

---

# Mission de reconfiguration du Canal Seine Nord Europe Réseau Seine-Escaut

**Un projet pour la relance de la croissance**

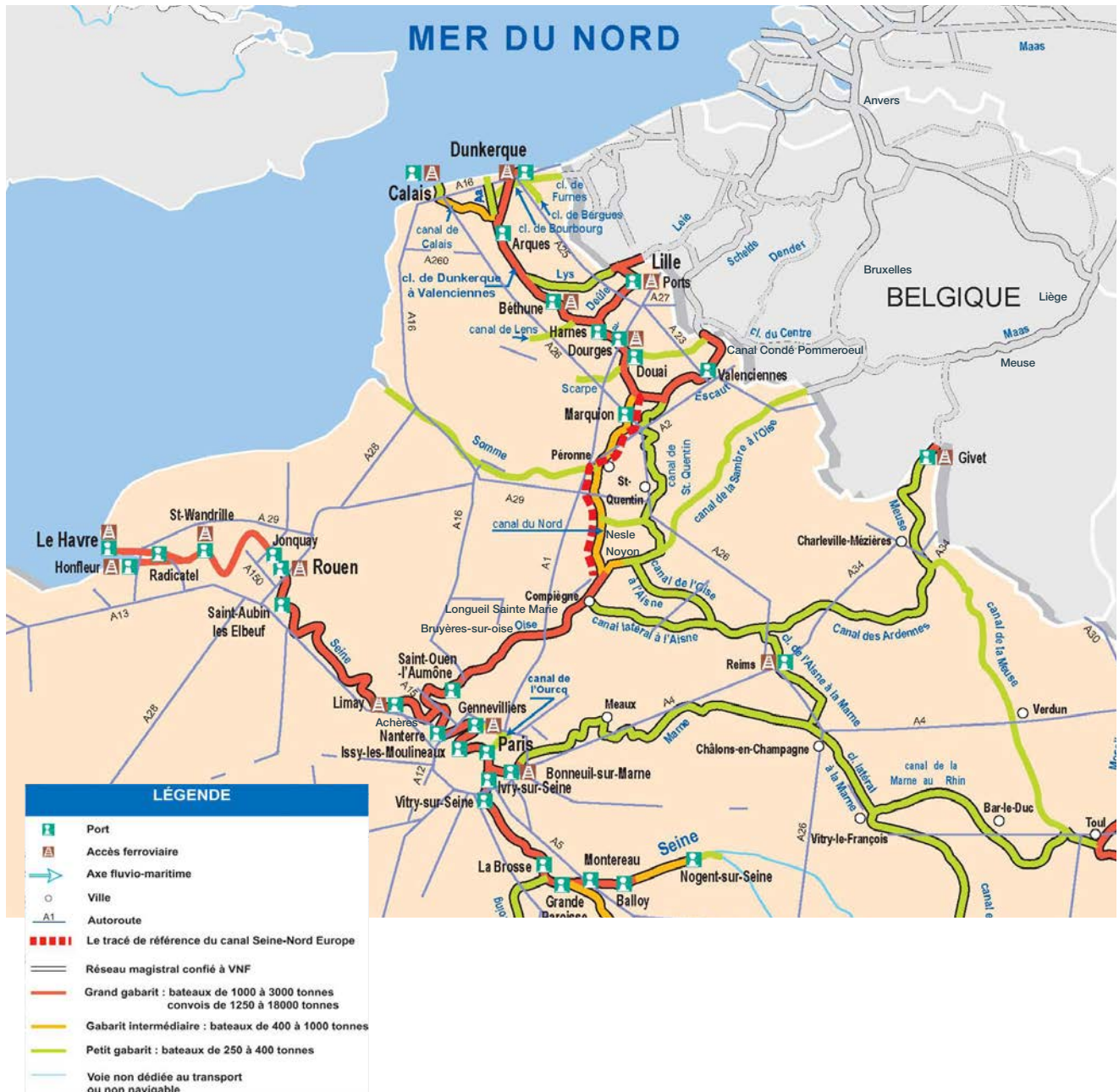
---

**Rapport au ministre délégué chargé  
des Transports, de la Mer et de la Pêche**

par le député  
**Rémi PAUVROS**

**Synthèse - Remise du rapport  
au Ministre le 11 décembre 2013**

# CARTE DU RESEAU SEINE ESCAUT



Le Canal Seine Nord Europe, d'une longueur de 106 kilomètres entre Compiègne et Douai, doit permettre de créer un réseau fluvial à grand gabarit entre les bassins de la Seine et du Nord Pas-de-Calais/Belgique. Il peut accueillir les bateaux allant jusqu'à 4400 tonnes (soit plus de 110 camions). Le précédent gouvernement avait prévu de réaliser le Canal Seine Nord Europe par un Partenariat Public Privé (PPP). Au lancement du projet, son coût était estimé à 4,5 milliards d'euros. Les offres remises par les candidats du PPP conduisaient à un renchérissement du projet pour un coût total de 7 milliards d'euros. Sur ce coût total, les frais financiers étaient de l'ordre de 1,5 milliards d'euros, notamment en raison de conditions d'emprunt moins avantageuses pour le secteur privé. L'Europe ne cofinçait le projet qu'à hauteur de 6%. Aussi, le financement du Canal Seine Nord Europe reposait essentiellement sur l'Etat. Le gouvernement actuel a donc décidé d'arrêter cette procédure.

Aussi, par lettre en date du 17 avril 2013, Frédéric Cuvillier, Ministre Délégué Chargé des ports, de la Mer et de la Pêche, a confié à Rémi Pavvros, Député du Nord, la mission de reconfigurer le Canal Seine Nord Europe. Cette mission a pour objectif de présenter un projet reconfiguré techniquement et financièrement dès le premier semestre 2014 à la Commission Européenne afin de bénéficier de financements européens au taux maximum sur la période 2014-2020.

**Dès le démarrage de la mission, Rémi Pavvros a souhaité que ce projet ne soit pas considéré uniquement sous l'angle d'une infrastructure de transport mais bien comme un outil de compétitivité des ports et des territoires, synonyme de croissance, de développement durable et d'emploi.**

C'est dans cet objectif qu'en 7 mois, il a rencontré un maximum de parties prenantes. Ces rencontres, commencées au Port du Havre, ont couvert l'ensemble du Réseau Seine Escaut : Rouen, Paris, Lille, Oise, Dunkerque, Belgique...

Dès le début de la mission, des contacts ont aussi été pris avec la Commission Européenne. Les échanges avec les collectivités territoriales concernées ont été marqués par la tenue d'un comité des partenaires le 30 octobre, réunissant, l'Etat, les Régions, les Départements, les Ports, les Régions wallonne et flamande. Ce comité a confirmé l'engagement des collectivités.

Ce sont ainsi plus de 70 réunions d'échanges qui ont été réalisées afin de créer les conditions d'un accord et d'un portage partagé. De ces échanges, il ressort que ce projet fait l'objet d'une très forte attente des acteurs.

Afin de confirmer l'intérêt économique du projet, une étude confiée à un cabinet indépendant a été réalisée dans le cadre de la mission de reconfiguration. La reconfiguration technique du projet, conduite avec les services de Voies navigables de France (VNF) et de l'Etat a permis d'identifier des pistes d'économie.

Les conclusions de la mission permettent de proposer un projet reconfiguré au coût réduit avec un financement européen à hauteur de 40%. Le bilan de la mission intègre également le crédit redonné à ce projet et une remobilisation générale de tous les acteurs, qui constituent un résultat concret permettant de proposer l'engagement des travaux préparatoires dès 2015 pour une ouverture en 2022 du tronçon central.

---

## **Un projet attendu par les acteurs car source de développement économique et de perspectives de report modal désengorgeant Lille, l'A1 et l'A2**

---

### **Un projet qui fait l'objet d'une attente très forte**

Les échanges conduits par la mission montrent une attente très forte :

Pour les acteurs économiques : le fluvial par les charges emportées permet de réduire les coûts de transports et conduit donc à plus de compétitivité. De grandes entreprises (Auchan, Toyota, ...) ont signé des engagements marquant l'attente du projet.

- Pour les ports : c'est la possibilité de développer un hinterland plus grand et donc d'accroître les trafics, notamment conteneurs. Afin d'engager cette dynamique vers le transport fluvial, le Port de Dunkerque a lancé le 25 octobre 2013 une navette Dunkerque Dourges deux fois par semaine.
- Pour l'Europe : le Canal Seine Nord Europe est l'un des 5 grands projets européens d'infrastructures, du Mécanismes d'Interconnexion pour l'Europe (MIE), voté le 19 novembre 2013 et doté de plus de 22 milliards d'euros sur la période 2014-2020.
- Par les collectivités territoriales : relance de l'activité économique dans des territoires parmi les plus durement touchés par la crise. De nombreux projets de ports fluviaux ont déjà émergé dans l'attente du Canal : par exemple sur l'Oise à Longueil Sainte Marie, Bruyères sur Oise.
- Pour la batellerie : possibilité de disposer d'un grand réseau qui permette d'amortir des bateaux de taille importante.

A cet égard, le manque de visibilité sur les dates précises d'ouverture du Canal Seine Nord Europe rend les investisseurs privés attentistes et conduit au report de décisions d'investissement capitales pour la relance de l'activité.

### **L'étude économique indépendante confirme l'intérêt économique**

En tablant sur une estimation réaliste, le cabinet SETEC International a confirmé que le chantier permettrait de créer en moyenne de 10 à 13 000 emplois directs et indirects par an durant les 6 à 7 années de chantier. A l'horizon 2050, du fait du développement de nouvelles activités (plateformes multimodales), 50 000 emplois sont envisagés.

Le projet permet de créer un effet réseau (comme ce fut le cas pour les premières lignes TGV, qui avec un tronçon ont permis de faire baisser le temps de trajet pour beaucoup de gares). En reliant les deux bassins importants de la Seine et du Nord, le canal fait sauter un goulet d'étranglement, et met en réseau des bassins économiques. Ce réseau conduira au développement des trafics fluviaux, en particulier sur des filières en émergence : grande distribution, conteneurs, recyclage.

### **Le projet revêt un intérêt aussi pour la transition énergétique et le report modal**

Alors que les trafics de marchandises dans cette zone de l'Europe sont appelés à croître entre les grands ports, le projet ouvre une possibilité de report vers un moyen économe en consommation d'énergie ; 1 kilo équivalent pétrole permet, en effet, de transporter une tonne sur 50 kilomètres pour un poids lourds contre 275 km pour un convoi fluvial de 4400 tonnes, le plus grand gabarit possible pour le Canal Seine Nord. Une péniche de 1500 tonnes émet 4 fois moins de CO<sub>2</sub> à la tonne transportée qu'un poids lourds.

La proposition d'un projet reconfiguré aux performances maintenues, ouvert en 2022, avec un financement revu et une nouvelle structure pour le réaliser

La mission de reconfiguration propose un projet revu techniquement, financièrement et pour son pilotage.

## **Un projet reconfiguré techniquement aux caractéristiques maintenues**

Le projet reconfiguré conserve les mêmes caractéristiques techniques. Le gabarit Vb est maintenu : des convois fluviaux d'une longueur de 185 mètres, de 11,5 mètres de large, pour un total de 4400 tonnes pourront l'emprunter. Le reste du réseau au nord et au sud permet déjà à minima des convois de 3000 tonnes. La mission de reconfiguration propose une approche progressive : ouvrir le tronçon central dès 2022 pour profiter du réseau interconnecté, puis améliorer les parties nord et sud ensuite selon les besoins du marché. A titre d'exemple ; le Canal Albert relie Liège à Anvers en Belgique. Inauguré en 1939, il voit ses capacités améliorées encore aujourd'hui. Un canal est donc un outil évolutif.

Sur le projet de nouveau canal, des pistes d'économies ont été recherchées :

- Réutiliser sur environ 10 kilomètres le canal du Nord,
- Supprimer une écluse, réduire de moitié la hauteur de l'écluse la plus haute,
- Différer, tout en gardant possible, certains équipements spécifiques, comme l'approvisionnement en eau de la région autour de Lille.

Le développement des plateformes multimodales est confié aux Régions et collectivités territoriales, comme cela a déjà été fait à Dourges pour la plateforme Delta 3, avec la Région Nord Pas-de-Calais et le Département du Nord notamment.

## **Un financement revu avec l'Europe et les collectivités locales**

**Pour l'Europe :** L'Europe finançait jusqu'ici à hauteur de 6,22% le projet (330 millions d'euros). Dans le cadre du nouveau Mécanisme d'interconnexion en Europe (MIE) voté en novembre 2013, l'Europe s'engage fortement : la « déclaration de Tallinn » co-signée le 17 octobre 2013 par les ministres français, flamand, wallon, néerlandais et le commissaire européen aux transports, Siim Kallas confirme que le projet du Canal Seine Nord Europe est éligible à un financement européen à hauteur de 40% du coût des travaux et 50% du coût des études. L'Europe confirme ainsi que le Canal Seine Nord Europe fait partie des 5 grands projets européens du nouveau Mécanisme d'interconnexion en Europe. Doté de plus de 23 milliards d'euros, le MIE est issu du pacte européen pour la croissance et l'emploi adopté par le Conseil Européen du 28 et 29 juin 2012, à l'initiative du Président de la République. La France dispose 2 grands projets européens, le Lyon Turin et le Canal Seine Nord Europe.

**Pour les collectivités :** Les travaux menés dans le cadre de la mission ont aussi conduit les collectivités à renforcer leur soutien. Jusqu'ici les Départements avaient réservé leur contribution au financement des plateformes multimodales, sans prendre part au financement du canal lui-même. Les Départements ont déclaré vouloir rediriger leur appui sur l'infrastructure elle-même. Cette nouvelle volonté va avec une association plus forte à la gouvernance du projet. Les Régions ont garanti leurs précédents engagements à hauteur d'un total de 510 millions d'euros (210 millions d'euros pour l'Île de France, 80 millions pour la Picardie, 220 millions d'euros pour le Nord Pas de Calais). Les collectivités ont donc signé une déclaration d'engagement en vue de porter à un milliard d'euros leur financement.

Enfin, les grands projets font souvent l'objet d'une contribution équivalente entre collectivités locales et Etat. L'emprunt sera possible. La Banque Européenne d'investissement, ainsi que la Caisse des Dépôts et Consignations proposent des financements importants pour les infrastructures à des taux bas et sur des durées longues (plus de 40 ans).

Le remboursement des emprunts se fera par des recettes issues d'un péage sur le canal, mais dont le niveau ne doit pas être un frein au développement du fluvial. Afin de soutenir le transport fluvial, la Flandre et la Wallonie, ont décidé d'annuler pratiquement les péages fluviaux. Les modalités et le niveau de péage feront l'objet d'une nouvelle étude. Le projet pourrait par ailleurs s'inspirer du cadre européen, en particulier les possibilités ouvertes par le dispositif de l'Eurovignette. L'Eurovignette permet de prélever un péage sur le trafic des poids lourds au-delà de 12 tonnes sur des itinéraires parallèles pour financer des grands projets européens. Le tunnel du Brenner entre l'Autriche et l'Italie est, par exemple, financé par un appui de l'autoroute A22 qui emprunte le même itinéraire. Ce type de dispositif doit se faire afin de garantir le domaine de pertinence et la complémentarité de chacun des modes de transports : rail, route, voie d'eau.

### **Un nouveau pilotage et un coordinateur national sur le modèle des coordinateurs européens**

Le projet ne sera plus construit au moyen d'un PPP (Partenariat public privé), mais par une entité publique, une société dont les actionnaires seront VNF et les collectivités. Cette société sera ouverte à d'autres partenaires et dédiée au développement du transport fluvial et des emplois. En matière fluviale, ce type de structure spécifique existe de manière similaire : Compagnie Nationale du Rhône en France pour le Rhône, De Scheepvaart ou la SOFICO en Belgique. Cette société publique sera créée par une disposition législative. En outre, cette création constituera un signe fort de la part de la France pour développer à nouveau une culture fluviale.

Sur le modèle de l'Europe, qui nomme un coordinateur européen pour chacun des grands corridors de transport, la mission de reconfiguration propose de désigner un coordinateur national. Personnalité indépendante, il sera garant de l'avancement du projet au niveau national.

Le projet ainsi reconfiguré permet des pistes d'économies de 550 à 650 millions d'euros auxquelles s'ajoute l'économie des frais financiers. Ceux-ci étaient liés à la réalisation du projet au moyen du PPP, et notamment par des taux d'intérêt plus élevés qu'en maîtrise d'ouvrage publique.

Les pistes d'économie identifiées par la mission permettent d'envisager un coût du projet de l'ordre de 4500 M EUR HT pour le nouveau canal.

Inscrire ce projet dans une politique de transport de marchandises renouvelé

Au-delà du projet économique et d'infrastructure, le projet de canal Seine Nord Europe pose la question de la politique de transport de marchandises. En effet, au contraire de la grande majorité des autres projets d'infrastructure qui sont mixtes fret/voyageurs, les projets fluviaux sont destinés principalement au transport de marchandises. Le transport de marchandises est un élément majeur de la compétitivité d'un pays dans une économie mondialisée. Les enjeux pour la croissance et l'emploi sont considérables. En 2012, en France, les dépenses de transports de marchandises correspondent à plus de 60 milliards d'euros (3% du PIB). Le transport routier de marchandises représente à lui seul 400 000 emplois directs.

Si les débats sur ces sujets sont nombreux, peu ont porté sur une vision globale de la complémentarité des différents modes.

La France se caractérise par une forte part modale du transport routier (plus de 80% des marchandises transportées). L'exemple de la Belgique montre qu'il est possible d'inciter un report de la route vers le fer ou la voie d'eau, tout en assurant la complémentarité des modes. En effet, la Belgique est parvenue à doubler la part modale du fluvial entre 2000 et 2010 pour passer de 10% à 18% des marchandises transportées.

Le fluvial peut se développer en particulier sur le réseau à grand gabarit. Sa croissance passe par des innovations pour des plus petits gabarits permettant d'assurer une fréquence des flux ou encore le transport direct de palettes.

Le ferroviaire peut connaître des perspectives, notamment avec les autoroutes ferroviaires, comme les deux lignes lancées en septembre (dont Calais/Le Boulou). Les convergences Rail/Voie d'eau méritent d'être renforcées, comme le montre l'expérience menée à Strasbourg avec les brasseries Kronenbourg (acheminement par rail depuis l'usine jusqu'au Rhin pour export via la voie fluviale).

Le transport routier de marchandises évolue et s'adapte. L'exemple de la Charte « Objectif CO2 – les transporteurs s'engagent » montrent qu'il est possible, par des investissements dans des poids lourds économes ou des réflexes de conduite, de réduire les émissions de CO2.

Ces différentes initiatives montrent la voie des complémentarités à trouver entre chacun des modes, en les inscrivant dans leur domaine de pertinence.

Dans ce cadre, la mission de reconfiguration fait des propositions pour inscrire le report modal et le développement du fluvial dans le cadre global de la politique de transports de marchandises. Il s'agit, par exemple, de fixer de manière concertée, la part du non routier, qui pourrait être au-delà de 25% à l'horizon 2030. Pour le fluvial, les activités en bord à voie d'eau qui utilisent la voie fluviale pourraient bénéficier de dispositions du type de celles des entreprises en zone franche. Les jeunes professionnels bateliers, mais aussi routiers, pourraient bénéficier d'un appui spécifique. Enfin des systèmes d'information sur les coûts et temps de trajet par différents modes de transport pourraient contribuer les chargeurs à modifier leur pratique.

## ■ LES PROPOSITIONS DU RAPPORT

### **Proposition n°1 : Suivre une approche globale : intégrer le Canal Seine Nord Europe dans le réseau Seine Escaut dans une logique économique et européenne en vue de profiter d'un effet réseau.**

- Engager les investissements de façon à maximiser l'effet réseau
- Cohérence de la qualité de service sur le réseau
  - Cohérence dans les plages 'ouverture du réseau en lien avec la montée en charge des besoins
  - Mise en place d'un Service d'Information Fluvial sur le périmètre Seine Escaut
- Compétitivité des ports maritimes – question de l'accès fluvial
- Créer les conditions d'un accès direct de Port 2000 au réseau Seine-Escaut performant

### **Proposition n°2 : l'approche progressive, répondre aux besoins du marchés dans une logique de relance de lacroissance et d'intérêt économique**

- Réalisation du tronçon central prioritairement selon un projet reconfiguré pour un coût de 4500MEUR2013 HT
- Présenter une date d'ouverture du tronçon central à l'horizon 2020/2023, pour profiter d'un effet réseau rapidement
- Réalisation de travaux sur les axes selon des priorités de qualité de service, et en veillant à des travaux dès 2014/2015
- Réalisation des plateformes multimodales selon les besoins du marché

### **Proposition 3 : un aménagement durable privilégiant le partenariat et les réalités locales**

- Laisser à l'initiative locale les plateformes et leur développement avec en premier lieu les Régions, les Départements et EPCI, associant l'Etat, VNF et les acteurs privés
- Préserver une approche progressive avec des plateformes qui seront réalisées selon le besoin du marché. Des réservations foncières sont gardées pour préserver l'avenir.
- Prévoir pour les Plateformes des standards de construction en lien avec la transition énergétique (solaire, hydroélectricité,...)
- Renforcer la démarche d'autonomie énergétique du canal, voire d'une contribution positive S'inspirer des méthodes HQE Bâtiments ou Route Durable, en ayant recours si besoin à une certification



#### **Proposition n°4: le portage par une société de projet, au service du développement économique et du report modal sur le périmètre Nord du réseau Seine Escaut**

- Créer par une disposition législative une société de projet qui associera l'Etat, VNF, les collectivités et sera ouverte à d'autres partenaires
- Confier à la société de projet la maîtrise d'ouvrage du projet
- Conférer un objet de développement économique et de report modal sur le périmètre nord de Seine Escaut (Oise/Nord Pas de Calais/Picardie) à cette société de projet
- Financer l'infrastructure grâce à un partenariat et un plan de financement équilibré: l'Europe (40%), les collectivités et l'Etat (à parts égales) et l'emprunt
- Réflexion sur une recette dédiée pouvant être liée aux incitations au report modal

#### **Proposition N°5 : Nomination d'un coordinateur national**

Sur le modèle de l'Europe, qui nomme un coordinateur pour chacun de ses corridors prioritaires, le coordinateur national, personne indépendante, veille à l'avancement, à l'écoute mutuelle de l'ensemble des parties intéressées. Le coordinateur participera à la conférence intergouvernementale.

#### **Proposition N°6 : une gouvernance partenariale au niveau Seine Escaut renouvelée**

- Proposition d'implication des Pays Bas en lien avec les nouvelles dispositions du Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe Association des partenaires wallons et flamands dans le cadre de sujets spécifiques (innovation, tronçons transfrontaliers,...)

#### **Proposition n°7 : une politique de report modal vers la voie d'eau et le fer qui assure la complémentarité avec le transport routier**

- La réflexion sur un objectif quantitatif de répartition modale à l'horizon 2030
- Inciter une répartition modale des ports maritimes Accompagner formation et les jeunes professionnels du transport de marchandises
- Renforcer l'appui en matière fluviale vers le développement des activités en bord à voie d'eau
- Prévoir des dispositifs d'incitation à s'engager dans la voie d'eau et report modal ; notamment par des actions d'information

# VUE DU PROJET INITIAL AVANT RECONFIGURATION

## CANAL SEINE-NORD EUROPE



### Zoom



106	km de long
54	mètres de large
4,5	mètres de profondeur
55	millions de m <sup>3</sup> de terre déplacés
II	7 écluses
II	3 ponts canaux
59	ponts routiers et ferroviaires
	4 plates-formes d'activités
	5 quais céréaliers
	2 quais de transbordement
	5 équipements pour la plaisance
	2 bassins réservoirs d'eau
	tracé du canal
	autoroute
	route
	voie d'eau (fleuve, canal...)
	voie ferrée
	futur raccordement ferroviaire

## ■ Le réseau fluvial et les trafics de marchandises

Le réseau fluvial français géré par VNF comporte 6700 kilomètres de réseau dont 2000 kilomètres à grand gabarit.

Ce réseau, qui accueille des unités de transport pouvant transporter jusqu'à 4400 tonnes de marchandises, concentre près de 75 % des trafics.

C'est sur ce réseau que VNF concentre une majeure partie de ces investissements pour en assurer la fiabilité et une offre de service adaptée à la croissance des trafics.

### Les gabarits d'un réseau fluvial

Le gabarit d'un réseau fluvial définit les dimensions maximum d'un bateau (longueur, largeur, tirant d'eau et tirant d'air) qui peut circuler sur ce réseau. Il définit aussi la capacité du réseau.

Les classifications européennes vont de la classe I (38m\*5,05m) à la classe VII (290m\*34m). Le réseau central européen, défini en 2012, inclut les voies navigables à grand gabarit depuis la classe VII (15 000 à 27 000T) jusqu' à la classe IV (réseau de 1500t développé au début du XX<sup>ème</sup> siècle).

Le réseau Seine Escaut accueille des bateaux de différents gabarits suivant les sections concernées (Freycinet, gabarit dit « canal du Nord » jusqu'à 650 tonnes, Va et Vb). Le projet de Canal Seine Nord Europe est prévu pour un gabarit Vb.

A noter pour le réseau Nord Pas-de-Calais; la particularité du réseau Va+ permet la navigation des unités de 135 à 145 m (en particulier les porte-conteneurs les plus modernes travaillant sur le Rhin et la Seine).

#### Péniche Freycinet (classe I)

Dimensions: 38,50 m x 5,05 m • Tirant d'eau: 2,20 m •  
Tonnage: 250 à 400 t (soit 14 camions)



#### Grand Rhénan (classe Va)

Dimensions: 95-135 m x 11,40 m • Tirant d'eau: 2,50-3 m  
Tonnage: 1 500 à 3 000 t (soit 120 camions)



#### Convoi poussé de 2 barges (classe Vb)

Dimensions: 185 m x 11,40 m • Tirant d'eau: 3 m  
Tonnage: 4 400 t (soit 180 camions)



Source : VNF

	<b>1 Kilo-équivalent pétrole consommé permet de transporter 1 tonne sur ...</b>
<b>Camion sur autoroute</b> <i>(y compris voyage à vide)</i>	<b>50 km</b>
<b>Train complet</b> <i>(sans indication de voyage à vide)</i>	<b>130 km</b>
<b>Grand Rhénan</b> <i>(y compris voyage à vide)</i>	<b>175 km</b>
<b>Convoi 4 400 T</b> <i>(y compris voyage à vide)</i>	<b>275 km</b>

Source : Voie Navigable et développement durable – Les atouts du transport fluvial – VNF – octobre 2012

## ■ Les trafics fluviaux en 2012

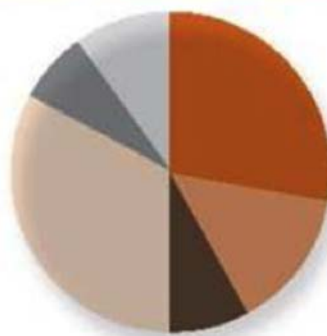
En 2012, le trafic fluvial de marchandises en France a représenté à 7,74 milliards de t-km et à 58,11 millions de tonnes contre 58,66 millions de tonnes.

Sur les 15 dernières années, le transport fluvial a enregistré une augmentation de 24,7%.

La part de marché du fluvial par rapport aux autres modes de transport terrestre s'élève à 4% (près de 8% sur les territoires où la voie d'eau est présente).

### INDICATION DU POURCENTAGE DE TRAFIC QUE REPRÉSENTE CHAQUE TYPE DE MARCHANDISES

■ Filière agricole	28%
■ Filière énergétique	14%
■ Filière métallurgique	8%
■ Filière matériaux	33%
■ Filière engrais - chimie	7%
■ Filière conteneurs, colis lourds et véhicules	10%



### Hausse de l'activité consolidée sur les 8 premiers mois de l'année

Au terme des huit premiers mois 2013, le transport fluvial consolide sa croissance par rapport à la même période de référence. Avec 5,3 milliards de t-km contre 5 milliards de t-km en 2012, le mode fluvial affiche une hausse de 5,9%. En volume, l'évolution est plus modérée avec une variation de +1,8% (soit 38,6 millions de tonnes contre 37,9 millions de tonnes).

Cette progression de l'activité est à la fois déterminante sur le trafic domestique avec +7,0% en t-km (+1,1% en volume) et sur le trafic international avec une croissance de +4,2% en t-km (+2,6% en volume).

Le transport fluvial a profité d'une embellie conjoncturelle sur la filière du charbon du fait d'un restockage élevé des centrales thermiques en début d'année. Avec une variation de près de 160 millions de t-km soit +59,9% (+29,2% en volume), ce secteur occupe donc la première place des produits contributeurs à la hausse.

### Une politique volontariste

Deux dispositifs viennent d'être renouvelés dans un nouveau cadre. Il s'agit du plan d'aide au report modal (PARM) 2013-2017 et du plan d'aide à la modernisation et à l'innovation 2013/2017 (PAMI) doté de 22,5M€. Pour le PARM, l'objectif est de susciter la demande du transport fluvial et l'expérimentation à la mise en place effective de logistique fluviale. La liste des bénéficiaires potentiels est large : chargeur, logisticien, organisateur de transport, manutentionnaire et gestionnaire de plateforme multimodale. Le PAMI vise à offrir une aide aux entreprises pour moderniser la cale existante.



