

# TABLE DES MATIÈRES

---

Introduction

XVII

## **A**

---

### Le transport fluvial, un mode de transport durable, le mode de transport de demain

<b>1</b>	<b>• Définitions et caractéristiques des voies navigables</b>	<b>3</b>
1.1	La voie d'eau naturelle et ses limites	3
1.2	Les canaux ou voies d'eau artificielles	9
1.3	Les grands ouvrages d'art	13
1.4	L'alimentation en eau	17
1.5	Classification des voies navigables	22
<b>2</b>	<b>• Un mode de transport pluriel à haute qualité environnementale</b>	<b>23</b>
2.1	La voie navigable, plus qu'un mode de transport : un mode plurifonctionnel par la diversité et l'importance de ses impacts environnementaux et socio-économiques	23
2.2	Des atouts à faire valoir, à faire « savoir » et à reconnaître par tous : opérateurs portuaires, transporteurs logisticiens, transitaires, chargeurs, aménageurs publics et privés, et citoyens	29

## **B**

---

### Le transport fluvial et fluvio-maritime dans le monde

<b>3</b>	<b>• Les États-Unis</b>	<b>55</b>
3.1	Le transport fluvial et fluvio-maritime, un enjeu pour le leadership américain au même titre que le transport maritime	56

IX

3.2	Le réseau des voies navigables intérieures	60	8.3	L'ir
3.3	Un transport massif, durable et fiable : un record mondial	67	8.4	Évi
3.4	Une flotte importante et moderne exploitée par des opérateurs intégrés	73	8.5	La
3.5	Des ports et des installations portuaires intégrés dans les réseaux organisationnels et opérationnels en mutation constante	76	8.6	Pro
3.6	Conclusion : un avenir étroitement lié à l'entretien et la modernisation des voies navigables	80	8.7	Reç
<b>4</b>	<b>L'Amérique du Sud</b>	<b>83</b>		
4.1	Des façades maritimes intérieures avancées	83		
4.2	La Colombie	84		
4.3	Le transport fluvial : un atout pour la nouvelle donne logistique brésilienne	85		
4.4	Un bassin transnational : le bassin de la Plata	91	<b>9</b>	<b>Le résea</b>
4.5	Le projet Hydrovia	95	9.1	Un i
<b>5</b>	<b>L'Asie</b>	<b>101</b>	9.2	Un i
5.1	L'Indonésie	101	9.3	Un r
5.2	La Thaïlande	102	<b>10</b>	<b>Le bass</b>
5.3	Le Mékong : un fleuve international	102		<b>de navi</b>
5.4	Le Bangladesh	104	10.1	L'exp
5.5	L'Inde	108	10.2	Le tr
5.6	La Chine	118	<b>11</b>	<b>Le bass</b>
<b>6</b>	<b>Les voies navigables russes</b>	<b>126</b>	11.1	Un b
6.1	L'UDWS ou le réseau occidental	126	11.2	Un b
6.2	Les ports	128	11.3	L'am
6.3	Le rôle de l'État	128	11.4	La ge
6.4	Les entreprises de navigation	129		à voc
6.5	Le trafic	129	<b>12</b>	<b>Le bassi</b>
6.6	La Flotte russe	131		<b>à la plus</b>
<b>7</b>	<b>Les États de l'Europe orientale périphériques de l'Union européenne</b>	<b>137</b>	12.1	Un ba
7.1	La Biélorussie	137	12.2	Une v
7.2	L'Ukraine	140	12.3	Un ax
7.3	La Moldavie	143	12.4	Le pla
<b>8</b>	<b>Le réseau de l'Union européenne</b>	<b>145</b>	12.5	Deux
8.1	Présentation du secteur et du réseau européen	146	<b>13</b>	<b>Le bassi</b>
8.2	Les trafics	155	13.1	Un tra
			13.2	Une ge
				de la M

8.3	L'impact des trafics et des transbordements dans les ports maritimes	164
8.4	Évolution de la structure du trafic	167
8.5	La flotte européenne	173
8.6	Projets d'infrastructures européens	190
8.7	Regards sur les États de l'Union européenne	196

