

**L'Antenne – 28 décembre 2009**

## AUTOROUTE DE LA MER

# SIEG et Écobonus, des pistes à explorer



De gauche à droite : Francis Vallat, président de l'Institut français de la mer (Ifm) et du Cluster maritime français (CMF), Fernand Bozzoni, président du Bureau de promotion du short sea shipping (BP2S), Patrick Vieu, directeur des Services de transport à la Direction générale des infrastructures du transport et de la mer (DGITM) au MEXEDM

**Lancé en 2001 par la Commission européenne, le concept d'autoroutes de la mer peine à s'affirmer. Cernées lors des rencontres organisées à Paris mi-décembre par le BP2S, les causes de cet échec sont multiples. Deux outils méconnus pourraient changer la donne : le SIEG et l'écobonus.**

Résumées par Christian Kose de l'AUTP, les principales causes de l'échec actuel des autoroutes de la mer semblent être "une définition imparfaite et restrictive, un engagement politique insuffisant et des régimes d'aides inadaptés". D'un côté, les financements RTE-T concernent les infrastructures fixes et excluent les navires. De l'autre, le programme Marco Polo II doté de 425 M EUR entre 2007 et 2013 limite ses aides au démarrage pendant cinq ans à hauteur de 35% des coûts d'exploitation. Malgré l'assurance de Patrick Vankerkhoven de l'Agence Exécutive Compétitivité et Innovation chargée de la gestion de ce programme que "20% des sommes allouées en 2010 (\*)" seront destinées en priorité aux autoroutes de la mer, la durée et le taux de subvention apparaissent incompatibles avec le besoin de visibilité des investisseurs et des clients. "Face à la route, les tarifs des autoroutes de la mer doivent être 20% moins chers et le point mort peut être atteint à 70% de remplissage du navire. Si l'on veut attirer les transporteurs routiers, il faut donc baisser les coûts et les taux de fret au détriment de la rentabilité, ce qui nécessite des financements publics accrus", selon Patrick Tanchon du Crédit coopératif et Édouard Berlet du groupe CMA CGM.

### SIEG SOUS CONDITIONS

Défendue par Henri de Richemont dans son rapport remis en juillet 2009, l'une des façons d'obtenir des aides

publiques supérieures à 30% en subventionnant à la fois les navires en tant qu'infrastructure et leur exploitation est de recourir à la notion de "Service d'intérêt économique général". Sous réserve de respecter toutefois "l'arrêt Altmark qui définit quatre conditions à remplir pour que les compensations publiques versées à un opérateur privé puissent échapper au statut d'aides d'État", rappelle Alain Gautron du cabinet d'avocats Norton Rose. Pour qu'une autoroute de la mer soit estampillée "SIEG", elle doit en outre passer sous les fourches caudines de Bruxelles.

*"Écobonus,  
une mesure  
incitative  
à promouvoir"*

Pour l'heure, "aucune décision n'a été rendue en faveur d'un SIEG portant sur un service de transport de fret", tranche Bernadette Frederick de la Direction générale de l'énergie et des transports de la Commission européenne. Faute de remplir toutes les conditions Altmark, "la compensation est considérée comme une aide d'État nécessitant une notification. À moins d'une volonté politique énorme, il semble compliqué de faire passer une autoroute de la mer sous la forme d'un SIEG". Compliqué mais pas impossible tempère Bernadette Frederick face à une assemblée refroidie.

### ÉCOBONUS PLÉBISCITÉ

Lancé en Italie avec un budget de 240 M EUR sur trois ans, l'écobonus est une autre piste étudiée pour promouvoir les autoroutes de la mer. Autorisée par Bruxelles, il s'agit d'une aide destinée aux transporteurs routiers

qui utilisent des services short sea et promeut le rapprochement des TPE de ce secteur pour qu'elles puissent en bénéficier. "Cette mesure incitative limite les risques de monopoles, de ventes de situation et de distorsion de concurrence sur une liaison donnée", défend le BP2S présidé par Fernand Bozzoni. "Complémentaire à la mise en place d'un SIEG, l'écobonus est un moyen de combler le déficit de compétitivité du maritime face à la route", renchérit Antoine Person de LD LINES. Dès 2010, ce déficit est appelé d'ailleurs à augmenter avec l'emploi de soutes respectant un seuil d'oxydes de soufre de 0,1% dans les ports de l'Union, et donc plus chères de "20 à 30% avec un impact sur les taux de fret de l'ordre d'11% au minimum", estime-t-il. Antoine Person plaide également pour l'écobonus afin "de massifier les flux sur les navires avec des remplissages d'au moins 70% et maintenir ainsi la performance environnementale du maritime face à la route en termes d'émission CO<sub>2</sub>".

Tirant les leçons de l'expérience italienne, le BP2S suggère pour sa mise en œuvre en France plusieurs mesures : une perception "par télépéage dans le but de simplifier, accélérer et fiabiliser sa gestion, un système d'abonnement inspiré des "miles" aériens ou ferroviaires afin de créer une modulation tarifaire plus fine et plus incitative" que le seul volume, et un durcissement des règles appliquées au transport routier. Dans la perspective du futur programme Marco Polo III en 2013, le BP2S milite enfin pour la création d'un écobonus communautaire doté d'un budget proche de celui des RTE-T. Arrêté en 2004 pour la réalisation de 30 projets d'infrastructures prioritaires, ce dernier s'élève pour mémoire à 225 md EUR !

E. D.

(\*) soit 13 M EUR