

UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE



**FACULTÉ DE DROIT
ET DE SCIENCE POLITIQUE**

A I X - M A R S E I L L E

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS



LA VOIE D'EAU DANS LE DEVELOPPEMENT
DE L'EUROPE

Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit du Transport

Terrestre

Par

Candice NACHTEGALE

Sous la direction de M. Le Professeur Cyril BLOCH

Année universitaire 2011-2012

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier d'une part, M. Le Professeur Cyril Bloch pour m'avoir permis d'effectuer ce mémoire, d'autre part l'ensemble des intervenants du Centre de Droit Maritime et des Transports pour la qualité de leurs enseignements.

Parmi eux, merci à M. Demole qui m'a donnée de précieuses informations et qui m'a soutenue dans l'accomplissement de ce mémoire.

Enfin, je remercie les personnes qui ont accepté de m'accorder des entretiens afin d'illustrer cet écrit d'expériences pratiques, à savoir :

Mme Emilie Butel de la société Egis France

Mme Lucile Odinot du service juridique RSC

M. Thomas Lefrere du service opérations Fleuve et Seine RSC

M. Rose, responsable activité fluviale chez Marfret

TABLE DES ABREVIATIONS ET SIGLES UTILISES

CCNR : Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

CLNI : Convention sur la Limitation de responsabilité en Navigation Intérieure

CMNI : Convention relative au contrat de transport de Marchandises en Navigation Intérieure

CMR : Convention de Marchandises par Route

CNR : Compagnie Nationale du Rhône

CSNE : Canal Seine Nord Europe

EDF : Electricité de France

INE : Inland Navigation Europe

MSC : Mediterranean Shipping Company

PPP : Partenariat Public Privé

RIS: River Information System

RSC : River Shuttle Containers

SORELIF : Société pour la Réalisation de la Liaison Fluviale à grand gabarit Saône-Rhin

VNF : Voies Navigables de France

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	5
PREMIERE PARTIE : LA NECESSAIRE CONNEXION ENTRE LE RESEAU FLUVIAL FRANÇAIS ET LE RESEAU FLUVIAL EUROPEEN.....	11
TITRE 1 : Le transport fluvial de marchandises : de la spécificité de ses infrastructures à celle de sa réglementation	12
Chapitre 1 : La classification des voies navigables intérieures et leur gérance par différentes entités.....	12
Chapitre 2 : Des divergences de conception juridique entre les différents pays atténuées par l'émergence d'une harmonisation européenne.....	20
TITRE 2 : Les perspectives de modernisation du réseau fluvial français....	32
Chapitre 1 : Une politique européenne en faveur du développement du transport fluvial.....	33
Chapitre 2 : L'échec de la liaison Rhin Rhône	36
Chapitre 3 : Le projet Seine-Escaut et son maillon incontournable : le canal Seine Nord Europe.....	38
DEUXIEME PARTIE : L'INTEGRATION DU MODE DE TRANSPORT PAR VOIES NAVIGABLES INTERIEURES DANS LA CHAINE LOGISTIQUE	48
Titre 1 : L'intégration du transport fluvial par l'intermédiaire du multimodal	49
Chapitre 1 : Le transport multimodal : un outil permettant le report de la route vers la voie d'eau.....	50
Chapitre 2 - le transport fluvial dans la chaîne multimodale : alliance de durabilité et compétitivité.....	55
TITRE 2 : La voie d'eau, un lien entre les grands ports maritimes et leurs hinterlands.....	61
Chapitre 1 : le rôle non négligeable des ports maritimes européens dans le développement du transport fluvial.....	61

Chapitre 2 : L'extension du champ d'activité de certaines compagnies maritimes vers la voie d'eau.....	67
CONCLUSION.....	73

INTRODUCTION

« Le pouvoir de la voie d'eau, c'est être ancrée dans son territoire et avoir un rayonnement local, régional et européen »¹

Le droit du transport terrestre regroupe trois modes de déplacement de la marchandise différents : la route, le fer et les voies navigables intérieures. Chacun de ces modes est utilisé à la fois pour permettre le transport de passagers mais aussi, et c'est principalement ce qui va nous intéresser, le transport de marchandises.

A quoi correspond exactement le transport par voies navigables intérieures ? Qu'est-ce qui le différencie du transport maritime, auquel on aurait, parfois à tort, tendance à le rapprocher ?

D'après le Lamy Transport Tome 2 de 2011², les transports fluviaux sont *« tous les transports effectués sur des cours d'eau, lacs et canaux, au moyen d'engins dénommés « bateaux » (qu'ils soient péniches, chalands, etc.), habituellement affectés à la navigation fluviale »*.

Le Code des Transports, dont la partie législative a été publiée le 3 novembre 2010, entré en vigueur le 1^{er} décembre 2010, dispose quant à lui dans son article L4000-2 que *« le transport fluvial est le transport de marchandises ou de personnes sur les eaux intérieures »*.

¹ Nicolas Bour, directeur des Liaisons européennes et de l'Innovation chez VNF

² Lamy Transport, tome 2, partie 7 « transport fluviaux », note 1212 « définition des transports fluviaux »

Cette définition du code des transports n'est pas très précise et pourrait porter à confusion puisque si l'on envisage le transport fluvial tel que présenté ci-dessus, cela signifie alors qu'un navire de mer effectuant un transport sur des voies intérieures sera considéré comme réalisant un transport fluvial... Ce qui n'est pas le cas en pratique.

On pourrait ainsi retenir trois critères de qualification d'un transport fluvial. Le premier serait un critère relevant du type de voies utilisées pour effectuer ce transport. Un transport effectué par mer ne pourra être qualifié de fluvial, il faut que le déplacement se fasse par l'intermédiaire de « *cours d'eau, lacs ou canaux* ».

Le second critère serait lié au type de véhicule utilisé, à savoir les bateaux, disposant de caractéristiques propres au transport par voies navigables intérieures, et à ne surtout pas qualifier de navire.

Enfin, en troisième critère, il faut que le bateau qui navigue sur ces voies intérieures soit habituellement affecté à cette activité.

Cela ne signifie pas pour autant qu'un navire maritime ne puisse pas naviguer sur des voies navigables intérieures. En effet, cela peut se rencontrer dans le cadre du transport fluviomaritime. Ce type de transport consiste à ce que le transport initialement maritime soit prolongé par le biais de voies fluviales. Il est donc possible qu'un navire affecté à la navigation maritime puisse emprunter certains fleuves, dans l'hypothèse où ses caractéristiques le permettent et où le gabarit du fleuve l'envisage. Mais en aucun cas ce type de transport peut être qualifié de transport fluvial.

Est-il nécessaire de rappeler qu'aujourd'hui, le commerce national et international en transport terrestre s'effectue principalement par route, mode

qui représente 88.9 %³ du total des trois modes en intérieur, cela sans compter la part du transport routier en transit ou sous pavillon étranger. Le transport par fer enregistre 8.8% du transport national et le transport fluvial se contente de 2.4%⁴. On ne prend pas en compte ici le transport par oléoducs.

Au niveau européen, la répartition reprend la même tendance. En effet, la route constitue 75.7% de la part modale des transports terrestres, le ferroviaire enregistre une part de 16.1% et le transport fluvial près de 8.2%⁵, ces données étant étudiées en tonne-km.

Il existe près d'une cinquantaine de pays au niveau mondial disposant de voies navigables intérieures de plus de 1000 km, le réseau le plus long étant attribué à la Chine avec plus de 110 000 kilomètres. Toutefois, la majorité de ces voies n'est pas exploitée comme elle le devrait et la navigation fluviale apparaît sous développée. Il apparaît cependant, qu'au niveau européen, les voies navigables intérieures sont de plus en plus intégrées dans la chaîne logistique concernant l'exportation de produits au reste du monde.

On remarque ainsi que le transport par voies navigables intérieures est très peu considéré par les professionnels, en particulier au niveau du transport intérieur français et a notamment longtemps été admis comme un mode de transport archaïque.

Cela peu paraître étonnant lorsque l'on sait que les civilisations les plus anciennes se sont toujours développées près de l'eau, que ce soit le long de la mer ou aux abords des rivières. En effet, ces zones ont permis depuis la nuit

³ Données : statistiques.developpement-durable.gouv.fr, mars 2012

⁴ Annexe 1

⁵ Données VNF, direction interrégionale du Nord Est « le transport par voie d'eau, une priorité du Grenelle de l'environnement », p.3

des temps de développer le commerce et de permettre notamment le transport de marchandises.

Comment expliquer alors le peu d'attractivité de ce mode de déplacement des marchandises? Pour quelles raisons le réseau fluvial français est-il obsolète et paraît bien moins utilisé que chez nos voisins européens ?

Le transport fluvial est intéressant à prendre en compte pour les pays qui disposent d'un lien direct avec de grandes voies navigables intérieures, tels que la Seine, le Rhin ou le Danube. C'est l'existence de cette proximité géographique qui permet notamment d'expliquer la part importante du transport fluvial dans certains Etats, par exemple les Pays-Bas, qui enregistrent une part modale du fluvial de 35%⁶. Ce dernier, ainsi que l'Allemagne et la Belgique comptabilisent près de 80% du total des marchandises transportées par voies navigables dans l'Union Européenne. Cela s'explique aussi par la présence de grands ports maritimes qui permettent la continuité du transport dans la chaîne logistique.

Le réseau fluvial français est divisé en plusieurs bassins, dont les quatre principaux sont le bassin de la Seine, le bassin Rhône Saône, le bassin du Rhin et le bassin du Nord-Pas-de-Calais. La plus importante part du trafic fluvial, en tonne-kilomètre, s'effectue sur le bassin de la Seine qui enregistrait en 2010, 49% du transport de marchandises par voie fluviale. En second, c'est le bassin Rhône Saône qui totalise 18% puis Le Rhin avec 14% et le Nord Pas de Calais avec 12%. Une part minime du trafic est faite sur d'autres bassins à hauteur de 8%⁷. Le bassin de la Seine se distingue donc par rapport aux autres.

⁶ Données VNF, Les transports en 2010, tome 1 « les transports de marchandises », p.38

⁷ Données VNF, Les transports en 2010, tome 1 « les transports de marchandises », p.39

Face à un réseau français sous utilisé, quelles sont les solutions envisagées et envisageables afin d'attirer les professionnels vers l'utilisation d'un transport par voies navigables intérieures et de permettre ainsi une ouverture de notre réseau vers l'Europe ?

Il apparaît nécessaire pour le réseau fluvial français de créer une connexion concrète avec le réseau européen. Cela n'est pas forcément simple étant donné que la navigation fluviale est aussi bien soumise à des impératifs de gabarit que des impératifs réglementaires. En effet, le transport fluvial répond à certaines spécificités, de part sa gérance ou encore de l'application de certaines règles en fonction du lieu où s'effectue le transport, qui le distinguent d'autres modes de transport.

En France, sur le même principe qu'en droit du transport routier, a été mis en place des contrats types, afin d'encadrer l'exercice de la navigation par le biais de la voie d'eau et pour délimiter la responsabilité du transporteur utilisant ce mode de déplacement de la marchandise. Cela a permis d'uniformiser la législation française en la matière. Mais qu'en était-il au niveau européen ?

Il s'est avéré que le transport par voie navigables intérieures, bien qu'apparu avant les transport routier, ferroviaire, ou aérien, a été l'un des derniers à connaître une harmonisation européenne, pourtant nécessaire. Motivée par les observations et actions pertinentes de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, la Convention de Budapest a permis d'établir un premier lien entre les différents pays européens bénéficiant de fleuves, canaux ou rivières, et de faciliter ainsi l'utilisation de cette option dans le cadre d'un transport de marchandises.

Cette harmonisation a certes permis une amélioration mais elle n'a pas été suffisante. Un problème se pose lorsque l'on constate les chiffres

précédemment cités : la France dispose du plus grand réseau fluvial européen et pourtant n'est pas leader en matière de transport de marchandises par ce biais. Cela s'explique en grande partie par l'existence d'un réseau au gabarit européen restreint sur le territoire et il a fallu, il faut, et il faudra aménager notre territoire actuel à ce gabarit pour envisager un report modal important vers la voie d'eau. L'un des principaux projets aujourd'hui est la construction du canal Seine Nord Europe, qui représente pour beaucoup un enjeu à la fois économique, mais aussi écologique, très important.

Les travaux d'aménagement du territoire sont nécessaires pour permettre le développement de la voie d'eau en Europe, mais il faut aussi penser aux moyens logistiques pouvant être mis en place pour rendre le transport fluvial attractif et incontournable.

Nous démontrerons que le transport fluvial peut se faire une place principalement en intégrant une chaîne logistique multimodale. Il faut l'envisager comme un maillon indispensable dans le transport de la marchandise de bout en bout et profiter de ses atouts pour demeurer compétitif sur certains marchés.

Le transport par voie d'eau peut marcher, en démontre son utilisation dans des pays tels que les Pays-Bas ou l'Allemagne. Ces pays ont fait de la voie d'eau une force au niveau du transport de marchandises et ont développé des infrastructures adaptées et modernes pour permettre l'essor de ce moyen de transport. La France est encore loin derrière mais dispose de capacités importantes et cherche à concurrencer ces pays.

L'activité des grands ports maritimes a des conséquences sur les résultats du transport fluvial. Leur développement et l'amélioration de leur connexion

avec leurs différents hinterlands est essentielle pour assurer un transport fluvial efficace.

PREMIERE PARTIE : LA NECESSAIRE CONNEXION ENTRE LE RESEAU FLUVIAL FRANÇAIS ET LE RESEAU FLUVIAL EUROPEEN

La France est dotée d'un réseau fluvial très riche composé aussi bien de fleuves, rivières ou canaux. On enregistre près de 8500 kilomètres de voies navigables intérieures en France, plaçant notre pays au premier rang européen avec le plus long réseau fluvial, et pourtant, elle n'arrive qu'au troisième rang concernant son trafic fluvial, derrière l'Allemagne et les Pays-Bas.

L'une des raisons de cet écart est la constitution de notre réseau, divisé en différents gabarits, et en différents bassins, ces derniers n'étant pas gérés par les mêmes entités. De plus, les dispositions réglementaires applicables à ce type de transport ont été longtemps diverses et parfois divergentes, alimentant les possibilités de conflit de lois. En 2000, la Convention de Budapest a permis d'unifier ces disparités.

D'autre part, cet écart peut aussi s'expliquer par le fait que la France n'utilise pas l'intégralité des capacités de son réseau et pour que cela se concrétise, il faut nécessairement effectuer des aménagements, et moderniser les territoires que ces voies traversent. Des tentatives ont été instaurées, certaines ont échoué, d'autres sont en cours, en particulier la construction du Canal

Seine Nord Europe, projet essentiel pour permettre la connexion entre le réseau fluvial français et le réseau fluvial européen.

TITRE 1 : Le transport fluvial de marchandises : de la spécificité de ses infrastructures à celle de sa réglementation

Les voies navigables intérieures en France et en Europe ne sont pas toutes accessibles par tout type de bateau. Certaines voies ne peuvent accueillir que des bateaux disposant d'un petit tonnage, généralement des automoteurs, alors que d'autres pourront supporter le trafic de grands convois poussés. Afin de permettre une visualisation de ces différences de gabarit, une classification a été effectuée au fil des années, selon le tonnage des bateaux.

D'autre part, en France, ces différents fleuves, canaux et rivières ne sont pas gérés par une seule et même entité. En effet, il existe différents organismes qui se partagent l'exploitation des voies. La majeure partie est attribuée à Voies Navigables de France, mais l'entretien des voies peut aussi être affecté par le biais de concessions, répondant à un régime particulier.

Chapitre 1 : La classification des voies navigables intérieures et leur gestion par différentes entités

La nécessité de classer les différents types de voies est apparue à la fin du XIX^{ème} siècle, et a débuté par la création d'un gabarit appelé le gabarit Freycinet. La révolution industrielle s'installant en France et en Europe, il a été décidé par la suite de moderniser les réseaux existants et d'élaborer ainsi une nouvelle classification, plus représentative de l'avancée des chantiers. On considère aujourd'hui qu'il existe donc différents types de gabarits,

subdivisés en classes et accessibles aux bateaux présentant les caractéristiques de tonnage requises pour la navigation de chaque type de voie.

Section 1 : L'existence des différents gabarits et de différentes classes de bateaux

En transport routier, toutes les routes ne sont pas de la même envergure. Il se peut que l'on soit sur une autoroute, sur une départementale, une nationale... et il arrive que pour certains types de camions, certaines voies ne soient pas accessibles.

Dans l'idée, c'est un peu le même schéma en transport fluvial, tous les types de bateaux ne peuvent circuler sur toutes les voies d'eaux existantes en France et en Europe.

Il a donc fallu catégoriser à la fois les voies navigables, en fonction de leur gabarit, mais aussi les bateaux, en fonction de leur capacité de transport.

Le premier à avoir instauré une norme est Charles Louis de Saulces de Freycinet, par une loi du 5 août 1879, dans laquelle est régie la dimension des écluses de certains canaux et permettant l'accès aux bateaux d'une capacité maximum de 350 tonnes. Cette norme fut appelée comme son inventeur, le gabarit Freycinet. Cependant, il a fallu moderniser et harmoniser la navigation fluviale, engendrant ainsi de nombreux chantiers de rénovation et d'élargissement des voies. Le gabarit Freycinet n'est pas le plus souhaitable pour permettre le transport de marchandises et permettre de nouvelles liaisons fluviales.

