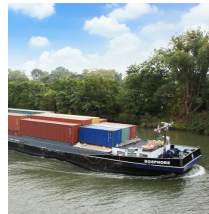
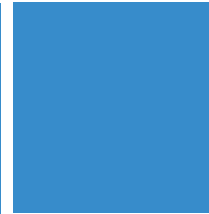
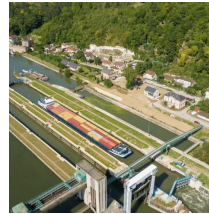
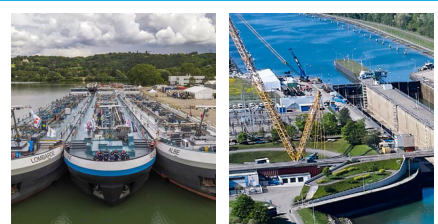


RAPPORT ANNUEL



2025

DES ACTIVITÉS 2024

#AMBITIONFLUVIAL

entreprises-fluviales.fr

SOMMAIRE

01

L'ACTIVITÉ FLUVIALE EN 2024

La Fédération E2F	06
Les grands marqueurs de l'année fluviale 2024	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
▶ Le transport de fret et de passagers en 2024	22
▶ La France dans l'Europe fluviale	24

02

LE FLUVIAL SE MET AU VERT

Événementiel	28
Hydrogène : premier bateau français	29
Conversation : Accompagner les projets d'innovation	30
Aide au verdissement : LOG-te et GATE	32
Infrastructures : Borne&Eau	35

03

INFRASTRUCTURES ET TERRITOIRES

Écluses	37
Ports	38
Aménagement du territoire	39
Incidents sur le réseau et entretien	40
Canal du Rhône au Rhin	42

04

ENTREPRISES ET FLOTTES

Stratégie nationale fluviale	45
Aides et subventions	46
Terminaux	47
Conversation : Les Ports intérieurs	48
Législation	50
Conversation : la place du transport fluvial dans l'Europe	51

05

EMPLOI ET FORMATION

Conversation : le fluvial face à la pénurie de personnel	54
Ingénierie de formation	56
Conversation : développer l'attractivité des formations	57
Formation continue	58

06

À LEUR RENCONTRE EN 2024

Événement : l'Assemblée générale E2F	61
Événement exceptionnel : les JOP de Paris 2024	62
Séminaire : le voyage des Nautes	64
Institutionnel et salons	65



DIDIER LEANDRI

PRÉSIDENT DÉLÉGUÉ

GÉNÉRAL D'E2F



Nous devons réinterroger le modèle du Pavillon Fluvial français et son cadre d'exercice, pour plus de compétitivité.

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

DL : Les travaux sur la Stratégie nationale fluviale qui avaient connu une belle dynamique en 2024 ont été interrompus avec les JOP et n'ont pu reprendre qu'en 2025 sous l'impulsion du nouveau Ministre chargé des Transports, Philippe Tabarot. Réunissant les acteurs de la filière cette stratégie se présentera sous la forme d'une feuille de route du secteur. La priorité de cette feuille de route ce sont les entreprises. Nous en attendons beaucoup.

En ce sens les annonces à venir de la Stratégie nationale fluviale feront le pendant du Contrat d'Objectifs et de Performance (COP) de VNF récemment réactualisé et qui fixe pour sa part la feuille de route en matière d'infrastructures jusqu'en 2032.

QU'ATTENDEZ-VOUS D'AMBIION FRANCE TRANSPORTS ?

DL : Annoncée le 14 janvier par le Premier ministre, la conférence « Ambition France Transports » a été lancée le 5 mai à Marseille en présence d'E2F. Pilotée par le ministre des Transports Philippe Tabarot et présidée par Dominique Bussereau, elle vise à définir un nouveau modèle de financement des infrastructures de transport à horizon 2040. L'objectif d'Ambition France Transports consiste à réunir l'ensemble des parties prenantes de l'éco-système pour bâtir un nouveau modèle de financement des transports qui réponde à nos besoins de moyen terme. Pendant 10 semaines, élus, experts, opérateurs et représentants des usagers débattront des grands enjeux : modernisation des réseaux, transition écologique, et avenir des concessions autoroutières (2031- 2036), dans un contexte budgétaire contraint.

E2F, partie prenante de cet exercice et force de propositions, s'attache dans un contexte d'obsolescence de l'infrastructure fluviale en France, avérée par le récent rapport de la Cour des Comptes, à formuler une série des propositions pour réinventer le modèle du fluvial.

QUE RETENEZ-VOUS DE L'ANNÉE 2024 ?

DIDIER LEANDRI : Les JOP 2024 bien-entendu.

Ils se sont achevés sur un succès immense dont l'élan pour le Pays et la Profession restera en héritage pour les générations à venir. Le secteur a mis à disposition son savoir-faire pour accompagner le chantier du village olympique et organiser la parade des athlètes lors de la cérémonie d'ouverture. La visibilité exceptionnelle donnée au secteur fluvial, le verdissement des flottes de tourisme, certains aménagements, mais aussi les nombreuses contraintes qu'il a fallu gérer au travers de nouvelles organisations sont des socles qui serviront la Profession dans les années à venir bien au-delà du caractère ponctuel de l'événement.

En termes d'activité en revanche, l'année 2024 a tranché avec l'année 2023 en raison de la météo et des effets induits par les JOP2024, une année « entre parenthèses » annonciatrice nous l'espérons d'un rebond en 2025.

Pour sa part, le transport de fret a fait preuve de résilience en 2024 dans un environnement économique complexe et s'affirme comme une alternative solide au transport routier notamment dans les territoires. Il affiche ainsi une croissance de 2,9% de l'activité mesurée en tonnes-kilomètres avec 43,7 millions de tonnes transportées sur le réseau national des voies navigables. Cette belle dynamique est portée par certains secteurs industriels en nette hausse : la chimie, métallurgie et au transport de conteneurs.

Les filières historiques du fret fluvial, les transports de céréales et de matériaux de construction, ont, quant à elles, connu un léger repli de leurs niveaux d'activités.

QUELLE EST VOTRE ANALYSE, SUR LA PLACE QU'OCCUPE LE TRANSPORT FLUVIAL AUJOURD'HUI DANS LES POLITIQUES PUBLIQUES ?

Chacun s'accorde à reconnaître la contribution du transport fluvial à la décarbonation et au développement de l'économie, pour le développement de nos ports, de notre commerce extérieur, de nos territoires. Mais à cela deux conditions :

- ▶ Que l'on réévalue le niveau d'ambition que nous portons pour nos infrastructures
- ▶ Que l'on s'attache à renforcer la compétitivité de la filière fluviale

L'INFRASTRUCTURE, ENCORE LE TALON D'ACHILLE DU TRANSPORT FLUVIAL ?

DL : Selon le Rapport de la Cour des Comptes publié en 2025, les moyens dévolus à VNF, même revus avec le Contrat d'Objectifs et de Performance restent très en deçà des besoins d'entretien (régénération et modernisation). La Cour évalue à 180 - 400 M€ par an les besoins nécessaires à la régénération et la modernisation du réseau.

Cet écart se creuse d'autant plus que le changement climatique induit à la fois une intensification de l'activité de gestion hydraulique pour faire face à l'accélération des phénomènes de crues et de sécheresse, mais, également, des besoins nouveaux et coûteux d'adaptation, pour lesquels la Cour invite VNF à réaliser des études de vulnérabilité et à se doter de plans d'adaptation. Cela fait des années que la Profession le clame haut et fort et nous sommes aujourd'hui arrivé à un point de rupture.

POURQUOI INVESTIR ALORS QUE CERTAINS OBSERVATEURS CONSTATENT QUE L'INFRASTRUCTURE ACTUELLE EST SOUS-UTILISÉE ?

DL : Notre réseau est fragile, le nombre d'interruptions de naviguer est en augmentation malgré un effort sans précédent de VNF pour corriger les dysfonctionnements.

Ceci a un impact direct sur la productivité des transporteurs et sur la garantie de service que nous devons à nos clients qui demandent de la fiabilité. Nous avons également un sujet intrinsèque de compétitivité du mode de transport fluvial par rapport à la route, qu'il

nous faut corriger et c'est tout le sens de la Stratégie nationale fluviale.

Ce constat doit nous amener à réinterroger le modèle du Pavillon Fluvial français et son cadre d'exercice.

Il s'agit de développer l'entrepreneuriat fluvial, faire en sorte de faciliter la création d'entreprise en abolissant certaines barrières économiques et techniques à l'entrée et au cours de la vie de l'entreprise : investissement, employabilité, fiscalité, concurrence, simplification réglementaire. J'observe la révolution qui a été celle du maritime depuis vingt ans, faisons la même.

QUELS DÉFIS DE COURT TERME SE POSENT À LA PROFESSION ?

DL : Il est clair que les bouleversements de tous ordres qui frappent notre économie, vont supposer beaucoup d'adaptabilité de la part des transporteurs et un soutien dans la durée de la part des chargeurs qui doivent comprendre que dans 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 devront trouver des réponses appropriées pour passer le cap difficile que nous traversons.

COMMENT E2F PEUT-IL AIDER À Y RÉPONDRE ?

DL : 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. 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 mis 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'État 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
- ✓ LA PROMOTION ET L'ATTRACTIVITÉ DU SECTEUR
- ✓ LES CONDITIONS D'ACCÈS ET D'EXERCICE DE LA PROFESSION
- ✓ LES RELATIONS SOCIALES ET LA POLITIQUE DE FORMATION
- ✓ LES FACTEURS DE COMPÉTITIVITÉ
- ✓ LE SERVICE ET L'APPUI AUX ENTREPRISES
- ✓ LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DE LA FILIÈRE

E2F EST MEMBRE DE :



ebu
european
barge union



E2F EST PORTEUSE DES PROGRAMMES :



MARQUEURS DE L'ANNÉE FLUVIALE 2024



EN 2024, LE FLUVIAL A TRANSPORTÉ 43,7 MILLIONS DE TONNES DE MARCHANDISES SOIT UNE HAUSSE 2,9% EN TONNES-KILOMÈTRES PAR RAPPORT À 2023. LES SECTEURS DE LA CHIMIE, DE LA MÉTALLURGIE ET DU TRANSPORT DE CONTENEURS L'ONT PARTICULIÈREMENT PLÉBISCITÉ. CÔTÉ TOURISME, LA REPRISE OBSERVÉE L'AN DERNIER N'A HÉLAS PAS ÉTÉ PERCEPTIBLE DU FAIT NOTAMMENT DE LA CONJONCTURE ET DE LA TENUE DES JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES.

JANVIER 2024

ACCIDENT DU PONT DE SULLY : LE TRAFIC FLUVIAL AFFECTÉ PENDANT 6 MOIS

Le 31 janvier 2024, un bateau de transport de passagers a percuté le pont de Sully à Paris, endommageant l'arche centrale en fonte. Les travaux de réparation, impliquant 150 personnes, ont duré six mois pour sécuriser l'ouvrage avant les Jeux Olympiques de Paris. La navigation fluviale a repris normalement le 6 juillet 2024, avec des créneaux de passage organisés pour les bateaux avalants de plus de 60 mètres.

E2F AUX CÔTÉS DES ENTREPRISES FLUVIALES DES HAUTS-DE-FRANCE TOUCHÉES PAR LES CRUES

En janvier 2024, les Hauts-de-France ont de nouveau été touchés par des crues majeures, aggravant les effets des inondations de la fin d'année précédente.

VNF a pris plusieurs mesures pour limiter l'impact sur le réseau fluvial, dont l'ouverture du partiteur de Watten, le pompage à Mardyck et le transfert d'eau vers l'aval. La navigation avait toutefois été interrompue sur l'axe Cuinchy-Dunkerque et la Lys à petit gabarit. E2F s'est fortement mobilisée, recensant une trentaine de bateaux affectés, relayant les informations aux transporteurs et coordonnant avec les autorités pour accélérer l'indemnisation.

E2F a également contribué avec le ministère et VNF à la mise en place d'une indemnité exceptionnelle pour les transporteurs impactés par les crues dans la région.

FÉVRIER 2024

LANCEMENT D'UNE STRATÉGIE NATIONALE FLUVIALE

Le 16 février 2024, Christophe Béchu, ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires et Patrice Vergriete, ministre délégué chargé des transports, ont lancé la construction d'une Stratégie nationale fluviale intégrant l'intégralité de la filière. Lors de ce lancement, qui a eu lieu au sein des locaux du Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, 7 chantiers prioritaires ont été dévoilés. Ces travaux sous pilotage ministériel, qui ont pris ensuite place au cours du premier semestre 2024 avec l'ensemble du secteur, ont visé à « *faire émerger des pistes concrètes de développement de la voie d'eau et fédérer les acteurs autour de la valorisation et de l'emploi des infrastructures fluviales* ».



LANCEMENT DE LA STRATÉGIE NATIONALE FLUVIALE

MARS 2024

CÉCILE AVEZARD NOMMÉE DIRECTRICE GÉNÉRALE DE VNF

Le 28 mars 2024, Cécile Avezard a été nommée directrice générale de Voies navigables de France (VNF). Jusqu'alors directrice territoriale Rhône-Saône de VNF, elle a succédé à Thierry Guimbaud, qui a assuré la direction de l'institution de mai 2017 à décembre 2023. Quelques mois plus tard, elle a pu, au cours d'une *keynote* donnée pendant le voyage des Nautes, exposer sa vision de l'opérateur public et la place qu'elle entend lui accorder au sein du paysage fluvial français, rappelant « *l'attente sociale et politique* » vis-à-vis du secteur et le besoin de s'interroger sur son modèle économique.



📷 CÉCILE AVEZARD NOMMÉE DIRECTRICE GÉNÉRALE DE VNF

AVRIL 2024

AXE NORD : ZOOM SUR LA NOUVELLE FEUILLE DE ROUTE OPÉRATIONNELLE

Dévoilée à l'occasion du Conseil de coopération interportuaire et logistique de l'axe Nord (CILAN), la nouvelle feuille de route de l'axe se veut « *opérationnelle* ». Le document vise à mobiliser des acteurs tels que Norlink afin de concevoir un « *produit commercial et marketing* » pour les ports des Hauts-de-France, qu'ils soient maritimes ou intérieurs. D'autres actions portent notamment sur le numérique, l'offre des gestionnaires d'infrastructures, le foncier, les stations d'avitaillement et le changement climatique.



📷 CILAN : LA NOUVELLE FEUILLE DE ROUTE DÉVOILÉE

CE QU'ILS ONT DIT SUR LE FLUVIAL



Je souhaitais valoriser celles et ceux qui ont permis à ce que ces Jeux se tiennent et notamment cette cérémonie d'ouverture sur la Seine [...] Merci d'avoir contribué à ce moment. Merci d'avoir apporté votre savoir-faire, votre expertise, votre état d'esprit surtout face à un projet de cette complexité et de cette ambition. [...] Nous n'aurions pas réussi sans votre implication.

Tony Estanguet, président du Comité d'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024

Assemblée générale d'Entreprises fluviales de France, 15 octobre 2024

CE QU'ILS ONT DIT SUR LE FLUVIAL



Nous devons faire en sorte que vos secteurs d'activité participent à l'aménagement du territoire, à la fierté d'appartenance mais aussi aux enjeux de décarbonation des mobilités. Vous êtes un acteur essentiel de cette décarbonation. La promesse est faite, elle sera tenue : [nous] présenter[ons] la nouvelle Stratégie nationale fluviale française début 2025. Elle devra porter les engagements de chacun d'entre nous (État, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures, logisticiens, chargeurs, chantiers navals, etc.) pour mener les actions dont nous avons la responsabilité. Nous avons 5 ans pour construire le transport fluvial du XXI^e siècle, consolider la filière fluviale et notre pavillon national, opérer la bascule de la décarbonation des transports et appuyer la réindustrialisation verte du Pays. Nous le ferons.

Philippe Tabarot, ministre des Transports

AG d'Entreprises fluviales de France, 15 octobre 2024

JUIN 2024

MATTHIEU BLANC ÉLU PRÉSIDENT DE L'EBU

Le 5 juin 2024, Matthieu Blanc, membre du conseil d'administration d'E2F et directeur général de la Compagnie Fluviale de Transport (CFT), filiale du groupe Sogestran, est devenu le nouveau président l'European Barge Union (Union européenne pour la navigation fluviale).

Dans un communiqué, l'EBU a ainsi annoncé que ses priorités pour les deux années à venir seraient étroitement liées à l'agenda de l'Union européenne et qu'elle continuerait à exposer les besoins des acteurs de la navigation intérieure, notamment par l'intermédiaire de son secrétariat général, qui se concentrera sur la construction de relations avec le Parlement européen nouvellement constitué ainsi qu'avec ses commissaires. Par ailleurs, le mandat de Leigh Wootton au titre d'E2F a été renouvelé au sein de l'OEB (Organisation européenne des bateliers).



MATTIEU BLANC À LA PRÉSIDENTIE DE L'EBU



LE BATEAU DE LA DÉLÉGATION FRANÇAISE AUX JOP 2024

JUILLET 2024

LE FLUVIAL, MÉDAILLE D'OR DE LA CÉRÉMONIE D'OUVERTURE DES JEUX OLYMPIQUES

Le transport fluvial a été un élément clé de la réussite des Jeux Olympiques de Paris 2024, notamment avec la cérémonie d'ouverture du 26 juillet inédite sur la Seine, qui a mobilisé près de 200 bateaux sans incident. Ce moment historique a mis en lumière la capacité d'organisation de la filière, son rôle stratégique pour Paris et la vallée de la Seine, ainsi que son potentiel en matière de logistique durable, de tourisme et de transition écologique.

Les Jeux ont également servi de démonstrateur à grande échelle pour une logistique fluviale décarbonée, avec 26 bateaux électriques ou hybrides engagés, dans le cadre d'une ambitieuse opération de verdissement de la flotte.

Malgré des restrictions d'usage, des coûts importants et une baisse temporaire de fréquentation touristique, la filière fluviale est sortie renforcée, avec des perspectives de développement accrues à moyen terme.



INAUGURATION DE L'ÉCLUSE DE MÉRICOURT



SIGNATURE D'UNE CHARTE SCsNE-E2F

OCTOBRE 2024 INAUGURATION DE L'ÉCLUSE DE MÉRICOURT

Le 11 octobre 2024, VNF a inauguré, après 4 ans de travaux dédiés à leur rénovation et leur modernisation, les écluses de Méricourt (Yvelines). S'inscrivant dans la liaison Seine-Escaut, le site de Méricourt, situé sur la Seine à une soixantaine de kilomètres de Paris est un lieu de passage particulièrement stratégique car connecté aux grands ports maritimes de Rouen et du Havre, ce qui permet d'approvisionner en marchandises des grandes plateformes logistiques de la région.

Avec un montant total de 92 millions d'euros, les travaux nécessaires à la rénovation et à la modernisation des ouvrages font partie des plus importantes opérations menées par VNF au cours des dernières années. Ces derniers ont été majoritairement financés par l'État, dans le cadre du CPIER Vallée de la Seine, avec le soutien financier de l'Union européenne et de la Région d'Île-de-France.

SIGNATURE D'UNE CHARTE ENTRE LA SOCIÉTÉ DU CANAL SEINE-NORD EUROPE ET E2F

Le 15 octobre 2024, à l'occasion de la Cérémonie de clôture de l'assemblée générale 2024 d'Entreprises fluviales de France, E2F et la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) ont signé une charte pour créer ensemble les conditions de fluvialisation du chantier du Canal, et favoriser la réussite du Canal Seine-Nord Europe par l'adhésion des entreprises du secteur fluvial et leur accompagnement dans la préparation de l'ouverture de la nouvelle liaison. Cette charte s'attache plus particulièrement à : mettre en œuvre la fluvialisation des chantiers du Canal, qui vont générer d'importants besoins de transport liés à l'approvisionnement des matériaux d'apport extérieurs ; accompagner la Profession en informant les bateliers et mettant en avant le secteur fluvial, l'attractivité de ses métiers et de ses entreprises.

TRAVAUX DE CONFORTEMENT DU PONT DE CONDRIEU

Les travaux de confortement du pont de Condrieu, engagés en octobre 2024, ont visé à renforcer cet ouvrage de 1945 fragilisé par l'usure, notamment au niveau de ses câbles de suspension. Cette opération a eu un impact direct sur la navigation sur le Rhône, avec une réduction temporaire des gabarits autorisés et une surveillance accrue des trajectoires. En 2025, l'installation de structures métalliques dans le fleuve (palées) est prévue pour soutenir le pont, ce qui entraînera de nouvelles contraintes pour le trafic fluvial.

E2F a alors saisi Fabienne Buccio, Préfète de la région Auvergne-Rhône-Alpes, pour alerter de l'impact des travaux de confortement du pont sur la navigation fluviale sur le Rhône et trouver une solution plus adaptée.

DÉCEMBRE 2024 LA NAVIGATION SUR LA MOSELLE À L'ARRÊT SUITE À UN ACCIDENT À L'ÉCLUSE DE MÜDEN

Un grave accident s'est produit le 8 décembre 2024 sur la Moselle, à l'écluse de Müden, en Rhénanie-Palatinat. Un cargo transportant 1 500 tonnes de ferraille a percuté la porte de l'écluse alors qu'elle n'était pas complètement ouverte. Les deux vantaux de cette dernière ont été gravement endommagés et ont dû être remplacés, ce qui a bloqué le trafic fluvial jusqu'au début février 2025. À la suite de l'incident, pas moins de 70 bateaux ont été immobilisés sur le fleuve.



L'ÉCLUSE DE MÜDEN (MOSELLE) ACCIDENTÉE

ILS PARIENT SUR LE FLUVIAL

SOUHAITANT APPORTER DES RÉPONSES AUX DÉFIS ACTUELS ET FUTURS DE TOUS ORDRES, DES ACTEURS ÉCONOMIQUES ONT DÉCIDÉ, AU COURS DE L'ANNÉE 2024, DE PARIER SUR LES NOMBREUX ATOUTS DU TRANSPORT FLUVIAL. PETIT TOUR D'HORIZON SUR LES BASSINS FLUVIAUX.



BASSIN SEINE CASTORAMA FAIT APPEL AU FLUVIAL ET DÉPASSE SES OBJECTIFS DE RÉDUCTION D'ÉMISSION DE CARBONE

En 2022, Castorama avait pris l'engagement auprès de l'Ademe et du label Fret21 d'engager des actions afin de diminuer ses émissions de carbone d'au moins 5 % d'ici 2024. L'entreprise a ainsi annoncé en février 2024 avoir non seulement rempli cet objectif mais l'avoir également dépassé, avec une réduction de 16 % de ses émissions. Une performance notamment due aux choix pris afin de limiter les transports à vide et de réduire le nombre de kilomètres parcourus par ses transporteurs. Enfin, l'intégration pleine et entière du fluvial dans la chaîne logistique, a permis une « *décongestion du trafic en zone urbaine et interurbaine* ».

BASSIN RHÔNE-SAÔNE À LYON, UNE INNOVANTE DÉCHÈTERIE FLUVIALE EN CENTRE-VILLE

À la mi-mars 2024, Suez et Servis ont lancé de manière officielle le dispositif de collecte fluviale des déchets de bateaux de croisière qu'elles opéraient déjà à titre expérimental depuis deux ans à Lyon. Le projet, qui repose sur l'utilisation de la barge Zulu 5 de Sogestran, a pour visée principale la réduction des flux de camions sur les berges et la valorisation des déchets en circuit court. Plus largement, cette initiative s'inscrit dans le souhait de la Ville et de la Métropole lyonnaise de mettre en place une Zone à faible émission (ZFE).

BASSIN SEINE PREMIÈRE NAVETTE FLUVIALE DÉDIÉE À LA LOGISTIQUE URBAINE À ROUEN

La métropole de Rouen a désigné l'entreprise ULS pour mettre en place un service de livraison de colis via bateau, complété par des vélos électriques. Une plateforme de 1 200 m² installée à moins de 30 minutes de navigation du quai Guillaume-le-Conquérant recevra les marchandises avant de les transformer en colis et de les charger sur une navette fluviale dotée d'une grue autodéchargeante. Une fois arrivés sur la zone de distribution, les colis seront livrés à l'aide de vélos électriques. Les premières livraisons sur la Seine devraient avoir lieu en 2025.

BASSIN NORD 5 SITES HAROPA PORT DE NORMANDIE LABELLISÉS « CLÉS EN MAIN FRANCE 2030 »

Le 16 avril dernier, l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT) et ses partenaires ont dévoilé la liste des 55 premiers sites sélectionnés dans le cadre de Sites clés en main France 2030. Lancé en mai 2023, le dispositif vise à « accélérer la mobilisation d'un foncier industriel de qualité, dans un contexte de sobriété foncière ».

Parmi ces 55 sites qui bénéficieront d'un accompagnement de l'État et des collectivités locales, figurent 5 espaces fonciers gérés par HAROPA PORT : Ouest et Est A29, Sud Est Grand Canal (Rogerville), Sud Grand Canal (Le Havre) et la plateforme industrielle de Grand-Couronne/Moulineaux.

BASSIN RHÔNE-SAÔNE CMA CGM S'ÉTABLIT À LYON POUR DÉVELOPPER LE FRET FLUVIAL

Par le biais d'une sous-concession obtenue le 13 novembre 2024, CMA CGM, acteur majeur du transport maritime, s'est établi à Lyon pour une durée de 30 ans pour renforcer le développement du fret fluvial, un mode de transport écologique et stratégique pour la région. Cette initiative s'inscrit dans une démarche de modernisation et de diversification logistique et cherche également à réduire la congestion routière et les émissions de CO₂ en exploitant des infrastructures fluviales sous-utilisées.

BASSIN EST BLUEPAPER TRANSPORTE SON PAPIER RECYCLÉ PAR LA VOIE D'EAU

En collaboration avec VNF et le Port Autonome de Strasbourg (PAS), l'entreprise BluePaper a lancé en novembre 2024 un projet de transport multimodal sur le Rhin visant à réduire son empreinte carbone, en utilisant la voie fluviale pour transporter ses bobines de papier recyclé. Le projet, baptisé Blue River, implique trois clients en Allemagne, situés à proximité du Rhin. En octobre dernier, un test grandeur nature a été réalisé avec succès : les bobines de papier, chargées dans des conteneurs, ont été expédiées en barge depuis Strasbourg.

Ce projet pilote a permis à Blue Paper de réduire de 50 % les émissions de CO₂ par rapport à un transport routier traditionnel, selon les données de VNF.

BASSIN RHÔNE-SAÔNE LE GROUPE BONNEFOY A RECOURS AU FLUVIAL POUR TRANSPORTER 30 000 TONNES DE GRANULATS SUR LE RHÔNE

De juin à octobre 2024, le groupe Bonnefooy a eu recours au transport fluvial afin d'acheminer 30 000 tonnes de gravier de Courzieu (69), depuis la carrière BBCI, à Senas (13). Comme le précise la Société Européenne de Logistique Internationale, la demande est forte pour le type de granulat issu de cette carrière car elle a « *des qualités spécifiques qui en font le produit idéal pour produire les couches de roulement des enrobés routiers* ». Cette qualité de produit explique donc que les industries soient disposées à faire des centaines de kilomètres pour se fournir. Le transport fluvial, émettant moins de CO₂, s'est donc ici imposé.

BASSIN SUD-OUEST UN CONVOYEUR DÉPLOYÉ POUR LES TRAVAUX DU MÉTRO TOULOUSAIN

Le 27 septembre 2024, Tisséo Ingénierie a annoncé la mise en place, pour une durée de deux ans, d'un convoyeur de 500 mètres au-dessus du canal Latéral à la Garonne, dans le Nord de Toulouse, dans le cadre des travaux de la station Ponts-Jumeaux de la ligne C du métro de la ville. L'installation, menée en concertation avec Voies navigables de France et l'entreprise chargée des travaux de la station de métro, va permettre le déplacement d'un million de tonnes de terre de Ponts-Jumeaux jusqu'à l'emprise chantier du puits Canal.



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

■ MARCHANDISES ■ PASSAGERS



“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

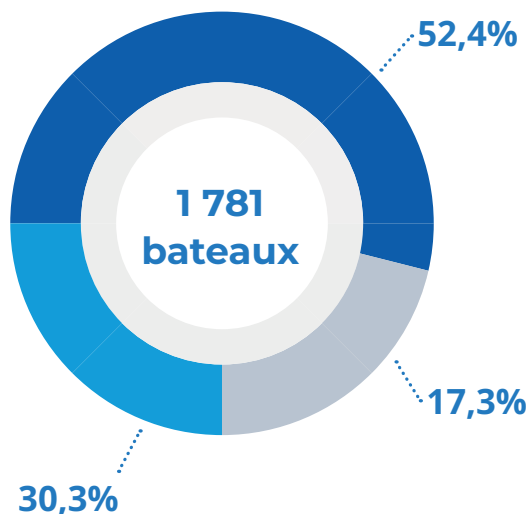
Le transport fluvial allie proximité avec les territoires, partenariat avec l’industrie et contribution à l’environnement. Le chiffre d’affaires annuel généré directement par les transporteurs fluviaux français du secteur fluvial est de 1 milliard d’euros : 32,3 % pour le fret et 67,7 % pour le tourisme.

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

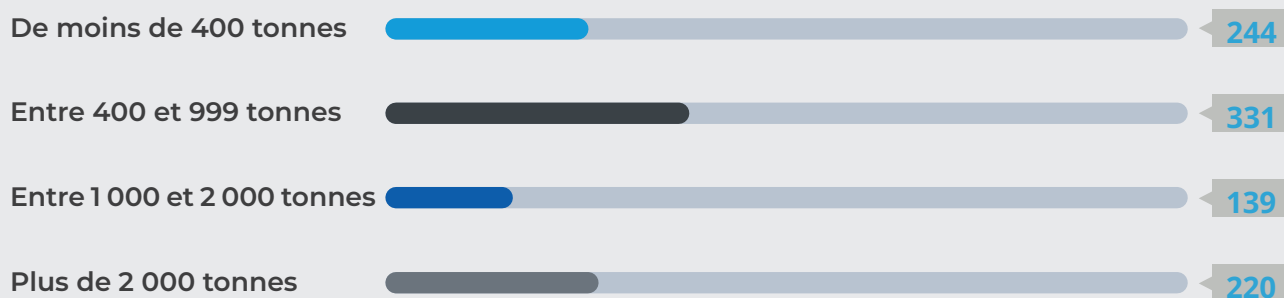


La flotte fluviale française de transport de marchandises, qui est au 4^e rang européen, comprend en 2024, 934 unités d'une capacité de port en lourd totale de 1 million de tonnes.

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

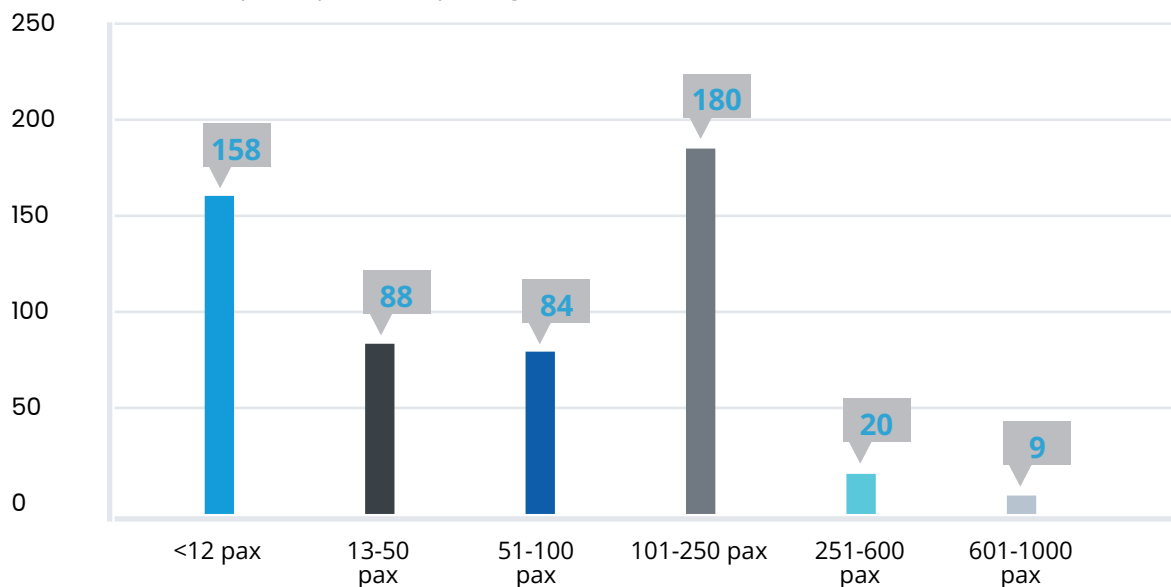
FRET FLUVIAL

Nombre d'unités fluviales par tonnage :



TOURISME FLUVIAL

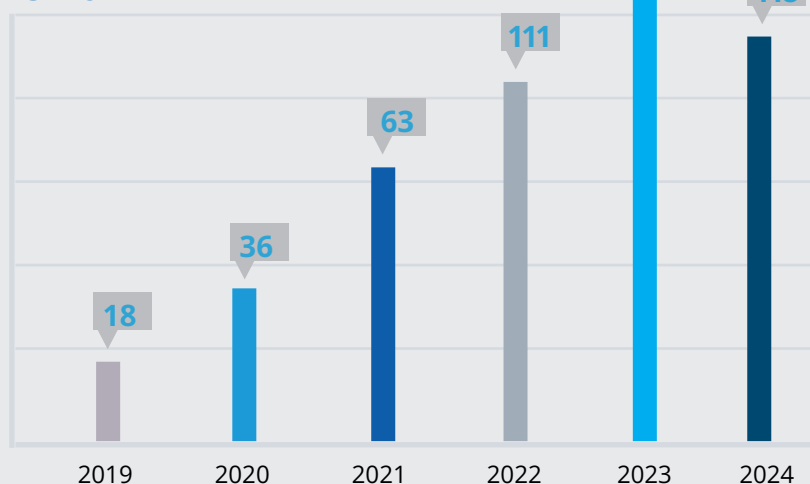
Nombre d'unités fluviales par capacité de passagers* :



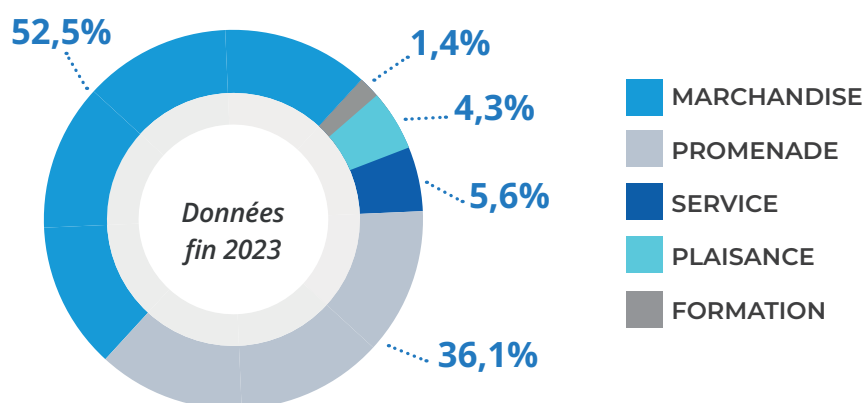
* Statistiques portant sur les bateaux en navigation sur le réseau VNF, données 2019.

✓ LE VERDISSEMENT

ÉVOLUTION DES DOSSIERS DE VERDISSEMENT DÉPOSÉS AU PAMI 2018-2024



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.

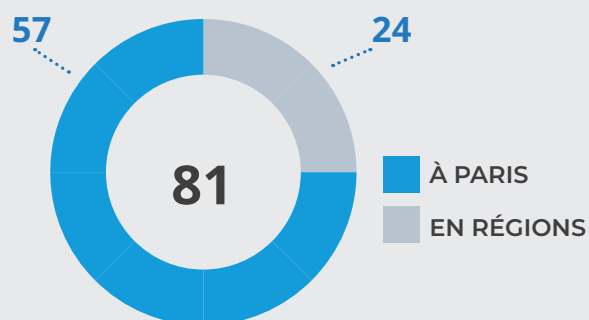
À Paris, le carburant GTL est devenu majoritaire dans la flotte de bateaux à passagers.

TYPES DE PROJETS EN COURS

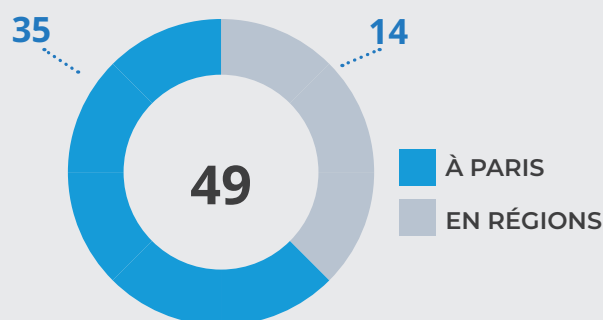
- Pilotage automatique
- Installation de panneaux photovoltaïques
- Groupe électrogènes dernière génération
- Rétrofit électrique
- Achat de bateaux électriques
- Construction bateaux électriques
- Génératrice électrique
- Adaptation d'unités aux bornes électricité...

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 EN 2024

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.



LE TRANSPORT DE CONTENEURS SUR LA SEINE

En 2024, le transport fluvial de conteneurs sur la Seine a affiché de bons résultats, enregistrant une hausse de 2 % en tonnes-kilomètres, malgré un contexte difficile au Havre où les flux vers l'hinterland ont reculé de 10 % sur l'année. Cette progression correspond à une augmentation de 9,2 % en volume transporté par rapport à 2019, témoignant de la forte compétitivité du transport fluvial sur ce segment.

L'aménagement de la « chatière » au Havre, qui facilitera l'accès direct des barges à Port 2000, devrait renforcer cette dynamique positive.

Globalement, en Île-de-France, la logistique urbaine fluviale connaît également un essor remarquable, avec une croissance de 40 % par rapport à 2022. Près de 150 000 tonnes ont été acheminées par voie d'eau, soit une activité qui a plus que doublé en cinq ans (multipliée par 2,2).



RECORD

1,5 milliard de téléspectateurs ont suivi la parade fluviale de la cérémonie d'ouverture des Jeux Olympiques et Paralympiques.



✓ LES FILIÈRES CHIMIE-ENGRAIS, ÉNERGIE

Le réseau fluvial assure la connexion entre les zones industria-lo-portuaires spécialisées dans les produits chimiques et les zones de consommation, telles que les plaines céréalières. Le transport fluvial constitue un atout majeur pour la filière chimie et engrais, en agissant comme un levier pour la compétitivité et la sécurité de l'industrie. Il joue également un rôle clé dans la transition vers une industrie plus durable, en soutenant son évolution.

De nombreuses marchandises sont regroupées sous la catégorie « Engrais-Chimie ». Les engrais incluent tant les engrais naturels (y compris les boues de dragage) que les engrais manufacturés. Quant aux produits chimiques, on y trouve des produits de base tels que les liquides inflammables (hydrocarbures, styrène), les matières carburantes (ammonitrates), les substances corrosives (acide sulfurique) ou encore les matières plastiques brutes (caoutchouc), ainsi que des produits intermédiaires ou finis comme les carbochimiques (goudrons), les pâtes à papier et le PVC. Ces marchandises peuvent être transportées sous diverses formes : en vrac, en conteneur, en *big bag* ou en bateau-citerne.

En 2024, le secteur de l'énergie a enregistré une forte progression (+68,2 %), portée par l'augmentation des flux d'hydrocarbures acheminés depuis le littoral vers la région lyonnaise. À noter également l'arrivée de trois automoteurs citernes sur le bassin en 2024, ce qui renforce les capacités de transport fluvial.



✓ LA PRIVATISATION ÉVÉNEMENTIELLE



En plus de leur activité touristique, les opérateurs de bateau-promenade proposent souvent la privatisation des bateaux pour divers événements : réunions professionnelles, cérémonies privées, événements d'entreprise, etc. La part de cette activité varie d'un opérateur à l'autre, atteignant par exemple jusqu'à 80 % du chiffre d'affaires pour un opérateur lyonnais.

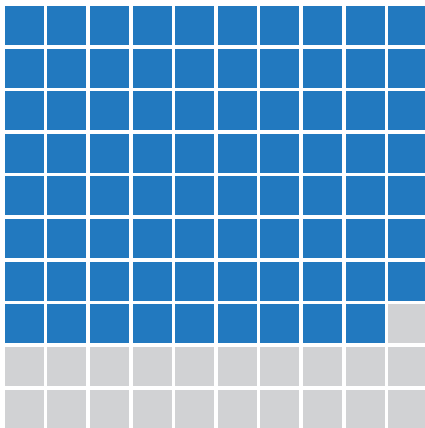
La chartérisation est couramment utilisée dans la commercialisation des péniches, particulièrement pour celles haut de gamme offrant des capacités d'accueil limitées (jusqu'à 12 passagers). Ce modèle de privatisation permet à un groupe (amis, famille) de réserver la péniche dans son intégralité, sans avoir à partager l'espace avec d'autres passagers inconnus. Certaines péniches ne sont d'ailleurs disponibles que sur réservation en charter.

✓ 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. En France, 3 établissements proposent une formation Bac Pro en Transport Fluvial : le CFANI (Tremblay-sur-Mauldre), le lycée Les Catalins (Montélimar), le lycée et le CFA Émile-Mathis (Schiltigheim).

TRAVAILLEURS INDÉPENDANTS

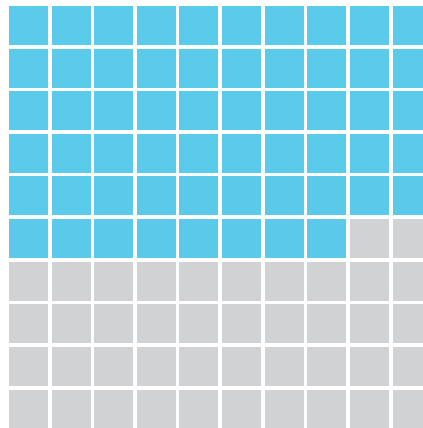
728 opérateurs



■ MARCHANDISES
■ PASSAGERS

SALARIÉS*

7 956 travailleurs

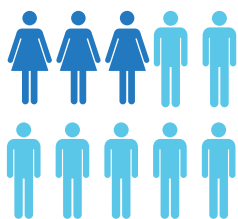


■ PASSAGERS
■ MARCHANDISES

“ 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



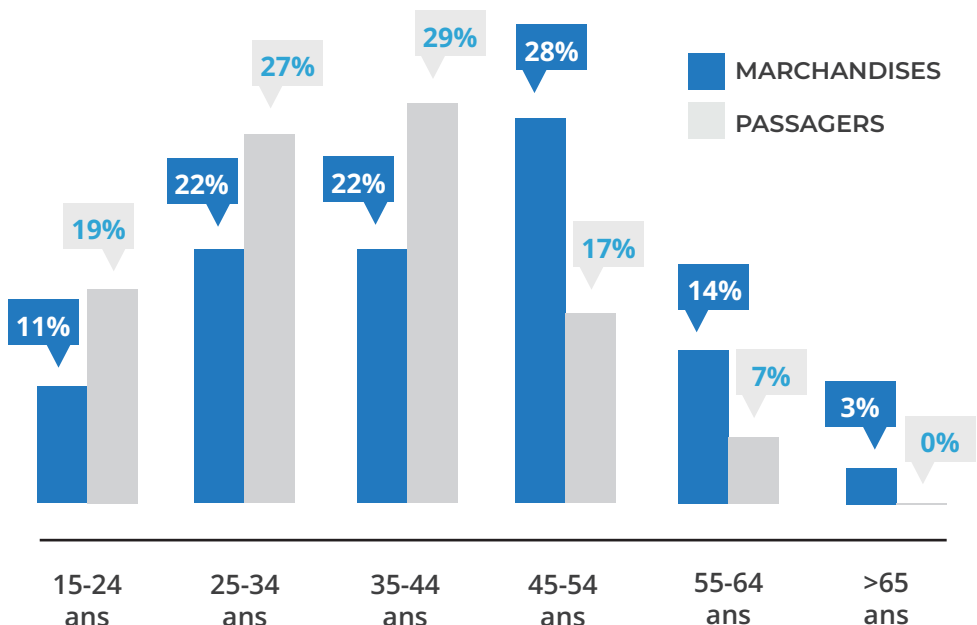
■ FEMMES
■ HOMMES

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.

93%

DE RÉUSSITE À L'ACP*

Délivrées sur diplôme

100%

Délivrées par expérience professionnelle

100%

Délivrées par examen

40%

* Attestation de capacité professionnelle

6 255

HEURES DE FORMATION CONTINUE

réparties sur tout le territoire, pour 297 stagiaires.

96%

DES FORMATIONS RÉALISÉES EN ALTERNANCE

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



EFFECTIFS EN FORMATIONS LONGUES

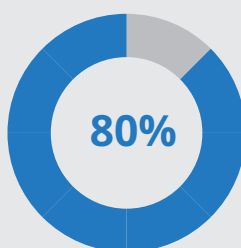
Total 211 élèves

En apprentissage fluvial 70 élèves

En apprentissage autre 56 élèves

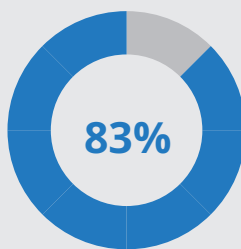
En formation initiale fluviale 85 élèves

PERSPECTIVES D'EMPLOI



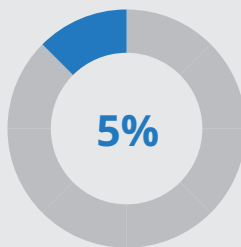
UNE BONNE INSERTION

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 %

✓ LE TRANSPORT DE PASSAGERS EN 2024

Vecteur d'attractivité touristique extrêmement fort pour plusieurs métropoles : Paris, Lyon, Bordeaux, Strasbourg, le tourisme fluvial l'est aussi pour plusieurs sites touristiques remarquables : Lys, Oise et Marne, Bourgogne Franche Comté, Canal de Briare, Canal du Nivernais, Charente, Marais Poitevin, Canal latéral à la Garonne, Dordogne, Lot, Petite Saône, Canal du Midi, Canal du Rhône à Sète, Lacs de Savoie... Instrument puissant de développement local et d'intégration économique et sociale, le marché a doublé en 10 ans et se développe à un rythme de + 5 à + 7 % par an, exception faite de 2024.

Cette croissance a été stoppée en 2020 avec la crise du Covid, les années 2021 et 2022 ont été des années d'adaptation et de reprise. Si 2023 a marqué une année exceptionnelle en termes de fréquentation de passagers, avec un niveau d'activité supérieur à 2019, année d'avant-crise, et une progression qui marque un rattrapage complet de tendance, l'année 2024 a tranché avec un reflux important.

Bien que pleinement mobilisé et mis en avant durant la Cérémonie d'ouverture des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024, le secteur a accusé une baisse des réservations durant cette période à Paris comme en Région, particulièrement marquée dans les secteurs de la privatisation et des bateaux/péniches hôtel, avant un rebond espéré dans la durée.

FRÉQUENTATION DES BATEAUX ET NOMBRE D'UNITÉS

	Transports publics et bacs fluviaux	Bateaux hôtels de grande capacité hors-Rhin	Péniches hôtels	Promenade, restauration, privatisation Paris	Promenade, restauration, privatisation Province	TTransport fluvial de personnes total	Tourisme fluvial hors transport public
Fréquentation des bateaux en 2024	4,1 M de passagers	0,3 M de passagers	0,0030 M de passagers	7,5 M de passagers	1,9 M de passagers	13,8 M de passagers	9,7 M de passagers
Fréquentation des bateaux par rapport à 2023	Stable	+ 3 %	+ 20 %	- 16 %	- 36 %	- 17 %	- 20 %
Flotte en activité en 2024	100 %	100 %	97 %	95 %	98 %	95 %	95 %

Source : Baromètre de l'activité Tourisme fluvial 2024, E2F

Comme noté dans le *Baromètre de l'activité Tourisme fluvial* 2024 établi par E2F, pour le tourisme fluvial, la reprise économique observée en 2023 ne s'est pas confirmée en 2024, particulièrement durant le printemps et la saison estivale. Néanmoins, des disparités s'observent en fonction du secteur d'activité : Paris est davantage touché que la Province ; la privatisation et la croisière sont davantage affectées que la promenade.

Ainsi, au total, 9,7 millions de passagers ont emprunté les bateaux de tourisme (hors transport public). La baisse d'activité est très marquée, - 20 % - tranchant avec le niveau d'activité de 2024. L'activité s'effectue sous contraintes, avec des 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.

Si les entreprises sont plus de la moitié à exprimer leur inquiétude sur l'année 2025 en raison notamment de l'augmentation des charges d'exploitation, des redevances et péages versés et des difficultés de recrutement au sein du secteur, elles sont optimistes à moyen terme sur le développement de leur activité. Preuve de cette confiance en l'avenir, un niveau d'investissement élevé et des innovations qui marquent de vraies ruptures technologiques et de nouvelles offres aux clients.

✓ LE TRANSPORT DE FRET EN 2024

Selon VNF, en 2024, le transport de fret a démontré une grande résilience dans un contexte économique complexe, consolidant sa position en tant qu'alternative fiable au transport routier, notamment dans les territoires. L'activité a ainsi progressé de 2,9 % en termes de tonnes-kilomètres, avec 43,7 millions de tonnes transportées sur le réseau national des voies navigables. Cette dynamique positive est portée par la forte croissance de plusieurs secteurs industriels. Cependant, les deux filières historiques du transport fluvial, l'agriculture et les matériaux de construction, ont enregistré en 2024 une baisse d'activité significative.

FILIÈRE CHIMIE

En 2024, la filière chimie a enregistré une hausse de +17,8 % en tonnes-kilomètres (soit 3,4 millions de tonnes transportées) sur l'ensemble du réseau, soutenue par l'augmentation du transport d'engrais (+35,7 %) et de produits chimiques (+67,1 %) depuis et vers Mulhouse, ainsi que par la croissance des flux d'engrais sur le Rhône (+32,8 %). Cette dynamique est prometteuse pour 2025, après une année 2023 marquée par la hausse des prix des engrais.

FILIÈRE MÉTALLURGIQUE

Du côté de la filière métallurgique, après une baisse du trafic de -10,4 % au premier semestre, le rebond observé au second semestre a permis une croissance de +7,8 % en tonnes-kilomètres sur l'année. Cette reprise est notamment attribuée à l'activité soutenue du transport de calamine entre le Grand-Est et le Nord-Pas-de-Calais, ainsi qu'au transport de ferrailles vers Fos-sur-Mer.

FILIÈRE TRANSPORT DE CONTENEURS

Le secteur du transport de conteneurs, avec près de 570 000 EVP acheminés sur le réseau, soit une hausse de 5 % par rapport à 2023, fait figure de grand gagnant en 2024. Tous les bassins de navigation enregistrent des augmentations sur ce segment, certains dépassant ou frôlant les 10 % sur le Rhin ou en région Hauts-de-France. Sur la Seine, plus de 270 000 EVP ont été transportés, et la desserte clé entre Le Havre et Gennevilliers a progressé de 20 % par rapport à 2023.

FILIÈRE AGRICOLE

Concernant la filière agricole, les bonnes performances du premier semestre, avec une progression de 24,2 % en tonnes-kilomètres, n'ont pas suffi à compenser

la baisse d'activité observée durant la seconde moitié de l'année. Au total, 11,8 millions de tonnes ont été transportées en 2024. Ces résultats sont principalement dus à une chute de la production de blé en 2024 (-24,9 % en millions de tonnes selon l'Agreste), marquant l'une des trois années les moins productives depuis 40 ans.

FILIÈRE MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION

Concernant la filière des matériaux de construction, la baisse de la production de granulats entre janvier et octobre (environ -5 %), due à une demande plus faible des chantiers, a eu un impact significatif sur les volumes transportés, avec un total de 16,7 millions de tonnes.

UNE ACTIVITÉ QUI BÉNÉFICIE AUX TERRITOIRES

L'année 2024 a été globalement positive pour les grands bassins du réseau VNF, avec plusieurs d'entre eux enregistrant des hausses d'activité particulièrement marquantes, soulignant l'importance économique croissante du fluvial pour les territoires :

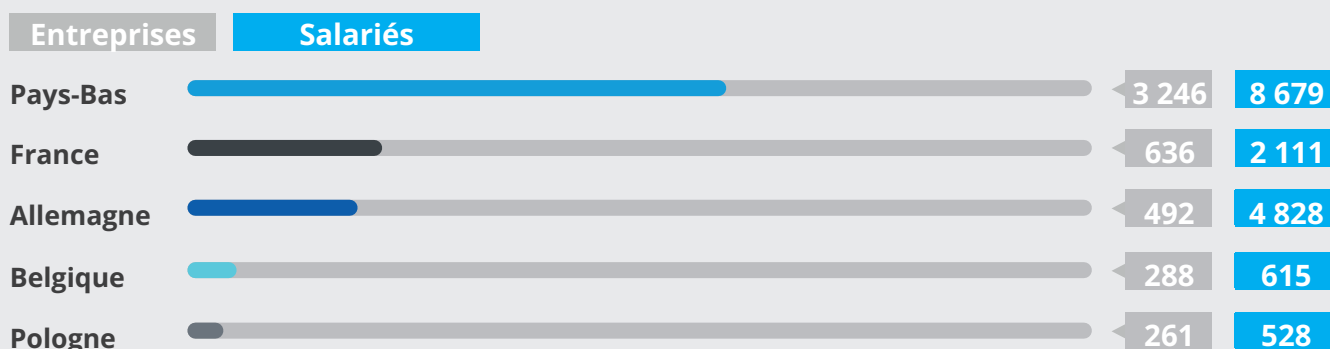
- ▶ Le bassin Nord-Est a connu une hausse de +8,4 %, portée par la dynamique des filières métallurgique et chimique.
- ▶ Le bassin rhénan a progressé de +17,4 %, notamment grâce à une augmentation de +53,5 % du transport dans la filière chimique.
- ▶ Le bassin rhodanien a enregistré une croissance de +12,3 % du trafic de marchandises, stimulée par les secteurs énergétique (+68,2 %) et métallurgique (+89,8 %).
- ▶ Le bassin Nord-Pas-de-Calais a vu son activité augmenter de +7,5 %, soutenue par les performances des filières énergie (+240,1 %) et agricole (+8,3 %).

✓ 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. 5 486 entreprises de transport fluvial de marchandises opèrent en Europe (UE, plus la Bosnie-Herzégovine, la Serbie et la Suisse). Parmi celles-ci, 88 % 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 9 % du total des entreprises européennes de fret).

NOMBRE D'ENTREPRISES ET DE SALARIÉS DE TOURISME FLUVIAL

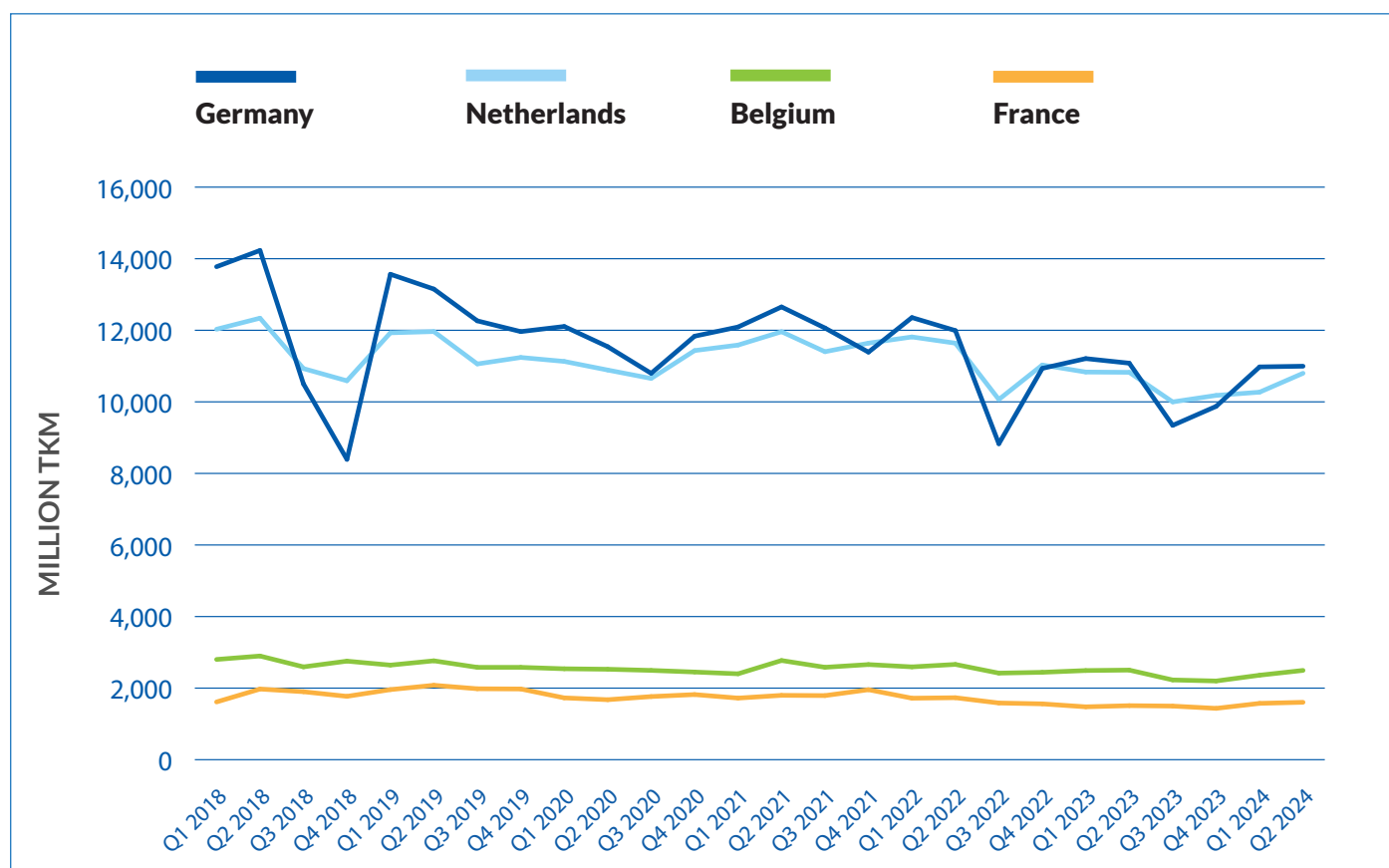
(TOP 5 DES PAYS COMPTANT LE PLUS D'ENTREPRISES)



4 406 entreprises de transport fluvial de passagers opèrent 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 42 % 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 12 %. Toutes les autres régions européennes prises ensemble ont une part de 20 %.

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



Les taux de fret pour le transport de toutes les catégories de marchandises ont suivi une tendance à la baisse au cours du premier semestre 2024. Cela a été particulièrement perceptible pour le transport de marchandises sèches en vrac et, dans une moindre mesure, pour le transport de marchandises liquides en vrac et le transport de conteneurs. Les prix moyens des combustibles utilisés par la navigation intérieure ont baissé au cours du premier semestre 2024. Une poursuite de cette tendance à la baisse des prix des combustibles et du pétrole est attendue pour le reste de l'année 2024 et pour 2025. La tendance à la baisse des cours du pétrole s'explique par une appréciation attendue du dollar américain par rapport à l'euro, qui rend les achats de pétrole brut plus coûteux pour les consommateurs européens, avec pour effet de réduire la demande et donc le prix des hydrocarbures. (Commission centrale pour la navigation du Rhin - CCNR)

COMPOSITION DE LA FLOTTE

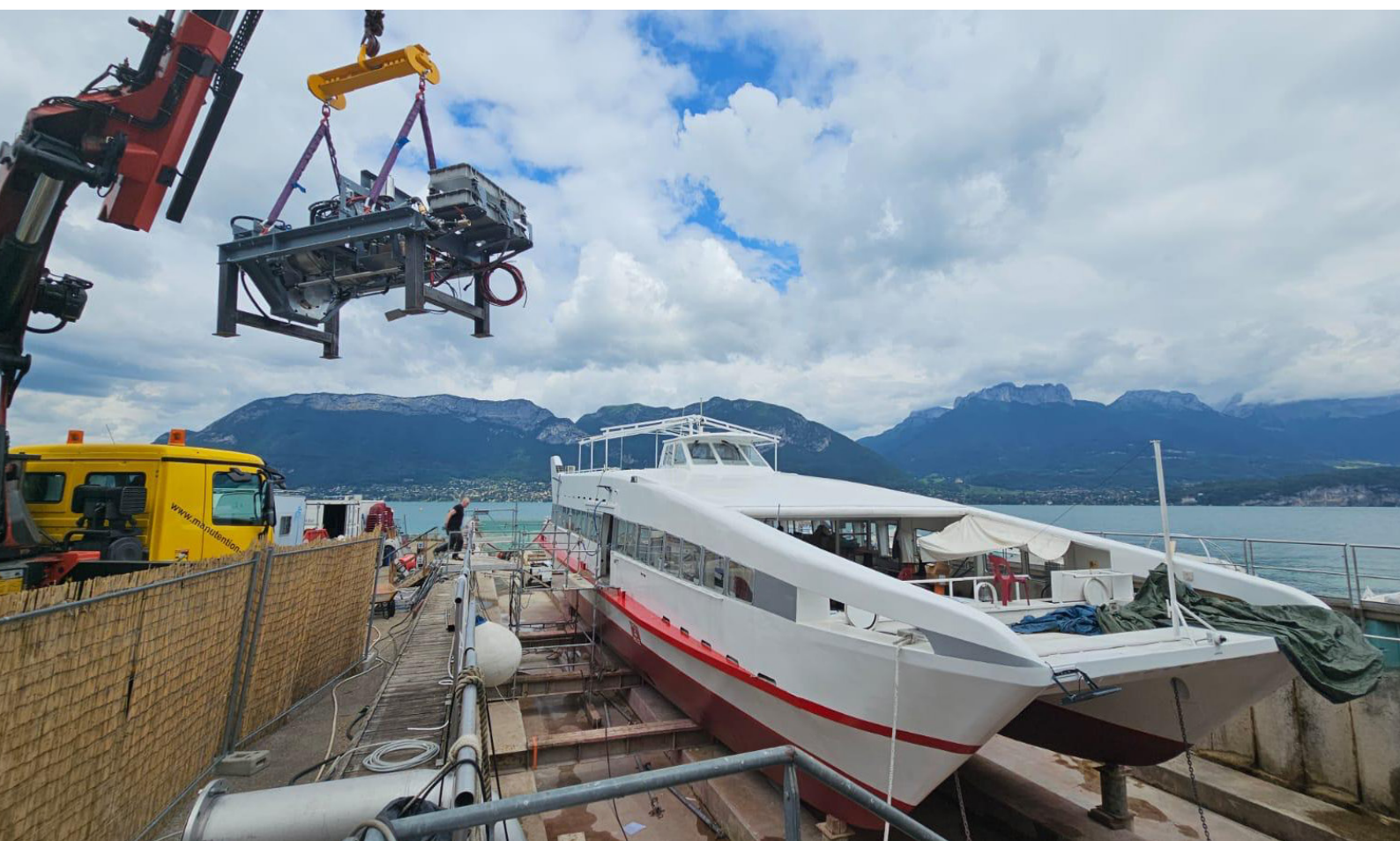
(BATEAUX ET BARGES AUTOMOTEURS)

Flotte	Nombre total de bateaux à cargaison liquide	Nombre total de bateaux à cargaison sèche
Pays-Bas	725	3 240
Allemagne	443	1 892
France	43	891
Belgique	137	880

La capacité de chargement totale de la flotte est restée plutôt constante depuis 2008 et s'élève à 10,6 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.

LE FLUVIAL SE MET AU VERT



UN LEVIER POUR LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

01

Par son empreinte environnementale d'ores et déjà inférieure à celle des autres modes de transport, le transport fluvial est l'un des leviers à renforcer pour participer à la transition énergétique.

INTENSIFIER LES INVESTISSEMENTS

02

Des investissements conséquents restent néanmoins nécessaires pour l'amélioration de l'empreinte carbone des bateaux et ainsi permettre au secteur de conserver son avance.

LES ENGAGEMENTS DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS : ACTES DE MANNHEIM 2016



2035 : RÉDUCTION DE 35% PAR RAPPORT À 2015 ET FIN AUTANT QUE POSSIBLE DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET AUTRES POLLUANTS D'ICI 2050



2050 : LA COMMISSION EUROPÉENNE VISE L'OBJECTIF DE LA NEUTRALITÉ CARBONE DANS LE CADRE DU "PACTE VERT POUR L'EUROPE"

UNE FEUILLE DE ROUTE : L'ÉTUDE FLUENT 2022-2023

SELON L'ÂGE DU BATEAU ET SON USAGE, LA STRATÉGIE DE REMOTORISATION NE SERA PAS LA MÊME. GLOBALEMENT, LA TRAJECTOIRE ÉNERGÉTIQUE RECOMMANDÉE PASSERAIT DÈS AUJOURD'HUI PAR LE BRANCHEMENT ÉLECTRIQUE À QUAI, UNE MEILLEURE GESTION ÉNERGÉTIQUE DE BORD RELAYÉE PAR LE RECOURS AU HVO, BTL ET BIOGNC À L'HORIZON 2035 PUIS ENSUITE PAR L'HYDROGÈNE ET LE BIOMÉTHANOL À L'HORIZON 2050.



UNE ANIMATION DE FILIÈRE : LES ECV (ENGAGEMENTS POUR LA CROISSANCE VERTE)

CES ENGAGEMENTS DE L'ENSEMBLE DES PROFESSIONNELS DE LA VOIE D'EAU ET DES POUVOIRS PUBLICS PRIS EN DÉCEMBRE 2021 ONT ANCRÉ LA VOLONTÉ DU SECTEUR FLUVIAL DE DEVENIR LA RÉFÉRENCE DES TRANSPORTS ÉCOLOGIQUES. PRIS POUR UNE PÉRIODE DE 4 ANS, CES ENGAGEMENTS VISENT À RENFORCER LE PARTENARIAT ENTRE D'UNE PART L'ÉTAT AINSI QUE LES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURES PORTUAIRES ET FLUVIALES ET D'AUTRE PART LES OPÉRATEURS ÉCONOMIQUES DE LA FILIÈRE. ILS DOIVENT FACILITER LE VERDISSEMENT DES FLOTTES ET LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DU SECTEUR ET VALORISER LE SAVOIR-FAIRE DE CE DERNIER ET SON ENGAGEMENT AU SERVICE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE.



DES OUTILS D'AIDE À LA DÉCISION : PROGRAMME REMOVE / LOG-TE 2023

REMOVE EST UN PROGRAMME CEE QUI A POUR BUT D'ACCÉLÉRER LE REPORT MODAL DE LA ROUTE VERS LES MODES DE TRANSPORT MASSIFIÉS FLUVIAUX, FERROVIAIRES ET MARITIME ET D'ACCOMPAGNER L'AMÉLIORATION DES PERFORMANCES ÉNERGÉTIQUES ET ENVIRONNEMENTALES DES FLOTTES DE TRANSPORT MASSIFIÉES DE MARCHANDISES (FLUVIALE, FERROVIAIRE, CABOTAGE MARITIME ET PÊCHE PROFESSIONNELLE), AINSI QUE DES MOYENS DE MANUTENTIONS ASSOCIÉS.



DES FINANCEMENTS : GUICHET UNIQUE PAMI 2023 / CERTIFICATS D'ÉCONOMIE D'ÉNERGIE

LE PLAN D'AIDE À LA MODERNISATION DE LA FLOTTE (PAMI) GÉRÉ PAR VNF A ÉTÉ RENOUVELÉ POUR LA PÉRIODE 2023-2027. IL COMPREND DES MESURES CONÇUES AFIN D'ATTEINDRE LES OBJECTIFS ENVIRONNEMENTAUX ET LOGISTIQUES :

VOLET A : AMÉLIORER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DE LA FLOTTE ; VOLET B : MIEUX INTÉGRER LE MAILLON FLUVIAL AUX CHÂÎNES LOGISTIQUES ; VOLET C : ACCOMPAGNER LE RENOUVELLEMENT DES ACTEURS ET DE LA FILIÈRE ; VOLET D : FAVORISER L'ÉMERGENCE DES SOLUTIONS INNOVANTES.

LES CEE INCITENT LES CONSOMMATEURS D'ÉNERGIES AUX ÉCONOMIES D'ÉNERGIES, EN PARTICULIER EN AIDANT AU FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS PERMETTANT DE GÉNÉRER DES ÉCONOMIES D'ÉNERGIE. CES FINANCEMENTS DEMEURENT COMPLÉMENTAIRES ET CUMULABLES AVEC LE PLAN D'AIDE À LA MODERNISATION ET À L'INNOVATION DE LA FLOTTE (PAMI) DE VNF AINSI QUE LES AUTRES DISPOSITIFS D'AIDES OU DE FINANCEMENTS PUBLICS. DE NOUVELLES POSSIBILITÉS ONT ÉTÉ INTRODUITES EN 2022 ET 2023 POUR LES MOTORISATIONS ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES.



ÉVÉNEMENTIEL

LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DU FLUVIAL, AU SERVICE DES JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES 2024

LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE A OCCUPÉ DURANT L'ANNÉE 2024 UNE PLACE DE CHOIX AU SEIN DE LA PROGRAMMATION DES ÉVÉNEMENTS QUI PONCTUENT LA VIE DU SECTEUR FLUVIAL. RETOUR SUR CELUI QUI A ASSURÉMENT MARQUÉ TOUTES LES MÉMOIRES : LA CÉRÉMONIE D'OUVERTURE DES JOP 2024.

La cérémonie d'ouverture des Jeux olympiques la plus verte de l'histoire

Pour la première fois de l'histoire des Jeux Olympiques une cérémonie d'ouverture s'est déroulée hors stade, en faisant entrer le sport dans la ville, avec la Seine pour décor. Le défilé des délégations s'est ainsi déroulé par la Seine à bord de bateaux, dont une partie non négligeable de bateaux électriques ou hybrides, entre les secteurs d'Austerlitz et Iéna.

26 bateaux équipés de propulsions électriques ou hybrides ont ainsi participé à la parade des athlètes dans le cadre de la cérémonie d'ouverture.

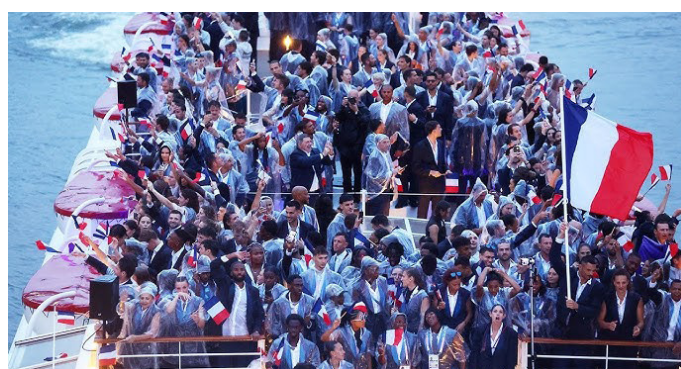
À l'occasion de l'événement rétrospectif Vert le Fluvial, qui s'est tenu à Paris le 7 octobre 2024, la Communauté portuaire de Paris (CPP), E2F, VNF et HAROPA PORT, ont salué cette initiative de verdissement et ont déclaré conjointement : « *L'ouverture des Jeux olympiques et paralympiques sur la Seine a marqué un tournant décisif pour le secteur fluvial en donnant un coup d'accélérateur aux projets d'électrification et d'hybridation des bateaux. Il y a seulement cinq ans, rares étaient les bateaux électriques et les projets intégrant de nouvelles énergies plus vertes (biogaz, hydrogène, biocarburants, etc.) La perspective de la parade fluviale associée aux dynamiques de financements (le PAMI, le programme CEE ReMove) ont mis en mouvement l'ensemble de la filière. Ce sont désormais plus de 40 bateaux qui sont équipés de propulsions électriques ou hybrides* ».

Des effets bénéfiques à long terme

Profitant de la dynamique verte apportée par les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024, un objectif ambitieux a été posé pour 2024, visant à accélérer le verdissement de l'ensemble de la flotte fluviale.

Ainsi ce sont 45 bateaux qui sont déjà passés à une motorisation 0 émission ou qui sont en passe de l'être avant la fin de l'année 2026 dans le cadre de ce qui est qualifié de « Flotte Héritage », pour un total d'investissement prévisionnel de plus de 40 M€, soit plus

de 30 % de la flotte en navigation dans le bief parisien, ce qui en fait la plus grosse opération de transition énergétique jamais réalisée dans aucun mode de transport dans un tel périmètre géographique.



LES BATEAUX DE LA PARADE

Nom du bateau	Compagnie
Hortense	Parinautes
Zeus	Marins de Paris
Cosmopolitain	Greenrivercruises
Zéro de Conduite	Seine Avenue
Black Swan	Seine Alliance
Imagine	FinX
Marinella	Rivieria
Farö	Seine Avenue
Rocca 2	Vedettes du Pont Neuf
Trocadéro	Batobus
Rive Gauche	Fleuve Concept / Port de Seine
Paris Montparnasse	Vedettes de Paris
Paris Trocadéro	
Energy Observer	Energy Observer
Héméra	Esprit Seine
RC 1	Ducasse sur Seine
Mistinguett	JOCE
Mulet Coureau	Bateaux Mouches
Cachemire	Yachts de Paris



FLASHEZ POUR REVOIR LA PARADE

HYDROGÈNE

MISE EN SERVICE DU ZULU 06, PREMIER BATEAU FLUVIAL À HYDROGÈNE VERT FRANÇAIS

LE ZULU 06, PREMIER BATEAU FLUVIAL PROPULSÉ À L'HYDROGÈNE DÉVELOPPÉ PAR LE GROUPE SOGESTRAN, A ÉTÉ OFFICIELLEMENT BAPTISÉ LE 3 DÉCEMBRE 2024 À PARIS. CETTE AVANCÉE TECHNOLOGIQUE REPRÉSENTE LE FRUIT DE SIX ANS DE RECHERCHE MENÉES DANS LE CADRE DU PROJET EUROPÉEN FLAGSHIPS.

Un bateau dédié à la logistique urbaine durable

Le baptême du ZULU 06, appartenant au groupe Sogestran, a eu lieu le 3 décembre 2024 à Paris en présence de François Durovray, ministre des Transports.

Le ZULU 06, long de 55 mètres, a été conçu pour répondre aux défis logistiques dans les zones urbaines. Capable de transporter 400 tonnes de marchandises, il est propulsé par deux piles à combustible de 200 kW chacune, alimentées par 300 kg d'hydrogène vert à 300 bars.

Le bateau dispose d'une autonomie de 500 km, idéale pour ses missions de distribution en milieu urbain. Il représente une première en France dans le domaine du transport fluvial décarboné, faisant office de démonstrateur pour une logistique urbaine plus verte et une transition énergétique réussie.

Un projet européen et une ambition nationale

Le ZULU 06 est le résultat d'un travail collectif qui a impliqué des acteurs publics et privés en France et en Europe. Développé dans le cadre du programme Flagships, il a reçu un soutien financier et technique de l'Union européenne, notamment par l'intermédiaire du Clean Hydrogen Partnership, ainsi que de VNF.

Ce projet s'inscrit pleinement dans la stratégie nationale hydrogène et soutient les engagements français pour une croissance verte. Il prouve que le transport fluvial peut jouer un rôle clé dans la décarbonation des transports. Cependant, les acteurs du secteur, dont Sogestran, appellent à une mobilisation accrue de tous les partenaires de l'écosystème : financeurs, pouvoirs publics et clients, afin de soutenir cette transition.

François Durovray, ministre des Transports, a déclaré que, avec le baptême du ZULU 06, une avancée majeure pour le transport fluvial et la transition énergétique en France était désormais réalisée. Ce bateau, premier de son genre propulsé à l'hydrogène



en France, incarne, selon lui, l'engagement du pays pour une mobilité durable, innovante et décarbonée.

Il a également souligné que ce projet témoignait de la capacité de la France à concilier performance logistique et respect de l'environnement. Il a ajouté que ce projet représentait un très bel exemple de coopération européenne et de synergie entre acteurs publics et privés, en vue d'une mobilité verte, à la fois locale et durable.

Le ministre a enfin insisté sur le fait qu'une étape importante dans la décarbonation des transports avait été franchie et que cet événement envoyait un signal fort concernant la détermination du pays à transformer ses modes de transport pour les rendre à la fois plus écologiques et plus résilients face aux défis à venir.

Après quelques formalités, le bateau opérera sur la Seine en 2025, entre Gennevilliers et le cœur de Paris, pour une expérimentation d'une durée de 18 mois.



CONVERSATION

ACCOMPAGNER LES PROJETS D'INNOVATION ET DE VERDISSEMENT AU SERVICE DE LA FLOTTE FLUVIALE

ENTRETIEN AVEC AUGUSTIN HENON, RESPONSABLE INNOVATION ET FINANCEMENT DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE À VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF).



VOUS ