

# cabotage Le BP2S fête ses dix ans

Le bureau de promotion du short-sea shipping (BP2S) vient de fêter ses 10 ans. Une période au cours de laquelle il a réussi à réunir les acteurs du transport, pour discuter des possibilités de combinaisons entre les différents modes.

« La création du BP2S date de l'élaboration du Livre blanc sur les transports, sorti par la Commission européenne en 2001, se souvient Jean-Marie Millour, le délégué général du bureau. À l'époque, la demande émanait du ministère des Transports qui souhaitait voir, à l'image de ce qui se faisait dans d'autres pays européens, un forum entre les professionnels et les clients du transport. »

Au niveau européen, les différents goulets d'étranglements routiers ont tout d'abord été identifiés et, au niveau national, les discussions pour essayer de trouver des solutions de report modal lancées. « Ce n'était pas évident, au début de nos travaux, au niveau intra-européen, la logique c'était le tout camion. »

## ÉCO-BONUS : L'IDÉE FAIT SON CHEMIN

Les programmes européens RTE-T et Marco Polo ont ensuite été mis en place pour financer des projets de transport alternatif : ferroviaire, fluvial et maritime. « Le maritime n'était pas forcément le plus représenté dans les projets financés mais, au niveau du BP2S, nous avons réussi à faire avancer la réflexion. Le dialogue, notamment avec les transporteurs routiers, a vite été constructif. Tout le monde se rendait compte que le tout route n'était plus la solution. »

Les fédérations de transport routier (FNTR, TLF) ont participé activement aux discussions, « ils nous ont beaucoup appris, notamment au niveau de la légis-



Parmi les points susceptibles de favoriser la fluidité du transport : le maritime arrive en bonne place.

lacion sociale s'appliquant aux chauffeurs ». Et, notamment, sur le temps de repos obligatoire qui devient un argument en faveur du maritime dans les transports intra-européens.

Grâce aux échanges avec les armateurs, les chargeurs, les ports, les manutentionnaires, les agents, les routiers « ont favorablement intégré la problématique maritime ». Et tous les points susceptibles de favoriser la fluidité d'une chaîne de transport utilisant plusieurs modes de transport ont été étudiés : conférence sur le fluvial, analyse des politiques européennes et nationales sur les ser-

vices d'intérêt économique général, étude sur la mise en place d'un document unique de transport...

Restent maintenant à revoir les conditions de subventions européennes, assez strictes, puisque ne bénéficiant qu'aux aménagements pour les seules créations de lignes. « Le programme Marco Polo 1 avait des limites. Nous avons fait des propositions pour le réorienter en évitant les pièges des subventions assimilables à des aides d'État ou enfreignant les règles de la concurrence. »

L'idée d'un éco-bonus à la française, baptisé Ecomer, émerge.

« Nous avons participé aux travaux des Grenelle de la mer et de l'environnement. L'idée d'Ecomer a été lancée au printemps. » Il s'agit d'un nouveau type de subvention, non pas à l'opérateur maritime, mais à l'unité de transport chargé sur un navire.

Une nouvelle façon de penser le report modal, qui correspond plus aux attentes des différents professionnels du transport. Qui sont de plus en plus nombreux à adhérer au BP2S.

Caroline BRITZ

➡ La subvention pour les autoroutes de la mer France - Espagne votée. Le Sénat a ratifié, le 31 mai, l'accord franco-espagnol pour le lancement et le financement de l'autoroute de la mer entre Saint-Nazaire et Gijón, opérée par GLD Lines et celle entre Saint-Nazaire et Vigo, opérée par Trasmediterranea. Avec le vote du parlement espagnol, l'accord international devrait pouvoir être rapidement promulgué. Du côté de GLD Lines, on annonce un démarrage des opérations à l'automne.