

La seconde édition du grand rendez-vous de la marétique



Du 31 mai au 1^{er} juin va s'ouvrir au Havre la seconde édition de Seagital, le salon qui réunit les acteurs de la marétique. Cet événement est l'occasion pour le monde maritime et fluvial de rencontrer l'univers des technologies numériques. Conscients des enjeux économiques et industriels, les organisateurs du salon ont donc relevé le défi. La première édition qui s'est également tenue au Havre a accueilli l'an dernier près de 340 visiteurs venus de toute la France et réuni quatre-vingts exposants. Des ateliers et des tables rondes ont été organisés parallèlement. Le président de l'association @marrer, Michel Grenier, a exposé en présence de ses partenaires le cru 2012. Pour cette nouvelle édition, le salon sera marqué par la présentation du Livre bleu de la marétique et du cluster marétique. Ce document aura pour vocation de définir ce qu'est la marétique, ses actions et ses enjeux. Le cluster se donne pour objectif de défendre la vocation maritime de la France, renforcer l'industrie hexagonale et encourager les synergies entre les filières. Pour ses initiateurs, le cluster sera un lieu d'échanges entre les différents acteurs afin de constituer une offre marétique correspondant aux besoins des entreprises.

Rendre positivement audible le secteur des transports en France

Ancien directeur de cabinet et économiste des transports terrestres, Patrice Salini propose une méthode pour favoriser l'écoute des politiques en faveur des transports.

Après avoir entendu quatre représentants de grandes entreprises ouvrir leur cœur en matière de transport à l'invitation de l'AUTF le 14 février, Patrice Salini a noté que quel que soit le secteur d'activité, chimie, matériel électrique, etc. les attentes en matière de transport étaient finalement assez similaires. Économiste des transports depuis de nombreuses années, il rappelle que sur le terrain, de multiples acteurs nationaux et locaux s'occupent de transport (au sens large) et que cela a conduit par exemple à construire Port 2000 sans s'occuper des dessertes de l'hinterland.

L'ancien directeur de cabinet de

Charles Josselin, secrétaire d'État chargé des transports de 1985 à 1986, souligne qu'un ministre des Transports reste en poste entre un et deux ans alors qu'un projet transport d'importance moyenne dure environ dix ans. Souvent dans des ministères devenus « monstrueux », le transport pèse peu.

Une diversité complexe à gérer

La diversité des demandes ne facilite pas les choses : entre le distributeur de colis en centre-ville et le transporteur de charges complètes d'un bout à l'autre du pays, qu'y a-t-il de commun, s'interroge Patrice Salini. Outre les

traditions des uns et des autres, les sujets transport sont souvent perçus comme conflictuels. Grèves des cheminots ou du personnel navigant aérien, blocage des routes ou des ports, tout cela amène le monde politique à considérer le transport comme un danger potentiel. Il faut donc éviter de « faire des vagues ».

Pour sortir de cette réalité, Patrice Salini propose donc que les différentes parties prenantes émettent un message « simple et cohérent » en direction des décideurs politiques afin d'éviter les réglementations de façade qui sont inapplicables sur le terrain. Facile à dire, moins facile à faire.

Michel Neumeister

Green Freight Europe le 27 mars à Bruxelles

Dans presque un mois, jour pour jour, sera officiellement lancée la version européenne du programme SmartWay initié en 2003 par l'Agence américaine pour la protection de l'environnement. L'idée est de montrer ce que peuvent faire des initiatives privées et volontaires en matière de réduction des émissions de CO₂ du transport routier. Pour cela, trois étapes sont prévues. Mettre en place une plate-forme commune afin de mesurer et de suivre les émissions de CO₂ afin de faciliter le choix éclairé des acheteurs de service de transport. Promouvoir la coopération entre les transporteurs et leurs clients en ce qui concerne l'amélioration de la conduite des véhicules et le suivi des progrès réalisés. Établir un système de certification afin de distinguer les transporteurs et leurs clients qui participent pleinement à ce programme.

Via cette plate-forme, transporteurs et chargeurs pourront également partager les meilleures pratiques, promouvoir les innovations et communiquer sur le « verdissement » du transport routier européen.

Plus de 25 groupes et représentants d'associations professionnelles européennes seraient déjà membres de Green Freight Europe.

Il n'est pas à exclure qu'un principe sous-tende cette initiative : celui selon lequel il faut mieux s'imposer sa propre réglementation qu'attendre qu'elle soit imposée par les pouvoirs publics.

En 2010, environ 30 % du trafic routier américain étaient générés ou transportés par des membres du programme SmartWay.