

Centre de documentation de l'aménagement et des transports - CDAT

Tour Pascal A

92055 La Défense cedex

tél : 01 40 81 17 89

fax : 01 40 81 16 27

cdat.ses.daei@equipement.gouv.fr

Le Transport Fluvial

2002 - 2005

Avril 2005

Table analytique des matières

Introduction	23
<p>Direction des Transports Terrestres <i>Extrait de :</i> <i>« Une nouvelle politique des transports fondée sur un rééquilibrage entre les modes ».</i> Le transport fluvial : un fort potentiel de développement. <i>Direction du Transport maritime des Ports et du Littoral - avril 2001</i></p>	
	25
<p>Le transport fluvial : 20 000 km. Carte Europe. Le réseau fluvial français. Ventilation des voies navigables françaises en km par gabarits Carte sur table : le réseau fluvial français. Transport fluvial : un avenir porteur. Le savez-vous ? 640 millions d'euros investis d'ici 2006. <i>Repères - VNF – 2003</i></p>	
	29
I – Le Bilan 2002 – 2005	33
<p><i>Voir en annexe le rapport sur l'état des lieux du transport fluvial établi par le groupe de travail de l'Observatoire du transport fluvial p. 321.</i></p>	
a – Chiffres	35
<p>Bilan 2002 : croissance et contrastes du côté des ports fluviaux. Seine et Nord : la satisfaction. Record dans les bouches de l'Escaut... ...et croissance teintée d'incertitude à Liège. Rhône-Saône : évolutions en dents de scie. Rhin : du bon et du moins bon. Moselle : sous le signe de la croissance. France : le trafic fluvial est reparti à la hausse en 2002. Evolution des trafics ventilés par nature de marchandises et par flux. Seine et Rhône-Saône en vedette. <i>NPI - 30 janvier 2003</i></p>	
	37
<p>La voie d'eau, un transport à courte distance ? Carte. Cônes de trafic des 3 frontières fluviales françaises, en milliard de t.km. année 2000. <i>NPI -28 février 2003</i></p>	
	42
<p>Spécial fluvial. Le parent pauvre des pré et post acheminements maritimes en France. Ses handicaps ne doivent pas cacher ses potentialités. <i>« L'image d'un mode de transport désuet ».</i> Changer les mentalités. Des installations dimensionnées. Trafic fluvial des ports maritimes français en 2002 (en milliers de tonnes). Flux porteurs.</p>	

« Le fluvial dispose d'une possibilité importante de développement dans les ports maritimes ».
 Auchan en exemple.
 Dunkerque, une nouvelle chance à l'horizon ?
 Le Havre : la liaison directe entre le fluvial et Port 2000 sous réserve d'opportunité.
 Rouen : le premier port fluvio-maritime.
 Nantes-Saint-Nazaire : le port breton étoffe son offre fluviale.
 Sète : la croissance grâce à la digue.
 Marseille-Fos : le fluvial devient le projet prioritaire.
 Europe du Nord : une réussite.
 La suprématie dans les ports du nord de l'Europe : une question de géographie.

Transports actualités - n° 769 du 4 au 17 avril 200343

Europe fluviale : pas de millésime exceptionnel en 2003.

France : des sources de satisfaction.
 Belgique : des exceptions positives.
 Allemagne : le poids des basses-eaux....particulièrement sensible sur le Rhin.
 La Moselle également touchée.
 2003 : une année de contrastes pour le trafic fluvial en France.
 Trafic intérieur : 3 volets porteurs.
 Trafic fluvial ventilé par chapitre NST de marchandises.
 Le sceau de la sécheresse....et de Métaleurop !

NPI - 30 janvier 200451

Seine : Paris, après la conteneurisation, la diversification vers le roulier.

Miser aussi sur de nouvelles filières.

Rhin : Colmar joue la carte sur le conteneur, à côté de ses illustres voisins.

Construction d'un troisième entrepôt.
 Mulhouse : essor du combiné» et pérennité des trafics traditionnels.
 A Strasbourg, les basses eaux ont amplifié les difficultés conjoncturelles.
 Accroître encore les capacités.

Rhône-Saône : Apropart se restructure en accentuant ses efforts sur la voie d'eau. La baisse du fluvio-maritime.

Valence : la nouvelle escale pour les conteneurs.
 La diversification porte ses fruits.
 Arles affiche une activité record grâce aux vracs.
 Le conteneur reste anecdotique.
 Lyon mise sur le feeding fluvial.
 Liège a réalisé un record historique malgré la conjoncture économique.
 Bruxelles a été sauvée, en 2003, grâce à la réactivation de plusieurs trafics « dormants ».
 Entrepôts « nouvelle génération ».
 Duisbourg privilégie l'essor d'un fluvial en interaction avec le rail.
 Des barges sur mesure.

Transports actualités - n° 793 du 2 au 15 avril 2004..... 57

Conséquence de la sécheresse : pas de grand millésime en 2003 sur la liaison Main-Danube.

Agri-bulk + sidérurgie = 2/3 du trafic.
 La conteneurisation n'a pas été épargnée.
 L'Allemagne et les Pays-Bas maîtrisent l'activité.

NPI - 15 mai 2004 63

La Moselle à grand gabarit a 40 ans.

Quand marchandises et touristes se côtoient.

NPI - 30 mai 2004 65

Le fluvial a le vent en poupe dans le Nord-Pas-de-Calais.	
Evolution comparée des trafics 2004.	
Evolution du trafic fluvial dans le Nord-Pas-de-Calais.	
<i>Le Lloyd - n° 43529/43530 - 20 janvier 2005</i>	66
Le fluvial gagne en importance dans les ports flamands.	
<i>Le Lloyd - 29 janvier 2005</i>	67
2004 : une progression du fluvial qui frise les 6 %.	
Croissance de presque tous les trafics.	
Alliances avec les ports.	
Tableau : trafic fluvial en 2004 en milliers de tonnes	
<i>Transports actualités - n° 812 du 11 au 24 février 2005</i>	68
Voie d'eau, 2005, l'an 1 du conteneur ?	
Seine-Nord, 1 ^{er} tracé en juin 2005.	
Accroître la disponibilité du réseau.	
Ports intérieurs, forte hausse des conteneurs.	
Le port autonome de Paris	
Lyon-Edouard Herriot.	
Le port autonome de Strasbourg.	
<i>Transports internationaux et logistique - n° 20 - février 2005</i>	69
Les ports fluviaux misent sur la poursuite de la hausse des trafics de 2004.	
Port de Lille : au cœur d'un réseau de plates-formes.	
La filière valorisation en plein essor.	
Aproport : les travaux continuent.	
Strasbourg : le conteneur a toujours la cote.	
Mulhouse franchit le seuil des 6 M de tonnes.	
Paris mise sur les conteneurs.	
<i>Transports actualités - n° 813 - 25 février au 17 mars 2005</i>	70
b – Commentaires	73
BAUDOUIN (T), Sociologue CNRS	
L'isolement fluvial français.	
Des fleuves coupés de l'Europe.	
Carte. Les menaces d'isolement de la France vis-à-vis des nouvelles liaisons transeuropéennes.	
Affirmer l'isthme français.	
<i>NPI - 15 janvier 2003</i>	75
SCHREIBER (M)	
Politique fluviale : le chemin est encore long.	
La mondialisation profite-t-elle au fluvial ?	
Voie d'eau et classe politique : le chemin est encore long.	
Seine-Nord et Seine-Est sont complémentaires.	
<i>NPI - 28 février 2003</i>	77
SAUVANT (A)	
Les déterminants des évolutions à court terme des trafics et transports ferroviaires, fluviaux et aériens.	
<i>Notes de synthèse du SES - juillet/août 2003</i>	79
PACORY (B), Président de l'AFPI/Association Française des Ports Intérieurs	
Dossier conteneurs.	
<i>NPI - 30 octobre 2003</i>	87

Rhin supérieur : opérateurs fluviaux et portuaires aux petits soins du conteneur.

Terminaux amont : près de 20 % du trafic rhénan traditionnel de conteneurs.

Bâle, bientôt deux terminaux de plus.

Weil : un taux de conteneurisation en progression.

Mulhouse/Ottmarsheim : vers un 2^{ème} terminal ?

Colmar : la bataille du conteneur reste à gagner.

Strasbourg : un 2^{ème} terminal dès septembre 2004.

Kehl : deux terminaux , deux opérateurs.

Opérateurs fluviaux : à l'écoute du marché.

La concurrence du fer plus dangereuse que celle de la route ?

NPI - 30 octobre 2003..... 88

Fluvial : le parent pauvre de l'Europe ?

La nouvelle Europe en chiffres.

Le corridor VII.

Un alignement multicritères.

NPI - 15 mai 2004..... 92

MYKOLENKO (L), ROPITAL (C)

Un nouveau regard sur le transport fluvial de marchandises en Ile-de-France.

Des trafics traditionnels aux nouveaux marchés.

Petites chroniques des années fastes.

Evolution du trafic fluvial 1972-2003.

Les vracs et les pondéreux toujours.

Les flux nationaux par flux de marchandises en 2002.

Carte. Les échanges de l'Ile-de-France en 2002 (modes fluvial et fluvio-maritime).

Carte. Principaux trafics d'échange et interne à l'Ile-de-France en 2002.

Carte. Le trafic fluvial interne et d'échange national en 2002.

Des nouveaux marchés très prometteurs.

Les atouts de la voie d'eau : un mode économique, souple et fiable.

Un mode écologique durable, propre et silencieux.

Les enjeux de trafics.

Carte. Les trafics portuaires 2002 en petite couronne (supérieure à 10 000 tonnes).

Les ports linéaires : 80 % du trafic, un rôle majeur dans l'approvisionnement et l'évacuation des produits de l'agglomération parisienne.

Les grandes plates-formes portuaires conjuguent logistique et intermodalité.

Le renouveau du transport fluvial : la preuve par quatre.

Une démarche partenariale novatrice : l'exemple du groupe Carrefour.

La démarche développement durable du groupe Carrefour.

La SCAT : une stratégie de développement intégrant logistique et partenariat.

La création de nouveaux ports, un problème d'aménagement délicat.

Logiseine : un service de transport de conteneurs intégré.

Logiseine : évolution du nombre d'EVP traités.

L'approvisionnement francilien en granulats : un enjeu d'intermodalité fer-voie navigable.

Evolution de la consommation de granulats - Ile-de-France 1974-200.

Vers une coopération entre les espaces portuaires et urbains.

Cahiers de l'IAURIF - n° 141 - 2^{ème} trimestre 2004 93

II - La politique fluviale	109
1 – En France	110
Forum économique sur le transport fluvial : une chaîne d’acteurs volontaristes soutenus par les responsables politiques.	
DE ROBIEN (G) « Seine-Nord devrait rejoindre le peloton de tête des projets prioritaires pour l’Europe ».	
BORDRY (F) « La progression du transport fluvial ne résulte pas du hasard mais d’une chaîne d’acteurs volontaristes ».	
BUSSEREAU (D) « Cela nécessite que soit défini un réseau principal sur lequel le haut niveau de service doit être garanti ». Développement des services conteneurisés. Enquête sur le transport fluvial.	
BACHELOT-NARQUIN (R) « Le fluvial est appelé à jouer un rôle déterminant dans le rééquilibrage des modes ».	
<i>Transports actualités - n° 785 du 12 décembre 2003 au 8 janvier 2004</i>	111
a – Voies Navigables de France.....	113
BORDRY (F) Pour une voie d’eau ambitieuse. 23 % des trafics passent par le petit gabarit. La fiabilité du réseau déjà bien engagée. Promouvoir l’usage du transport fluvial. Seine-Nord-Europe, l’épicentre.	
<i>NPI - 30 janvier 2003</i>	115
VNF renoue avec la croissance. <i>Transports actualités - n° 764 - 7 au 20 février 2003.....</i>	116
VNF : malgré la moindre dotation de l’Etat, l’investissement restera soutenu. 107 Mio d’euros pour la restauration et le développement du réseau. <i>NPI - 15 mars 2003.....</i>	117
Quinze ans pour optimiser le trafic de la Moselle canalisée. La Moselle en chiffres. <i>Solutions transports - 22 octobre 2003.....</i>	119
Budget 2004 des voies navigables. Aide à la batellerie : économies d’énergie. Recettes de fonctionnement de VNF (en Mio €). Recettes d’investissement de VNF (en Mio €). Charges de VNF (en Mio €).	
<i>NPI - 15 décembre 2003</i>	120

A l'aube d'une nouvelle politique fluviale ? Promouvoir le partenariat public-privé.	
<i>Solutions transports - 9 mars 2004</i>	121
Le contrat d'objectifs de VNF est signé.	
Un réseau magistral et régional.	
2700 km de réseau régional seront transférés aux collectivités, qui en assureront alors la gestion.	
Le domaine public fluvial-canal.	
Démarche de certification.	
<i>Equipement magazine - décembre 2004/janvier 2005</i>	123
b – Les réactions au rapport d'audit – février 2003	125
Seine-Nord : les chargeurs veulent convaincre le Gouvernement.	
Le mode de transport le plus économique.	
Un potentiel important.	
Une opportunité pour la France au sein de l'Europe.	
La voie d'eau, au cœur de l'intermodalité.	
<i>NPI - 30 janvier 2003</i>	127
Les réactions au rapport d'audit : le Gouvernement est prié de faire preuve de sens politique.	
Audit sur les projets d'infrastructures : la politique des transports dans l'impasse ?	
Seine-Nord « reporté »...de même que Lyon-Turin.	
<i>NPI - 15 mars 2003</i>	129
BORDRY (F)	
Le canal Seine-Nord Europe : une nouvelle dynamique fluviale en France et en Europe.	
<i>Les cahiers de l'IAURIF n° 141 - 2ème trimestre 2004</i>	132
Carte : le réseau des voies navigables en Europe.	
Relier les fleuves et les territoires.	
L'Ile-de-France au cœur du réseau fluvial européen.	
Pour le Nord-Pas-de-Calais et la Picardie des perspectives importantes.	
Des retombées économiques et touristiques significatives.	
Une nouvelle artère logistique au service du développement durable.	
<i>Les cahiers de l'IAURIF n° 141 - 2ème trimestre 2004</i>	133
Lobbying. Quand la voie d'eau trace sa route.	
Carte. Le tracé du nouveau canal.	
<i>Rail et transports - 9 juillet 2003</i>	136
c - Les décisions du CIADT du 18 décembre 2003 et leurs conséquences	137

Voir aussi :www.premier-ministre.gouv.frwww.equipement.gouv.frwww.datar.gouv.fr

Premier Ministre :	
Développer les liaisons de l'ensemble de la Basse-Seine et ouvrir le réseau fluvial vers l'Europe.	
<i>Extrait de :</i>	
« Les grands projets d'aménagement du territoire du Comité interministériel de l'aménagement et de développement du territoire du 18 décembre 2003 »	
- pp. 66-67.....	138
Seine-Nord : la CNR étudie l'avant-projet.	
Nouvel espoir pour Saône-Rhin ?	
<i>NPI - décembre 2004</i>	140
Canal Seine-Nord-Europe : lancement des études d'avant projet.	
<i>Lettre d'info de Voies navigables de France - n° 1 - décembre 2004</i>	141
Un an après le CIADT :	
Fluvial et maritime. Trois projets stratégiques.	
Canal Seine Nord Escaut. La déclaration d'utilité publique attendue en 2007.	
Coût estimé du projet : 2, 6 milliards d'euros.	
Port 2000, l'écluse se fait attendre.	
<i>Rail et transports - 19 janvier 2005</i>	143
HERBOSCH (C) directeur général de Maxx-Thiebaut	
Liaisons Seine-Nord : des lacunes à combler. « Spits et campinois sont indispensables ».	
<i>Le Lloyd - mardi 15 février 2005</i>	145
d - Le rapport Clément-Grandcourt – juin 2004	147
CLEMENT-GRANDCOURT (P)	
Le transport fluvial, outil de reconquête des trafics français.	
<i>Extrait de :</i>	
« Une volonté politique : le développement du transport fluvial » - pp . 9-10	
<i>Transports actualités - n° 802 - du 3 au 6 septembre 2004</i>	149
Développement : un rapport insiste sur la desserte fluviale des terminaux à conteneurs.	
<i>Transports actualités - n° 802 - du 3 au 6 septembre 2004</i>	151
Le rapport Clément-Grandcourt : le transport fluvial, « un outil de reconquête des trafics français ».	
Conditions très favorables sur l'axe rhénan.	
Réseau Nord : l'esprit « citoyen » des chargeurs.	
La Seine « voie royale ».	
Logiseine accroît sa capacité de 30 %.	
Réseau Saône/Rhône : des parts reprises au rail et à la route.	
Rhône : des chiffres record...	
...et Aproport franchit le cap des 50 000 boîtes.	
Améliorer tirants d'eau et tirants d'air.	
<i>Journal de la marine marchande - 29 octobre 2004</i>	152

2 – En Europe	157
La conteneurisation fluviale en pleine évolution en Europe y compris en France. Inauguration d'un terminal à conteneurs à Bonneuil.	
<i>Journal de la marine marchande - 17 janvier 2003</i>	159
Les usagers allemands du transport se « mouillent » pour le mode fluvial.	
Non à l'arrêt de l'aménagement du Danube et de l'Elbe.	
Une enveloppe budgétaire trop mince.	
Il manque 250 Mio €an.	
<i>NPI - 30 janvier 2003</i>	161
RTE-T : les opérateurs et chargeurs fluviaux européens listent les bouchons à faire sauter.	
<i>NPI - 28 février 2003</i>	162
La France déconnectée de l'Europe fluviale élargie.	
Fret fluvial : l'Europe fluviale suit son cours.	
Un entretien avec J.F. Dalaise, président de l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF).	
Harmonisation des règles de la concurrence.	
Un trafic faible entre la France et l'Europe de l'Est .	
<i>Le Moci - n° 1596/1597 - 1^{er} mai 2003</i>	163
L'exemple de l'Allemagne, de la Belgique et des Pays-Bas.	
20 000 EVP/an seulement pour rentabiliser un terminal low cost.	
« Juste dans le temps » plutôt que « juste à temps ».	
Un système d'aides important.	
Le retour des petits bateaux.	
<i>NPI - 30 juillet 2003</i>	167
Conclusion majeure d'une étude réalisée aux Pays-Bas : une meilleure intégration du conteneur fluvial dans la chaîne logistique s'impose.	
Coopération au sein de la chaîne de transport, la clé de l'avenir.	
Ports intérieurs : un réseau structuré...dont la création doit être réfléchie.	
Réseau navigable : meilleure utilisation et élimination des goulets d'étranglement.	
Stimuler innovations techniques et NTIC.	
Priorité incontournable : l'amélioration de la formation.	
<i>NPI - 30 octobre 2003</i>	168
Les dix obstacles législatifs à une navigation paneuropéenne.	
Cabotage et bateaux étrangers.	
Entrée dans les eaux intérieures.	
Prescriptions techniques.	
Certificats de conduite.	
Taille et composition des équipages.	
Liberté des prix.	
Règles de la concurrence.	
Absence d'harmonisation des cadres juridiques.	
Liberté de mouvement des travailleurs.	
Liberté d'établissement.	
<i>NPI - 30 novembre 2003</i>	171
Colloque CCNR. La voie d'eau en Europe : un réel potentiel de croissance.	
Application « par ricochet » de la réglementation rhénane.	
Améliorer l'outil et non le dissoudre.	
Un potentiel de croissance important.	

Le transport fluvial 2002 – 2005

Fluvial : croissance des prestations mais baisse de part de marché. Chargeur : au-delà du client, un investisseur. Le développement du fluvial conjonction de volontés. Unis pour un lobbying plus efficace.	
<i>NPI - décembre 2003</i>	173
Marché du travail : la batellerie européenne se meurt-elle ? Une pyramide des âges alarmante. Effectifs érodés par la libéralisation. A l'Est, un vivier de main-d'œuvre conséquent. Ne pas perdre l'expertise. Le bateau cadre de vie, cadre de travail ? « Bateau du futur » : une utopie ?	
La part de marché de la voie d'eau dans le transport de conteneurs en Europe. La part du fluvial dépasse les pronostics. Plébiscite sur le corridor rhénan. Part modale des ports continentaux de la Rangée ayant un trafic supérieur à 10 000 EVP - année 2002. Part modale fluviale dans l'hinterland d'Anvers. Part modale fluviale dans l'hinterland de Rotterdam. Répartition modale du trafic conteneurs de Zeebrugge - année 2002	
<i>NPI - 15 janvier 2004</i>	175
Armateurs fluviaux : l'élargissement se prépare. Deux pointures du fluvial.	
Allemagne : le trafic fluvial marqué du sceau des basses-eaux. Une perte de 13,2 Mio t. Les conteneurs à près de 1,65 Mio EVP.	
<i>NPI - 30 mars 2004</i>	179
GB : feu vert de Bruxelles pour l'aide au fluvial et au short sea. L'objectif : 6 Mio t en 2010. L'Allemagne reconduit son soutien au short sea.	
Port de Bruxelles : « coup parti » pour le conteneur fluvial. Le conteneur fait recette à Ludwigshafen et Coblenze.	
<i>NPI - 15 mai 2004</i>	181
Hongrie : vers une voie d'eau plus moderne. Danube : importation et exportation par voie d'eau par zone en 2003 (en tonnes). Des projets titanesques.	
<i>NPI - 15 juin 2004</i>	183
Quel avenir pour le batelier néerlandais ?	
<i>NPI - septembre 2004</i>	185
INE (Inland Navigation Europe) : quelle politique pour l'Europe fluviale ? Un réseau de qualité pour servir la croissance. Faire de la voie d'eau un mode attractif. Plus de sûreté et de sécurité. Penser aux prochaines générations.	
<i>NPI - octobre 2004</i>	186
Un projet pour la navigation intérieure dans l'Europe élargie. Le secteur passé au crible. Disparité de la flotte et des infrastructures. Une forte concurrence. Quelques chiffres. Perspectives et recommandations.	
<i>NPI - octobre 2004</i>	187

L'Allemagne inaugure le plus grand pont-canal d'Europe. L'ouvrage a coûté 500 000 millions d'euros et nécessité six ans de travaux. <i>Rail et transports - 12 novembre 2004</i>	189
Carte d'identité, Slovaquie : la voie d'eau porte ouverte sur le monde. Reprise de l'acquis communautaire. Un réseau fluvial réduit...mais primordial. Port de Bratislava. Port de Komarno. <i>NPI - décembre 2004</i>	190
Bruxelles : la voie d'eau pour transporter les ordures ménagères. 10 000 EVP/an. Bruxelles-Anvers : ½ jour de transit time. S'insérer dans de nouvelles filières. <i>NPI - décembre 2004</i>	192
Maut : Berlin prévoit d'en affecter 12 % à la voie d'eau. 12,4 cents par kilomètre. Les grandes routes et les VL aussi ? L'On-Board-Unit (OBU) pour éviter les complications. <i>NPI - janvier 2005</i>	193
Quand les ports intérieurs se font opérateurs ferroviaires. Duisbourg : des milliers de transports enlevés à la route. Cologne : un rayon d'action européen. 9,1 Mio T/an. L'ombre de la libéralisation européenne. <i>NPI - février 2005</i>	194
BAUWENS (A), Président de l'Union des armateurs belges de navigation fluviale et rhénane. « Un marché libre est une illusion dans le fluvial ». <i>Le Lloyd - 15 février 2005</i>	196

III - La stratégie des entreprises 197

a – La batellerie 199

Les armateurs fluviaux attendent du Gouvernement une réponse forte. Seine-Nord sur toutes les lèvres. Bussereau : l'audit n'est pas la parole du Gouvernement. Niveaux de service : 30 min/j en plus en 2003. Sécurité : ne pas verser dans l'excès. Une fiscalité adaptée. L'articulation port de mer-fleuve. <i>NPI - 15 mars 2003</i>	201
Contrat de progrès pour le développement des trafics fluviaux sur le bassin de la Seine. Paris, Rouen et Le Havre sur la même longueur d'onde. Plus de 20 Mio t en 2002. Au cœur des agglomérations. Consolider la croissance.	

Les trois orientations contractualisées : l'amélioration des infrastructures, l'augmentation de la qualité des services fluviaux, des actions communes de promotion.

Rhône-Saône Conteneur envisage de doubler la fréquence des ses rotations. RSC augmente sa capacité.	
<i>NPI - 30 novembre 2003</i>	205
Schenker joue la proximité du port et la carte du feeder fluvial.	
<i>NPI - 29 février 2004</i>	206
Artois Compost (62) mise sur la voie d'eau.	
SEDE environnement est la filiale du groupe Veolia environnement, ex-Vivendi Environnement.	
CFNR : du convoi poussé à la formation automoteur + barge.	
L'impact des coûts d'exploitation. Automoteur + barge : le « plus » de la rentabilité. Pour une grande flexibilité d'exploitation. Mise en service annoncée pour 2006.	
Rhenania, le goût du risque et de l'innovation.	
Rhône-Saône : Alcotrans opère une ligne conteneurs indépendante.	
<i>NPI - décembre 2004</i>	207
Un bac professionnel pour le fluvial ? Intermittents du fluvial. Sigles.	
<i>NPI - Janvier 2005</i>	212
b - Les chargeurs	215
Repositionnée, la CNR a pu « se recentrer sur les besoins de la vallée du Rhône ». Vers un silo céréalier à Loire Saint-Romain.	
Avignon Courtine : la zone portuaire réaménagée ?	
<i>NPI - 28 février 2003</i>	217
Calcia investit dans les modes alternatifs.	
Approvisionnements, livraisons et flux inter-usines représentent 9 Mt. Le ciment dans l'économie française. Améliorer la productivité du ferroviaire. Histoire et fabrication. Optimiser la flotte de camions.	
<i>Transports actualités - n° 765 du 21 février au 6 mars 2003</i>	218
L'Association Seine-Nord Europe veut trouver les fonds pour le grand gabarit. Les chargeurs prêts à intégrer le coût de Seine-Nord.	
<i>NPI - 15 mai 2003</i>	220
Le cas Toyota : des pièces détachées par la voie d'eau.	
La voie d'eau dans le juste à temps. Port intérieur, « accumulateur » tampon.	
<i>NPI - 30 octobre 2003</i>	221
Lafuma opte pour Fos + le feeder fluvial dans un souci de développement durable.	
200 camions de moins sur la route grâce au feeder fluvial. L'outre-mer commence à...Lyon et, bientôt, Valence. La voie d'eau également pour l'import ?	
<i>NPI - 29 février 2004</i>	222

Les chargeurs redécouvrent la barge.	
Le port de Gennevilliers, sur la Seine, le trafic de conteneurs a progressé de 80 % en 2003.	
282 000 conteneurs transportés par barge en 2003.	
Les ports moyens subissent les conséquences du plan de restructuration de CNC, qui supprime les faibles trafics.	
<i>Rail et transports - 3 mars 2004</i>	224
Canaux de l'Est : la difficile équation du réseau à petit gabarit.	
Une sécheresse cause de pertes de trafics...	
...mais surtout révélatrice de l'état des canaux.	
Le canal de la Marne à la Saône sur-utilisé ?	
Quelle concertation pour quelle mesures ?	
Nos marinières ont le blues.	
<i>NPI - 15 mai 2004</i>	226
La grande distribution dope les trafics et améliore son image.	
14,5 millions d'euros d'aides au transport fluvial.	
Boom du trafic fluvial de conteneurs sur Paris.	
40 % du volume grand import d'Auchan est transporté annuellement par voie d'eau.	
<i>Solutions transport - 20 octobre 2004</i>	228
IV - Le transport fluvial urbain	231
a – Marchandises	233
Logistique urbaine : le retour de la voie d'eau.	
Le concept « Distrivaart » s'exporte.	
Un tournant dans le cité des Doges.	
Royaume-Uni : les ambitions du « Water Truck ».	
<i>NPI - décembre 2004</i>	235
b – Voyageurs	237
Nantes lancera son « bus d'eau » en septembre	
<i>Rail et transports - 17 décembre 2003</i>	239
Transport en commun : la voie d'eau sur les rangs.	
<i>NPI - novembre 2004</i>	240
Le transport par voie d'eau - aux antipodes !	
Un workshop international sur le transport par voie d'eau s'est tenu à Brisbane en marge du congrès Asie-Pacifique.	
<i>Transport public international - n° 1 - janvier 2005</i>	241
V - Les produits	243

Le « guide des bonnes pratiques » contribuera à doubler le transport fluvial des céréales à l'horizon 2010.

500 000 tonnes supplémentaires en 2003.

Réseau : des investissements sans précédent.

Le guide des bonnes pratiques en 3 thèmes.

*Centre de documentation de l'aménagement et des transports
Dossier sectoriel du transport
Avril 2005*

Nette reprise des expéditions en 2002-2003.	
Transport de granulats pour le BTP : il faut une solution alternative au tout-route. La voie d'eau, une alternative crédible ?	
<i>NPI - 30 juin 2003</i>	245
Dossier « Rhône-Saône ». Collecte et traitement des déchets du BTP. La voie d'eau, colonne vertébrale de l'outil conçu par les Quais du Bâtiment.	
<i>NPI - 15 octobre 2003</i>	251
Quatre trafics pour booster la voie d'eau en Ile-de-France.	
1 - Les conteneurs.	
2 - Les granulats de construction.	
3 - Les déchets.	
4 - Les céréales.	
<i>Rail et transports - 26 novembre 2003</i>	252
Un accord-cadre pour le transport fluvial de matériaux.	
Un marché essentiel pour la voie d'eau.	
Un avenir incertain.	
Maintenir les volumes actuels.	
Inventer de nouveaux schémas logistiques.	
<i>NPI - 15 mars 2004</i>	254
France : le fluvial s'inscrit dans de nouvelles chaînes logistiques.	
<i>Le Lloyd – 25 mars 2004</i>	256
Colis exceptionnels : un atout de poids pour la voie d'eau.	
Evolution du trafic 2003 par bassins.	
<i>Transports internationaux et logistique - avril 2004</i>	257
VERNY (J)	
Transport de roches calcaires en Nord/Pas-de-Calais. Quelle place pour le fluvial ?	
Une sous-représentativité chronique du fluvial.	
Les carrières belges utilisent intensément la voie d'eau.	
Répartition modale des flux de roches calcaires en Région Nord/Pas-de-Calais.	
La route reste le mode majeur.	
Carte : les bassins de production de roches calcaires dans et à proximité de la région Nord-Pas-de-Calais et les infrastructures fluviales, en 2003.	
Des contraintes techniques et organisationnelles.	
Flux de roches calcaires exprimés en équivalent camions par jour pour les distances supérieures à 50 km..	
La voie d'eau reste compétitive.	
Les enjeux de Seine-Nord.	
<i>NPI - septembre 2004</i>	258
Pour son approvisionnement en granulats : l'Ile-de-France a besoin de plates-formes multimodales.	
Ile-de-France : des sources d'approvisionnement de plus en plus lointaines.	
Répartition modale du transport de granulats par voie terrestre (tonnes) en France et en Ile-de-France.	
Développer les actions de transfert modal.	
<i>NPI - décembre 2004</i>	261
VI – La flotte fluviale	263

France : la flotte fluviale se renouvelle.

Décomposition de la flotte fluviale française 2002/2001.
 Au 4^{ème} rang européen.

Flotte citerne. Faut-il généraliser les bateaux à double coque ?	
12 % de la flotte citerne rhénane.	
Un surcoût important.	
Un marché en surcapacité.	
10 ans pour renouveler sa flotte : une utopie.	
Pour un renouvellement progressif.	
<i>NPI - 15 décembre 2003</i>	265
La flotte française rajeunie.	
La flotte fluviale en 2003 par tranche de tonnage : en nombre...en capacité	
Evolution de la flotte française depuis 1970.	
Petit gabarit : à quand une nouvelle cale ?	
Cale française : du frémissement... au bouillonnement ?	
Séance de rattrapage pour les carriers de Seine	
CFT, Mahieu : le virage du double coque.	
Nord.	
Loire.	
Seine encore : nouveaux développement de la flotte artisanale.	
Une cale au gabarit particulier.	
Nouveau pousseur pour VNF.	
Le Rhône s'emballe.	
Plus grand, plus productif, plus adapté, plus « propre » : le bateau rhénan est « in ».	
La dimension industrielle : plus de 9 000 TPL	
Quand le bateau épouse la cargaison.	
Transport citerne : en double, voire en triple coque.	
La flotte rhénane : 12 Mio de capacité.	
Le bateau, un vecteur écologique.	
Un optimisme vigilant.	
Un concept nouveau pour que vrac et conteneur puissent cohabiter.	
Les vracs en cale, les UCI en pontée.	
Une économie de 20 % à 60 %.	
<i>NPI – décembre 2004</i>	269
Pascat et Intermodeship : de nouveaux fluvio-maritimes à l'étude.	
37 km/h en rivière pour le Pascat.	
3 ponts de chargement pour le ro-ro Intermodeship.	
La voie d'eau devient intelligente.	
Un projet européen.	
La navigation fluviale revisitée.	
Où en est-on en France ?	
Les circuits d'information.	
<i>NPI - décembre 2004</i>	278
CCNR : le leitmotiv de la sécurité.	
Sécurité renforcée pour le transport de passagers et de matières dangereuses.	
Reconnaissance du « certificat communautaire de bateaux ».	
Situation économique et nouvelle flotte dans le bassin rhénan.	
<i>NPI - Décembre 2004</i>	281
VII – La coopération inter-modes	283
Pour les granulats, le port de Paris mise sur l'alliance avec le fer.	
<i>Rail et transports - 18 juin 2003</i>	285
L'Ile-de-France entend faire une large place à la voie d'eau dans ses transports.	
<i>NPI - 30 juillet 2003</i>	286

FESTOR (JC)	
Les perspectives du transport fluvial dans le développement de l'intermodalité.	
Le développement du conteneur fluvial.	
L'émergence des ports avancés. Un contrat de progrès.	
Pagny, 4ème darse de Fos.	
Le développement du fluvio-maritime, au service de l'intermodalité.	
Le fluvio-maritime au service de l'agroalimentaire.	
L'industrie s'intéresse au long cours.	
Pourquoi pas une alternative partielle à la traversée des Alpes ?	
<i>PCM Le Pont - août/septembre 2003</i>	287
VNF et RFF signent une charte de partenariat.	
Environ 28 % du trafic assuré par le ferroviaire et le fluvial.	
« La voie fluviale est clairement la troisième voie de l'intermodalité ».	
<i>NPI - 22 octobre 2003</i>	291
Alliance entre l'eau et le fer, sous le sceau d'une charte partenariale entre VNF et RFF.	
Mettre à niveau le réseau de plates-formes multimodales.	
Une approche concertée des projets en zone urbaine.	
Valoriser de concert le patrimoine foncier.	
<i>NPI - 30 octobre 2003</i>	292
VIII - Transport fluvial et développement durable	293
Parole de ministre « verte » : la voie d'eau, un mode écologique.	
<i>NPI - 15 mai 2004</i>	295
VERNY (J)	
Découplage transports/activité économique : mythe ou réalité ?	
Découplage et développement durable.	
Un phénomène « naturel » entre 1974 et 1985.	
Années 80 : d'une économie de stocks à une économie de flux.	
La voie d'eau, acteur principal d'un nouveau découplage.	
<i>NPI - 15 juin 2004</i>	296
Coûts externes : la palme à la voie d'eau avec 1,14 %.	
Coûts externes moyens des transports de fret en 2000 (hors coûts de congestion).	
<i>NPI - décembre 2004</i>	298
IX – Bibliographie	299
X – Organismes – Contacts – Sites Internet	311
XI – Sources citées	317
Annexe :	
OBSERVATOIRE DU TRANSPORT FLUVIAL	
Rapport du groupe de travail « Etat des lieux ».	
Paris, CNT, février 2004.-17p	321

Bibliographie

14852

BEZANCON (Y)

2000 ans d'histoire du partenariat public - privé pour la réalisation des équipements et services collectifs.

Paris, Presses de l'ENPC, 2004.- 284 p., bibliogr., ill., photogr.

15064, Docar CAD2-396

CLEMENT-GRANDCOURT (P)

Le développement du transport fluvial.

Paris, Documentation française (La), 2004.- 34 p.

Rapport au Ministre de l'équipement

Après avoir présenté les données actuelles des transports de marchandises par camions et leur impact sur l'environnement, le rapport s'appuie sur l'exemple Rhénan pour examiner les avantages notamment financiers du transport de conteneurs par voie fluviale et son application dans le réseau fluvial Nord, dans celui de l'Île-de-France et dans le réseau Saône-Rhône.

Il examine par ailleurs les moyens nécessaires pour accélérer cette massification par l'amélioration des tirants d'eau, le doublement des écluses et la connexion avec les transports maritimes.

<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/brp/notices/044000384.shtml>

15093

DIRECTION DU TRANSPORT MARITIME DES PORTS ET DU LITTORAL

Etude de faisabilité d'une ligne d'intérêt général de transport maritime à courte distance entre un port de la façade Atlantique et un port du nord de l'Espagne.

Paris, DTMPL, 2004.- 200 p., ann., graph.

Rapport final

10637

ASSOCIATION DES UTILISATEURS DE TRANSPORT DE FRET, LAMY

Guide du chargeur 2000. Transport de marchandises : les bons choix. 150 fiches pratiques.

Guide du chargeur.

Paris, Lamy, 2004.- pag. mult.

14938

REY (F)

Les métiers de la navigation fluviale.

Paris, Etudiant (L'), 2004.- 95 p., lexique.

14783

EUROSTAT

Calculation of indicators of environmental pressure caused by transport. Main report.

Luxembourg, EUROSTAT, 2003.- 68 p., tabl., graph., cartes.

Rapport final Working papers and studies

Ce rapport fournit un aperçu des méthodes et des résultats du projet TRENDS (Transport and Environment Database System). Le but de ce projet était de produire une série d'indicateurs transparents, cohérents et comparables, de la pression environnementale provoquée par les transports. Les résultats couvrent la période 1970 à 2000, complétés par un scénario à l'horizon 2020.

14676

ROBLIN (L)

Cinq siècles de transport fluvial en France du XVII^{ème} siècle au XXI^{ème} siècle.

Rennes, Ouest France, 2003.- 127 p., ill.

Histoire

14753

CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS

ABERLE (G), BONNAFOUS (A), GIANNOPOULOS (G), GOODWIN (P), MOLNAR (E), SUCHORZEWSKI (W), VIEGAS (JM)

Cinquante ans de politique des transports. 1953 - 2003.

Paris, OCDE, 2003.- 132 p., bibliogr.

15128

CERCLE DES TRANSPORTS

PEPY (G), SAGUEZ (C), FENDER (M), DORNIER (PP), JAMET (C), MESQUI (J)

Conférences 2002-2003 :

- **L'évolution du système autoroutier et ses conséquences (n° 395).**
- **Un an de TGV Méditerranée : quels enseignements ? (n° 396).**
- **L'impact des technologies de l'information et de la communication sur les entreprises de transport et de logistique (n° 397).**
- **La logistique révélée et observée : le cas des transports de marchandises en ville (n° 398).**
- **La voie d'eau, une réponse performante et moderne aux défis logistiques et sociétaux de notre époque (n° 390).**

Paris, Cercle des transports, 2003.- pag. mult., tabl., graph., cartes.

Conférence

14583

DIRECTION DE LA RECHERCHE ET DES AFFAIRES SCIENTIFIQUES ET TECHNIQUES,
PROGRAMME DE RECHERCHE ET DE DEVELOPPEMENT POUR L'INNOVATION ET LA
TECHNOLOGIE DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES, CATRAM**Etude de faisabilité de nouvelles lignes fluvio-maritime Karvor entre l'axe Rhône-Saône et l'Espagne ou l'Italie. Rapport final.**

Paris, DRAST, 2003.- non pag.

Recherche Transport

L'étude teste la faisabilité de lignes fluvio-maritimes conteneurisées régulières entre l'axe Rhône-Saône et l'Espagne et/ou l'Italie.

Il s'agit de définir le marché potentiel d'un porte-conteneur fluvio-maritime spécifique, le Karvor sur des lignes régulières entre Chalon / Lyon et des ports italiens ou espagnols.

Le Karvor, dont les études techniques et économiques ont été réalisées par la DCN et Technicatome, se veut un navire fluvio-maritime d'une nouvelle génération, optimisé pour l'emport de conteneurs maritimes ISO, au maximum 90 EVP en cale et 44 EVP en pontée.

Sont étudiés successivement :

- l'environnement fluvial et portuaire de l'axe Rhône-Saône, les caractéristiques des ports et de la voie d'eau, les coûts portuaires et de la voie d'eau, les durées de navigation.
- le transport fluvio-maritime, son développement historique, l'activité fluvio-maritime en Méditerranée et sur le Rhône, la nature des trafics fluvio-maritimes actuels du Rhône.
- les besoins des chargeurs et leurs contraintes logistiques, les caractéristiques des marchés du transport entre la région Rhône-Alpes et une partie de la Bourgogne d'une part, l'Espagne et l'Italie d'autre part : conditions d'exécution, matériels, prix, etc.
- les coûts liés à l'exploitation d'un transport fluvio-maritime selon différentes hypothèses relatives à la rotation des navires (ports touchés, distances et vitesses fluviales et maritimes) et différents types de marchandises à transporter : affrètement du navire, soutes, frais portuaires et de manutention, frais d'agence, services divers, redevances, pré et post- acheminements éventuels des marchandises, etc.
- les taux de fret fluvio-maritimes et les prix du transport routier direct.

14818

CETE Nord Picardie, DIRECTION DU TRANSPORT MARITIME DES PORTS ET DU LITTORAL, DRE Nord-Pas-de-Calais

HASIAK (F), MATHON (S)

Etude des flux de marchandises générés par l'activité industrialo-portuaire de Dunkerque.

A - Rapport.- septembre 2003.- 92 p.

B - Enseignements méthodologiques.- avril 2004.- 40 p., tabl., schémas

Lille, CETE, 2003, ann., tabl., graph., bibliogr., cartes.

Le développement de la zone industrialo-portuaire de Dunkerque s'est effectué de manière très imbriquée avec celui de l'agglomération dunkerquoise. Comparées avec d'autres ports français, zone industrialo-portuaire et zone urbanisée forment un tout. Cette configuration urbaine particulière a conduit les acteurs publics locaux à se doter de moyens pour mieux connaître les flux de marchandises générés par l'activité industrielle et mieux les intégrer dans les choix politiques et d'aménagements urbains. L'objet de l'étude est principalement d'apporter des éléments objectifs et quantifiés relatifs au transport de marchandises générés par l'activité industrialo-portuaire : marchandises acheminées par le Port mais aussi marchandises générées par les entreprises situées dans les zones industrielles.

14635

PROGRAMME DE RECHERCHE ET DE DEVELOPPEMENT POUR L'INNOVATION ET LA TECHNOLOGIE DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES, DIRECTION DE LA RECHERCHE ET DES AFFAIRES SCIENTIFIQUES ET TECHNIQUES, INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION ILE-DE-FRANCE, DRE Ile-de-France, REGION Ile-de-France, PORT AUTONOME Paris

Etude régionale voie d'eau :

Phase 1 - Etat des lieux.

Phase 2 - Les chaînes logistiques.

Phase 3 - Perspectives et propositions - Synthèse.

Edition papier et cédérom.

Paris, DRAST, 2003.- pag. mult., tabl., graph., ill., cartes, lexique.

Cédérom Recherche Transport

14396

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE, AGENCE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA MAITRISE DE L'ENERGIE, CATRAM

Filière énergie - Développement du transport fluvial - Bassin élargi de la Moselle.

A - Rapport final.

B - Résumé du rapport final.

Béthune, VNF, 2003.- 55 p., ann.

14556

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE, GEODE

Filière grains, développement du transport fluvial dans le bassin de la Moselle. Rapport final.

Béthune, VNF, 2003.- 134 p., ann., tabl., graph.

Pour appliquer dans le bassin mosellan l'accord-cadre signé en mars 2002 par Voies navigables de France (VNF) et l'Office national interprofessionnel des céréales (ONIC) et dans la logique du contrat de croissance de septembre 2002 par lequel les céréaliers et les professionnels de la voie d'eau s'engageaient à doubler la part de marché fluvial d'ici à 2010, VNF Direction interrégionale du Nord-Est a lancé une réflexion sur les conditions d'atteinte de cet objectif commun au sien propre de doubler dans les 10 ans le trafic sur la Moselle à grand gabarit.

L'étude dresse d'abord un état des lieux de la filière - acteurs, flux, coûts, potentialités de trafic - puis établit des scénarios de développement du transport des grains par la voie d'eau à partir d'actions d'ordre technique, matériel, fonctionnel et commercial.

14939

PREMIER MINISTRE

Les grands projets d'aménagement du territoire du CIADT du 18-12-2003.**50 grands projets pour une France attractive dans une Europe dynamique.**

Paris, Premier Ministre, 2003.- 72 p., cartes.

15124

DELEGATION INTERMINISTERIELLE A L'INNOVATION SOCIALE ET A L'ECONOMIE SOCIALE,
CONSEIL SUPERIEUR DE LA COOPERATION**Le mouvement coopératif en France. Rapport du Conseil supérieur de la coopération 2002.**

Paris, Ministère des affaires sociales et de l'emploi, 2003.- 87 p., tabl., graph.

14759

DIRECTION DES TRANSPORTS TERRESTRES

Navigation intérieure : règlement général de police.

Paris, Journal officiel, 2003.- 137 p., ann.

Bulletin officiel n°2003-09

14720

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Navigation intérieure et part de marché en 2001.

Béthune, VNF, 2003.- 31 p., ann., tabl., cartes.

La navigation intérieure connaît depuis plusieurs années une progression soutenue. Elle a bénéficié d'une bonne conjoncture dans des secteurs, céréales et charbon notamment qui ont soutenu cette croissance. Parallèlement, les opérateurs développent des marchés qui s'inscrivent dans des schémas logistiques complexes et montrent quotidiennement leur dynamisme dans des secteurs réputés captifs du mode routier. La part relative de la navigation intérieure n'en demeure pas moins modeste à l'échelle du territoire français (2, 7 % en 2001). Le réseau navigable ne recouvre qu'une fraction du territoire national, situation que ne connaissent évidemment pas le fer ou la route. Qui plus est, sur le réseau actif en matière de transport, moins de 2 000 km bénéficient d'un gabarit permettant aux unités les plus modernes et les plus productives d'évoluer. Ces axes à grand gabarit, en outre, sont dissociés les uns des autres à tel point que le terme de "réseau" doit être considéré dans son sens le plus étroit. Il est nécessaire de souligner l'impact de l'infrastructure sur le secteur. Elle conditionne de fait sa compétitivité et la couverture du pays en infrastructures routières et en voies de chemin de fer, considéré comme un acquis, fait oublier que l'infrastructure est essentielle au développement d'un mode. Il n'est pas anodin de noter que plus de la moitié du volume traité annuellement sur les voies navigables françaises s'opère en liaison avec des partenaires étrangers qui disposent de réseaux homogènes et maillés. L'exercice qui consiste à mesurer la place relative de la navigation doit donc nécessairement tenir compte de cette contrainte et adapter son périmètre de calcul à la zone de pertinence considérée.

La France mouillée compte 36 départements actifs en matière de transport auxquels il convient d'associer les liaisons réalisées entre ceux-ci et les trois principaux partenaires étrangers concernés : Allemagne, Belgique et Pays-Bas. Deux approches sont retenues dans l'étude :

- l'une globale, prend en compte l'ensemble de cette fraction du territoire, les trafics internes à cette zone et ceux réalisés avec les trois pays,
- l'autre focalise l'observation sur les axes à grand gabarit, dans ce dernier cas on limite le champ d'observation aux seuls départements irrigués par les voies en question.

En ce qui concerne le Nord-Pas-de-Calais, la Moselle et le Rhin sont également inclus, pour conserver cette logique, les échanges réalisés avec les trois partenaires étrangers évoqués plus haut.

14486

ECOLE SUPERIEURE DES TRANSPORTS

FIOUX (O)

Quels freins au développement du fluvio-maritime en Europe ?

Paris, EST, 2003.- 51 p., bibliogr., cartes.

Mémoire

14679

CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS

BLATTER (R)

Rapport sur la formation professionnelle continue dans les transports.**Commission sociale du 24 juin 2003.**

Paris, CNT, 2003.- 80 p.

Rapport

14771

MARCQ (JP)

Risques et assurances transports maritimes, routiers, aériens, ferroviaires, fluviaux.

Paris, Argus de l'assurance, 2003.- 557 p., ann., index, lexique.

Avec une croissance quasi exponentielle de la demande de transport, les risques en matière de transport de marchandises ont considérablement varié ces dernières années. Les modes de transport, la nature même de la marchandise, l'impact de plus en plus pesant des lois et conventions internationales, l'extrême variété des métiers du commerce, contribuent à donner à ce marché une image dense et complexe.

Ce manuel résolument pratique a pour objectif de rassembler les informations et documents nécessaires à tout praticien dans son travail d'analyse et de contrôle des risques, de souscription ou de règlement de sinistres.

Dans une 1ère partie sont analysés les risques en matière de transport de marchandises et le rôle primordial que joue la prévention. La seconde partie s'attache à étudier, suivant les modes de transport, les garanties d'assurances relatives aux marchandises, ainsi que les polices de responsabilité contractuelles des transporteurs et des commissionnaires.

L'ouvrage met l'accent sur les documents pratiques, les exemples de tarification et de règlement de sinistres. Il se termine par deux lexiques des termes français et anglo-saxons de la profession.

14606

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

BRUTIN (N)

La situation comparée du fer et de la navigation intérieure en France entre 1980 et 2001.

Béthune, VNF, 2003.- 17 p., tabl., graph.

13965

DIRECTION DE LA RECHERCHE ET DES AFFAIRES SCIENTIFIQUES ET TECHNIQUES,
PROGRAMME DE RECHERCHE ET DE DEVELOPPEMENT POUR L'INNOVATION ET LA
TECHNOLOGIE DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES, LABORATOIRE D'ECONOMIE DES
TRANSPORTS, BUREAU D'ECONOMIE THEORIQUE ET APPLIQUEE, GATE

DENANT BOEMONT (L), DELVERT (K), PETIOT (R)

Eléments d'évaluation des politiques de transport : une approche de l'économie expérimentale.

Paris, DRAST, 2002.- 117 p., ann.

71

PORT AUTONOME Paris, CCI Paris, AGENCE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA MAITRISE DE L'ENERGIE

La voie d'eau : un mode de transport d'avenir.**Actes du colloque - 21 novembre 2001, Bobigny.**

Paris, Port autonome, 2002.- 49 p., ill.

Colloque

Ce forum constitue pour de nombreux partenaires publics et privés, une étape importante dans un processus de recherche d'actions à mener en faveur du transport des marchandises par la voie d'eau. Il offre un panorama large du rôle et des initiatives des collectivités locales, du Port Autonome de Paris, de la Ville de Paris, de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris Seine-Saint-Denis, de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie, des entreprises et de leurs fédérations professionnelles, des transporteurs fluviaux.

14294

DIRECTION DE LA RECHERCHE ET DES AFFAIRES SCIENTIFIQUES ET TECHNIQUES,
PROGRAMME DE RECHERCHE ET DE DEVELOPPEMENT POUR L'INNOVATION ET LA
TECHNOLOGIE DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES, GROUPEMENT DES AUTORITES
RESPONSABLES DE TRANSPORT

DABLANC (L), DUCHENE (C)

Marchandises en ville.

A - Suivi des politiques des villes européennes sur le transport de marchandises.

Rapport d'activités.- 59 p., annexes

B - Articulation urbanisme et transport de marchandises en ville. Le cas des entreprises urbaines de fret ferroviaire.

Rapport d'étude.- 101 p.

C - Le transport des marchandises dans les villes allemandes.

Compte rendu du voyage d'études du GART en Allemagne sur le transport de marchandises en ville - 11-13 mars 2003.- pag. mult.

Paris, DRAST, 2002.- 59 p., ann., bibliogr., ill., schémas, lexique.

Recherche Transport

L'étude comprend trois volumes.

Le premier volume porte sur l'analyse des politiques en cours dans les villes européennes et l'organisation d'un voyage en Grande-Bretagne et en Allemagne. Il s'agit de poursuivre le bilan des expériences mises en place depuis le début des années 1990 en Italie, aux Pays-Bas, en Espagne et en Suisse (qui ont fait l'objet de voyages d'étude du GART en 1999), et d'étudier des pays encore mal explorés (Grande-Bretagne, Allemagne). Les 16, 17 et 18 avril 2002, une délégation du GART a effectué un déplacement en Angleterre pour connaître les politiques des villes anglaises sur les transports des marchandises. Deux villes ont été visitées, Londres, et Southampton - Hampshire county. Les séries de visites et d'entretiens qui ont eu lieu dans ces deux villes ont eu pour caractéristique commune de ne pas seulement se focaliser sur les aspects urbains et routiers du transport des marchandises (livraisons) mais de porter également sur les politiques ferroviaires et fluviales du fret régional d'une part, sur les stratégies des opérateurs (grande distribution, transporteurs professionnels) d'autre part.

15193

CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS

BLATTER (R)

Mutations des métiers du transport, problèmes d'emploi et adaptation des dispositifs d'insertion et de formation.

Paris, CNT, 2002.- 54 p.

14246

OCDE

Pour des transports écologiquement viables. Les mesures à prendre.

Paris, OCDE, 2002.- 189 p., ann., tabl., bibliogr.

Le présent rapport de synthèse de la troisième phase du projet de l'OCDE sur les transports écologiquement viables (TEV) se focalise sur les mesures et les stratégies propres à assurer la viabilité écologique des transports. Cette troisième phase a également permis de procéder à une première évaluation de l'incidence économique et sociale de l'accession des transports à la viabilité écologique. Les première et deuxième phases du projet portaient principalement sur la définition des transports écologiquement viables et du chemin à parcourir pour y arriver (première phase) ainsi que sur celle d'un avenir intégrant de tels transports (deuxième phase).

14373

COMMISSION EUROPEENNE

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises - Marco Polo - Com (2002) 54 final.

Paris, Journal officiel des Communautés européennes, 2002.- 70 p.

14138, Docar ESC1-259

SENAT

GRUILLOT (G), GRIGNON (F)

Qu'en est-il de la voie d'eau pour le fret demain en France et en Europe ?

Rapport d'information fait au nom de la commission des affaires économiques et du plan par la mission d'information de la liaison fluviale grand gabarit Saône-Rhin.

Paris, Sénat, 2002.- 99 p., cartes.

Rapports du Sénat (Les) n°366

Doit-on estimer que d'ici à 2010 ou 2020, la demande globale de transport sera appelée à croître de façon substantielle sur l'axe Mer du Nord - Bassin Rhénan - Méditerranée ? Si oui, quelles réponses, en termes d'infrastructures nouvelles, peuvent apparaître comme les plus souhaitables ? Doit-on considérer que le mode fluvial, en France, doit non seulement préserver son existence dans notre système intermodal de transport mais encore constituer, à côté des modes routier et ferroviaire, une voie d'avenir ?

Si oui, la France ne devrait-elle pas se doter d'un réseau fluvial relié au réseau européen, apportant ainsi une solution au problème du "maillon manquant" dont la réalisation permettrait la connexion des bassins du Rhin, de la Seine, de la Moselle et de Rhône-Saône ? Quel projet pourrait-on, dans ces conditions, favoriser, eu égard aux contraintes financières et aux impératifs liés à l'écologie et à l'environnement ?

La mission d'information de la Commission des affaires économiques, s'est efforcée d'apporter des éléments de réponse à ces questions décisives pour l'avenir de nos voies de communication.

14177

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DELEGATION A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET A L'ACTION REGIONALE

Schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de marchandises.

Paris, Journal officiel, 2002.- 178 p., ann., tabl., cartes.

Les schémas multimodaux de services de transport de voyageurs et de transport de marchandises constituent l'un des huit documents de planification stratégique territoriale créé par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 25 juin 1999. Ces schémas, en fixant les orientations de moyen et long terme de politiques publiques essentielles pour l'aménagement et le développement durable du territoire, constituent le socle du nouveau dispositif ordonnateur de l'action de l'Etat. Chaque schéma comprend, en tenant compte des enjeux propres au domaine concerné et notamment de la plus ou moins grande pertinence de l'horizon retenu (20 ans), trois grandes parties :

- une présentation des évolutions susceptibles de bouleverser, ou, à l'inverse, de conforter les fonctionnements des politiques publiques concernées,
- des orientations et des choix pour anticiper, prévenir ou accompagner ces changements,
- les mesures ou projets venant concrétiser ces choix.

14117

NATIONS UNIES Comité économique et social, TINA

Status of the pan-european transport corridors and transport areas.

Developments and activities in 2000 and 2001. Final report. Transmitted by TINA and the european commission.

Vienne, TINA, 2002, tabl., graph.

Rapport final

TINA : Transport infrastructures needs assessment

14116

MINISTERE DE L'AGRICULTURE Direction de l'espace rural et de la forêt, ECOLE NATIONALE DU GENIE RURAL DES EAUX ET FORETS

BEMER (D), BLANQUET (P), SENET (D)

Le transport des bois ronds : un élément déterminant de la compétitivité de la filière bois.

Paris, ENGREF, 2002.- 110 p., ann., tabl., graph., bibliogr., cartes.

14346

DIRECTION DE LA RECHERCHE ET DES AFFAIRES SCIENTIFIQUES ET TECHNIQUES,
PROGRAMME DE RECHERCHE ET DE DEVELOPPEMENT POUR L'INNOVATION ET LA
TECHNOLOGIE DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES

Transport par voie d'eau de ciment en milieu urbain. Prototypage d'un système par capteurs de pression.

Paris, DRAST, 2002.- pag. mult., ann.

Recherche Transport

Cette opération de prototypage s'inscrit comme la suite logique d'une recherche menée en 1998-1999 sur les conditions nécessaires au développement de la livraison de ciment en vrac par voie fluviale en zone fortement urbanisée. La condition requise identifiée est l'aptitude à maîtriser la mesure de quantités livrées pour autoriser une exploitation du matériel fluvial en livraisons partielles. Une seule technique a finalement été sélectionnée pour effectuer le prototypage : les capteurs de pression permettant de déterminer l'enfoncement du bateau, et de là, les quantités déchargées chez un client embranché voie d'eau.

Les tests d'essai, menés au printemps et en été 2002 en rade de Gennevilliers et en berge de Seine à Clichy, démontrent, malgré un niveau de précision légèrement inférieur aux attentes, l'intérêt de cette technique, et mettent en évidence les précautions à prendre pour une exploitation de qualité.

Les résultats permettent d'envisager un développement des livraisons partielles de ciment vrac par voie fluviale en milieu urbain, en substitution de livraisons par la route.

14280

LLOYD

River container services to and from Flanders.- avril 1998.- 48 p.

River container services to and from Flanders.- sept. 2000.- 52 p.

Inland navigation 2003 - Lloyd special report.- déc. 2002.- 80 p.

Anvers, Lloyd, 01/12/2002, ill.

Organismes - Contacts - Sites Internet

Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF)

91, rue du Faubourg Saint Honoré

75008 Paris

Tél : 01 42 68 34 80

www.autf.fr

Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale (CNBA)

34, rue du Télégraphe, Bât.B

75020 Paris

Tél : 01 43 15 96 96

Fax : 01 43 15 96 97

Comité des Armateurs fluviaux (CAF)

8, rue Saint Florentin

75001 Paris

Tél : 01 42 60 36 18

Fax : 01 42 86 80 16

www.caf.asso.fr

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR)

Palais du Rhin

2, place de la République

67082 Strasbourg cedex

Tél : 03 88 52 20 10

Fax : 03 88 32 10 72

www.ccr-zkr.org

Compagnie Nationale du Rhône (CNR)

2, rue André Bonin

69316 Lyon cedex

Tél : 04 72 00 69 69

Fax : 04 72 10 66 66

Fédération Européenne des Ports Intérieurs (FEPI)

www.inlandports.org

**Office National Interprofessionnel des Oléagineux et Cultures
Textiles (ONIC)**

21, avenue Bosquet
75341 Paris cedex 07
Tél : 01 44 18 20 00
Fax : 01 45 51 90 99
www.onic.fr

**Union Nationale des Industries de Carrières et Matériaux de
Construction (UNICEM)**

3, rue Alfred Roll
75849 Paris cedex 17
Tél : 01 44 01 47 01
Fax : 01 40 54 03 28
www.unicem.fr

Voies Navigables de France (VNF)

175, rue Ludovic Boutleux
62408 Béthune cedex
Tél : 03 21 63 24 24
Fax : 03 21 63 60 69
www.vnf.fr

Des organismes fluviaux en Europe**Pays-Bas**

www.inlandshipping.com

Belgique

www.binnenvaart.be

Allemagne

www.binnenschiff.de

Autriche

www.via-donau.org

Sources citées

Cahiers de l'IAURIF

Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile de France
15, rue Falguière
75740 Paris cedex 15
01 53 85 77 40

Équipement magazine - Ministère des transports

Arche Sud
92055 la défense cedex
01 40 81 21 22

Journal de la marine marchande

1, avenue Edouard Belin
92500 Rueil Malmaison
01 41 29 95 60

Journal pour le transport international

Rittmann SA Boite postale
CH 4002 Bâle
41 61261 88 30

Le Lloyd

Vleminckstratt 18
2000 Antwerpen
abo@lloyd.be

Lettre d'Infos de VNF

175, rue Ludovic Boutleux - BP. 820
62408 Béthune cedex
03 21 63 24 24

Le Marin

13, rue du Breil
CS 46035
35063 Rennes cedex
02 99 32 58 80

Ministère des transports - DTT - DTMPL

Arche de la Défense
92055 La Défense cedex
01 40 81 21 22

Le Moci

10 avenue d' Iéna
75116 Paris
01 40 73 30 00

Navigation Ports et Industries

7, quai du Général Koenig
67085 Strasbourg cedex
03 88 36 28 44

Notes de synthèse du SESP - Ministère des transports

Tour Pascal A
92055 La Défense cedex
01 40 81 21 22

PCM le Pont

28, rue des Saints Pères
75007 Paris
01 44 58 34 85

Rail et transports

11, rue de Milan
75011 Paris
01 49 72 10 00

Solutions transport

11, rue de Milan
75440 Paris cedex 09
01 49 72 10 00

Transport public International

Union internationale des Transports publics
6, rue Sainte Marie
B - 1080 - Bruxelles
32 2 673 61 00

Transports actualités

1, avenue Edouard Belin
92500 Rueil Malmaison
01 41 29 99 99

Transports Internationaux et logistique

163, rue de Charenton
75012 Paris
01 43 43 49 49