Ainsi, en 1953, lors d'une conférence européenne réunissant différents ministres des transports, a été établie une première classification fondée sur l'exemple de l'automoteur, bateau représentatif de la flotte fluviale rhénane.

La classe I représentait les bateaux de 250 à 400 tonnes.

La classe II s'intéressait aux bateaux de 400 à 850 tonnes.

La classe III concernant ceux de 650 à 1000 tonnes et la classe IV les bateaux de 1000 à 1500 tonnes.

Actuellement, les classes I, II et III ne sont plus utilisées pour des transports européens mais pour des trafics généralement nationaux. La classe IV est considérée comme la taille minimale lorsque des travaux de réaménagement ou de construction du réseau fluvial sont envisagés. A l'époque de la classification de 1953, la classe IV représentait la norme européenne mais le temps passant, les innovations technologiques, telles que la mise en place du poussage⁸, se faisant de plus en plus nombreuses et la compétitivité et la productivité étant de mise, il a fallu repenser cette hiérarchie, ou du moins l'étoffer.

Suite à la modernisation du réseau, et en prenant exemple sur des pays comme l'URSS au sein desquels les convois de 3000 tonnes et plus sont fréquents, de nouvelles classes ont été créées à partir de 1996, à savoir les classes V, VI et VII permettant d'accueillir des bateaux jusqu'à 27 000 tonnes⁹. Le gabarit Freycinet, autrement appelé petit gabarit, correspond maintenant au gabarit européen de classe I.

Ainsi peuvent circuler sur ces voies aussi bien des péniches de 300 tonnes que des convois poussés de 5000 tonnes, permettant ainsi le transport de

⁸ La technique du poussage consiste en la séparation de l'unité motrice et de la barge

⁹ Cf annexe 2

marchandises très diversifiées. De nombreux types de bateaux existent pour la circulation fluviale, adaptés aux différentes tailles de gabarits et au type de marchandises transportées.

L'ensemble de ces bateaux fluviaux constitue ce que l'on appelle la flotte fluviale¹⁰. En Europe occidentale, cette flotte est la plus moderne du monde. Le transport intérieur de marchandises représente pour des pays comme l'Allemagne ou les Pays-Bas, près d'un quart du transport national et la moitié du transport international. Aujourd'hui, les plus gros bateaux mesurent 135 à 150 m de long et jusqu'à 22.8 mètres de large et peuvent supporter 9000 tonnes de marchandises, soit 800 conteneurs EVP¹¹. On estime le nombre de bateaux de la flotte fluviale européenne à environ 19 000 éléments.

Il est à noter que sur 18.000 km de voies d'eau, la France possède 8.500 km de voies navigables et seulement 1.700 km au gabarit européen.

D'autre part, sur ces 8500 km de voies intérieures, plus de 70% sont exploitées par un organisme appelé Voies Navigables de France et dont la mission principale est de permettre l'entretien de la voie d'eau, mais aussi de permettre une circulation convenable des bateaux et de promouvoir le transport fluvial, en France, et d'étendre cette vision au monde européen.

Les 30% restants sont gérés par l'intermédiaire d'un schéma particulier qu'est la concession. En France, deux concessionnaires, EDF et la Compagnie Nationale du Rhône, assurent respectivement l'exploitation du Rhin et du Rhône.

¹⁰ Cf Annexe 3

¹¹ EVP : équivalent vingt pieds, constitue une unité de mesure des conteneurs. On considère qu'un conteneur de vingt pieds représente 1 EVP.

Section 2 : Gestion des infrastructures fluviales en France

VNF est un établissement qui gère une partie des voies navigables intérieures françaises et est fortement engagée dans la promotion du transport fluvial en France et en Europe.

A- Voies Navigables de France

D'après l'article L. 4311-6 du code des transports, VNF est chargé « de la gestion du fonds de la navigation intérieure prévu au 1 de l'article 3 du règlement (CE) no 718/1999 du Conseil, du 29 mars 1999, relatif à une politique de capacité des flottes communautaires dans la navigation intérieure en vue de promouvoir le transport par voie navigable ».

Voies Navigables de France a été créée en 1991 et a remplacé l'Office National de la Navigation. Cet établissement public est rattaché au ministère de l'Ecologie, du développement durable, des transports et du logement et gère près de 6100 km de voies d'eaux en France, sur les 8500 km existants, ce chiffre englobant aussi bien les fleuves, les canaux et les rivières. VNF administre également 40 000 hectares de domaine public aux abords de ces voies et a pour objectif de conserver mais aussi de rendre plus attractif le réseau fluvial, et ce notamment par l'entretien et la rénovation des sites. En 1991, deux textes¹² ont été publiés afin de mettre en place l'organisation des Voies navigables de France.

¹² décret n° 91-696 du 18 juillet 1991 et la loi n° 91-1385 du 31 décembre 1991 (JO 1^{er} janv. 1992)

On distingue deux types de réseaux : le réseau magistral et le réseau régional. Le réseau magistral est celui consacré au transport de marchandises qui représente environ 4100 km, et le réseau régional est celui relatif au tourisme fluvial, au transport de passagers.

VNF a un rôle très actif dans la promotion du transport par voies navigables intérieures et participe vivement au projet du canal Seine Nord Europe, élément phare dans le développement du transport fluvial en Europe, comme nous le traiterons ultérieurement.

Le 11 janvier 2012, le Sénat a adopté en seconde lecture, à l'unanimité, le projet de loi relatif à Voies Navigables de France dont l'objectif est de « *moderniser l'organisation du service public de la voie d'eau* »¹³. Il prévoit notamment la création de l'Agence Nationale des Voies Navigables au sein de laquelle seront regroupés, au 1^{er} janvier 2013, les actuels salariés de VNF et les agents des services déconcentrés de l'Etat.

Le 17 janvier 2012, l'Etat et VNF se sont une nouvelle fois réunis afin de signer un « *contrat d'objectifs et de performance* » pour 2011-2013 fixant cinq axes de travail¹⁴ et permettant la réalisation des différents projets. VNF s'engage donc à améliorer la qualité des services offerts aux usagers et développer aussi bien les activités fluviales que le réseau en lui-même.

Les 2400 kilomètres restants du réseau fluvial français sont confiés aux régions ou sont traités par l'intermédiaire de concessions, comme cela peut être le cas pour le Rhin et le Rhône.

B- le mécanisme des concessions

¹³ Déclaration de Nathalie Kosciuscko-Morizet et Thierry Mariani, ministres chargés de l'Ecologie et des Transports à l'époque des faits.

¹⁴ Journal de la Marine marchande n°4806 du 20 janvier 2012

Le Rhin et le Rhône ont pour spécificité d'être deux voies navigables à grand gabarit ne relevant pas de la gestion de VNF. En effet, elles sont exploitées par deux concessionnaires de production, à savoir EDF pour le Rhin et la Compagnie Nationale du Rhône pour le Rhône. Afin d'être plus précis, nous allons quelque peu développer ce régime de concession.

La concession est une délégation de service public selon laquelle le concédant, en l'occurrence l'Etat, confie à un délégataire, appelé le concessionnaire, la mission d'aménager et d'exploiter un service public, qui peut être par exemple, la navigation. La concession répond d'un régime à la fois réglementaire et contractuel. En d'autres termes, la concession ne peut exister que si elle a été mise en œuvre par une loi ou un décret, ou par une convention de concession, comme l'indique notamment l'article 1 de la loi du 16 octobre 1919¹⁵ « *Nul ne peut disposer de l'énergie des marées, des lacs et des cours d'eau, quel que soit leur classement, sans une concession ou une autorisation de l'Etat.* »

EDF et la CNR investissent pour permettre le bon fonctionnement du Rhin et du Rhône et obtiennent une rémunération grâce à l'utilisation des voies navigables intérieures par les usagers avec l'intermédiaire des péages, ou encore par la vente de la production d'électricité. EDF et la CNR disposent de nombreux droits en qualité de concessionnaire, tels que le droit d'exproprier, c'est-à-dire acquérir les terrains nécessaires à la réalisation d'ouvrages, ou encore le droit d'utiliser gratuitement le domaine public fluvial.

L'Etat, quant à lui, perçoit les taxes et impôts dus par le concessionnaire mais aussi une rémunération spécifique. Il dispose d'un pouvoir exclusif de police.

¹⁵ Loi du 16 octobre 1919 relative à l'utilisation de l'énergie hydraulique

Afin d'amortir les investissements pour lesquels l'Etat sollicite le concessionnaire, les concessions sont généralement faites pour de longues durées, en général 75 ans pour les concessions initiales et 40 ans pour les concessions renouvelées.

Le régime de la concession a été très en vogue au cours du XX^e siècle mais de plus en plus d'instances européennes remettent en cause son régime, ces dernières étant généralement hostiles aux systèmes de droits exclusifs sur de longues périodes.

Les concessions du Rhin et du Rhône se caractérisent par leur zone d'intervention qui concerne l'intégralité du cours d'eau, mais aussi par le fait qu'elles répondent à une pluralité d'objectifs, à savoir la navigation mais aussi la production d'énergie.

Les voies navigables intérieures de l'Europe sont donc catégorisées en classe en fonction de la capacité des bateaux à accueillir de la marchandise. La France, malgré un important réseau fluvial, ne dispose que de très peu de voies à grand gabarit, d'où la nécessité de moderniser ces accès, tâche relevant soit de VNF ou des concessions.

Le transport fluvial est donc encadré au niveau de ses infrastructures mais aussi au niveau de sa réglementation. Certains pays européens ont une vision se rapprochant du droit maritime alors que la France a plus tendance à mettre en place une réglementation s'inspirant du droit du transport terrestre. Ces divergences sont toutefois amenées à s'atténuer grâce à la mise en place d'une réglementation européenne unifiant les dispositions en la matière.

Chapitre 2 : Des divergences de conception juridique entre les différents pays atténuées par l'émergence d'une harmonisation européenne

L'émergence du droit international s'est établie suite à la présence de diverses conceptions juridiques dans de nombreux pays du monde. Il est vrai que les variations de culture, économiques ou d'environnement social entraînent des applications contrastées du droit à travers le monde.

Le droit du transport n'échappe pas à la règle. En effet, au niveau européen, la conception juridique du droit fluvial dans les pays du nord est particulièrement emprunte de droit maritime alors qu'en droit français, il se rapproche nettement du droit terrestre, même si certaines dispositions apparaissent issues des règles applicables au transport maritime. Cela implique donc que l'on dispose au niveau du droit européen d'une dualité de conception.

Section 1 : Des pays européens aux conceptions divergentes du droit fluvial

Il apparaît dans un premier temps que le droit français est plus fortement inspiré du droit du transport terrestre que du droit maritime, même s'il contient certaines dispositions issues du domaine maritime.

I- le droit fluvial interne emprunt du droit terrestre

Cette parenté du droit du transport voies navigables intérieures provient notamment de raisons historiques qui ont entraîné un rapprochement presque logique du transport fluvial aux transports routier et ferroviaire.

A- des similitudes justifiées par l'histoire du transport fluvial en France

Le rapprochement du droit fluvial français au droit du transport terrestre résulte en partie de raisons historiques. En effet, les unités de transport fluvial ont toujours existé mais n'étant pas motorisées, elles étaient tractées depuis la terre. Ce faisant, la traduction juridique a considéré que le bateau fluvial était un engin terrestre. Ainsi, dans le code civil, nous pouvons constater, d'après l'article 1782¹⁶ et suivants relatifs au titre de louage, que le voiturier à coche d'eau se voit appliquer les règles du voiturier terrestre. Ce dernier dispose que « *Les voituriers par terre et par eau sont assujettis, pour la garde et la conservation des choses qui leur sont confiées, aux mêmes obligations que les aubergistes [...]* ».

D'autre part, ce rapprochement entre les deux régimes tient au fait que le transport fluvial, contrairement au transport maritime, est soumis à la concurrence de deux autres modes de transport que sont le transport routier et le transport ferroviaire. Ceci explique que les règles de responsabilités soient relativement proches, afin qu'il n'existe pas de divergences trop flagrantes entraînant des avantages pour l'utilisation de tel ou tel mode de transport.

Néanmoins, le législateur français va reprendre des points particuliers emprunts de droit maritime, notamment en ce qui concerne les sûretés, les

privilèges, ou encore la notion d'individualisation de bateau. En 1917¹⁷, le législateur adopte le système de l'hypothèque fluviale et en 1934¹⁸, un régime d'abordage fluvial est mis en place. Malgré cela, le droit fluvial reste calqué sur le modèle terrestre et est intégré, au même titre que le transport routier et le transport ferroviaire, dans les articles L133-1 et L133-9 du Code de Commerce relatifs aux transporteurs terrestres. L'article L133-5 le démontre en disposant que « *Sans préjudice des dispositions prévues par le code des transports, les dispositions contenues dans le présent chapitre sont applicables aux transporteurs routiers, fluviaux et aériens* ».

Le contrat de transport de marchandises en matière fluviale était sujet à une problématique de droit international privé car étant donnée l'absence d'unification, il s'agissait de déterminer, en fonction de la règle de conflit de loi, la loi applicable. La responsabilité du transporteur fluvial est celle du code de commerce, il n'existe pas de régime propre. Il n'en demeure pas moins que le code des transports va viser des dispositions propres de façon assez générique sur l'exécution même du droit au transport.

B - L'existence de contrats types fluviaux

La LOTI de 1982¹⁹ a mis en place, aussi bien pour le transport routier que le transport fluvial, des contrats types. Malgré cette analogie concernant la structure, le contrat type fluvial semble plus inspiré du droit maritime que du transport terrestre.

Il existe différentes catégories de contrats types, proches des contrats d'affrètement mais ne répondant pas au même régime. Il est ainsi possible pour un transporteur d'appliquer un contrat type à temps, au tonnage ou au

¹⁷ Loi du 5 juillet 1917 sur l'immatriculation des bateaux de rivière et sur l'hypothèque fluviale

¹⁸ Loi du 5 juillet 1934 relative à l'abordage en navigation intérieure

¹⁹ Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs

voyage. Cette possibilité est présentée à l'article L4451-1 du code des transports, permettant aux chargeurs et transporteurs fluviaux « *le libre choix entre trois types de contrats : 1. Des contrats à temps ; 2. Des contrats au tonnage ; 3. Des contrats de voyages simple ou multiples* ».

L' article L. 4451-2 du code des transports propose une définition de chaque type de contrat. Voici ce que l'on peut retenir pour chacun d'eux.

Le contrat type à temps est celui par lequel le transporteur met un ou plusieurs bateaux, et leur équipage, à la disposition exclusive d'un donneur d'ordre, pour une durée déterminée. Ce contrat est un contrat de transport de marchandises, le régime de responsabilité est celui du code de commerce.

Le contrat au tonnage est mis en place pour une période fixée et un tonnage déterminé. Le transport est effectué en contrepartie du paiement d'un fret évalué à la tonne.

Le contrat au voyage est souscrit pour un voyage déterminé. Les bateliers et les chargeurs ont souhaité mettre en place un nouveau contrat type au voyage mais les travaux n'ont pas abouti pour des raisons économiques et politiques.

Le contrat type va déterminer les droits et obligations des parties au contrat de transport. Ils visent essentiellement la détermination, le paiement du fret, les délais de planche (pendant lequel le bateau peut être chargé ou déchargé) et de surestaries.

A tout moment le donneur d'ordre peut modifier le contrat de transport.

A côté de ces contrats types existe le contrat de poussage. Le poussage est une technique développée dans les années 60-70 qui consiste à avoir des barges non motorisées par un bateau qui ne fournit que la force de propulsion.

Il s'est posé la question de savoir quelle était la nature juridique du contrat de poussage. Si tant la barge et le pousseur appartiennent à des intérêts identiques, la question ne se pose pas. Or si le propriétaire de la barge est différent de celui du pousseur, quel serait le lien entre les deux parties ? L'appréciation est différente selon les cas. On peut considérer que le pousseur ne fournit que la force motrice pour les barges, et il faut donc qu'il soit contractuellement lié à la barge, ou bien le contrat de poussage n'est pas un contrat de location mais un contrat de transport, et le pousseur est sous-traitant de la barge et de son contenu.

Le droit du transport fluvial paraît ainsi plus proche du droit du transport terrestre que maritime. Les pays du Nord ont une conception différente et contraire, et ceci a notamment entraîné une dualité de régime applicable sur le Rhin, ce dernier traversant aussi bien la France que l'Allemagne.

II - Une dualité de régime applicable sur le Rhin

Dans les pays du nord, la conception juridique relative au transport fluvial provient d'un lobbying d'armateurs, qui au XIX^{ème} siècle, ont considéré que le bateau fluvial était un engin de transport à part qui s'assimilait au navire de mer. C'est notamment ce qui prévaut en Allemagne, aux Pays-Bas ou encore en Belgique.

Le Binnenschiffahrtsgesetz²⁰ est l'exemple utopique d'un texte s'appliquant au droit fluvial et très emprunt de droit maritime. Mis en place en 1895 par l'Allemagne, il instaure notamment une liberté contractuelle relativement large ainsi que des règles relatives à l'avarie commune, notions propres au droit maritime que l'on ne retrouve pas en droit terrestre. Ce fut le premier texte législatif s'appliquant à la navigation fluviale.

²⁰ Traduit comme « loi sur les rapports de droit privé dans le navigation intérieure »

A l'époque, en France, c'est la loi Rabier de 1905 qui s'applique, aussi bien au transport fluvial, ferroviaire et routier. Cette loi est connue notamment pour interdire l'exclusion de responsabilité du transporteur terrestre, là où le législateur allemand permettait aux transporteurs rhénans de délimiter leurs cas de mise en jeu de leur responsabilité ainsi que les causes exonératoires relatives à cette responsabilité.

En 1918 va se poser la question du maintien de certaines lois adoptées lors de l'occupation allemande. La loi du 17 octobre 1919 va maintenir en vigueur le Binnenschiffahrtsgesetz afin de ne pas créer de distorsion de concurrence entre les armateurs français et les armateurs allemands. Le fleuve est soumis à la souveraineté de l'Etat dans lequel il se trouve.

La France et l'Allemagne dispose d'une voie navigable intérieure commune qu'est le Rhin, sur lequel s'appliquait donc deux conceptions du droit fluvial différentes. En 1924, un décret a permis d'appliquer la législation française relative à la navigation fluviale pour certains départements, mais le Rhin restait soumis à la loi allemande de 1895, qui a tout de même connu des modifications, afin de pouvoir concorder avec la vision française du droit fluvial.

Afin de permettre une application plus uniforme, certains Etats européens et entités sont intervenus afin d'apporter une lisibilité des règles existantes en navigation intérieure. Il est apparu nécessaire de créer un texte harmonisant l'ensemble des dispositions relatives à la navigation mais unifiant aussi le régime applicable au propriétaire de bateau. Il est intéressant de noter que cette harmonisation s'est faite au niveau du contrat de transport de marchandises mais aussi au niveau des limitations de responsabilité du transporteur fluvial, réduisant encore plus les différences présentes entre les pays européens.

Ainsi ont été élaborées d'une part, la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure et d'autre part, la Convention sur la limitation de responsabilité en navigation intérieure.

La CMNI va donc réduire le domaine d'application du Binnenschiffahrtsgesetz, qui ne s'appliquera plus qu'aux transports effectués entre les différents ports français du Rhin.

Section 2 : Vers une harmonisation européenne des règles relatives au transport par voies navigables intérieures

Les deux conventions précédemment citées ont été très fortement inspirées et en partie confectionnées par une organisation européenne, la Commission centrale pour la navigation du Rhin, dont le travail au départ ne se limitait qu'à la navigation rhénane, puis s'est petit à petit étendu à l'intégralité des voies européennes.

I- Une organisation européenne : La Commission centrale pour la navigation du Rhin

Certains pays européens, disposant de voies navigables intérieures, ont jugé nécessaire de mettre en place une organisation dont le rôle serait d'élaborer des règles en matière de transport fluvial. C'est ainsi que fut créée la CCNR.

A- Histoire de la CCNR

La CCNR, dont le siège est à Strasbourg, réglemente et promeut la navigation sur le Rhin, et est composée de représentants de pays de l'UE, à

savoir la France, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Suisse, la Belgique. Elle constitue l'une des plus anciennes organisations européennes existantes. En effet, c'est le 24 mars 1815 lors du Congrès de Vienne qu'elle est créée suite à la volonté d'établir une organisation fluviale internationale et de répondre au principe de liberté de navigation. L'intégration de ce dernier s'effectuera par l'adoption de la Convention de Mayence du 31 mars 1831.

L'Acte de Manheim du 17 octobre 1868 va révéler l'importance pour la CCNR d'encadrer la navigation rhénane tout en respectant le principe de liberté de navigation consacré en 1831. Ainsi, les prélèvements de droits liés à la navigation ne pourront être effectués sur le fleuve. Cet acte établit les conditions d'accès au marché rhénan qui ne peut s'opérer que par des « *bateaux appartenant à la navigation du Rhin* ». Les Etats membres de la Commission vont à présent pouvoir adopter des règlements ensemble, ces derniers étant pour la plupart transposés en droit national. On peut citer pour exemple le règlement de 1868 sur le transport de marchandises dangereuses ou encore le règlement de 1898 sur les patentes.

La CCNR travaillait eu départ exclusivement sur l'encadrement de la navigation rhénane, mais petit à petit, son champ d'intervention s'est élargi au profit d'autres voies navigables intérieures.

B- L'émergence d'une véritable réglementation fluviale étendue à l'ensemble de la navigation intérieure

Ces règlements vont constituer un véritable droit de la navigation intérieure nécessitant une interprétation particulière. Comme toute règle ou principe de droit existant, et surtout en droit international, il peut y avoir des interprétations qui diffèrent en fonction de l'Etat concerné. C'est la raison

pour laquelle a été mis en place un comité de droit fluvial, compétent pour commenter les différentes dispositions des réglementations.

Notre ère est marquée par une intégration européenne croissante. On observe que les règles établies en vue de leur application sur le Rhin ont tendance à être utilisées à l'ensemble de la navigation intérieure européenne. Le champ d'intervention de la CCNR semble devenir ainsi plus large puisqu'elle agit pour réglementer la navigation rhénane, mais s'intéresse de plus en plus à la navigation intérieure sur l'ensemble du territoire européen. Cette volonté d'unification européenne est aussi marquée par la présence croissante d'Etats observateurs, généralement issus du bassin danubien.

La CCNR a su se faire une place prépondérante dans l'élaboration des réglementations applicables au transport par voies navigables intérieures. C'est grâce à l'initiative du comité de droit fluvial qu'a été élaborée la Convention de Budapest de 2000, toujours avec cette volonté d'unification des règles relatives à la navigation intérieure.

A l'époque de l'élaboration de cette convention, le transport fluvial, qu'il soit de marchandises ou de voyageurs, était le seul mode de transport non régi par un instrument international. Il n'existait aucune réglementation unifiant le droit applicable en matière de navigation intérieure, freinant ainsi le développement de la branche fluviale pour le transport de marchandises. Il existait des règles internationales mais elles ne s'appliquaient pas à l'intégralité des voies navigables intérieures, seulement à certains cours d'eau, créant donc des distorsions juridiques et parfois même des vides juridiques dans certains domaines.

II – Une convention européenne : La Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure

Les voies navigables intérieures traversent de nombreux pays européens et il apparaissait que pour un même cours d'eau, divers législations étaient applicables. Il a donc fallu unifier ces règles afin de trouver un régime propre au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure.

A- historique

Le contrat de transport fluvial international est régi par la convention de Budapest du 3 octobre 2000, autrement appelée la CMNI, relative « au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure ». Elle a été signée le 21 juin 2001 par onze Etats européens et est entrée en vigueur le 1^{er} avril 2005 suite aux 5 ratifications nécessaires effectuées par la Hongrie, le Luxembourg, la Roumanie, la Suisse et la Croatie. Elle est entrée en vigueur en France le 1^{er} septembre 2007²¹. C'est une convention de droit matériel qui régit la responsabilité du transporteur.

Avant son entrée en vigueur, il n'existait aucune règle matérielle à l'exception d'accords de nature contractuelle²² et les différends étaient réglés au cas par cas. En 1950, on a souhaité mettre en place une convention internationale unifiant les règles de droit fluvial mais les discussions n'ont pas abouti. Une nouvelle tentative a été initiée dans les années 1990 sous la direction de la Commission centrale de la navigation du Rhin, la CEE-ONU et la Commission du Danube.

²¹ Loi n°2007-3000 du 5 mars 2007, décret d'application n°2008-192 du 29 février 2008

²² Accords de Bratislava de 1955 relatifs aux conditions de transport de marchandises sur le Danube.

En 1998, le gouvernement allemand engage une vaste réforme du droit des transports et unifie le droit des transports au sein de la CMR. La volonté de retravailler une convention de droit matériel a été mise en avant.

La CMNI est aujourd'hui ratifiée par la quasi-totalité des états fluviaux européens. Comme toute convention internationale, elle ne règle pas tous les points relatifs à l'exécution du contrat de transport, à savoir les dispositions relatives au délai de paiement, aux surestaries... et c'est sur ces points que l'on devra recourir à la méthode des conflits de lois pour savoir ce qui est applicable. Ainsi, on se retournera vers la Convention de Rome de 1980 et le règlement Rome 1 de 2008 ²³, sur la loi applicable aux obligations contractuelles.

B- le champ d'application de la CMNI

La CMNI a un champ d'application matériel et géographique. Elle s'applique de plein droit lorsque le port de chargement ou de déchargement est situé dans un état contractant. S'agissant du transport par voie fluvio-maritime, la CMNI est applicable si le document de transport n'est pas un connaissement maritime ou si la distance à parcourir par voie d'eau est supérieure à la distance parcourue en mer. Il n'est pas possible de faire appliquer une convention internationale par le droit d'un état qui n'a pas intégré cette convention internationale.

La convention s'applique au contrat de transport de marchandises et non au contrat de transport à titre gratuit, au contrat de poussage et de remorquage ou encore au transport de bagages et de véhicules de passagers. Cependant, dans le cas où le pousseur deviendrait transporteur substitué, la convention s'appliquerait.

²³ RÈGLEMENT (CE) n° 593/2008 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles

Le contrat de transport est consensuel, il est conclu lorsqu'est matérialisé l'accord de volontés des deux parties. Le fait qu'il y ait ou non un instrumentum est inopérant quant à la validité du contrat. La CMNI a vocation à régir le contrat et son application est obligatoire. Normalement, la conclusion du contrat est matérialisée par un document de transport, à savoir en la matière un connaissement ou un titre représentatif de la marchandise, preuve du contrat de transport et que la marchandise a été prise en charge ou mise à bord du bateau. Comme en droit terrestre, le destinataire est inclus dans la systématique de la relation contractuelle car la convention lui donne des dispositions particulières, il peut notamment être tenu du paiement du fret ou des accessoires du fret et dispose d'un devoir général d'émettre des réserves.

Il découle de ces différentes constatations une spécificité du transport fluvial quant à l'existence de ses infrastructures et de sa réglementation interne, cette spécificité étant toutefois nuancée par la volonté croissante d'harmoniser les règles applicables en la matière à l'ensemble des pays européens utilisateurs des mêmes voies navigables intérieures. C'est notamment ce que démontre la mise en place d'une organisation fluviale européenne ainsi que la CMNI relative à ce mode de transport.

Toutefois, pour que le transport fluvial français devienne un atout et intéresse les professionnels, il faut non seulement un encadrement juridique fiable, mais aussi des infrastructures modernes permettant le transport de marchandises en provenance et à destination de l'Europe, tout en limitant l'utilisation d'un déplacement de la marchandise par route.

Depuis déjà quelques années, de nombreux projets ont vu le jour, notamment grâce à l'impulsion d'une politique européenne de soutien. Certains se sont éteints, d'autres se concrétisent. Parmi les plus importants, la liaison Seine-

Escaut et la mise en place de son maillon principal, le canal Seine Nord Europe, devraient permettre l'augmentation de la circulation de convois vers l'Europe et ainsi la connexion aux grands ports maritimes de l'Europe du Nord à compter de 2017, sous réserve de certaines décisions politiques. Il n'est pas le seul projet actuel et d'autres liaisons sont envisagées pour faciliter le développement du transport fluvial de la France vers l'Europe.

TITRE 2 : Les perspectives de modernisation du réseau fluvial français

Avant même de pouvoir envisager l'aménagement ou la construction de voies navigables intérieures plus adaptées au monde du transport actuel, il est important d'obtenir un soutien de la part des différents Etats concernés, aussi bien culturel que financier.

Le transport fluvial est en pleine croissance, et cela est dû notamment à la politique européenne qui a supporté les différentes propositions de développement qui ont été faites. Cela ne signifie pas que les attentes et les objectifs seront atteints mais cela donne une part de crédibilité au transport fluvial qui était pour le moins oublié.

Que ce soit par l'intermédiaire du Grenelle de l'environnement ou par les réunions de la Commission Européenne, l'idée est claire, il faut repenser le transport en France et en Europe. Il faut que la France s'ouvre et se connecte au réseau fluvial des pays de l'Europe du Nord. C'est la raison pour laquelle il est nécessaire de construire de nouvelles voies qui pourront établir cette liaison et permettre ainsi le transport de marchandises en provenance ou à destination de nos pays voisins, par voies navigables intérieures.

La liaison Seine Escaut et le canal Seine Nord Europe sont les projets phares soutenus par l'Europe et correspondent en de nombreux points aux attentes

des régions, de la France et de l'Europe fluviale quant au développement du transport par voies navigables intérieures.

Chapitre 1 : Une politique européenne en faveur du développement du transport fluvial

Grâce à une politique européenne entreprenante, le transport fluvial connaît depuis une dizaine d'années une remise à niveau face à ces principaux concurrents. Il est nécessaire que les professionnels du transport envisagent l'acheminement de leur marchandise en intégralité ou pour partie par le biais d'automoteurs, de barges, de convois poussés...

Les livres Blancs de la Commission européenne et le très connu Grenelle de l'environnement sont des exemples de ce qu'a voulu mettre en avant la politique européenne actuelle.

Section 1 : Les « Livre Blanc » de la Commission européenne

La Commission européenne en 2001 s'est prononcée, dans le Livre Blanc « *la politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix* », quant aux perspectives de développement du transport de marchandises. L'objectif était, comme toujours actuellement, de désengorger les routes au profit des transports ferroviaire et fluvial. Cette volonté a justifié l'adoption du Réseau Trans-Européen de Transports (RTE-T). En 2004, une liste de 30 projets prioritaires européens a été arrêtée et parmi elle se trouve la liaison à grand gabarit Seine-Escaut.

Le 28 mars 2011, la Commission européenne s'est réunie à Bruxelles afin d'apporter des solutions pour la création d'un espace unique des transports. Le livre Blanc issu de cette conférence s'intitule « *feuille de route pour un espace*

européen unique des transports, vers un système de transport compétitif et économe en ressources ».

Il en découle qu'il faut « *unir les systèmes de transport des parties orientales et occidentales de l'Europe* ».

Dans cette optique, il est encore une fois nécessaire d'harmoniser afin de réduire les différences existantes entre l'Europe de l'Ouest et l'Europe de l'Est. Le livre blanc envisage ainsi de prendre en compte des modes transport plus économes et de rendre les chaînes logistiques multimodales plus performantes.

Le réseau fluvial est laissé de côté alors qu'il dispose de nombreux avantages, notamment celui de permettre le déplacement des marchandises des ports maritimes, centres logistiques, vers les hinterlands et de rendre possible la connexion entre les différentes mers d'Europe. Ce sont ces deux points qui doivent être développés et modernisés.

L'hinterland est un terme allemand signifiant en français « l'arrière pays ». Il est défini dans le dictionnaire Larousse comme « *une région desservie par un port, une voie navigable* ». L'hinterland est une zone se situant généralement à proximité d'un port, et qui s'étend à l'intérieur des terres, permettant l'entrée et la sortie des marchandises. Il constitue donc l'arrière pays continental d'un port que ce dernier approvisionne ou dont il trie les marchandises qu'il expédie ensuite. Il faut noter que l'hinterland diffère selon le type de marchandises transportées et selon que l'on soit en présence d'un trafic entrant ou d'un trafic sortant.

Contrairement au transport maritime, aérien, et ferroviaire, il n'existe pas en transport fluvial « d'espace fluvial européen » et il faudrait en envisager un

afin « *d'optimiser le fonctionnement du marché intérieur de la navigation intérieure et supprimer les barrières qui freinent le recours à ce mode transport* »²⁴.

Les Livre Blanc de la Commission européenne donnent le ton, mais la mise en place du Grenelle de l'environnement va avoir un retentissement bien plus important.

Section 2 : L'impulsion du Grenelle de l'environnement

Il a fallu prendre conscience de l'état du transport fluvial en France et en Europe, de ses capacités et des possibles innovations, tout en respectant un principe devenu d'école, le respect de l'environnement.

En octobre 2007 a été mis en place le Grenelle de l'environnement, réunissant « *l'Etat et les représentants de la société civile afin de définir une feuille de route en faveur de l'écologie, du développement, et de l'aménagement durables* »²⁵. L'un des principaux objectifs est la réduction des émissions de gaz à effet de serre et cela passe nécessairement par un aménagement des conditions de transport en France. L'idéal serait de diminuer ces émissions de 20% pour 2020. Par quels moyens peut-on envisager de réussir une telle réduction ?

Les éléments pris en compte sont le report de la route vers le fer et le fleuve, et ainsi améliorer l'accès aux ports pour ces deux modes de transport, encore trop peu usités. Concernant spécialement le transport fluvial, la modernisation reste le principal mot d'ordre, avec notamment l'extension du réseau fluvial français par le Canal Seine Nord Europe.

La loi Grenelle 1, du 3 août 2009²⁶, dispose en son article 11 que « *pour le transport de marchandises, le développement de l'usage du transport fluvial [...]*

²⁴ Annexe 1 Livre Blanc, liste es initiatives, p.21

²⁵ www.legrenelle-environnement.fr, Présentation du Grenelle

²⁶ Loi n°2009-967 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement

revêt un caractère prioritaire », et précise à l’alinéa 5 du même article que « le réseau fluvial, dit magistral, et en particulier celui à grand gabarit fera l’objet d’un plan de restauration et de modernisation dont le montant financier sera clairement établi ».

C’est la raison pour laquelle deux projets de liaisons à grand gabarit sont en cours de construction. Il s’agit d’une part de la connexion entre les régions du bassin parisien au bassin de l’Escaut et au réseau fluvial européen via le Canal Seine Nord Europe, d’autre part, de la liaison entre les bassins rhénan et mosellan à la Méditerranée. Ces deux liaisons fluviales à grand gabarit permettront d’améliorer les conditions d’accès des ports du Havre, de Rouen, de Dunkerque ou encore de Marseille, à leur hinterland européen.

D’autres projets avaient déjà été envisagés, comme la liaison Rhin-Rhône, qui représentait un avancement considérable pour le développement du transport fluvial. Toutefois, il a été arrêté dans son élan et nous allons essayer de comprendre les raisons de cet abandon.

Chapitre 2 : L’échec de la liaison Rhin Rhône

Dans les années 70, la volonté de s’étendre au réseau européen est déjà présente pour certains élus locaux et régionaux, et certaines personnalités telles que Charles De Gaulle souhaitent réaliser une liaison entre le Rhône et le Rhin afin de se connecter avec nos pays voisins. Le réseau français est saturé et il faut commencer à envisager le report modal, c’est-à-dire à faire en sorte que le mode de transport routier soit moins utilisé au profit d’autres modes de transports tels que le fleuve ou encore le chemin de fer.

Ce projet Rhin Rhône avait déjà été envisagé au début des années 60 mais vite oublié. Le 19 mai 1974, Valéry Giscard d’Estaing est proclamé 20^{ème} président de la République française et engage le gouvernement dans ce

mouvement de modernisation du réseau fluvial français, à travers la construction du canal Rhin Rhône. C'est Raymond Barre, alors Premier ministre, qui relancera le projet vers la fin des années 70. Ainsi, une déclaration d'utilité publique fut accordée en 1978 pour 10 ans, et renouvelée en 1988.

Le schéma est le suivant : la construction du canal est prévue pour 2010 et c'est EDF qui serait en charge du financement, en tant que concessionnaire du Rhin, grâce aux bénéfices perçus par l'intermédiaire de l'achat d'électricité produite par le Rhône à la Compagnie Nationale du Rhône. Cela fait naître un montage juridique bien particulier qu'est la maîtrise d'œuvre déléguée, entre EDF et la CNR, c'est-à-dire que la maîtrise de l'ouvrage est déléguée à un maître d'ouvrage privé.

On considère dès lors que la question du financement est résolue, mais certains restent perplexes étant donné que le projet avait déjà été abandonné auparavant à cause du problème du financement. Toutefois, le projet prend forme, et la SORELIF²⁷ est créée et désignée comme maître d'ouvrage dans cette construction.

Une enquête publique est alors effectuée en 1996 afin d'obtenir l'avis des riverains, principalement concernés par les impacts que pourraient engendrer la naissance de cette liaison. Et c'est négativement que ces derniers répondent à ce projet, puisque que quatre riverains sur cinq sont contre la mise en place d'un tel projet. Malgré cela, le projet est toujours en cours, et en 1998, un affluent du Doubs, l'Allan est aménagé.

De nombreux investissements ont été effectués et malheureusement, le projet est arrêté en 1998 par le gouvernement Jospin, et particulièrement par la ministre de l'Environnement de l'époque, Dominique Voynet.

²⁷ Société pour la réalisation de la liaison fluviale à grand gabarit Saône Rhin

Il demeure suite à ces constatations que la politique et le financement sont deux variables très importantes dans ce genre de projet. Le canal Seine Nord Europe n'est pas épargné et malgré le fait qu'il représente un projet phare pour le développement du transport fluvial, son avenir n'est toujours pas fixé.

Chapitre 3 : Le projet Seine-Escaut et son maillon incontournable : le canal Seine Nord Europe

Les bassins de la Seine et de l'Escaut constituent deux régions très actives économiquement et pourtant fort est de constater qu'aucune liaison fluviale à grand gabarit ne permettait de les connecter. Ce projet consiste donc en la liaison de la France et de la Belgique par la construction d'un canal à grand gabarit et ouvrant ainsi de nouvelles perspectives commerciales pour ces deux pays²⁸. Plus précisément, cette voie reliera « *la Flandre – la porte d'accès aux deltas de l'Escaut et du Rhin aux Pays-Bas et en Allemagne et les principaux bassins économiques de Wallonie – à l'ensemble formé par les régions du Havre, de Rouen et de Paris* »²⁹.

Institué par le Grenelle de l'environnement et le Schéma National des Infrastructures de Transports, le Canal Seine Nord Europe est un projet qui a vu le jour par le biais de la liaison Seine Escaut dont il constitue le chantier le plus important et sans lequel cet axe ne pourrait être effectué. D'une longueur de 106 kilomètres, le canal Seine Nord Europe a pour objectif de rallier Compiègne dans le département de l'Oise (60) en Picardie, à Aubencheul-au-Bac, dans le département du Nord (59), en région Nord-Pas-de-Calais³⁰. Son but est de ce fait double puisqu'en plus de relier le bassin

²⁸ Cf Annexe 4

²⁹ www.seine-nord-europe.com

³⁰ Cf Annexe 4

parisien à la région du Nord-Pas-de-Calais, il permettra une ouverture au réseau européen.

Section 1 : un projet à l'échelle régionale et nationale

Le Grenelle de l'environnement a été un rendez-vous important pour permettre au transport fluvial d'être mis en avant. La loi Grenelle 1³¹, dans son article 11-V évoque la construction de ce canal à grand gabarit et dispose que « *le canal à grand gabarit Seine-Nord-Europe, qui permettra le report vers la voie d'eau de 4.5 milliards de tonnes-kilomètres par an, soit l'économie de 250 000 tonnes de CO2 par an, sera réalisé* ».

Les 4 plateformes multimodales du Canal Seine Nord Europe, à vocation industrielle et logistique, auront un impact économique certain sur les territoires sur lesquels elles seront construites. Une plateforme multimodale est un port desservi par différents modes de transport qui permet le transfert de la marchandise d'un type de transport à un autre.

La plateforme de Limay-Porcheville, considérée comme la plateforme logistique de l'ouest parisien, accueille près de 35% du trafic de conteneurs sur la Seine. Premier port fluviomaritime d'Ile-de-France et située sur le réseau Seine-Escaut, cette plateforme permet d'appréhender les futurs échanges entre l'axe Seine et l'axe Seine-Nord. Existante depuis 2007, elle a constitué un point de référence pour les futures plateformes du canal, situées en Picardie et dans le Nord-Pas-de-Calais, afin de montrer comment l'affectation de la multimodalité dans le fonctionnement d'un port peut être bénéfique pour celui-ci.

La plateforme d'Achères, permettra de relier la Seine et le futur canal jusqu'à la plateforme de Cambrai-Marquion.

³¹ Loi n°2009-967 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement

Ces plateformes ont pour principal objectif de développer les différents hinterlands des ports français et de permettre ainsi de faire du transport fluvial un mode de transport à part entière.

Le canal SNE va impacter économiquement sur les régions qu'il desservira et qu'il traversera. Quatre régions sont principalement concernées par le projet Seine Nord Europe : le Nord-Pas-de-Calais, la Picardie, l'Île de France ainsi que la Haute-Normandie. Il est clair que la construction d'un tel chantier nécessite de la main d'œuvre, des partenaires et va nécessairement influencer sur le développement économique de ces différents territoires. Cela se caractérisera par la formation de nouveaux emplois notamment. En effet, près de 3500 emplois directs seront créés relativement aux activités industrielles et logistiques des plates-formes multimodales à l'horizon 2020. Dès le début du chantier, normalement prévu pour 2013, les emplois directs, c'est-à-dire relatif au chantier, représenteront plus de 4500 personnes et ce chiffre est multiplié par deux lorsque l'on considère les emplois issus de l'exploitation de l'ouvrage, considérés comme indirects.

Au-delà des impacts économiques au niveau régional et national, la construction du canal Seine-Nord-Europe est aussi un projet qui intervient à l'échelle européenne.

Section 2 : un projet européen

Ce canal permettra de transporter des marchandises au cœur des plus importantes villes d'Europe avec des conditions optimum de fiabilité, sécurité et rentabilité tout en réduisant l'impact environnemental. Le projet aura un important impact socio économique puisqu'il permettra de développer certains territoires avec l'installation de quatre ports intérieurs permettant l'utilisation de transport multimodal et des activités logistiques.

Les pratiques les plus performantes effectuées en Europe seront intégrées afin de faire fonctionner cette liaison, tels que la comodalité, les systèmes d'information, l'élaboration d'une nouvelle flotte et ce dans le plus proche respect de l'environnement, ce qui implique aussi d'intégrer des mesures prenant en compte les changements climatiques.

En Belgique, le projet entraîne notamment une importante restauration de la Lys, qui est un affluent de l'Escaut qu'elle rejoint à Gand.

La construction de ce canal va avoir des conséquences directes sur les transporteurs fluviaux. L'objectif étant de relier le bassin de la Seine aux différentes voies fluviales du Nord de l'Europe, l'hinterland naturel du port du Havre, qu'est actuellement la région parisienne à forte activité économique, sera interconnecté aux ports du Nord de l'Europe. Il est donc probable que les volumes en entrée ou sortie de la région parisienne qui passent aujourd'hui par le Havre puissent passer, par le biais du canal Seine Nord Europe, par les ports du Nord.

Le canal pourra donc entraîner une réorientation des volumes, notamment conteneurisés, de la région parisienne vers Anvers ou Rotterdam qui sont plus fiables, moins chers et avec plus de services maritimes que Le Havre.

Mais bien sûr, pour que tout projet aboutisse, il faut qu'il soit financé. Il a donc fallu chercher une solution pour trouver des fonds, en évitant de reproduire le schéma de la liaison Rhin-Rhône. C'est ainsi qu'a été mis en place un schéma particulier qu'est le partenariat public-privé.

Section 3 : Un financement particulier : le partenariat public-privé

La loi Grenelle 1, en plus d'envisager la réalisation du canal Seine Nord Europe, a aussi étudié par quel type de financement il serait effectué. En effet, dans son article 11-V, la loi indique que le canal « *présentant un coût de l'ordre de 4 milliards d'euros, sera cofinancé dans le cadre d'un contrat de partenariat public-privé* ». Les intervenants dans ce financement seraient la Communauté européenne, les collectivités territoriales et l'Etat.

Le contrat de partenariat public/privé est « *une formule permettant à une structure de l'Etat de confier à un tiers une mission globale de conception, de réalisation, de financement et de gestion d'une infrastructure ou d'un équipement public en échange d'un loyer payé par la personne publique pour un contrat de longue durée (20 à 30 ans). L'objectif étant de partager les risques et bénéfices équitablement et d'attribuer à chacun des partenaires, les opérations qu'il maîtrise le mieux* »³².

La voie d'eau répond à des fonctions diverses, et non exclusivement au transport de marchandises. En effet, les rivières, canaux et fleuves peuvent être utilisés pour des activités touristiques ou encore pour permettre la production d'électricité. Cela sous entend que l'on ait une approche générale permettant l'intégration de toutes ces fonctions.

Le partenariat public/privé suppose ainsi une collaboration entre la puissance publique, à savoir l'Etat, VNF ou encore les collectivités, et une entreprise privée, chacune apportant son savoir faire dans le cadre d'une convention particulière. L'objectif est de financer des projets d'envergure, comme peut l'être le projet du canal Seine Nord Europe, puisqu'estimé à près de 4.3 milliards d'euros, et de partager les risques.

³² <http://www.partenariats-publicprive.fr>

Le 3 avril 2009, VNF a lancé un appel public à la concurrence afin de déterminer quel sera le partenaire privé sélectionné pour entreprendre « *la conception, la construction, l'exploitation, l'entretien, la régénération et le financement du canal Seine-Nord Europe* ». Suite à cet appel d'offre, deux entreprises se sont détachées et ont fait valoir leurs compétences : Bouygues Travaux publics et Vinci concessions. Il s'agit aujourd'hui pour VNF de choisir celui qui offrira les meilleures propositions concernant « *l'optimisation des modalités techniques et financières du projet* ».

Toutefois, ce partenariat public/privé n'est pas accepté de tous et le projet est quelque peu mis à mal par l'actualité politique. En effet, notre actuel ministre des Transports, Frédéric Cuvillier, a plus ou moins remis en cause cette approche lors d'une interview accordée le 23 juin 2012, lors de l'émission « la voix est libre » de France 3 Nord/ Pas de Calais. Il a notamment indiqué qu'étant donnée « *cette situation économique et financière, partir systématiquement sur du PPP, qui fait le jeu des banques, n'est peut être pas le mode de financement le mieux adapté* ».

Cela signifie-t-il que l'avancement du canal Seine Nord Europe pourrait être compromis ? Cela apparaît peu probable justement du fait de l'existence de ce mode de financement, inexistant à l'époque du projet de liaison Rhin/Rhône qui a conduit à son abandon par le gouvernement de l'époque. La décision définitive ne sera connue qu'en fin d'année, lorsque l'un des deux candidats déclarés sera choisi et que le gouvernement fera savoir si les travaux de construction peuvent débuter ou si le projet est abandonné.

Il s'agit pour le gouvernement actuel de mettre en place une hiérarchie dans les différents projets de développement des transports en France. Malgré la place prépondérante du canal pour le développement du transport fluvial, et

son statut de projet prioritaire, le budget nécessaire pour son accomplissement n'est pas intégralement réuni.

Reste à savoir quel crédit accorder à ses rumeurs de report ou d'abandon du canal SNE. De nombreux élus locaux s'inquiètent du devenir du projet, qui interviendrait pour eux, et notamment pour les quatre régions précitées, comme un moyen de relance de l'économie de leurs régions.

En plus de la construction de ce canal, d'autres projets voient le jour, certains pour faciliter l'accès au canal SNE, d'autres pour permettre le développement d'autres territoires.

Section 4 : Les projets annexes

Il existe différents projets, en plus du canal SNE, qui sont envisagés pour permettre la connexion entre le réseau fluvial français et le réseau européen mais qui ne sont pour le moment qu'au stade des discussions.

I- les projets en lien avec le Canal Seine Nord Europe

Parmi ces projets, on trouve en premier lieu le projet de mise au gabarit européen de l'Oise, plus connu sous le terme MAGEO.

A- le projet MAGEO

L'un des projets permettant l'accès au canal SNE est le projet MAGEO, mise au gabarit européen de l'Oise. Il consistera, d'après le document de présentation de VNF à ce sujet, à « *approfondir la rivière de l'Oise pour garantir un mouillage de 4 mètres, [...] et à adapter le chenal pour permettre le passage de convois à grand gabarit européen Vb [...] entre l'écluse du Creil et l'aval du pont*

ferroviaire de Compiègne. Le projet porte sur un linéaire continu de 37 kilomètres [...] et s'étend sur 26 communes du département de l'Oise ». En d'autres termes, la rivière de l'Oise va être creusée ainsi que son chenal de navigation. Des bateaux de 4400 tonnes pourront accéder au canal Seine Nord Europe et par la suite déboucher sur les voies du réseau européen à grand gabarit.

Un bémol est une fois de plus à relever, c'est-à-dire la question du financement. Le projet est estimé à 200 millions d'euros dont 100 millions seraient apportés par les régions Picardie et Ile de France. Pour le reste, rien n'est encore décidé. Il est fort possible que les fonds européens seront sollicités mais ne pourront accorder la totalité des sommes restant à apporter. Une fois encore, ce projet, pourtant ambitieux, pourrait être malmené si la question du financement n'est pas résolue, question d'autant plus sensible en période de restriction budgétaire.

Un autre projet en lien avec le canal SNE est envisagé, le réaménagement de la Seine en amont de Paris.

B- L'aménagement de la Seine amont

Une autre liaison est envisagée permettant la mise à grand gabarit de la Seine Amont, c'est-à-dire, entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. Suite à la mise en place d'un débat public durant lequel cinq scénarios ont été envisagés, il a été décidé que le scénario 3 serait retenu, à savoir l'aménagement d'un tronçon de 27 kilomètres à partir de l'écluse de la Grande Bosse, permettant ainsi l'accès à des péniches de classe Va aux ports de la Seine Amont.

Quel sera l'impact d'une telle réorganisation ? Selon VNF, maître d'ouvrage du projet, cette mise à grand gabarit de la Seine Amont permettra au niveau régional et national de relier Nogent sur Seine à la région parisienne, ainsi qu'aux ports du Havre et de Rouen, et d'un point de vue européen, par le

biais du canal SNE, la liaison aux ports maritimes de l'Europe du Nord. Si toutes les étapes sont respectées et que le projet est validé, il pourrait débiter en 2015 et ce pour une durée de quatre ans.

L'aménagement du réseau fluvial et l'accès au réseau européen pourra aussi se faire par une liaison entre le Rhin et la Méditerranée, par l'intermédiaire de la liaison Saône-Moselle.

II- La liaison Saône-Moselle

Ce projet s'effectue en deux temps. Il s'agit de mettre en place une connexion à grand gabarit entre le Rhin et la Méditerranée par le biais d'un canal entre la Saône et la Moselle, puis entre la Saône et le Rhin³³. Ainsi, il permettra à l'horizon 2025 de relier le bassin méditerranéen à toute l'Europe centrale par l'intermédiaire de la voie Rhône-Saône. Cela permettra de contourner l'arc alpin et de desservir l'est de la France, ainsi que des régions telles que le Bade Wurtemberg³⁴ ou la Suisse orientale.

Evidemment, cette liaison, comme les précédentes, aura un impact économique important pour les régions qu'elle traversera et permettra de développer l'hinterland du port de Marseille-Fos. Ainsi, des marchandises provenant d'Asie, pourraient, via le port de Marseille-Fos et cette liaison, rejoindre l'Europe centrale, voire même l'Europe du Nord.

La voie d'eau en France connaît actuellement un renouveau. Au départ sujet à une spécificité du point de vue de sa réglementation particulière et de ses différents systèmes d'exploitation, mais aussi de part son appartenance à des

³³ Cf annexe 5

³⁴ Pays de Bade en français, région allemande limitrophe à la France

conceptions juridiques différentes au niveau européen, le transport fluvial redevient attrayant. Cela a débuté par une harmonisation des dispositions réglementaires à une grande partie des Etats européens disposant de voies navigables intérieures, puis par la modernisation du réseau dans son ensemble permettant une connexion avec le réseau européen, en particulier celui des pays du Nord.

Les atouts du transport fluvial ont mis du temps avant d'émerger, et c'est notamment grâce à la politique européenne actuelle qu'il a pu se faire une place au sein des différents modes de transports. En effet, on entend de plus en plus le terme de « développement durable » et le transport par voies navigables intérieures s'inscrit tout à fait dans cette logique de protection de l'environnement.

Au-delà de cet aspect, pour que la voie d'eau devienne un moyen de transport de la marchandise, permettant la réduction de l'utilisation de la route, les entreprises vont devoir s'adapter. La plupart de leurs clients deviennent ou deviendront de plus en plus à cheval sur la protection de l'environnement. Toutefois, ces entreprises devront continuer à allier productivité, compétitivité et bénéfice. C'est la raison pour laquelle la solution la plus adaptée à cette situation apparaît être celle du choix d'un transport multimodal, c'est-à-dire d'un transport divisé en plusieurs étapes faisant appel à au moins deux modes de transport différents.

D'autre part, en plus de la mise en place d'une chaîne logistique multimodale, il est nécessaire que le transport fluvial soit connecté aux grands ports maritimes, qui permettent son essor. En démontrent les ports de l'Europe du Nord qui ont fait du transport fluvial un de leurs atouts en terme d'acheminement de la marchandise grâce à la mise en place d'infrastructures

performantes dans ce domaine. Les ports français doivent s'y référer et monter leur propre stratégie concurrentielle.

DEUXIEME PARTIE : L'INTEGRATION DU MODE DE TRANSPORT PAR VOIES NAVIGABLES INTERIEURES DANS LA CHAINE LOGISTIQUE

La vision européenne concernant les moyens de transport écologiques et les services de logistique implique une économie qui ne pourra se concrétiser que par la construction d'une stratégie. Intégrer le transport fluvial dans la chaîne logistique signifie qu'il faut développer une politique permettant la planification et la fiabilité des échanges afin que chacun y trouve des avantages et en tire profit.

Cela passera inévitablement par la conception de règles incitant et encourageant à transporter des produits par le biais de voies navigables intérieures dans le respect des engagements de l'Europe vis-à-vis de l'environnement. Il faut stimuler les emplois liés à cette pratique et attirer de nouveaux entrepreneurs.

Le réseau européen de voies navigables est un système artériel qui s'étend jusque dans le cœur des villes, où plus de 70% des européens vivent et travaillent. Un lien essentiel existe entre les ports côtiers et ces voies et il est indispensable d'entretenir ce lien et de le développer avec les sites industriels et commerciaux.

Il apparaît difficile d'envisager un transport de marchandises uniquement par voies navigables intérieures, du moins sur de longues distances. Il faut l'associer à d'autres modes de transport dans la chaîne d'acheminement de la

marchandise. C'est donc par le transport multimodal que le transport fluvial a de fortes chances de se faire une place.

Titre 1 : L'intégration du transport fluvial par l'intermédiaire du multimodal

Le transport multimodal est utilisé de manière très fréquente, en particulier pour des transports internationaux où l'utilisation d'un seul mode de transport est quasi impossible. Il est ainsi courant pour une marchandise d'être à la fois transportée par route lors des phases de pré et post acheminement par exemple, puis par mer ou air lors de la phase la plus importante du voyage.

Il faudrait donc que ces chaînes logistiques, mises en place par des commissionnaires de transport, utilisent le transport par voies navigables intérieures comme outil d'acheminement de la marchandise sur une certaine distance.

Une des meilleures façons, voire la meilleure façon pour développer le transport fluvial est de l'intégrer au sein d'un transport multimodal et de permettre ainsi le report modal, c'est-à-dire permettre la diminution du nombre de camions sur les routes par l'utilisation d'un autre mode de transport, par exemple le fluvial, et de restreindre ainsi les émissions de gaz à effet de serre³⁵.

³⁵ Cf annexe 6

Chapitre 1 : Le transport multimodal : un outil permettant le report de la route vers la voie d'eau

Avant même de démontrer les conséquences que le transport multimodal peut avoir sur le développement du transport fluvial et son influence sur une ouverture européenne, il est important de définir la notion même de transport multimodal.

Section 1 : la notion de transport multimodal

Il faut distinguer le transport multimodal des transports successifs car ces deux moyens d'acheminer la marchandise font appel à différents encadrements juridiques.

I - la distinction entre transport multimodal et transports successifs

Les transports successifs utilisent différents modes de transport pour l'acheminement d'une même marchandise, et chaque mode de transport, pour la phase qui lui est propre, reste soumis à son régime juridique. Dans ce type de schéma, nous sommes donc soumis à une succession de contrats de transport.

Le transport multimodal a été légalement introduit au début du XIX^e siècle dans le code du commerce³⁶ par la création d'un régime juridique relatif au commissionnaire de transport. Brièvement, le transport multimodal, malgré l'utilisation de plusieurs modes de transport, sera encadré par un contrat unique, ce qui le différencie alors des transports successifs, où chaque mode de transport reste régi par son propre régime. La majorité des conventions internationales régissant les différents modes de transport prévoient des dispositions relatives au transport multimodal.

³⁶ Ancien article 99 du code de commerce, actuel L132-6 du code de commerce.

II - L'application du multimodal en entreprise

Un nombre croissant d'entreprises entreprend le transport de marchandises par un système multimodal, intégrant du transport fluvial. Le transporteur fluvial peut ainsi se retrouver comme sous-traitant au sein d'un chaîne logistique privilégiant le *door-to-door*. Nous développerons ce point dans une partie ultérieure.

Prenons comme exemple l'entreprise STEF, qui en plus d'avoir affecté le transport fluvial à la chaîne multimodale, a innové en effectuant un transport sous température dirigée par barge. Ce fut une première française qui a été récompensée du prix de l'Innovation lors de la Semaine Internationale du Transport et de la Logistique. Les entreprises FERRERO, MARFRET et STEF ont mis au point une ligne fluviale entre Rouen et Genevilliers, le post acheminement étant effectué par route. Genevilliers est la plus importante plateforme multimodale en Ile de France, que ce soit en terme de superficie que d'activité. En effet, elle s'étend sur 400 hectares et accueille chaque année près de 20 millions de tonnes de trafic, tous modes confondus. L'innovation réside dans le type de marchandises transportées puisque ce sont des produits de grande consommation (Nutella, Ferrero Rocher...) qui ne peuvent être acheminés que sous température dirigée.

Au niveau international, la compagnie Brasseries Kronenbourg a elle aussi mis en place une chaîne de transport à caractère multimodal pour un trajet d'Obernai, en Alsace, vers le Moyen Orient. Pour effectuer ce long périple, et suite à un pré-acheminement ferroviaire, un transport fluvial est mis en place sur le Rhin à partir de Strasbourg jusqu'aux ports de Rotterdam ou Anvers, à partir desquels la marchandise est transportée par voie maritime puis termine son acheminement par route. Près de quatre modes de transport sont ainsi utilisés et cette combinaison, en plus de permettre le transport de près

de 5000 conteneurs chaque année, réduit « *la dépendance au carburant et libère du risque de pénurie de camions durant la haute saison* »³⁷ .

Ce qui est important par le biais du transport multimodal est l'utilisation de modes de transport, autres que le route, et pauvres en émissions de gaz effet de serre. On cherche donc des solutions logistiques performantes pour permettre le report de la route vers la voie d'eau.

Section 2- Une solution d'exécution du report modal

L'intégration du transport fluvial dans la chaîne multimodale permet de réduire l'utilisation de camions sur la route. Il est intéressant de savoir que l'utilisation d'un convoi de deux péniches, représentant 5000 tonnes, équivaut à 250 camions, et consommerait environ quatre fois moins que la route.

1 - la notion de report modal

L'idée en principe du report modal paraît simple d'application mais cela reste parfois difficile à mettre en œuvre étant donnée la place actuelle du transport routier et les avantages qu'y ont trouvé de nombreux professionnels, en particulier sa flexibilité et la possibilité d'un transport porte à porte.

D'autre part, de nombreuses infrastructures ont été construites sans accès à d'autres modes de transport et il faudrait donc qu'elles réaménagent leurs

³⁷ « le transport multimodal en exemples », Erick Demangeon, Les Echos, 27 mars 2012

structures ou investissent pour moderniser leur plateforme, entraînant ainsi des coûts supplémentaires.

Il ne faut pas avoir une conception radicale et imaginer l'intégralité d'un transport routier effectué par transport fluvial. Il faut modérer cela et imaginer ainsi un transport de bout en bout, mais effectué par différents types de transports. D'où l'intérêt de l'utilisation d'un transport multimodal, générant la mise en place d'une chaîne logistique constituée de plusieurs modes de transport, limitant ainsi le transport routier sur certaines distances et accroissant l'économie d'autres modes de transport, tels que le ferroviaire ou le fluvial, peu usités.

A ce sujet, VNF et Geodis (branche Transport et Logistique de la SNCF) ont conclu un accord de partenariat en faveur du report modal, allant dans le sens des dispositions du Grenelle de l'environnement, et visant à mettre en place des « synergies » entre le mode ferroviaire et fluvial. Cela consisterait dans le recensement des plateformes les plus accessibles pour ces deux modes de transport et l'aménagement de nouvelles par la suite.

Le Directeur Général de SNCF Geodis, Pierre Blayau, s'est prononcé à ce sujet et a déclaré : « *Pour SNCF GEODIS, ce partenariat est un engagement concret pour le développement de solutions multimodales toujours plus complètes au service de ses clients toujours soucieux de disposer de partenaires capables de les accompagner sur toute la chaîne de transport et de logistique dans un contexte de durcissement des contraintes environnementales* ». Pour Marc Papinutti, Directeur Général de VNF, cet accord est « *le fruit de la politique dynamique menée [...] en faveur du report modal et [...] du transport fluvial* ».³⁸

³⁸ Communiqué de presse du 17 février 2012 « VNF et SNCF signent un accord de partenariat pour développer l'intermodalité ferro-fluviale »

Il y a différentes variables à prendre en compte pour que le report modal soit efficace, ainsi l'utilisation d'un convoi fluvial sera plus avantageux dans le cadre de certains schémas logistiques.

II - les facteurs d'efficacité du report modal

Pour qu'un report modal soit significatif, et que le transport multimodal soit intéressant économiquement, il faut généralement que le trajet considéré soit entrepris sur une longue distance. Cela s'explique par le fait que les volumes de marchandises transportés sont plus importants et sont acheminés d'une grande structure à une autre structure de taille importante. De plus, l'exigence de fiabilité horaire d'un transport courte distance est modérée pour de longs trajets. Ce facteur de fiabilité horaire est déterminant de l'utilisation d'un transport routier, il faut donc réussir à conserver un service de la même qualité en utilisant d'autres modes de transport, tout en restant compétitif.

Pour cela, les entreprises vont limiter les opérations de manutention et de transbordement de la marchandise au profit de chargement des camions complets sur les wagons ou les barges. Evidemment, cela nécessite que les camions soient adaptés aux critères de tailles des véhicules sur lesquels ils sont chargés.

Il apparaît ainsi que le transport fluvial a un fort potentiel de croissance si les professionnels l'intègrent dans leur chaîne logistique multimodale, et lorsqu'ils l'envisagent comme pré ou post acheminement à un transport maritime. Pour que ce type de schéma fonctionne, il faut prendre en compte certaines données afin de rester compétitif sur les différents marchés. Le transport fluvial dispose ainsi d'atouts qui lui sont propres et pour lesquels il a des chances de pouvoir concurrencer les autres modes de transport.

Chapitre 2 - le transport fluvial dans la chaîne multimodale : alliance de durabilité et compétitivité

Il est nécessaire pour les entreprises de prendre en compte dans leurs chaînes logistiques une offre de services fondés sur l'écologie et la réduction des coûts. La situation économique actuelle prend en compte les besoins et désirs des consommateurs, mais certains facteurs, le changement climatique, la diminution des ressources naturelles et l'augmentation des encombrements du trafic, en particulier routier, sont de véritables menaces pour la croissance économique à long terme.

Afin d'obtenir une économie stable et axée sur la durabilité, il faut innover en terme de solutions logistiques.

Section 1 : Un transport aux multiples atouts

De plus en plus d'entreprises font le choix de développer et d'intégrer le mode fluvial à leur chaîne logistique, et elles nous expliquent les raisons d'une telle approche.

D'après Mathieu Guibe, de la société Arcelor Mittal spécialisée dans la sidérurgie, le transport fluvial est avant tout un gage d'efficacité et de fiabilité car « *les péniches arrivent toujours à l'heure* ». Cette efficacité se traduit aussi par la rapidité de ce type de transport. D'autre part, M. Guibe indique une « *flexibilité pour les chargeurs* » qui se traduit par la rapidité dans l'affrètement des péniches et « *sur des quantités qui ont un sens économique* ». Bien sûr, un des points qui fait du transport fluvial un mode particulièrement attrayant est celui du respect de l'environnement et de l'absence de nuisance, puisque « *les entreprises sont financièrement sollicitées de tous les côtés à ce propos* ».

Patrick Salomé, de la société Cohesis, spécialisée dans le commerce de produits agricoles, observe dans le fluvial une possibilité de « *stockage et des outils pratiques d'acheminement* ». L'objectif serait pour cette entreprise de disposer d'un stockage à proximité du canal de Saint-Quentin-Noyon ainsi que d'outils permettant « *des transbordements, des mises en conteneurs, des plates-formes équipées de quais, de conteneurs où l'on transvider des produits* ».

Cet aspect est assez novateur et intéressant. Les bateaux servant à la navigation fluviale sont parfois dotés d'une capacité de stockage importante (le plus petit bateau peut transporter l'équivalent de 10 à 12 camions) et les professionnels profitent de cette qualité pour entreposer la marchandise sur le bateau, créant ainsi ce qui est appelé dans le langage professionnel un véritable « stock flottant ». L'intérêt est principalement économique puisque l'on évite le stockage au sol qui est très coûteux pour les entreprises.

On observe dans ces témoignages des centres d'intérêts divers et une approche du transport fluvial complètement différente. Il en ressort tout de même des avantages récurrents : la fluidité, la rapidité, le respect de l'environnement, une solution alternative au transport routier.

Actuellement, les coûts de manutention de chargement/ déchargement au portique des unités fluviales sur les ports maritimes sont en partie à la charge des opérateurs fluviaux. Il faudrait que ces coûts soient intégrés dans les *terminal handling charges*, c'est-à-dire dans les frais de manutention portuaire, comme cela peut être le cas dans les ports du Nord. Ainsi, les opérateurs fluviaux français pourraient réduire leurs coûts et donc établir des tarifs de vente plus compétitifs vis-à-vis des autres modes de transport.

Selon Thomas Lefrere, du service Opérations Fleuve Seine de la société River Shuttle Containers, il faudrait assouplir les conditions d'escale des unités fluviales sur les ports maritimes. Les automoteurs et les barges « *sont toujours*

parfois considérés comme des navires maritimes or il faut par exemple un minimum de mouvements à effectuer pour que les manutentionnaires mettent à disposition un shift », c'est-à-dire un portique et un docker.

Il existerait une solution pour éviter le déchargement de la marchandise : le transport fluvio-maritime. Ce type particulier de transport permet la continuité du déplacement de la marchandise par l'utilisation d'un bateau/navire particulier conçu pour la navigation maritime mais correspondant aussi aux critères de navigation fluviale. Cette technique est de plus en plus utilisée, en atteste les statistiques qui ont montré une croissance de 25.6% dans ce secteur entre 2000 et 2010, et de 19.3% entre 2009 et 2010³⁹. Toutefois, la démarche reste discrète puisque sur les 8417.5 t-km recensés en 2010 pour le transport fluvial et le transport fluvio-maritime, seuls 358.6 t-km ont été effectués par ce biais, soit environ 4.3 %⁴⁰. Il est généralement mis en place pour des marchandises dotées d'un poids conséquent et volumineuses ne permettant pas leur transfert d'un transport à un autre.

Le transport fluvial dispose de nombreux avantages mais il apparaît nettement tout au long de ce mémoire que l'un des avantages les plus mis en avant, que ce soit par la politique européenne ou les entreprises, est l'aspect écologique du transport fluvial.

Section 2 - Un transport ancré dans la logique de développement durable

Les termes « durabilité » et « développement durable » sont très à la mode depuis quelques années car aujourd'hui, être « durable », c'est être compétitif sur le marché et c'est un gage de reconnaissance et de maintien de

³⁹ Statistiques sur vnf.fr, données en t-km

⁴⁰ VNF, direction du développement, « transports de marchandises, activité 2010 »

l'entreprise. De nombreuses entreprises ont compris cela et un nombre croissant d'entre elles considèrent qu'il est plus efficace de transporter des marchandises par l'intermédiaire de nouvelles technologies et de nouveaux processus intégrant cette idée de respect de l'environnement et puisent de moins en moins dans les ressources rares. Durabilité et compétitivité deviennent inséparables. L'approche consisterait à développer de nouveaux systèmes logistiques efficaces qui permettraient de charger et décharger la marchandise facilement et de la transporter par l'intermédiaire de différents modes de transport.

Les voies navigables intérieures peuvent offrir une véritable réponse aux embouteillages et à l'engorgement des routes par le transport routier. Au-delà de ce point, les camions ne peuvent transporter qu'une charge limitée de marchandises, et ce manque de capacité peut être solutionné par l'utilisation de convois fluviaux.

Les Pays-Bas ont sur ce point développé un concept intéressant dénommé le *barge truck* dont l'objectif est de faire circuler la marchandise sur les voies navigables intérieures sur les derniers kilomètres du parcours. Le principe est le suivant : un convoi de petites barges est poussé sur la voie principale, sachant que chaque petite barge peut se déplacer individuellement, et lorsqu'une petite artère se présente permettant l'accès à un hinterland, la petite barge se détache du convoi principal et continue son propre chemin. Par ce biais, les émissions de CO₂ sont proches de zéro et la livraison de certains types de marchandises, comme par exemple le sable ou le gravier, peut s'effectuer au cœur des villes, sans problème de trafic. On peut aussi penser à ce moyen de transport pour sortir de la ville, en particulier concernant les déchets.

D'autres innovations sont en cours d'élaboration, et il est intéressant d'évoquer celle de notre voisin néerlandais, une fois de plus, qui a mis au point un bateau particulier puisqu'intégralement électrique. Cet *electric ship* a été mis au point dans la ville d'Utrecht, située au sud d'Amsterdam, et est commissionné pour livrer de la bière en ville. Ce bateau fonctionnerait uniquement de façon électrique et disposerait de grues à bord afin de charger et décharger la marchandise sur les quais. Ce moyen de transport permettrait de réduire les émissions de CO₂ de 16.5 tonnes par an.

Les entreprises cherchent à faire du transport « vert » afin d'être respectueux de l'environnement. Aussi légitime que soit cette approche, il apparaît que certaines entreprises utilisent cet argument comme une accroche commerciale sans réellement mettre en place de véritable réduction d'émissions de gaz à effet de serre.

Le transport fluvial est loin devant les autres modes de transport concernant le respect de l'environnement et entre dans ce sens dans les objectifs fixés par le Grenelle de l'environnement. Il est important d'être dans une perspective de développement durable mais ce critère ne sera pas suffisant pour attirer les entreprises.

Afin de connecter notre réseau à celui de l'Europe du Nord, il faut mettre en avant les différents atouts du transport fluvial et tenter de créer des solutions globales. Il a ainsi été pensé de mettre en place des systèmes d'information permettant une connexion entre les différents Etats au niveau du transport fluvial de marchandises et facilitant ainsi leur intégration dans la chaîne logistique.

Section 3 - le développement du transport fluvial par le biais de nouveaux systèmes d'information

La directive 2005/44/CE du Parlement Européen et du Conseil du 7 septembre 2005 a permis d'intégrer des systèmes d'information intelligents permettant aux professionnels et aux particuliers d'être soumis aux mêmes règles. Cette directive est relative « *à des services d'information fluviale harmonisés sur les voies navigables communautaires* ». Ces systèmes d'information fluviale, autrement appelés *River Information System*, usent des nouvelles techniques de communication afin de permettre une navigation européenne plus performante. Certains Etats membres disposaient déjà de systèmes d'information mais applicables au niveau national. Le Parlement européen et le Conseil ont donc voulu doter les voies navigables de l'Union européenne de services d'informations fluviale « *harmonisés, interopérables et ouverts d'aide à la navigation et d'information sur le réseau de voies navigables de la Communauté [...]* »⁴¹.

L'objectif est de permettre des services plus efficaces et plus fiables, et ce par une communication en temps réel avec les ports et les autorités fluviales, par le biais de procédures administratives nationalisées et électroniques, par un suivi des déplacements de la marchandise pour permettre plus de sécurité. Le fait de pouvoir savoir où se trouve la marchandise à l'instant t se révèle encore plus important dans le cas du déplacement de marchandises dangereuses.

Il est important de noter que ces RIS ne sont utilisables que sur les voies d'une certaine taille, c'est-à-dire sur les voies de taille égale ou supérieure à la classe IV, et assurant la connexion entre deux Etats membres.

⁴¹ Préambule de la directive 2005/44/CE du 7 septembre 2005

Le transport par l'intermédiaire de voies navigables intérieures dispose de nombreux avantages et de nouvelles solutions sont élaborées afin de le rendre attractif. Il n'en reste pas moins que l'un des meilleurs moyens pour le transport de se développer, est d'assurer sa liaison avec les grands ports maritimes et d'ainsi d'assurer une desserte efficace de leurs hinterlands.

TITRE 2 : La voie d'eau, un lien entre les grands ports maritimes et leurs hinterlands

« C'est en allant vers la mer que le fleuve reste fidèle à sa source » Jean Jaurès

Chapitre 1 : le rôle non négligeable des ports maritimes européens dans le développement du transport fluvial

Il est nécessaire pour les ports maritimes ayant une possible connexion avec les voies navigables intérieures de développer leur accès. Il ne faut plus regarder ce qui a été fait ou aurait pu être fait, mais faire et être dans la perspective de ce que pourrait apporter l'intégration du transport fluvial dans la chaîne multimodale.

Les ports français ont eu tendance à rester sur leurs acquis, là où les ports de l'Europe du Nord se sont imposés. Afin d'illustrer ces propos, nous prendrons particulièrement comme exemple le Port de Rotterdam, aux Pays-Bas, qui a su développer la connexion avec son hinterland et rendre le transport fluvial indispensable pour l'acheminement de certaines marchandises.

Section 1 : l'exemple performant du port de Rotterdam

Les principaux ports européens de transbordement sont les ports de Rotterdam, Hambourg, Anvers, et le Havre. Leur situation peut être mise en parallèle avec celle des ports d'Asie de Hong Kong et Singapour. Ainsi, sur les 52 000 kilomètres de voies d'eau existantes en Europe, incluant les canaux, les rivières et les fleuves, près de 20 000 kilomètres sont régulièrement fréquentées et se situent aux Pays-Bas, en France, en Allemagne, en Belgique et en Autriche. Ces ports, du fait de leur place stratégique dans le cadre du transport de marchandises, constituent de véritables sources de création d'emploi, de développement du tourisme et d'attractivité pour les entreprises.

Les Néerlandais ont une place privilégiée pour le développement du transport par voies navigable intérieure du fait de leurs liaisons intéressantes avec l'hinterland. C'est la raison pour laquelle de nombreuses entreprises décident de s'installer à proximité de ces zones propices au commerce international par voie d'eau.

L'hinterland est une zone d'influence et d'attraction économique du port. A titre d'exemple, concernant le trafic de conteneurs, l'hinterland d'un port tel que Rotterdam a un impact économique sur une grande partie de l'Europe, alors que des ports plus petits auront un impact plus relatif, réduit au cadre régional.

Les hinterlands qui sont des zones géographiques sous influence économique d'un port maritime ne sont pas figés mais évoluent au gré de différents paramètres, notamment des moyens de transport terrestres avec lesquels ils sont connectés.

Quels sont les éléments qui rendent le port de Rotterdam si attractif ?

Evidemment, il apparaît très clairement que sa situation géographique est l'un de ses points forts puisque le port de Rotterdam se trouve ainsi à l'embouchure de deux grands fleuves européens que sont le Rhin et la Meuse qui lui offrent de nombreuses possibilités d'expédition. Le volume de marchandises annuel du Rhin est estimé à 300 millions de tonnes.

Le port de Rotterdam est le plus grand port de transbordement en Europe, ce qui se traduit par une immense capacité dans l'accueil des navires de tout type et provenant de destinations multiples, et permettant ainsi le transport de marchandises vers l'hinterland par le Rhin et les voies navigables le rejoignant, sans perturbation de trafic et vers toute l'Europe. Il est ainsi en connexion avec plus de 1000 ports dans le monde entier, les terminaux sont placés directement sur la Mer du Nord. Avec une profondeur de 75 pieds, même les navires les plus profonds peuvent entrer dans le port.

Pas moins de 50% des marchandises qui entrent dans le port de Rotterdam sont ensuite acheminées par barges à destination des Pays-Bas, de l'Allemagne, de la France, de la Belgique ou encore de l'Autriche. Le choix de ce mode de transport est clair, il est rentable, respectueux de l'environnement et permet des livraisons à temps.

Le port de Rotterdam n'a pas fini de faire parler de lui puisqu'il envisage de s'étendre afin de doubler son volume. Etant donné la quantité importante de marchandises transitant par ce port, l'espace commençait à manquer et le port apparaissait de plus en plus saturé. Cette nouvelle extension, dénommée « *Maasvlakte 2* » sera construite sur la mer et permettra de créer 2000 hectares d'espace supplémentaire. Cette construction devrait quasiment doubler le nombre de conteneurs transitant par le port, ce dernier pourrait ainsi recevoir jusqu'à 36 millions de conteneurs. Cela signifie donc que le

transport fluvial sera d'autant plus utilisé pour l'acheminement de la marchandise vers les hinterlands.

D'après ces diverses caractéristiques, on comprend bien pourquoi le Port de Rotterdam représente le plus important port d'Europe et intègre de manière intelligente le transport fluvial dans l'évacuation des conteneurs. Il dispose de résultats tels que les autres ports d'Europe souhaitent le concurrencer, ce qui est notamment le cas du port de Marseille-Fos, mais ce dernier dispose-t-il des moyens nécessaires pour le faire ?

Section 2 : Le port de Marseille-Fos en recherche de nouveautés

Le port de Marseille-Fos est le premier port français et méditerranéen confondus avec 88 millions de tonnes par an. On le connaît sous cet angle mais pas seulement. En effet, ce port est régulièrement le théâtre de grèves conséquentes, perturbant le trafic maritime, en provenance ou à destination du bassin méditerranéen.

Pour autant, et afin d'améliorer sa réputation, il dispose de nombreuses qualités et envisage depuis quelques années de se développer afin de concurrencer les ports de l'Europe du Nord.

Son objectif est de renforcer ses infrastructures et d'améliorer la liaison avec son hinterland. Cela passe inévitablement par une restructuration au niveau du transport fluvial.

Ainsi, le port de Marseille-Fos s'est uni avec d'autres ports de la région par la création en 2009 de Medlink Ports. Aujourd'hui, ce réseau est constitué de dix ports⁴², plateformes multimodales, situés sur l'axe Rhône Saône, avec l'adhésion récente du port de Sète. L'entrée de ce dernier port dans le

⁴² Pagny, Chalon, Mâcon, Villefranche-sur-Saône, Lyon, Vienne-sud/Salaise-Sablons, Valence, Avignon-Le Pontet, Arles, Sète

partenariat est un atout pour la promotion du transport fluvial, l'idée étant toujours d'être en lien avec l'hinterland et permettre l'acheminement des conteneurs notamment à travers les régions Rhône Alpes, Languedoc Roussillon ou encore Bourgogne. Selon Philippe Guillaumet, de la mission Prospective et Evaluation du Grand Port Maritime de Marseille-Fos, « *pour une entreprise lyonnaise, passer par Marseille, plutôt que par Anvers, c'est économiser 450 kilomètres de transport, et la possibilité de choisir le mode fluvial, au coût environnemental et financier moindre* ».

Sur les 10 ports, 2 ports, Marseille et Sète sont des ports maritimes. Ces deux ports permettent une connexion au réseau fluvial à grand gabarit de l'axe Rhône-Saône et donc une approche vers l'hinterland européen. C'est la raison pour laquelle la liaison Saône-Moselle apparaît nécessaire pour que le port de Marseille-Fos puisse concurrencer les ports de l'Europe du Nord.

La principale activité du port de Marseille-Fos est le transport de vrac liquides⁴³ qui constitue environ 70% de son activité. Mais le port cherche à se divertir et à développer notamment ses capacités à permettre le trafic de conteneurs. Il a donc été mis en place cette année deux nouveaux terminaux à conteneurs baptisés FOS 2XL capables d'accueillir les porte conteneurs les plus imposants. A l'horizon 2018 est prévue l'installation d'un autre terminal, FOS 4 XL, lui aussi dédié aux conteneurs mais aussi un terminal méthanier.

Le port de Marseille-Fos essaie donc de se développer à la mesure de ce dont il est capable. Nous allons maintenant aborder l'axe Seine, véritable pion dans le transport fluvial de marchandises.

⁴³ Hydrocarbures, produits chimiques

Section 3 : L'axe Seine : Paris, Rouen, Le Havre comme premier complexe portuaire français

« Paris, Rouen, Le Havre, une seule ville dont la Seine est la grande rue »⁴⁴

L'axe Seine est composé de deux ports maritimes et d'un port fluvial. Les deux ports maritimes, Le Havre et Rouen, font partie des plus grands ports européens, respectivement pour le transport de conteneurs et le transport de céréales.

Le port de Paris, quant à lui, dispose d'une place déterminante puisqu'en plus d'être le premier port fluvial de France, il se classe depuis 2011 au premier rang également lorsque l'on considère le fret fluvial en tonnage manutentionné, et détrône ainsi le port de Duisbourg en Allemagne.

Ces trois ports se sont alliés afin de devenir plus compétitifs sur le marché et d'unir ainsi leurs capacités pour créer un complexe portuaire offrant une offre de transport et de logistique couvrant un rayon de 200 kilomètres. L'axe Seine, de part cette place de choix, est le premier complexe pétrochimique européen. Ce rang s'explique notamment par la situation géographique des deux ports maritimes, permettant un accès aux flux maritimes du marché européen.

Cet axe est constitué de 18 terminaux à conteneurs maritimes et fluviaux, avec une capacité de manutention de 7 millions d'EVP. Cette situation et cet accès à de nombreux types de navires et bateaux représente un système multimodal organisé offrant ainsi une solution logistique optimale. Le transport combiné fluvial est régulièrement effectué entre ces trois ports et la fiabilité est assurée puisque le trafic sur la Seine est autorisé 360 jours par an, 24 heures sur 24.

⁴⁴ Napoléon Bonaparte, 7 novembre 1802

Un quart des marchandises en provenance du Havre sont acheminées par voie fluviale. Pour améliorer ce résultat, il est prévu l'installation d'une plateforme multimodale à l'ouest de la capitale à la confluence de la Seine et de l'Oise et connecté au canal Seine Nord. Cela permettra d'augmenter la compétitivité des ports de Paris et du Havre par la prise de parts de marché du port d'Anvers.

Les ports maritimes européens ont permis aux entreprises fluviales de se développer. Le contraire est aussi valable, les ports maritimes, notamment les plus importants comme Rotterdam, ne seraient pas ce qu'ils sont s'ils ne disposaient pas d'une bonne desserte terrestre, et d'une bonne connexion avec leur hinterland.

C'est la raison pour laquelle de nombreuses compagnies maritimes ont émis le besoin d'étendre leur activité au transport fluvial, et en particulier au transport fluvial de conteneurs.

Chapitre 2 : L'extension du champ d'activité de certaines compagnies maritimes vers la voie d'eau

Les entreprises maritimes ont vu apparaître le conteneur dans les années 70 et cette apparition a complètement bouleversé le monde maritime, aussi bien au niveau des trafics que des aménagements.

Section 1 : Un élargissement du champ d'intervention des compagnies maritimes par l'explosion de la conteneurisation

Il est apparu nécessaire pour certaines compagnies maritimes d'élargir leur domaine d'action afin de s'adapter aux évolutions logistiques et technologiques. Parmi elles, l'apparition du conteneur a été un phénomène révolutionnaire du monde maritime et du transport en général. Le transport

de conteneurs par voie fluviale étant possible, les compagnies maritimes se sont donc intéressées à ce marché et ont développé des filiales spécialisées.

Ce n'est plus une nouvelle inédite, la conteneurisation a révolutionné le monde contemporain des transports. Apparu dans les années 1970, le transport de conteneurs couplé à l'apparition du transport combiné fluvial, a permis l'acheminement des marchandises jusqu'au cœur des plus grandes métropoles. Le conteneur est le secteur du fluvial qui progresse en France, et d'après les statistiques pour le trafic 2010, il serait en augmentation de près de 10% en EVP, 7.2% en Mt-km et constitue environ 10% de l'activité globale de la navigation. Le trafic fluvial a été multiplié par 2.5 en 10 ans et a dépassé les 490 000 EVP en 2010.

