

# transport Le BP2S défend l'écobonus maritime

Dans un rapport, le BP2S (1) promeut la création d'un écobonus à la française, l'écomer, pour favoriser le report du transport de marchandises de la route vers la mer. Originalité : la subvention serait versée au chargeur et non à l'armateur.

Grande différence de l'écomer avec les dispositifs existants : il subventionne le chargeur qui fait le choix de transférer sa marchandise de la route sur la mer, plutôt que l'armateur, comme c'est le cas pour les aides communautaires Marco Polo (lire page 19)

ou RTET. Le tout, sans taxer le transport routier, qui reste incontournable pour une partie des transports.

L'objectif est de proposer au gouvernement, dans la foulée des Grenelle de la mer et de l'environnement, une évalua-

tion crédible d'un dispositif fortement incitatif. En reprenant des méthodes de calcul adoptées pour Marco Polo, le rapport détaille donc les « coûts externes » (2) comparés du transport routier et du transport maritime. Soit 0,035 euros de la

tonne-kilomètre pour la route et 0,009 euros pour la mer.

Les simulations sont basées sur les données suivantes : 120 unités de transport modal (conteneur, caisse mobile ou remorque, chargés à 25 tonnes) par voyage, 52 semaines d'exploitation à raison de sept départs par semaine, dans les deux sens. La subvention versée au bénéficiaire du transport maritime, correspond à 40 % des coûts externes du transport routier.

## « UN ÉCOMER MULTILATÉRAL »

Les exemples mentionnés aboutissent aux résultats suivants : sur Le Havre - Bordeaux, une subvention de 9,3 millions d'euros permet d'économiser 23,3 millions de coûts « sociaux et environnementaux ». Sur La Rochelle - Bayonne, une subvention de 6,2 millions d'euros permet d'économiser 15,6 millions des mêmes coûts. D'autres exemples sont pris sur des liaisons domestiques, aboutissant toujours à un des avantages situés dans les mêmes ordres de grandeur.

Cela dit, le BP2S indique qu'un écomer franco-français ne permettra pas de reporter de manière importante les poids-lourds vers la mer, car les poids-lourds en transit ne seront que

peu incités ». Par ailleurs, il est probable que l'Europe « ne soutiendra pas financièrement de tels projets du fait de leur portée régionale ou nationale ». Les régions évitées, pourraient en revanche, être intéressées.

Le BP2S préconise donc un écomer entre pays voisins (France, Espagne, Italie). « Un écomer multilatéral possède le triple avantage d'être relativement simple à mettre en place (peu de pays impliqués), d'être rapidement bénéficiaire en termes d'économies de coûts environnementaux et, enfin, de préparer de manière concrète une réponse aux demandes de l'Europe en vue d'un écobonus européen. »

Vient ensuite l'idée de l'écomer européen, géré par une agence dédiée. Un dispositif idéal mais lourd à créer.

André THOMAS

(Lire également pages 2 et 3)

(1) BP2S : Bureau de promotion du shortsea shipping, qui réunit l'ensemble des acteurs impliqués dans les transports terrestres et maritimes.

(2) Les coûts externes comprennent : bruit, émissions de gaz polluants, coûts environnementaux, accidents, congestions, coûts appliqués aux infrastructures.



Pour étayer ses propos, le BP2S s'appuie sur les coûts externes du transport maritime qui sont nettement moindres que ceux du routier.

CPM&C