

***Le transport fluvial des marchandises conteneurisées :
les facteurs transposables d'une réussite sur le Saint-Laurent?***

***Expérience de CMA-CGM avec River Shuttle Containers
sur le Rhône en France***

Introduction

Que l'on soit en Europe (*Commission Européenne*, 2001 et 2006, *European Commission*, 2005) ou en Amérique du Nord (*MariNova*, 2005, *Transports Canada*, 2004, *USMMA*, 2004, *Gouvernement du Québec*, 2003), les discours et les programmes se succèdent pour infléchir la part de marché du secteur routier dans le transport des marchandises. Investissements publics directs, allègements fiscaux, soutien financier aux lancements de services, accompagnements pour de nouvelles combinaisons logistiques, marketing et communication Grand-Public... toutes les stratégies de l'alternative modale semblent valables autant qu'elles résolvent l'engorgement chronique des routes. À cela, il convient d'ajouter une « conscientisation » écologique naissante, les hécatombes routières chargées de symbole¹, la saturation spatiale des corridors périurbains et les réalités économiques de l'engorgement citadin² pour compléter le décor d'un changement modal souhaité, annoncé mais encore trop peu engagé.

A la vertu du discours politique tend à répondre l'écho du pragmatisme entrepreneurial. En France uniquement, la barre symbolique des 100 000 équivalents vingt pieds (ÉVP)³ fluviaux est

¹ Les accidents récurrents dans les tunnels montagnards européens eurent un écho médiatique fort sans avoir l'effet catalyseur suffisant pour développer des solutions alternatives au franchissement des obstacles naturels.

² La congestion routière coûterait environ 1% du PIB européen et pourrait atteindre 3% en 2010 si rien n'est fait pour substituer la croissance du transport routier.

³ La progression de 32,8 % équivaut à un total d'un million de tonnes métriques de marchandises conteneurisées (Communiqué du Port autonome du Havre, janvier 2006).

approchée en 2005 pour le port autonome du Havre, soit une part modale supérieure à celle du ferroviaire pour la première fois dans l'histoire conteneurisée havraise (4,7 % contre 4 %). Même constat sur l'axe Rhône-Saône, avec des résultats de +10% pour 2005, soit un total dépassant 50 000 EVP⁴ au terminal conteneur de Fos. Ces résultats, sans commune mesure avec les millions de boîtes enregistrées aux terminaux de Anvers, de Rotterdam ou de Hambourg, traduisent qu'un changement des pratiques est possible, même en fluvial, même en France !

La présente démarche de recherche s'inscrit dans ce contexte de changement. Le paradigme de la contribution est d'emprunter les expériences vécues des acteurs du service fluvial *River Shuttle Containers (RSC)* afin de les confronter au contexte fluvial laurentien. Les résultats des entrevues menées auprès des professionnels se trouvent ainsi synthétisés dans une première partie. Du chargeur industriel à l'exploitant du service en passant par le responsable de la plate-forme logistique de Lyon Herriot, tous ont exposé les forces et les faiblesses du présent service. Ensuite, une analyse critique reprend l'ensemble des arguments dans les contextes politique, logistique, économique et géographique du corridor de transport Saint-Laurent-Grands - Lacs. En guise de conclusion, une dernière partie énonce les bonnes pratiques transférables afin de soutenir durablement l'entrepreneuriat fluvial laurentien.

Retour sur les politiques publiques de soutien en Europe

L'Europe communautaire s'est voulue précurseur avec les premiers programmes de subventions *PACT* initiés dès les années 1990⁵. Les fonctionnaires européens ont alors tâtonné afin de trouver un juste équilibre dans le triptyque fonds publics/fonds privés et pérennité de nouveaux services de transport censés limiter les impacts socio-environnementaux du déplacement des marchandises. L'ambition reposait sur le lancement d'actions commerciales facilitant les transferts de la route au profit des modes de transport les moins

⁴ Contre 2 500 comptabilisés en 2000 !

⁵ *PACT : Programmes d'Aides Communautaires au Transport.*

polluants (Fer/Fleuve.TMCD/Ferroutage). Le dernier *PACT*, 1997-2001, présentait un bilan peu glorieux. Une somme de 30 millions d'euros a été sollicitée⁶ pour un total investi de 120 millions⁷ et 92 projets de transport dont une partie ne fonctionne plus en 2006...

Les principales conclusions tirées de *PACT* illustrent l'écart entre l'ambition politique et les besoins de services en transport :

- le manque de visibilité commerciale des solutions alternatives proposées;
- l'inadéquation des projets pour répondre à la flexibilité routière;
- les problématiques du transfert coûteux des unités modales – notamment pour le fluvial et le TMCD;
- la frilosité des chargeurs face à la fragilité des alternatives logistiques proposées.

L'Europe persiste en initiant *Marco Polo I et II* avec des ajustements issus des conclusions de *PACT*. L'encadrement institutionnel se veut plus proche des considérations opérationnelles vécues par les promoteurs de potentiels services⁸. *Marco Polo I et II* privilégient le soutien direct aux promoteurs avec une méthodologie « environnementale » qui permet de comptabiliser le nombre de camions retirés par le lancement des nouveaux services. Les 115 millions d'euros⁹ sont dévolus au développement de services commerciaux « propres » destinés à absorber les 12 milliards de tonnes-kilomètres du transport routier européen d'ici 2010. *Marco Polo* doit « amorcer la pompe » de transferts modaux durables et rentables avec notamment des concepts novateurs comme celui des « autoroutes de la mer¹⁰ ».

⁶ Alors que 35 millions d'euros avaient été mis à disposition par la Commission !

⁷ En d'autres termes, l'effort public européen revenait à un quart du total investi.

⁸ ECORYS Transport, 2004, "Ex Ante – Evaluation Marco Polo II (2007-2013)". Rotterdam, 225p.

⁹ Pour la première tranche 2001-2006 alors que Marco Polo II devrait recevoir 820 millions d'euros sur 2007-2013.

¹⁰ Les autoroutes de la mer font parties des 30 grands projets de transport de la DG Tren parmi lesquels figurent également l'axe Rhin-Meuse-Main-Danube et la connexion Seine Nord-Escault (*European Commission*, 2005).

Enfin, et sans être exhaustif, le dernier né de la politique de Bruxelles, se nomme *Naiades*¹¹ et doit soutenir le développement des « chemins qui marchent » selon la citation de Pascal; reprise par Laurent Roblin (2003). Il est composé de 5 volets stratégiques :

- soutien **des services** et attraction de nouveaux marchés dans une industrie encore très artisanale;
- modernisation de **la flotte** par l'innovation, l'accès au capital et le soutien aux investissements;
- **la main d'œuvre** par une politique incitative et attractive envers les futurs navigants ;
- promotion et **image** par des programmations de communication auprès des chargeurs/utilisateurs; et,
- développer **les infrastructures** avec les grands projets de canalisation et le service d'informations fluviales.

Cette myriade de programmes communautaires trouvent de nombreux relais tant auprès d'organismes supranationaux¹² qu'au niveau national/régional¹³ avec la seule finalité de contrecarrer les solutions logistiques « *tout-routes* » en Europe. Et c'est dans ce contexte que l'analyse de la croissance du RSC devient pertinente, mettant en face des ambitions politiques et législatives et, le vécu des professionnels.

RSC dans le contexte de la concurrence logistique régionale

River Shuttle Containers a été lancé en octobre 2001 avec une participation au capital de 85% de la part de CMA-CGM et de 15%

¹¹ *Navigation intérieure : action et développement en Europe* : premier programme dédié au développement des activités fluviales européennes – 2006-2013.

¹² Les Commissions de navigation fluviale sur le Rhin et le Danube ou encore le *European Conference of Ministers of Transport* par exemple.

¹³ Le *Plan d'aides aux transporteurs 2004/2007* de Voies Navigables de France (VNF) en est un bon exemple avec des mesures d'accompagnement technique, économique et logistique afin d'ajuster la flotte et la formation des professionnels aux besoins des chargeurs. Les gouvernements néerlandais, allemands et belges disposent de programmes semblables soutenant leur industrie fluviale. Au niveau régional, il est intéressant de relever les 500 000 euros de la Région Rhône-Alpes et de la CCI de la Drôme pour la venue de l'opérateur Alcotrans sur l'axe Rhône-Saône en 2005.

d'un transporteur routier ¹⁴. Les rotations tirent profit de la configuration quasi linéaire de l'axe fluvial pour desservir des plates-formes intérieures – Lyon/Macon/Chalons S/Saône dans un rayon de 300 à 500 kilomètres du terminal maritime de Fos (Figure 1). RSC déploie 4 services hebdomadaires d'une capacité nominale de 288 EVP ¹⁵, soit un total de 1 440 EVP par semaine. Le taux de remplissage annuel dépasse les 90% avec un équilibre de plus en plus abouti entre les sens import et export. Le transport des boîtes vides représente un quart du chiffre d'affaires.

Figure 1

Carte de l'axe fluvial et couverture géographique des services RSC



¹⁴ Depuis janvier 2003, CMA-CGM, troisième armateur mondial pour le transport des conteneurs maritime, est actionnaire à 100%.

¹⁵ Les barges ont été construites et optimisées en fonction du tirant d'air et des caractéristiques physiques des écluses sur l'axe fluvial.

Autour de 70 % des boîtes représentent des 40 pieds avec une proportion croissante de « *High Cube* ». Les boîtes CMA-CGM représentent environ 10 % du total des conteneurs transportés, ce qui prouve que RSC ne constitue pas une filière dédiée aux activités d'acheminement de l'armateur maritime (*Carrier Haulage*). RSC est opérateur fluvial et organisateur de solutions de transport en porte-à-porte. Dans ce sens, il dispose d'une flotte de camions en propre afin d'assurer des prestations combinées complètes auprès de ses clients. RSC complète ses activités routières en faisant appel à d'autres transporteurs routiers. Sur le segment fluvial, RSC fait appel à des marins professionnels pour l'exploitation technique des matériels fluviaux (*Compagnie Fluviale de Transport* – CFT – ou la *Société Coopérative Artisanale de Transport* – SCAC).).

RSC dispose d'un « fond de cale » garanti constitué par 7 clients qui ont intégré des solutions combinées dans leur logistique de transport et de distribution. Ces « *Grands Comptes* » constituent la moitié environ du chiffre d'affaires annuel de RSC. Le reste se distribue entre des transitaires/commissionnaires, des chargeurs plus ou moins occasionnels et des transporteurs maritimes en rotation sur Marseille. Avec plus de 44 000 boîtes manipulées en 2005, RSC se positionne très largement comme le premier opérateur fluvial du Rhône, concurrencé par *Alcotrans* du groupe *Imperial Reederei*, opérateur allemand spécialiste des activités modales sur le Rhin. *Alcotrans* déploie un service sur Lyon-Fos depuis décembre 2004 avec 3 automoteurs importés du bassin rhénan. *Alcotrans* a enregistré 12 000 EVP pour 2005 et vise 20 000 mouvements pour 2006.

RCS et l'argumentaire de ses acteurs / promoteurs / utilisateurs

Suite aux entretiens avec les professionnels, la combinaison de facteurs techniques/technologiques/opérationnels/logistiques explique le succès d'un secteur fluvial conteneurisé inexistant il y a encore une décennie en France (figure 2). En premier lieu, **la compétitivité tarifaire** revient comme un leitmotiv avec un coût qui doit être au moins équivalent à la performance routière. Cette solidité tarifaire repose sur un soutien public indispensable matérialisé concrètement par l'octroi d'une subvention de 12 euros pour chaque manutention

fluviale. Cette aide négociée se justifie par le fait que les chargements et déchargements de conteneurs sur une plate-forme routière ne font l'objet d'aucune taxe spécifique au moment de la rupture de charge.

Figure 2

Les facteurs-clés du succès fluvial de RSC



Dans ce sens, il faut savoir que le succès fluvial des ports du nord de l'Europe repose en partie sur l'intégration de la manutention du conteneur au terminal maritime dans les THC payés par l'armement maritime. Cette aide directe soutient une stabilité tarifaire qui entraîne une première massification synonyme d'économies d'échelle et de retours plus confortables sur investissement.

Après le prix, une combinaison **Régularité/Fréquence/Fiabilité** s'avère déterminante pour soutenir la flexibilité apportée par la solution routière. RSC impose une régularité sans faille, avec des grilles horaires fixes, consultables en ligne sur un site internet dédié. Cette régularité s'accompagne nécessairement d'une fiabilité maximale pour fidéliser des clientèles versatiles. La pérennité du service passe par ce sérieux dans un service qui s'apparente à une ligne de bus ou de train. Avec 4 services hebdomadaires, la fréquence des rotations permet de couvrir en grande partie la somme des exigences logistiques des chargeurs et des commissionnaires de

transport. En soi, le fluvial se doit d'opérer dans une philosophie très proche des lignes régulières conteneurisées avec des contraintes opérationnelles proches de celles vécues dans l'organisation d'une rotation maritime.

Ensuite, la solution fluviale ne peut se concevoir isolée... mais uniquement dans une **approche combinée**. RSC vend des services combinés et non fluviaux avec des **prestations modales en porte-à-porte** reposant sur la maîtrise logistique de l'acheminement fluvial, routier et même ferroviaire¹⁶. Dans un rayon d'environ 50 kilomètres autour de chaque plate-forme fluviale, RSC draine des boîtes avec un temps de transit et un coût global de transport qui fidélisent une clientèle sensible à la fiabilité de la prestation. Cette complémentarité entre fluvial et routier demeure un élément essentiel du succès opérationnel de RSC, notamment auprès de clientèles importantes comme la grande distribution.

L'anticipation et la facilitation des procédures douanières depuis les bassins fluviaux Saône/Rhône s'avèrent une avancée opérationnelle importante. La signature de plusieurs accords en 2005 impliquant le Port Autonome de Marseille (PAM), la direction générale et les services régionaux des douanes, la plate-forme multimodale *Lyon Terminal* et RSC illustrent cette synergie des acteurs publiques/privés. Une dynamique collective s'institue renforçant le positionnement concurrentiel de la solution combinée de RSC. L'engagement du PAM de voir se « délocaliser » des services traditionnellement attachés à la place portuaire concrétise la démarche de prestations en amont avec des barges sous douane. Les délais d'acheminement et de traitement du flux documentaire s'en trouvent réduits avec le concept de « port avancé » défendu par le PAM.

Pour terminer avec les éléments clés, notons **l'utilité du service électronique de réservation et de cotation des prestations**. Ce service disponible en ligne sur internet (www.) est encore peu

¹⁶ CMA-CGM possède depuis 2001 et à 100% une filiale d'exploitation de sillon ferroviaire – *Rail Link* – au départ de Marseille et qui propose une desserte jusque sur les terminaux des ports hanséatiques. Rail Link a transporté 37 000 EVP en 2004.

employé mais il fait montre d'un sérieux et d'une maturité professionnelle de la part de RSC. Cela s'avère d'autant plus sécurisants dans le contexte des faillites à répétition des solutions combinées qui ont rendu frileux les chargeurs habitués au « tout-route ». Le recours aux prestations électroniques concourt également à mettre à niveau un secteur fluvial à l'image toujours obsolète.

Dans cet état d'esprit, le facteur **qualité** accompagne le succès de la conteneurisation fluviale. L'alignement tarifaire des prestations combinées sur le « tout-route » ne suffit pas en soi. La qualité des prestations soutient un changement d'image. Un renouveau de la filière s'est amorcé avec des mentalités qui évoluent, du chargeur industriel à l'opérateur maritime. Ce dernier utilise la plate-forme comme un dépôt intérieur essentiel dans sa stratégie de déploiement terrestre. Le chargeur quant à lui peut assimiler la plate-forme à un espace de stockage avec un volume de boîtes disponible selon la variation de ses besoins à très court terme.

Néanmoins, les professionnels rencontrés n'ont pas manqué de signifier les contraintes qui restent à résorber pour accroître la part modale du fluvial dans la desserte de l'arrière-pays du port phocéén (Figure 3).

Figure 3

Les contraintes du développement fluvial sur le Rhône



Sur un plan technique, le **système d'écluses** n'est pas doublé entraînant une dépendance du système de navigation qui s'interrompt en cas de problème. D'ailleurs, le service ferme une semaine pour cause d'entretien annuel des infrastructures. A la croisée des problèmes techniques et géographiques se retrouve la non-connexion du Rhône avec les systèmes fluviaux du nord de l'Europe. Les exploitants de plates-formes se trouvent dans une situation de dépendance vis-à-vis de l'unique débouchée maritime de Fos. Le bassin de recrutement de clientèle est limité et les complémentarités entre les ports du Nord et ceux du Sud demeurent impossibles. Sur le plan physique, **les crues** du Rhône engendrent des perturbations de trafics plusieurs semaines par an avec des niveaux d'eau qui limitent l'empilement sur les barges, voire stoppent complètement le trafic.

Sur le plan opérationnel, les contraintes relèvent de **l'inadéquation des équipements portuaires** pour une manutention optimale des boîtes. A titre d'exemple, *Lyon Terminal* dispose d'une grue pour colis lourds qui a été « transformée » pour soutenir des rendements supérieurs à 20 mouvements à l'heure. Cette contrainte dans la gestion de la rupture physique est en passe d'être résolue par des investissements publics/privés sur les plates-formes multimodales tout le long de l'axe Saône-Rhône¹⁷. Dans le même esprit, l'inadéquation des matériels fluviaux face au défi de la conteneurisation a longtemps freiné l'affirmation d'une filière fluviale moderne. On se rappellera que les convois conteneurisés sur le Rhône à la fin des années 1990 n'excédaient pas 24/48 boîtes. Depuis, RSC a construit des barges spécialisées, profitant de soutiens publics à l'innovation et au renouvellement des matériels par la VNF¹⁸.

Enfin, il persiste le risque de **l'instabilité sociale sur les terminaux maritimes** avec des débardeurs qui disposent d'un pouvoir de blocage

¹⁷ Notons, à titre d'exemple, l'ouverture programmée pour début 2007 d'un deuxième terminal dédié aux activités conteneurisées sur Lyon. D'un coût total de 16,5 millions d'euros, le terminal disposera de 200 mètres de linéaires de quais équipés d'une grue portique mobile spécialisée et d'une gestion informatisée complète.

¹⁸ VNF dispose en 2006 d'un programme d'aide résumé ainsi : « à hauteur de 30 % du montants des investissements, plafonnée à 40 000 euros par an et par bateau, Voies navigables de France peut vous aider pour moderniser, mais également adapter votre bateau aux exigences de plus en plus fortes des donneurs d'ordres ».

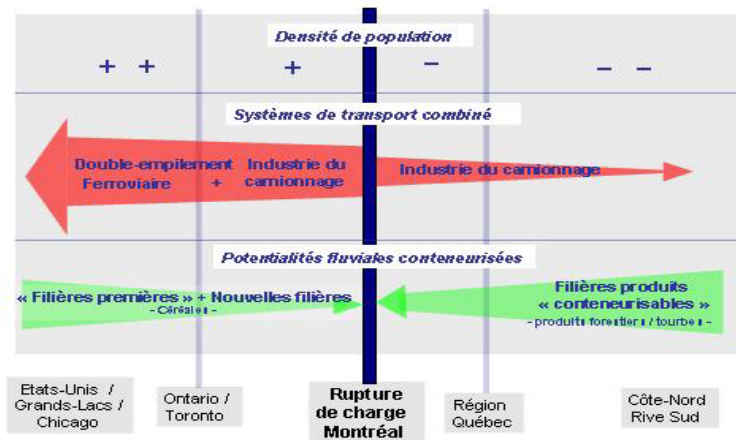
total des opérations fluviales. Au total, ce sont 6 semaines de travail qui ont été perdues en 2005, érodant à chaque fois la confiance recouvrée d'une clientèle très susceptible. Néanmoins, les discours convergent pour noter une amélioration évidente des conditions de la manutention dans les terminaux. Une prise de conscience s'est opérée sous la triple impulsion des entreprises de manutention, des employés débardeurs et des autorités portuaires. Des plans de charge optimisés raccourcissent les temps de transit et aboutissent à une amélioration générale de la qualité/productivité de services. Les autorités portuaires elles-mêmes travaillent dorénavant dans la promotion de solutions combinées pour les pré et post-acheminements conteneurisés.

Discussion : pour une transposition conteneurisée laurentienne...

Si l'on reprend les facteurs relevés, il est tentant d'établir un parallèle entre l'actuel positionnement stratégique des opérateurs maritimes sur le fluvial en France et l'intégration modale réalisée depuis des décennies par Canadien Pacifique depuis Montréal. En effet, le succès de RSC sur le Rhône mais aussi de Logiseine sur Paris/Le Havre tient en grande partie à l'implication fluviale de grands armateurs maritimes (CMA-CGM et MSC) sur des services combinés dans des stratégies de *Carrier Haulage*. Or, le succès de la conteneurisation sur l'est Canadien a toujours été conditionné aux performances du gerbage ferroviaire et aux solutions combinées (Guy et Alix, 2006). Des services *Blue Box* de Cast Containerline au début des années 1970 aux solutions combinées du Groupe CP, les armateurs maritimes ont toujours considéré la porte d'entrée montréalaise dans une optique de services plurimodaux intégrés. En conséquence de quoi les potentialités fluviales en amont de Montréal apparaissent d'ores et déjà limitées, du fait même de cette performance multimodale quasi exemplaire. Cet argument oriente d'emblée la transposition potentielle des éléments énoncés dans le contexte français vers l'aval de Montréal, le long des rives de la Côte-Nord, voire de la rive sud. Les potentiels fluviaux ont un intérêt logistique, économique et stratégique en amont des quais montréalais, dans des logiques intégrés complémentaires des uniques solutions routières. Ce postulat est soutenu par l'illustration schématisée des conditions globales du développement fluvial conteneurisé (Figure 4).

Figure 4

Éléments généraux pour le déploiement de services fluviaux conteneurisés sur le Saint-Laurent



D'un sens, le marché de production/consommation restreint en aval de Montréal peut se trouver compensé par les potentialités de « conteneurisation » de matières premières peu transformées telles que les produits forestiers, la tourbe, voire certains produits sidérurgiques transformés de la Côte Nord. De nombreuses études canadiennes tendent à suggérer la pertinence d'une conteneurisation de produits à valeur ajoutée moindre, notamment dans les conditions opérationnelles et logistiques du marché d'exportation canadien (Alix & Pelletier, 2005 ; Pelletier & Alix, 2004 ; Prentice *et al.*, 2002 ; Prentice, 1999). De plus, les systèmes de transport terrestres en aval de Montréal sont saturés comme les routes 132 et 138, cette dernière étant reconnue comme la plus meurtrière du Québec¹⁹ En outre, les récentes expérimentations fluviales sur le Saint-Laurent, pas encore conteneurisées, émanent de la Côte-Nord et tendent à démontrer la

¹⁹ La « 132 » subirait un surcoût évalué à 10 dollars par an et par camion, information relevée par le professeur Claude Comtois à l'occasion de la sortie de l'étude sur le développement durable et le transport maritime (Comtois et Slack, 2005).

faisabilité opérationnelle des services (*Bulletin de la Table sur le transport maritime courte distance du Québec*, 2005).

Ces éléments pris comme paradigme d'un développement potentiel sur le Saint-Laurent, il serait dès lors tentant d'imaginer une translation des « solutions » préconisées par les professionnels de la filière fluviale sur le Rhône :

- des services réguliers, flexibles et fiables, sur le même principe qu'une rotation de ligne avec des horaires et dessertes fixes sur des ports et plates-formes, annoncées dans une grille horaire consultable.
- un engagement fort des opérateurs maritimes, seuls capables d'amorcer suffisamment la pompe du service. Cela passe par la mise à disposition de volumes réguliers de conteneurs à transporter et/ou des investissements dans les matériels – flottants, portuaires et routiers – à titre d'opérateur.
- des investissements publics/privés dans les plates-formes. Cela relève de l'adéquation des infra/superstructures aux enjeux de la compétitivité du service fluvial, particulièrement au moment des ruptures de charge et de l'opération de manutention.
- un changement drastique des pouvoirs publics soucieux d'établir des conditions d'exploitations fluviales en concordance avec leur discours. Cela passe par la réduction des coûts fixes d'exploitation – subventions directes aux services, réduction/abolition des taxes sur les services fluviaux comme le déglacage, conditions fiscales des bateliers, etc. (Ecorys Transport, 2005, Parent, 2005).

Conclusion

Le Saint-Laurent demeure un axe fluvial unique, tant par sa beauté que par sa sous utilisation chronique. Une offre de service intégrée porte-à-porte s'impose comme une norme pour espérer le développement d'une filière fluviale dans l'est canadien. Pour cela, il faut impérativement que le(s) service(s) se calent dans la chaîne globale d'approvisionnement avec des chargeurs négociant avec un minimum d'intervenants sur une prestation de qualité, garantie, souple et reposant sur un tarif simplifié. La « conscientisation » citoyenne canadienne sur les impacts environnementaux du transport se couple dorénavant avec les ambitions politiques affichées à tous les niveaux

de gouvernance au Canada. Le soutien public doit être engagé pour contrer le surcoût des ruptures de charge. Il doit clairement s'afficher pour une taxation des modes de transport en fonction des vrais coûts marginaux. Mesures fiscales, ré-investissements concertés sur les infra/superstructures en partenariat avec la sphère privée, aides directes à l'exploitation, formation aux personnels de manutention et de navigation s'avèrent essentiels dans le sens d'une opérabilité pérenne de services fluviaux. Le fluvial laurentien devrait ainsi pouvoir mettre plus des marchandises d'exportation canadiennes sur des barges fluviales qui pourraient, à terme, être, le substrat des premiers services fluviaux conteneurisés laurentiens.

Références :

- Alix, Y., Pelletier, J.F. 2005, "Analysis of containerised flows in eastern Canada : a product-based approach ». *Cahier de Recherches de l'Ecole de Management de Normandie*. Octobre 2005, 36p.
- *Bulletin de la Table sur le transport maritime courte distance du Québec*. Trimestriel.
- Commission Européenne, 2001, « Livre Blanc - La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix ». 128p.
- Commission Européenne, 2006, « La Commission européenne présente un programme d'action ambitieux pour renforcer le transport par voie navigable ». IP/06/48. 5p.
- Comtois, C., Slack, B., 2005, « Transformations de l'industrie maritime : portrait des stratégies de développement durable appliquée ». *Etudes et Recherches*. Ministère des Transports. du Québec. 247p.
- ECORYS Transport, 2005, "Charging and pricing in the area of inland waterways – Practical guideline for realistic transport pricing". Final Report for the European Commission. DG Tren, 147p.
- European Commission, 2005, "Trans-European Transport Network – Ten-T priority axes and projects 2005". 73p.

- *Forum de concertation pour le transport maritime*, 2003, « *Situation actuelle et perspectives du cabotage au Québec - Rapport sur le cabotage* ». 80p.
- Glass, P., 2005, Europe's waterways are ahead of the U.S., but face some common obstacles". *Workboat*, December, 28-29.
- *Gouvernement du Québec*, 2002, « *Politique de transport maritime et fluviale. Le Québec à la barre* ». Transports Québec, 54p.
- Guy, E., Alix, Y., 2006, "A Successful Upriver Port ? Container Shipping in Montreal". *Article accepté. A paraître. Journal of Transport Geography*.
- *MariNova Consulting Ltd.*, 2005, *Short Sea Shipping Market Study*. Report TP 14472^E prepared for Transportation Development Centre of Transport Canada. 111p.
- *MDS Transmodal*, 2004, *Planning for freight on inland waterways*. TransportEnergy. Best Practice. AINA - DEFRA, 68p.
- Parent, N., 2005, « Mesures fiscales et transport maritime ». Workshop. *Table sur le transport maritime courte distance du Québec* Table. 1^{er} Décembre 2005. 12p.
- Pelletier, J.F., Alix, Y. 2004, "Vers une nouvelle approche méthodologique pour analyser le phénomène de la conteneurisation des marchandises au Canada ». *Proceedings of the 39th annual meeting of the Canadian Transportation Research Forum*. Calgary. Vol. 1, 326-341.
- Prentice, B., Turriff, S., Sokol C., 2002, Containerization of grain: an emerging trend or wishful thinking? Fields on Wheels. *Proceedings of the 7th Annual Agribusiness Logistics Conference* held at Winnipeg. Transport Institute, University of Manitoba, 128p.
- Prentice B., 1999, Re-engineering Grain Logistics: Bulk Handling vs. Containerisation. *Proceedings of the 1999 Trade & Transportation Conference* held at Sioux Falls, 25p.
- Roblin, L., 2003, *Cinq siècles de transport fluvial en France du XVII^e au XXI^e siècle*. Editions Ouest France, 127p.
- *Transports Canada*, 2004, *Stratégie de développement durable 2004-2006*. TP 13123B. Catalogue T22-104. 85p.
- USMMA, 2004, "US Short Sea Shipping: Prospects and opportunities". 43p.