PERFORMANT · DURABLE · AU COEUR DES TERRITOIRES

RAPPORT ANNUEL

2023

entreprises fluviales de France

SOMMAIRE

01 ENTREPRISES FLUVIALES DE FRANCE

La Fédération E2F 06
Les grands marqueurs de l'année fluviale 2022 08
Ils parient sur le fluvial 12
Chiffres clés 14
> Les opérateurs fluviaux 14
> La flotte fluviale 16
> Le verdissement 17
> Les tendances du secteur fluvial 18
> Les emplois et la formation 20
> La France dans l'Europe fluviale 22

02 ANALYSER, ANTICIPER & CONTRIBUER

E2F contribue aux réflexions stratégiques de la filière fluviale afin de favoriser l'intégration du transport fluvial au cœur des stratégies touristiques, de mobilité et de logistique du pays et l'ancrer durablement dans nos territoires, avec le souci permanent d'assurer l'avenir de la filière. 24

03 SE PROJETER, AGIR & CONVAINCRE

Par ses analyses, ses concertations et ses propositions E2F éclaire les choix collectifs sur les enjeux sociaux, économiques et environnementaux du transport fluvial. 34

04 RASSEMBLER, FORMER & ANIMER

Organe collectif de réflexion et d'information, E2F accompagne une communauté d'opérateurs fluviaux présents sur l'ensemble du territoire français et promeut une vision ouverte, audacieuse et engageante dans le but de valoriser et soutenir la filière fluviale toute entière. 46

Notre sujet principal c'est celui de la compétitivité des entreprises, afin qu'elles puissent conserver leurs marchés et les développer, malgré les aléas de la conjoncture économique et les crises successives qui nous frappent.

DIDIER LEANDRI

PRÉSIDENT DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL D'E2F

QUEL A ÉTÉ LE NIVEAU D'ACTIVITÉ DU SECTEUR EN 2022 ?

D.L. : Pour le fret, l'activité a connu une année de stagnation, si nous mettons à part les transports de matériaux de construction, en net repli du fait de la période de transition des chantiers du Grand Paris avant les JO. Le mode fluvial a atteint en 2022 son record de transport de conteneurs, porté par la bonne reprise de l'activité des ports maritimes français, notamment au Havre. La filière agricole a vu ses volumes de marchandises progresser de 8,6% par rapport à 2021.

S'agissant du transport de personnes et du tourisme fluvial, la fréquentation a rejoint les niveaux enregistrés en 2019, année de référence, en l'absence notable de la clientèle asiatique ce qui démontre la capacité de rebond du secteur et la marge de progression potentielle dans les années à venir.

COMMENT SE PORTE LE SECTEUR DU TRANSPORT FLUVIAL ?

D.L. : Les préoccupations des entreprises portent sur le volet économique et de l'emploi : remboursement des plans garantis par l'État (PGE) qui avaient été octroyés en 2020, hausse du prix du carburant, inflation généralisée de toutes les charges d'exploitation, difficultés à recruter du personnel.

Les opérateurs de fret connaissent une situation marquée par une certaine instabilité des marchés, reflet des tensions économiques engendrées par la crise ukrainienne, de l'arrêt des chantiers du Grand Paris en bord à voie d'eau et de l'effet d'aspiration de la flotte par les marchés d'Europe centrale. Le secteur du transport fluvial de marchandises est dans une situation de fragilité qui appelle soutien et action.

QUEL BILAN DRESSEZ-VOUS DE L'ACTION PROFESSIONNELLE ET DE SES RÉSULTATS DEPUIS LA DERNIÈRE ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ?

D.L. : Plusieurs marqueurs de la prise en compte de la solution fluviale dans les politiques publiques sont apparus :

- Le COP État-VNF qui fixe la feuille de route à 10 ans en matière de gestion des infrastructures à la mise en œuvre duquel E2F travaille notamment sur les niveaux de service avec VNF et les Territoires ;
- La préparation de la cérémonie d'ouverture des Jeux Olympiques de Paris 2024 sur l'eau, avec une parade des athlètes à bord de nos bateaux, un symbole mais aussi un levier puissant de mise en lumière du fluvial ;
- Des avancées concrètes sur le projet Seine-Escaut avec les premiers coups de pioche et des avancées en termes de procédures sur les projets adjacents (Liaison Bray – Nogent, Magéo, chatière) ;
- Des bases posées dans la direction d'un ensemble fluvio-maritime sur l'axe Rhône-Saône.

Une dynamique est manifestement engagée mais elle doit s'inscrire dans le temps, d'autant que les perspectives dressées par le Rapport du Comité d'Orientation des Infrastructures laissent de côté des projets aussi structurant que la liaison Saône-Moselle / Saône-Rhin et le Canal du Rhône à Sète.

La question de la mise en œuvre du COP et d'une trajectoire financière ambitieuse pour les infrastructures

fluviales reste la clé de voute de notre système de transport fluvial, le COI l'a en revanche mis en évidence.

L'UNE DES FORCES DU FLUVIAL, C'EST SA CONTRIBUTION À LA DÉCARBONATION, COMMENT GARDER CETTE AVANCE ?

D.L. : Les lignes ont bougé dans le bon sens depuis la dernière assemblée générale avec la mise en œuvre effective des Engagements pour la Croissance Verte (ECV) qui marquent la volonté et le positionnement du secteur fluvial en faveur de la transition écologique, et l'établissement d'une feuille de route de décarbonation au double horizon 2035/2050.

La stratégie de décarbonation du secteur fluvial se fonde sur 3 leviers combinés : la remotorisation, le recours aux carburants biosourcés et le branchement à quai des bateaux. Dans un environnement économique difficile, le défi est d'y parvenir à coût constant ou en tout cas à modèle économique inchangé. L'arme du financement est donc fondamentale.

Deux mesures d'accompagnement ont vu le jour :

- L'une nouvelle, avec le programme « Remove » qui sera opérationnel au 2nd semestre 2023 et qui sera placé sous la responsabilité conjointe de VNF et d'E2F. Cet outil permettra d'appuyer financièrement, via les certificats d'économie d'énergie, les transporteurs fluviaux et leurs chargeurs pour des opérations de report modal et de verdissement ;
- L'autre connue de longue date, le PAMI, entièrement revu cette année, avec des dotations financières en hausse.

Mais ces financements doivent être réévalués pour se situer à la hauteur des ambitions du secteur et provoquer un véritable « choc écologique ».

QUELLES PERSPECTIVES POUR LE FLUVIAL ?

D.L. : Le transport fluvial est au cœur des grands enjeux qui animent aujourd'hui notre société, lutte contre le changement climatique, développement économique, aménagement du territoire, transition écologique et responsabilité sociale.

A cet égard, le fluvial répond pleinement aux deux axes stratégiques de l'action gouvernementale que sont la planification écologique et la réindustrialisation. Présent sur les grands corridors d'échange, dans nos ports et dans nos villes il est un point d'appui aujourd'hui sous-exploité mais facilement mobilisable.

Mettre la priorité sur le transport fluvial c'est un coût modeste, mais un investissement rentable en termes de bénéfices collectifs durables et certains.

QUELS DÉFIS DE COURT TERME SE POSENT À LA PROFESSION ?

D.L. : Il est clair que les bouleversements de tous ordres qui frappent notre économie, notamment après près de deux mois de conflit social, vont induire beaucoup d'adaptabilité de la part des transporteurs et un soutien dans la durée de la part des chargeurs qui doivent comprendre que pour un mode massifié comme le fluvial il ne faut pas jouer le court terme mais miser sur le partenariat industriel de long terme.

Dans les deux secteurs, la tension sur l'emploi et la hausse des charges contraintes (qu'il s'agisse du carburant, de la maintenance, des loyers et péages) devront trouver des réponses appropriées pour passer le cap difficile que nous traversons.

Pour redécoller, nous aurons besoin de plus : améliorer la performance portuaire et celle du gestionnaire d'infrastructure, marquer l'essai en matière de transition écologique.

COMMENT E2F PEUT-IL AIDER À Y RÉPONDRE ?

D.L. : Notre sujet principal est celui de la compétitivité des entreprises, afin qu'elles puissent conserver leurs marchés et les développer, malgré les aléas de la conjoncture économique et les crises successives qui nous frappent. Et de ce point de vue, jamais depuis près de 50 ans, nous n'avons eu à affronter de tels défis. Notre mission c'est bien d'être en première ligne auprès des entreprises et dans la relation avec les institutions, pour témoigner, proposer, apporter des réponses.

Je crois sincèrement que l'organisation que nous avons mise en place, la reconnaissance et la confiance qui est maintenant celle de nos interlocuteurs vis-à-vis d'E2F font que ce que nous disons est écouté et perçu comme crédible, que l'ambition fluviale est non seulement légitime mais souhaitable et souhaitée.

La priorité est maintenant pour nous de faire en sorte que notre secteur soit porté politiquement au plus haut sommet de l'Etat et par les élus de nos Territoires.

ENTREPRISES FLUVIALES DE FRANCE

ENTREPRISES FLUVIALES DE FRANCE (E2F) RÉUNIT TOUTES LES FAMILLES PROFESSIONNELLES DU TRANSPORT FLUVIAL : ARTISANS BATELIERS, ARMATEURS, TRANSPORTEURS DE PASSAGERS, OPÉRATEURS EN COMPTE PROPRE, CROISIÉRISTES ET PÉNICHES HÔTELS.

Créée sous forme associative en 2019, E2F est l'héritière du Comité des armateurs fluviaux (CAF) et de la Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA). E2F a été reconnue comme seule structure représentative des transporteurs fluviaux au plan national par arrêté du 6 octobre 2021. Interlocuteur privilégié des pouvoirs publics et des opérateurs d'Etat qui interviennent en matière de transport fluvial et de voies navigables, E2F représente et défend les entreprises de navigation sur l'ensemble du territoire.

DES ADHÉRENTS SUR TOUT LE TERRITOIRE

E2F compte 300 membres entreprises qui se déclinent dans les secteurs du transport de fret et du transport de passagers, sous forme artisanale ou de société, sur tout le territoire.

UN MODÈLE PARTENARIAL ET PERFORMANT

E2F a noué des partenariats à plusieurs niveaux : avec des organisations régionales (Medlink, Norlink, Promofluvia, Consortium international des voies navigables (Rhin-Rhône),...), avec des associations locales de transporteurs fluviaux : UPCM - Canal du Midi, UAGO - Grand Ouest, Syndicat du marais poitevin. E2F assure également la gestion de l'Alliance Seine-Escaut ainsi que de l'Association Seine Moselle Rhône (SMR).

UNE ORGANISATION PILOTÉE PAR SES ÉLUS

La gouvernance d'E2F s'organise autour d'un conseil d'administration, d'un bureau exécutif, de trois collèges nationaux (artisans fret / armateurs fret / passagers) et de structures régionales par bassin de navigation.

LES CHAMPS D'INTERVENTION D'E2F :

- ✔ LA POLITIQUE D'INFRASTRUCTURE
- ✔ LES CONDITIONS D'ACCÈS ET D'EXERCICE DE LA PROFESSION
- ✔ LES FACTEURS DE COMPÉTITIVITÉ
- ✔ LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DE LA FILIÈRE
- ✔ LA PROMOTION ET L'ATTRACTIVITÉ DU SECTEUR
- ✔ LES RELATIONS SOCIALES ET LA POLITIQUE DE FORMATION
- ✔ LE SERVICE ET L'APPUI AUX ENTREPRISES

E2F EST MEMBRE :

cpme CONFÉDÉRATION DES PME

CAT confédération des ACTEURS DU TOURISME

OEB SO

ebu European Barge Union

European IWT Platform

MARQUEURS DE L'ANNÉE FLUVIALE 2022

EN 2022, LE MODE FLUVIAL A TRANSPORTÉ 49,4 MILLIONS DE TONNES DE MARCHANDISES SOIT L'ÉQUIVALENT DE 2,5 MILLIONS DE CAMIONS ÉVITÉS SUR LES ROUTES ET 602 000 TONNES DE CO2 EN MOINS. CÔTÉ TOURISME FLUVIAL, LA REPRISE ENCORE TIMIDE AU PRINTEMPS S'EST CONSOLIDÉE AU COURS DE LA SAISON ESTIVALE.

JANVIER 2022
EMPLOIS, MÉTIERS ET COMPÉTENCES

L'observatoire de la branche des entreprises de transport en navigation intérieure a réalisé une étude d'envergure sur l'emploi et les métiers dans la filière de la navigation intérieure.

FÉVRIER 2022
FICHE CEE SUR LA REMOTORISATION ÉLECTRIQUE OU HYBRIDE

Sous l'impulsion de la Communauté Portuaire de Paris (CPP), d'Entreprises fluviales de France (E2F) et de Voies navigables de France (VNF), la nouvelle fiche CEE (Certificat d'économie d'énergie) permettra de financer la remotorisation en propulsion électrique ou hybride d'un bateau naviguant en eaux intérieures. Il s'agit d'un nouvel outil financier majeur à mobiliser pour la transition énergétique du secteur fluvial.

MARS 2022
NEUTRALISATION DES SURCOÛTS DE MANUTENTION

En visite au port fluvial d'Arles le 1er mars 2022, le ministre des Transports Jean-Baptiste Djebbari a annoncé la fin, au 1er avril, des surcoûts de manutention pour le transport fluvial dans les terminaux portuaires du Havre et de Fos-Marseille pour l'ensemble des flux conteneurs acheminés par CMA CGM. Demandée depuis des années par les représentants de la Profession, cette mesure vient donner un coup d'accélérateur à la compétitivité du mode fluvial.

AVRIL 2022
FEUILLE DE ROUTE DE LA CCNR POUR LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) a adopté une feuille de route pour le transport rhénan concernant la réduction des émissions de la navigation intérieure européenne, avec le souhait de pouvoir inspirer les autres grandes voies navigables du continent. Le franchissement de cette étape marque l'atteinte d'un consensus entre les cinq États membres de cette organisation internationale sur une déclinaison opérationnelle de leur Déclaration de Mannheim de 2018 ayant fixé les caps : la diminution de 35 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) et des autres polluants d'ici à 2035 par rapport à 2015 puis parvenir à leur élimination complète en 2050.

AVRIL 2022
LE PROJET MAGÉO DÉCLARÉ D'UTILITÉ PUBLIQUE

Le projet Magéo, pour mise au gabarit européen de l'Oise, entre Compiègne et Creil, a franchi l'étape de la déclaration d'utilité publique par la préfecture du département. Une étape très attendue par la Profession. L'amélioration de la compétitivité du mode fluvial est engagée depuis plus d'une décennie grâce, entre autres, au renouvellement, à la modernisation et au verdissement de la flotte. Son évolution est marquée par une augmentation du gabarit des unités et du potentiel de chargement. L'homogénéisation du réseau au standard européen est une condition nécessaire pour poursuivre ces efforts de compétitivité.

1/ Enquête sur l'emploi et les métiers de la filière fluviale

2/ Visite de Jean-Baptiste Djebbari au port fluvial d'Arles

3/ 9 français sur 10 souhaitent que le fluvial se développe

4/ Projet de Mise Au Gabarit Européen de l'Oise (MAGEO) entre Compiègne et Creil

JUIN 2022
PRÈS DE 9 FRANÇAIS SUR 10 SOUHAITENT VOIR DÉVELOPPER LE TRANSPORT FLUVIAL

Selon un sondage Ifop consacré à l'image du réseau fluvial auprès du grand public, réalisé à la demande de Voies navigables de France, 87 % des français souhaitent que le fluvial soit davantage développé dans les années à venir.

« L'adaptation des infrastructures pour faire face au changement climatique et concourir à la lutte contre les inondations et les sécheresses » se distingue particulièrement en étant perçu comme indispensable pour 58% des Français et obtient un « total indispensable/important » de 93%. Le recours au transport de marchandises par voie fluviale pour désengorger les réseaux routiers et ferroviaires est également fortement plébiscité.

Les bienfaits du fluvial comme vecteur de développement économique, écologique et territorial sont reconnus par les Français qui ont envie de le voir être plus valorisé à l'avenir (87 %).

JUIN 2022
142 M€ ATTRIBUÉS PAR L'EUROPE POUR LA LIAISON SEINE-ESCAUT

L'Union européenne a attribué une nouvelle enveloppe de 142 millions d'euros à Voies navigables de France (VNF), afin de poursuivre la réalisation de nombreux chantiers pour concrétiser la liaison à grand gabarit des bassins du réseau Seine-Escaut. Ces financements permettront la réalisation des grands travaux de VNF sur la Seine, l'Oise et le réseau grand gabarit du Nord-Pas de Calais. Le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) a permis aux Etats membres d'attribuer un cofinancement de près de 276 millions d'euros en faveur de cette liaison Seine-Escaut, une composante essentielle du développement du réseau fluvial à grand gabarit en France et au niveau européen.

JUILLET 2022
CLÉMENT BEAUNE AVEC LES ACTEURS DU FLUVIAL

Les membres d'E2F et ses partenaires se réunissaient en Assemblée générale le vendredi 8 juillet 2022, l'occasion de faire un bilan de l'année écoulée et de tracer des perspectives pour le secteur et pour E2F. A l'occasion de cette Assemblée générale, M. Clément Beaune, Ministre délégué chargé des Transports, était présent et s'est exprimé devant les acteurs du fleuve.

JUILLET 2022
BRAY NOGENT DÉCLARÉ D'UTILITÉ PUBLIQUE

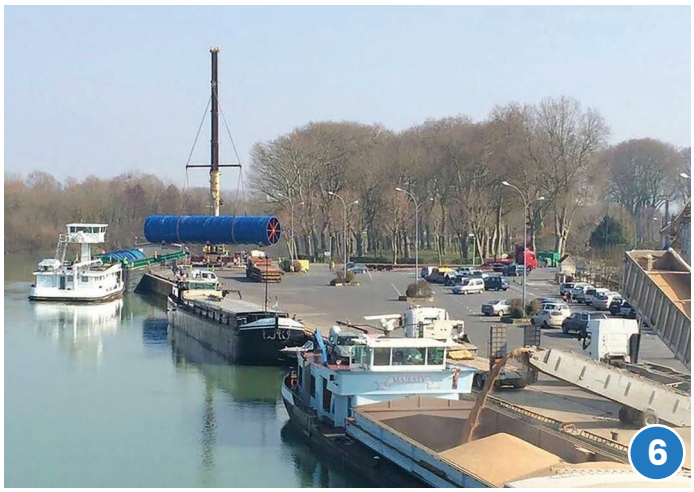
Par décret du 22 juillet 2022, le projet de mise au grand gabarit de la liaison entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine se voit déclaré d'utilité publique, permettant ainsi de procéder aux travaux et aux acquisitions foncières nécessaires à sa réalisation. En augmentant le gabarit de navigation sur 28,5 km, le projet Bray-Nogent, conduit sous la maîtrise d'ouvrage de VNF, permettra d'assurer une continuité de navigation sur la Seine pour les bateaux de 2 500 tonnes, depuis les ports du Havre et de Rouen jusqu'à Nogent-sur-Seine, en accroissant l'hinterland et en ouvrant vers le Grand-Est. Une excellente nouvelle que l'obtention de cette DUP pour tous les acteurs de la voie d'eau : démarrage prévisionnel des travaux d'ici à 2024, conformément aux souhaits de la profession fluviale.

5/ M. Clément Beaune, Ministre délégué chargé des Transports, durant l'Assemblée générale 2022 d'E2F

6/ Projet Bray-Nogent : pour une continuité de l'axe de navigation pour les bateaux de 2 500 tonnes

7/ Face au défi énergétique, 10 dirigeants appellent à développer le transport fluvial

8/ IKEA France livre ses clients parisiens par la Seine



SEPTEMBRE 2022
CANAL SEINE-NORD EUROPE : « NOUS AVONS DÉFINITIVEMENT CASSÉ LA MARCHE ARRIÈRE »

« Concernant Seine-Nord Europe, nous avons définitivement cassé la marche arrière. Oui, cela fait plus de 30 ans qu'on en parle et les questions sont légitimes. L'un des enjeux est de montrer qu'il n'y a plus de retour en arrière possible. Le canal Seine-Nord Europe ne s'appelle pas l'Arlésienne, en tout cas, pas dans les Hauts-de-France. Le projet devient réalité », a déclaré Xavier Bertrand, président de la région Hauts-de-France et du conseil de surveillance de la société du canal (SCSNE), le 15 septembre 2022 devant un peu plus de 350 personnes.

OCTOBRE 2022
UN GUIDE OPÉRATIONNEL POUR UNE NAVIGATION ÉCONOME EN ÉNERGIE

E2F présente son plan de modération énergétique pour la filière fluviale. Ce plan s'articule autour d'une série d'actions simples à mettre en œuvre dont l'effet cumulé permettrait de réduire de 5 à 10 % l'énergie consommée au niveau du secteur tout entier. Ce plan de modération s'inscrit dans la stratégie de transition écologique et énergétique du secteur fluvial.

NOVEMBRE 2022
DIX DIRIGEANTS D'ENTREPRISE APPELLENT À DÉVELOPPER LE TRANSPORT FLUVIAL

Ils sont dix chefs d'entreprises ou d'établissement à s'engager à travers une tribune pour défendre les atouts du transport fluvial. Sobre, sûr, connecté, moderne, disponible et résilient… Ils sont convaincus que face à l'urgence climatique et énergétique, il est essentiel que le fluvial occupe une place plus importante dans l'organisation économique et logistique de notre pays. Ils sont convaincus de son extraordinaire potentiel. Partout où ils le peuvent raisonnablement, ils feront le choix d'intégrer le fluvial dans leurs chaînes logistiques et d'associer ainsi de la manière la plus performante tous les modes de transport. Faire le choix du fluvial, c'est selon eux faire le choix de la raison, le choix d'une logistique durable, attractive et résiliente.

DÉCEMBRE 2022
ACCÈS DIRECT FLUVIAL À PORT 2000 : L'ENQUÊTE PUBLIQUE EST LANCÉE

Le projet de chatière dont la mise en service est prévue en 2025 aura pour conséquence immédiate, la possibilité offerte à tous les bateaux fluviaux présents sur le bassin de Seine d'accéder à Port 2000, automoteurs, convois poussés avec une ou deux barges, avitailleurs, et cela sans prescriptions techniques supplémentaires à remplir. Soit plus de 100 bateaux contre moins de 10 actuellement. La compétitivité du mode fluvial sera donc renforcée, lui permettant de gagner des parts de marché grâce au report modal de la route au fleuve. Ce projet est soumis à l'avis des citoyens à travers une enquête publique.

7

8

DÉCEMBRE 2022
POUR SES LIVRAISONS DANS PARIS, IKEA TABLE SUR LE TRANSPORT FLUVIAL

Depuis décembre 2022, Ikea passe par la Seine pour acheminer ses marchandises jusqu'au cœur de Paris avant de les livrer chez ses clients. De quoi placer le transport fluvial au cœur d'un marché porteur révélant plus que jamais la pertinence du transport fluvial dans les chaînes logistiques à faible émission.

ILS PARIENT SUR LE FLUVIAL

CHERCHANT DES RÉPONSES AUX DÉFIS ÉNERGÉTIQUES ACTUELS, DES INDUSTRIELS DE TOUS BORDS ONT DÉCIDÉ, AU COURS DE L'ANNÉE 2022, DE PARIER SUR LES NOMBREUX ATOUTS DU TRANSPORT FLUVIAL. PETIT TOUR D'HORIZON SUR LES BASSINS FLUVIAUX.

BASSIN DE SEINE

OBD LIVRE LES BOISSONS DE SES CAFÉS, HÔTELS, RESTAURANTS PAR LE FLEUVE

Anticipant la montée en puissance des restrictions de circulation dans la capitale jusqu'au JO 2024, OBD Grand Paris a expérimenté une solution de livraison multimodale route-fleuve-route entre les ports de Gennevilliers et de Paris-Bercy. La solution transport fluvial et le dernier kilomètre en véhicule électrique permettront une réduction des émissions de gaz à effet de serre de plus de 80 % par rapport à des livraisons effectuées avec des camions diesel.

BASSIN DU RHÔNE

PRADIER PROPOSE UN NOUVEAU SERVICE D'ÉCONOMIE CIRCULAIRE POUR LE BTP

Implanté au port de Lyon et à Mondragon (entre Montélimar et Avignon), PRADIER collectera les sous-produits et déchets du BTP, les recyclera et les réexpédiera à ses clients par le Rhône avec des produits issus de carrière. Les trafics fluviaux attendus sont de l'ordre de 260 000 tonnes par an, soit 5 % des trafics du bassin et 9 000 voyages par camion évités.

BASSIN DE L'EST

METZ : L'EUROMÉTROPOLE EXPÉRIMENTE LES NAVETTES FLUVIALES

L'Eurométropole de Metz expérimente les navettes fluviales sur la Moselle, entre Moulins-lès-Metz et le centre-ville de Metz. Elle vient compléter le système de transport en commun de l'Eurométropole de Metz et se trouve intégrée au réseau LE MET'.

BASSIN DU RHÔNE

AU CŒUR DE LYON, LA VOIE FLUVIALE AU SERVICE DES CHANTIERS DE LA MÉTROPOLE

Après la démolition de l'ancien parking construit sur le quai Saint-Antoine, le fluvial est de nouveau mobilisé pour finaliser le réaménagement du bas-port qui accueillera en 2023 un jardin et une halte fluviale. Les travaux consistent à détruire l'ancien quai puis à recréer une structure homogène et consolidée. En un mois, 5 000 tonnes de déblais ont ainsi été évacuées par voie fluviale jusqu'à Anse (en amont sur la Saône) où ils sont triés et concassés. En retour, plus de 12 000 tonnes de matériaux recyclés et 5 000 tonnes de matériaux nobles sont acheminées pour le terrassement du nouveau quai. Grâce à cette logistique 100 % voie d'eau, ce sont plus de 1 200 camions évités sur les routes soit une économie de 40 000 tonnes de CO2.

BASSIN DE L'EST

GARE DE MULHOUSE : DES MONTAGNES DE TERRE ÉVACUÉES EN DOUCEUR

Six mois après l'enlèvement de la dalle et la réapparition du canal devant la gare de Mulhouse, le quartier poursuit sa métamorphose. Les opérations de terrassement ont notamment dégagé 9 000 tonnes de terre, débarrassées par voie fluviale, ce qui a permis d'éviter 1 200 transits de camions en ville.

BASSIN DU RHÔNE

A LYON, DES MARCHANDISES ARRIVENT DANS LE CENTRE-VILLE PAR BATEAU

Après Strasbourg, Lyon est la 2e ville française à mettre en oeuvre une solution de livraison combinant le transport fluvial et le vélo. Le principe : une barge pouvant transporter jusqu'à 122 tonnes, soit l'équivalent de 150 camionnettes, est chargée au port Édouard Herriot, un pousseur l'amène en centre-ville jusqu'au quai Morand (1er). Là, des livreurs dotés de vélo à assistance électrique avec une remorque d'une capacité de 180 à 200 kilos effectuent le "dernier kilomètre" jusqu'au client final.

BASSIN DE L'OUEST

GARONNE FERTILE 2 : NOUVELLE EXPÉRIMENTATION DE TRANSPORT FLUVIAL DE PRODUITS AGRO-ALIMENTAIRES

Bordeaux Métropole et le collectif Garonne Fertile ont organisé, ensemble, une deuxième opération pour tester les conditions de transport fluvial alimentaire depuis l'hinterland (Damazan) et de déchargement au cœur de la ville. En 24 heures, ce sont 12 tonnes de légumes, de conserves et de produits d'épicerie qui ont été acheminées par bateau depuis le Lot-et-Garonne, puis livrées à Marmande, Langon, dans 16 magasins Biocoop du centre-ville de Bordeaux, un restaurant et des cantines collectives.

BASSIN DU NORD

HAUTMONT CÉLÈBRE SON PREMIER BATEAU DE MARCHANDISES AU NOUVEAU PORT À SEC

L'usine Renault de Maubeuge profite du nouveau port à sec d'Hautmont, situé sur l'ancienne friche STPS réhabilitée, pour faire venir par voir fluviale les grosses pièces de la presse d'emboutissage de la future Kangoo. Ces pièces en provenance de la Corée du sud ont transité par le port de Dunkerque, puis ont été chargées sur le quai VNF de Spycker afin de rejoindre Hautmont sur la Sambre via le canal du Centre en Belgique.

BASSIN DE SEINE

FAYOLLE TESTE LA VOIE D'EAU POUR LE CHANTIER D'AMÉNAGEMENT DES CHAMPS-ELYSÉES

L'entreprise de travaux Fayolle a testé pour la première fois la logistique fluviale dans Paris intra-muros pour alimenter en matériaux de construction le chantier d'aménagement de l'avenue des Champs-Elysées, réalisé sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Paris. Les marchandises ont ensuite été acheminées par camions roulant au gaz pour parcourir le dernier kilomètre. Une logistique fluviale vertueuse qui permet de réduire les nuisances dans Paris.

BASSIN DE SEINE

POSE DE LA PASSERELLE DU VILLAGE DES ATHLÈTES AU-DESSUS DE LA SEINE

Conçue pour relier les secteurs du Village des Athlètes des Jeux de Paris 2024, et pour offrir in fine une nouvelle liaison sécurisée entre Saint-Denis et L'Île-Saint-Denis, la passerelle destinée aux mobilités douces a été transportée par voie fluviale. Ce sont 1 500 tonnes de métal qui ont été transportées sur la Seine et autant d'opérations qui permettent de limiter le transport routier en déchargeant les routes d'autant de convois exceptionnels pénalisant le trafic.

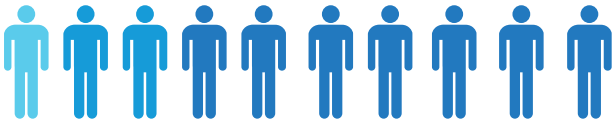
CHIFFRES CLÉS DU SECTEUR FLUVIAL

LE TRANSPORT FLUVIAL S'APPUIE SUR UN TISSU D'ENTREPRISES DONT LE SAVOIR-FAIRE SE COMBINE AVEC UNE MAÎTRISE INDUSTRIELLE.

LES OPÉRATEURS FLUVIAUX

TOURISME FLUVIAL

278 opérateurs



- PAQUEBOT FLUVIAL - 17 opérateurs
- PÉNICHE-HÔTEL - 58 opérateurs
- BATEAU PROMENADE - 203 opérateurs

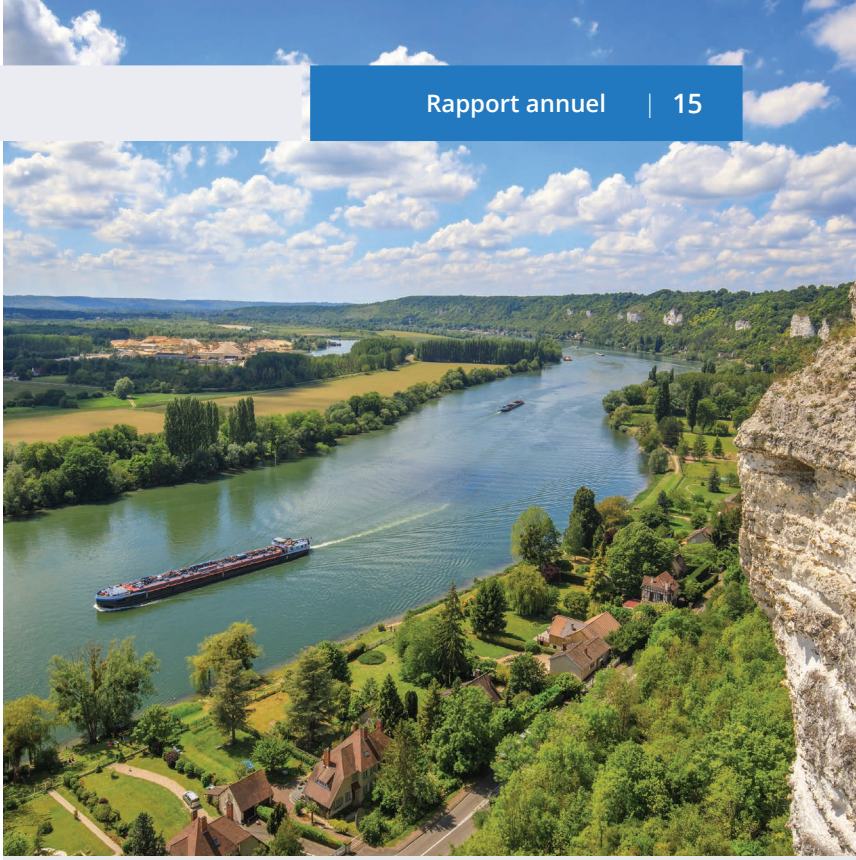
FRET FLUVIAL

674 opérateurs

- ARMATEUR - 17 opérateurs
- ENTREPRISE ARTISANALE* 657 opérateurs

** Sont artisanales les entreprises ne dépassant pas l'effectif de 10 salariés.*

IMPLANTATION GÉOGRAPHIQUE DES OPÉRATEURS FLUVIAUX



“La voie d’eau est un **élément d’identité** du territoire qu’elle traverse.”

La voie d’eau et ses abords sont vecteurs de développement économique (fret, tourisme), de valorisation patrimoniale et culturelle, de loisirs récréatifs, etc. La voie d’eau est un élément d’identité du territoire qu’elle traverse, permettant de fédérer les initiatives et les projets des collectivités et des acteurs locaux. Le développement et le fonctionnement de la voie d’eau dépend aussi de l’intérêt que les collectivités lui portent. Ce sont les territoires qui lui donnent de la valeur et permettent d’en révéler le potentiel.

1 UN MONDE DE TPE

97,6 % des entreprises de transport fluvial de marchandises comptent moins de 10 salariés, tout comme 88,1 % des entreprises de tourisme fluvial.

2 STRUCTURANT LES TERRITOIRES

Les retombées financières générées sur le territoire directement attribuables à l’installation d’un paquebot fluvial sont de 1,9 M€ ; de 1,4 M€ pour un bateau promenade à Paris ; 800 000 € pour un bateau promenade en province et 236 000 € pour une péniche hôtel.

3 ÉCOLOGIQUEMENT RESPONSABLE

Par le simple jeu du report modal de la route au fleuve, le transport fluvial permet de diviser par 4 les émissions de CO2 à la tonne transportée. L’utilisation du transport fluvial permet d’éviter le rejet de 602 000 tonnes de CO2 chaque année dans notre pays.

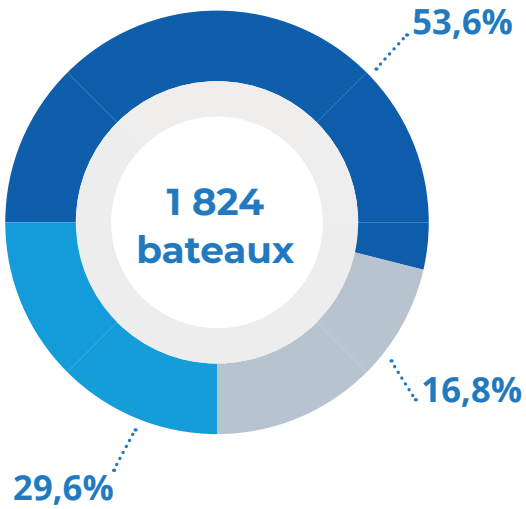
4 CRÉATEUR DE RICHESSE

Le transport fluvial allie proximité avec les territoires, partenariat avec l’industrie et contribution à l’environnement. Le chiffre d’affaires annuel généré directement par les transporteurs fluviaux français du secteur fluvial est de 1 milliard d’euros : 32,3 % pour le fret et 67,7 % pour le tourisme.

5 AUX POSSIBILITÉS CONSIDÉRABLES

Le réseau fluvial actuel est en capacité d’accueillir un trafic de fret 3 à 4 fois plus important qu’aujourd’hui sans qu’il y ait besoin de réaliser des investissements lourds. S’agissant du tourisme fluvial, la France, territoire d’eau, occupe une position située en deçà de son potentiel.

LA FLOTTE FLUVIALE

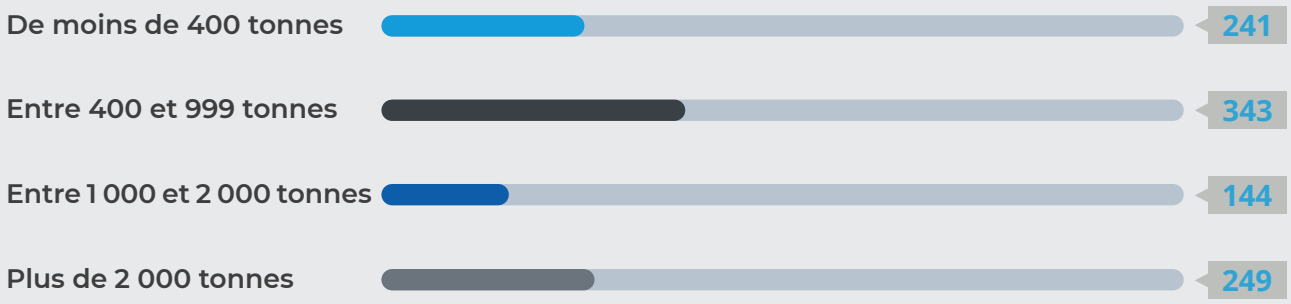


La flotte fluviale française, qui est au 4e rang européen, comprend en 2021, 1 887 unités d'une capacité de port en lourd de 1,11 million de tonnes.

- TRANSPORT POUR COMPTE D'AUTRUI
- TRANSPORT DE PASSAGERS
- TRANSPORT "DE SERVICE"

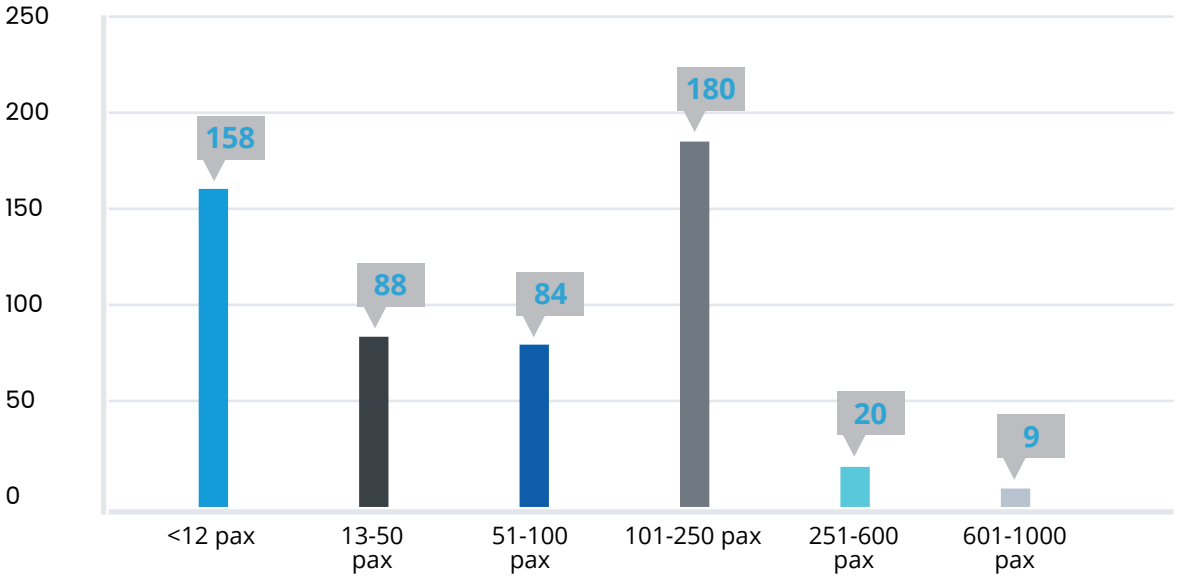
FRET FLUVIAL

Nombre d'unités fluviales par tonnage :



TOURISME FLUVIAL

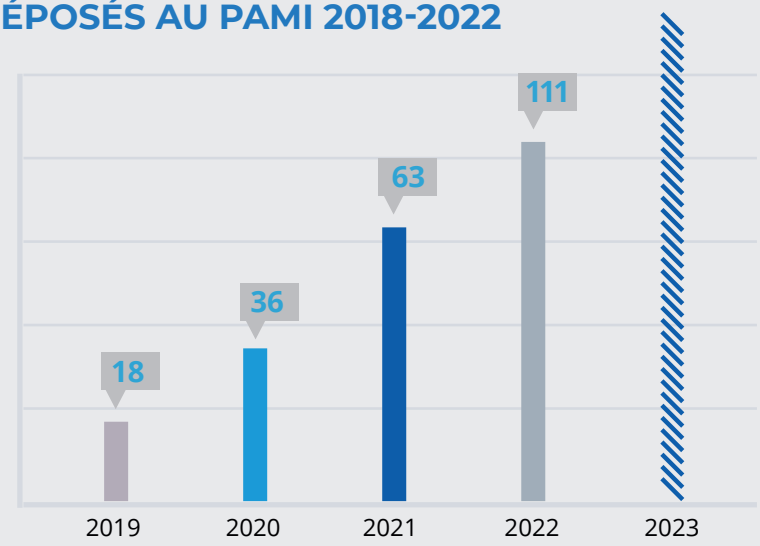
Nombre d'unités fluviales par capacité de passagers* :



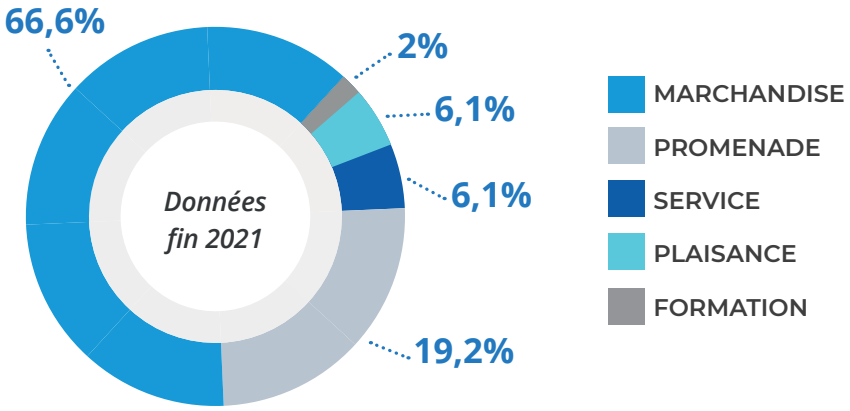
* *Statistiques portant sur les bateaux en navigation sur le réseau VNF, données 2019.*

LE VERDISSEMENT

ÉVOLUTION DES DOSSIERS DE VERDISSEMENT DÉPOSÉS AU PAMI 2018-2022



RÉPARTITION DES PROJETS DE VERDISSEMENT



CARBURANTS DE SUBSTITUTION

Sont considérés comme carburants de substitution les carburants qui peuvent remplacer le gazole non routier sans modification du moteur (HVO, OLEO 100, XTL, GTL...) et qui permettent de réduire l'empreinte environnementale des bateaux de navigation sans investissement.

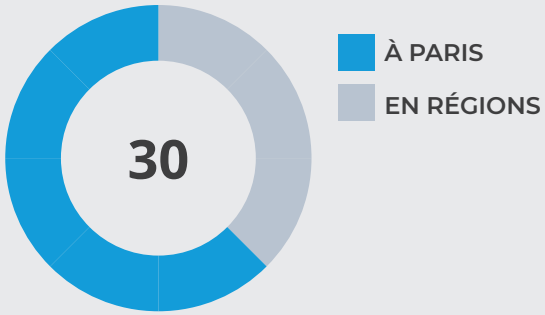
À Paris, le carburant GTL est devenu majoritaire dans la flotte de bateaux à passagers.

