



AUTOROUTES DE LA MER : 3 QUESTIONS A ANTOINE PERSON PRESIDENT DE BP2S

Bureau de promotion du transport maritime à courte distance

Antoine PERSON

« Autoroutes de la Mer », « Transport Maritime à Courte distance » : faut-il faire une différence, et si oui, laquelle ?

Absolument. Le concept d'autoroute de la mer (ADM) est particulier car il s'agit de créer une offre de transport maritime à courte distance là où, naturellement, le jeu du marché n'en permet pas. Les autoroutes de la mer sont donc un élément du transport maritime à courte distance mais, et c'est important de le souligner, ce n'est pas le seul. Brièvement, ce concept élaboré et soutenu par l'Union Européenne est né d'un double objectif :

- économique : car certains territoires européens risquaient de voir à brève échéance leur performance économique dégradée à cause de la saturation des réseaux logistiques terrestres;
- « sociétal » : car le transport maritime – de par la massification des flux qu'il permet – engendre des économies de gaz à effet de serre et d'énergie consommée à la tonne transportée.

Six ans après l'inscription des autoroutes de la Mer sur la liste des projets prioritaires du RTE-T, quel bilan peut-on dresser ?

On entend souvent de nombreuses critiques au sujet des ADM. Parce qu'il n'y en a pas assez, parce qu'elles ne proposent pas suffisamment de rotations pour offrir une alternative crédible à la logistique terrestre. Aujourd'hui, le bilan n'est pas encore satisfaisant. Les autoroutes de la mer participent de l'aménagement du territoire européen et à ce titre, il convient d'amender les RTE-T pour surmonter deux difficultés :

1. Le financement de l'offre de transport : les navires doivent pouvoir être considérés comme des infrastructures de transport et financés comme telles. Les armateurs ne prendront jamais le risque de mettre plusieurs navires en ligne sans avoir une bonne lisibilité à moyen terme du potentiel de fréquentation de leur ligne, matérialisé par des contrats à moyen et long termes avec des transporteurs routiers. Seul un financement infrastructurel permet d'imaginer une ligne à haute fréquence.
2. Le changement des mentalités : c'est une lapalissade de le dire, mais les camions sont faits pour rouler. Pour que l'autoroute de la mer puisse convaincre ses clients potentiels, elle doit être aussi rapide et flexible que la route. Mais elle doit surtout être beaucoup plus attractive économiquement. C'est pourquoi le Grenelle de la Mer, à la suite des travaux de BP2S et du rapport du Sénateur Richemont, préconise la création d'un « Ecomer ». Ce dispositif permet de rembourser aux transporteurs routiers une partie du voyage maritime. Ainsi, c'est en travaillant à la fois sur l'offre et sur la demande de transport que les autoroutes de la mer connaîtront un véritable succès. Il reste à trouver les financements adéquats et c'est justement là l'objet du programme RTE-T.

Quelles sont les priorités de BP2S pour l'année 2011 ?

Nous souhaitons travailler sur plusieurs axes prioritaires :

- Remettre le cabotage européen (et pas seulement les autoroutes de la mer) au cœur des solutions logistiques innovantes.
- Travailler à l'amélioration du passage portuaire (procédures administratives, temps d'attente,...) pour dynamiser les solutions « short sea » en faisant du port un lieu de passage aussi rapide qu'un péage autoroutier.
- Mettre en œuvre le document unique de transport qui permet d'unifier tous les modes selon le même régime d'assurance et de simplifier les procédures administratives.