

Politique maritime

Le nouveau BP2S

Fernand Bozzoni

Président-directeur général de la Société Socatra, président du BP2S

BP2S : les débuts

BP2S, le bureau français de promotion du *shortsea shipping* (ou transport maritime à courte distance, ou cabotage maritime) est né en 2000, c'est-à-dire avant même que le Livre blanc sur les transports maritimes de la Commission européenne en 2001 n'en préconise la création dans les différents États membres de l'Union européenne.

BP2S est né de la volonté des acteurs français de la chaîne de transport de proposer des solutions alternatives -crédibles et durables- au « tout terrestre », et en particulier au « tout route », déjà inexorablement menacé de saturation et de congestion sur un certain nombre de grands axes de circulation en Europe et en France.

Parmi les membres fondateurs de BP2S se retrouvent alors « naturellement » les principales organisations professionnelles actives dans le secteur du transport de la logistique en France :

- les compagnies maritimes avec AdF (Armateurs de France),
- les agents avec la FACAM (Fédération des associations de consignataires de navires et agents maritimes de France),
- les manutentionnaires avec l'UNIM (Union nationale des industries de la manutention dans les ports français),
- les ports de commerce avec l'UPACCIM (Union des ports autonomes et des chambres de commerce et d'industrie maritimes),
- les organisateurs de transports avec TLF (Fédération des entreprises de transport et logistique de France),
- les transporteurs routiers avec la FNTR (Fédération nationale des transports routiers),
- les chargeurs avec l'AUTF (Association des utilisateurs de transport de fret).

Mais aussi, très logiquement des entreprises, prestataires ou utilisatrices de services de transport, et des institutionnels, Conseils généraux et Conseils régionaux en particulier.

De 2001 à 2004, BP2S mène un certain nombre d'opérations de sensibilisation en faveur du *shortsea shipping* à destination des professionnels et décideurs français, intervient dans des conférences et organise des ateliers thématiques en relation avec le cabotage maritime en Europe, réalise des études sur les flux de marchandises intra-communautaires, crée un site internet, participe à des salons, etc.

De mi 2004 à mi 2005, BP2S doit toutefois être mis en sommeil, principalement en raison de difficultés de financement. Mi 2005, une nouvelle organisation très allégée est adoptée et BP2S va enfin pouvoir repartir.

BP2S : la relance

Août 2005, un nouveau délégué général est nommé et BP2S s'installe au 47, rue de Monceau (Paris 8^e), au même étage qu'Armateurs de France, que l'Institut Français de la Mer, que le Cluster maritime français, etc., mais aussi à proximité, dans le même quartier que ses membres « historiques » que sont l'UPACCIM, la FNTR, l'AUTF...

De l'automne 2005 au printemps 2006, le nouveau délégué général Jean-Marie Millour, sous la présidence de Gérard Patey, va réanimer puis relancer BP2S au niveau français avec tous ses adhérents et avec les pouvoirs publics, en particulier le Ministère des Transports ; au niveau européen avec le réseau européen de promotion du *shortsea shipping* (ESN - *European shortsea network*) et avec les institutions communautaires, en particulier la Commission européenne / DG Transport.

Reprenant le type d'actions qui avait fait la preuve de son utilité dans le passé :

- BP2S est alors activement représenté à des colloques, séminaires, conférences... à Strasbourg, à Cherbourg, à Bordeaux, à Paris, etc. et autres manifestations destinées aux acteurs et décideurs français du secteur des transports et de la logistique ;
- un bulletin hebdomadaire d'information est créé pour les adhérents de BP2S, sous forme d'une *newsletter* où sont reprises les principales nouvelles de la semaine relatives au *shortsea*, aux transports intra-européens et à l'intermodalité ;
- BP2S reprend - en particulier grâce à des ateliers - son rôle de plate-forme de rencontre et d'échanges.

Parallèlement, BP2S reprend aussi sa place au niveau européen à la fois :

- dans le cadre de l'ESN à l'occasion des rencontres organisées avec tous les autres bureaux de promotion européens (SPCs – *Shortsea Promotion Centres*),
- et avec la Commission européenne lors des réunions organisées par la DG TREN avec les représentants / correspondants des États-membres, les « focal points » nationaux.

Mai 2006, après 9 mois de réanimation, de réactivation et de relance, le nouveau BP2S est prêt à entrer dans une nouvelle phase.

BP2S : la redynamisation

Mai 2006, une nouvelle assemblée générale est réunie, de nouveaux statuts sont adoptés (BP2S est une association sans but lucratif de la loi de 1901), un nouveau conseil d'administration est élu pour 3 ans ;

BP2S a maintenant à sa tête un président « armateur », le président-directeur général de la Société Socatra, et un vice-président, qui est une vice-présidente, « commissionnaire de transport » : Madame Nadine Dangleterre, directrice des schémas de transports du Groupe CAT.

En même temps, un plan d'actions ambitieux à 3 ans (2006-2008) est adopté, avec comme « ligne de mire » la présidence de l'Union européenne par la France au second semestre 2008, et donc – parallèlement - la présidence de l'ESN par BP2S.

Entre temps, BP2S a été rejoint par de nouveaux membres, des entreprises privées (armateurs, commissionnaire de transport, opérateurs portuaires, consultants) et également un établissement public (VNF – Voies navigables de France), intéressés par le développement et la promotion du cabotage maritime et fluviomaritime, ainsi que par les différentes formes d'intermodalité et de multimodalité avec segment maritime, en Europe et avec les pays limitrophes.

Concrètement, ce plan d'action se traduit immédiatement par :

- des communiqués de presse réguliers, des interviews, des articles dans la presse généraliste et spécialisée ;

- l'organisation de groupes de travail internes à BP2S (examen à mi-parcours du programme de l'UE pour la promotion du transport maritime à courte distance...) ou ouverts à des experts (conteneurs *shortsea* intra-européen 33 palettes...) et à des professionnels extérieurs (TMCD et dualité civilo-militaire...);
- des consultations variées sur les sujets touchant aux chaînes de transport multimodales / intermodales et à la logistique porte-à-porte intra-européenne;
- des interventions et participations nombreuses dans les colloques et conférences (AIVP¹ sur le *shortsea* et l'aménagement des territoires à Dunkerque-Calais-Boulogne, réseau des économistes transport sur les « autoroutes de la mer » à Paris, etc.);
- la mise en place de plusieurs ateliers dont l'un devrait très prochainement livrer le résultat de ses travaux et ses propositions concrètes;
- des visites aux adhérents (à Rouen, au Havre, à Saint-Brieuc...) et adhérents potentiels, et des conseils (méthodes et information) pour la préparation de projets;
- des contacts noués ou renoués avec les autres organisations du monde du transport : URF (Union routière de France), CNT (conseil national des transports), GNTC (Groupement national des transports combinés)...;
- la diffusion régulière à ses membres d'informations en provenance des autres membres autant que des pouvoirs publics, des autres bureaux de promotion autant que de la commission européenne et autres institutions...

Au plan européen, un travail de fond similaire est réalisé :

- communiqués communs des *shortsea promotion centres* (21 à ce jour) via l'ESN;
 - participations conjointes à des conférences (Pori, Budapest, Londres, Bruxelles, etc.);
 - réunions et actions concertées entre bureaux de promotion, en particulier avec l'exercice « identification des goulets d'étranglement et diffusion des bonnes pratiques dans le TMCD » qui a déjà abouti à des résultats concrets, en particulier dans le domaine douanier intra-communautaire;
 - séminaire « autoroutes de la mer » avec les autorités communautaires;
 - rencontres *shortsea shipping* avec les parlementaires européens;
 - atelier « unité européenne de chargement intermodale » avec la DG Transport...
- ...toutes actions auxquelles BP2S participe très activement.

Mais les actions dans lesquelles BP2S s'est sans doute le plus intensément impliqué ces 10 derniers mois sont assurément les ateliers pour la promotion du projet ACCESS « pour la réservation des camions et remorques à bord des navires » organisé par BP2S à Toulon, Calais et Marseille, avec la participation de partenaires italiens et, surtout, la première conférence internationale Marco Polo II organisée fin 2006 par BP2S et la Commission européenne, avec le soutien du port de Nantes, conférence qui a réuni plus de 300 professionnels venant de 28 pays européens.

Parallèlement, il convient aussi bien sûr de particulièrement souligner les actions « militantes » et de longue haleine de BP2S pour la création, la mise en place et la promotion de l'École européenne du *Shortsea Shipping*, basée à Barcelone mais avec des cours et formations dispensées sur les navires ro-pax² / ferries assurant les liaisons régulières entre l'Espagne et l'Italie et du projet « Shortsea XML », outil « ouvert et gratuit » pour les échanges de données dans le *shortsea* entre les différents acteurs de la chaîne de transport.

Ces deux projets ont été initiés par les bureaux de promotion du TMCD - dont BP2S - et sont soutenus par la Commission européenne; ces deux projets, construits fin 2005 et lancés fin 2006, devraient se poursuivre jusqu'à fin 2008, et au-delà.

¹ Association internationale villes & ports. NDR

² Rouliers panamax. NDR

Aujourd'hui, BP2S s'intéresse de plus en plus fortement au développement et à la promotion du *shortsea shipping* ou cabotage maritime via les réseaux trans-européens de transports, via les projets de logistique intégrée porte-à-porte (toutes marchandises et tous conditionnements) et via l'intermodalité (à base de remorques, de caisses ou de conteneurs) et la multimodalité (quelle que soit la combinaison des modes et moyens de transport, précédant ou suivant le segment maritime).

Avec l'ouverture, ces jours-ci, du premier appel à projets Marco Polo II (2007-2013), programme communautaire de soutien à l'intermodalité qui peut maintenant financer des actions « autoroutes de la mer » en sus des actions « transfert modal » (y compris avec des pays limitrophes de l'UE), ce sont de nouveaux moyens qui s'offrent au *shortsea shipping*, de nouvelles perspectives qui s'ouvrent à BP2S et à ses membres.

De plus, avec l'appel à projets « autoroute de la mer » France – Espagne que va maintenant lancer la commission intergouvernementale franco-espagnole, ce sont de nouveaux chantiers qui vont directement se présenter à nous en France et dont BP2S va se saisir.

Pour BP2S, ce sera aussi très bientôt l'occasion de rendre public le résultat des travaux de certains de ses ateliers, à commencer par celui sur la simplification des procédures, l'amélioration de la sécurité juridique des trafics de cabotage maritime, la mise en place d'un régime de responsabilité unique et d'un document unique de transport en Europe.

BP2S n'a pas fini de vous surprendre ! Rejoignez-nous !