Pour exemple, Duisbourg en Allemagne, premier port fluvial européen, point stratégique sur la Ruhr, a enregistré une croissance de 25% entre 2009 et 2010 grâce notamment au transit des conteneurs, et 300% entre 1998 et 2008, entraînant ainsi une saturation au niveau des infrastructures. Le port est donc en train d'investir pour installer de nouvelles plateformes logistiques en connexion avec les terminaux.

Le transport combiné fluvial de conteneurs permet le lien avec les ports maritimes et permet l'acheminement des marchandises de ou vers ces ports. Mais cette connexion n'est pas systématique au niveau national. Cette dynamique du transport fluvial de conteneurs s'observe particulièrement sur les bassins du Rhin et du Rhône. En effet, le conteneur est apparu sur les voies navigables intérieures grâce à la mise en place en 1994 de Logiseine et de RSC, permettant ainsi de desservir les ports du Havre et de Marseille-Fos. Ces deux ports peuvent accueillir des porte conteneurs de taille très importante, il n'en reste pas moins que leur connexion avec les voies fluviales n'est pas encore assez développée, empêchant une évacuation

rapide des conteneurs. Des progrès sont à effectuer en ce sens, et pour cela, les ports maritimes de l'Europe du Nord ont su se faire un nom.

La croissance du conteneur fluvial n'est pas sans lien avec celle des trafics maritimes. Les terminaux maritimes devenant petit à petit engorgés par les conteneurs, il a fallu penser à d'autres solutions pour pouvoir les évacuer. Certaines compagnies maritimes ont donc mis en place des filiales consacrées au transport fluvial de conteneurs.

Section 2 : la création de filiales fluviales par les entreprises maritimes

Dès le début des années 2000, des filiales spécialisées dans le transport fluvial de conteneur ont vu le jour. Malgré une activité commune, ces entreprises appréhendent ce type de transport différemment d'un point de vue juridique.

L'une des premières entreprises à avoir vu le jour dans ce domaine est la filiale issue du célèbre groupe maritime CMA-CGM.

I- La filiale de la CMA-CGM : RSC

Cette dernière, troisième groupe mondial de transport maritime par conteneurs, a développé en 2001 une filière fluviale intitulée RSC, River Shuttle Containers, qui s'exécute aussi bien sur l'axe Rhône-Saône que sur l'axe Seine. RSC effectue un service régulier avec un départ trois fois par semaine sur chacun des deux axes. RSC a développé de son côté une coopération avec Rail Link Europe, spécialisé dans l'intermodal route-fermer afin de permettre au mieux le porte à porte, autrement appelé *door-to-door*.

RSC a le statut de commissionnaire de transport, c'est-à-dire qu'elle s'occupe de l'organisation du transport de conteneurs et ne dispose pas en l'espèce de ses propres bateaux. Ce statut est valable pour l'ensemble des lignes

exploitées par l'entreprise, donc aussi bien pour les voyages sur l'axe Rhône-Saône que sur l'axe Seine.

RSC « affrète » par le biais d'un contrat « *d'affrètement* », au voyage, ou à long terme, des transporteurs fluviaux indépendants qui possèdent leur propre barge ou automoteur. Par la suite est émis un « *manifeste* » reprenant la liste de l'ensemble des conteneurs chargés pour un voyage, ainsi que le type de marchandises. Les contrats « d'affrètement » sont similaires aux contrats types routiers concernant les conditions et les responsabilités.

L'émission des documents de transport est effectuée par le transporteur fluvial. Ce document de transport est généralement une lettre de voiture fluviale⁴⁵.

Cette filiale fluviale a mis en place de mécanisme d'affrètement pour diverses raisons. Tout d'abord, cela leur permet d'obtenir « *plus de souplesse, en s'adaptant au marché et aux volumes* », d'autre part, le contrat d'affrètement permet de limiter « *les frais et responsabilités relatifs à l'entretien d'une barge ou d'un automoteur* », même s'ils y participent⁴⁶.

II- La filiale de MARFRET : Fluviofeeder

MARFRET a créé en 2005 une filiale fluviale dénommée FLUVIOFEEDER, spécialisée dans le transport fluvial de conteneurs. Cette filiale étend son activité aussi bien sur l'axe Seine que sur l'axe Nord.

En effet, sur l'axe Seine, trois services différents hebdomadaires sont effectués mais le hub reste le même, à savoir le port de Rouen. Sur l'axe Nord, deux rotations hebdomadaires sont mises en place vers les ports de Dunkerque, Lille, Anvers, Zeebrugge et Dourges.

⁴⁵ Cf Annexe 7

⁴⁶ Informations recueillies suite à un entretien avec Lucile Odinot du service juridique RSC

Grâce à l'activité de cette filiale, Marfret a obtenu le prix de l'innovation 2012 par l'intermédiaire de son partenariat avec STEF comme nous l'avons vu précédemment.

Ce qui est intéressant dans l'activité de cette filiale est la construction juridique élaborée autour de chaque voyage. En effet, il n'est jamais mis en place de contrat type fluvial pour l'acheminement des conteneurs par voie navigable intérieure. Le document de transport est la lettre de voiture multimodale.

Ce document a été construit par l'entreprise sur la base d'un contrat de transport maritime mais intégrant des notions juridiques terrestres. Les dispositions faisant référence au transport terrestre sont relatives notamment au temps d'attente ou encore au mécanisme du dépotage. Quelle est la raison de l'utilisation d'un tel document ? Pourquoi ne pas utiliser le contrat type fluvial ? La raison est la suivante : il n'existe pas de document officiel reprenant aussi bien des dispositions fluviales et des dispositions terrestres, ce qui ne permet pas d'assurer le transport de bout en bout. Les contrats types fluviaux n'intègrent pas l'aspect du dernier kilomètre effectué généralement par route.

Autre que la lettre de voiture multimodale, il est possible que l'encadrement juridique se fasse par l'intermédiaire du *bill of lading*, dans l'hypothèse où un transport maritime est prévu, mais cela dépendra aussi des liner terms prévus au connaissance maritime⁴⁷.

On en revient ici à la distinction entre transport multimodal et transports successifs, les entreprises cherchent à ce que le transport soit protégé de bout en bout, et donc soumis à un contrat unique, et non à une succession de contrats propres à chaque mode de transport.

⁴⁷ Informations obtenues suite à l'entretien avec M. Rose, responsable activité fluviale chez Marfret

III- MSC

Autre approche, celle de Nathalie Cosquer, de l'entreprise MSC, armateur italo-suisse, qui considère le transport fluvial comme un élément permettant de « *fluidifier les mouvements des conteneurs* ». Les ports doivent permettre la multimodalité par leur accès direct pour le fluvial. Il faut créer une « *synergie avec le port du Havre, avec le port de Dunkerque et celui du Rouen* » afin de trouver des solutions pour fluidifier le trafic de conteneurs. A cela, N. Cosquer ajoute que « *le canal Seine Nord Europe est peut être une opportunité de faire avancer les choses sur l'axe Seine* ». La compagnie italienne effectue d'ailleurs depuis 2005 deux lignes hebdomadaires entre Genevilliers et le Havre.

Maersk Line a aussi développé un service régulier de transport fluvial sur la Seine en 2006.

Avec la construction du canal Seine Nord Europe, et notamment pour les entreprises fluviales effectuant des transports sur l'axe Seine, les impacts vont être importants puisqu'il y aura une véritable mise en concurrence des opérateurs fluviaux français avec leurs homologues des pays du Nord, Belgique ou encore Pays-Bas, sur cet axe.

Il sera primordial pour ces sociétés de suivre le marché et donc d'assurer un service fluvial sur ce canal, l'axe Rotterdam Anvers Paris entraînant une possible réorientation des volumes conteneurisés.

CONCLUSION

Aujourd'hui, le transport fluvial reste peu utilisé lorsque l'on considère les différentes statistiques.

Malgré tout, il est clair que grâce à la politique environnementale et la mise en avant du transport par voies navigables intérieures, on peut envisager une augmentation de son utilisation dans les années à venir, avec pour principal objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre, tout en conservant une productivité et une compétitivité sur le marché du transport.

Au-delà de la politique européenne menée en faveur du transport fluvial et pour ouvrir le réseau français à celui des pays de l'Europe du Nord, les entreprises doivent considérer les atouts de ce mode d'acheminement de la marchandise. Le transport fluvial est respectueux de l'environnement, il est peu coûteux, permet d'acheminer la marchandise jusqu'à l'intérieur des plus grandes agglomérations desservies par des fleuves ou canaux, et ainsi une livraison *door-to-door* pour les entreprises situées sur les plateformes multimodales.

Il faut donner de la crédibilité à ce mode de transport, et le canal Seine-Nord-Europe permettrait une augmentation des trafics de marchandises par ce biais. L'abandon de ce projet entraînerait une désillusion pour les régions concernées qui comptent sur les retombées économiques que pourrait apporter son aboutissement. Créations d'emplois, développement des régions, attractivité de celles-ci, nombreux sont les aspects positifs au niveau régional et national, mais aussi au niveau international. La liaison Seine-Escaut est la connexion nécessaire pour que la France intègre son réseau fluvial à celui de nos voisins européens et envisage ainsi d'autres

perspectives dans le transport de marchandises. Il est indispensable de mettre en place des solutions de report modal.

Il faut que la France soit dans une perspective d'avancée vers le futur, vers ce que pourrait devenir le transport fluvial en France si nous arrivons à l'intégrer dans la chaîne logistique multimodale par l'intermédiaire de nouveaux systèmes, tout en restant compétitif.

L'envie est présente, les moyens parfois restreints. Nous ne pourrions avoir une vision globale de l'intégration de la voie d'eau et de son développement vers l'Europe que d'ici une dizaine, voire une vingtaine d'années. D'ici là, il faut continuer à apporter de nouvelles idées pour éviter la saturation des axes routiers, mais aussi de certains ports maritimes.

A l'heure de la conclusion de ce mémoire, le canal Seine Nord Europe a été déclaré comme « *suspendu* » par Bouygues Construction, l'un des deux candidats pour le contrat de partenariat... Son PDG, M. Gabriel annonce que « *le projet n'est pas finançable dans le contexte actuel [...] et nécessiterait une participation trop importante de l'Etat* »⁴⁸. Suspendu ne signifie pas abandonné. Affaire à suivre...

⁴⁸ « la canal Seine Nord Europe tombe à l'eau » par Laurence Francqueville, lemoniteur.fr, 29 août 2012

BIBLIOGRAPHIE

I- Manuels et Traités

Droit des Transports, Précis Dalloz, 1ère édition

Transport et Logistique Fluviaux, Marie-Madeleine Damien

Lamy Transport, Tome 2, 2012

Bulletin des Transports et de la Logistique

Journal de la Marine marchande

II- Thèses et Mémoires

Le cadre juridique du transport fluvial de marchandises en Europe: une indispensable uniformisation, Santa Pieri, 2002

Le transport fluvial peut-il être une réponse aux grands enjeux économiques et environnementaux du transport de marchandises en France ?, Alexis Croatto, 2008

III- Articles

Le transport multimodal en exemples, Erick Demangeon, Les Echos

Le report modal, une idée simple mais difficile à mettre en œuvre, Philippe Collet, Actu-environnement.com

Canal Seine Nord Europe, les entreprises manquent encore à l'appel, Géry Bertrande, lejournaldesentreprises.com

Les Voies Navigables de France adoptent le projet de relance du trafic fluvial, la Voix éco

Construire l'offre de service de la liaison Seine Nord Europe, Clotilde Martin,
Journal de la Marine Marchande

L'Ile de France sera la grande bénéficiaire du canal Seine Nord Europe, M.
Kindermans, lagazettesdescommunes.com

Seine à grand gabarit, le débat public lancé, lest-éclair.fr

Canal Seine Nord, critique sur le montage financier, nautisme.lefigaro.fr

Le Canal Seine-Nord tombe à l'eau, Laurence Francqueville, lemoniteur.fr

IV- Rapports publics

« Qu'en est-il de la voie d'eau pour le fret demain en France et en Europe ? »
Rapport d'information n° 366 (2001-2002) de M. Francis GRIGNON ;2002.

« La France en Europe : Quelle ambition pour la politique des transports ? »
DATAR PARTHENAY, Dominique VERMEULEN, Michel et al ; Collection «
Rapports et études prospectives » ; 2003

Livre Blanc « la politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure
des choix » Com (2001) 370 final

Livre Blanc « feuille de route pour un espace européen unique des transports
– Vers un système de transport compétitif et économe en ressources »

SEC (2011) 359 final

SEC (2011) 358 final

SEC (2011) 391 final

“Voies Navigables 2013, relance pour la voie d'eau”, VNF

Directive 2005/44/CE du Parlement européen et du conseil du 7 septembre 2005 relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires

V- Sites Internet

Actu Environnement, www.actu-environnement.com

Assemblée nationale, www.assemblee-nationale.fr

Canal Seine Nord Europe, www.seine-nord-europe.com

CMA CGM, www.cma-cgm.com

Fluviófeeder, www.fluviófeeder.fr

Site de l'Union Européenne, EUROPA, www.europa.eu

INE (Inland Navigation Europe), www.inlandnavigation.org

La gazette des communes, www.lagazettedescommunes.com

Lamy, www.lamyline.com

La Voix du Nord, www.lavoixdunord.fr

Légifrance, www.legifrance.fr

Le journal des entreprises, www.lejournaldesentreprises.com

Les Echos, www.lesechos.fr

Mer et Marine, www.meretmarine.com

MSC, www.mscev.ch

Ministère des transports et du développement durable,
www.developpement-durable.gouv.fr

Nouvel Observateur, www.nouvelobs.com

Port de Marseille-Fos, www.marseille-port.fr

Ports de Paris, www.paris-ports.fr

Port de Rotterdam, www.portofrotterdam.com

Sénat, www.sénat.fr

RSC, www.rsc.fr

Voies Navigables de France, www.vnf.fr

WK Transport Logistique, www.wk-transport-logistique.fr

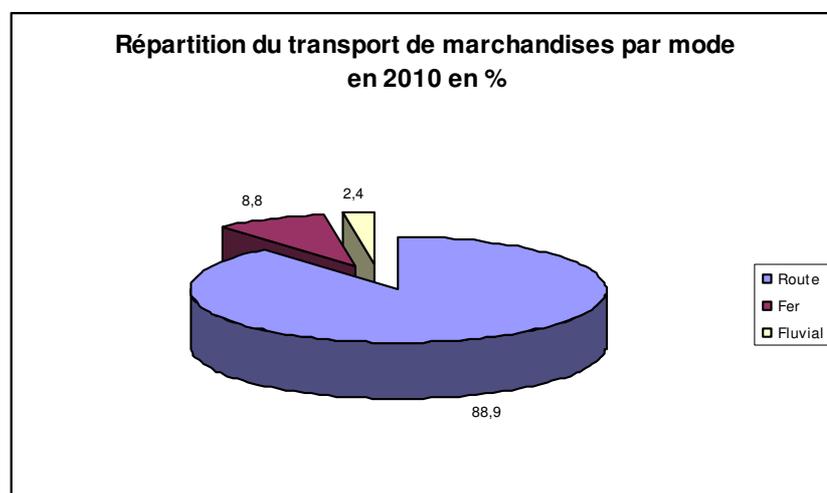
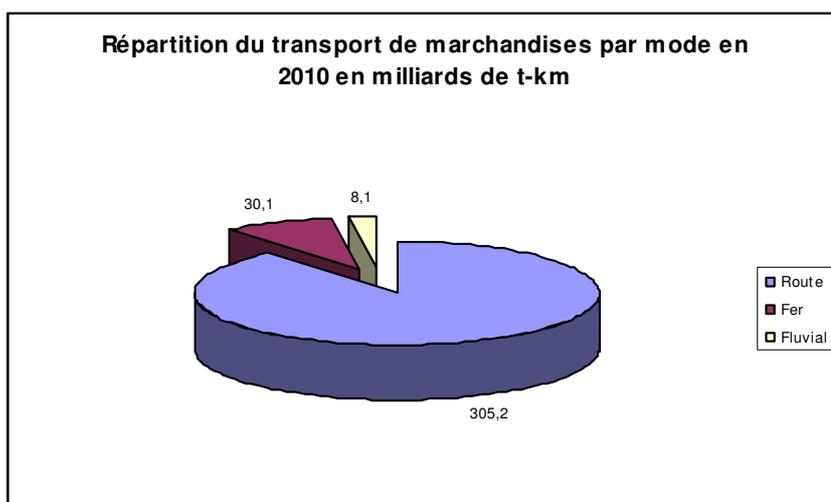
ANNEXE 1

REPARTITION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MODE EN

2010 (hors oléoducs)

Transport	2008	2009	2010
Route	334,4	291,6	305,2
Fer	40,4	32,1	30,1
Fluvial	7,5	7,4	8,1
Total	382,3	331,1	343,4

En milliards de t-km



ANNEXE 2
REPARTITION DES TYPES DE BATEAUX EN FONCTION DU
GABARIT

Classe	Automoteurs	Convois poussés
I	250 à 400 t	
II	400 à 650 t	
III	650 à 1 000 t	
IV	1 000 à 1 500 t	
Va	1 500 à 3 000 t	1 600 à 3 000 t
Vb		3 200 à 6 000 t
VIa		3 200 à 6 000 t (mais largeur à 22,80 m contre 11,40 m pour le gabarit Vb)
VIb		6 400 à 12 000 t
VIc		9 600 à 18 000 t
VII		14 500 à 27 000 t