## C

### Les infrastructures du transport fluvial français

<b>9</b>	<b>Le réseau français</b>	<b>265</b>
9.1	Un réseau hérité construit au fil des siècles	265
9.2	Un réseau déstructuré et éclaté	267
9.3	Un réseau magistral et régional	272
<b>10</b>	<b>Le bassin de la Seine – Premier bassin de navigation fluviale français</b>	<b>281</b>
10.1	L'exploitation du bassin	281
10.2	Le trafic	284
<b>11</b>	<b>Le bassin du Rhin – Un bassin dynamique au cœur de l'Europe</b>	<b>290</b>
11.1	Un bassin dominé par Le Rhin, véritable « littoral intérieur »	290
11.2	Un bassin dynamique aux perspectives de trafic prometteur	292
11.3	L'amélioration de la maintenance du réseau	295
11.4	La gestion et la valorisation d'un domaine public fluvial à vocation plurielle	297
<b>12</b>	<b>Le bassin du Rhône – « Un bassin à valoriser, à la plus forte croissance »</b>	<b>299</b>
12.1	Un bassin à grand gabarit enclavé	299
12.2	Une valorisation partagée entre VNF et la CNR	300
12.3	Un axe au trafic à forte croissance au développement porté en partenariat	302
12.4	Le plan particulier d'exploitation de la direction interrégionale Saône-Rhône	307
12.5	Deux projets d'interconnexion	308
<b>13</b>	<b>Le bassin de la Moselle</b>	<b>311</b>
13.1	Un trafic qui représente 25 % des flux internationaux	311
13.2	Une gestion de bassin complexe menée de concert avec la commission de la Moselle et les collectivités territoriales	313

13.3	Une implication de plus en plus marquée des collectivités territoriales	318
13.4	Des ports en mutation	319
<b>14</b>	<b>Le Bassin du Nord – Pas-de-Calais</b>	<b>322</b>
14.1	Un bassin tourné vers l'Europe du Nord-Ouest	322
14.2	Un réseau géré par le Service navigation Nord – Pas-de-Calais	324
14.3	Un trafic en évolution	325
14.4	Les ports	330
14.5	Le schéma régional d'aménagement de la voie d'eau (SRAVE)	330
<b>15</b>	<b>Le réseau Freycinet – « Un réseau indispensable mais abandonné à lui-même »</b>	<b>352</b>
<b>16</b>	<b>Les bassins de la Loire et de la Garonne – « Des estuaires capables de s'inscrire dans les chaînes logistiques continentales »</b>	<b>353</b>
16.1	Le bassin de la Loire	353
16.2	Le bassin de la Garonne	353

## D

### Les acteurs de l'infrastructure et de l'exploitation du réseau

<b>17</b>	<b>Les acteurs institutionnels</b>	<b>357</b>
17.1	Les acteurs institutionnels à l'échelle européenne et paneuropéenne	357
17.2	Les acteurs gestionnaires et exploitant des voies navigables en France	367
<b>18</b>	<b>VNF et la construction d'un système de transport multipartenaire</b>	<b>378</b>
18.1	« Entreprendre pour le fluvial » ou un outil de dynamisation de l'offre : le pivot du réseau	378
18.2	La collaboration de VNF avec les représentants de la batellerie, des armements fluviaux et les ports maritimes et intérieurs	380
18.3	Des relations privilégiées avec l'ESPO et la FEPI	383
18.4	Des relations privilégiées avec les chargeurs	383
<b>19</b>	<b>Les collectivités territoriales</b>	<b>387</b>
19.1	Les contrats de projets	387
19.2	Les investissements en infrastructures fluviales région par région	388
19.3	Les contrats de projets interrégionaux	392

<b>20</b>	<b>Le tri</b>
20.1	U
20.2	Le
<b>21</b>	<b>Les c</b>
21.1	Le
21.2	Le
21.3	Le
21.4	L'a
21.5	L'i

<b>22</b>	<b>Les ac</b>
22.1	Les
22.2	Du
22.3	Les
22.4	Les

<b>23</b>	<b>Les po logisti et des</b>
23.1	Le p
23.2	Les
23.3	La n
23.4	Pou

<b>24</b>	<b>Les ma</b>
24.1	Les c
24.2	La st
24.3	La fl
24.4	Les é

## **E**

---

### Le transport par voies navigables : un mode durable

318		
319		
322		
322		
324		
325	<b>20 ◊ Le transport des marchandises</b>	<b>399</b>
330	20.1 Un trafic en diversification	400
330	20.2 Le trafic fluvio-maritime	414
352	<b>21 ◊ Les contrats de transport</b>	<b>416</b>
	21.1 Le cadre contractuel actuel	416
	21.2 Les documents utilisés	420
353	21.3 Les autres obligations concernant le transport	426
353	21.4 L'assurance fluviale	429
353	21.5 L'intégration du transport fluvial dans les chaînes logistiques	431
	<b>22 ◊ Les acteurs du transport</b>	<b>434</b>
	22.1 Les chargeurs ou donneurs d'ordre	434
	22.2 Du courtier de fret fluvial au commissionnaire de transport	437
	22.3 Les opérateurs de transport	440
	22.4 Les organismes de régulation et de contrôle	446
357		
357	<b>23 ◊ Les ports fluviaux et les plates-formes multimodales – Des alliés</b>	
367	<b>logistiques incontournables des grands ports maritimes</b>	
378	<b>et des acteurs pivots de la chaîne de transport logistique</b>	<b>449</b>
	23.1 Le port fluvial : du simple lieu de rupture de charge au hub	450
378	23.2 Les nouveaux concepts portuaires et les plates-formes de demain	453
	23.3 La notion d'extended gateways et celle de canal port	464
380	23.4 Pour la maîtrise des flux fluviaux et des interfaces fluviaux/maritimes	469
383		
383	<b>24 ◊ Les matériels</b>	<b>473</b>
387	24.1 Les contraintes infrastructurelles	473
387	24.2 La structure du parc des bateaux de marchandises	475
388	24.3 La flotte fluviale française	478
392	24.4 Les évolutions récentes du secteur fluvial français	489

