

## Des perspectives contrastées pour le shortsea shipping

11/04/2011

Le Bureau de Promotion du Shortsea Shipping (BP2S) milite pour la création d'un écobonus français « Ecomer » destiné à favoriser le développement des autoroutes de la mer au sein de l'Europe. Prenant son inspiration sur le modèle italien lancé en 2007, cet organisme essaie de faire accepter par l'Europe que cette aide soit attribuée aux organismes de transport ainsi qu'aux chargeurs qui transfèreraient sur des ferries leurs ensembles routiers, caisses mobiles et conteneurs. Ce dispositif, qui s'appliquerait aux utilisateurs et non aux compagnies maritimes, correspondrait à une remise sur le prix du fret (à définir, BP2S proposant 30 à 40% dans son projet) correspondant au reversement d'un pourcentage des économies ainsi réalisées sur les coûts externes du transport (pollutions, temps perdus liés aux embouteillages, accidents, entretien des infrastructures...) suite à ce transfert modal. Il pourrait être versé dès la première unité embarquée.

Cette possible bonne nouvelle, de nature à doper le transfert modal au profit de la mer, pourrait être contrariée, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015, par l'entrée en vigueur de la convention Marpol 6 sur les pollutions maritimes. A cette échéance en effet, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) imposera aux navires opérant en Mer du Nord, en Manche et dans la Baltique d'utiliser un carburant dont la teneur en soufre ne devra pas excéder 0,1% (contre 1% aujourd'hui).

Cette décision est lourde de conséquence car, au-delà de la division par dix de ce taux, elle supposera l'abandon du fuel lourd pour leur propulsion au profit du gazole, carburant actuellement 40% plus cher que le fuel. La hausse régulière du prix de ce carburant fossile ainsi que celle qui résulterait de l'augmentation importante de la demande liée à cette obligation pourrait se traduire par une explosion des prix de revient des opérateurs maritimes concernés, et donc une menace grave sur leur pérennité, et donc à un nouveau transfert modal vers la route. Elle reviendrait donc à compromettre lourdement la rentabilité des acteurs des autoroutes de la mer, que les pouvoirs publics essaient par ailleurs (voir ci-dessus) d'aider dans leur développement !

Sources BP2S  
Auteur François Leblond, CCIT Rennes Bretagne