Source : sénat.fr

ANNEXE 3

LA FLOTTE FLUVIALE FRANCAISE

Types de bateaux	Capacité de cale	Longueur	Largeur	Enfoncement	Voies navigables accessibles
Péniche dite de 38,50 m 	250 à 350 t	38,50 m	5,05 m	1,80 à 2,20 m	Canaux Freycinet et toutes voies navigables d'un gabarit supérieur
					 x 10 à 14
Automoteur et petit convoi type canal du Nord 	750 t	90 m	5,705 m	2,50 à 3 m	Moselle canalisée, Dunkerque, Escaut, Rhin, Seine, Rhône...
					 x 30
Automoteur type Rhein-Herne-Kanal (RHK)  	1.350 t	80 m	9,50 m	2,50 à 3 m	Moselle canalisée, Rhin, Rhône
					 x 54
Automoteur rhénan 	1.000 à 4.000 t	135 m	11,45 m	2,50 à 3 m	Moselle canalisée, Rhin, Nord, Rhône
					 x 40 à 120
Convoi moderne constitué d'un pousseur et de barges 	1.500 à 3.000 t	jusqu'à 180 m	11,40 m	2,50 à 3 m	Moselle canalisée, Rhin, Nord, Rhône
					 x 60 à 120
Navire fluvio-maritime 	1.500 à 5.000 t	de 80 à 130 m	12 à 14 m	3 à 4,25 m	Saône, Rhône jusqu'à Marseille/Fos, Seine
					 x 60 à 200

Source : VNF, « transport fluvial, guide pour une alternative logistique durable »

ANNEXE 4

LA LIAISON SEINE-ESCAUT et son artère principale, le canal SEINE NORD

EUROPE



Source : VNF

ANNEXE 5

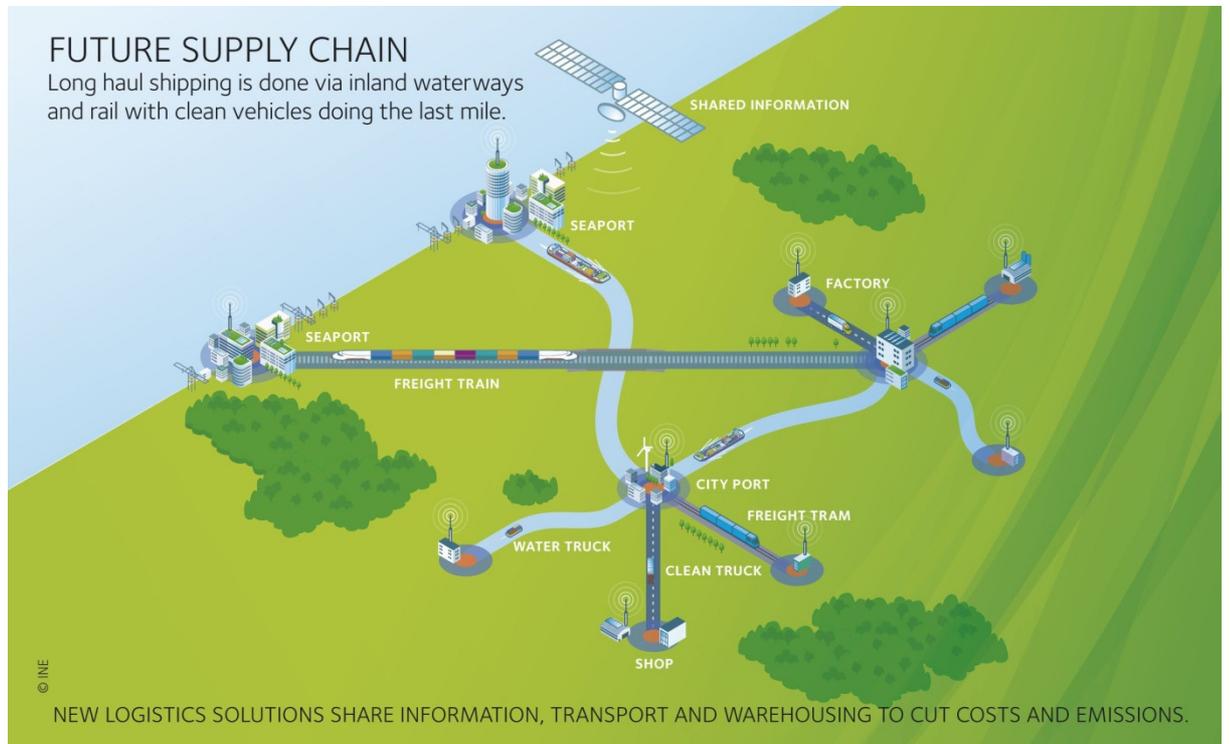
Liaison Saône-Moselle



Source : www.sn-nord-est.developpement-durable.gouv.fr

ANNEXE 6

LA VISION FUTURE DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE



« Les nouvelles solutions logistiques seront fondées sur un partage des informations, du transport et du stockage afin de contribuer à la réduction des coûts et des émissions ».

Source : INE (Inland Navigation Europe)

ANNEXE 7

Exemple de lettre de voiture fluviale

LETTRÉ DE VOITURE FLUVIALE

22/08/2012

<p><u>Transporteur fluvial :</u> TREVNAS FLUVIAL SARL 13 chemin des Ecoles 71240 MARNAY SIRET 500 849 765 000 10 RSC Chalou sur Saône B 500 849 765 Capitaine : SANVERT Michel Devise : CAMAEL Matricule : LY002278F</p>	<p><u>Donneur d'ordre :</u> RIVER SHUTTLE CONTAINERS 4, quai d'Arenac CS 50075 13304 MARSEILLE CEDEX 02 Tél : 04 88 91 75 00</p> 
---	--

ENFONCEMENTS DU BATEAU	AU DEPART			
	A VIDE		A CHARGE	
	Droite	Gauche	Droite	Gauche
Avant				
Milieu				
Arrière				
Moyenne				
Stabilité				

Expéditeur :
 LYON T2

Chargement : Date :
 LYON / TERMINAL 21/08/2012

Réserves / observations :

Poids réel :

ENFONCEMENTS DU BATEAU	A L'ARRIVEE			
	A VIDE		A CHARGE	
	Droite	Gauche	Droite	Gauche
Avant				
Milieu				
Arrière				
Moyenne				
Stabilité				

Destinataire :
 EUROFOS

Livraison : Date :
 FOS-SUR-MER 24/08/2012

Réserves / observations :

Fait à :

Le :

Le transporteur fluvial :

CHARGE / DECHARGE

Le destinataire : **EUROFOS** reconnaît que le bateau : **CAMAEL**
 est arrivée à **FOS-SUR-MER** le à
 Le chargement / déchargement a commencé le à

Les enfoncements aux échelles au commencement et à la fin du déchargement sont reportés ci-dessus.

Axe : LYOFOS

Depart le : 21/08/2012 a : 2000 Ville : LYON / TERMINAL

Arrivée le : 24/08/2012 a : 0000 Ville : FOS-SUR-MER

N° Rotation : **RS1336Sb**

Sens N° voyage : 1 273 055

N°	N° Cont.	N° Plomb	Type	TEU	Description	Poids (tonnes)	Dgn
LYON T2							
EM24178	UACU3381762		20GP	1		2,00	
EM24201	KKTU7511303		20GP	1		2,00	
EM24202	KKTU7038546		20GP	1		2,00	
EM24205	KKTU7413457		20GP	1		2,00	
EM24206	KLTU7654123		20GP	1		2,00	
EM24312	TEMU3028630		20GP	1		2,00	
MU63384	UACU3431652		20GP	1		2,00	
MU63403	UACU3362058		20GP	1		2,00	
MU63404	UACU3549413		20GP	1		2,00	
MU63405	UACU3589205		20GP	1		2,00	
MU63406	UACU3646054		20GP	1		2,00	
MU63407	UACU3708290		20GP	1		2,00	
MU63408	UACU3750789		20GP	1		2,00	
MU63566	CCLU3764766		20GP	1		2,00	
MU63567	UACU3625806		20GP	1		2,00	
PA13370	BSIU2571156	000388	20GP	1		21,50	
PA13412	CCLU3859096	44330	20GP	1		20,50	
PA13416	GESU2724503	002251	20GP	1		18,00	
TOTAL	LYON T2		20GP	18		90,00	
PA13148	UACU8271407	0029720	40GP	2		26,29	
PA13149	UACU8302107	0029781	40GP	2		26,29	
PA13150	UACU8319624	0029784	40GP	2		26,28	
PA13151	UACU8079987	0029785	40GP	2		26,29	
PA13152	UACU8308996	0029782	40GP	2		26,29	
PA13153	UACU8314880	0029785	40GP	2		26,30	
PA13154	UACU8282084	29786	40GP	2		26,29	
PA13243	UACU8221176	0029787	40GP	2		26,29	

PA13244	UACU8336914	29788	40GP	2	26.29
PA13245	UACU8192041	0029789	40GP	2	26.29
PA13246	UACU8291213	0029790	40GP	2	28.29
PA13247	UACU8288457	0029791	40GP	2	26.29
PA13358	UACU8270648	0026681	40GP	2	26.46
PA13359	UACU8369712	0026682	40GP	2	26.48
PA13360	UACU8354923	26683	40GP	2	26.42
ZR16546	CMAU8053064	0026685	40GP	2	25.40
ZR16548	UNIU5029277	0026684	40GP	2	25.36
TOTAL	LYON T2		40GP	34	447,56
EM24282	MSCU8697285	MM935460	45GP	2	24.62
EM24283	GSTU8703690	935459	45GP	2	24.60
EM24284	TCLU5558919	935445	45GP	2	24.60
EM24285	CRXU9708658	MM935446	45GP	2	24.60
EM24286	MSCU7120679	MM935447	45GP	2	24.58
EM24287	FSCU6299984	935458	45GP	2	24.62
EM24288	MSCU7284292	935448	45GP	2	24.66
EM24289	CARU9618934	935449	45GP	2	24.62
EM24290	MSCU7070325	935528	45GP	2	24.54
EM24291	INKU2867369	935525	45GP	2	24.60
EM24292	ECMU9069854	A4752796	45GP	2	25.98
EM24293	INKU6150057	4761232	45GP	2	26.96
EM24294	CMAU5021588	A4761237	45GP	2	26.56
EM24295	CMAU5737232	4652183	45GP	2	27.16
EM24296	DVRU0634353	A4761233	45GP	2	25.00
EM24297	CRXU9960130	4761231	45GP	2	26.66
EM24308	CCLU6181079	018621	45GP	2	20.00
PA13384	UACU5612449	0165735	45GP	2	20.00
PA13396	BMOU4943555	059944	45GP	2	26.88
PA13397	TCNU6343002	059930	45GP	2	26.18
PA13398	CRSU9294941	059929	45GP	2	26.00
PA13399	TCNU9614290	059955	45GP	2	25.12
PA13404	CBHU9056260	160264	45GP	2	22.18
PA13405	CAIU8625871	160263	45GP	2	25.00
PA13406	DFSU6787427	160262	45GP	2	23.10
PA13407	TRLU7312733	0582971	45GP	2	25.00
PA13408	UESU5008954	A582972	45GP	2	26.44
PA13422	KKFU7414037	101254	45GP	2	20.58
PA13425	CCLU7011966	2979	45GP	2	17.95
PA13437	TGHU9464463	468020	45GP	2	23.54
PA13746	CAIU8069772	251061	45GP	2	24.22
PA13747	CMAU5322262		45GP	2	23.00

TOTAL	LYON T2	45GP	64	779,55
TOTAL	LYON T2		116	1 317,11

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION.....	5
PREMIERE PARTIE : LA NECESSAIRE CONNEXION ENTRE LE RESEAU FLUVIAL FRANÇAIS ET LE RESEAU FLUVIAL EUROPEEN.....	11
TITRE 1 : Le transport fluvial de marchandises : de la spécificité de ses infrastructures à celle de sa réglementation	12
Chapitre 1 : La classification des voies navigables intérieures et leur gérance par différentes entités.....	12
Section 1 : L'existence des différents gabarits et de différentes classes de bateaux	13
Section 2 : Gestion des infrastructures fluviales en France.....	16
A- Voies Navigables de France	16
B- le mécanisme des concessions	17
Chapitre 2 : Des divergences de conception juridique entre les différents pays atténuées par l'émergence d'une harmonisation européenne.....	20
Section 1 : Des pays européens aux conceptions divergentes du droit fluvial.....	20
I- le droit fluvial interne emprunt du droit terrestre	20
A- des similitudes justifiées par l'histoire du transport fluvial en France	21
B - L'existence de contrats types fluviaux.....	22
II - Une dualité de régime applicable sur le Rhin	24
Section 2 : Vers une harmonisation européenne des règles relatives au transport par voies navigables intérieures.....	26
I- Une organisation européenne : La Commission centrale pour la navigation du Rhin	26
A- Histoire de la CCNR.....	26
B- L'émergence d'une véritable réglementation fluviale étendue à l'ensemble de la navigation intérieure.....	27
II – Une convention européenne : La Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure	29
A- historique	29
B- le champ d'application de la CMNI	30

TITRE 2 : Les perspectives de modernisation du réseau fluvial français....	32
Chapitre 1 : Une politique européenne en faveur du développement du transport fluvial.....	33
Section 1 : Les « Livre Blanc » de la Commission européenne	33
Section 2 : L'impulsion du Grenelle de l'environnement.....	35
Chapitre 2 : L'échec de la liaison Rhin Rhône	36
Chapitre 3 : Le projet Seine-Escaut et son maillon incontournable : le canal Seine Nord Europe	38
Section 1 : un projet à l'échelle régionale et nationale	39
Section 2 : un projet européen	40
Section 3 : Un financement particulier : le partenariat public-privé	42
Section 4 : Les projets annexes.....	44
I- les projets en lien avec le Canal Seine Nord Europe.....	44
A- le projet MAGEO	44
B- L'aménagement de la Seine amont	45
II- La liaison Saône-Moselle.....	46
DEUXIEME PARTIE : L'INTEGRATION DU MODE DE TRANSPORT PAR VOIES NAVIGABLES INTERIEURES DANS LA CHAINE LOGISTIQUE	48
Titre 1 : L'intégration du transport fluvial par l'intermédiaire du multimodal	49
Chapitre 1 : Le transport multimodal : un outil permettant le report de la route vers la voie d'eau.....	50
Section 1 : la notion de transport multimodal.....	50
I - la distinction entre transport multimodal et transports successifs.....	50
II - L'application du multimodal en entreprise.....	51
Section 2- Une solution d'exécution du report modal.....	52
I - la notion de report modal.....	52
II - les facteurs d'efficacité du report modal.....	54

Chapitre 2 - le transport fluvial dans la chaîne multimodale : alliance de durabilité et compétitivité.....	55
Section 1 : Un transport aux multiples atouts	55
Section 2 - Un transport ancré dans la logique de développement durable.....	57
Section 3 - le développement du transport fluvial par le biais de nouveaux systèmes d'information	60
TITRE 2 : La voie d'eau, un lien entre les grands ports maritimes et leurs hinterlands.....	61
Chapitre 1 : le rôle non négligeable des ports maritimes européens dans le développement du transport fluvial.....	61
Section 1 : l'exemple performant du port de Rotterdam	62
Section 2 : Le port de Marseille-Fos en recherche de nouveautés.....	64
Section 3 : L'axe Seine : Paris, Rouen, Le Havre comme premier complexe portuaire français.....	66
Chapitre 2 : L'extension du champ d'activité de certaines compagnies maritimes vers la voie d'eau.....	67
Section 1 : Un élargissement du champ d'intervention des compagnies maritimes par l'explosion de la conteneurisation.....	67
Section 2 : la création de filiales fluviales par les entreprises maritimes	69
I- La filiale de la CMA-CGM : RSC.....	69
II- La filiale de MARFRET : Fluviofeeder	70
III- MSC	72
CONCLUSION.....	73
BIBLIOGRAPHIE	75
ANNEXE 1	79
ANNEXE 2	80
ANNEXE 3	81
ANNEXE 4	82
ANNEXE 5	84
ANNEXE 6	85

TABLE DES MATIERES..... 89

RESUME

La France est dotée du plus long réseau fluvial européen avec près de 8500 kilomètres de voies navigables intérieures. Pour autant, tous ces canaux, fleuves et rivières, ne sont pas exploités à leur juste valeur. Cela explique que le transport fluvial en France soit moins développé que dans certains pays d'Europe du Nord, comme les Pays-Bas ou encore l'Allemagne. Ainsi, pour que la voie d'eau soit considérée comme un mode de transport compétitif en France et que les professionnels l'intègrent dans leur chaîne logistique, il faut qu'il soit connecté au réseau fluvial européen et que l'on mette en place des stratégies logistiques pertinentes.

France has the longest European river system with about 8500 kilometers of internal waterways. However, all these canals, are not used as they could be. It explains that the inland waterway transport in France is less developed than in Northern Europe countries, such as Netherlands or Germany. Thus, in order to make the inland waterway considered as a competitive mode of transport in France and that the professionals integrate it into their supply chain, it is necessary to connect it to the European river system and to set relevant logistic strategies up.