## F

### Modernisation de l'infrastructure et intégration des voies navigables françaises et européennes

<b>25</b>	<b>Priorités nationales et européennes</b>	<b>495</b>	<b>31</b>	<b>River li</b>
25.1	Le projet Seine-Nord Europe, un projet à courte échéance	495	31.1	Con
25.2	Les autres interconnexions nécessaires	507	31.2	App
			31.3	Le s
<b>26</b>	<b>Amorce de la modernisation du réseau à grand gabarit</b>	<b>510</b>	<b>32</b>	<b>La moc</b>
26.1	Investir 1,3 milliard d'euros d'ici à 2012	510	32.1	Le p à ce
26.2	Des investissements consacrés au grand gabarit pour l'essentiel	511	32.2	Une
26.3	Le réseau à grand gabarit : des besoins d'investissements considérables	512	32.3	La c
26.4	Améliorer l'interface mer/fleuve pour le transport de marchandises	514		
<b>27</b>	<b>Les études d'itinéraires : l'exemple de la Seine aval</b>	<b>516</b>	<b>33</b>	<b>Les aid</b>
27.1	Une prise de conscience des enjeux	516	33.1	Plar
27.2	Un scénario volontariste retenu pour les dix ans à venir	516	33.2	Le d
			33.3	Aide
			33.4	Accr et d
			33.5	Aide
<b>28</b>	<b>Le contrat d'objectifs et de moyens</b>	<b>519</b>	<b>34</b>	<b>Une ap</b>
28.1	Le contrat d'objectifs et de moyens (2005-2008)	519	34.1	Filiè
<b>29</b>	<b>Les schémas directeurs d'exploitation et de maintenance des voies navigables</b>	<b>522</b>	34.2	Filiè
29.1	Objectifs	522	34.3	Filiè
29.2	Les Plans particuliers d'exploitation	522	34.4	Filiè
29.3	Le Schéma directeur de maintenance des voies navigables (SMDVN)	523	34.5	Filiè
29.4	Les autres mesures d'accompagnement	524	34.6	Tran
			34.7	Les i
			34.8	Filiè
			34.9	Les
			34.10	Le fl
<b>30</b>	<b>Émergence d'une politique européenne en faveur du transport par navigation intérieure</b>	<b>529</b>		
30.1	Naïades : plan d'action européen pour la promotion du transport par voies navigables	529		
30.2	Le programme Marco Polo II (2007-2013)	536		
30.3	Les autres financements	539		
				<b>Conclusion</b>
				<b>Index</b>

## G

### Modernisation de l'exploitation de l'infrastructure : vers une chaîne logistique fluviale performante

95	<b>31 ◊ River Information Services (RIS)</b>	<b>543</b>
195	31.1 Comment fonctionne RIS ?	543
507	31.2 Applications en fonctionnement à travers l'Europe	544
	31.3 Le système d'information fluviale : SIF Seine-Escaut	547
10	<b>32 ◊ La modernisation de la flotte</b>	<b>553</b>
510	32.1 Le plan d'aide à la modernisation de la flotte française peut-il répondre à cette ambition ?	553
511	32.2 Une banque d'affaires au service des bateliers	554
512	32.3 La conception de nouveaux bateaux	555
514	<b>33 ◊ Les aides à la modernisation du transport fluvial</b>	<b>564</b>
16	33.1 Plan d'aide à la modernisation du transport fluvial	564
516	33.2 Le dispositif d'aide aux embranchements fluviaux	567
516	33.3 Aide au transport combiné	568
19	33.4 Accompagnement des filières économiques : contrats entre VNF et des partenaires	569
519	33.5 Aides des ports	569
22	<b>34 ◊ Une approche filière des marchés</b>	<b>570</b>
522	34.1 Filière denrées périssables	570
522	34.2 Filière produits agroalimentaires liquides consommables : secteur de niche	571
523	34.3 Filière agroalimentaire en vrac solides	572
524	34.4 Filière matériaux de construction et déblais	573
	34.5 Filière déchets : une filière diversifiée	575
	34.6 Transport de cargaisons lourdes et indivisibles	579
29	34.7 Les matières dangereuses : un marché d'avenir	580
	34.8 Filière forêts bois papier	582
	34.9 Les filières nouvelles ou en plein essor	583
	34.10 Le fluvio-maritime : la navigation intérieure d'avenir	585
529	<b>Conclusion</b>	<b>586</b>
536	<b>Index</b>	<b>591</b>
539		