

# ACCORD CADRE POUR LE DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT FLUVIAL DES CEREALES, DES OLEO- PROTEAGINEUX, DES COPRODUITS ET ENGRAIS

---

Entre



et

les représentants des filières céréales, oléo-protéagineux,  
coproduits et engrais



FranceAgriMer



usipa



FFSCM

SYMEX

## Liste récapitulative des signataires

---

<i>M. Philippe PINTA</i>	<i>AGPB</i>
<i>M. Christophe TERRAIN</i>	<i>AGPM</i>
<i>M. Joseph NICOT</i>	<i>ANMF</i>
<i>M. Michel DOCHEZ</i>	<i>COOP DE France Nutrition animale</i>
<i>M. Hubert GRALLET</i>	<i>COOP DE France Métiers du grain</i>
<i>M. Paul-Henri DOUBLIER</i>	<i>CRC CENTRE</i>
<i>M. Luc PITON</i>	<i>FFSCM</i>
<i>M. François-Claude CHOLAT</i>	<i>FNA</i>
<i>M. Antoine HENRION</i>	<i>FOP</i>
<i>M. Fabien BOVA</i>	<i>FRANCE AGRIMER</i>
<i>M. Rémi HAQUIN</i>	<i>FRANCE AGRIMER</i>
<i>M. Jean-Pierre LANGLOIS-BERTHELOT</i>	<i>FRANCE EXPORT CEREALES</i>
<i>M. Philippe LEHRMANN</i>	<i>MALTEURS DE FRANCE</i>
<i>M. Jean-Jacques VORIMORE</i>	<i>SENALIA</i>
<i>M. Alain GUILLAUME</i>	<i>SNIA</i>
<i>M. Michel SOUFFLET</i>	<i>SYMEX</i>
<i>M. Jean-Michel ASPAR</i>	<i>SYNACOMEX</i>
<i>M. Gilles POIDEVIN</i>	<i>UNIFA</i>
<i>M. Philippe PINTA</i>	<i>UNIGRAINS</i>
<i>M. Alain BENLOULOU</i>	<i>USIPA</i>

**ACCORD CADRE**  
**POUR LE DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT FLUVIAL**  
**DES CEREALES, DES OLEO-PROTEAGINEUX,**  
**DES COPRODUITS ET ENGRAIS**

Entre

Les représentants des filières céréales, oléo-protéagineux, coproduits et engrais signataires du présent protocole

Et

Voies navigables de France représenté par Monsieur Marc PAPINUTTI, Directeur général, siège social sis 175, rue Ludovic Boutleux à Béthune cedex – 62 408,

ci-après dénommés « les parties »

Il a été exposé et convenu ce qui suit

**PREAMBULE**

Les infrastructures d'aujourd'hui détermineront le trafic de demain. C'est pourquoi, il est essentiel pour la France de s'engager sur un schéma d'infrastructures de transport sobre en carbone et en énergie. Dans la continuité des objectifs fixés dans le cadre du Grenelle de l'environnement, la volonté du Gouvernement est de faire évoluer la part modale du non routier pour le transport de marchandises en France et en Europe.

Le transport par voie d'eau des produits agricoles en France s'inscrit dans une logique de développement durable dans la mesure où ce mode de transport permet notamment de renforcer la sécurité, de limiter les émissions de CO<sub>2</sub>, de compétitivité et d'industrialisation de la filière agricole en contribuant également au développement socio-économique de la filière transport et des territoires concernés.

En conséquence, les partenaires prévoient d'unir leurs forces pour parvenir à un bilan significatif de report modal pour les trafics maîtrisés par les acteurs des filières (céréales, oléo-protéagineux, coproduits et engrais, ...) en France.

Avec un marché intérieur stabilisé et le développement d'une concurrence internationale à l'export, le stockage et le transport sont devenus des domaines stratégiques de la filière.

Dans ce contexte, les parties souhaitent privilégier les modes de transports massifiés, et notamment, là où elle est présente, la voie fluviale qui possède, par essence, les atouts pour répondre aux besoins logistiques et de transport de la filière. Ce souhait se traduit par une volonté de faire évoluer significativement la part de marché de la voie d'eau à l'horizon 2020.

Une telle perspective est, pour les opérateurs multimodaux et transporteurs fluviaux, une opportunité à l'heure où VNF souhaite adapter le mode de fonctionnement et les caractéristiques de son réseau aux besoins des industriels.

Les perspectives d'évolution des flux de la filière (céréales, oléo-protéagineux et coproduits) revêtent une importance particulière au regard de projets tels que :

- La liaison Seine Escaut avec le canal Seine Nord Europe
- La mise au gabarit européen de l'Oise entre Compiègne et Creil (MAGEO),
- la liaison à grand gabarit de Bray à Nogent sur Seine,
- La mise à grand gabarit de la Deule, de la Lys et du canal Condé-Pommereul
- Le doublement de l'écluse du Quesnoy sur la Deule
- l'approfondissement du canal de Bourbourg,
- La liaison Saône-Moselle/Saône-Rhin
- La mise à grand gabarit du canal du Rhône à Sète,
- ...

Les deux projets de liaisons européennes à grand gabarit jouent un rôle majeur dans le développement du transport fluvial en contribuant à une meilleure fluidité des échanges européens, et à une réduction importante des coûts de transports intra-européens et internationaux en industrialisant la filière logistique de l'activité, contribuant ainsi à renforcer la compétitivité de la filière agricole sur les marchés export.

Ils visent à mailler le réseau fluvial français, ses ports intérieurs et les ports maritimes français aux 20 000 km de voies fluviales européennes à grand gabarit dans le cadre du réseau central prioritaire européen, pour assurer la mobilité des marchandises entre les Etats membres de l'Union européenne :

- La liaison Seine-Escaut reliant le bassin de la Seine au réseau du Nord-Pas de calais, du Benelux et de l'Allemagne et participant au désenclavement de la Picardie et de Champagne-Ardenne,
- La liaison Saône-Moselle/Saône-Rhin, en phase de préparation de débat public, reliant la Méditerranée aux bassins mosellans et rhénans, désenclavant la Franche-Comté et la Bourgogne et ouvrant un accès vers l'Europe centrale et l'Europe de l'est et vers les ports du range Sud.

Ce protocole s'inscrit dans le cadre de la poursuite du partenariat déjà établi avec la filière céréalière et vient à la suite de l'accord-cadre signé le 13 mars 2002 entre la filière céréalière et VNF et le contrat de croissance signé en 2004 entre l'ONIC, les professionnels du transport fluvial et VNF.

## **ARTICLE 1 : OBJET DE L'ACCORD**

Le présent accord définit les moyens à mettre en place et les actions à entreprendre par les parties pour atteindre l'objectif de doublement de la part de marché de la voie d'eau dans le transport de céréales, oléo-protéagineux, coproduits et engrais à horizon 2020.

Cet objectif ambitieux passe par :

1. la consolidation de la relation de confiance entre les filières céréales, oléo-protéagineux, coproduits et engrais et les professionnels du transport, basée sur une qualité de service ;
2. l'adoption par les céréaliers et les industriels des filières d'une véritable stratégie logistique intermodale basée sur la mutualisation, la massification, notamment à travers des possibilités modernes d'accès au réseau fluvial, aux ports intérieurs et aux ports maritimes pour renforcer la compétitivité et l'industrialisation des filières,
3. la mise en œuvre des actions visant à augmenter, moderniser et renouveler les capacités de stockage initiées par la profession céréalière;
4. la possibilité pour les acteurs du transport fluvial de répondre à la demande des clients, à la fois en termes d'infrastructure, d'opérateurs ou de disponibilité de cales nouvelles et performantes adaptés aux exigences des chargeurs sur l'ensemble du réseau ;
5. un réseau de voies navigables au grand gabarit maillé avec le gabarit intermédiaire et le petit gabarit et des modes d'exploitation réactifs répondant aux enjeux sur chacun des gabarits concernés.

## **ARTICLE 2 : PARTAGE MUTUEL DE L'INFORMATION**

Les représentants des filières (céréales, oléo-protéagineux, coproduits et engrais) et VNF s'engagent à mettre à disposition des parties signataires toutes les informations permettant d'appréhender les flux, les trafics et les projets d'infrastructures pouvant contribuer au développement des filières :

## **ARTICLE 3 : AMELIORATION DU RESEAU FLUVIAL**

VNF s'engage à intégrer des informations économiques et prospectives exprimés par les représentants des filières (céréales, oléo-protéagineux, coproduits et engrais) dans sa politique d'exploitation et de développement du réseau.

## **ARTICLE 4 : DEVELOPPEMENT DU TRAFIC FLUVIAL**

Les représentants des filières, pour atteindre l'objectif de doublement de la part de marché de la voie d'eau pour le transport des céréales, oléo-protéagineux, coproduits et engrais, s'engagent à prendre les options logistiques dans les mois et les années à venir correspondant à une amélioration de la mutualisation et de la massification des marchandises et donc de meilleure maîtrise des flux.

Il est donc décidé de créer des groupes de travail (cf article n° 7), au niveau de chaque bassin, qui devront déterminer plus précisément les conditions permettant d'atteindre cet objectif de doublement du trafic fluvial sur le périmètre d'étude.

Cette démarche passe par une analyse de la situation de référence et l'identification des trafics qui pourraient être reportés sur la voie d'eau (report modal) et des conditions qui accompagnent les modifications logistiques nécessaires pour y parvenir (freins et opportunités).

## **ARTICLE 5 : AMELIORATION ET RENOUVELLEMENT DE LA CALE**

Le renouvellement de la cale nécessaire pour atteindre l'objectif énoncé à l'article 1, intègre également les perspectives du chantier du canal Seine Nord Europe qui sollicitera fortement le canal du Nord et les cales correspondantes (existantes et nouvelles) durant la période de construction - Voir Annexe 1

### 1. cale existante

Dans l'immédiat, les représentants des filières (céréales, oléo-protéagineux, coproduits et engrais) et les transporteurs fluviaux travailleront de concert sur les améliorations techniques pertinentes sur la cale actuelle. VNF accompagnera cette démarche, dans le cadre de son dispositif d'aide aux adaptations techniques, proposé pour validation à l'Union européenne afin de garder une offre couvrant les besoins de la profession notamment sur le petit gabarit.

Pour ce qui concerne la cale grand gabarit banalisée, une recherche sur l'optimisation des conditions de chargement est nécessaire afin d'identifier les moyens techniques assurant le maintien de la qualité des marchandises tout en améliorant la productivité sans bouleverser les conditions habituelles de manutention.

### 2. Renouvellement de la cale

Au-delà de la cale existante, un besoin de renouvellement et de création de nouveaux bateaux est nécessaire par rapport à la demande. Les représentants des filières (céréales, oléo-protéagineux, coproduits et engrais) s'engagent à participer à la définition, avec le soutien de VNF, des caractéristiques des futurs bateaux nécessaires sur chacun des bassins concernés.

Les représentants des filières (céréales, oléo-protéagineux, coproduits et engrais) étudieront avec VNF et les professionnels du transport, les solutions les plus pertinentes permettant la mise en service de nouveaux bateaux, innovants, performants et adaptés aux nouveaux modes d'exploitation industriels du transport fluvial. Cette démarche se traduira suivant les cas par :

- l'investissement en propre,
- le soutien à un transporteur fluvial dans le cadre d'une démarche partenariale,
- le soutien aux démarches d'EPF,
- ....

## **ARTICLE 6 : LOGISTIQUES INNOVANTES**

Les parties affirment leur volonté d'analyser le meilleur moyen de mutualiser et de massifier les flux, analyse qui portera sur les points suivants :

- l'emplacement des points de massification (stockage et manutention) au regard de l'évolution des logistiques de transports de céréales, oléo-protéagineux, coproduits et engrais en relation avec le plan silos élaboré par les acteurs de la filière,
- les équipements de manutention nécessaires (notamment innovants) et leur financement (coût, partenariat armements - artisans, impact sur la qualité de la marchandise, gardiennage et maintenance...) accompagnant l'évolution et la modernisation de la cale,
- Les caractéristiques des nouveaux bateaux nécessaires sur les différents gabarits du réseau fluvial, leur coût et mode de financement.

L'appel à manifestations d'intérêt (AMI) lancé par VNF dans le cadre de préparation des transports des marchandises en phase chantier du projet de canal Seine Nord Europe s'inscrit dans cette recherche de logistique innovante, performante, multimodale et industrielle permettant de répondre aux besoins des chargeurs .

## **ARTICLE 7 : MISE EN ŒUVRE DE L'ACCORD-CADRE**

### 7.1 : COMITE DE PILOTAGE

Pour ce faire, il est créé un **comité de pilotage** qui a pour mission d'impulser les actions à mettre en œuvre pour atteindre l'objectif affiché dans le présent contrat, de suivre l'avancement des expérimentations et de proposer les actions correctives.

Il se compose, des représentants désignés par les signataires des filières (céréales, oléo-protéagineux, coproduits et engrais) et par des représentants désignés par VNF :

En cas d'empêchement, les représentants titulaires de ces organisations peuvent se faire représenter par une personne de leur choix.

Il se réunit semestriellement, ou davantage si la nécessité est ressentie par les parties.

### 7.2 : GROUPES DE TRAVAIL

Des groupes de travail seront constitués lors du premier comité de pilotage suivant la signature du présent contrat pour mener à bien ses objectifs déclinés par grands bassins :

- bassin de la Seine et le réseau du NPDC avec l'impact de la liaison Seine Escaut
- bassin de la Moselle, Rhin et l'impact de la SMSR
- bassin Rhône–Saône et l'impact SMSR

## **ARTICLE 8 : Communication Vis-A-Vis Des Tiers**

Les parties organisent, de concert, les opérations de communication les plus appropriées sur la mise en place du partenariat et sur les résultats obtenus.

## **ARTICLE 9 : CONFIDENTIALITE**

Les parties conviennent que les éléments et informations transmis par l'une à l'autre, sont et restent la propriété de la partie qui les aura transmis. Les parties s'engagent à ne pas publier

ni divulguer, de quelque façon que ce soit, les informations techniques ou commerciales dont elles pourraient avoir connaissance à l'occasion du présent protocole.

**ARTICLE 10 : PRISE D'EFFET ET DUREE**

La durée du présent accord-cadre est fixée à huit ans à compter de sa signature par les parties.

**ARTICLE 11 : ANNEXES**

Annexe n° 1 : Canal Seine Nord Europe et la liaison Seine Escaut

**ARTICLE 12 : MODIFICATION, SUSPENSION, RESILIATION DU PROTOCOLE**

Le présent accord-cadre ne pourra être modifié que d'un commun accord et fera l'objet d'un avenant dûment signé par les parties.

Il peut être résilié par l'une des parties en respectant un préavis d'un mois. Cette demande de résiliation doit faire l'objet d'un courrier recommandé avec accusé de réception.

Les litiges qui surviendraient à l'occasion de l'exécution de la présente convention seront, si possible, réglés à l'amiable, et le cas échéant devant les juridictions compétentes.

Fait à Paris, le 10 Octobre 2012

**Pour Voies navigables de France**

Marc PAPINUTI  
Directeur Général

Gilles POIDEVIN  
UNIFA


**Pour les représentants des filières céréales, oléo-protéagineux, coproduits et engrais**

Conseil Spécialisé Céréales  
France Agri 2012

 Y. Mex

PINTA PP  
AGPB d

GARLET Hubert  
Coop de France

 F. Bouché





A. Haurion  
ANMF  
J. NICOT

J. Pitois  
(FFSCH)

PINTA PP  
Unigraïns

Po  
Bouley  
USIPA

AGPM  
ch TERRAIN  


J. CHOLAT  
FAA



Jean-Henri BOURNIER  
CRC Centre  
France Export Grains

Jean-michel ASPAR  
SYNACOMEX

P/O Stéphane RADET  
SWIA  
pour Alain Gauthier

 SENALIA

Michel DECHÉZ  
Coop de France Nutrition Animale

Philippe LEMRITANN  
Raffineries de France



## **Annexe 1**

### **Canal Seine Nord Europe Liaison Seine Escaut**



### 1) le canal Seine Nord Europe au cœur d'un bassin agricole

Le projet de canal Seine-Nord Europe s'inscrit dans des territoires à forte production agricole et agro-industrielle que sont la Picardie et le sud du Nord-Pas de Calais. La liaison fluviale européenne à grand gabarit Seine-Escaut, dont Seine-Nord Europe constitue le maillon central, reliera ces régions de production aux grands pôles de transformation de produits agricoles que sont déjà la Basse-Seine (Rouen – Le Havre), le Nord-Pas de Calais et le Benelux et aux ports d'exportation de Rouen, Dunkerque ou Anvers avec les coûts logistiques les plus économiques.

Dans un contexte de hausse du coût des opérations la logistique (qui représente jusqu'à 15 % à 20 % du prix global), le canal Seine-Nord Europe apportera les atouts de la voie d'eau en terme de réduction des coûts de transport et de fiabilité.

le canal Seine-Nord Europe modifiera considérablement la logistique des céréales, oléo-protéagineux et coproduits agricoles. Ce sont **près de 4,2 MT de produits de cette filière, qui seront transportés sur l'axe nord-sud fluvial en 2020**, contre moins de 1,6 MT en 2000 et 1,7 MT en 2020 sans Seine-Nord Europe. Cela correspond à **un bond de 10 points de part de marché**.

Le canal devrait avoir un effet notable sur le redéploiement des capacités de stockage de céréales bord à voie d'eau. Les opérateurs céréaliers ont déjà prévu d'investir dans de nouvelles capacités de stockage et d'expédition directement sur Seine-Nord Europe, permettant de massifier les expéditions. Des quais céréaliers sont prévus à cet effet.

Les 4 plates-formes multimodales (fluvial – rail – route) déjà intégrées au futur canal à Noyon, Nesle, Péronne et Cambrai-Marquion (360 ha) offriront des espaces pour de nouvelles implantations agro-industrielles. **La capacité à massifier les approvisionnements de matières premières et les expéditions des produits finis par le canal constitue une position optimale pour de nouvelles implantations agro-industrielles.**

C'est dès à présent qu'il convient d'**orienter ces choix stratégiques de nouvelles implantations industrielles au bord du futur canal Seine-Nord Europe** qui relèvent d'abord des entreprises mais également des pouvoirs publics, notamment à travers les décisions d'agrément dans le cadre du plan biocarburants – biomasse.

L'agro-industrie française bénéficiera d'autant mieux des opportunités ouvertes par Seine-Nord Europe que les entreprises auront anticipé son ouverture et pris en compte dans leur stratégie l'atout que constitue le canal Seine-Nord Europe en tant que catalyseur de leur développement. Cet objectif passe par :

- une plus forte mobilisation des grands groupes industriels concernés autour des opportunités du projet,
- l'engagement d'une **réflexion stratégique sur la structuration, autour de la liaison fluviale Seine-Escaut, d'un axe agricole et agro-industriel majeur** entre la Basse-Seine et le Nord-Pas de Calais. Cette réflexion peut prendre la forme d'un groupe de travail réunissant les acteurs industriels et publics concernés par le projet.

## 2) Le transport en phase chantier

La réalisation du CSNE va générer deux phases, l'une liée à la réalisation de l'infrastructure, l'autre, après l'ouverture du Canal Seine Nord Europe. Afin de maximiser l'utilisation du canal du Nord, VNF doit émettre un appel à manifestation d'intérêt pour développer une offre logistique industrialisée sur le canal du Nord qui permettra à l'horizon de l'ouverture du Canal Seine-Nord Europe de mailler le grand gabarit et le gabarit intermédiaire sans rupture de charge

### a) Flux liés à la construction de Seine Nord Europe

Ces travaux vont nécessiter d'approvisionner, entre mi 2014 et 2018, environ 15 millions de Tonnes de marchandises le long des 106 km du chantier. Il s'agit de matériaux de construction (sables, agrégats, acier, ciment, chaux,..), produits d'étanchéité, structures métalliques, équipements hydromécaniques des écluses, et de matériels de chantier.

Pour permettre aux opérateurs de répondre à ce défi sans obérer les flux existants, VNF a souhaité pour cette prestation industrielle de transport durant 5 à 6 ans identifier et susciter, à travers un Appel à Manifestations d'Intérêt, une offre logistique fluviale et multimodale utilisant l'actuel Canal du Nord (en horaires aménagés). Cette offre massifiée, industrialisée, et disposant d'outils de transport et de manutention adaptés a vocation à être pérennisée sur le réseau capillaire de la liaison Seine-Escaut dans les 5 régions françaises concernées, et au Benelux et regroupée en offre « multi-lots » sur le canal Seine-Nord Europe et la liaison européenne à grand gabarit.

### b) Flux déjà existants sur le futur réseau SNE

Par rapport aux flux existant, l'objectif est de mobiliser cette offre de transport fluvial dès la phase chantier afin d'amorcer également les futurs trafics du canal Seine-Nord Europe à partir des marchés du territoire et de préfigurer ses plates-formes multimodales, pour les chargeurs

exportateurs/importateurs, les céréaliers et industriels de Picardie, Champagne-Ardenne et Nord Pas-de-Calais.

c) Flux potentiels liés à l'ouverture de SNE

L'essor du transport fluvial sur cet axe pourrait contribuer à la mutualisation de l'offre de transport fluvial sur le territoire du projet ; augmentant la part modale fluviale des céréales, actuellement très faible, de l'ordre de 10%, alors qu'elle est d'environ de 40% sur les réseaux francilien et du Nord Pas-de-Calais.

Le développement d'un nouveau trafic de conteneurs est aussi à prendre en compte puisque 300 des 3000 premiers importateurs et exportateurs français sont localisés sur ce territoire. Ils utilisent quotidiennement de quelques unités à une dizaine de conteneurs transportés quasi exclusivement par la route en raison de la dispersion géographique des lieux de production et de l'absence de lieux de massification et de mutualisation aussi bien pour l'offre fluviale que ferroviaire.

**L'offre logistique fluviale sur le Canal du Nord en phase chantier permettra de satisfaire les approvisionnements du chantier sur les quais du Canal du Nord, et d'exporter depuis ces quais les trafics céréaliers et de conteneurs qui amorceront les trafics du Canal Seine-Nord Europe.**