TYPES DE PROJETS EN COURS

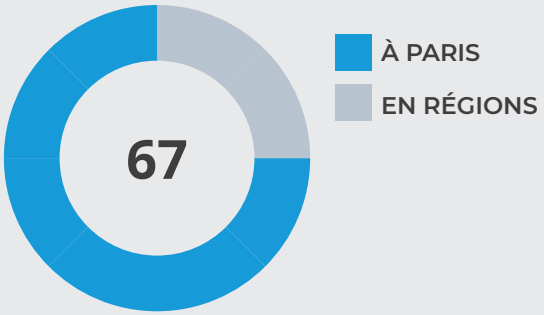
- Pilotage automatique
- Installation de panneaux photovoltaïques
- Groupe électrogènes dernière génération
- Rétrofit électrique
- Achat de bateaux électriques
- Construction bateaux électriques
- Génératrice électrique
- Adaptation d'unités aux bornes électricité...

BATEAUX "VERTS" SUR LE RÉSEAU FLUVIAL FRANÇAIS

On entend par bateau « vert », un bateau dont la propulsion est partiellement ou totalement décarbonée (batteries, hydrogène, hybride, diesel électrique).



NOMBRE DE BATEAUX "VERTS" EXISTANTS



NOMBRE DE PROJETS DE BATEAUX "VERTS" EN COURS

TENDANCES DU SECTEUR FLUVIAL

Toujours en mutation, le transport fluvial s'adapte aux enjeux du transport de demain. Focus sur les tendances du secteur qui auront un impact positif auprès des industriels, des utilisateurs, mais aussi de notre environnement.

> **Plus de 15 millions de passagers qui utilisent** chaque année le transport fluvial comme solution de mobilité

LE TRANSPORT PUBLIC FLUVIAL

Le transport fluvial public de passagers connait aujourd'hui un regain d'intérêt. Il est notamment pertinent pour compléter l'offre de transport purement terrestre (bus, métro tramway) ou d'infrastructure (pont). Ils se développent à l'initiative d'autorités organisatrices de transport ou d'entreprises privées.

Les bacs rhénans (Collectivité européenne d'Alsace), les bacs de Seine (Département de Seine-Maritime), les bacs girondins (Département de la Gironde), les bacs du Rhône (syndicat mixte regroupant le département des Bouches du Rhône, la région Paca et la commune d'Arles) permettent et facilitent le passage des fleuves pour plusieurs millions de passagers annuellement, sans oublier les véhicules.

Sur la Seine à Paris l'offre s'est développée à l'initiative du privé, Batobus transporte annuellement près d'un million de passagers, comme les navettes électriques ICADE reliant le métro au parc Le Millénaire. D'autres initiatives sont aujourd'hui à l'étude en Ile-de-France pour relier la proche banlieue et Paris par le fleuve.

A Bordeaux et Nantes l'offre fluviale est intégrée dans le réseau métropolitain de transport, ainsi à Bordeaux les navettes BAT3 desservent plusieurs arrêts de part et d'autre du fleuve. A Nantes trois lignes fluviales permettent le passage du fleuve sur la Loire et l'Erdre, une nouvelle ligne est à l'étude pour 2024. A noter que la navette Navibus sur L'Erdre a été le premier bateau fluvial expérimentant la propulsion fonctionnant à l'hydrogène.

A Lyon une navette à l'initiative du privé relie sur la Saône, Vaise à la Confluence. L'autorité organisatrice des transports prévoit quant à elle la mise en place à l'horizon 2025 d'une ligne fluviale de 3,4 km intégrée au réseau des Transports en Commun Lyonnais (TCL).

Au total ce sont plus de 15 millions de passagers qui empruntent chaque année ces liaisons.

LE VERDISSEMENT DES FLOTTES

Dans un contexte marqué par le changement climatique et des exigences environnementales toujours plus fortes, le secteur de la navigation fluviale innove et investit de plus en plus pour renforcer son excellence environnementale. Car si le transport fluvial, par la massification qu'il permet, est aujourd'hui moins émetteur à la tonne transportée que le transport routier, il doit cependant conforter son avantage en verdissant ses motorisations afin de répondre aux futurs enjeux stratégiques de logistique urbaine et de mobilités collectives décarbonées. Recours aux carburants alternatifs au gazole moins émetteurs, installation de panneaux solaires pour alimenter les équipements à bord, installation de système de production à bord d'énergie hybride, refit de motorisation, installation de motorisation électrique… le transport fluvial est dans une logique d'amélioration continue pour réduire son empreinte environnementale.

LES COLIS LOURDS

Pièces d'éoliennes, matériels de centrales électriques, éléments de chaudronnerie lourde, cuves de brasserie, ponts métalliques… Le transport par la route de ces colis aux dimensions hors normes se heurte à de nombreux obstacles : longueur des délais d'obtention des autorisations administratives pour traverser les départements, nécessité de trouver des itinéraires spécifiques sur un réseau routier souvent inadapté, diminution de l'acceptabilité des communes traversées ou encore mise en place des zones à faibles émissions (ZFE). Autant de raisons qui poussent de plus en plus les chargeurs vers la voie d'eau pour le transport de leurs colis lourds.

LES PETITS BATEAUX

Dans de nombreuses villes mouillées, les "petits" bateaux, sous-entendu des bateaux de deux à douze personnes, se développent de plus en plus.

Privilégiant le confort et la convivialité pour un moment à bord de type « salon flottant », ces bateaux proposent des parcours d'embarquement et de débarquement fixes. Ils répondent à une demande d'envie de sortie en petits groupes, en famille, entre amis, sans "stress" et en sécurité.

En mettant en synergie les activités nautiques et les activités de découverte à terre (visites, restauration, activités de loisirs…), c'est l'ensemble du territoire qui profite d'une clientèle touristique qui souhaite une prestation "sur-mesure".

Les opérateurs proposant ce type de prestations ont, par ailleurs, une volonté forte d'innover avec pour certains des bateaux à propulsion 100 % électrique pour préserver l'environnement.

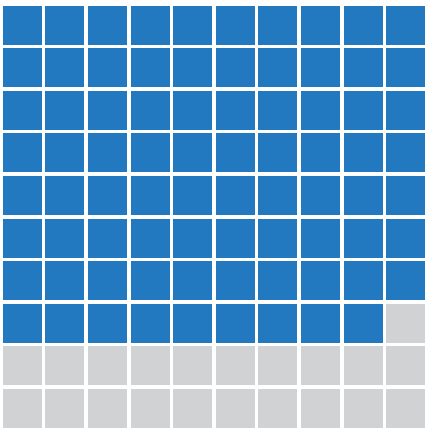
Les services proposés par ces "petits" bateaux visent à la revalorisation du fleuve, notamment en coeur de ville, autour des déplacements et nouveaux services/loisirs flottants.

LES EMPLOIS ET LA FORMATION

Industrie de service par excellence, le transport fluvial s'appuie sur des équipes de plus en plus qualifiées et fidèles à leur secteur.

TRAVAILLEURS INDÉPENDANTS

728 opérateurs

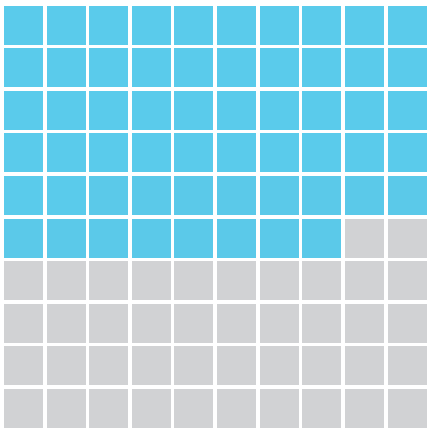


MARCHANDISES

PASSAGERS

SALARIÉS*

7 956 travailleurs



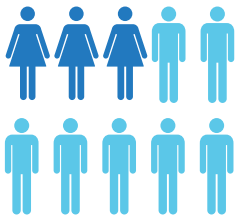
PASSAGERS

MARCHANDISES

> Loin de l'image qu'il renvoie parfois, le secteur fluvial est un secteur pourvoyeur d'emplois, très majoritairement salariés, encore dominé par le fret pour les contrats à durée indéterminée.

* Sous convention collective de la navigation intérieure, en intégrant les CDD.

UNE PARITÉ QUI PROGRESSE



FEMMES

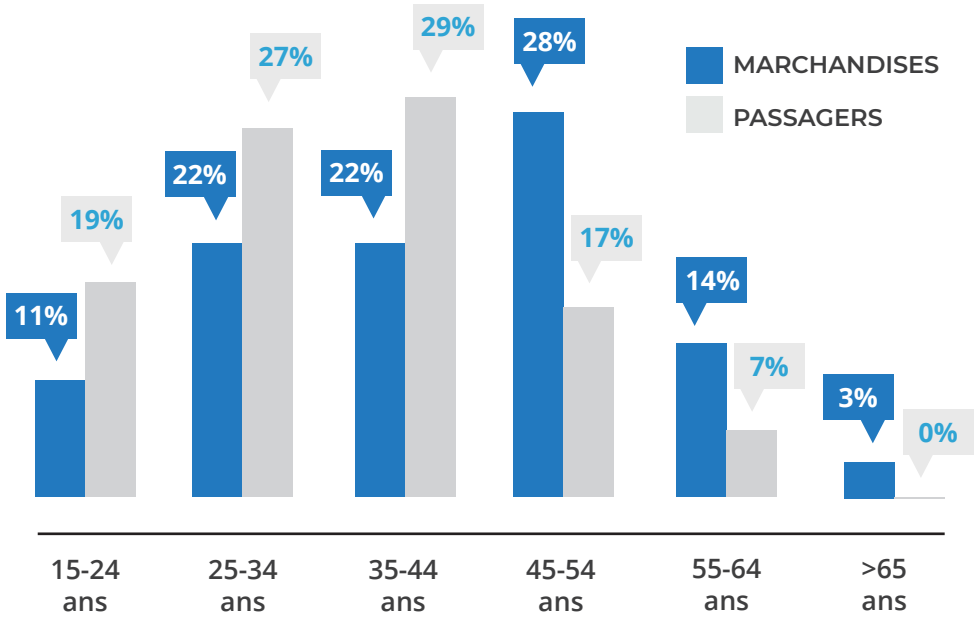
HOMMES

Au global, 34 % des membres d'équipage sont des femmes dans la filière fluviale.

Un pourcentage qui croît dans le secteur du tourisme fluvial.

DÉMOGRAPHIE DES TRANSPORTEURS FLUVIAUX

La pyramide des âges du secteur fluvial fait apparaître une nette différence entre les secteurs fret et passagers.



> **La tendance positive de l'emploi dans le transport fluvial de passagers et la relative stabilité du fret** laissent présager une augmentation du besoin en main-d'œuvre qualifiée.

Du poste de matelot à celui de capitaine, de commandant ou de chef d'entreprise de batellerie artisanale, la filière offre des débouchés variés et évolutifs, aussi bien dans le transport de marchandises que dans le transport de passagers.

78%

DE RÉUSSITE À L'ACP*

Délivrées sur diplôme — 67%

Délivrées par expérience professionnelle — 19%

Délivrées par examen — 14%

* Attestation de capacité professionnelle

10 258

HEURES DE FORMATION CONTINUE

réparties sur tout le territoire, pour 506 stagiaires.

91%

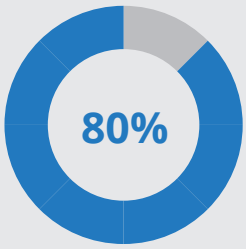
DES FORMATIONS RÉALISÉES EN ALTERNANCE

96% des engagements financiers gérés par l'OPCO Mobilités sont consacrés aux formations en alternance.

EFFECTIFS EN FORMATIONS LONGUES

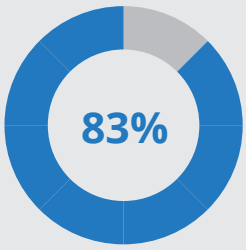
Total	216 élèves
En apprentissage fluvial	77 élèves
En apprentissage autre	54 élèves
En formation initiale fluviale	85 élèves

PERSPECTIVES D'EMPLOI



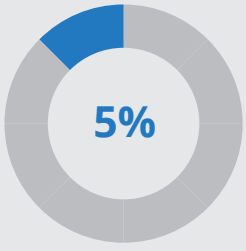
UNE BONNE INSERTION

80 % des jeunes décrochant leur diplôme trouvent un emploi moins d'un an après la fin de leur formation



DES EMPLOIS STABLES

83 % ont signé un contrat de travail à durée indéterminée



UN BON CLIMAT SOCIAL

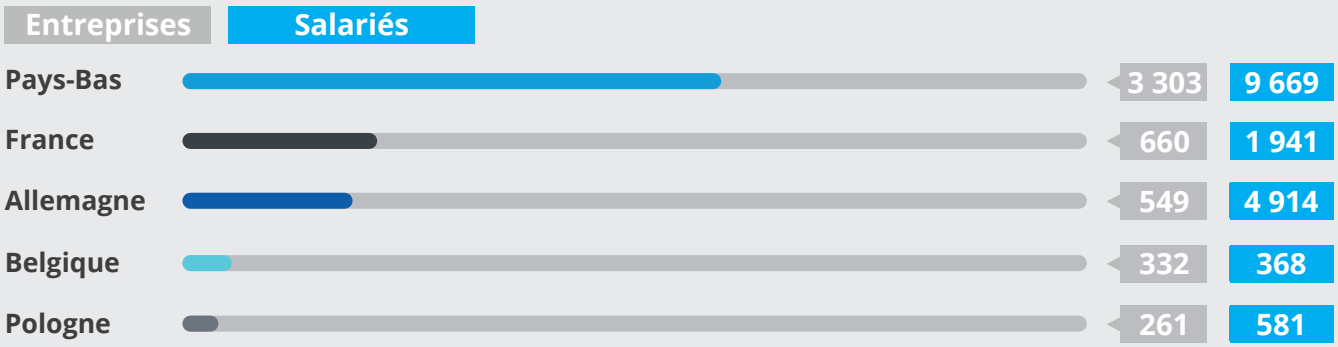
le turnover dans le secteur fluvial ne dépasse pas les 5 %

LA FRANCE DANS L'EUROPE FLUVIALE

La moitié de la population européenne vit à proximité d'une côte ou d'une voie de navigation intérieure et la plupart des centres industriels européens sont accessibles par voie navigable. Le plus grand réseau international de voies navigables intérieures est le réseau Rhin-Danube qui, avec ses 14 360 km de longueur, représente l'essentiel des voies navigables intérieures d'importance internationale.

NOMBRE D'ENTREPRISES ET DE SALARIÉS DE FRET FLUVIAL

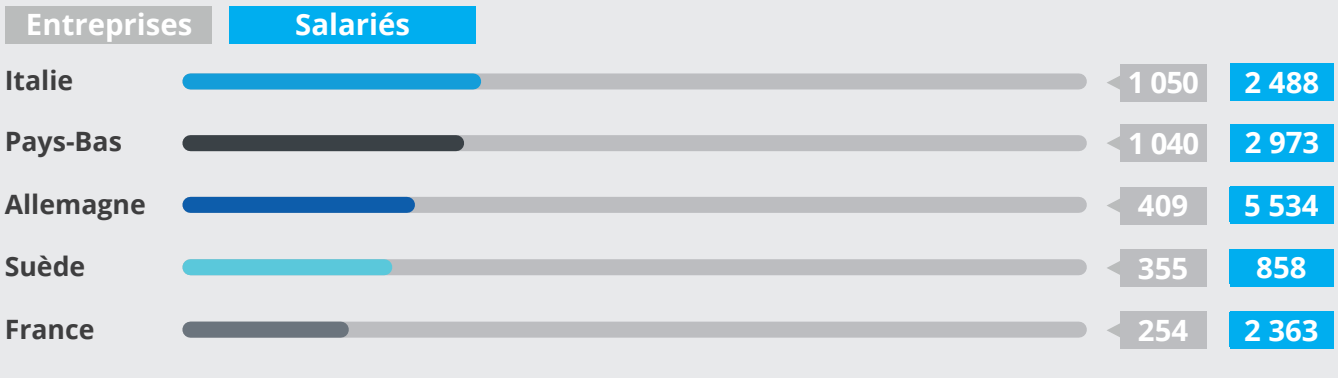
(TOP 5 DES PAYS COMPTANT LE PLUS D'ENTREPRISES)



Les Pays-Bas, la France et l'Allemagne comptent le plus grand nombre d'entreprises et le plus grand nombre d'emplois dans le transport fluvial de marchandises. 5 606 entreprises de transport fluvial de marchandises opérent en Europe (UE, plus la Bosnie-Herzégovine, la Serbie et la Suisse). Parmi celles-ci, 87 % étaient immatriculées dans les pays rhénans (Pays-Bas, Allemagne, Belgique, France, Suisse). Ils représentent 90 % de l'ensemble des entreprises en Europe. Dans la région du Danube, les entreprises de fret sont moins nombreuses mais en moyenne plus grandes, avec plus de personnes employées qu'en Europe occidentale (soit 4 % du total des entreprises européennes de fret).

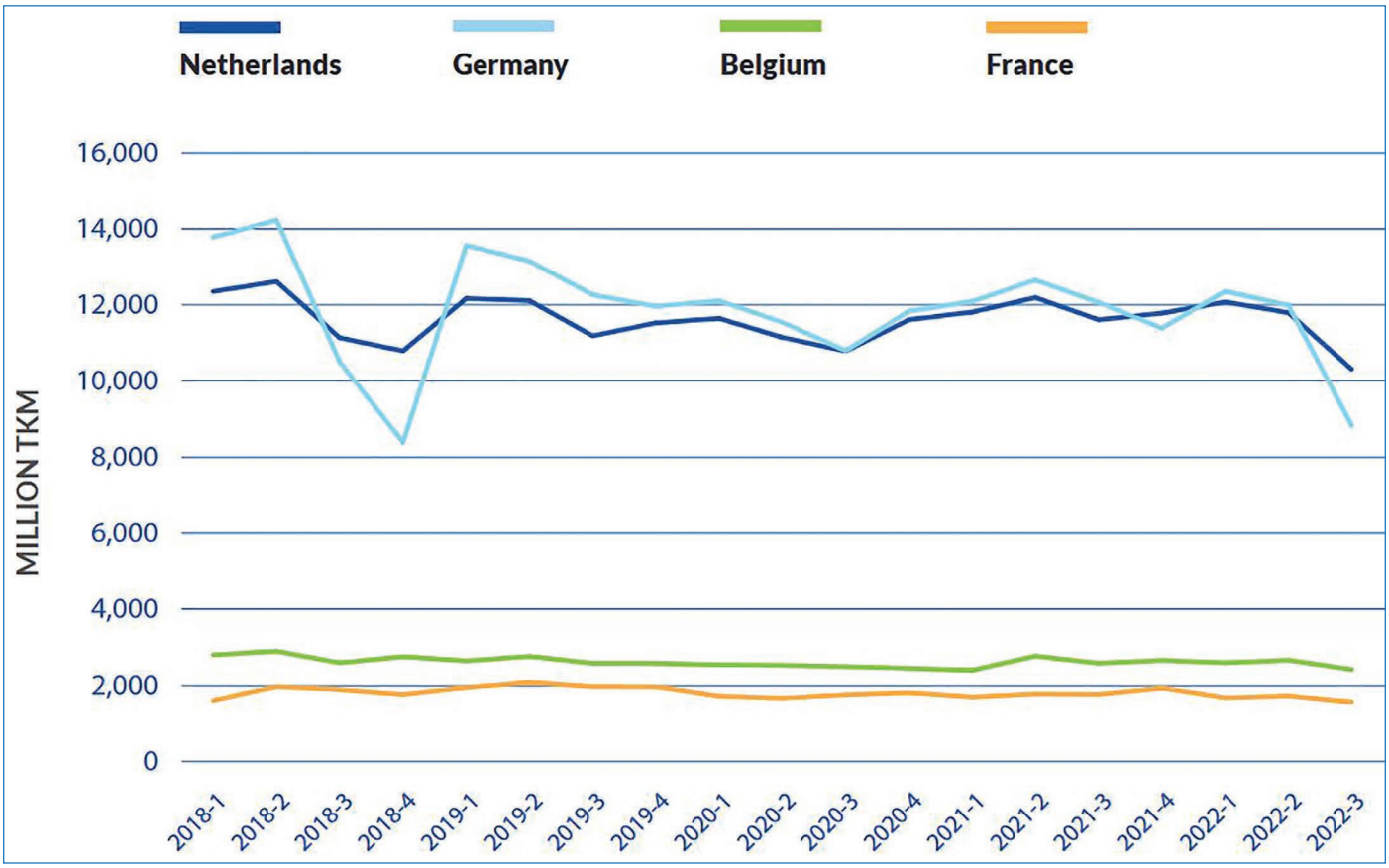
NOMBRE D'ENTREPRISES ET DE SALARIÉS DE TOURISME FLUVIAL

(TOP 5 DES PAYS COMPTANT LE PLUS D'ENTREPRISES)



4 211 entreprises de transport fluvial de passagers opérent en Europe. La position occupée par l'Italie résulte du grand nombre de lacs que compte le pays et de bateaux exploités sur les canaux à Venise. Les Pays-Bas comptent également de nombreux bateaux d'excursions journalières, de bacs pour franchir les cours d'eau, ainsi que de grands et petits bateaux de croisière. La position de la Suède s'explique par le nombre élevé de lacs, de canaux et de rivières que compte le pays. Environ 63 % de toutes les personnes employées dans le transport de voyageurs par voies navigables de l'UE sont employées dans les pays rhénans. La part des pays danubiens s'élève à 9 %. Toutes les autres régions européennes prises ensemble ont une part de 28 %.

Performances du transport fluvial de marchandises dans les principaux pays d'europe de l'ouest (en millions de tkm)



Le premier semestre 2022 a enregistré une baisse de 2,8 % de la navigation intérieure européenne, par rapport à la même période en 2021. Après la modeste reprise enregistrée début 2022, la guerre russo-ukrainienne a provoqué une baisse du transport de marchandises sur le Rhin et le Danube pour presque tous les segments de fret, en particulier pour le transport de sable, de pierres et de graviers. L'exception a été le transport de charbon, qui a augmenté de 25,7 %. Le transport de passagers sur le Rhin et le Danube a connu une forte reprise au premier semestre 2022, ce qui a ramené le secteur à ses niveaux d'avant la pandémie de Covid-19.

COMPOSITION DE LA FLOTTE À CARGAISON SÈCHE
(BATEAUX ET BARGES AUTOMOTEURS)

Flotte	Bateaux de petite taille (<1 500 t)	Nombre total de bateaux à cargaison sèche	% de bateaux de petite taille
Pays-Bas	1 787	3 470	41,1 %
Allemagne	1 507	2 004	75,2 %
France	749	993	75,4 %
Belgique	510	949	53,8 %

La capacité de chargement totale de la flotte est restée plutôt constante depuis 2008 et s'élève à 10,5 millions de tonnes.

La capacité de chargement moyenne d'un bateau de la flotte rhénane équivaut à environ 1 500 tonnes, par rapport à 1 090 tonnes en 2005.

ANALYSER, ANTICIPER, & CONTRIBUER

| DEUX OBJECTIFS STRATÉGIQUES

01

CONSTRUIRE LE RÉSEAU FLUVIAL DE DEMAIN

L'infrastructure est le principal outil de travail des transporteurs. Sa préservation, sa modernisation, son maillage, et son développement conditionnent notre performance.

02

REPLACER LE FLUVIAL AU CŒUR DES GRANDS CORRIDORS D'ÉCHANGES

L'avenir du fluvial dépend de sa capacité à intégrer des chaînes logistiques multimodales dont les ports sont l'élément déterminant. De l'aptitude des acteurs à coordonner flux et données dépendra la vitesse et la profondeur de cette intégration.

TERRITOIRE

DES PROJETS D'INFRASTRUCTURE QUI AVANCENT

LES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT D'UNE SÉRIE D'INFRASTRUCTURES FLUVIALES FRANCHISSENT DES ÉTAPES ADMINISTRATIVES DÉCISIVES EN 2022. DESTINÉS À FAVORISER L'ACCÈS À DES MARCHÉS CAPACITAIRES DE DIMENSION INDUSTRIELLE, ILS PRÉFIGURENT ET SOUTIENNENT LE NOUVEAU VISAGE DE L'AXE SEINE.

BRAY NOGENT DÉCLARÉ D'UTILITÉ PUBLIQUE

Par décret du 22 juillet 2022, le projet de mise au grand gabarit de la liaison entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine se voit déclaré d'utilité publique, permettant ainsi de procéder aux travaux et aux acquisitions foncières nécessaires à sa réalisation.

L'on se souvient qu'en avril 2021, la commission d'enquête publique avait fait part d'un avis favorable sans réserve à la déclaration d'utilité publique du projet.

La commission d'enquête avait considéré que la nécessité de moderniser et d'améliorer la liaison fluviale Bray/Nogent est apparue nécessaire à la majorité du public, remarquant que si les avis diffèrent sur les solutions à retenir, le projet proposé par Voies navigables de France est plus ambitieux. Elle avait noté qu'il s'agissait d'un projet majeur du développement de l'infrastructure navigable en France, intégrant dans les orientations des politiques publiques nationales et européennes.

Il était apparu à la commission d'enquête que l'examen des pièces du dossier, les études économiques réalisées, les argumentations développées au cours de l'enquête publique par les acteurs économiques et les responsables des collectivités locales, montraient que le projet proposé par VNF était le plus apte à répondre aux besoins de transport de cette région et surtout à favoriser son développement économique.

Cette opération souhaitée fortement par la Profession vise à développer les capacités de transport de marchandises par la voie fluviale. En augmentant le gabarit de navigation sur 28,5 km, le projet Bray-Nogent, conduit sous la maîtrise d'ouvrage de Voies navigables de France, permettra d'assurer une continuité de navigation sur la Seine pour les bateaux de 2 500 tonnes, depuis les ports du Havre et de Rouen jusqu'à Nogent-sur-Seine, en accroissant l'hinterland et en ouvrant vers le Grand-Est. Une excellente nouvelle que l'obtention de cette déclaration d'utilité publique pour tous les acteurs de la voie d'eau : démarrage prévisionnel des travaux d'ici à 2024, conformément aux souhaits de la profession fluviale.

ACCÈS DIRECT FLUVIAL À PORT 2000 : E2F EST POUR

Entre 2015 et 2017, la Direction territoriale de Haropa Port a lancé une phase d'étude pour synthétiser les pistes possibles pour l'amélioration de la connexion fluviale à Port 2000. L'objectif était de disposer d'éléments socio-économiques, environnementaux et techniques permettant de comparer toutes les solutions visant à encourager les acteurs, à privilégier le mode fluvial pour les conteneurs chargés et déchargés à Port 2000.

En mars 2018, à la suite d'une concertation, le port du Havre a acté la mise en œuvre de deux types de solutions parmi toutes celles étudiées et envisagées : la création d'un accès direct à Port 2000 grâce à l'infrastructure de la « *chatière* » ; la mise en œuvre

d'un plan d'actions dédié au développement du transport fluvial appelé « *les cinq chantiers pour le développement du transport fluvial* ». Depuis cette décision du maître d'ouvrage, la mise en œuvre de ces deux solutions s'est poursuivie pour aboutir à l'ouverture d'une enquête publique le 2 décembre 2022.

La mise en service de la chatière renforcera la compétitivité du mode fluvial

Le projet de chatière aura pour conséquence immédiate, c'est sa finalité première, la possibilité offerte à tous les bateaux fluviaux présents sur le bassin de Seine d'accéder à Port 2000, et cela sans prescription technique supplémentaire à remplir. Soit plus de 100 bateaux contre moins de 10 actuellement.

L'infrastructure permettra donc de diversifier (colis lourds, avitaillement des portes conteneurs) et de rendre plus souple l'offre de transport au départ ou vers Port 2000, de massifier (convois 180 m), cela pour des coûts d'investissements, de maintenance des bateaux et de manutention moindres.

Cette infrastructure n'est pas destinée à remplacer les organisations actuellement disponibles (terminal multimodal, accès par les routes nord et sud) mais à compléter l'offre logistique fluviale pour plus de sécurité et à permettre son développement à une échelle significative.

La compétitivité du mode fluvial sera donc renforcée, permettant au transport fluvial de gagner des parts de marché grâce au report modal de la route au fleuve, ou à la captation de nouveaux trafics dans la perspective de croissance des volumes au Port du Havre.

Le port évalue ainsi une progression de la part modale du transport fluvial au Havre de 10 % aujourd'hui à 14 % en 2030, le trafic fluvial conteneurisé passant de 181 000 EVP en 2022 à 581 000 EVP en 2030.

LE PROJET MAGÉO DÉCLARÉ D'UTILITÉ PUBLIQUE

Le projet Magéo, pour mise au gabarit européen de l'Oise, entre Compiègne et Creil, a franchi l'étape de la déclaration d'utilité publique (DUP) par la préfecture du département en avril 2022. Une étape très attendue par la Profession.

L'amélioration de la compétitivité du mode fluvial est engagée depuis plus d'une décennie, grâce au renouvellement, à la modernisation et au verdissement de la flotte, grâce la rotation optimisée des équipages mise en place dans les flottes industrielles, ainsi qu'un dynamisme toujours réaffirmé de la composante artisanale du secteur.

L'évolution de la flotte, tant artisanale, qu'industrielle est marquée par une augmentation du gabarit des unités et du potentiel de chargement. L'homogénéisation du réseau au standard européen est une condition nécessaire pour poursuivre ces efforts de compétitivité.

Ainsi il est essentiel que les têtes de réseaux, les jonctions inter-réseaux et intra-européennes, aient un gabarit en cohérence, au minimum de classe Vb (180 mètres de long sur 11,40 mètres de large, transportant 4 400 tonnes), avec le réseau principal, de façon à permettre la navigation des mêmes bateaux et au même chargement et tirant d'air.

Le projet Magéo permettra d'accroitre les possibilités de massification et renforcera indéniablement la compétitivité du mode fluvial. Les potentialités de report modal sont donc considérables. En cela E2F soutient les objectifs qui prévalent à la réalisation du projet Magéo.

Toutefois, il est primordial que la mise au gabarit de l'Oise intervienne au plus tard au moment de la mise en service de Seine- Escaut avec des ponts rehaussés pour permettre le passage de bateaux avec 3 couches de conteneurs.

En outre, afin de parfaire le projet, E2F demande que le maître d'ouvrage prévoie les aménagements nécessaires pour assurer la sécurité des usagers sur le fleuve : les zones d'évitement (retournement) notamment au droit des plates formes multimodales, les postes d'attente au niveau des écluses, les postes de stationnement y compris ceux dédiés au transport de matières dangereuses, le balisage du chenal et des ouvrages.

Ces préalables sont nécessaires pour donner toute sa portée à la nouvelle liaison et asseoir le maillage des plateformes multimodales construites à la confluence avec la Seine.

LOGIQUE D'AXE

LE FLUVIAL PLEINEMENT INTÉGRÉ AUX CHAÎNES LOGISTIQUES

LES GRANDS CORRIDORS DE FRET S'ORGANISENT SUIVANT UNE LOGIQUE D'INTÉGRATION PORTUAIRE DESTINÉE À CONCENTRER FLUX ET STOCKS POUR CAPTER LA VALEUR ET CONTRIBUER À LA PERFORMANCE INDUSTRIELLE ET ÉCOLOGIQUE. LE FLUVIAL DEVIENT UNE PIÈCE MAÎTRESSE AU SERVICE DE CETTE STRATÉGIE.

AXE MÉDITERRANÉE-RHÔNE-SAÔNE : « PROPULSER LE FLEUVE DANS LE 21ÈME SIÈCLE »

M. Pascal Mailhos, préfet coordonnateur de l'axe Rhône-Saône ouvrait le 7 juillet 2022 la première réunion du Conseil de coordination interportuaire et logistique – Axe Méditerranée-Rhône-Saône, dans sa formation renouvelée.

Le comité poursuit quatre objectifs : fédérer les acteurs et créer les conditions d'une bonne collaboration ; partager les informations et actualités ; restituer les conclusions de la mission menée à la demande du Premier ministre, pour susciter des réactions ; identifier quelques objectifs très concrets à atteindre d'ici fin 2023 et représentatifs d'un axe plus intégré et plus actif.

Cette séance était placée sous le signe d'une nouvelle ambition portée par le Président de la République de développer l'axe avec le port de Marseille comme porte d'entrée Sud de l'Europe et de la France, dans le cadre du plan « *Marseille en grand* » piloté par le préfet de la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

L'ambition de structuration d'un port fluvio-maritime sur l'axe Méditerranée-Rhône

La construction d'un ensemble portuaire fluvio-maritime plus intégré sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône présente de nombreuses opportunités pour faire du corridor un territoire de référence et un laboratoire des politiques publiques de réindustrialisation, de décarbonation des transports, de transition énergétique et numérique, et maîtrise de la consommation foncière.

Dans ce grand corridor à la géographie complexe, faite d'une urbanisation intense mais diffuse, optimiser la logistique et penser l'aménagement du territoire dans cette optique sont des facteurs clefs de succès pour pouvoir fonder, à partir de ce projet, un espace économique ouvert sur l'Europe et sur le monde, tirant parti de son positionnement maritime ouvert sur le bassin méditerranéen, l'Afrique et l'Asie et de son caractère frontalier avec l'Europe de l'Est et du Nord.

Pour y parvenir, les ports maritimes devront accroître leur compétitivité pour pleinement jouer leur rôle d'ouverture sur le corridor et les ports fluviaux et secs devront assurer un rôle central, de relais de l'économie maritime tout en restant indispensables dans les échanges internes. Ils devront collectivement se lancer pleinement dans le défi de la transition énergétique.

Les acteurs et collectivités devront partager une ligne politique claire pour que ce projet s'accompagne d'un projet de territoire particulièrement porteur, en faisant fi des limites administratives. L'État devra, dans cette ambition, jouer un rôle fort aux côtés des collectivités, la spécificité du territoire d'intervention le légitimant pleinement. Le potentiel d'innovation du secteur privé devra être pleinement mobilisé.

Le défi immédiatement à venir sera donc de fédérer autour de cette notion de « *gateway* » qui porte en elle un projet de territoire puissant.

Vraisemblablement, l'objectif de triplement de la part modale globale du fleuve évoqué dans la lettre de mission ne sera pas atteignable d'ici 10 ans. La nature fermée du bassin et le positionnement des grandes plateformes logistiques, loin des ports fluviaux, rendent difficilement atteignable cette ambition dans ce délai. Mais cet objectif sera accessible à moyen ou long termes.

Les objectifs atteignables sur lesquels pourraient converger les acteurs sont :

- De s'assurer que d'ici 10 ans, toute nouvelle implantation logistique ou industrielle, susceptible d'utiliser le fer ou le fleuve puisse être localisée sur un site connecté directement aux infrastructures adéquates ;
- De multiplier par 2,5 le nombre de conteneurs transportés par voie fluviale à horizon 10 ans ;
- De viser 80 % de part de marché conteneurs traitée par les ports français sur le territoire d'ici 2050 ;
- D'accroître de 30 % la part des modes de transport massifiés dans les pré et post-acheminements d'ici 2030 et de doubler la part modale du fret ferroviaire dans le même temps ;
- D'assurer 90 % des échanges de moyenne distance en énergies alternatives à horizon 10-15 ans par voie fluviale, ferroviaire ou par pipeline.

D'autres seront à construire, pour se fixer un cap et une cible à atteindre, avec les acteurs du territoire, notamment en matière de logistique urbaine et de tourisme.

HAROPA PORT DÉVOILE SON PREMIER PLAN STRATÉGIQUE À L'HORIZON 2025

Le conseil de surveillance de Haropa Port a validé le projet stratégique 2020-2025. Cette étape importante permet à Haropa Port d'être dotée de sa feuille de route qui ambitionne de faire du grand port fluvio-maritime un système portuaire maritime et fluvial de premier plan.

Le projet stratégique se décline en quatre piliers : le développement industriel et commercial, la transition écologique, la transition numérique et la multimodalité.

Un plan d'investissement majeur à l'échelle de l'axe Seine

La stratégie de développement de Haropa Port s'inscrit dans un programme d'investissement, à l'échelle de l'axe Seine, de 1,3 Md €. L'objectif vise à atteindre un trafic maritime global de 92 millions de tonnes et un trafic fluvial de 35 millions de tonnes. Haropa Port mobilise ses compétences et ses moyens afin d'opérer un report modal sur les modes massifiés de 20 % pour les conteneurs et de 40 % pour les vracs.

Une stratégie de décarbonation des activités logistiques et de transport

Haropa Port entend accompagner la décarbonation des activités logistiques et de transport le long de l'axe Seine et au-delà. Une ambition sociétale qui se traduira

par la structuration d'une filière carbone et hydrogène associée mais aussi une ambition environnementale, visant à contribuer à l'émergence d'une filière d'économie circulaire dans le cadre d'une démarche d'écologie industrielle et territoriale. S'y ajoute la maîtrise des impacts des activités portuaires.

Une ambition forte de réindustrialisation de l'axe Seine

Cela passe par le renouveau de l'offre foncière pour attirer des prospects industriels et pour fixer les flux. La réindustrialisation doit s'articuler autour de la préparation des terrains et plateformes proposées pour de nouvelles implantations industrielles. L'objectif est de renforcer les synergies entre les entreprises afin de créer des écosystèmes intégrés pour recapter de la valeur ajoutée pour les territoires. Le développement de plateformes logistiques multimodales est un élément clé de cette stratégie.

CONCERTATION

ENTREPRISES FLUVIALES DE FRANCE À L'INITIATIVE

AU-DELÀ DES GRANDES CONSULTATIONS AUXQUELLES LA PROFESSION EST LARGEMENT ASSOCIÉE, LE RÔLE D'E2F SE DÉCLINE AU QUOTIDIEN LORS DES PHASES DE CONCERTATIONS CONDUITES PAR LES MAÎTRES D'OUVRAGE POUR GARANTIR QUE LES CONTRAINTES D'EXPLOITATION DES NAVIGANTS SONT BIEN PRISES EN COMPTE.

LA RÉVISION DES RTE-T : E2F SE PRONONCE

Dans le cadre du plan d'action de son Pacte vert, la Commission européenne a engagé le réexamen du règlement relatif au réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

Élément central de la politique européenne des transports, le réseau transeuropéen de transport (RTE¬-T) est le programme de développement des infrastructures duquel dépend pour partie l'avenir du transport fluvial français et son intégration à l'Europe des transports.

La poursuite du maillage du réseau navigable de la France et son interconnexion avec celui de l'Europe ne peuvent pas se limiter à la liaison Seine-Escaut, même si elle est prépondérante du rôle que doit jouer la France dans l'Europe Fluviale.

Le projet de liaison Saône-Moselle / Saône-Rhin demeure aux yeux de la Profession un projet indispensable, même si de plus long terme.

La situation du réseau fluvial de la France est caractérisée principalement par :

- sa très grande longueur par comparaison à celle des autres pays européens ;
- son hétérogénéité en ce qui concerne ses gabarits techniques (classes de navigation) ;
- son absence de connexions au grand gabarit (classe V A ou B), désormais la norme du réseau fluvial européen, entre les différents bassins de navigation de l'hexagone, Nord, Seine, Rhin¬ Moselle, Rhône-Saône) ainsi qu'avec les grands fleuves riverains que sont l'Escaut, la Moselle et le Rhin.

Cette situation est à l'origine et explique pour une grande part, la faiblesse actuelle en France de la part modale du transport fluvial.

L'Europe s'interroge sur la pertinence à conserver dans le RTE-T la programmation du projet Saône-Moselle / Saône-Rhin dont les intérêts européens ne font aucun doute dès lors que ce point de vue n'est pas totalement partagé par la France.

« *Ni injurier, ni condamner l'avenir fluvial* » de tous les territoires des façades Nord Est, et Sud Est du pays avec leurs trois grands axes navigables (dont 2 en cul-de-sac) que sont le Rhône, le Rhin et la Moselle, telle est la position d'E2F.

Cette réalisation Nord-Sud conjuguée avec l'axe séquanien Est-Ouest et tous les canaux qui s'y greffent constituera un ensemble hydraulique performant aux polyvalences d'usages avérées.

La liaison Saône-Moselle / Saône-Rhin un projet utile et porteur doit donc être sanctuarisé aujourd'hui et réalisé à compter de 2050.

UN TRONÇON DU CANAL DE BOURGOGNE MENACÉ DE FERMETURE

Pour rationaliser ses investissements, le gestionnaire d'infrastructures n'exclut pas de fermer à la navigation un tronçon de près de 40 kilomètres, entre Pouilly-en-Auxois et Venarey-les-Laumes. Pour le maintenir, les collectivités devront mettre la main au porte-monnaie.

En cause : le coût de l'entretien de cette portion, de moins en moins fréquentée. En 2022, 88 passages de bateaux y ont été dénombrés, contre 200 auparavant. C'est pourquoi le gestionnaire d'infrastructures a pris la décision de rétrograder cette partie du canal au troisième et dernier échelon de son classement, établi pour mesurer la qualité de service dans le cadre du contrat d'objectifs et de performance (COP) passé avec l'État.

Pour éviter la fermeture pure et simple, les collectivités devront mettre la main au portefeuille. Aussi, E2F a appelé la Région Bourgogne à s'engager rapidement afin d'éviter la fermeture de ce tronçon.

La Région Bourgogne Franche Comté est une Région emblématique au regard de la richesse que revêt son réseau de voies navigables : canal de Bourgogne, canal du Nivernais, la rivière Yonne, la Seille navigable, canal du Centre, canal de Roanne à Digoin, canal latéral à la Loire, canal de Briare, soit plus de 1 000 km de voies navigables. Cette richesse, héritage de l'histoire fluviale, il convient de la préserver.

E2F a indiqué également que le Contrat d'Objectifs et de Performance entre l'État et VNF intègre une phase importante d'échange avec les collectivités et les acteurs économiques locaux pour construire de façon concertée des projets de territoires complets, intégrant la voie d'eau et conciliant l'intérêt général avec les attentes de chacun.

Les arbitrages imminents s'agissant de deux itinéraires porteurs en termes de retombées économiques pour le Territoire doivent fortement mobiliser la Région.

La perspective d'un enfoncement garanti sur ces liaisons qui pourrait être réduit dans des proportions telles qu'il empêcherait la navigation au sein de la Région aussi bien au départ ou à l'arrivée, ainsi qu'en transit, est inenvisageable tant pour notre secteur économique, que pour l'avenir de la Région.

RECONSTRUCTION DU PONT-RAIL DE VARENNES : +40 CM

Ce pont, d'une longueur de 143 mètres, est un ouvrage reliant Melun à Montereau qui enjambe la Seine. Il fait l'objet d'un projet de reconstruction de la part de SNCF Réseau.

Depuis l'été 2021, E2F mène des réunions avec SNCF Réseau et VNF concernant la reconstruction du Pont Rail de Varennes. Ce pont en l'état a l'un des plus faible tirant d'air de l'itinéraire de la Haute-Seine entre Port à l'Anglais et Montereau, avec une hauteur libre à la retenue normale de 5,69 m. Dans un objectif de cohérence de l'itinéraire ainsi que d'anticipation de volume sur l'itinéraire, E2F (soutenue par VNF) demandait un réhaussement minimum de 40 cm de ce pont lors de sa reconstruction afin de le ramener à la hauteur du Pont de Champagne (PK. 82,520 / 6m08 en Retenue Normale). Disposition non prévue dans le schéma initial de reconstruction.

La recherche de solutions techniques entreprise par SNCF Réseau à l'initiative de la Profession a amené SNCF Réseau à confirmer que cette demande pouvait être satisfaite. Le pont du Maréchal Leclerc (Melun) resterait le seul point pénalisant (PK. 109,550 / 5m85 en retenue normale) mais qui compte-tenu de la topographie en ligne permet le passage à une hauteur supérieure.

Pour E2F, l'aboutissement favorable de ce dossier doit avoir valeur d'exemple pour l'avenir et l'ensemble des projets de reconstructions des ponts-rails de franchissements des voies navigables sur le territoire national afin qu'ils puissent faire l'objet d'un fléchage et d'un monitoring consolidés de manière à anticiper et intégrer le plus en amont possible des projets les contraintes de navigation au droit de ces ponts.

ANALYSE

NOS ENTREPRISES AU MICROSCOPE

FACE AUX DÉFIS SOCIAUX, ÉCOLOGIQUES ET ÉCONOMIQUES AUXQUELS LE TRANSPORT FLUVIAL EST DE PLUS EN PLUS CONFRONTÉ, E2F DOIT PRENDRE LE POULS EN TEMPS RÉEL DES ENTREPRISES QU'ELLE REPRÉSENTE : DONNÉES DÉMOGRAPHIQUES, INDICATEURS MICRO ET MACROÉCONOMIQUES... CES ÉLÉMENTS D'APPRÉCIATION SONT INDISPENSABLES POUR COMPRENDRE ET ACCOMPAGNER AU MIEUX LE SECTEUR ET SES ENTREPRISES.

ARTISANS BATELIERS : QUI SONT-ILS ?

Le recensement des artisans bateliers est réalisé une fois tous les cinq ans par l'INSEE en collaboration avec E2F. Effectué en janvier et février 2021, les résultats statistiques issus de cette enquête, ont été rendus publics courant 2022.

Le recensement des bateliers concerne les bateaux pratiquant la navigation fluviale utilisés à titre professionnel. Les bateaux stationnés « à quai » de manière permanente ne sont pas concernés par ce recensement. Toutes les personnes résidant sur ces bateaux à titre principal sont recensées, il s'agit des bateliers professionnels, de leur famille ou de toute autre personne vivant à bord de manière habituelle.

En 2021, 908 personnes ont été recensées dans des bateaux pratiquant la navigation fluviale et utilisés à titre professionnel. En 2016, 1 130 personnes avaient été recensées.

Avec 98 % des bateliers d'origine française, la Profession compte peu de nationalité étrangère (statistique similaire en 2016). La pyramide des âges indique qu'un tiers des effectifs ont plus de 50 ans, la population féminine étant globalement plus jeune que la population masculine. Les trois quarts des bateliers (77 %) vivent en couple (contre 80 % en 2016) sur leur bateau : des couples majoritairement mariés à 59 % (contre 63 % en 2016).

En 2021 en moyenne, chaque bateau est habité par 2,5 personnes. 18 % des bateaux sont occupés par une seule personne, 43 % par 2 personnes, 12 % par 3 personnes, 24 % par 4 personnes et 3 % par 5 personnes ou plus. Une proportion similaire au recensement de 2016.

Dans 12 communes, plus de 10 personnes exerçant l'activité d'artisan batelier ont été recensées, à :

- Douai : 183 personnes recensées ;
- Saint-Mammès : 53 personnes ;
- Dunkerque : 44 personnes ;
- Arleux : 34 personnes ;
- Conflans-Sainte-Honorine : 33 personnes ;
- Janville : 29 personnes ;
- Longueil-Annel : 27 personnes ;
- Maurecourt : 18 personnes ;
- Gœulzin : 13 personnes ;
- Andrésy : 12 personnes ;
- Marolles-sur-Seine : 11 personnes ;
- et Béthune : 10 personnes.

À elles seules, ces 12 communes rassemblent plus de la moitié de la population batelière française. En 2016, ce sont 9 communes qui recensaient plus de la moitié de la population batelière.

Le recensement indique que les artisans bateliers sont à 88 % des actifs ayant un emploi. Pour 51 % un emploi salarié, pour 18 % un emploi non-salarié d'indépendant, pour 29 % un emploi non-salarié d'employeur et pour

2 % un emploi non-salarié d'aide familial. En 2016, 33 % avait un emploi salarié, 31 % un emploi non-salarié d'indépendant, 33 % un emploi non-salarié d'employeur et 3 % un emploi non-salarié d'aide familial.

87 % d'entre eux effectue un travail à temps complet (contre 77 % en 2016) : 92 % pour les hommes, 85 % pour les femmes. 13 % effectuent un travail à temps partiel. Des statistiques similaires au dernier recensement de 2016.

En terme de type d'emploi, 9 salariés sur 10 (92 %) sont en CDI (contre 88 % en 2016), 8 % ont un emploi à durée limitée (contrat court, saisonnier).

Concernant les formations détenues par les artisans bateliers, les plus de 30 ans détiennent majoritairement un CAP / BEP, tandis que chez les plus jeunes il y a deux fois plus de baccalauréat professionnel. Une tendance bien plus marquée qu'en 2016.

LES ENTREPRISES DE TOURISME FLUVIAL LIVRENT « LEUR » BILAN DE LA SAISON 2022

Le Baromètre de conjoncture, mis en place par E2F, a pour objectif de collecter des données de la part des opérateurs de tourisme fluvial sur la conjoncture économique. Le présent baromètre analyse les données de la période du 01/01/2022 au 31/08/2022.

Après deux années de crise, la reprise d'activité s'observe très nettement sur la période, rejoignant la dynamique haussière observée en 2019. La reprise encore timide au printemps s'est consolidée au cours de la saison estivale, dans tous les sous-secteurs du tourisme fluvial. L'activité s'effectue sous contraintes, avec de nombreuses difficultés croissantes pesant sur les coûts, les approvisionnements, le personnel et la trésorerie. Les dirigeants restent confiants concernant le futur de leur activité, mais prudents sur les conditions de cette reprise et sa durabilité.

La reprise de l'économie touristique fluviale se consolide durant la saison estivale 2022

Après la reprise économique de faible intensité observée au 2nd semestre 2021, l'amélioration de l'activité s'est poursuivie durant le premier trimestre 2022 et s'est consolidée au cours de la saison estivale, dans tous les sous-secteurs du tourisme fluvial. Pour le tourisme fluvial, 2022 aura été l'année de la reprise économique même si elle a été en demi-teinte sur le premier trimestre de l'année.

87 % des entreprises déclarent avoir enregistré une nette amélioration de leur activité en 2022 comparé à 2021, tandis que 13 % font état d'une faible amélioration de leur activité ou d'une stabilité. Sous l'effet d'une augmentation de la demande et de la levée des restrictions sanitaires, les dirigeants ont enregistré, en moyenne, une hausse de 9,07 % de leur chiffre d'affaires (CA), comparé au CA référence de l'année 2019.

La fréquentation des bateaux a, quant à elle, augmenté en moyenne de 5,34 %, comparé à 2019. Ce chiffre reste a confirmer avec les données nationales 2022.
95,63 % des bateaux étaient en activité pendant cette saison estivale. Néanmoins, des disparités s'observent en fonction du secteur d'activité. Côté clientèle, 66,37 % des passagers venus à bord des bateaux, tous secteurs confondus, sont français.

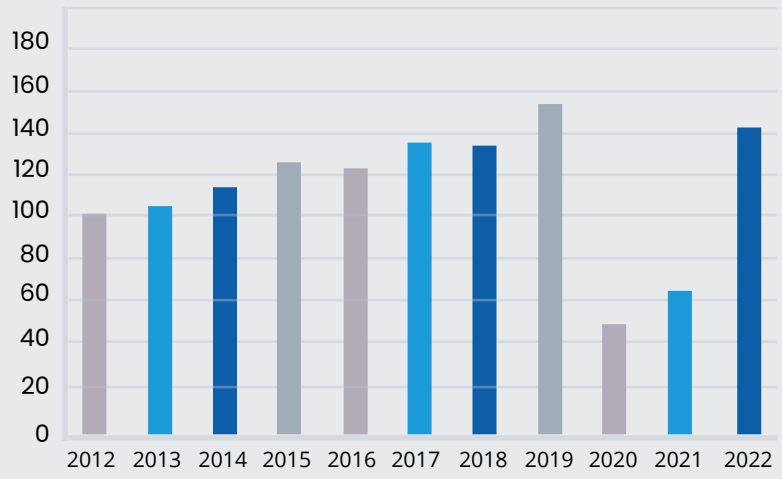
Des crises qui inquiètent et restreignent les dynamiques économiques

La reprise économique des opérateurs fluviaux à passagers s'effectue sous contraintes, avec des difficultés pesant sur les coûts, les approvisionnements, le personnel et la trésorerie. La fin des mesures sanitaires liées à la crise de la Covid-19 a amené un vent d'optimisme dans la Profession, mais la crise urkrainienne est venue perturber les attentes et espérances des dirigeants.

Actuellement, 32,1% des chefs d'entreprise indiquent que la crise sanitaire n'a pas/plus d'impact sur leur activité ; 21,4 % précisent que celle-ci a encore un effet négatif visible et 10,7 % déclarent que celle-ci a un effet favorable du fait cumulé des reports clients des deux dernières années et de nouvelles demandes.

Concernant la crise urkrainienne, ils sont 48,2 % à en percevoir des répercussions sur leur activité. Ainsi, l'augmentation des coûts des matières premières, des fournitures et de l'énergie ainsi que les problèmes d'approvisionnement et d'augmentation des charges

ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DES ENTREPRISES DE TOURISME FLUVIAL
(INDICE CA BASE 100 EN 2012)



Source : INSEE

ont eu un effet négatif sur les marges et la trésorerie des entreprises.

Dans ce contexte, les dirigeants sont 42,9 % à avoir fermé leurs portes ou suspendu leur activité pendant une période entre janvier et août 2022 ; 64,3 % à avoir annulé ou reporté des évènements ou des activités professionnelles ; 79,3 % à avoir reçu des annulations ou des reports de la part de la clientèle et 41,4 % à avoir réduit leurs heures d'opération ou modifié leur planning de croisière. 55,17 % des entreprises ont également mis en place des mesures spécifiques pour leurs employés. Côté commercial, 32,1 % ont réorienté et/ou diversifié leurs activités et 58,6 % ont modifié leur politique commerciale.

Des chefs d'entreprise optimistes mais qui sont confrontés à de nouveaux défis

Si globalement les dirigeants d'entreprises de tourisme fluvial restent confiants concernant leur activité future, la reprise s'inscrit dans un contexte économique difficile.

Les opérateurs fluviaux à passagers expriment des perspectives globales d'activité en nette progression. Ils sont ainsi 51,9 % à avoir retrouvé le niveau d'activité d'avant crise sanitaire (2019). 44,8 % des chefs d'entreprise estiment l'état de santé de leur entreprise comme stable ; 41,4 % la considère comme «bonne» ; 13,8 % l'estime «mauvaise». Par ailleurs, ils sont 72,4 % à être optimistes ou très optimistes quant à l'arrière saison 2022 (septembre- décembre).

Globalement, c'est la confiance qui domine pour 41,4 % des chefs d'entreprise qui font preuve d'une grande résilience face aux vagues successives. 58,6 % des dirigeants étant optimistes quant à la poursuite du dynamisme de leur secteur d'activité. Ils sont ainsi 31 % à avoir développé cette année des prestations ou services complémentaires associés à leur activité : restauration, croisière thématique, bateau taxi, activité évènementielle à quai, augmentation de la privatisation…

Toutefois, au cours de la période, 37,9 % des dirigeants ont été forcés de reporter ou d'annuler un investissement prévu. Ils indiquent faire face à des inquiétudes multiples qui viennent temporiser leurs investissements.

Des difficultés de recrutement qui perdurent mais n'entachent pas l'envie d'innover

Une pyamide des âges défavorable, un recrutement difficile et des attentes nouvelles des collaborateurs : les opérateurs de tourisme fluvial font face à un contexte en dégradation au regard du recrutement et de la fidélisation de leurs personnels.

La part des chefs d'entreprise envisageant une hausse de leurs effectifs atteint 28,6 %. 67,9 % prévoient une stabilité du nombre de leurs employés et 3,6 % envisagent une baisse. Mais dans le secteur fluvial, les entreprises sont confrontées à des difficultés de recrutement qui perdurent sur certaines spécialités, principalement les navigants. En effet, 76,4 % des dirigeants affirment qu'ils sont ou seront confrontés à une pénurie de talents disposant des compétences en lien avec leurs besoins. Le manque de candidatures, le manque de qualification et le niveau de salaire demandé étant les trois principales difficultés rencontrées par les chefs d'entreprise durant leur recrutement.

Des difficultés auxquelles ils tentent de faire face en développant de nouvelles solutions : réorganisation/ promotion/formation pour 65,4 % ; modification des modes de recrutement/publicité pour 46,2 % ; appel à des étudiants/stagiaires/ à l'apprentissage pour 34,6 % ; recrutement à l'étranger pour 26,9 % ou appel à un cabinet de recrutement pour 23,1 %.

Des obstacles qui restreignent mais n'entâchent pas pour autant la volonté des dirigeants à investir. Il sont ainsi 65,5 % à avoir réalisé un investissement au cours de l'année 2022 et 72,4 % à avoir prévu des investissements dans les 12 prochains mois.

SE PROJETER, AGIR, & CONVAINCRE

| DEUX OBJECTIFS STRATÉGIQUES

01

RENDRE PLUS COMPÉTITIF LE TRANSPORT FLUVIAL

La compétitivité de nos entreprises dépend très largement de paramètres économiques qui pris isolément apparaissent marginaux en termes d'impact. Leur évolution combinée contribuera à rendre plus compétitif et donc plus attractif le transport fluvial. L'avenir du secteur doit s'inscrire dans une trajectoire ambitieuse et partagée, au service des transporteurs, des chargeurs et des Territoires.

02

FAIRE DU TRANSPORT FLUVIAL LA RÉFÉRENCE ÉCOLOGIQUE DES TRANSPORTS

Répondant aux exigences des donneurs d'ordre industriels mais aussi aux aspirations de la clientèle du tourisme, les transporteurs fluviaux multiplient les initiatives pour « transporter autrement » et s'inscrire dans la trajectoire de neutralité carbone.

STRATÉGIE

POUR UNE AMBITION RENOUVELÉE EN FAVEUR DE LA VOIE D'EAU

ANTICIPER EST UNE NÉCESSITÉ POUR UN SECTEUR D'ACTIVITÉ QUI MISE SUR LE TEMPS LONG, AVEC UNE VOLONTÉ D'ANCRAGE TERRITORIAL FORTE ET DE RÉAPPROPRIATION PAR LE MONDE ÉCONOMIQUE ET LES CITOYENS.

LES LIAISONS FLUVIALES INTER-BASSINS, QUELS POTENTIELS DE TRAFICS ?

Le transport fluvial, qu'il soit touristique ou de fret, dépend de liaisons petit gabarit (dit gabarit « Freycinet ») pour connecter entre eux les différents bassins fluviaux à grand gabarit et permettre la réalisation de prestations de transport allant de la Belgique, des Pays-Bas ou de l'Allemagne jusqu'au Sud de la France.

Pour autant, l'état dégradé de l'infrastructure du réseau Freycinet ne permet pas aujourd'hui de garantir sa disponibilité et une qualité de service suffisante pour envisager concrètement une augmentation du trafic, voire un maintien de celui-ci dans les années à venir.

Afin d'objectiver cette situation et proposer des pistes constructives de solution, E2F en collaboration avec l'association Agir pour le fluvial, a missionné un cabinet d'études afin de :

- dresser un état des lieux des trafics fluviaux réalisés sur le réseau à petit gabarit (nature, volumes, origines-destinations) pour les années 2005 et 2019 ;
- sur la base d'une étude de marché, démontrer l'intérêt des chargeurs pour le développement de trafics sur ce réseau ;
- proposer des trajectoires de développement argumentées, avec une analyse des potentiels relatifs à deux liaisons fluviales Nord-Sud ainsi que les gains socio-économiques et environnementaux associés.

Si les possibilités de développement sont réelles sur ce réseau, la concrétisation des perspectives de trafics identifiées ne pourra se faire que si certaines actions sont rapidement mises en place :

- engager une régénération du petit gabarit ;
- développer une politique d'offre fondée sur la formation et la transition énergétique de la flotte ;
- renforcer la coordination entre les chargeurs et les acteurs de la voie d'eau pour une meilleure mutualisation des infrastructures et des moyens…

E2F et APLF souhaitent travailler collectivement sur ces questions avec le gestionnaire d'infrastructures, afin de coordonner les efforts.

Les suites de cette étude doivent privilégier une projection sur une longue durée et non pas une vision à court terme.

Le report modal demande du temps long afin de passer des potentiels de trafics à des tonnes effectivement transportées sur les voies d'eau.

[Consulter l'étude]

QU'ATTENDONS-NOUS POUR PASSER AU FLUVIAL ?

Dix dirigeants d'entreprise convaincus que face à l'urgence climatique et énergétique, il est essentiel que le fluvial occupe une place plus importante dans l'organisation économique et logistique de notre pays, s'engagent au travers d'une tribune pour défendre les atouts du transport fluvial.

« Les conséquences du dérèglement climatique nous le rappellent chaque jour : il est urgent de trouver des solutions alternatives pour faire évoluer nos modes de production, de distribution, de transport et de consommation vers une plus grande performance écologique et énergétique. La résilience climatique et la maîtrise de nos besoins en énergie constituant les plus grands défis pour notre société, le recours dès que possible à des transports plus verts devient une priorité absolue, notamment pour le secteur industriel, dont les besoins sont immenses.

[...] Réduire les impacts des acheminements est aujourd'hui une préoccupation forte de l'opinion publique, qui exprime de plus en plus le besoin de mettre en place des solutions alliant sobriété et faibles impacts.

[...] Dans le contexte actuel, le transport fluvial dispose d'atouts qui doivent le positionner comme une solution de premier plan :

– sobre en énergie : il en requiert quatre fois moins que le transport routier, en moyenne ;

– Il est sûr et contribue à désengorger les autres réseaux ;

– Il relie des pôles économiques stratégiques et pénètre facilement le cœur des villes ;

– Il sait s'adapter aux besoins des entreprises et des territoires ;

– Il est très loin d'être saturé ;

– Il est résilient.

Le fluvial est une opportunité. Ses bénéfices sont environnementaux et économiques. Nous, dirigeants de grandes entreprises, pensons que face à l'urgence climatique et énergétique, il est essentiel qu'il puisse occuper une place plus importante dans l'organisation économique et logistique de notre pays. Nous sommes convaincus de son extraordinaire potentiel. Partout où nous le pouvons raisonnablement, nous faisons le choix d'intégrer le fluvial dans nos chaînes logistiques et d'associer ainsi de la manière la plus performante tous les modes de transport. Nous incitons largement l'ensemble des acteurs économiques à en faire autant !

Faire le choix du fluvial, c'est aujourd'hui faire le choix de la raison, le choix d'une logistique durable, attractive et résiliente. C'est contribuer à ce que l'économie française relève les défis écologiques, climatiques et énergétiques auxquels elle est confrontée. »

Signataires : Voies navigables de France, Saint-Gobain France, Eiffage, La Poste, InVivo, Enedis, Bouygues Construction, Paprec, Engie, CMA CGM.

LETTRE OUVERTE AUX NOUVEAUX PARLEMENTAIRES

E2F a appelé l'attention des nouveaux parlementaires élus sur le poids économique et sociétal majeur que revêt le transport fluvial aujourd'hui et plus encore demain et sur les défis qui sont liés à son développement sur notre territoire.

La France est le théâtre d'un grand paradoxe dans le domaine du transport fluvial, celui d'un pays qui dispose du réseau de voies navigables le plus étendu d'Europe mais de la part de marché la plus faible.

Les raisons sont aisément compréhensibles, elles résident dans un choix des Pouvoirs Publics sur le long terme de développer le transport routier et le transport ferroviaire de passagers, en désinvestissant massivement sur le réseau de voies navigables – à l'exception du rebond récent lié au Plan de relance et à la signature du Contrat d'Objectif et de performance entre l'État et Voies navigables de France – et en favorisant à force de déréglementation incontrôlée effectuée sans harmonisation européenne le transport routier.

C'est à une véritable politique de report modal qu'E2F en appelle, non pas par dogme mais aux fins d'enrichir au plan national et surtout territorial l'offre de transport, de retrouver une forme de souveraineté économique et industrielle, de concourir à une diminution des nuisances et de faire renaître nos fleuves, canaux et rivières...

[Lire la suite]

CONVERSATION

“IL FAUT TENDRE LE PLUS POSSIBLE VERS UNE NOTION DE RÉSEAU UNIQUE SUR UNE SÉRIE D‘ITINÉRAIRES”

RENCONTRE AVEC PASCAL ROTTIERS, VICE-PRÉSIDENT D‘ENTREPRISES FLUVIALES DE FRANCE, PRÉSIDENT DU COLLÈGE ARTISANS, QUI NOUS PARLE DU CONTRAT D‘OBJECTIFS ET DE PERFORMANCE (COP) ENTRE VNF ET L‘ÉTAT.

QUE REPRÉSENTE LE COP DE VNF POUR E2F ?

P.R. : Les relations entre l’Établissement et l’État n’étaient pas régies par un COP dans la période précédente mais par un plan stratégique et si le Parlement n’avait pas imposé dans la LOM (loi d’orientation des mobilités) l’obligation d’en établir un, par un parfait parallélisme avec le ferroviaire, nous en serions toujours à courir année après année après un budget sans capacité de projection, c’est-à-dire sans stratégie. Le COP est, au-delà d’un exercice de programmation, un projet de transformation industrielle.

QUELLE ANALYSE DES AMBITIONS AFFICHÉES D‘ICI 10 ANS POUR LE FRET ET LE TOURISME ?

Note : 10 milliards de tkm/75 millions de tonnes de marchandises, 3 milliards d’euros de retombées économiques pour le tourisme au lieu de 1,6 milliards évalués en 2019).

P.R. : Ce sont des hypothèses qui nous semblent plausibles au regard de l’orientation des marchés, tant dans le fret que dans le tourisme. E2F souhaite que ces indicateurs, en définitif, assez peu représentatifs des avantages socio-économiques de la voie d’eau, en particulier le premier, soient complétés par d’autres indicateurs qui reflètent la performance du service rendu : externalités, fiabilité notamment.

> “L‘AMBITION DU COP DONNE, ET C‘EST UN FAIT NOUVEAU, DE LA VISIBILITÉ POUR LES DIX ANNÉES À VENIR, VISIBILITÉ DONT NOUS ÉTIONS JUSQUE-LÀ PRIVÉS.”

LES MOYENS POUR ATTEINDRE CES AMBITIONS SONT-ELLES SUFFISANTES ?

P.R. : L’ambition du COP donne, et c’est un fait nouveau, de la visibilité pour les dix années à venir, visibilité dont nous étions jusque-là privés. Visibilité sur les étapes de la transformation et la trajectoire financière associée.

Le COP n’est ni plus ni moins que l’équivalent d’un Plan à Long Terme (PLT) que connaissent les entreprises du secteur privé astreintes à une revue annuelle, il obéira dans ces conditions à des ajustements réguliers, espérons-le à la hausse.

La première période du COP est incontestablement une réussite quant à la tenue des engagements et la reprise des trafics. C’est un point acquis très favorable dans la phase de revoyure du COP dans laquelle entre VNF cette année.

LA DIVERSIFICATION DES RECETTES DE VNF INSCRITE DANS LE COP EST-ELLE UNE SOLUTION POUR LE FINANCEMENT À LONG TERME ?

P.R. : Sur le moyen et long terme, elle l’est assurément, en particulier s’agissant de la redevance hydraulique, aujourd’hui pleinement à la main de l’Établissement dans la fixation de son montant. Son rendement actuel ne reflète absolument pas le bénéfice qu’en retire les usagers.

On m’objectera que tel est également le cas des péages. Une affirmation qui reste à étayer notamment au regard d’un niveau de service – rendu et perçu – que nul ne sait aujourd’hui mesurer avec précision. Quand bien même le serait-il, et c’est précisément l’ambition du COP, et une ambition à laquelle nous souscrivons sans réserve, encore faudrait-il que le niveau de péage, car c’est bien de

cela dont nous parlons, soit mis en cohérence avec la stratégie de report modal de l'État maintes fois réaffirmée. VNF n'est pas une Société Anonyme mais un opérateur public au service d'une politique elle-même publique.

Quoiqu'il en soit l'évolution du modèle économique de VNF prendra du temps.

QUELS SONT LES ÉLÉMENTS « CONCRETS » DU COP QUE RETIENT E2F ?

P.R. : Nous constatons, au regard des indicateurs mis en place, une volonté de l'établissement, de se positionner en prestataire de services industriels et touristiques, en agissant à la fois sur la compétitivité des transporteurs, via la fiabilisation et la disponibilité des ouvrages, sur la mise à disposition du domaine public fluvial aux opérateurs, touristiques ou industriels, s'inscrivant dans une nécessaire logique portuaire et donc en impliquant les territoires, et enfin sur la pérennité du réseau et de ses ouvrages pour garantir l'activité économique et la fourniture hydraulique, selon le niveau de service proposé, tout en préservant l'environnement. Tout est dit.

Sur ces bases auxquelles nous souscrivons pleinement, l'Établissement est face à deux défis majeurs, qui peuvent soulever un certain nombre d'interrogations.

La première au regard des niveaux d'enfoncements nécessaires aux activités économiques sur une partie du réseau, car il faut maintenant intégrer les règles nouvelles du code de l'environnement. L'Établissement intervient aujourd'hui dans un cadre contraint.

Rétablir certaines sections de réseau au niveau de service décidé sera donc plus difficile à réaliser, essentiellement pour des questions de coût de régénération.

La seconde concerne la modernisation du réseau, question elle-même intimement liée à la réduction des effectifs de terrain, autre contrainte imposée par la puissance publique.

La télé-conduite semble-t-il est l'une des réponses apportée par l'Établissement pour répondre à cette problématique. Mais la suppression des personnels de terrain laisse présager, non seulement une fuite des savoirs et des compétences, mais également un questionnement en cas d'incident ou de panne sur un ouvrage ou un bief quant au niveau de mobilisation des moyens. La question de la proximité est ainsi posée.

Par ailleurs, nous retenons également que l'établissement distingue toujours le réseau à petit gabarit du réseau à grand gabarit, tout en y associant le fret pour le premier et le tourisme pour le second.

Les niveaux de services proposés découlent d'ailleurs directement de ce postulat. Nous croyons au contraire qu'il faut tendre le plus possible vers une notion de réseau unique sur une série d'itinéraires.

L'industrie du tourisme et notamment les croisières avec hébergement, et la taille des bateaux de plaisance allant en augmentant, les besoins en termes d'infrastructures pour l'activité touristique se rapprochent en effet de celles du fret et la logique de mutualisation doit prévaloir de même qu'elle prévaut sur la plupart des maillons de la chaîne : chantiers, motoristes, formation…

Enfin, l'enfoncement n'est pas le seul problème, un nouveau fléau nous est apparu ces dernières années avec les algues invasives, une entrave particulièrement inquiétante à la navigation, pour toutes les unités flottantes quelles qu'elles soient.

QUELLE ANALYSE DE LA PRÉSENTATION FAITE SUR LES TYPES D'OFFRES DE SERVICE EN FONCTION DES ITINÉRAIRES ? QUELLE PARTICIPATION À LA CONCERTATION PRÉVUE AVEC QUELLES POSITIONS ?

P.R. : La méthode a été celle de la concertation depuis deux ans pour procéder à un certain nombre d'arbitrages et de calages des niveaux de service. Cette phase de concertation n'est pas achevée.

E2F en association avec APLF y a activement participé avec à l'appui une étude pour évaluer le potentiel de développement des liaisons inter-bassins.

Dans un contexte de contrainte budgétaire durable, les avantages socio-économiques des activités de navigation sur le petit gabarit ne sont pas perçues par les décideurs comme pouvant justifier une remise à niveau complète du réseau, une perception que cette étude était destinée à nuancer.

Les questions du maintien en navigation du réseau Freycinet et de la définition du niveau de service garanti par l'établissement public gestionnaire de la voie d'eau VNF, sont au cœur des préoccupations de la Profession.

A date, l'essentiel est préservé : le maintien en navigation de la quasi-totalité du réseau car la menace du passage en gestion hydraulique sur une série de voies navigables aurait été synonyme de renoncement. ■

TRANSITION ÉCOLOGIQUE

LE TEMPS DE L'ACTION

LE TRANSPORT FLUVIAL EST SANS DOUTE LE MODE DE TRANSPORT QUI A LE PLUS TÔT COMPRIS LA NÉCESSITÉ D'AGIR POUR LA PRÉSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT, SANS DOUTE PARCE QU'IL EST DÉJÀ LUI-MÊME CELUI QUI DISPOSE DE L'EMPREINTE ÉCOLOGIQUE LA PLUS FAIBLE. ENTRE STRATÉGIE, ACTIONS DE TERRAIN ET PROJETS DE RECHERCHE APPLIQUÉE, LE FLUVIAL SAIT OÙ IL VA ET COMMENT Y ALLER.

UNE FEUILLE DE ROUTE EUROPÉENNE POUR LA DÉCARBONATION DU TRANSPORT FLUVIAL

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) a adopté une feuille de route pour le transport rhénan concernant la réduction des émissions de la navigation intérieure européenne, avec le souhait de pouvoir inspirer les autres grandes voies navigables intérieures du continent.

Le franchissement de cette étape marque l'atteinte d'un consensus entre les cinq États membres de l'organisation internationale sur une déclinaison opérationnelle de leur Déclaration de Mannheim de 2018 ayant fixé les caps : la diminution de 35 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) et des autres polluants d'ici à 2035 par rapport à 2015 puis parvenir à leur élimination complète en 2050, « autant que possible ».

La feuille de route liste 11 « technologies » combinant des vecteurs et convertisseurs énergétiques différents : trois recourant au diesel, le GNL et bio-GNL, les biocarburants, la propulsion électrique à batteries, l'hydrogène et le méthanol. Ces deux derniers en version pile à combustible ou pour moteurs à combustion interne.

Elle indique leur potentiel respectif de réduction des émissions, sous certaines hypothèses, se gardant toutefois d'en privilégier une par principe compte tenu de l'absence de certitude sur la pertinence d'une par rapport aux autres à l'horizon de quinze ou trente ans. La feuille de route adopte une posture d'ouverture à toute solution.

Dès lors, la feuille de route propose deux « voies de transition » : l'une conservatrice basée sur l'arrivée à maturité de certaines technologies dans un relatif court terme, l'autre innovante avec des technologies en développement mais prometteuses.

La première présage en 2050 l'usage des biocarburants comme substitut majoritaire au diesel, assez nettement devant les batteries puis l'hydrogène et le méthanol.

La seconde place la propulsion électrique à batterie en première position. Ce schéma global est modulé par une analyse par type de bateau (pousseurs, automoteurs, bateaux à cabines…) qui en souligne les spécificités, par exemple la place plus importante que pourrait prendre le bio-GNL pour les automoteurs de plus de 110 mètres dans le scénario conservateur. Cet adjectif ne saurait d'ailleurs méprendre : « conservateur » signifierait déjà un vrai bond, puisqu'il baisserait d'ici à 2050 de 91 % les GES et de 90 à 96 % les polluants atmosphériques.

Qu'il soit plus ou moins audacieux, chaque scénario aura un coût considérable, de plusieurs milliards d'euros. Une somme que la profession seule ne peut que prendre en charge en partie. À ce titre, la feuille de route rejoint l'étude de mi-2021 de la commission sur le financement de la transition écologique de la

navigation intérieure, pour appeler à la subvention par les pouvoirs publics de l'effort à accomplir, voire à la constitution d'un « instrument financier » spécifique.

La feuille de route va donc emmener la navigation intérieure vers un nouveau cap, moyennant des étapes intermédiaires, dont un rapport en 2025 sur l'avancement de sa mise en œuvre et son éventuelle révision d'ici à 2030, à la lumière des progrès technologiques et changements économiques.

[Consulter la feuille de route de la CCNR]

UN LABORATOIRE DES FUTURS BATEAUX FLUVIAUX À PROPULSION ÉLECTRO-HYDROGÈNE

Dans la perspective de construire une filière hydrogène pour décarboner la propulsion des bateaux fluviaux, le projet Promovan H2, dont E2F est partenaire, s'attache à modéliser sept types de bateaux représentatifs du bassin Rhône-Saône.

L'objectif affiché du programme Promovan H2 est de bâtir, à long terme, une filière industrielle la plus décarbonée possible pour répondre aux enjeux de la transition énergétique de la flotte fluviale.

Promovan H2 va fournir des fiches techniques par types de bateau qui indiqueront comment les équiper en solutions zéro émission. Il s'inscrit dans la continuité de :

- Promovan 1 (2009-2014) qui a permis de disposer de concepts d'hybridation électro-hydrogène pouvant être mis en œuvre à court, moyen ou long terme et a démontré que l'implantation d'une architecture hybride dans les bateaux offre de réelles opportunités de gains en consommation de carburant ;
- Et de Promovan 2 (2014-2016) qui a validé la possibilité d'intégrer un vecteur pile à combustible H2 à ces hybridations.

Promovan H2 est un nouvel exemple de la mobilisation du secteur fluvial pour accélérer la transition énergétique, un enjeu majeur de son attractivité.

E2F PUBLIE SON GUIDE OPÉRATIONNEL POUR UNE NAVIGATION ÉCONOME EN ÉNERGIE

Durant l'été 2022, la Première ministre Élisabeth Borne a invité les entreprises à établir des « plans de sobriété » énergétique, visant à réduire les consommations de 10%.

Dans cette lignée, E2F a développé un plan de modération énergétique pour le secteur fluvial. Ce plan s'articule autour d'une série d'actions simples à mettre en œuvre dont l'effet cumulé permettrait de réduire de 5 à 10 % l'énergie consommée au niveau du secteur tout entier. Ce plan de modération s'inscrit dans la stratégie de transition écologique et énergétique du secteur fluvial.

Ces actions s'entendent hors modification du système propulsif lui-même, c'est-à-dire à périmètre technique identique, pour permettre une mise en œuvre la plus large possible et ainsi garantir un résultat rapide à court terme.

Décliné en 4 chapitres et 6 actions (équipement du bateau ; gestion des transports ; vie en navigation ; vie en escale), ce guide se veut une réponse opérationnelle et immédiate aux défis de la consommation énergétique.

[Consulter le plan de modération énergétique]

Pour produire un maximum d'effet, l'ensemble des mesures présentées doit s'inscrire dans une démarche de filière impliquant les différents acteurs privés et publics.

DES OUTILS POUR ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES DANS LEUR TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Passer de la stratégie collective à l'action individuelle suppose un accompagnement fort en termes d'ingénierie de projet comme de financement des entreprises. Le rôle d'impulsion et d'animation du collectif prend ici tout son sens.

LANCEMENT DU PROGRAMME REMOVE

Le gouvernement, l'Ademe, et plusieurs organisations dont E2F ont lancé fin 2022 un nouveau programme de Certificats d'économies d'énergie (CEE) cherchant à améliorer l'efficacité énergétique du secteur du transport et de la logistique : ReMoVe. Le fluvial est au cœur de ce projet de report du routier vers des modes plus vertueux.

ReMoVe se base sur deux dispositifs :

- « Log-te » pour le verdissement et la transition énergétique des flottes de transport alternatives à la route ;
- Et « Remo » pour le report modal du transport routier vers des modes plus verts (fluvial, ferré et cabotage maritime).

Le programme interviendra sur le financement d'opérations de sensibilisation, d'études techniques et de prises en charge des reports (coûts de manutention, de pré et post acheminement). Dès 2023, Voies navigables de France (VNF) lancera des appels à projets de report modal et E2F proposera un centre de services destiné à accompagner les exploitants fluviaux dans le verdissement de leur flotte.

Pour la première fois, tous les acteurs de la logistique se regroupent autour d'un programme d'action concret en faveur du report modal vers les trois modes massifiés que sont le ferroviaire, le fluvial et le maritime. C'est la première démarche commune de cette ampleur.

PUBLICATION D'UNE FICHE CEE SUR LA REMOTORISATION EN PROPULSION ÉLECTRIQUE OU HYBRIDE

Sous l'impulsion de la Communauté Portuaire de Paris (CPP), d'Entreprises fluviales de France et de Voies Navigable de France, une nouvelle fiche CEE (Certificat d'économie d'énergie) a été publiée.

Elle permettra de financer la remotorisation en propulsion 100 % électrique ou hybride d'un bateau naviguant en eaux intérieures, en remplacement d'une propulsion thermique ou diésel-électrique (utilisant du gasoil non routier ou de l'essence).

Complémentaire et cumulable avec le Plan d'aide à la modernisation et à l'innovation de la flotte (PAMI) de VNF et les autres dispositifs d'aides ou de financements publics, le dispositif des Certificats d'économies d'énergie (CEE) permet de financer partiellement les investissements générant des économies d'énergie, soit par les consommations énergétiques évitées par les trafics fluviaux par rapport à la route, soit par l'installation d'équipements qui optimisent les consommations énergétiques d'une unité fluviale. Ces aides sont octroyées par les énergéticiens et distributeurs d'énergies.

Il s'agit d'un nouvel outil financier majeur à mobiliser pour la transition énergétique du secteur fluvial.

[Voir la fiche CEE]

CONVERSATION

“POUR RÉDUIRE LA CONSOMMATION D‘ÉNERGIE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS LE REPORT MODAL DE LA ROUTE AU FLEUVE EST LE MEILLEUR LEVIER”

RENCONTRE AVEC MATTHIEU BLANC, VICE-PRÉSIDENT D‘ENTREPRISES FLUVIALES DE FRANCE, PRÉSIDENT DU COLLÈGE ARMATEURS, QUI ESTIME QUE LE FLUVIAL PEUT DEVENIR UN ÉLÉMENT CLÉ DE LA PLANIFICATION ÉCOLOGIQUE, À L‘HEURE DE LA SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUE.

LA CRISE GÉOPOLITIQUE S‘EST TRANSFORMÉE EN CRISE ÉNERGÉTIQUE, ÊTES-VOUS INQUIET ?

Nos professionnels subissent de plein fouet la hausse du carburant, sans que la moindre sortie de crise se profile. Si les clauses d’indexation carburant ont pu fonctionner pendant un temps, la pression des marchés est telle que ceci n’est plus le cas aujourd’hui.

La nécessité d’un accompagnement de l’État est de plus en plus criante, nous attendons beaucoup des arbitrages budgétaires en cours. Donc oui nous sommes inquiets sur le plan économique.

LE GOUVERNEMENT INCITE LES CITOYENS ET LES ENTREPRISES À LIMITER LEUR CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE, QUELLE PEUT ÊTRE LA CONTRIBUTION DU FLUVIAL ?

La consommation de gazole du transport fluvial est de moins de 3 % du total utilisé par les professionnels tous secteurs du transport confondus.

Je dirais que pour réduire la consommation d’énergie dans le secteur des transports le report modal de la route au fleuve est le meilleur levier.

> “IL NOUS FAUT 1 LITRE DE CARBURANT POUR ACHEMINER UNE TONNE DE MARCHANDISES SUR 100KM. QUEL MODE DE TRANSPORT FAIT MIEUX ? AUCUN.”

Je rappelle qu’il nous faut 1 litre de carburant pour acheminer une tonne de marchandises sur 100km. Quel mode de transport fait mieux? Aucun.

ON VOUS DIRA QUE C‘EST UN PEU FACILE, NE POUVEZ-VOUS PAS, VOUS AUSSI, RÉDUIRE VOTRE CONSOMMATION ?

Nous nous sommes engagés au travers de la signature en 2021 des engagements pour la croissance verte (ECV), dans un plan de transition énergétique visant à atteindre la neutralité carbone en 2050, par étapes successives, incluant notamment des remotorisations et le recours à des sources d’énergie alternatives au gazole.

Cette même Profession souhaite aujourd’hui dans un contexte d’inflation du prix des énergies et de raréfaction de la ressource, s’engager dans un plan de modération énergétique.

Ce plan s’articule autour d’une série d’actions simples à mettre en œuvre dont l’effet cumulé permettrait de réduire d’au moins 5 % l’énergie consommée au niveau du secteur tout entier.

Ces actions s’entendent hors modification du système propulsif lui-même, c’est-à-dire à technologie inchangée, pour permettre une mise en œuvre la plus large possible de ces actions et de garantir un résultat de court terme.

CETTE RÉDUCTION DE LA CONSOMMATION, C‘EST UNE ÉTAPE DANS LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ?

En effet, mais pas seulement. La stratégie de décarbonation du secteur fluvial se fonde sur 3 leviers combinés : la remotorisation, le recours aux carburants biosourcés et le branchement à quai des bateaux. ■

COMPÉTITIVITÉ

DE PETITS PAS POUR UN MAXIMUM D'EFFETS

PARCE QUE LES ENTREPRISES DE NAVIGATION FONT FACE CHAQUE JOUR À UNE COMPÉTITION RUDE AVEC LES AUTRES MODES DE TRANSPORT ET N'ONT D'AUTRE CHOIX QUE DE CONTRIBUER À LA COMPÉTITIVITÉ DE LEURS PROPRES CLIENTS, ELLES DOIVENT ACCROÎTRE LEUR PERFORMANCE ET RÉDUIRE LEUR BASE DE COÛT. CETTE DÉMARCHE D'AMÉLIORATION CONTINUE EST RENDUE D'AUTANT PLUS NÉCESSAIRE DANS UN CONTEXTE INFLATIONNISTE.

INVESTISSEMENT, MODIFIER LA LÉGISLATION FISCALE FRANÇAISE QUI DISSUADE DE RÉINVESTIR DANS DES BATEAUX PLUS MODERNES

Combat de la Profession depuis plusieurs années, la question de la fiscalité attachée à l'achat-revente de bateaux fluviaux a encore une fois fait l'objet de débats dans les commissions spécialisées du Parlement dans le cadre de la loi de finances.

La demande est simple : augmenter le seuil d'exonération des plus-values réalisées lors de la cession de bateaux de navigation intérieure affectés au transport de marchandises.

Cette disposition est d'une grande importance pour le développement du transport fluvial de marchandise et va dans le sens de la politique de soutien du transport fluvial engagée par le gouvernement depuis plusieurs années qui porte enfin ses fruits avec une demande en très forte hausse jusqu'à la crise du Covid-19 (le trafic fluvial de marchandises a augmenté de 10 % en 2019 par rapport à 2018).

En effet, la durée de vie très longue des bateaux et la faible perte de valeur vénale de ceux-ci entraînent, lors de leurs cessions, des montants de plus-values élevés.

Le fait de pouvoir exonérer d'impôt sur les sociétés ces plus-values (plafonnée à 100 000 €) est une mesure qui favorise le renouvellement de la cale et en particulier l'investissement dans de nouvelles unités plus performantes au plan environnemental ou disposant d'une cale plus importante.

Ce dispositif d'exonération des plus-values de cession existe dans les autres États européens concernés par le transport fluvial (la Belgique, l'Allemagne et les Pays-Bas), mais qui ne prévoient pas de plafond au sein de leurs régimes d'exonération.

L'alignement du régime français aurait pour effet d'égaliser les conditions de concurrence entre les entreprises françaises et les entreprises des principaux pays fluviaux européens qui bénéficient d'une exonération des plus-values non plafonnée, dans la perspective de la construction du canal Seine-Nord Europe qui nécessitera que les entreprises de transport fluvial françaises puissent jouer à armes égales avec leurs voisins européens.

DOUANE, REVOIR LES RÈGLES EN FAVEUR DE LA VOIE D'EAU, UN CHANTIER INDISPENSABLE

L'entrée en vigueur du nouveau Code des douanes de l'Union européenne (CDU) a pour effet d'éteindre la Procédure Fluvio-maritime (dite PFM) en vigueur depuis plusieurs années en France : celle-ci avait été mise en place pour procurer un avantage concurrentiel au transport combiné fluvial.

Avec le CDU, la PFM est d'une certaine façon remplacée par la procédure de transfert entre installations de stockage temporaire (IST), mise en place à côté des autres procédures : NSTI-Delta t, dédouanement au port ou à l'entrepôt. Elle en est la plus proche d'un point de vue fonctionnel, dans la mesure où elle concerne des lots de conteneurs couverts par un régime sous douane.

Toutefois, la procédure de transfert entre IST n'offre a priori pas, à ce stade, la possibilité de dédouaner pendant le temps du transport fluvial et de valoriser ainsi ce moment de la chaîne logistique. Le dédouanement pourra en effet se faire à l'arrivée, au niveau de l'IST prenante, risquant d'y générer des délais de stationnement supplémentaires, avec leurs conséquences en termes d'accroissement du temps de transport global et du coût.

Ainsi, il convient d'examiner avec les Douanes les possibilités d'introduction du dédouanement pendant le déroulement du parcours fluvial dans le cadre de la procédure de transfert entre IST (mais aussi, dans la mesure du possible, après l'émission d'un NSTI).

Il conviendrait également de disposer de la possibilité d'anticiper la validation de la demande de Transfert Inter IST entre le port maritime et la plateforme intérieur.

Plus globalement, E2F souhaite parvenir à une approche nationale harmonisée du CDU avec une interprétation commune, ce qui n'est pas forcément le cas aujourd'hui avec un bureau de douane unique et référent au niveau d'un axe fluvial (Rhône et Seine).

EXPÉRIMENTATION DU 46T EN TRANSPORT COMBINÉ FLEUVE-ROUTE ET RAIL-ROUTE

Par un décret publié au Journal Officiel le 26 juillet 2022, le gouvernement donne son feu vert à l'expérimentation des poids-lourds de 46 tonnes pour le transport combiné de marchandises, une condition nécessaire à une future avancée réclamée par le secteur fluvial.

L'avantage compétitif que constituait en France la possibilité de circuler à 44 tonnes en transport combiné a été supprimé en 2013, E2F demandait avec insistance depuis plusieurs années le rétablissement d'une mesure incitative par le biais du poids total en charge des véhicules routiers d'approche.

Selon le rapport du CNR de 2008 sur l'impact du passage à 44 t, le gain en charge utile pour le tout routier entrainerait une hausse de trafic pour le routier de 3 %, 2 % au titre du trafic induit et 1 % au titre du report modal. De fait c'est bien ce qui s'est passé. Cette mesure devait à l'époque être compensée par la mise en place de l'écotaxe qui n'a jamais vu le jour…

E2F considère que la compétitivité du transport combiné se trouve affectée par une concurrence souvent abusive du transport routier et par des freins structurels à son développement, qu'ils soient de nature technique ou économique. Avec ce nouveau décret, le gouvernement lance une expérimentation portant sur la circulation de poids-lourds de 46 tonnes de plus de quatre essieux effectuant les trajets routiers en pré ou post acheminement de terminaux de transport combiné fleuve-route et rail-route.

D'une durée de 18 mois à compter de la publication de l'arrêté, cette expérimentation sera chapeautée par un comité de pilotage désigné par le ministère chargé des Transports. Chargé de faire un retour d'expérience, le rapport qui en découlera évaluera également les effets prévisibles sur les infrastructures, en particulier sur l'état de la voirie routière et des ouvrages d'art, les effets en matière de sécurité routière, notamment en matière d'accidentologie, les incidences en matière environnementale, notamment en matière d'émissions de gaz à effet de serre et les impacts sur les coûts du transport routier et les effets potentiels de report modal. Si cette expérimentation est concluante, le passage au 46 tonnes sera généralisé.

SORTIE DE CRISE... ENTRÉE DANS UNE AUTRE, LE SECTEUR FLUVIAL FACE À L'INFLATION

Les acteurs du secteur fluvial s'y attendaient, la sortie de la crise sanitaire serait compliquée. Non seulement les marchés fluctuent sans prévisibilité possible mais la concurrence s'est faite plus vive que jamais dans un contexte d'inflation jamais vue.

Nous avons assisté en 2022 à une dérive sans précédent des coûts techniques d'exploitation de nos bateaux : renchérissement du coût de la maintenance courante du bateau (+ 15 % depuis le début de l'année avec des hausses à venir) ; celui des travaux (+ 30 %) et de remise aux normes en vue du renouvellement des permis.

La hausse du carburant étrangle les entreprises : le carburant est passé d'un prix moyen sur l'année 2021 de 0,583 € HT par litre de GNR à 1,1878 € HT par litre le 17 juin 2022, en passant par un point haut à 1,2532 € HT par litre en mars soit une multiplication du prix entre x 2 et x 2,7.

Avant la crise la part du carburant dans le coût de revient d'une prestation de transport fluvial était estimée à environ 25 %. Compte tenu de l'évolution du prix, cette part est passée à 47 %, toutes choses égales par ailleurs.

Le recours à la clause d'indexation légale pour neutraliser la hausse et maintenir une part gazole constante dans les charges d'exploitation du transporteur est de moins en moins opérante, les chargeurs refusant de plus en plus la répercussion gazole nonobstant les clauses contractuelles.

L'État s'est de son côté abstenu de compenser les entreprises de navigation intérieure, alors même qu'elle a choisi de le faire pour les entreprises de transport routier et les entreprises de transport ferroviaire. Ni compensation par les prix ni compensation par les coûts, une impasse.

Enfin, la dérive des indices d'évolution des prix notamment celui de la construction laisse augurer un second effet potentiellement dévastateur en 2023, sur les péages et les redevances d'occupation du domaine public par le jeu de la simple application mécanique des règles de tarification publique.

Il faut voir les choses en face, l'inflation vient perturber l'équilibre intermodal, le plus souvent au détriment du fluvial.

Dans un secteur – celui des transports – où l'élasticité du prix fait basculer le fret d'un mode à l'autre pour quelques centimes de plus ou de moins facturés à la tonne, la régulation par l'augmentation des prix est dangereuse. Celui qui s'y livre risque d'être placé hors marché.

Prises en ciseaux entre des coûts qui s'envolent et un marché qui stagne, les entreprises de navigation fluviale font face à une équation difficile à résoudre.

PRISE EN CHARGE DES FRAIS DE MANUTENTION FLUVIALE DANS LES PORTS MARITIMES, UNE AVANCÉE MAJEURE

A l'occasion du déplacement de M. Jean-Baptiste DJEBBARI, ministre délégué chargé des Transports, sur le port fluvial d'Arles, le mardi 1er mars 2022, une initiative majeure en faveur du transport fluvial a fait l'objet d'une officialisation, concernant le report de trafic vers les modes massifiés.

La Profession fluviale l'attendait depuis toujours. Après le précédent réussi du Grand Port Maritime de Dunkerque en 2016, CMA-CGM s'engage aujourd'hui à prendre en charge directement les frais de manutention des marchandises sur barge fluviale, comme c'est le cas pour le routier et le ferroviaire, dans les deux principaux ports français de conteneurs : Le Havre et Marseille - Fos. Une équité de traitement enfin rétablie, à l'initiative du 1er armateur maritime français, pour permettre de redonner de la compétitivité au fluvial par rapport à la route.

E2F a souligné le caractère décisif pour le développement de la filière fluviale conteneurs de cette décision, pour laquelle elle avait multiplié les actions ces dernières années. Afin de donner son plein effet à cette pratique, il conviendra que l'ensemble des armements maritimes qui escalent dans les ports français suivent le mouvement et que la pratique s'ancre sur le long terme.

RASSEMBLER, FORMER, & ANIMER

DEUX OBJECTIFS STRATÉGIQUES

01 SE RENDRE VISIBLES

La filière fluviale s'incarne aujourd'hui dans des projets de grande dimension et à forte visibilité dont la réussite dépendra de notre capacité à rassembler, à convaincre et mettre en œuvre.

02 GAGNER EN COMPÉTENCES, ATTIRER LES TALENTS

Le transport fluvial, en tant qu'industrie de services, tire sa force des femmes et des hommes qui le font vivre. De leur engagement, de leurs compétences dépend notre performance à court, moyen et long termes.

GRAND PROJET

REDESSINER LES CONTOURS DE NOS VOIES D'EAU

AUCUN SECTEUR ÉCONOMIQUE NE PEUT ESPÉRER PROSPÉRER SANS VISION ET SURTOUT SANS PROJET D'ENVERGURE. LORSQUE CES PROJETS, COMME LES JOP 2024 ET SEINE ESCAUT, REJOIGNENT UNE VISION POLITIQUE, ENTREPRENEURIALE ET SOCIÉTALE PARTAGÉE, ALORS ILS ONT UN EFFET D'ENTRAINEMENT STRUCTUREL ET DURABLE.

JEUX OLYMPIQUES DE PARIS 2024, LE TRANSPORT FLUVIAL SUR LE PODIUM

Pour le chantier du village olympique, pour la logistique pendant la période des Jeux, pour la cérémonie d'ouverture… le transport fluvial aura une place de choix durant les Jeux Olympiques Paris 2024.

Il y a deux ans, en janvier 2020, la Société de livraison des ouvrages olympiques (Solideo) signait avec Haropa, VNF et l'État un partenariat prévoyant une « priorité donnée au transport fluvial » pour le transport des déblais et des matériaux de construction du chantier du village olympique. Cet engagement a porté ses fruits, puisque la Solideo estime aujourd'hui que les évacuations fluviales ont concerné 70 % des déblais de terrassement du village olympique. Au total, avec l'enfouissement des lignes haute tension de Saint-Denis à La Briche (maîtrise d'ouvrage RTET) et la piscine olympique de Saint-Denis (maîtrise d'ouvrage Grand Paris), ce sont 500 000 tonnes de déblais qui ont été évacués par voie fluviale en deux ans dans cette zone.

Si les volumes de déblais sont moindres que ceux issus des tunneliers du Grand Paris Express, la fluvialisation de leur transport est plus importante. La Solideo est sensible à la question du bilan carbone, elle souhaite diviser par deux par rapport aux Jeux de Londres, la référence en la matière. Ce partenariat signé il y a deux ans est donc un succès.

Évacuer au plus près des chantiers

Par ailleurs, la Solideo a également voulu réduire le flux de camion pour limiter la congestion, le bruit et la pollution de l'air dans une zone très peuplée, car le village olympique est aussi une opération de réhabilitation de quartiers entiers au cœur d'une zone urbaine dense.

L'évacuation en fluvial s'est faite au plus près des chantiers. Les déblais ont été chargés directement sur bateau pour Saint-Ouen et Saint-Denis, où des postes d'amarrage ont été installés en Seine. À l'Île-Saint-Denis, une bande transporteuse a été installée pour éviter les pré-acheminements.

Tout cela a considérablement réduit le flux de camion, alors qu'une partie des déblais a été orientée vers les plateformes de tri et de valorisation de Gennevilliers, à quelques kilomètres seulement des chantiers, ce qui aurait pu favoriser le mode routier. Les déblais directement enfouissables ont quant à eux rejoint par bateau les carrières de la basse Seine pour remblaiement.

Autre particularité du village des athlètes, c'est l'utilisation massive du bois dans sa construction, en lien avec le souhait de Solideo de réduire le bilan carbone du chantier. Un nouveau défi pour le fluvial, plus habitué à transporter les granulats nécessaires à la fabrication du béton que des structures en bois.

Des schémas logistiques novateurs ont donc dû être

imaginés, afin d'éviter des convois routiers pour réaliser ces transports.

Pendant les Jeux aussi

Une fois les sites livrés par la Solideo, il reviendra en effet à Paris 2024, qui a en charge l'organisation des JO, de les équiper. Une logistique devra être mise en place pour les gradins, les barrières de sécurité, la nourriture, les boissons, les déchets… TLF, SNCF Réseau et VNF ont travaillé afin de présenter à l'opérateur logistique des JO, qui sera choisi par Paris 2024 à l'été 2022, une offre multimodale de service. Haropa et VNF ont aussi mis en avant auprès des équipes de Paris 2024 la capacité du fluvial en matière de logistique urbaine, ainsi que la sûreté et la sécurité apportées par ce mode, alors que la période des Jeux s'annonce critique sur ces questions.

Grâce au dragage du bras secondaire de l'île Saint-Denis, qui sera effectué à partir de l'été 2022, la navigation pourra s'y reporter pendant les JO au cours desquels le bras principal sera fermé. Les garages à bateau installés à Gennevilliers et Clichy, utilisés pendant le chantier, serviront alors de poste d'attente pour l'alternat.

La parade des athlètes à bord de nos bateaux

Inédit dans sa forme, le défilé quant à lui prendra place sur des bateaux dédiées aux délégations nationales, équipées de caméra pour permettre aux téléspectateurs d'être au plus près des athlètes. Naviguant d'est en ouest à travers Paris, les 10 500 athlètes déambuleront au milieu du terrain de jeu qui magnifiera leurs prestations pendant seize jours. Longue de six kilomètres, la traversée s'achèvera devant le Trocadéro, où le final des spectacles et des cérémonies protocolaires prendra place.

D'autres événements auront lieu, avant et après le passage des délégations : orchestre symphonique flottant, un spectacle d'hologrammes et de projections ou encore une représentation de danseurs sur des bateaux.

Une opportunité et un défi pour la Profession fluviale qui sera scrutée par plus d'1 milliard de téléspectateurs dans le monde. Les JOP 2024, c'est l'occasion unique pour le secteur fluvial de franchir des étapes majeures pour son développement et la reconnaissance de ses entrepreneurs ; la Profession sera au rendez-vous, constructive et exigeante, impliquée et attentive.

LIAISON SEINE-ESCAUT : L'HEURE DES TRAVAUX

Le coup d'envoi institutionnel de la réalisation du Canal dans l'Oise a été donné sur le chantier du rescindement de la rivière Oise à Montmacq, avec les premiers coups de pelle symboliques en octobre 2022.

La réalisation de plusieurs quais de travaux a été menée : à Pimprez et Ribécourt, fin 2022, mais aussi prochainement à Allaines, afin de faciliter l'approvisionnement et l'évacuation des matériaux de construction en s'appuyant sur les performances du transport fluvial. Une fois les travaux du canal finalisés, ces quais seront ouverts à une exploitation commerciale. De nouveaux ponts sont également en phase de fabrication en vue de leur installation fin 2023 sur l'Oise, le canal SNE et le canal latéral à l'Oise.

En juin 2022, la Commission européenne a annoncé l'attribution d'une nouvelle dotation de 276 millions d'€ pour le projet Seine Escaut, sur les aménagements adjacents, au titre du 1er appel à projets du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) pour la période 2021-2026.

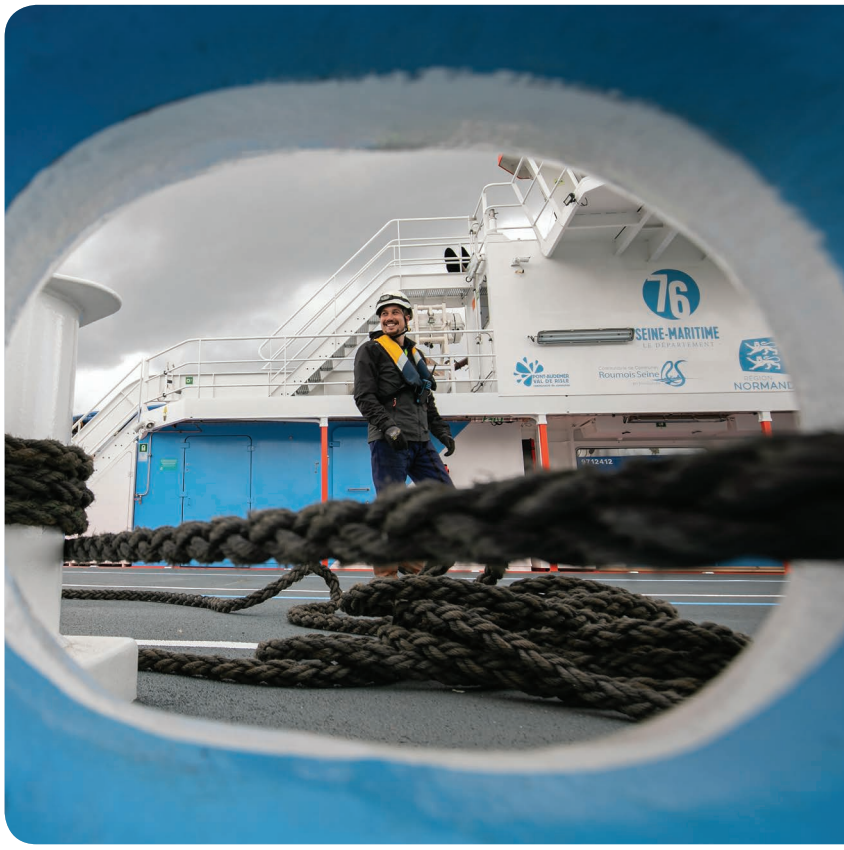
Cette aide européenne permettra notamment de financer :

- La fin des études du projet de liaison fluviale à grand gabarit Bray-Nogent et les travaux de reconstruction, d'allongement ou rénovation de 13 écluses et de 6 barrages sur la Seine ;
- Les études de calibrage du canal Dunkerque-Valenciennes, la fin des travaux de réouverture du canal de Condé-Pommeroeul, les travaux de modernisation de la section 1 de la Lys et les travaux d'allongement de l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle sur le réseau Nord Pas-de-Calais ;
- Les études pour améliorer les capacités de franchissement du Haut Escaut, le lancement de la mise au gabarit de la Dorsale wallonne, des aménagements de la Sambre et de la réhabilitation du plan incliné de Ronquières en Wallonie ;
- La poursuite des travaux de mise au gabarit de la Lys, le lancement de la mise à niveau du canal Roeselare-Lys, la construction de ponts sur la section Seneffe-Anvers et les études visant à améliorer les liaisons avec le port maritime de Zeebrugge en Flandres.

EMPLOI

LE DÉFI DE L'EMPLOI ET DES QUALIFICATIONS

LE TRANSPORT FLUVIAL S'EST LONGTEMPS CACHÉ DERRIÈRE DES CONSIDÉRATIONS TECHNIQUES POUR SE CONSTRUIRE UNE IMAGE DE PROFESSIONNALISME, OUBLIANT QU'IL EST AVANT TOUTE CHOSE UNE INDUSTRIE DE SERVICES DONT L'AVENIR EST INDISSOCIABLE DES FEMMES ET DES HOMMES QUI LA COMPOSENT.



LES « ACTEURS DU FLEUVE » POUR PROMOUVOIR LA RICHESSE ET LA DIVERSITÉ DES MÉTIERS FLUVIAUX

Créé par E2F, en partenariat avec le CFANI, l'Institut Fluvia et Flots Formations, la plateforme des « Acteurs du fleuve » entend donner de la visibilité aux métiers fluviaux, renouveler leur image et les valoriser pour trouver de nouveaux talents et créer des vocations.

Le secteur du transport fluvial est confronté à des difficultés croissantes de recrutement, à l'échelle de nombreuses régions et pour un large panel de métiers. L'objectif de cette plateforme numérique est de faire mieux connaitre le secteur fluvial et de promouvoir ses métiers diversifiés, particulièrement dynamique en termes de recrutement et de perspectives d'évolution, afin d'attirer un plus grand nombre de profils. Son développement vise également à susciter des vocations chez les jeunes pour les encourager à rejoindre le secteur fluvial, pourvoyeur de métiers d'avenir et d'action au cœur de la transition écologique.

Le portail des Acteurs du fleuve propose 4 espaces d'information pour faire connaitre et promouvoir les métiers et les formations au transport fluvial, avec à l'appui de nombreuses ressources :

- **« Le secteur fluvial » :** une rubrique pour découvrir la filière, son poids économique, ses atouts et ses avantages environnementaux ;
- **« Découvrir les métiers » :** un espace pour découvrir les 4 grandes familles d'activités (accueillir et servir – naviguer et piloter – planifier – entretenir et réparer) ainsi que les métiers attenants ;
- **« Se former » :** un panorama des formations, notamment en alternance, accessible du CAP au niveau Bac+2 pour accéder aux métiers fluviaux ;
- **« Immersion » :** une rubrique qui plonge l'internaute au cœur de nos métiers via des vidéos 360°, un descriptif des particularités des métiers de navigants et un focus sur la place des femmes dans le secteur fluvial.

Ces espaces sont complétés par une rubrique « offres d'emploi » mise à jour régulièrement.

Les « Acteurs du fleuve » entendent démontrer que la filière fluviale offre des débouchés variés et évolutifs, aussi bien dans le transport de fret que dans le transport de passagers. Rejoindre aujourd'hui la communauté fluviale c'est apprendre un métier passionnant et varié, c'est acquérir des compétences pointues, c'est se construire un parcours professionnel riche et évolutif et prendre part à une logistique et un tourisme bas carbone.

[Voir la plateforme]

UN NOUVEAU BATEAU ÉCOLE POUR ASSURER LA CRÉDIBILITÉ ET L'ATTRACTIVITÉ DE LA PROFESSION

Les tensions vives qui pèsent actuellement sur l'emploi de la filière fluviale, fret et tourisme, tensions qui sont appelées à durer apparaissent de manière unanime comme l'un des enjeux majeurs à surmonter.

Le conseil d'administration d'E2F est venu aborder ce problème sous les angles de l'attractivité de notre secteur et celui des cursus de formations à mettre en œuvre.

A cet égard, tous les professionnels sont conscients pour nos différents emplois des délais nécessaires à une « mise sur le marché » de jeunes candidats, formés et opérationnels.

Le Centre de Formation d'Apprentis de la Navigation Intérieure (CFANI) et Fluvia sont les « bras armés » dont, dans ce domaine, dispose notre secteur professionnel et il est de notre responsabilité de les mettre en capacité de répondre efficacement et rapidement aux besoins de recrutement et de formation exposés par les entreprises.

Lors du voyage des Nautes 2022 qui s'est déroulé sur le Danube, les participants unanimes ont reconnu et partagé la nécessité de doter le CFANI d'un nouveau bateau-école, outil pédagogique indispensable aux formations de conduite, de matelotage et de services en même temps que vecteur et porteur d'attractivité pour notre profession dans toutes ses composantes.

C'est dans ce contexte qu'a été lancée l'initiative d'une large souscription auprès des acteurs et entreprises de la filière fluviale aux fins de participer à la couverture de l'investissement estimé à 5,5 millions d'euros, l'essentiel, soit plus de 90 % devant être amené par des subventions sollicitées auprès de l'État et des collectivités régionales concernées.

De premiers engagements de versements ont déjà été pris ou annoncés par des entreprises, cet élan doit être poursuivi et amplifié par les autres pour assurer la crédibilité de la profession face à un enjeu qu'elle qualifie de majeur et d'existentiel et in fine pour obtenir les financements publics que le CFANI et E2F ont sollicités.

LES EMPLOIS, LES MÉTIERS ET LES COMPÉTENCES DANS LE TRANSPORT FLUVIAL ET LEUR ÉVOLUTION

L'observatoire de la branche des entreprises de transport en navigation intérieure a réalisé une étude d'envergure sur l'emploi et les métiers. Ce document de synthèse en présente les éléments et chiffres clés.

Les métiers du transport fluvial se classent en deux familles : la famille « sédentaire » et la famille « navigant ».

Dans la famille « sédentaire », on trouve les métiers des fonctions techniques : exploitation, maintenance, et les métiers des fonctions supports : affrètement, GRH, commercial, vente – accueil, administration.

Les métiers de la famille « navigant » se divisent eux-mêmes en deux domaines :

- les métiers du domaine « navigant technique » : capitaine, matelot, guide batelier ;
- les métiers du domaine « navigant commercial », subdivisés en secteurs : cuisine, salle, hôtellerie, accueil – tourisme.

Les chiffres clés de l'activité et de l'emploi

Le transport de passagers devient la première activité du fluvial en chiffre d'affaires et en emplois.

En revanche, le transport de fret dispose de plus d'unités fluviales et mobilise sur les filières amont et aval un potentiel économique important par son intégration dans les chaînes de valeur industrielles et son caractère stratégique pour les ports maritimes.

Les perspectives de développement du fret, et plus encore du transport de passagers, sont orientées à la hausse à moyen et long terme. [...]

[Lire la suite]

CONVERSATION

“UNE RÉFORME QUI INTERVIENT PROBABLEMENT À LA PÉRIODE LA PLUS DÉLICATE QU‘AIE EU À CONNAÎTRE NOTRE PROFESSION EN MATIÈRE RH. ”

RENCONTRE AVEC FRÉDÉRIC AVIERINOS, VICE-PRÉSIDENT D‘ENTREPRISES FLUVIALES DE FRANCE, PRÉSIDENT DU COLLÈGE PASSAGERS, QUI NOUS PARLE DE LA RÉFORME DES QUALIFICATIONS PROFESSIONNELLES DANS LE SECTEUR DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE

EN QUOI CONSISTE LA TRANSPOSITION DE LA DIRECTIVE QUALIFICATIONS ET POURQUOI A-T-ELLE ÉTÉ MISE EN PLACE ?

F.A. : Le texte définit les fonctions de conducteur, timonier, matelot, homme de pont ainsi que les compétences requises pour ces différentes catégories de navigants. L’objectif des autorités européennes est d’harmoniser le niveau de qualification des membres d’équipage pour des questions de sécurité, de valoriser ces qualifications et de permettre une reconnaissance entre États membres de l’Union pour ne pas empêcher la mobilité du personnel.

QUELS SONT LES ENJEUX LIÉS À CETTE RÉFORME POUR LA PROFESSION ?

Cette réforme intervient probablement à la période la plus délicate qu’aie eu à connaître notre Profession en matière RH. Nous faisons face en effet à un phénomène inédit de tension sur l’emploi. Le secteur sort de deux ans de Covid qui ont considérablement désorganisé nos entreprises et leurs personnels, avec la perte sèche de près de 20 % de nos ETP, à laquelle a succédé une période de forte reprise. Ce grand écart est intervenu avec des règles du jeu entièrement modifiées et sur fond d’inflation galopante.

> “L‘ALIGNEMENT DU RÉGIME FRANÇAIS SUR LE RÉGIME RHÉNAN SANS DISCERNEMENT DE TYPE D‘ACTIVITÉ OU DE ZONE DE NAVIGATION REND QUASI IMPOSSIBLE À COURT TERME LE REMPLACEMENT DES DÉPARTS.”

APRÈS UN AN DE RECUL, QUE PENSEZ-VOUS DE CETTE RÉFORME ?

J’ai été le plus ardent défenseur - et le suis encore - de l’élévation du niveau de compétences des salariés. Mais cette réforme je le répète, intervient au plus mauvais moment pour nous. Sur le fond elle met la marche trop haute puisqu’il nous faudra désormais plusieurs années pour former un pilote là où un an suffisait auparavant.

L’alignement du régime français sur le régime rhénan sans discernement de type d’activité ou de zone de navigation rend quasi impossible à court terme le remplacement des départs. La réforme alimente le phénomène de tension sur l’emploi avec ses effets corollaires en termes d’augmentation de salaires et de corporatisme. Dans les Territoires elle met déjà en risque les plus petites de nos exploitations.

QUEL A ÉTÉ LE RÔLE D‘E2F ?

Notre priorité a été de sécuriser la situation des personnels en poste en faisant en sorte que des procédures d’équivalence les préservent de toute remise en cause de leurs titres et permis acquis avant la réforme, c’est quasiment chose faite.

Il s’est également agi, de faire en sorte que l’appareil de formation réponde présent le plus vite possible pour satisfaire les demandes des nouveaux entrants dans le secteur, ce qui est encore loin d’être le cas.

Mais notre action aujourd’hui consiste à convaincre les Autorités d’avoir une lecture dynamique de la réforme européenne, que nous considérons aujourd’hui comme avoir été surtransposée. Clairement des adaptations profondes sont à faire à la lueur des 15 mois de mise en œuvre. ■

ÉVÈNEMENT

LA VISIBILITÉ AU SERVICE DES ENTREPRISES

L'UN DES DÉFIS QUE DOIT RELEVER LE TRANSPORT FLUVIAL EST CELUI DE LA VISIBILITÉ ET DE LA COMMUNICATION. A SON ÉCHELLE, LE FLUVIAL OCCUPE LE TERRAIN PAR DES ÉVÈNEMENTS (PROFESSIONNELS ET GRAND PUBLIC) ET RENCONTRES DESTINÉS À LE FAIRE CONNAÎTRE AUPRÈS DES INSTITUTIONNELS COMME DES CLIENTS.

RIVERDATING, UN RENDEZ-VOUS POUR STIMULER LA LOGISTIQUE FLUVIALE

Après Lille, Rouen, Paris, Strasbourg, Liège ou encore Lyon, c'est au Havre que s'est déroulée la 15e édition de Riverdating. Organisé par VNF, ce salon professionnel 100 % dédié au transport fluvial et à la logistique multimodale a rassemblé cette année 260 exposants spécialistes du monde fluvial et 500 professionnels du transport de marchandises.

Le Havre est bien un lieu symbolique pour évoquer les atouts de la filière fluviale : les trois ports de l'axe Seine ont fusionné, en 2021, au sein d'une entité unique, Haropa, avec une logique de corridor. Par ailleurs, s'est ouverte le 1er décembre 2022 l'enquête publique concernant le projet de création d'une chatière.

Mais 85 % des marchandises débarquées sont encore acheminées en Île-de-France par la route et 10 % par le fleuve. « Longtemps, la Seine n'a pas été placée au cœur des échanges, ni des investissements ni de la stratégie de développement portuaire de l'État » a reconnu Édouard Philippe, de passage au Riverdating.

Or, a ajouté le maire du Havre, « le développement national notamment celui de l'Île-de-France, ne peut pas s'envisager sur le modèle de l'œuf sur le plat, c'est-à-dire avec un centre qui serait la richesse et une périphérie qui s'étalerait au gré des projets des uns et des autres, sans utiliser ce potentiel exceptionnel qu'est l'axe Seine ».

Basé sur le principe du "dating" (les Rendez-vous Business), cet événement permet aux participants de programmer selon leurs spécificités logistiques (filières, région…) des rendez-vous d'affaires individuels et ciblés avec les acteurs majeurs de la logistique fluviale.

En parallèle des rendez-vous d'affaires, les conférences ont été l'occasion de rassembler les professionnels autour de thématiques variées liées à l'actualité du secteur fluvial (report modal, attractivité des métiers, infrastructures et ports…).

Ces échanges permettent chaque année de contractualiser le transport de 1 à 1,5 million de tonnes de marchandises, soit l'équivalent de 50 à 75 000 camions en moins sur les routes.

SLOWW! LE RENDEZ-VOUS DES PROFESSIONNELS DU TOURISME FLUVIAL ET FLUVESTRE

En 2022, les RNTF (Rencontres Nationales du Tourisme Fluvial) sont devenues Sloww! Les rencontres du tourisme fluvial et fluvestre.

Afin de faire de la voie d'eau et de ses abords un espace attractif et durable au bénéfice de la clientèle française et étrangère, VNF fédère les acteurs de ce tourisme durable en organisant LE rendez-vous des professionnels, opérateurs et acteurs du tourisme fluvial et fluvestre.

Ateliers thématiques et rendez-vous professionnels ont rythmé ces journées qui ont rassemblé l'ensemble des professionnels de l'écosystème touristique fluvial et fluvestre. A chaque édition ce sont près de 3 000 rendez-vous d'affaires qui sont organisés pour permettre aux professionnels présents de développer leurs activités et leur réseau et de se créer de nouvelles opportunités.

Temps forts de ces rencontres, des tables rondes permettent d'engager des réflexions sur le tourisme fluvial de demain. En la matière les fleuves, rivières et canaux constituent un terrain de jeu idéal pour celles et ceux qui aspirent à vivre une expérience authentique.

En quelques années, le salon s'est affirmé comme le lieu incontournable pour rencontrer les opérateurs, une source d'inspiration et de connaissances ainsi qu'un espace de convivialité, à taille humaine, pour favoriser les rencontres utiles.

LE PARDON NATIONAL DE LA BATELLERIE

Le Pardon national de la batellerie, organisé en l'honneur des bateliers, se déroule chaque année dans plusieurs villes française, dont Conflans-Sainte-Honorine.

Véritable tradition pour cette ville d'eau qu'est Conflans-Sainte-Honorine, la fête du Pardon de la Batellerie, qui s'y tient depuis 1960, est l'occasion d'en connaître davantage sur le transport fluvial et plus généralement sur l'univers des fleuves. Le Pardon, c'est aussi la rencontre des gens d'à bord et des gens d'à terre, la preuve du lien fort entre Conflans-Sainte-Honorine et le fleuve.

L'occasion de rencontrer les acteurs qui font vivre le passé, le présent et le futur du transport fluvial français et d'assister à la procession fluviale qui regroupe chaque année des dizaines de bateaux fluviaux.

LES NAUTES 2022, POUR PARTAGER VISION ET PERSPECTIVES POUR LE FLUVIAL DE DEMAIN

Les voyages des Nautes sont l'occasion pour les acteurs du fleuve de se retrouver annuellement pour partager vision et perspectives pour le fluvial de demain, d'évoquer l'actualité et les principaux dossiers de la vie professionnelle.

Lors de ce voyage sur le « beau Danube Bleu » de Budapest à Passau, en escalant à Bratislava, Vienne et Melk, les Nautes ont pu échanger sur les sujets de politique professionnelle au cœur de l'actualité :

- Emploi dans le transport fluvial : entre crise des vocations, défaut d'attractivité et barrière à l'entrée ;
- Carburants alternatifs : vraie ou fausse solution ?
- Contrat d'Objectifs et de Performance entre l'état et VNF, où en est-on de sa mise en œuvre un an après sa signature ?
- Les enjeux de la revoyure du COP et la poursuite des projets d'infrastructures fluviales ;
- JOP 2024, le fluvial au rendez-vous ?

Les Nautes 2022 ont été l'occasion d'un passage de témoin entre M. Pascal Girardet, président directeur général de Sogestran, président des Nautes depuis 2020 et Mme Isabelle Burget, directrice générale de Batorama.

RETOUR SUR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2022 D'ENTREPRISES FLUVIALES DE FRANCE

Les membres d'E2F et ses partenaires se réunissaient en Assemblée Générale le vendredi 8 juillet 2022, l'occasion de faire un bilan de l'année écoulée et de tracer des perspectives pour le secteur et pour E2F.

Métiers : attractivité de nos emplois et de notre offre, un même combat

Pour Isabelle Burget, directrice générale de Batorama « Les métiers sont attractifs en eux-mêmes, diversifiés avec la conduite des bateaux, la maintenance, l'accueil à bord, le contact avec les passagers… Mais les conditions de travail, la qualité de vie au travail, la rémunération, les possibilités d'évolution de carrière constituent des aspects incontournables ».

« La pyramide des âges est déficitaire pour les emplois de la filière fluviale française, E2F a mené une étude sur les besoins en recrutement et il apparaît que ce sont enivron 200 navigants et autant de matelots qu'il faut recruter à court terme, ce qui est du jamais vu » indique Jean-Pierre Rous, DRH de Sogestran. « Nous avons des atouts à faire valoir sur nos métiers qui peuvent répondre aux aspirations, à la quête actuelle de sens des jeunes et moins jeunes. Le fluvial propose des métiers avec des responsabilités, qui connaissent des innovations, qui permettent d'être des acteurs de la transition écologique » précise t-il.

Pour le directeur du CFANI, François Manouvrier « tout l'enjeu est de faire connaître les métiers, d'autant plus qu'aujourd'hui ces métiers sont devenus de plus en plus attractifs financièrement, les conditions de travail ont elles aussi beaucoup évoluées et ce sont des métiers dans lesquels un jeune peut espérer faire une carrière très intéressante ».

« Les difficultés de recrutement touchent tous les secteurs de la mobilité, le marché de l'emploi est très tendu. Le Covid a également bougé les lignes, les salariés aspirent à trouver une harmonie entre travail et vie personnelle » indique Lydia Hales, déléguée régionale Ile-de-France de l'OPCO Mobilités. « Nous accompagnons les entreprises du transport fluvial sur ces questions de recrutement et de formation. Nous avons mené pour la branche une étude prospective sur les emplois et compétence de la filière et effectivement ce qui en ressort c'est ce problème de méconnaissance du secteur ».

Infrastructure : un levier puissant de compétitivité des entreprises

« Comme toutes les autres entreprises, celles du fluvial ont besoin de compétitivité. Et l'infrastructure est un élément clé de cette compétitivité, quel que soit le gabarit » a indiqué Pascal Rottiers, président du collège artisans d'E2F. « Le réseau a souffert d'un manque d'entretien récurrent ces 30 dernières années du fait d'un manque de volonté politique de maintenir performant le transport fluvial. C'est vrai pour le petit gabarit, le moyen gabarit celui qui permet de transporter entre 700 et 1 000 tonnes, un peu moins pour le grand gabarit » poursuit-il. « Pour le transport de fret, nous avons besoin de conserver des axes nord-sud et est-ouest, y compris sur le petit gabarit. Le tourisme fluvial a les mêmes besoins d'un réseau de qualité que le fret et représente d'importantes retombées économiques pour les territoire » précise-il.

Pour Matthieu Blanc, directeur métier fluvial chez CFT/groupe Sogestran et président du collège armateurs d'E2F, les coûts d'une compagnie de transport fluvial de marchandises « ont 4 composantes : les bateaux, les Hommes, la maintenance, le gazole. Cela signifie que pour atteindre la compétitivité, il faut aller vite notamment sur les infrastuctures, pour le passage aux écluses, pour charger et décharger. Le réseau navigable doit être fiable, fluide ». Par l'intermédiaire d'E2F, nous avons été associés aux COP de VNF qui donne une trajectoire au gestionnaire, il faut s'assurer que dans quelques années la fiabilité des infrastuctures ne soit plus un sujet, qu'elle soit pérenne sur la durée, pour nous faire gagner des points de compétitivité ». Selon lui : « Il faut permettre aux opérateurs d'aller plus vite, plus chargé pour leur permettre d'être capables d'avoir des prix qui sont meilleurs que ceux du train et meilleur que la route car nous transportons davantage. Nous devrions être 20 % ou 30 % moins cher que le train et moitié moins cher que les camions sur des axes équivalents ».

Pour Fabrice Accary, directeur général de l'AUTF « La problématique du réseau fluvial, du point de vue des chargeurs c'est la même que sur le réseau ferroviaire, on a de vrais enjeux de disponibilité et de qualité de service afin que les différents opérateurs qui interviennent sur ces réseaux puissent offrir aux chargeurs des flux fluides et fiables sur les délais. C'est cela qui permet derrière d'avoir une maîtrise des coûts ».

Innovation : JOP 2024, accélérateur de croissance durable pour toute une filière

Pour Olivier Jamey, président de la CPP « Les JOP 2024 à Paris sont un projet fédérateur de la filière fluviale dans son ensemble, pas seulement à Paris, pour démontrer tout ce que l'on peut faire sur l'eau et lancer une dynamique pour l'après, en héritage des Jeux ».

La vision est la même pour Frédéric Avierinos, président du collège passagers d'E2F « Les Jeux sont bâtis autour du fleuve depuis le début et nous y sommes associés depuis le premier jour. Cela nous a permis de corriger certaines choses dès le début dans l'intérêt des opérateurs fluviaux ». Pour lui « L'héritage des Jeux est capital, non seulement parce que ça précipite la transition écologique et les projets d'investissement de chacun mais également parce que nous allons développer des nouveaux produits, de nouvelles habitudes, de nouveaux partenariats… Et cela perdurera au-delà des JOP ».

Pour Dominique Ritz, directeur territorial chez VNF « L'ambition c'est aussi de montrer que le fluvial apporte des solutions, que c'est une chance pour les Jeux olympiques parce que le fluvial est porteur d'innovations. Il est également porteur de solutions pour l'évacuation des terres, pour l'organisation de la logistique de l'évènement, il peut contribuer à relever les défis qui accompagnent ces Jeux ».

Pour Antoine Berbain, directeur général d'Haropa Port « Ce que l'on veut c'est qu'à l'occasion des Jeux de Paris 2024, le transport fluvial apparaisse finalement pour ce qu'il est déjà, c'est à dire un moyen de transport fiable, économe et performant ».

A l'occasion de cette Assemblée générale, M. Clément Beaune, Ministre délégué chargé des Transports, était présent et s'est exprimé devant les acteurs du fleuve.

[Voir le discours de M. Clément Beaune]

CAT, E2F COMME REPRÉSENTANT DES TRANSPORTEURS

Lors de leur Assemblée générale 2022, les membres de la CAT (Confédération des Acteurs du Tourisme) ont choisi leur nouveau président, en la personne de M. Jean-Virgile Crance (Président du Groupement National des Chaînes Hôtelières) pour un mandat de 3 ans. Frédéric Aviérinos, vice-président d'E2F, a été élu au sein du Bureau de la CAT pour le secteur des transporteurs.

Fondée en 2017 sous l'impulsion de Roland Héguy, président de l'Umih, René-Marc Chikli, président du Seto et Jacques Barré, ancien président du GNC, la CAT regroupe les 14 organisations professionnelles représentatives et associations du secteur du tourisme : hébergeurs et restaurateurs, opérateurs de voyages, transporteurs, métiers de l'événement et activités génératrices de flux touristiques. E2F est membre fondateur de la CAT.

« La CAT, voix du tourisme, est devenue l'acteur incontournable du gouvernement pour, ensemble, réussir les mutations et évolutions économiques et sociales de nos métiers, souligne Jean-Virgile Crance. L'industrie du tourisme doit pouvoir atteindre 10 % du PIB de la France à 5 ans (actuellement 8 % du PIB, 330 000 entreprises et 2 millions de salariés). Je suis confiant sur notre capacité à relever les défis de notre industrie touristique grâce à la diversité des secteurs et des entreprises que nous représentons et ses multiples expertises », précise Jean-Virgile Crance.

Le bureau de la CAT est composé des représentants de l'ensemble des secteurs d'activités du tourisme, chacun avec ses domaines d'expertise.

Avec « la volonté d'être réactive et force de proposition auprès du Gouvernement », la CAT travaille, dans le cadre de ce nouveau mandat, sur trois priorités :

- L'attractivité des métiers (emploi, social, formation), alors que le secteur fait face à de très fortes tensions sur la main d'œuvre ;
- La sobriété et le coût énergétique, avec un curseur à positionner entre « critère d'acceptabilité » pour les clients et impact sur la rentabilité des entreprises ;
- Enfin, la fiscalité et le remboursement des PGE, à l'aube d'événements majeurs pour la France – JO en tête – événements nécessitant modernisation et développement de l'offre touristique.

CONTACTEZ-NOUS

8 rue Saint-Florentin,
75001 Paris

01.42.60.36.18

contact@entreprises-fluviales.fr
www.entreprises-fluviales.fr