÉