



Le développement et les enjeux du transport fluvio-maritime français et européen

Margaux Bouvattier

► To cite this version:

Margaux Bouvattier. Le développement et les enjeux du transport fluvio-maritime français et européen. Droit. 2014. dumas-01626038

HAL Id: dumas-01626038

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01626038>

Submitted on 25 Jan 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE FACULTÉ DE
DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES
TRANSPORTS



Le développement et les enjeux du transport fluvio-maritime français et européen

Mémoire pour l'obtention du
Master 2 Droit maritime

par
Margaux Bouvattier

Sous la direction de M. le professeur
Christian SCAPEL

Année Universitaire 2013-2014



UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE FACULTÉ DE
DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES
TRANSPORTS



Le développement et les enjeux du transport fluvio-maritime français et européen

Mémoire pour l'obtention du
Master 2 Droit maritime

par
Margaux Bouvattier

Sous la direction de M. le professeur
Christian SCAPEL

Année Universitaire 2013-2014



REMERCIEMENTS

En préambule à ce mémoire, je souhaite apporter mes remerciements les plus sincères aux personnes qui m'ont supporté et qui ont aidé à l'élaboration de ce mémoire ainsi qu'à la réussite de cette enrichissante année universitaire.

Je tiens à remercier tout particulièrement mes professeurs :

- Mr le Professeur Pierre Bonassies pour sa sagesse et ses connaissances qu'il a eu la gentillesse de nous transmettre
- Mr Le Professeur Christian Scapel qui s'est montré à l'écoute durant l'année pour le choix de nos mémoires
- Mr le Professeur Cyril Bloch pour m'avoir permis d'étudier au sein de ce Master 2 qui m'a tant appris.

Mes sincères remerciements à Mme Marjorie Vial pour toute l'énergie qu'elle déploie dans l'organisation de ce Master ainsi que pour sa patience et sa gentillesse.

Enfin, j'adresse mes plus tendres remerciements à ma famille, particulièrement à mon frère Matthieu qui est actuellement sur un remorqueur en Afrique du Sud, et pour tout le soutien et les encouragements dont ils ont fait preuve tout au long de mon parcours universitaire.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	7
 PARTIE 1 : LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DU TRANSPORT FLUVIO-MARITIME	 12
CHAPITRE 1 - LA SITUATION EUROPEENNE DU TRANSPORT FM.....	12
CHAPITRE 2 - LA SITUATION DU MARCHÉ FRANÇAIS DU TRANSPORT FLUVIOMARITIME	20
 PARTIE 2 : LES ENJEUX JURIDIQUE DU TRANSPORT FLUVIO- MARITIME	 34
CHAPITRE 1 - LA QUALIFICATION JURIDIQUE DU TRANSPORT FLUVIO-MARITIME	34
CHAPITRE 2 - UNE LEGISLATION COMPLEXE.....	47
 PARTIE 3 : LA SECURITE ET LA PRISE EN COMPTE DU RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT DANS CE DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT FLUVIO-MARITIME	 53
CHAPITRE 1 – LES PROBLEMES LIES A LA SECURITE	53
CHAPITRE 2 – LES CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES.....	62
 CONCLUSION.....	 67
 BIBLIOGRAPHIE	 69
 TABLES DES MATIERES.....	 74

INTRODUCTION

"Le transport fluviomaritime, cet inconnu". C'est ainsi que le journal l'Antenne a titré son article du 13 décembre 2013 concluant la conférence Riverdating de Lyon.

Inconnu du monde des transports oui, mais surtout inexploité. Le terme « inconnu » est employé en raison d'un principe posé en matière de transport de marchandises par voie d'eau. En effet, il est théoriquement interdit aux bateaux fluviaux de naviguer sur la mer et les navires n'ont pas la possibilité de naviguer sur les fleuves.

Inconnu est donc une terminologie qui lui sied à merveille. Le plus étonnant est la réaction des acteurs du monde maritime, tels que marins, pilotes, experts ou avocats, lorsque j'évoquais avec eux le sujet de ce mémoire. En effet, aucun d'entre eux n'avait jamais entendu parler du transport fluvio-maritime en tant que tel. La raison en est sûrement la spécialisation extrême de ce mode de transport.

Le transport fluviomaritime peut être qualifié de transport optimodal. A la différence du transport multimodal, le transport fluviomaritime ne combine pas deux modes de transport différents suite à un transbordement.

Une partie du transport s'effectue sur le fleuve qui est un « cours d'eau finissant dans la mer et souvent formé par la réunion d'un certain nombre de rivières ». ¹ Et plus précisément « il désigne toute rivière, quelle que soit sa puissance, qui atteint un plan d'eau terminal, un océan, une mer intérieure ou une simple dépression fermée qui fait fonction de niveau de base, générale ou locale ». Les bateaux effectuant habituellement ce trajet fluvial sont des automoteurs, des convois poussés, barges, péniches.

Lorsqu'on évoque le transport fluviomaritime, on imagine en premier lieu le déplacement d'une marchandise sur un bateau jusqu'à un port où celle-ci sera déplacée sur un navire en charge d'effectuer le voyage sur la partie maritime. Ce transport combiné est également appelé communément transport fluvio-maritime. Dans ce cas, ce terme est utilisé à mauvais escient. Toutefois il arrivera que ce mode de transport soit évoqué au fil du mémoire en appui de mes propos ou en

¹ Voir en ce sens le site internet Larousse : <http://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/fleuve/52510>

comparaison.

Or il n'en est rien, il faut voir les choses d'un œil éminemment plus simple. Nous sommes en présence d'un transport de bout en bout, sans aucun transbordement. C'est une des formes du transport maritime à courte distance, le shortsea shipping.

L'atout majeur de ce transport réside dans la suppression des ruptures de charges qui consiste en une « étape pendant laquelle des marchandises ou des passagers transportés par un premier véhicule sont transférés dans un second véhicule, immédiatement ou après une période de stockage »². Il est dès lors évident que les transporteurs économisent des coûts de manutention, des frais de transit ainsi que de stockage dans les ports. En effet, la suppression de l'escale dans la chaîne de transport permet un gain financier et temporel important pour le destinataire final.

Cependant, si cet avantage présente un caractère certain, il est contrebalancé par les coûts spécifiques à ce mode de transport qui peuvent le rendre plus onéreux au moment du décompte final. Toute la question de l'efficacité de ce transport économique repose donc sur le fait que les gains obtenus, en évitant le transbordement peuvent être supérieurs aux coûts supplémentaires engrangés sur chaque partie fluviale ou maritime.

Le transport fluvio-maritime est ancien : les Vikings utilisaient déjà ce mode de transport³. Des récits de navigation ont été retrouvés, datant de l'Antiquité et du Moyen Âge.

Cette ancienneté du transport fluvio-maritime n'est pas étonnante. A une époque où seules les voies d'eau permettaient de déplacer les denrées et où aucun droit ne venait réglementer ce mode de transport, les navires voguaient au grès des fleuves et des mers pour acheminer leurs marchandises au plus près du consommateur. La seule contrainte technique de l'époque restait la force du vent⁴.

On doit le premier ancêtre moderne du navire fluvio-maritime à nos voisins britanniques. En effet, ces derniers ont construit dès 1889 un petit cargo plat

² Voir site internet : <http://www.techno-science.net/?onglet=glossaire&definition=928>

³ A. Bérout, L'Antenne, « Le transport fluvio-maritime, cet inconnu », 2013

⁴ AFCAN, « Le transport fluvio-maritime de marchandises », 2011 : http://www.afcan.org/dossiers_techniques/fluvio_maritime.html

capable de relier Londres à Paris, venant s'amarrer quai d'Austerlitz. Ces petits navires étaient communément appelés « les petits parisiens »⁵ par les pilotes de la Seine qui avaient du mal à monter à bord du fait de leur instabilité. Ils disparurent dans les années 60.

Puis, dans les années 1970 apparurent des navires fluvio-maritimes allemands modernisés, ainsi que des navires anglais et hollandais. Les armateurs choisirent des pavillons étrangers afin de réduire le coût des taxes et d'exploitation des navires. Aucun des navires fluvio-maritime n'est sous pavillon français aujourd'hui. Les pays de l'est à savoir l'Allemagne ou la Hollande possèdent la majeure partie des armements.

Ce mémoire s'inscrit dans la continuité des rapports de mes prédécesseurs. Il ne reprend pas point par point leurs analyses qui sont déjà très détaillées mais va tenter de répondre dans le présent aux questions que ces derniers se posaient dans le passé. De plus, il va tenter d'analyser le contexte actuel.

Il n'est pas difficile de constater à quel point la flotte fluvio-maritime est vieillissante. En effet, l'offre est en baisse et l'on observe, par ailleurs, une réelle rareté des navires par manque de cales neuves. Lors d'une discussion avec un pilote de Seine, ce dernier a utilisé les termes « vieux raffiots délabrés » pour qualifier les navires fluvio-maritimes, me décrivant des engins à la limite de la salubrité et se demandant même comment certains pouvaient encore flotter.⁶ Ces propos peut être un peu fort témoignent néanmoins de l'état de santé de cette flotte spécifique, du moins pour les navires arrivant sur la Seine. D'autre part, les chiffres aussi viennent illustrer ces propos : sur un total de 66 navires répertoriés par Voies Navigables de France, 41 ont été construits avant les années 1990 et seulement 9 après les années 2000, les 16 autres se situant entre 1990 et 2000.

Cependant, selon Jean Solal, directeur commercial de la Société Anonyme des Silos de Bonnières, la demande reste stable grâce aux pays émergents d'Europe qui sont pourvus de rivières mais pas forcément d'infrastructures diverses. Ces derniers sont forcément intéressés par le développement d'un marché au financement « small size ». Lui, n' imagine pas un effondrement du fret maritime.⁷

⁵ AFCAN, « Le transport fluvio-maritime de marchandises », op. cit., 2011.

⁶ Entretien avec Grégoire Pré, Pilote de Seine

⁷ Jean Solal, « De chargeur à armateurs : Silos de Bonnières », First European Sea River Shipping Day, 24 octobre 2008, p. 5.

Un des aspects positifs de ce côté vieillissant, c'est la labélisation « Bateaux d'Intérêt Patrimoniaux (BIP) » de 18 bateaux fluvio-maritimes en décembre 2013 par la Fondation pour le Patrimoine Maritime et Fluvial. La fondation répertorie les bateaux selon leur histoire, leur modèle et leur construction et le label dépend de trois formes de témoignages apportés par ceux qui ont connus ces bateaux : humain, technique ou conceptuel et évènementiel.

Cette labélisation permet de donner un cachet à ces bateaux qui possèdent une histoire et font, de ce fait, partie du patrimoine fluvial français.⁸ Ces BIP ont été récompensés par deux avantages inhérents à cette labélisation. Voies Navigables de France a réduit de 90% le coût de la vignette plaisance à ces bateaux et a réduit également le coût des péages fluviaux.

Le transport fluvio-maritime a comme particularité de combiner deux droits différents que sont le droit maritime et le droit terrestre auquel se rattache le droit fluvial. Pour que le navire puisse naviguer sur les eaux mixtes, il doit se conformer aux réglementations en vigueur dans ces deux branches du droit.

Ce mémoire s'appuie sur le rapport publié en décembre 2011 concernant la sécurité de la navigation des navires fluvio-maritimes sur le Rhône et le Saône. Il a été rédigé par un ensemble d'acteurs faisant parti du Conseil général de l'environnement et du développement durable et de l'Inspection générale des Affaires maritimes. Il aura fallu que des accidents à répétition aient lieu pour que les autorités se penchent enfin sur les problèmes rencontrés par ce mode de navigation hybride.

Mais, certaines pistes d'améliorations proposées dans ce rapport s'appliquent à ce mode de transport au sens large, l'étendant à tous les axes de navigation.

En effet, le gouvernement recherche une amélioration effective du secteur, que ce soit dans l'encadrement des règles d'armement, de navigation ou d'équipage.

Peu semble importer à l'heure actuelle la part de marché qu'occupe le fluvio-maritime dans le transport par voie fluvial ou maritime, la volonté politique qui l'entoure table sur une sécurisation maximale afin d'anticiper les problèmes et accidents futurs. Grâce à cela, on peut espérer un développement des pratiques

⁸ VNF et Fondation du patrimoine maritime et fluvial, Communiqué de presse, 13 décembre 2013, voir site internet :

http://www.vnf.fr/vnf/img/cms/Tourisme_et_domainehidden/131213_CP_VNF_Fondation_d_Aboville_20131213132030.pdf

fluvio-maritimes par une meilleure connaissance de la réglementation du marché.

Une mise au point de tous ces aspects du transport fluvio-maritime va être effectuée. Que ce soit tant au niveau économique (Partie 1) par une étude du trafic national et européen qu'au niveau juridique avec les règles applicables à ce transport hybride (Partie 2). Finalement il sera primordial d'évoquer les problèmes sécuritaires et environnementaux que peuvent engendrer les navires fluvio-maritimes (Partie 3).

PARTIE 1 : Le développement économique du transport fluvio-maritime

Depuis quelques années, beaucoup d'espoirs sont portés sur le développement de ce mode de transport alternatif capable de relier des pays outre mer de manière plus simple que le font camions de longue durée. Que ce soit dans le Monde ou en Europe, les acteurs se servent, hélas peu, de ce transport généralement sous forme de « tramping ». Il est intéressant d'analyser la situation européenne (Chapitre 1) afin de comprendre l'intérêt de ce secteur et France et ses possibles évolutions (Chapitre 2).

Chapitre 1 - La situation européenne du transport fluvio-maritime

Avec environ 35 000 km de voies navigables en Europe, « le fleuve » n'a pas à rougir de son envergure en comparaison à sa grande sœur, la mer. Ces étendues laissent place à des possibilités de développement toujours plus importantes (Section 1) aidées par la mise en place de projets par la Commission Européenne (Section 2).

Section 1 – Le développement du marché fluvio-maritime par les pays européens

On peut se poser la question de savoir quelle place existe pour le transport par voie d'eau dans le réseau intereuropéen. Les ports de la Mer du Nord concentrent la très grande majorité de l'activité portuaire en Europe. Nonobstant, l'activité fluvio-maritime est légèrement mise à l'écart sur les réseaux européens (I).⁹ Le transport maritime à courte distance est un moyen de transport performant pour les échanges (II). Seulement, l'Union Européenne mise beaucoup sur le transport ferroviaire même si celui ci n'a pas non plus fait ses preuves en matière de compétitivité.

⁹ A. PARY, Master Droit Maritime et des Transports, « Le réseau transeuropéen de transport », 2001, p. 32.

I - Le réseau de nos voisins européens

L'Union Européenne, composée de ses 27 membres, possède une large ouverture de frontières sur la mer. Ses côtes s'étendent sur 89 000 km dont 6000 km entre la Pologne et l'Espagne et 5000 km entre Gibraltar et l'Italie.

Parmi ses membres, l'Union Européenne compte 20 pays possédant des voies d'eaux intérieures, dont 12 ayant des réseaux interconnectés.¹⁰

Les pays de l'Est de l'Europe sont les pionniers du fluvio-maritime. En effet, ce mode de transport est très répandu. Par ailleurs, ces pays gèrent ce transport bien mieux qu'en France. Leur connaissance du sujet en permet une utilisation plus systématique.

En Europe, deux zones de trafic fluviomaritime peuvent être analysées.

Le premier groupe se compose de l'Allemagne, de la Belgique et des Pays Bas, avec comme axe principal le fleuve le plus important d'Europe, le Rhin. L'Allemagne fait partie du top 3 des parts de marché européennes du transport fluvio-maritime. A ses côtés, les Pays Bas et la Belgique n'ont rien à lui envier. La raison de la réussite de ces pays réside dans leur niveau d'infrastructures portuaires offrant la possibilité aux navires fluvio-maritimes de accéder directement aux ports maritimes grâce en particulier aux portiques d'Anvers ou aux terminaux spécialisés de Rotterdam¹¹.

On voit donc que l'installation de multiples terminaux intérieurs pour faciliter le déploiement du trafic a facilité cette technique du « multi-stop » effectuée par nos voisins européens.

Le second groupe, moins important en terme de trafic est quant à lui constitué des Iles Britanniques, Scandinavie et Baltique.

A la différence de la France, les voies navigables nordiques ne sont pas payantes. En effet, les néerlandais ainsi que les belges ou les allemands préfèrent faire payer des droits de port aux navires. Cette gratuité de navigation fluviale est comparable à celle du transport purement maritime, cela explique sans doute leur

¹⁰ CNUCED, « Etude sur les transports maritimes », 2012, p107.

¹¹ M. Tilche, « De l'homme du Picardie à l'industrie », *BLT*, 2011

réussite.

Selon une étude réalisée par Eurostat en 2007, 3% de tonnes par kilomètres, du transport de marchandises intra-européen UE-27 s'effectuent par voie fluviale et 39% par voie maritime. Toutefois, cela n'égale pas les 47% détenus par le transport routier. Le transport par rail quant à lui dépasse à peine les 10% du trafic.

Les principaux échanges de transport fluvio-maritime en Allemagne se font sur le Rhin qui se divise entre le Haut Rhin, le Rhin central et le Bas Rhin. Les deux premiers présentent des caractéristiques similaires avec 110m de longueur et un tirant d'eau de 2,5m permettant le passage de navires à tonnage, allant de 1000 à 1500 tonnes, cependant le Rhin Central dispose d'un tirant d'air et d'une largeur légèrement supérieur au Haut Rhin. Pour ce qui est de la partie du Bas Rhin, elle s'élargit de manière conséquente (22,4m) et son tirant d'eau passe à 3,5m. Son tirant d'air est le même que le Rhône (9,1m). Par conséquent, des navires ayant une capacité allant jusqu'à 4000 tonnes peuvent aisément naviguer sur cette partie.¹²

Le Rhin possède un système fluvio-maritime unique avec 7 ports dispersés et spécialisés en Belgique, en Allemagne dont un seul aux Pays Bas.

Les caractéristiques des unités navigantes sur les principaux fleuves des pays de l'Union Européenne sont dressées dans le tableau suivant (voir page suivante) :

¹² Annexe 1, page 1.

Pays	Fleuve	Longueur	Largeur	Tirant d'eau	Tirant d'air	Tonnage
Pays-Bas	Maas	135m	12m	3m	6,8m	1000/1500
Pays-Bas	Canal Julia	135m	12m	3m	6,15m	1000/1500
Suède	Canal Trollhättan	88m	13,2m	5,4m	24,5m	3000/4000
Suède	Mälaren La	135m	19,8m	7,8m	41m	2000/4000
Finlande	Canal Salmi	82m	11,8m	4,3m	24,5m	2000/2500
Royaume-Uni	Humber	110m	24,5m	5,5m	NC	3000/4000
Portugal	Douro	87m	11,4m	3,9m	7,5m	2000/2500
Belgique	Canal Albert	134m	12,5m	3,4m	6,7m	1500/2000
Belgique	Zeekanal (jusqu'à Ruisbroek)	240m	24m	8,8m	44m	1000
Belgique	Zeekanal Ruisbroek jusqu'à Bruxelles)	200m	23m	5,8m	33,4m	4500

En observant ce tableau des caractéristiques des fleuves traversant les différents pays Européens, plusieurs observations peuvent être faites.

La longueur et la largeur des navires n'ont aucun impact sur le tonnage susceptible de pouvoir y naviguer. On va alors être tenté de dire que l'élément majeur réside dans le tirant d'eau qui est « la hauteur du point le plus bas du navire au dessous de la surface de l'eau ».

Or pour un même tirant d'eau entre la Belgique sur le canal Albert (3,4m) et l'Allemagne sur le Bas Rhin (3,5m), des navires ayant un tonnage doublement supérieur peuvent naviguer sur le Bas Rhin.

De même, si on se penche sur le tirant d'air qui est « la hauteur du point le plus haut du navire au dessus de la surface de l'eau », celui du canal Trollhättan et du fleuve Humber au Royaume Uni sont identiques (24,5m). Encore une fois, des navires ayant un tonnage largement supérieur peuvent naviguer sur le Humber mais pas sur le canal Suédois.

Quand bien même on peut penser qu'en conjuguant toutes les informations données pour déterminer quel tonnage de navire pourraient naviguer sur le fleuve, le Zeekanal nous donne tort. En effet, ses caractéristiques de navigation de Schelde jusqu'à Ruisbroek permettent à des navires de 240 m de naviguer et cependant, seul ceux ayant un tonnage de 1000t peuvent y prétendre. Alors que de Ruisbroek à Bruxelles, les tirants sont moins importants, la largeur et la longueur de même et cependant des navires de 4000t peuvent emprunter le même fleuve.

Néanmoins, ces réseaux permettent aux pays de pouvoir créer des liaisons fluvio-maritimes entre eux, c'est ce que nous verrons par la suite.

II - Les échanges entre les pays Européens

Le premier port fluvial du monde est Duisbourg en Allemagne. Le trafic fluvio maritime de produits métallurgiques représente 10% de son trafic.¹³ Son port se situe sur le Rhin, où transite chaque année plus de 11 millions de tonnes de marchandises par transport fluviomaritime. Ce qui représente pour un fleuve unique environ 3 fois le trafic sur l'ensemble des fleuves français réunis.

Le port de Duisbourg est une immense zone d'influence dont la desserte est assurée par des lignes régulières reliant presque tous les ports de nos voisins européens, que ce soit du nord ou de la Méditerranée ainsi que des ports du Maghreb (Casablanca, Alger ou Tunis).

Le principal partenaire du Port autonome de Paris est le Royaume-Uni. Il possède également des partenariats importants avec l'Irlande, l'Espagne, le Portugal et la Finlande.¹⁴

Concernant l'Axe Rhône/Saône, des partenariats plus excentrés existent, tel que des échanges avec L'Egypte, Israël ou La Turquie. Plus rare et extracommunautaire, ces échanges sont dûs au débouché du Rhône sur le bassin méditerranéen qui, géographiquement, regroupe l'Union Européenne et le Maghreb rapidement par la mer, représentant essentiellement 95% du trafic.

On peut noter également, mais nous ne le développerons pas dans ce travail,

¹³ Annexe 1, page 2.

¹⁴ AFCAN, « Le transport fluvio-maritime de marchandises », op. cit., 2011.

une extension du trafic fluvio-maritime des pays européens vers la Russie. Cette dernière possédant deux fleuves actifs que sont la Volga et le Dniestr. Le transport fluvio-maritime étant très répandu également au Japon comme aux Etats Unis.¹⁵

Section 2 – Les projets de développement européens

Le développement au niveau européen se traduit par la mise en place de programme de compétitivité (I) afin d'améliorer l'accès au réseau de voies navigables. Pour faciliter ces accès, l'Union Européenne veut mettre en place des liaisons maritimes régulières, les autoroutes de la mer (II).

I – L'amélioration de la compétitivité

La Direction Générale de l'Energie et des Transports (DG TREN) était un service de la commission européenne créé en 2000 et séparé en février 2010 en deux services que sont la Direction Générale des transports et de la mobilité et la direction générale de l'Energie.

Lors de la première journée européenne du fluvio-maritime en France le 24 octobre 2008, l'administrateur principal de la DG TREN, Patrick Norroy a exposé les différentes politiques mises en place afin de développer ce mode de transport en Europe. Son intervention venait plaider en faveur d'un espace maritime de transport sans aucune barrière au sein de l'Union Européenne.

Il a évoqué le programme NAIADES qui a été adopté le 17 janvier 2006 par la Commission Européenne. Son but principal est d'améliorer la compétitivité du secteur fluvial et en conséquent du secteur fluvio-maritime.

Ses politiques de développement sont simples, elles sont orientées vers une simplification des conditions d'accès au marché tout en rendant celui ci plus attractif. Il vise aussi une modernisation de la flotte et une réhabilitation des infrastructures maritimes et portuaires en venant redorer l'image des transporteurs maritimes et fluviaux.

Pour se faire, la Commission Européenne demande une réelle coordination au niveau des législations intra-européennes et leur application grâce à plusieurs

¹⁵ Voir en ce sens : V. Henry « Le transport fluvio-maritime, CDMT, année 2009, p 12.

supports.

C'est le cas du projet « River Information Services » prévu par la directive 2005/44/CE du 7 septembre 2005 et appliquée par le décret 2008-168 du 22 février 2008. La coordination de ce projet a été confiée à Voies navigables de France. Ce projet a pour but de mettre en place des services d'information fluviale afin de faciliter les communications avec les autres modes de transport.

De plus ce système intracommunautaire permettrait d'accroître la sécurité sur les fleuves et les prérogatives environnementales des Etats Membres par la mise en place de service d'informations concernant les plannings des voies d'eau, du trafic en corrélation avec la vitesse de croisière des navires. Tout cela pourrait être consulté rapidement grâce à un service dématérialisé et en interopérabilité avec l'aide d'internet.

En matière de sécurité, grâce aux systèmes d'identification automatique ou au programme Safeseanet, toutes les autorités nationales sont capables de détecter et suivre un navire par ses mouvements, où qu'il se trouve. Celui ci est alors reconnu et contrôlé avant même qu'il soit entré dans un port de l'Union Européenne.

La limite de ce système est la limite géographique des eaux maritimes. Lorsque le navire quitte ces eaux pour entrer sur le domaine fluvial alors tous les contrôles opérés s'arrêtent automatiquement et le navire n'est plus sous aucun régime de conventions internationales.

Cette carence est aggravé par le manque total de contrôle de sûreté lors de l'entrée du navire dans un port fluvial européen.¹⁶

II – Le développement des autoroutes de la mer

Patrick Norroy préconise également le développement ferme et définitif des autoroutes de la mer afin de permettre une meilleure régularité et une qualité supérieure en terme de trafic en intégrant le porte à porte dans les chaînes de transports logistique.

Lors du Grenelle de l'environnement, l'idée d'instaurer des autoroutes de la mer a vu le jour. Il « s'agit de proposer, entre deux ports, une liaison maritime fréquente après montée en charge, régulière et cadencée à horaires fixes, à la fois rapide et fiable pour un prix attractif par rapport à son équivalent sur route ».¹⁷

Ces autoroutes de la mer ne concernent pas uniquement le transport fluvio-maritime mais leur mise en place pourrait créer des facilités dans les opérations de transports qui se répercuteraient immédiatement sur le transport maritime à courte distance.

Afin de supprimer les barrières intracommunautaires, divers moyens ont été imaginés. Il peut s'agir d'instaurer un document de transport unique pour l'ensemble du voyage, de faire en sorte que le navire ne s'arrête qu'une fois pour les formalités administratives ou par exemple de simplifier la réglementation concernant le transport de marchandises dangereuses.

On retient de l'intervention de Patrick Norroy que la politique générale de transport favorise le rôle du transport maritime en Europe. Il serait alors intelligent, tout en développant les autoroutes de la mer, d'utiliser de rapides connections maritimes en zone européenne grâce au fluvio-maritime et aux feeders.

¹⁶ Rapport sur la sécurité de la navigation des navires fluvio-maritimes, décembre 2011

¹⁷ Voir en ce sens : les autoroutes de la mer, <http://www.developpement-durable.gouv.fr/>

Afin d'améliorer la connexion entre le réseau français et le reste du réseau européen, le projet majeur engagée par le gouvernement est celui du Canal Seine-Nord Europe et plus précisément en France, la partie Seine-Escaut. Il s'agira d'un canal à grand gabarit d'une longueur de 106 km visant à relier l'Oise au Canal Dunkerque-Escaut. Le tirant d'eau prévu sera de 4,5m permettant à des navires d'un tonnage de 4400m de naviguer.¹⁸ Cependant ce projet prévu par le Grenelle I du 3 aout 2009 a été largement sous estimé en terme de coûts posant un problème de financement. Ce dernier retarde constamment le début des travaux initialement prévu en 2012.¹⁹

Chapitre 2 - La situation du marché français du transport fluviomaritime

Le manque d'infrastructures et d'efficience du réseau fluvial français est un thème récurrent dans la recherche de solutions économiques concluantes.

Les acteurs du marché français n'ont de cesse de développer le réseau territorial (Section 1) afin de voir fleurir un transport qui a du mal à sortir son épingle du jeu (Section 2).

Section 1 – Le réseau et les acteurs du marché français

Le bassin fluvial français est éclectique. Divisé en trois réseaux, il existe depuis des décennies et peine à se développer sur certains de ses axes (I). Pourtant ce n'est pas chose impossible. Il faut donc susciter un réel engouement pour que les acteurs des mondes maritimes et fluviaux agissent (II).

I – Le développement du réseau fluvial français

Le réseau appelé "à grand gabarit" ne représente qu'1/5ème des voies navigables françaises. Ce réseau permet d'accueillir des bateaux de 9,50 m de large et de 1350T et plus. Lorsqu'on évoque les gabarits, on se réfère aux tailles des écluses qui ne peuvent laisser passer n'importe quel navire. Les bateaux de petites tailles permettent pourtant de faire transiter les deux tiers du trafic de marchandises en France.

¹⁸ Annexe 1, page 1.

¹⁹ Rapport sur le projet de canal Seine-Nord Europe, de janvier 2013, sur cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Le second réseau fluvial de France a été instauré par Charles de Freycinet en 1879. Ce réseau "Freycinet" ne nous intéresse pas dans le sens où il ne peut accueillir que bateaux ayant un tonnage inférieur à 350 tonnes. Or ce réseau constitue le plus grand pourcentage du réseau français.

Le troisième réseau est celui qui nous intéresse, situé entre les deux il peut accueillir des navires fluvio-maritimes. Ce marché ne peut donc se développer que dans des zones où l'accès des bateaux à fort tirant d'eau et d'air est possible²⁰. Ce qui est principalement le cas sur l'axe Rhône/Saône de Fos à Chalon-Sur-Saône qui représente 53% du trafic et sur la Seine de Rouen à Montereau et l'Oise jusqu'à Compiègne qui eux représente 33%.²¹

La mauvaise interconnexion des bassins en France ne permet pas un passage fluide d'un bassin à un autre ce qui handicape considérablement la profession. Les grands axes fluviaux de la France sont divisés en 4 axes :

- La Seine-Oise

Ce n'est que depuis une petite dizaine d'années qu'il est possible de franchir les digues du Grand Port du Havre en navigation fluvio-maritime. En effet, avant ces changements, il n'y avait pas d'accès direct sans transbordement. Depuis 2006 et avec l'autorisation expresse des Affaires Maritimes, un automoteur peut effectuer un parcours sur la mer. La voie principale pour accéder à la Seine est le passage par l'estuaire de la Seine.

Ses logiques économiques concernent la desserte de la région parisienne que ce soit pour du transport de produits variés ou pour l'évacuation de ses déchets ainsi que la desserte de sites industriels riverains dans le département des Yvelines par exemple.²²

- La portion Rhin

Les échanges avec l'Allemagne sont de bonne qualité et quantité grâce au

²⁰ La dépêche, 9 décembre 2013, En France les grains empruntent largement la voie fluviomaritime, Karine Floquet

²¹ AFCAN, « Le transport fluvio-maritime de marchandises », op. cit.

²² VNF service des études économiques, Rapport final sur le transport fluvial et fluvio-maritime ; perspectives de développement du transport de marchandises à 20 ans, 2000 :

http://www.vnf.fr/vnf/img/cms/Tourisme_et_domainehidden/transportfluvialetfluviomaritime_200708101739.pdf

bassin Rhénan. En effet, cet axe permet un développement continu du transport fluvial en Alsace, cela en partie grâce à son gabarit sans mesure par rapport aux autres fleuves sur certaines zones.

En raison de sa traversée de multiples pays tels que la Suisse, le Lichtenstein ou l'Autriche et afin d'éviter de quelconques conflits, le Traité de Mannheim de 1848 a posé le principe de la libre circulation sur le bassin rhénan.²³

- La Moselle

L'axe Mosellan repose sur deux principales logiques céréalières et sidérurgiques qui tentent d'intégrer au mieux les infrastructures fluvio-maritimes. On y trouve deux ports de moyenne envergure : Metz et Nancy.

- Le duo Rhône/Saône

C'est le principal axe fluvio-maritime avec les produits agricoles comme marchandise phare.

Sa logique repose plutôt sur la recherche d'échanges ouverts sur la Méditerranée grâce au développement du secteur fluvio-maritime notamment celui portant sur le vrac céréalier.

- Le Nord/Pas de Calais

Cet axe assure la desserte de l'agglomération principale qu'est Lille et ses environs ou Valenciennes ainsi que du Grand Port de Dunkerque.

Il permet d'effectuer des échanges réguliers et primordiaux avec les pays de l'Europe de l'Est tel que l'Allemagne, la Belgique ou l'Angleterre.

Alors que les grands ports maritimes servent à assurer l'interface entre mer et fleuve, les grands ports fluviaux intérieurs servent à assurer la distribution finale des marchandises.

Le rapport final de Voies Navigables de France insiste pourtant sur le fait que pour chacun de ces axes, il serait possible d'accroître la capacité de trafic de 2 à 8

²³ V. Henry, « Le transport fluvio-maritime », CDMT, année 2009, p.42

fois en modernisant les aménagements.

II - L'émergence de nouveaux acteurs sur le marché fluvio-maritime

En France, trois types de ports existent. En premier lieu, il y a les grands ports maritimes et les ports d'intérêt national, puis viennent les ports publics et enfin les ports privés appartenant à des partenaires économiques privés.²⁴ L'exemple pris dans un premier temps concerne les Silos de Bonnières, devenu port privé français (A). Ensuite on s'attachera à comprendre la volonté des acteurs face à ce secteur du fluvio-maritime (B).

A) Exemple d'un acteur français : Les silos de Bonnières

Cette société créée dans les années 1960 a lentement évolué sur le marché du fluvio-maritime pour devenir armateur et être immatriculée comme telle en 1984.

Une des marchandises phare transporté par les navires fluvio-maritime sont les céréales en vrac. C'est dans leur transport que s'est spécialisé le chargeur des silos de bonnières afin d'approvisionner les boulangeries du Nord de l'Europe pour la fabrication de pain français.

En effet les silos achètent les céréales dans les zones de production de la Beauce en région parisienne, trie et stocke ces dernières et les achemine ensuite par navire vers des pays au Nord tel que le Royaume Uni, l'Irlande ou même le Danemark.

Selon le directeur commercial de la société, Jean Solal²⁵, différents éléments doivent converger pour que le trafic puisse continuer à évoluer en positif. Il est nécessaire que le trafic soit stable grâce à des infrastructures implantées et surtout que ce trafic soit industrialisé. Il préconise d'éviter les trajets à vide ce qui engendrerait des pertes en augmentant les coûts de déplacement des navires. Pour cela, il est primordial que l'activité du bassin fluvial soit vivante et devienne un mode de référencement connu des armateurs.

La société prospère donc grâce à des relations commerciales établies avec des clients qui apprécient le respect de livraison « juste à temps » leur permettant, en

²⁴ Mémoire de V. Henry, « Le transport fluvio-maritime », année 2009, p. 38

²⁵ Jean Solal, « De chargeur à armateurs : Silos de Bonnières », First European Sea River Shipping Day, 24 octobre 2008, p. 8.

diminuant les coûts de manutention et de stockage, de personnaliser leur commande.

B) La volonté des acteurs

On dénombre une vingtaine d'armateurs dans le secteur fluvio-maritime en France. Ce nombre paraît exubérant sur un marché d'une envergure si réduite. Néanmoins ceci témoigne d'une véritable volonté des armateurs de tenter l'aventure fluvio-maritime.

De plus, en contraste d'une avancée mitigée du marché fluvio-maritime, il est intéressant de voir que des compagnies maritimes importantes tel que Marfret ouvre des filiales spécialisées dans ce mode de transport. Marfret fluvio feeder tenu par un des neveux de Raymond Vidil exploite quelques liaisons fluviomaritime.

Fin Janvier 2012, la société a inauguré son nouveau service entre le terminal à conteneurs de Rouen, Grand Couronne et Port 2000. Pour se faire, la filiale emprunte l'estuaire de la Seine et établit des temps records comparé à un service fluvial normal.²⁶

Par un message de son délégué, le bureau français de promotion du shortsea shipping (B2PS) exprime le besoin vital pour le fluviomaritime de se faire connaître auprès des acteurs du transport en France que ce soit les chargeurs, les commissionnaires ou les transitaires de transport.

C'est un cercle vicieux dans lequel les désavantages du transport pourraient évoluer en atouts si un effort commun était lancé. Les chargeurs se plaignent de l'ancienneté des cales alors que si ils se mettaient à utiliser ce type de trafic, un renouvellement s'opérerait. Ceci profiterait à toutes les parties.

Les acteurs souhaiteraient aussi qu'une uniformisation au regard du droit communautaire intervienne afin de mieux délimiter les règles applicables à ce mode de transport.

²⁶ « Marfret : service fluvio-maritime », BLT, 2012 : voir <http://www.Lamyline.fr>

Section 2 – Le développement du transport fluviomaritime et son avenir

Le coût du fluvial est réputé pour être très faible par rapport à tous les autres modes de transports continentaux : 3 fois moins cher que le fer et 10 fois moins cher que la route, cela en raison de son insensibilité aux aléas économiques. Ce sont tout autant d'avantages (I) sur lesquelles la politique gouvernementale tente de s'appuyer pour faciliter la mise en place de ses projets (II).

I – Des avantages inéluctables

Avant d'évoquer en deuxième partie de ce mémoire les défauts juridiques grevant ce secteur, il faut évoquer les qualités qu'il possède (A) et qui influent plus ou moins le trafic français (B).

A) Des avantages en terme de logistique

Le principal intérêt de ce mode de transport est de permettre une flexibilité totale sur les choix logistiques que le chargeur possède. En effet, la navigation à caractère hybride de ces navires lui permet de choisir parmi un large panel de zones de chargement et de déchargement.

En imaginant qu'une entreprise soit propriétaire ou gérante d'un entrepôt ayant un accès à une zone portuaire maritime ou fluviale et que cette dernière veuille acheminer des marchandises à une autre entreprise ayant accès à une zone d'eau tout en passant sur un fleuve et sur la mer alors c'est possible en droiture. On ne peut imaginer moyen plus efficace et simple d'acheminement d'une marchandise. D'autant plus qu'une fois à quai, l'entreprise utilisera son propre personnel et ses propres outils afin de charger et décharger la marchandise.

Ce transport de bout en bout permet donc par conséquent la suppression de l'étape de la manutention dans les ports maritimes. Cela signifie bien entendu une diminution mirobolante des frais entraînés par ces opérations complexes portuaires qui sont adaptés à des plus grands navires.

Egalement, les frais afférents aux passages portuaires maritimes sont limités²⁷. Lors d'un transport combiné, les étapes de pré et post acheminement terrestre sont la plupart du temps organisée par un commissionnaire de transport ou un entrepreneur de transport multimodal, engagés par les entreprises pour faciliter l'acheminement de la marchandise à bon port. Ces opérations sont particulièrement coûteuses et leur limitation voir même leur suppression totale permet au chargeur de faire des économies qui peuvent compenser les contraintes techniques de ce mode de transport.

L'autre intérêt logistique du transport fluvio-maritime repose sur la gestion précise des délais d'acheminement. A la différence de la route, les voies d'eaux sont des « infrastructures non saturées et durables »²⁸ ce qui permet une vision et une optimisation des délais d'acheminement.

Il sera vu plus tard dans le mémoire qu'un intérêt non négligeable du transport fluvio-maritime est son intérêt écologique.

Le transport fluvio-maritime présente également un réel avantage pour le déplacement de marchandises en vrac. En effet, ce dernier ne présentant aucune manutention, il évite les pertes et la détérioration des marchandises. Il concerne essentiellement les déplacements de céréales, de matières métallurgiques ou de biens indivisibles.

²⁷ A. Béroud, L'Antenne, « Le transport fluvio-maritime, cet inconnu », 2013

²⁸ Annexe 1, page 2.

Cette sécurité des marchandises peut être intéressante en cas de transport d'objets fragiles et de taille importante. C'est le cas pour des pièces d'avion ou des marchandises « hors gabarit »²⁹. Ces colis encombrants sont fréquemment transportés sur les bassins de la Seine et du Rhône en raison d'une réglementation routière extrêmement restrictive.

Le transport de « big bags », que sont les conteneurs, les palettes ou les bobines, peut se faire par transport fluvio-maritime aisément étant donné la possibilité pour le navire d'accéder à n'importe quel port en droiture.³⁰

On peut parler d'une autre sorte de sécurité, celle engendrée par la traçabilité des produits. En effet, du moment de sa production à celle de sa livraison, le chargeur et le destinataire savent exactement où se trouve le produit.

L'industrie des céréaliers a donc tout intérêt à construire des infrastructures stables et massives afin de réduire les coûts de transport.

C'est par exemple le cas de l'Union des Coopératives Agricoles Yvelines céréales qui a implanté son nouveau terminal au port de Limay dans le but d'atteindre un volume d'exportation régulier et conséquent avec 90 000 tonnes transportées essentiellement par des unités fluvio-maritimes³¹.

B) Leur effet sur l'évolution du trafic

Les plus importants ports fluviaux de la Seine sont gérés par le port autonome de Paris, ce sont les ports de Limay et Gennevilliers. Un autre port fluvial qui génère beaucoup de trafic est le port privé de Bonnières (vu ci-dessus).

Voies Navigables de France en partenariat avec le bureau B2PS ont effectué une étude³² des flux sur les différents bassins sur 10 ans. Il en résulte trois constats concernant les trois grands axes :

Sur l'axe Seine, après une augmentation allant de 150 millions de tonnes kilomètres transportées (TKm) en 2003 à 210 millions de TKm en 2006, le trafic a eu un moment de flottement pour redescendre légèrement de 2006 à 2009. S'en est

²⁹ J-M Millour, « Message du délégué général du B2PS », *VNF Cargo n°10*, 2013

³⁰ B2PS et Voies Navigables de France, « les principales voies fluvio-maritimes françaises »

³¹ « Limay : UCAYC ouvre son terminal », *BLT*, 2003 : <http://www.lamyline.fr>

³² Annexe 1 : l'étude de VNF et B2PS

suivi un pic de 240 millions de TKm en 2010. Mais ce fulgurant élan s'est stoppé net pour redescendre à 150 millions de TKm en 2012.

Néanmoins, à l'heure actuelle, les transports de marchandises par route représente encore 90% du trafic total du port Autonome de Paris en comparaison au fluvio-maritime qui en accapare moins de 3%, il y a encore du chemin (fluvial !) à faire.

L'avantage considérable que détient l'axe Rhône/Saône, premier axe Fluvio-maritime de France en terme de trafic, sur son homologue est l'activité du port d'Arles. Celui ci a la possibilité de recevoir des navires de taille plus importante (3000 t) grâce à un tirant d'eau de 4,5m.

L'axe Rhône/Saône, toujours d'après l'étude de Voies Navigables de France a subi une véritable stagnation de son trafic entre 2003 et 2006 entre les principaux ports que son Vienne, Lyon et Chalon. Cependant en 2006 on dénote une dégringolade des échanges jusqu'en 2009. On est passé de 120/130 millions de TKm à 60 millions de TKm. On observe une légère remontée depuis 2009 jusqu'à 100 millions de TKm.

Le trafic fluvio-maritime assure une part non négligeable du trafic sur le bassin Rhône/Saône qui varie autour de 20% au fil des ans.

Enfin concernant l'axe Loire qui est moins évoqué dans ce mémoire, le trafic a réellement débuté en 2004 avec un démarrage puissant. En un an, le trafic a atteint 50 millions de TKm transportées et s'est maintenu à ce rythme stable au fil des ans jusqu'en 2012.

Un formidable rebond a eu toutefois eu lieu en 2006³³, une augmentation du trafic de 31,4%, c'est à dire de 400 000 TK, a été enregistrée et cela sur tout les bassin français.

³³ « Fluvio-maritime : renaissance ? », *BLT*, 2007 : <http://www.lamyline.fr>

Le développement du transport de conteneurs a été chiffré aux alentours de 5%. C'est un secteur en pleine expansion. Les progressions notables sont établies sur la Seine et le Rhône, vecteurs les plus importants des voies navigables. On doit cette évolution notamment aux produits métallurgiques et sidérurgiques.

Pour l'année 2013, 130 millions de tonnes kilomètres de marchandises ont été transportées sur des unités fluviomaritimes entre janvier et mai³⁴.

Concernant le sens des flux, à l'import, les axes Seine et Rhône sont concomitants. Les niveaux sont à peu près les mêmes avec environ 40 millions de TKm importées.

C'est à l'export que la différence est évidente. Le Rhône enregistre une centaine de millions de TKm transportées exportées tandis que la Seine se situe entre 50 et 60 millions de TKm.

L'équilibre du secteur dépend de cette différence import-export, il faut donc relativement faire attention à ce que les flux se suivent. Economiquement, le bénéfice engendré par le fret diminue pour chaque retour ou départ des ballasts à vide. Ce sont autant de frais de port ou d'écluses ou de carburants imputables au transporteur qui perd donc une part importante du fret gagné rendant ainsi les échanges moins attractifs.

II – Les projets mis en place

Selon Fabien Becquelin, directeur adjoint du B2PS, « le fluvio-maritime est un mode de transport difficile à gérer »³⁵. Que ce soit en raison de son coût d'exploitation plus élevé ou en raison des contraintes dues à sa polyvalence, ce transport a besoin d'aide pour s'épanouir sur le marché (A) venant aboutir à des projets concrets (B).

³⁴ J-M Millour, « Message du délégué général du B2PS », *VNF Cargo n°10*, 2013

³⁵ A. Bérout, L'Antenne, « Le transport fluvio-maritime, cet inconnu », 2013

A) L'aide des acteurs nécessaire pour une hausse d'attractivité

Un des freins au développement du transport fluvio-maritime se trouve dans son coût d'exploitation. En effet, l'équipage nécessaire induit au minimum 6 marins inscrit au « maritime » a souligné Voies Navigables de France lors du River Dating 2013.

De plus, la présence quasi obligatoire d'un pilote fluvial augmente considérablement le coût de la main d'œuvre nécessaire au trajet³⁶. C'est sans parler des cas où le navire ne fait pas escale durant de long trajet sur le fleuve. Alors deux pilotes fluviaux doivent monter à bord afin de se relayer.

- Le prix très bas du transport fluvial

Le prix du transport sur le réseau fluvio-maritime est bien moins conséquent qu'en transport maritime. Ce fret découle d'une négociation entre le chargeur et l'armateur prenant en compte une pluralité de facteurs tel que l'amortissement du navire ainsi que du matériel, du prix du fret retour ainsi que de la durée des relations commerciales prévue.³⁷

La loi a tenté de stigmatiser les pratiques à perte condamnées par le code fluvial. En parallèle, des plans de soutien sont mis en place afin de soulager la batellerie française qui s'essouffle des coûts pesant sur elle ainsi que de la baisse du fret. Cette situation avait donné lieu à de grandes revendications en France en 2010 d'où avait découlé un accord signé entre différents acteurs du marché fluvial afin de faire cesser la baisse du prix du fret fluvial.

Le secrétariat d'Etat aux transports supporté par la Chambre National de la Batellerie Artisanale ont étudié la suppression de la TIPP, Taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers.

C'est la suppression de cette taxe pour les transports fluviaux qui a donné cette idée. En effet, les transporteurs peuvent maintenant suivre une procédure pour récupérer la TIPP qu'ils ont déboursé pour leur consommation. Pour que cette déduction s'applique aux navires fluvio-maritimes il faut calculer la part de leur carburant utilisé sur la partie fluviale du transport et nécessairement obtenir un agrément du fournisseur de carburant prouvant que ce dernier ait été délivré sur le

³⁶ K. Floquet, « En France les grains empruntent largement la voie fluvio-maritime », *La dépêche*, 2013

³⁷ E. Demangeon, « Prix du transport », *BLT*, 2010.

sol français.³⁸

- Vers une simplification douanière ?

A l'initiative d'un groupe de travail du Syndicat des Transitaires de Marseille, la direction générale des Douanes de Marseille et de Lyon ainsi que le Grand Port Maritime de Marseille et le Port de Lyon ont œuvré afin de mettre en place la Procédure Fluvio Maritime (PMF). La version 2014 de la procédure douanière est donc accessible depuis avril 2014³⁹.

Cette procédure consiste à dédouaner les opérations de transport durant le trajet en s'intégrant dans la plateforme Inland +. Elle a comme objet d'attirer les chargeurs vers le transport fluvial en dématérialisant les procédures de transit. De plus, elle permet une réelle simplification et réduction du nombre d'opérations administratives pour un transport massifié de marchandises et de conteneurs.

Elle instaure une suppression des coûts de stationnement à quai ainsi que le déplacement du contrôle physique en douane chez le client certifié opérateur économique agréé.

Cette Procédure Fluvio Maritime est utilisée depuis quelques années sur d'autres axes en France dont l'axe Seine-Nord. Elle a comme intérêt d'anticiper les formalités douanières aussi bien à l'exportation qu'à l'importation toujours dans un but de concurrencer la voie routière.

En fluvio-maritime, une frontière est la plupart du temps dépassée, on est donc dans un système de douane intracommunautaire avec une exonération de TVA simplifiée par le système. Or cette facilitation du transit communautaire par la traçabilité des produits, les atouts de rapidité et de compétitivité a attiré un des magnats de l'industrie agro alimentaire française : Auchan.

En effet, pour toutes les raisons administratives vu ci dessus, ainsi que des raisons économiques et écologiques, le géant a été séduit par le transport fluvio-maritime. C'est d'ailleurs la seule entreprise en France à avoir développé la PFM

³⁸ Voies navigables de France, « L'observatoire économique du mode fluvial », *Bulletin éco n°03*, 2013

³⁹ Association UMF, « Procédure Fluvio Maritime, Nouvelle procédure douanière fluviale, du port de Fos à L'entrepôt » : <http://umf.asso.fr/actualites/procedure-fluvio-maritime>

sur trois axes différents : L'axe Nord, l'axe Rhône et sur la Seine⁴⁰

A la direction générale des douanes, des solutions sont cherchées en continu afin de permettre une réelle libre circulation des marchandises en Europe à bord des fluvio-maritimes. Pascal Piquot, membre de la direction affirme que l'image du douanier a évolué et que celui ci est « un élément de la conquête des marchés ».

Il est encourageant d'observer que jusqu'à la direction de la Douanes, des acteurs cherchent à faire éclore le mode de transport fluvio-maritime. Selon les acteurs de la profession « toutes incitations positives pourraient faire avancer la cause du fluvio-maritime »⁴¹

B) Les projets d'aménagements

De grands projets fluvio-maritimes sont en développement depuis les années 2010, parmi eux la construction de nouveaux terminaux conteneurs du port de Marseille-Fos (Fos 2XL) qui a fait l'objet de nombreux appels à projets.

L'ambition est également de développer des autoroutes de la mer que ce soit en façade Atlantique ou en façade méditerranéenne afin de simplifier les trajets des navires et en conséquence les échanges qui en découlent.

La question de l'avenir du trafic des conteneurs mène à des études concernant une possible mise sur le marché de nouveaux conteneurs « 45 pieds Palletwide ». Afin de se décider, une étude va être menée sur l'axe Rhône-Méditerranée⁴².

Une idée a vue le jour au Grand Port de Nantes et de Saint Nazaire afin d'améliorer la rentabilité de son activité portuaire : c'est le projet d'implanter une activité de déconstruction navale.

Ce projet n'a certes pas de rapport avec le transport fluvio-maritime mais l'originalité de l'histoire du projet réside en son point déclencheur, celui de l'immobilisation du navire Zortüek. Ce navire fluvio-maritime géorgien a été abandonné pendant deux ans par son armateur suite à une voie d'eau et repris sous le pavillon du Togo.

⁴⁰ Publication Aslog, « Organismes de transport et réflexe fluvial : la voie d'eau est l'avenir de la logistique », <http://www.faq-logistique.com/ASLOG-Publications-Reflexe-Fluvial-Voie-Eau-Avenir-de-la-Logistique.htm>

⁴¹ A. Bérout, L'Antenne, « Le transport fluvio-maritime, cet inconnu », 2013

⁴² « Conteneurs : aller plus loin », *BLT*, 2014 : <http://lamyline.fr>

Les Affaires Maritimes se sont opposés à son départ en estimant qu'il n'était pas en état d'appareiller⁴³ et qu'il ne répondait pas aux exigences de sécurité.

N'en pouvant plus de voir un de ses quais accaparé par un navire fantôme, le Grand port de Nantes et de Saint Nazaire a entamé des poursuites judiciaires afin de pouvoir disposer du navire et donc, de le faire démanteler.

Des projets concernant l'aménagement de la seine sont en cours depuis les années 2000. En effet, le Gouvernement a mis à l'ordre du jour comme vu dans le chapitre 1 une liaison entre la Seine et l'Europe. Des parties isolées de la Seine tel que le Bassin de la Seine et l'Oise doivent être connectées au réseau et ce dans le but de désengorger l'axe routier Nord-sud. Cette nouvelle connexion avec les pays du Nord n'est pas pour déplaire à Voies Navigables de France qui y voit « une opportunité d'acquérir une nouvelle part dans les échanges entre les régions qui seront connectés »⁴⁴

On observe donc peu de fortes fluctuations économiques dans ce secteur. Les réseaux existent, les acteurs aussi mais il manque un ingrédient pour que le développement s'emballe. Et si cela devait être le cas, alors il faut préparer le terrain en adaptant les règles juridiques au transport fluvio-maritime.

⁴³ V. Groizeleau, « Un chantier de déconstruction de navires à Saint Nazaire ? », *Mer et Marine*, 2014

⁴⁴ N. Grange « Infrastructures : c'est parti pour 2025 », *BLT*, 2004

PARTIE 2 : Les enjeux juridique du transport fluvio-maritime

Le transport fluviomaritime est essentiellement international puisqu'il suppose dans la plupart des cas la traversée de la Manche, de la Mer du Nord ou de la Méditerranée. Dans certains cas rares, il peut y avoir traversée de l'Océan Atlantique comme c'est le cas pour la liaison mise en place en 2001 reliant le port de Lyon à la ville de Morgan-City aux Etats Unis.⁴⁵ Avant d'expliquer les textes s'appliquant à ce type de transport (Chapitre 2), il faut s'atteler à qualifier en droit les éléments juridiques de cette navigation hybride (Chapitre 1).

Chapitre 1 - La qualification juridique du transport fluvio-maritime

Pour qualifier le transport fluvio-maritime, il faut tout d'abord se pencher sur l'essence même de celui-ci, son aspect matériel, c'est à dire le navire. De plus, aucun statut juridique n'existe pour un marin polyvalent qui passe d'une navigation en mer à une navigation sur fleuve (Section 1). Tout de même, il se dégage un véritable régime applicable à ce transport reliant des zones où s'exercent des droits différents (Section 2).

Section 1 - Le navire fluvio-maritime et son équipage

La taille des navires fluvio-maritimes variant entre 80 et 130 mètres et leur largeur entre 12 à 14 mètres. Leur capacité d'emport équivaut à celle de 60 à 200 camions selon le navire et leur capacité de cale en moyenne varie entre 1500 et 3000 tonnes. Voici donc les principales caractéristiques des navires fluvio-maritimes (I) qui pour pouvoir varier ses zones de navigations doit se pourvoir d'un personnel et plus spécifiquement d'un capitaine capable de conduire le navire (II).

⁴⁵ V. Henry « Le transport fluvio-maritime », CDMT, 2009, p.13

I - Les navires fluvio-maritimes

Lors d'un transport combiné fluvial et maritime, les navires utilisés sont des portes barges à la différence des navires fluvio-maritimes qui n'ont besoin d'aucun transbordement et sont purement et originalement utilisés afin de relier des pays

Outre-mer (A). Pour ces derniers, les normes de constructions à respecter sont capitales (B).

Le principal concurrent du navire fluvio-maritime est le caboteur maritime, dont la taille est sensiblement supérieure avec une capacité de transport de 2 500 à 3 500 tonnes.

A) Les différents types de navires fluvio-maritimes

- Les navires portes barges (LASH, BACO)

Ce ne sont pas des navires fluvio-maritimes à proprement parler mais ils peuvent être utilisés dans le cadre du transport fluvio-maritime en permettant l'embarquement sur un navire de mer spécialisé pouvant effectuer une traversée transocéanique d'une barge. Ce mode de transport est une alternative au transport en vrac qui s'adapte aux besoins des chargeurs pour qui les transports sont trop conséquent pour être acheminés en conteneur.⁴⁶

Il existe les Lighter Aboard Ship (LASH) et les BACO (Barge and Container) souvent utilisés dans les lignes régulières Europe-Afrique de l'Ouest.

- Les navires strictement fluvio-maritimes

Une clarification s'impose quant à la nature de ces navires. Ce sont des « navires de mer adaptés à une navigation sur les eaux navigables intérieures »⁴⁷ et non pas des bateaux à qui l'on permet un accès à la mer.

On dénombre peu de navires fluvio-maritimes. Actuellement 66 navires utilisent les axes français avec 45 navires sur la Seine et 21 sur le Rhône dont 5 qui par leurs caractéristiques contraignantes ne peuvent s'aventurer que sur l'Aval du Rhône entre Port St Louis et Arles. Aucun d'entre eux ne bat le pavillon français et

⁴⁶ D. Chevalier et F. Duphil, *Transport à l'international*, Editions Foucher, Manuel, 4^{ème} édition, 2009, p.217

⁴⁷ VNF et B2PS, « les principales voies fluvio-maritimes françaises ».

c'est donc un agent qui représente les armateurs auprès des autorités françaises. L'âge moyen d'un navire est de 20 ans.

Il ne paraît pas imaginable de laisser une barge voguer au gré des océans sans pouvoir prétendre à affronter une tempête ainsi que tout les périls que la mer est susceptible d'entraîner. La question se posera même ultérieurement de la sécurité des navires fluvio-maritimes homologués face à ces dangers.

Leur caractéristique première est d'allier un faible tirant d'eau à la possibilité d'affronter les risques et périls de la mer. Ils sont donc capables de réaliser des liaisons sur les voies fluviales à grand gabarit et de continuer leur navigation sur de courtes portions maritimes.

B) L'existence de normes de construction impératives

Les normes de constructions évoquées dans ce chapitre concernent les navires strictement fluvio-maritimes. Ces derniers doivent tenir compte et combiner plusieurs spécificités liées à la fois à la navigation sur les fleuves et sur la mer. Cela entraîne une construction nécessairement contrôlée.

En premier lieu, leur gabarit doit prendre en considération les tirant d'eau, tirant d'air et dimensions des parties de voies navigables qu'ils devront emprunter.

En pratique, cela signifie que le navire doit pouvoir passer sous les ponts existants sur les fleuves sans pour autant toucher le fond et ainsi accéder aux grandes villes.

La construction des navires impose donc de les munir de mats rabattables et d'une timonerie montée sur une base télescopique qui peut être abaissée. Ces matériaux inhérents à ces navires hybrides augmentent considérablement leur coût de construction.

Mais le problème majeur de construction réside dans la longueur des navires. En effet ceux-ci doivent être apte à entrer dans les sas d'écluses. Un rapport entre la largeur et la longueur est donc de rigueur afin de permettre au navire de pouvoir lutter contre les conditions de mer et d'assurer une cohérence au niveau de la structure du navire afin d'assurer la solidité de celle-ci. Car si le navire est trop long, des torsions de structure peuvent arriver dans la houle allant jusqu'à la

cassure du navire.⁴⁸

Un navire fluvio-maritime mesure en général 80m de long pour 10 à 12m de largeur avec une vitesse allant en moyenne à 10-11 nœuds.

Néanmoins il ne faut pas oublier de conjuguer ces caractéristiques avec le fait de pouvoir affronter les conditions nautiques maritimes.⁴⁹

En effet les conditions de marée, les vents violents et les conditions de mer impliquent que le navire soit équipé d'un moteur de propulsion assez puissant pour pouvoir atteindre une vitesse de croisière.

Ce moteur de propulsion est conçu pour la navigation maritime certes, et lorsque le navire navigue sur le fleuve, celui ci « fonctionne en sous régime dans de mauvaise condition de rendement et de consommation ».⁵⁰

Des acteurs mettent en cause le manque de puissance des navires fluvio-maritimes dans les accidents. Or cela semble incohérent d'affirmer cela d'entrée de jeu car si l'on compare celle ci à celle des convois poussés, leur puissance utilisée sur les fleuves est similaire.

Une des innovations majeures des éléments du navire fluvio-maritime serait donc la mise en place d'un système à deux moteurs de propulsion, l'un utilisable sur la partie fluviale et l'autre sur la partie maritime. Des acteurs travaillent aujourd'hui sur ce projet : le cabinet Lebéfaude, TL & associés consulting en partenariat avec Voies Navigables de France.

Le déploiement de ce projet sur le marché implique un renouvellement de la flotte fluvio-maritime. Or celui ci ne serait pas superflu au regard des besoins conséquents de nouveauté. Cette innovation permettrait donc la conception de navires plus performants.

Quoi qu'il en soit les acteurs insistent sur le fait que les navires existants sont trop obsolètes pour être adaptés à ces nouveaux systèmes de propulsion. C'est pour

⁴⁸ Dossier AFCAN, « le transport fluvio-maritime de marchandises » op. cit.

⁴⁹ VNF et cabinet Lefébaude « Fiche R&D n°11 : étudier une propulsion adaptable aux trajets fluviaux, pour les navires fluvio maritimes » : http://www.vnf.fr/vnf/img/cms/Tourisme_et_domainehidden/fiche_r&d_K_etudier_une_propulsion_adaptable_aux_fluviomaritimes_201003121645.pdf

⁵⁰ Op. cit.

cette raison que des études de faisabilité doivent être menées, pour observer si ce développement pourrait être réalisable en terme de coûts.

II - Un personnel nécessairement qualifié

A ce niveau aussi les coûts d'exploitation sont plus importants pour ces navires hybrides que pour de simples unités fluviales. Les contraintes d'armements sont généralement plus importantes.

En effet, là où une barge de 2000 tonnes a besoin uniquement d'un conducteur possédant un simple permis fluvial, un navire fluvio-maritime doit respecter les règlements maritimes en vigueur : ceux-ci imposent un équipage en mesure d'assurer la sécurité à bord, c'est à dire au minimum 6 hommes. En comparaison, un convoi poussé (tonnage allant jusqu'à 5000 tonnes) nécessite d'être exploité seulement par 4 hommes.⁵¹ Nous verrons donc quelles sont les conditions et procédures à suivre concernant l'équipage et sa qualification pour garantir l'efficacité de la navigation (A). De plus, il faudra analyser la réciprocité de cette situation pour les bateaux fluviaux devant accéder aux eaux maritimes (B).

A) L'équipage et sa qualification

Puisque ces navires vont sur la mer, la composition de l'équipage est constituée par des marins professionnels. Ainsi lorsque le navire entre sur le fleuve, les capitaines sont dans l'obligation quasi constamment de recevoir un pilote fluvial à bord et ceci en raison de l'extrême difficulté de navigation sur les fleuves qui suppose une main experte et connaissances *ad hoc*. Etonnamment la présence d'un pilote fluvial à bord de ces navires n'est pas une obligation juridique. En effet, la loi en vigueur est imprécise et les pilotes fluviaux n'ont pas de statut bien défini en France. Il ne faut pas confondre le pilote fluvial rattaché à une station de pilotage qui monte sur le navire pour donner des conseils au capitaine et le conducteur fluvial qui possède la capacité de conduire le bateau si personne n'est habilité à le faire au sein de l'équipage.

C'est ce que vient illustrer le rapport d'enquête technique sur l'échouement du navire fluvio-maritime Natissa, selon lui « *Les navires fluvio-maritimes qui ne disposent pas dans leur équipage de personnes ayant les qualifications requises pour assurer*

⁵¹ Dossier AFCAN, « le transport fluvio-maritime de marchandises », op. cit.

*cette fonction de conducteur, s'acquittent de cette obligation en embarquant un marinier titulaire du certificat de capacité. Sur le Rhône, ce conducteur est appelé « pilote ». On voit que le RGPNI lui donne autorité sur le navire et qu'il assume la responsabilité de sa conduite ».*⁵²

La seule obligation lors de l'entrée d'un navire fluvio-maritime sur le fleuve est qu'une personne à bord possède un permis de conduire fluvial. Si ce n'est pas le cas, alors l'article 2 du décret n°91-731 du 23 juillet 1991 impose aux navires fluvio-maritimes de recourir aux services d'un conducteur lors du passage sur les eaux intérieures françaises.

En France, le Conseil d'Etat a déclaré que le service de pilotage maritime était un service public depuis un arrêt de 1929.⁵³ En 1972, la Haute Juridiction Administrative a réaffirmé que *« le service du pilotage dans les ports constitue un service public qui s'exerce sur le domaine public de l'Etat ; qu'il appartient à l'autorité administrative d'organiser ce service... »*.⁵⁴

Il était donc raisonnable de se demander si un parallélisme pouvait être fait entre ces deux sortes de pilotages qui se ressemblent mais ne sont pas exercés sur les mêmes voies d'eaux.

Les juges ont retenu que le statut de conducteur fluvial était régi différemment que celui des pilotes maritimes et qu'il ne présente pas les caractères cumulatifs de mission de service public. En effet, le certificat de capacité délivré par l'Etat ne peut absolument pas être regardé comme étant un agrément ou comme organisant une activité dans le cadre d'une telle mission.⁵⁵ En l'espèce une péniche était venue heurter un pont et la question se posait de savoir si l'Etat pouvait être responsable à l'égard de la société d'assurance en cas d'insolvabilité du conducteur fluvial. Les juges ont tranché en affirmant que rien ne reliait l'Etat à la faute du conducteur en cause.

Cependant ces mesures ne semblent pas adaptées à la pratique. La doctrine voudrait un encadrement juridique de la navigation fluvio-maritime.

⁵² S. Deliancourt, « L'Etat est-il responsable des dommages causés par un conducteur fluvial insolvable ? », *DMF* 2012, note sous CAA de Marseille 16 octobre 2012, Péniche M/V Reest

⁵³ CE, section, 13 décembre 1979, Exbrayat, rec. P.1113, concl. Josse

⁵⁴ CE, section, 2 juin 1972, Fédération Française des syndicats de pilotes professionnels des pilotes maritimes, Rec. p. 407.

⁵⁵ CAA Marseille, 16 octobre 2012, Péniche M/V reest, *DMF* 2012.

En effet il a été démontré, par un groupe de recherche concernant la navigation sur le Rhône, qu'une majeure partie des accidents est due à des erreurs de pilotage. Les conducteurs fluviaux n'arrivent pas à manœuvrer les navires fluvio-maritimes en raison de leur spécificité de navires de mer. En contrepartie, leur responsabilité est élevée puisque la faute nautique leur incombe entièrement.

Il ne serait alors pas inopportun d'imaginer une réglementation instaurant une réelle profession de capitaine ayant les capacités de conduire ces navires sans nécessairement devoir faire appel à un conducteur dont les honoraires sont souvent bien trop élevés. Le risque étant bien sur de voir cette nouvelle profession encadrée augmenter ses propres horaires en conséquence.

- Les pavillons de complaisance et leurs équipages

En 2009, on distinguait une douzaine de navires battant des pavillons Antiguais et Barbadais, une dizaine battant pavillon des Bahamas puis quelques uns immatriculés à Malte, St Vincent et Grenadine, au Panama, à Gibraltar etc. Tout autant de pavillons de complaisance permettant aux armateurs de faire des économies administratives et salariales.

A la recherche d'une main d'œuvre toujours moins chère, les armateurs engagèrent de plus en plus d'équipages venant d'Europe de l'Est afin de diminuer le coût de la masse salariale. Les équipages croates et polonais ont rejoint les équipages russes et ukrainiens.

Parmi les 6 marins obligatoirement à bord on retrouve le capitaine et son second, le chef mécanicien, deux matelots et un cuisinier. Tous ces marins effectuent des horaires titanesques pouvant aller jusqu'à 18h par jour.

En raison du travail demandé et de la fatigue accumulée, la vigilance est moins bonne, des erreurs de manœuvres peuvent intervenir et c'est à ce moment que les accidents arrivent. Fort heureusement, les derniers accidents déclarés n'ont causé aucun sinistre environnemental ni aucun dommage physique à l'équipage.

B) Le cas des bateaux maritimes

Nous avons donc vu les conditions inhérentes aux équipages des navires fluvio-maritimes entrant sur les fleuves. Réciproquement, les bateaux fluviaux remontant sur les zones maritimes doivent également respecter des conditions de navigation afin d'assurer la sécurité de tous.

Trois règles spécifiques sont entrées en application et ont été réaffirmées par le décret n°2009-1360 du 5 avril 2009 relatif au pilotage des bateaux, convois et autres engins fluviaux qui effectuent une navigation en mer, dans les ports et rades dépendant du domaine public maritime et dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux en aval du premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer.

Dans un premier temps, il est obligatoire pour un engin fluvial de détenir un rôle d'équipage, document spécifique aux navires de mer, lorsque celui ci navigue de manière récurrente sur le domaine public maritime. Celui ci conditionne des aspects sociaux de la navigation concernant le statut des marins professionnels.⁵⁶ Et cela que ce soit au niveau du régime de protection sociale qui est plus avantageux ou concernant l'application du droit du travail des gens de mer. En travaillant dans cette zone maritime sous l'effet d'un rôle d'équipage, les marins fluviaux ont donc de nombreux avantages qui s'ajoutent à leur condition.

⁵⁶ Baraduc et autres, *Rapport sur la sécurité de la navigation des navires fluvio-maritimes sur le Rhône et la Saône*, Décembre 2011, Inspection générales des affaires maritimes et Conseil général de l'environnement et du développement durables, p15.

Dans un second temps, à l'inverse des navires qui nécessitent un pilotage fluvial en entrant sur le domaine fluvial, les bateaux doivent obligatoirement faire appel à un pilote maritime lors d'opérations ayant lieu dans les estuaires ou à l'arrivée dans les ports maritimes.

Enfin, La navigation pouvant être plus délicate, la justification d'une formation complémentaire peut être demandée. Cette capacité de conduite professionnelle s'illustre par une extension du permis de conduire que ce soit par une option hauturière ou côtière.⁵⁷ Il est donc moins contraignant pour un marin justifiant d'une formation maritime de naviguer sur les fleuves que pour un marin de formation fluviale d'accéder à zone au delà de la « limite des affaires maritimes ».

On a vu ci dessus qu'au moment de l'entrée sur le fleuve, si le capitaine d'un navire fluvio-maritime n'a pas la capacité professionnelle, il doit obligatoirement faire appel à un conducteur. Dans ce cas précis, il est original d'observer que ce recours n'est soumis à aucune obligation d'assurance. Aucun texte juridique ne prévoit tant cette obligation qu'une obligation de cautionnements.

Section 2 – Le régime particulier applicable au transport fluvio-maritime

On peut donc se demander quels sont les droits et obligations d'un transport fluvio-maritime. Le navire étant un bâtiment de mer, il est soumis comme tel aux normes de droit privé du droit maritime par sa qualification même qu'il ne perd pas en passant le premier obstacle à la navigation. S'ensuit une série de questions sur des aspects pratiques de ce transport (I) permettant de venir mieux définir le régime lui étant applicable (II).

I - Les débats découlant de cette polyvalence juridique

Du bout à bout de la chaîne, le navire débarque dans un port fluvial ou un port maritime. En fonction de cette arrivée, l'acconier a un statut différent qu'il faut déterminer pour ce mode de transport (A). De plus les juges ont tranché le débat touchant à la théorie de l'action directe en droit maritime (B).

⁵⁷ Baraduc et autres, *Rapport sur la sécurité de la navigation des navires fluvio-maritimes sur le Rhône et la Saône*, Décembre 2011, Inspection générales des affaires maritimes et Conseil général de l'environnement et du développement durables, p 15.

A) Le débat sur la manutention

Il existe un débat particulier sur la manutention fluviale. En effet celle ci est indépendante de la manutention maritime et résulte du droit terrestre. L'acconier fluvial ne possède donc pas les mêmes protections juridiques que son homologue maritime quant à la prescription qui est de 5 ans ou bien de l'absence de limites légales ou réglementaires d'indemnités.

Dans le cas du transport fluvio-maritime, il n'y a pas de manutention portuaire, on peut alors penser que les règles du code des transports vont s'appliquer à la dernière opération. Ce n'est pas l'avis de la Cour de Cassation qui va appliquer le droit commun au détriment du droit spécial maritime chaque fois qu'une partie du transport se fera sous le régime de droit terrestre.

La doctrine s'exprime alors sur une solution, celle d'adopter le régime maritime pour le manutentionnaire mais de manière conventionnelle⁵⁸.

B) Le débat sur la théorie de l'action directe

Ce débat vient alors se rallier à la théorie de l'action directe pour un transport fluvio-maritime. En effet, en décidant de suivre la théorie de l'accessoire, les sages ont décidés que l'article 132-8 du Code de Commerce qui concerne irrémédiablement le fluvial ne devait pas s'appliquer dès lors que la portion du transport par mer était la plus importante de l'ensemble du voyage.

En l'espèce, il s'agissait d'un transport combiné fluvio-maritime effectué par la CFNR sous connaissance Rhénan. Or l'expéditeur ayant été placé en procédure collective, la CFNR s'est retourné contre le destinataire afin d'être effectivement payé grâce à la procédure en garantie de paiement contre le destinataire prévue à l'article 132-8 du Code de Commerce.

A la différence du transport fluvio-maritime pur, il y avait eu transbordement et délégation de la partie maritime. Cependant c'est là le point intéressant de cet arrêt⁵⁹, la Cour d'Appel de Colmar a jugé l'affaire sans prendre en compte cette manutention en englobant l'opération sous un contrat indivisible.

⁵⁸ M. Tilche, « De l'homme du Picardie à l'industrie », *BLT*, 2011

⁵⁹ C. Colmar, 1^{ère} Ch. Civ., 20 janvier 2010 ; SA CFNR contre Sté Konecranes Heavy Lifting OY.

La Cour d'Appel a confirmée le rejet de la demande de la SFNR : « *Attendu que le transport en cause était à la fois fluvial et maritime et faisait l'objet d'un seul contrat, dont les dispositions étaient juridiquement et pratiquement indivisibles ;*

Que l'on voit en effet que le transporteur demande le paiement de lourds frais de transbordement à Rotterdam, alors que ceux ci ne sont pas rattachables davantage au transport fluvial qu'au transport maritime »

On s'attend à la même solution si l'affaire se répétait sans transbordement, l'action directe ne pourrait pas être mise en œuvre. Cependant si le transport avait été effectué sur un navire fluvio-maritime, la qualification aurait sûrement été celle découlant de la volonté des parties.⁶⁰ Et à défaut, la Convention de Budapest désormais en vigueur propose des solutions s'inspirant du droit Allemand des Transports à son article 2-2°.

II – Le régime juridique applicable à certaines situations communes au fluvial et au maritime

Aujourd'hui codifiés et simplifiés par le Code des Transports⁶¹, les régimes de l'abordage et de l'assistance sont aménagés simplement, évitant dorénavant tout conflits de lois⁶² entre fluvial et maritime (A). Il faut alors se pencher sur les divergences qui peuvent exister pour toutes autres normes de droit privé et leur trouver des solutions juridiques (B).

A) Le régime de l'abordage et de l'assistance

Le navire fluvio-maritime ne perdant pas sa qualité en fonction des eaux sur lesquelles il se trouve, il est alors naturel que celui ci reste sous l'application du droit maritime.

C'est pour cette raison que la Convention de Genève du 15 mars 1960 relatif à l'abordage en droit fluvial est écartée en faveur de l'application de la loi du 7 juillet 1967 reprenant les dispositions de la Convention de Bruxelles de 1910 en la matière lors d'un abordage maritime. Le fait que l'abordage se produise avec une unité fluviale et sur les eaux fluviales n'a pas d'impact sur l'application de la Convention

⁶⁰ C. Hübner, « De la difficulté de déterminer la nature, maritime ou fluviale (donc terrestre) du transport fluvio-maritime. », *DMF*, 2011.

⁶¹ Voir les articles L4131-1, L4132-1, L5131-1 et L5132-1 du Code des Transports

maritime. Le fait qu'un navire soit impliqué prédomine sur tous les autres éléments.

Il en va de même concernant l'assistance maritime. La Convention de Bruxelles de 1910 prévoit son application dans quelques eaux que ce soit et qu'importe le bâtiment en question. La Convention de Londres de 1989 relative à l'assistance maritime reprend quasiment à l'identique le régime de la Convention de Bruxelles à la légère différence qu'elle exclut totalement de son champ d'application les abordages entre bateaux de navigation intérieure.⁶³

C'est d'ailleurs la différence entre un transport effectué par un navire fluvio-maritime et un transport combiné maritimo-fluvial. Dans le premier cas, si une avarie se produit, le régime de l'assistance maritime s'appliquera. Alors qu'en cas de transbordement d'un navire sur un bateau dans un port maritime, l'engin fluvial ne bénéficiera pas du régime de la Convention de Londres.

Il paraît tout de même étonnant que le régime de l'assistance maritime s'applique sur les eaux navigables intérieures de la même manière qu'en mer. Bien entendu, les avaries marchandises et humaines sont quasiment tout aussi importantes ; mais à l'exception faite que les fleuves sont bordées par la terre ferme et toutes sortes de secours peuvent venir aider le navire en détresse. Géographiquement, les risques sont donc moindres, la prime devrait proportionnellement l'être aussi.

B) L'application de normes maritimes de droit privé

On aurait pu penser que le système réseau s'appliquerait pour un transport fluvio-maritime s'il était possible de localiser le dommage. Les textes et la pratique en ont décidé autrement puisque c'est le droit maritime qui l'emporte sur le droit fluvial sans qu'aucune alternative soit envisageable.

En cas d'incidents lors de la partie fluviale du transport, l'armateur peut limiter sa responsabilité grâce à l'application de la Convention de Londres de 1976 sur la limitation de responsabilité en cas de créances maritimes. Le droit à limitation découle de la qualification de navire et le calcul s'effectue en fonction de son

⁶³ C. Hübner, « Le fluvio-maritime : un régime juridique entre deux eaux ? », document envoyé par l'intervenant à la fin de notre cours de droit fluvial.

tonnage. La Cour de cassation⁶⁴ a accepté en 2005 qu'un armateur limite sa responsabilité envers son créancier alors que le dommage que le navire avait causé concernait une pile de pont en aval de Maçon.⁶⁵ C'est un avantage pour l'armateur qui ne perd pas la qualification de son navire puisque le droit fluvial ne connaît pas de limitation globale de responsabilité.

De la même façon que pour la limitation de responsabilité, le navire garde sa qualification quant à la possibilité d'exercer sur lui une saisie conservatoire. La loi du 3 janvier 1967 n'oblige en rien le fait que le port de saisie soit un port de mer, il peut certainement s'agir d'un port fluvial.

Concernant l'immatriculation, celle ci est gérée par les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer de 1982. Il en va de même pour le pavillon dont dépendra ensuite l'application des normes de sécurité inhérentes à la nationalité choisie.

Pour ce qu'il en est de l'immobilisation d'un navire fluvio-maritime, une question prioritaire de constitutionnalité a été posée en 2011 sans caractère sérieux sur l'atteinte aux droits fondamentaux et des libertés.

En l'espèce un vraquier lituanien Eurika a été repéré par un hélicoptère de la Marine nationale en plein rejet d'hydrocarbures dans la Zone de protection écologique en Méditerranée. Il a ensuite été immobilisé par ordre du procureur de la République lors de son arrivée dans le port de Salaise sur Sanne en Isère.⁶⁶

On observe donc qu'il n'y a pas de régime dérogatoire pour un navire fluvio-maritime qui pollue par des rejets illicites les mers avoisinant la France. La Cour a déclaré que ces immobilisations ne portent pas atteinte aux libertés des armateurs mais qu'elles servent plutôt de moyen efficace pour dissuader l'affrèteur ou l'armateur. En effet, l'immobilisation et sa caution sont un tel coût pour eux que le procureur a une arme efficace pour empêcher n'importe quel navire de mer de polluer les côtes françaises. En matière de prévention et de pollution, il est donc intéressant de constater que tout les navires sont soumis au même régime juridique.

Tout comme le transport maritime, le transport fluvio-maritime va être la

⁶⁴ En ce sens : Cour de Cassation, Chb. Com, 4 octobre 2005, *BTL* 05, 697

⁶⁵ C. Hübner, « Le fluvio-maritime : un régime juridique entre deux eaux ? », *op. cit.*

⁶⁶ « Recours contre l'immobilisation du navire ordonnée par le procureur de la République dans le cadre de poursuites pour pollution par hydrocarbures », *DMF* 2011, Société BALNAUTIC SHIPPING Ltd et M. Le Capitaine VLADISLAV Z., Cour de Cassation, Ch. Crim., 3 mai 2011, n° 11-90012, Navire Eurika

plupart du temps effectué sous connaissance. Peu importe qu'une des parties du trajet soit sous le droit terrestre, il a été vu ci dessus que la partie fluviale ne correspond pas à un pré ou post acheminement mais à une partie indissociable du contrat, l'essence même du transport. Ce transport porte à porte, sous couvert d'un document unique paraît revêtir toutes les caractéristiques de la simplicité même.

Chapitre 2 - Une législation complexe

La complexité est due au panel de législations existantes concernant le droit fluvial et le droit maritime. Ces deux matières ont été, dans l'essence même, séparées. Il est d'ailleurs curieux de constater que le droit fluvial a été rapproché des transports terrestres alors que la logique aurait été de le rapprocher de son grand frère, le droit maritime.

La différence primordiale entre ces deux droits réside dans le fait que la zone géographique de navigation est différente. L'une comportant une caractéristique majeure : les risques et périls de la mer.

Il n'est pas possible de mentionner un vide juridique lorsqu'on évoque le transport fluvio-maritime car des sources existent (Section 1). Cependant un flou entoure inéluctablement ces règles. Il est nécessaire de créer un régime plus uniformisé pour un meilleur développement du secteur. Ce fut la démarche engagée par le code des transports (Section 2).

Section 1 – Les sources internationales existantes

Il n'existait pas avant la Convention de Budapest (I) de textes évoquant clairement le transport fluvio-maritime. Il faut donc rechercher le champ d'application des Conventions secondaires et en déduire les règles qui lui sont applicables (II).

I – La Convention de Budapest (CMNI)

Elle a été signée le 22 juin 2001 par 11 états européens et est entrée en vigueur le 1^{er} avril 2005 (en 2007 pour la France sous l'impulsion du gouvernement Fillon).

Cette Convention est relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure. C'est un mixte de régime situé entre la CMR et les « Règles de La Haye-Visby » entraînant l'application de quelques règles spéciales applicables au transport fluvio-maritime.

A) L'application de la Convention

Il suffit que l'une des parties soit signataire de la Convention pour que celle-ci s'applique. C'est donc elle qui régit les transports fluviaux au départ ou à destination de la France. Cette convention de Budapest renvoie aux dispositions nationales du lieu de signature, pour l'export, à la loi française. Voies Navigables de France se charge de l'application de la législation française et gère le domaine fluvial.

La disposition primordiale⁶⁷ en transport fluvio-maritime, copiée sur le Droit Allemand des transports, énonce que la convention régit les transports fluvio-maritimes si la partie fluviale représente au moins 50% du trajet. Il faut pour cela qu'aucun connaissance n'ait été émis, sinon le joug du droit maritime reprend aussitôt son autorité. De plus la Convention exclut automatiquement le cabotage de son champ d'application.

Les Etats signataires de la Convention ont aussi la possibilité de restreindre son champ d'application « en excluant certaines voies navigables non soumises à un régime international relatif à la navigation » soit de l'étendre à tous les transports effectués sur leurs territoires.⁶⁸

B) Règles spéciales de la Convention applicables au transport fluvio-maritime

Plusieurs exonérations de responsabilité sont admises par la CMNI, ce qui risque d'intéresser nos transporteurs si le trajet fluvial est plus important que le trajet maritime. En premier lieu, traditionnellement, c'est le cas de force majeure. S'ensuivent sept cas exceptés qui « font peser sur le chargeur la preuve du contraire ». Puis enfin trois causes contractuelles dont la "Faute nautique" qui est pourtant abandonnée aujourd'hui en transport maritime par les Règles de Rotterdam.

Ces cas d'exonérations sont excessivement nombreux c'est pour cela qu'une assurance transport est préférable.⁶⁹

⁶⁷ Article 2 de la Convention de Budapest du 22 juin 2001

⁶⁸ Article 30 et article 31 de la Convention de Budapest du 22 juin 2001.

⁶⁹ D. Chevalier et F. Duphil, *Transport à l'international*, Editions Foucher, Manuel, 4^{ème} édition, 2009, p.217

La CMNI prévoit une limitation de l'indemnité identique à celle du droit maritime sauf pour ce qui concerne le transport en conteneurs : 1 500 DTS pour le conteneur vide et 25 000 DTS pour les marchandises.⁷⁰ Bien évidemment, conventionnellement, les parties peuvent ensemble prévoir des limites plus élevées ainsi qu'une « inscription de valeur ».

II – Les conventions secondaires

Quand bien même le terme fluvio-maritime n'apparaît dans aucune des deux Conventions suivantes, celles ci sont applicables aux navires s'agissant de la Convention de Montego Bay (A) et aux bateaux fluviaux pour la CNLI (B).

⁷⁰ Cours de Mr Le Professeur Cyril Bloch, « Le contrat de commission de transport », P 17.

A) Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer de 1982

Comme vu ci dessus avec l'immatriculation et le pavillon, la Convention ainsi que son application conditionne la navigation du navire que ce soit sur la mer ou sur les fleuves. Elle affirme le pouvoir souverain des Etats sur les bâtiments pénétrant dans leurs eaux intérieures.⁷¹ Cette souveraineté a été réaffirmée en France par la décision du Conseil Constitutionnel portant création du Registre International Français.⁷² Il paraît donc évident alors que les règles de navigation françaises et la souveraineté de l'Etat s'appliquent de même pour les navires entrant sur les voies navigables.

B) CNLI – Convention de Strasbourg de 1988

Cette Convention internationale a été signée en 1988 afin de permettre la limitation de la responsabilité des armateurs en navigation intérieure. On peut se poser la question de l'impact sur la limitation de Responsabilité lors d'un transport fluvio-maritime étant donné la prééminence du caractère maritime. Or cette Convention est calquée sur la Convention de Londres (LMC) qui permet à l'armateur ou au propriétaire du bateau de limiter sa responsabilité en créant un fonds pour chaque créance délictuelle. Cependant cette convention qui couvre les mêmes dommages que sa grande sœur maritime n'a pas été ratifiée par la France. L'impact est donc nul.

Section 2 – L'entrée en vigueur du code des Transports

On peut se demander si l'entrée en vigueur du code des Transports a harmonisé les règles applicables à ce type de transport ou si il reste des zones d'ombres à éclaircir. Du moins elle reprend, arrange et remplace clairement les articles du Code de commerce qui régissait le transport fluvial.

Dans un premier temps, les règles de droit privé du droit fluvio-maritime sont clairement identifiables. L'article L4132-1 concernant les abordages entre navires de mer et bateaux renvoie au titre III chapitre 1 et 2 du livre 1^{er} de la 5^{ème} partie ce qui renvoie plus simplement aux règles du droit maritime en la matière. L'article L5241-

⁷¹ Article 5 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer

⁷² Décision du Conseil Constitutionnel du 28 avril 2005

1 vient rappeler que concernant la navigation des bateaux en aval de la limite transversale de la mer « une autorité administrative est nécessaire ».⁷³

Malgré une simplification qui a consisté à codifier la plupart des règles applicables à ce transport, une dualité de législation subsiste avec d'une part le code des transports et d'autre part la loi allemande sur la navigation intérieure. L'article L4471-1 du code des transports a codifié à droit constant l'usage qui se fait sur le Rhin d'appliquer la loi allemande pour régler les litiges fluvio-maritimes. En effet, la Binnenschiffahrtsgesetz du 15 juin 1895 régit les transports « transfrontière au départ ou à destination d'un port ou lieu situé sur la Moselle entre Metz inclus et la frontière ».

Ces lois spécifiques à la navigation du Rhin, de la Moselle et sur le Léman, rattachées à la loi allemande sont toujours d'actualité. Elles dérogent donc à l'application du Code des Transports pour ces zones données.

Les droits de ports fluviaux que les navires doivent acquitter sont prévus à l'article L4323 du Code des Transports. Cet article détermine que « les conditions de perception des droits de port et des redevances d'équipements pour les ports fluviaux ouverts aux trafics des navires ainsi que dans les ports du Rhin et de la Moselle sont fixés par décret en conseil d'Etat ». A ces droits de ports s'ajoutent des péages fluviaux que doivent payer chaque transporteur.⁷⁴

Le titre VII du Code des Transports évoque quant à lui les sanctions administratives et pénales encourues par les infractions du transport fluvial. L'article L4270-1 dispose que les sanctions administratives ne sont pas applicables aux navires.

Il n'en est pas de même pour les sanctions pénales du chapitre qui peuvent l'être.⁷⁵

Le secrétaire d'état chargé des Transports, Frédéric Cuvillier a présenté un projet de décret en Conseil des Ministres le 3 janvier 2013 afin de codifier les dispositions relatives aux transports fluviaux. Ce décret n°2013-253 a été adopté par le Conseil le 25 mars 2013 rendant impérative la partie réglementaire du transport fluvial.

Par la suite, nous verrons que toutes ces nouveautés juridiques qui petit à petit forment le cadre du transport fluvio-maritime doivent impérativement prendre en

⁷³ Renvoi à l'article L5241-1 du code des Transports.

⁷⁴ Voir en ce sens l'article L4412-1 du Code des Transports

⁷⁵ Voir en ce sens l'article L4272-1 du Code des Transports.

compte la sécurité et le respect de l'environnement dans leurs dispositions afin de pouvoir prospérer.

PARTIE 3 : La sécurité et la prise en compte du respect de l'environnement dans le développement du transport fluvio-maritime

Si le chapitre précédent abordait la question juridique du transport fluvio-maritime, il faut maintenant aborder deux autres axes majeurs que sont la sécurité sur les voies d'eaux (Chapitre 1) et les contraintes environnementales existantes sur ces dernières (Chapitre 2). Sous la pression des médias et la poussée de l'écologie, ces sujets ont pris un aspect incontournable que ce soit pour ce secteur aussi bien que pour tous les autres modes de transport.

Chapitre 1 – Les problèmes liés à la sécurité

En droit maritime, de nombreuses Conventions se sont intéressées au problème de la sécurité en mer ces dernières décennies. Et même si ce sujet est pris à coeur pour la navigation fluviale, il reste lacunaire sur cette voie d'eau (Section 1). Quand bien même l'Etat du port impose pour tous les navires le même niveau de sécurité, des contrôles supplémentaires pourrait venir compléter ceux existants (Section 2).

Section 1 – Un réel manque de sécurité : un frein au développement ?

Il est essentiel que la navigation s'effectue en harmonie sur toutes les voies d'eaux et d'autant plus sur les zones de navigation mixte. En effet, les navires de mer et les bateaux fluviaux sont alors susceptibles de se croiser fréquemment. De plus, les contraintes fluviales peuvent vite devenir dangereuses et austères pour des navires peu habitués à y naviguer (I). Il faut alors adapter au maximum la manoeuvrabilité des navires afin d'éviter les incidents qui peuvent en résulter (II).

I – Les risques de la navigation hybride

Sur des zones entre deux eaux qu'on appelle communément les zones « fluvio-maritimes », le régime en vigueur est hasardeux. Des règles tentent d'être mises en place sur les estuaires (A) pour éviter des accidents qui malheureusement se produisent (B).

A) La navigation sur les estuaires

Géographiquement, certaines parties des eaux sont qualifiées de « fluvio-maritimes » en raison de la circulation tant des bateaux fluviaux que des navires. Cette appellation n'a cependant jamais été employée dans quelques recueils légaux que ce soit. Il n'est d'ailleurs pas rare que les praticiens usent du terme « eaux maritimes intérieures » tellement l'aspect maritime de la réglementation est prédominant.

En effet ces deux types de bâtiments de mer se croisent régulièrement sur ces eaux mitigées qu'il a donc fallu borner. Afin de délimiter les eaux maritimes des eaux fluviales, la limite de la mer à l'aval a été définie comme « la ligne transversale de la mer » par le décret du 21 février 1852. Cette frontière juridique implique donc que l'amont de cette ligne désigne le domaine public fluvial.

Les obstacles physiques à l'amont de ces zones d'estuaire résident dans les « premiers obstacles à la navigation », bien souvent ce sont des ponts sous lesquels les navires de mer ne peuvent passer.⁷⁶

Quand bien même il serait normal de penser que les accidents arrivent la plupart du temps sur la partie maritime du transport entre la houle, les mers violentes et le partage des eaux avec des navires de tailles infiniment supérieurs, il n'en est rien.

B) Les accidents récurrents

La majorité des accidents impliquant des navires fluvio-maritimes ont lieu sur les eaux fluviales en raison de la difficulté pour les capitaines de s'adapter aux conditions découlant de ceux ci.

Selon Etienne Chatiliez « la vie est un long fleuve tranquille », il est alors certain que ce réalisateur n'a jamais mis les pieds sur un bateau lors d'une importante crue du Rhône ! Les courants des fleuves peuvent être particulièrement violents selon plusieurs facteurs écologiques. Que ce soit en période d'été lors de la fonte des glaces ou par différents apports de ces affluents en automne ou en hiver,

⁷⁶ Baraduc et autres, *Rapport sur la sécurité de la navigation des navires fluvio-maritimes sur le Rhône et la Saône*, Décembre 2011, Inspection générales des affaires maritimes et Conseil général de l'environnement et du développement durables, p. 24.

le Rhône peut aisément tripler voir multiplier par 8 sont débit moyen qui est de 1 700 m³/s.

Les effets de ces crues se matérialisent par la création de tourbillons au niveau des ponts et des obstacles ainsi que par des courants d'une extrême violence pour des équipages de navires qui n'ont souvent pas l'habitude de naviguer sur les fleuves. Il faut alors redoubler de vigilance.

Concernant les accidents qui peuvent se produire sur les fleuves, parmi les 14 ayant été diligentés par les enquêtes du Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transports terrestres (BEA-TT), on en dénombre 3 qui impliquent des navires fluvio-maritimes. Cela comparé au trafic des navires de mer sur les fleuves reflète un pourcentage élevé d'accidents pour ces navires en particulier.

Différentes causes entourent ces accidents mais il semble que deux raisons récurrentes soit à l'origine de ces derniers. Ce sont le manque de précautions prises quant à la sécurité de la navigation et les mauvaises connaissances pratiques en terme de manoeuvrabilité spécifique au navire fluvio-maritime face à des conditions fluviales parfois difficiles.

Il faut donc se pencher sur des erreurs humaines et en l'occurrence des fautes professionnelles liées à l'inadvertance ou l'inattention des équipages plutôt qu'à des problèmes matériels inhérents aux navires.

Il est de la compétence du capitaine de connaître les caractéristiques du fleuve sur lequel il navigue et les conditions de marée et météorologiques qui en ressortent le jour où la navigation a lieu.

II – La manoeuvrabilité des navires

Les navires de mer doivent passer plusieurs tests techniques avant d'être déclarés apte à naviguer. En effet il est primordial d'assurer la sécurité en mer par l'assurance que les navires peuvent effectuer des trajets répétitifs sans risques. Se pose alors la question de savoir quelle réglementation est applicable pour des navires fluvio-maritimes ou des bateaux fluviaux souhaitant se rendre en zone maritime (A). On se rend alors compte qu'il n'y a pas assez de contrôles de ces derniers. Les navires fluvio-maritimes n'ont pas les mêmes caractéristiques que les bateaux faussant dangereusement leur manoeuvrabilité (B).

A) *La réglementation applicable*

Les prescriptions applicables en terme de manoeuvrabilité sont différentes selon que le navire se trouve en amont ou en aval du premier obstacle à la navigation.

En amont, les navires fluvio-maritimes doivent naviguer sous le régime de la Convention SOLAS (Safety of life at Sea) transposé en droit français par la division 221 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité en mer.

Pour ce qui est de la circulation sur les eaux intérieures, les prescriptions techniques que doivent respecter les navires se situent aux chapitres 5 et 6 de l'annexe 1 de l'arrêté du 30 décembre 2008.⁷⁷

Enfin la délivrance des permis de navigation des bateaux de navigation intérieure ont été établis par un arrêté du 4 novembre 2009 et non applicables aux navires fluvio-maritimes fréquentant le réseau de voie d'eau français.

La comparaison de ces textes met en évidence le désavantage des bateaux par rapport aux navires et leur devoir d'effectuer des essais fluviaux. Cependant ce désavantage induit une meilleure appréciation du bateau et de ses capacités.

Afin de pouvoir régler les détails techniques de manoeuvres du navire afin que celui ci puisse réagir avec célérité en cas de mauvaises conditions de navigation, il serait préférable d'instaurer une séquence de test. De plus, aucune règle impérative venant encadrer la construction de ces navires n'est imposé à l'armateur.⁷⁸

Le Natissa est l'exemple même du navire accidenté qui n'a pas eu de test. Le rapport rendu par le bureau d'enquête se pose donc la question de savoir si des difficultés de redressement de l'angle de barre n'affectait pas le navire au moment du passage sous le pont. Encore une fois, la non prise en compte des contraintes de la navigation fluviale sont à déplorer.

⁷⁷ Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, « Lettre de recommandations R2 et R3 du BEA-TT suite à l'échouement du navire fluvio-maritime Natissa, » 12 janvier 2011

⁷⁸ BEA-TT, Affaire n° BEATT – 2007 – 009, Rapport d'enquête technique sur l'échouement du navire fluvio-maritime Natissa survenu sur le Rhône le 11 juillet 2007, 2007.

B) Un manque de manoeuvrabilité évident

Il est certain que ce soit en terme de puissance de moteur et en terme de gouvernail, les navires fluvio-maritimes sont clairement mieux adaptés à la navigation en mer que sur les fleuves. Ils n'égalent pas la manoeuvrabilité des bateaux de navigation intérieure. C'est ici le cœur du problème lié à la sécurité.

Ces navires destinés à naviguer dans les eaux intérieures sont donc raisonnablement aptes à effectuer les trajets qui leur sont imposés. Quelques différences notables peuvent cependant être décelés, compliquant les manœuvres à bord.

En premier lieu, les manœuvres giratoires desservent les navires fluvio-maritimes quant à leur homologue purement fluvial qui possède une meilleure avance et un meilleur transfert pour des conditions de barres équivalentes.

En second lieu, les hélices d'un navire de mer sont plus nombreuses et tournent généralement plus lentement que celles d'un convoi poussé ou d'un automoteur rendant le gouvernail moins réactif aux demandes du capitaine.

En troisième lieu, les bateaux sont parfois équipés d'un « boteur » afin d'améliorer l'utilisation faite des gouvernails. Il n'existe pas d'équivalence de ce dispositif sur les navires de mer.⁷⁹

Ce sont autant de détails qui peuvent faire varier la manoeuvrabilité des navires fluvio-maritimes. Il faut donc, pour pallier à ces insuffisances que l'équipage soient dans des conditions optimales de connaissances et de réactivité car les navires ne sont pas susceptibles d'être modifiés.

D'autant plus que cet équipage doit naviguer sur des zones à risques qui peuvent être en proie à des courants traversiers dangereux ou à des turbulences au niveau des ponts.

Section 2 – La nécessité d'un nouvel encadrement plus précis

⁷⁹ Baraduc et autres, *Rapport sur la sécurité de la navigation des navires fluvio-maritimes sur le Rhône et la Saône*, Décembre 2011, Inspection générales des affaires maritimes et Conseil général de l'environnement et du développement durables, p10.

Le rapport de 2011 sur la sécurité de la navigation des navires fluvio-maritimes pointe sévèrement du doigt le manque de contrôle de certains navires entrant dans les eaux territoriales françaises (A). De ce fait, il est nécessaire d'identifier les zones de navigations (B) afin de prévenir et d'éviter tout risque de collision (C). Si jamais ce drame moderne arrivait, comme ce fut le cas pour le Natissa, des plans doivent être dûment mis en place et connu des autorités pour que la navigation ne soit pas gravement perturbée (D).

A) Une organisation des contrôles

L'absence de contrôle des navires fluvio-maritimes est sévèrement pointée du doigt par les services s'occupant de la sécurité de la navigation sur le Rhône. Le fait que des navires étrangers puissent arriver sur nos fleuves constitue une véritable dérogation à la surveillance du bon état de navigabilité des flottes maritimes.

Cela entraîne une vision de no man's land juridique uniquement destiné à ces navires de mer qui peuvent alors, sans aucun contrôle, naviguer sur les voies d'eau intérieures.

Aucune remarque du Memorandum de Paris (MoU) n'a été faite concernant ces navires qualifiés de sous normés. Ceux ci sont pourtant enregistrés dans la base de données du MoU. Le souci majeur des services de contrôles de la navigation sur les voies d'eau intérieures réside dans leur incompétence au niveau des interventions. En effet leur seul pouvoir est la possibilité d'alerter les services ayant autorité pour intervenir sur les navires de mer.

La situation n'est quand même pas à dramatiser, les conventions internationales que ce soit MARPOL dans la lutte contre la pollution ou SOLAS dans l'intérêt et la sûreté des gens de mer sont pleinement applicables à ce type de navires. Il en est de même pour les directives européennes venant contrôler le transit des navires dans les ports européens.⁸⁰ Et il n'existe aucune dérogation sous prétexte que les navires soient hybrides.

De plus les navires fluvio-maritimes sont soumis aux contrôles des sociétés de classification qui leur délivre une classe si ils répondent aux normes et aux standards techniques. De plus les sociétés de classification leur délivre une

⁸⁰ Idem 79.

certification ISM en s'assurant du respect par les navires de la sécurité en mer.

Un détail qui a son importance est la faculté pour les pilotes fluviaux de pouvoir monter et descendre aux écluses. Or c'est à ces moments précis que les agents en charge de ces écluses constatent de légères infractions aux réglementations en vigueur sur la sécurité.

B) L'identification des zones de navigations possibles

Le décret du 2 août 2007 relatifs aux titres de navigation ne s'applique qu'aux bâtiments flottant ou stationnant dans les eaux intérieures mais exclut les navires de mer. C'est une des raisons pour laquelle le ministère a demandé à l'inspection générale des affaires maritimes de réfléchir conjointement avec la direction générale du développement durable pour trouver des points d'entente sur un renforcement de la sécurité par une hausse des exigences attendues de ces navires.

- Le cas des bateaux naviguant sur les estuaires

Au fil de ce mémoire, nous nous sommes penchés sur les navires de mer naviguant sur les fleuves. Or il existe des bateaux qui en descendant les voies d'eaux intérieures doivent emprunter les zones en aval de la ligne transversale de la mer.

Le décret du 2 octobre 2007 a divisé les eaux intérieures en cinq zones de navigation qui correspondent chacune aux conditions de délivrance des titres de navigations. Ce décret a placé la zone se situant entre la limite transversale de la mer et le premier obstacle de navigation entre deux zones.

Pour ces trajets infiniment courts, les bateaux doivent parfois respecter des contraintes techniques coûteuses et afférentes aux navires. De plus, l'accès doit lui avoir été spécifiquement autorisé.

Pour exemple, c'est le cas pour les bateaux descendant la Seine et devant accéder à Port 2000 au Havre. En raison de leur enfoncement dans la mer, les porte-conteneurs fluviaux ont suscité l'intérêt du gouvernement qui a par arrêté ministériel du 30 août 2007 prévoit trois conditions pour ces navires. Ils doivent soumettre un dossier technique à la commission régionale de sécurité des navires afin de vérifier sa conformité aux réglementations entourant la sauvegarde de la vie

humaine en mer, permettre des visites de contrôles par les inspecteurs de la sécurité maritime et appliquer le code disciplinaire et pénal de la marine marchande lors de la navigation en mer.⁸¹

C) La collision entre deux navires

Suite à l'abordage ayant eu lieu entre le navire porte conteneurs CMA CGM Lapérouse et le navire fluvio-maritime Thèbe à la sortie du port du Havre en décembre 2010, le BEA-mer a été saisi aux fins de l'enquête. Il en ressort que les deux chocs subis par le Thèbe proviennent de fautes imputables au Lapérouse.

Pour en arriver à cette conclusion, le bureau d'enquête accident a tout de même mis en exergue quelques facteurs qui ont contribué à cet incident.

Les conditions météorologiques du moment étaient particulièrement mauvaises, la mer étant très agitée. Cela n'a aucun impact sur la navigation d'un navire de la taille du Lapérouse mais cela peut poser des difficultés pour un fluvio-maritime tel que le Thèbe. C'est la « limite » de la capacité de ces navires.⁸²

Il faut dénoter aussi que la règle de manœuvre anticollision prévu à l'article 17 de la COLREG n'a pas été respectée par le Thèbe. Cela illustre la mauvaise connaissance de la réglementation prévue par les conventions internationales en terme de sécurité par les marins non professionnels.

Suite à cet incident, le BEA-Mer a lancé un appel à L'Organisation Maritime Internationale, lui demandant d'encadrer et de clarifier le statut des navires fluvio-maritimes tant sur les équipages et leur effectif que sur les risques de la mer quant à leur navigation.

D) Le plan d'action mis en place pour limiter la durée des accidents

Suite aux accidents qui se sont produits sur le Rhône, la sonnette d'alarme a été déclenchée par le ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement en janvier 2011. En effet dans sa lettre de mission

⁸¹ Baraduc et autres, *Rapport sur la sécurité de la navigation des navires fluvio-maritimes sur le Rhône et la Saône*, Décembre 2011, Inspection générales des affaires maritimes et Conseil général de l'environnement et du développement durables, p 14.

⁸² « Publication du rapport du BEA-Mer sur la collision du CMA CGM Lapérouse », *Mer et Marine*, 20 avril 2011,

adressée au directeur du BEA-TT, le directeur général des infrastructures des transports et de la mer a demandé clairement que soit mis en place après analyse de plusieurs accidents, un réel plan d'action afin de dégager les voies intérieures d'un éventuel navire qui pourrait y entraver la circulation.

Les différents problèmes auxquels le bureau du transport fluvial se réfère et susceptibles de se produire sont le heurt d'un navire sous un pont, de rester bloquer sous un ouvrage de ce type ou bien d'avoir un accident au sein d'une écluse.⁸³ Les acteurs souhaitent éviter à tout prix les conséquences néfastes pouvant être entraînées par des échouements comme celui du Natissa en 2007 qui a interrompu la navigation sur le Rhône pendant près de quatre jours.

Le directeur général préconise donc une meilleure connaissance par les bureaux d'actions fluviaux des Plans Particuliers d'Intervention et des Plans de Secours Spécialisés et cela pour une efficacité maximale en cas d'incident. Ces plans prennent largement en compte les conditions de navigation difficiles des fleuves tels que les crues.

Chapitre 2 – Les contraintes environnementales

Il faut préserver l'environnement des nuisances qu'entraînent les flux de marchandises que ce soit par voie terrestre, maritime ou fluviale. Les dispositions générales prévues dans le Livre 1 du Code de l'environnement relatif aux milieux aquatiques et marins s'appliquent aux navires fluvio-maritimes en raison du critère de l'activité professionnelle. Il est primordial pour l'intérêt général que ce transport s'inscrive dans la mouvance protectionniste de l'environnement (Section 1) et que les autorités étatiques œuvrent dans ce sens (Section 2).

Section 1 – Un transport essentiel pour le développement durable

La commission Européenne voit le transport fluvial comme le rédempteur du transport terrestre en terme de désengorgement de la route (I). Ce n'est pas le seul avantage de ces navires qui, en consommant moins de carburant qu'un ensemble

⁸³ Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, « Lettre de recommandations R2 et R3 du BEA-TT suite à l'échouement du navire fluvio-maritime Natissa, » 12 janvier 2011

de camions, va permettre une diminution nette de l'emploi de divers polluants (II).

I - Nécessité de dégorger les routes.

D'autres avantages sont tirés de la suppression de l'utilisation du transport routier dans l'acheminement de la marchandise.

En premier lieu, une réelle réduction de la congestion routière apparaît. En France, les camions ne peuvent pas rouler à tout moment de la journée et de la semaine car des interdictions ont été mises en place afin d'améliorer la densité du trafic sur les routes.

En second lieu, il faut considérer le fait que la circulation des camions ne s'effectue pas gratuitement sur les routes françaises. Indépendamment du fait de consommer beaucoup d'essence, ce qui revient à un coût pour l'entreprise, les distances parcourues par les camions sont soumises à diverses taxes et redevances applicables au transport routier.⁸⁴ Alors que la mer est une infrastructure gratuite et naturelle à la différence des voies terrestres.

Le Canal Seine-Nord appuie son argumentation principale sur le désengorgement de l'autoroute du Nord.

II – L'avantage de la baisse des divers polluants

Malgré les contraintes techniques de ce mode de transport, il permet de limiter fortement la consommation de CO₂. Pour chiffrer les données en clair, 2 000 t transportées par cette voie, c'est à dire un voyage en navire permet de supprimer 80 camions de la route⁸⁵. (doc 19).

Par sa capacité à s'enfoncer loin dans les terres, le mode de transport fluvio maritime permet des économies de CO₂ très importante en comparaison des autres modes terrestres. Selon l'I.F.E.U., le transport d'un conteneur sur un kilomètre effectué par un camion émettrait 2,296 kilogrammes de CO₂ contre 0,673 kilos par EVP en train. Il est donc clairement établi par ces chiffres que le transport le plus écologique en terme de CO₂ reste celui opéré par le navire fluvio-maritime qui émet 0,477 kg par EVP pour un kilomètre.⁸⁶

⁸⁴ B2PS et VNF, « les principales voies fluvio-maritimes françaises »

⁸⁵ K. Floquet, « En France, les grains empruntent largement la voie fluvio-maritime », *La dépêche*, 9 décembre 2013

⁸⁶ Annexe 1

Le développement d'un moteur à double propulsion afin d'être utilisé spécifiquement pour chaque partie fluviale et maritime pourrait engendrer des performances environnementales à ne pas négliger.

En effet, des gains sont envisageables quant aux rejets de gaz à effet de serre. Ces moteurs, en économisant du carburant pourraient diminuer les rejets de 5 à 10%. De plus la consommation énergétique pourrait être tout autant diminuée (5 à 10% selon la propulsion). Enfin, les nuisances sonores engendrés par les navires seront moins fortes.⁸⁷

En parallèle du développement des infrastructures fluviales, les autorités pourraient voir plus loin en créant des systèmes de production d'hydro-électricité. Cette production naturelle et peu chère est une solution très concluante pour la lutte contre la pollution.

Section 2 – Les divers projets/contraintes qui les accompagnent

Encourager le développement durable en France n'est malheureusement pas souvent compatible avec le développement de l'économie. L'opinion publique se rallie souvent aux propos des défenseurs de l'environnement sans penser aux bienfaits économiques qui découleraient des divers projets proposés. C'est le cas de la darse de Fos sur Mer qui a failli ne pas voir le jour (I). La protection de l'environnement peut donc être un réel sacerdoce pour lequel une adaptation constante est obligatoire (II).

I – Le cas de la darse de Fos sur Mer

Le Grand Port Maritime de Marseille a besoin de se développer vite et de manière intelligente. Dans un article de La Provence, le port affiche son ambition première de multiplier le trafic de conteneur par cinq d'ici 2030.⁸⁸ Pour se faire, Jean-Claude Terrier précise qu'il est nécessaire « de creuser pour augmenter la profondeur d'accès du chenal pour accueillir les bateaux de plus en plus gros ». Cependant il rappelle que « sur les 10 000 hectares du Port, déjà 3000 sont

⁸⁷ VNF « Fiche R&D n°11 : étudier une propulsion adaptable aux trajets fluviaux, pour les navires fluvio maritimes », op.cit.

⁸⁸ « Cinq fois plus de conteneurs à l'horizon 2030 », *La Provence*, 30 octobre 2013

sanctuarisés pour des raisons environnementales ».

Ce sont ces mêmes raisons environnementales qui freinent le développement du fluvial et par conséquent du fluvio-maritime au sein du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM).

Comme l'article de La Provence le souligne, le temps où tout les aménagements portuaires se faisaient sans même que l'on ne se pose la question d'une atteinte à l'environnement est loin derrière nous.

Avec la sanctuarisation du développement durable, un seul aménagement non discuté et accepté serait immédiatement sanctionné par les défenseurs de l'environnement à l'aide de recours juridiques.

Les appels à projet lancés par le Grand Port de Marseille sont souvent confrontés à des blocages de la part des associations de protection de l'environnement.

La construction de cette darse serait pourtant une réelle opportunité française face au développement de grands ports européens venant porter préjudice au GPMM. Par exemple, comme l'expliquait Claire Merlin, Directrice Juridique du GPMM, d'autres ports sont en concurrence directe et agressive avec notre port français. Ses ports sont attractifs par leurs techniques modernes et par la rapidité de leurs infrastructures. C'est le cas de Barcelone qui n'était pas loin de voler le bénéfice de la société IKEA et de toute la manutention de ses acheminements de marchandises au Grand Port de Marseille.

II – La protection de l'environnement

La prise de conscience écologique qui entoure le paysage français est un élément à prendre indéniablement en compte pour un développement harmonieux du transport fluvio-maritime (A). C'est dans cette perspective qu'a été établit la loi littoral (B).

A) Un développement en phase avec cette protection

La place non négligeable du camion dans la chaine logistique est observée d'un œil inquiet par les acteurs du monde des transports. En effet l'image qu'il rejette concernant la consommation de carburant semble créer un risque environnemental

particulièrement élevé.

Les estuaires sont encore des zones au milieu environnemental très riche. La faune et la flore s'y développent fragilement.

La protection de l'environnement est devenu un enjeu capital afin de sauvegarder la biodiversité existante dans les milieux sauvages. Cette politique protectionniste soutenue par les acteurs écologiques ne se marie pas toujours avec l'expansion économique en France.

Le ministre en charge des transports a d'ailleurs rappelé que le transport par voie d'eau doit se développer en harmonie avec les politiques fixées par le Grenelle de l'Environnement.

B) L'application de la loi Littoral

Il existe deux grands types de communes littorales, en premier lieu il y a les communes littorales définies par la loi Littoral de janvier 1986 et celles riveraines des estuaires ou deltas considérées définies par l'article L 321-2 du code de l'environnement.⁸⁹

Le débat sur la limite géographique de la mer prend tout son sens au regard des communes littorales. On va se poser sur la question de savoir qui a compétence afin d'appliquer la loi en amont et en aval de la limite transversale de la mer.

En effet, la Cour Administrative d'Appel de Nantes⁹⁰ a affirmée qu'il était primordial de déterminer les limites fluvio-maritimes afin de déterminer quelle est la loi applicable à certaines communes.

Un décret n° 2004-311 est venu fixer une liste de communes proches d'estuaires et considérées comme littorales. On prend alors moins en compte les limites fluvio-maritimes au profit de ce décret pour les communes situées en aval de la limite de salure des eaux.

Ces préoccupations de la loi Littoral viennent défendre l'équilibre écologique et social de ces zones en bordure des domaines publics maritime et fluvial.

⁸⁹ L. Bordereaux, « Ports Littoral Plaisance, Regard sur la notion de commune littorale en zone estuarienne », *DMF*, 2008,

⁹⁰ CAA Nantes, 31 décembre 2001, n° 99NT01477, Préfet du finistère

CONCLUSION

Le rapport final rendu par Voies Navigables de France en 2000 préconisait une croissance annuelle de 1,9% du trafic entre 2010 et 2020.

Seul l'avenir sera témoin de la volonté des acteurs de mettre en oeuvre les voies d'améliorations préconisées par le Rapport de Décembre 2011. Essentiellement dans un premier temps, un encadrement légal de la fonction d'assistance à la conduite de navires fluvio-maritimes nécessitant impérativement une maîtrise technique et linguistique.

Malgré le coût important que représente pour un armateur le fait d'investir dans cette filière, il faut trouver des solutions pour que ce transport original trouve enfin la place qu'il mérite en France.

Les aménagements des infrastructures sont indispensables tels le relèvement des ports de l'axe Dunkerque-Escaut et l'aménagement de liaisons Franco-Belges. Encore faut-il que le projet Seine-Nord Europe trouve assez de financement pour pouvoir enfin voir le jour.

L'avantage de l'activité fluvio-maritime réside aussi en ce que les ports intérieurs peuvent développer une diversification de leur offre en apportant aux chargeurs de nouvelles alternatives de transports légèrement modulables selon leur envies.⁹¹

Face à un transport qui tend vers l'amodalité, le secteur fluvio-maritime doit trouver des points d'appui pour séduire les acteurs. Ces derniers recherchent de plus en plus la certitude que leur marchandise arrivera en bon état à la date prévue ; or ces deux critères sont remplis par le transport fluvio-maritime.

Une solution pourrait être de mettre en oeuvre une politique marketing pour redorer l'image de ce transport encore peu connu du monde des transports. Beaucoup de chargeurs se tiennent éloigné de l'offre et les possibilités d'expansion qui en découle.

⁹¹ Voies Navigables de France, Service des études économiques, *Rapport final sur le transport fluvial et le transport fluvio-maritime ; perspectives de développement du transport de marchandises à 20 ans*, 2000, op. cit.

Puisque le processus de modernisation de la flotte risque de prendre un temps phénoménal, il faut faire en sorte que les acteurs s'intéressent davantage à ce secteur d'activité. Pour cela, il est nécessaire de le rendre attractif et dynamique, peut être en incitant les transporteurs à axer leur développement sur de la communication dans le but cibler une clientèle bien spécifique.

BIBLIOGRAPHIE

I – Ouvrages généraux

D. Chevalier et F. Duphil, « Transport à l'international » Editions Foucher, Manuel, 4^{ème} édition, 2009.

Christian Hubner « Cours de droit fluvial », année 2013-2014

Cyril Bloch « Cours de contrat de commission de transport » Année 2013-2014

AFCAN « Dossier technique Fluvio maritime » Décembre 2011

CNUCED, « Etude sur les transports maritimes », Edition 2012

Service des études économiques de Voies Navigables de France, « Rapport final sur le transport fluvial et fluvio-maritime ; perspectives de développement du transport de marchandises à 20 ans », Janvier 2000

Enquête B2PS « Le transport fluvio-maritime », site shortsea.fr

Code des Transports

II – Mémoires

Alexandre PARY, « Le réseau transeuropéen de transport », Master II Droit Maritime et des Transports, 2001.

Virginie Henry « Le transport fluvio-maritime », Master II Droit Maritime et des Transports, 2009.

III – Articles

A.Béroud, « Le transport fluvio-maritime, cet inconnu », *L'Antenne*, 13 décembre 2013.

K.Floquet, « En France les grains empruntent largement la voie fluvio-maritime », *La dépêche*, 9 décembre 2013.

VNF Cargo n°10, « message de Jean-Marie Millour, délégué général du B2PS », juillet 2013

Eric Demangeon, « Prix du transport », *Bulletin de la logistique et des transports* 2010 : voir <http://lamyline.fr>

Marie Tilche « De l'homme du Picardie à l'industrie », *BLT* 2011.

Christian Hubner « De la difficulté de déterminer la nature, maritime ou fluviale (donc terrestre) du transport fluvio-maritime », *DMF* 2011.

Voies Navigables de France, « L'observatoire économique du mode fluvial », *Bulletin éco n°03*, 2^{ème} semestre 2013.

Mer et Marine, « Publication du rapport du BEA-Mer sur la collision du CMA CGM Lapérouse », 20 avril 2011.

Publication Aslog, « Organismes de transport et réflexe fluvial : la voie d'eau est l'avenir de la logistique » voir le site : <http://www.faq-logistique.com/ASLOG-Publications-Reflexe-Fluvial-Voie-Eau-Avenir-de-la-Logistique.htm>

IV – Commentaire de Jurisprudence

S. Deliancourt, « L'Etat est-il responsable des dommages causés par un conducteur fluvial insolvable ? », *DMF* 2012, note sous CAA de Marseille 16 octobre 2012, Péniche M/V Reest.

C. Colmar, 1^{ère} Ch. Civ, 20 janvier 2010 ; SA CFNR contre Sté Konecranes Heavy Lifting OY, obs. BTL 3324, 2010.

Cour Administrative d'Appel de Nantes, 31 décembre 2001, n° 99NT01477, Affaire Préfet du Finistère, note DMF 691 2008, « Regard sur la notion de commune littorale en zone estuarienne ».

Conseil d'Etat, section, 2 Juin 1972, Fédération Française des syndicats de pilotes professionnels des pilotes maritimes, obs. Rec. p 407.

Cour de Cassation, Ch. Com, 4 octobre 2005, *BTL* 05, 697

Cour de Cassation, Chambre criminelle, n° 11-90012, 3 mai 2011, Société BALNAUTIC SHIPPING Ltd et M. Le Capitaine VLADISLAV Z « Navire Eurika » ; « Recours contre l'immobilisation du navire ordonnée par le procureur de la République dans le cadre de poursuites pour pollution par hydrocarbures », obs. DMF 726, 2011.

V – Rapports publics

Baraduc et autres, *Rapport sur la sécurité de la navigation des navires fluvio-maritimes sur le Rhône et la Saône*, Décembre 2011, Inspection générales des affaires maritimes et Conseil général de l'environnement et du développement durables.

Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, « Lettre de recommandations R2 et R3 du BEA-TT suite à l'échouement du navire fluvio-maritime Natissa », 12 janvier 2011.

BEA-TT, Affaire n° BEATT – 2007 – 009, Rapport d'enquête technique sur

l'échouement du navire fluvio-maritime Natissa survenu sur le Rhône le 11 juillet 2007.

Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, « Rapport sur le projet de canal Seine-Nord Europe », Janvier 2013, sur : cgedd.developpement-durable.gouv.fr.

VI – Sites Internet

Voies navigables de France : <http://www.vnf.fr>

Site de promotion du transport maritime à courte distance et de l'intermodalité : <http://www.Shortsea.fr>

Ministère du développement durable : www.developpement-durable.gouv.fr/

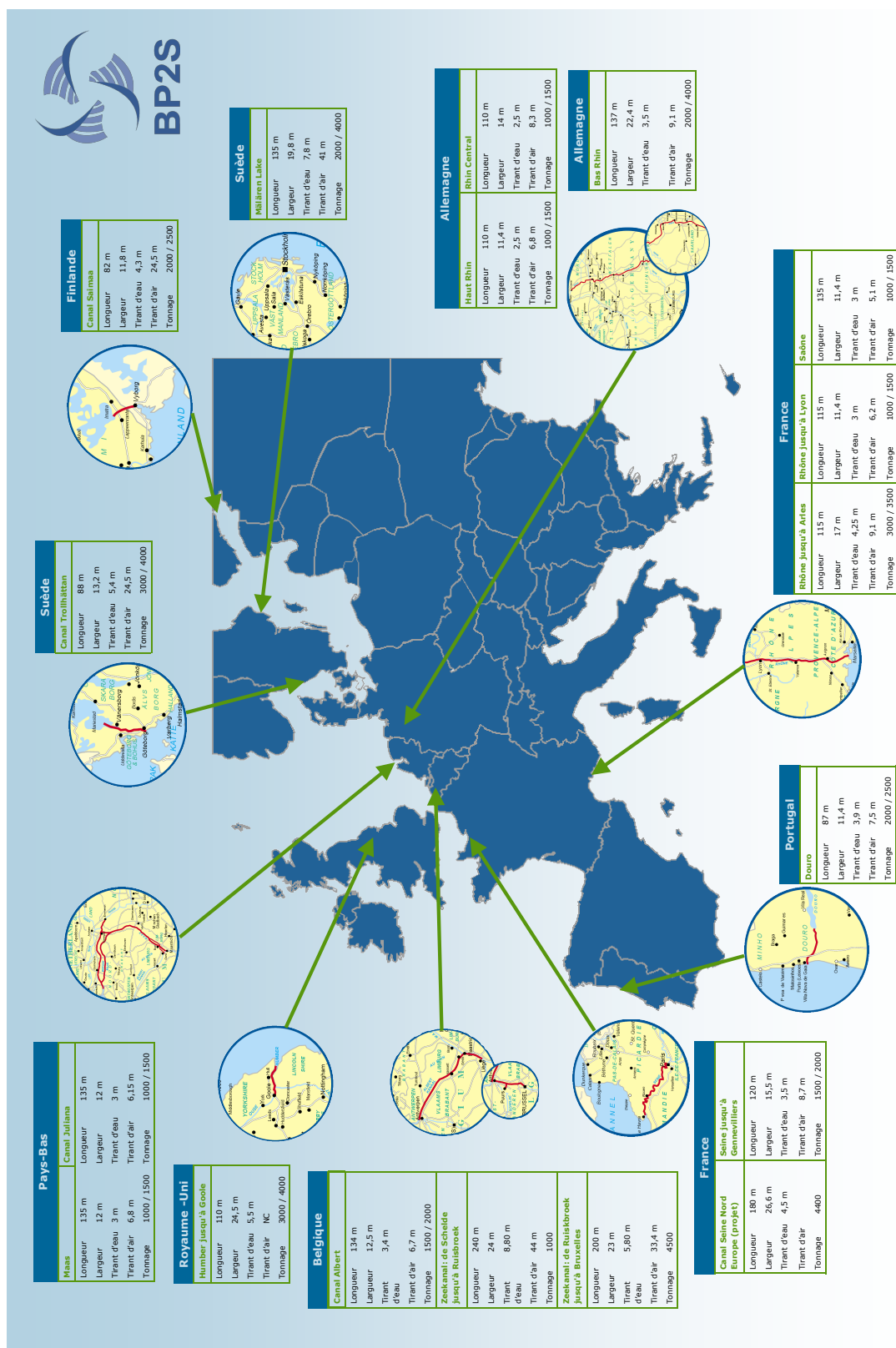
Site du Bureau d'enquêtes accident en transport terrestre : <http://www.bea-tt.equipement.gouv.fr>

Le site journalier Mer et marine : <http://www.meretmarine.com/>

Le dictionnaire Larousse : <http://www.Larousse.fr>

Les news technologiques et scientifiques : <http://www.techno-science.net>

Site de L'Union Maritime et Fluvial Marseille-Fos : <http://www.umf.asso.fr>



Transport de marchandises intra européen UE-27: répartition par mode (en tonnes/km)

Source: Eurostat 2007

Mode	Pourcentage
Route	47%
Mer	39%
Rail	11%
Fleuve	3%

Le réseau fluvio-maritime européen et français

Les côtes de l'Union Européenne s'étendent sur 89 000 kilomètres dont 6 000 km de côtes de Gdansk à Cadix et 5 000 km de Gibraltar à Trieste.

La plupart des grandes agglomérations et des grands centres industriels sont à moins de 300 km de la mer et près de la moitié de sa population vit à proximité de la mer, à une distance inférieure à 50 kilomètres.

Le trafic fluvio-maritime est essentiellement concentré sur deux zones :

- Allemagne, Belgique et Pays-Bas
- Îles Britanniques, Scandinavie et Baltique

Le port de Duisbourg, premier port fluvial du monde, assure 10% de son trafic grâce aux trafics fluvio-maritimes de produits métallurgiques. Le Rhin transporte plus de 11 millions de tonnes chaque année.

En comparaison, le transport fluvio-maritime en France représente actuellement 4 millions de tonnes transportées.

Il se concentre principalement dans deux bassins :

- l'axe Rhône/Saône de Fos à Chalon-sur-Saône (63% du trafic national) ; de / vers la Méditerranée
- la Seine de Rouen à Montreuil et l'Oise jusqu'à Compiègne (33%); de / vers Péninsule Ibérique, Îles Britanniques et Mer du Nord

La flotte fluvio-maritime fréquentant ces bassins est une flotte relativement âgée, avec une moyenne d'âge de plus de 20 ans.

Bureau de Promotion du Shortsea Shipping
+33 (0)1 53 89 52 41
shortsea@shortsea.fr
<http://www.shortsea.fr>

Bureau de Promotion du Shortsea Shipping
+33 (0)1 53 89 52 41
shortsea@shortsea.fr
<http://www.shortsea.fr>

BP2S

Le Transport Fluvio-maritime

Le transport fluvio-maritime est une des formes du transport maritime à courte distance (TMCD) ou shortsea shipping. Il s'agit d'un concept simple : un navire, pour la mer et le fleuve... Les navires fluvio-maritimes n'excèdent généralement pas 3 000 tpi avec au maximum un tirant d'eau de 5m et un tirant d'air de 9 m. Le plus souvent, ces navires transportent des marchandises conventionnelles ou des vrac. Cependant la part du trafic de conteneurs augmente régulièrement.

Avantages trans-modaux

Le principal avantage de la logistique fluvio-maritime est son incomparable zone de chalandise. En effet ces navires peuvent connecter une zone fluviale avec une zone maritime sans transbordement intermédiaire. Cet avantage implique une baisse des coûts de manutention et une limitation des risques de dommages à la marchandise.

Le fluvio-maritime, qui peut entrer très loin dans les terres, permet une réduction très importante des émissions de CO₂ par rapport aux autres modes de transport terrestre.

Comparaison des émissions de CO₂ par mode (en kg/TEU/km).

Mode	Émissions de CO ₂ (kg/TEU/km)
Camion	2,296
Train	0,673
Navire fluvio-maritime	0,477

(source I.F.E.U.)

La logistique fluvio-maritime permet une gestion très fine des délais d'acheminement : en effet la voie fluviale et la mer sont des « infrastructures non saturées et durables » qui permettent une fiabilité optimale dans le respect des délais d'acheminement. De plus, la mer est une infrastructure naturelle et gratuite contrairement aux voies terrestres.

Enfin, le transport fluvio-maritime autorise les opérateurs à penser davantage en terme de porte à porte, tout en préservant l'environnement.

European Shortsea Network

TABLES DES MATIERES

INTRODUCTION.....	7
--------------------------	----------

PARTIE 1 : LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DU TRANSPORT FLUVIO-MARITIME	12
--	-----------

CHAPITRE 1 - LA SITUATION EUROPEENNE DU TRANSPORT FLUVIO-MARITIME	12
---	----

<i>Section 1 – Le développement du marché fluvio-maritime par les pays européens.....</i>	<i>12</i>
I - Le réseau de nos voisins européens.....	13
II - Les échanges entre les pays Européens.....	16
<i>Section 2 – Les projets de développement européens</i>	<i>17</i>
I – L'amélioration de la compétitivité	17
II – Le développement des autoroutes de la mer.....	19

CHAPITRE 2 - LA SITUATION DU MARCHÉ FRANÇAIS DU TRANSPORT FLUVIOMARITIME..	20
--	----

<i>Section 1 – Le réseau et les acteurs du marché français.....</i>	<i>20</i>
I – Le développement du réseau fluvial français.....	20
II - L'émergence de nouveaux acteurs sur le marché fluvio-maritime.....	23
A) Exemple d'un acteur français : Les silos de Bonnières	23
B) La volonté des acteurs.....	24
<i>Section 2 – Le développement du transport fluvio-maritime et son avenir.....</i>	<i>25</i>
I – Des avantages inéluctables.....	25
A) Des avantages en terme de logistique	25
B) Leur effet sur l'évolution du trafic	27
II – Les projets mis en place	29
A) L'aide des acteurs nécessaire pour une hausse d'attractivité.....	30
B) Les projets d'aménagements.....	32

PARTIE 2 : LES ENJEUX JURIDIQUE DU TRANSPORT FLUVIO- MARITIME	34
--	-----------

CHAPITRE 1 - LA QUALIFICATION JURIDIQUE DU TRANSPORT FLUVIO-MARITIME	34
--	----

<i>Section 1 - Le navire fluvio-maritime et son équipage</i>	<i>34</i>
I - Les navires fluvio-maritimes.....	35
A) Les différents types de navires fluvio-maritimes	35
B) L'existence de normes de construction impératives	36

II - Un personnel nécessairement qualifié	38
A) L'équipage et sa qualification	38
B) Le cas des bateaux maritimes	41
<i>Section 2 – Le régime particulier applicable au transport fluvio-maritime</i>	<i>42</i>
I - Les débats découlant de cette polyvalence juridique	42
A) Le débat sur la manutention	43
B) Le débat sur la théorie de l'action directe	43
II – Le régime juridique applicable à certaines situations communes au fluvial et au maritime.....	44
A) Le régime de l'abordage et de l'assistance	44
B) L'application de normes maritimes de droit privé	45
 CHAPITRE 2 - UNE LEGISLATION COMPLEXE	 47
<i>Section 1 – Les sources internationales existantes.....</i>	<i>47</i>
I – La Convention de Budapest (CMNI)	47
A) L'application de la Convention.....	48
B) Règles spéciales de la Convention applicables au transport fluvio-maritime	48
II – Les conventions secondaires	49
A) Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer de 1982.....	50
B) CNLI – Convention de Strasbourg de 1988.....	50
 <i>Section 2 – L'entrée en vigueur du code des Transports.....</i>	 <i>50</i>
 PARTIE 3 : LA SECURITE ET LA PRISE EN COMPTE DU RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT DANS LE DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT FLUVIO-MARITIME	 53
 CHAPITRE 1 – LES PROBLEMES LIES A LA SECURITE	 53
<i>Section 1 – Un réel manque de sécurité : un frein au développement ?</i>	<i>53</i>
I – Les risques de la navigation hybride.....	53
A) La navigation sur les estuaires	54
B) Les accidents récurrents	54
II – La manoeuvrabilité des navires.....	55
A) La réglementation applicable	56
B) Un manque de manoeuvrabilité évident.....	57
 <i>Section 2 – La nécessité d'un nouvel encadrement plus précis.....</i>	 <i>57</i>
A) Une organisation des contrôles.....	58
B) L'identification des zones de navigations possibles.....	59
C) La collision entre deux navires	60
D) Le plan d'action mis en place pour limiter la durée des accidents	60
 CHAPITRE 2 – LES CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES	 61
<i>Section 1 – Un transport essentiel pour le développement durable</i>	<i>61</i>
I - Nécessité de dégorger les routes.....	62
II – L'avantage de la baisse des divers polluants	62
<i>Section 2 – Les divers projets/contraintes qui les accompagnent.....</i>	<i>63</i>
I – Le cas de la darse de Fos sur Mer	63
II – La protection de l'environnement	64
A) Un développement en phase avec cette protection.....	64
B) L'application de la loi Littoral	65

CONCLUSION.....	67
BIBLIOGRAPHIE	69
TABLES DES MATIERES.....	74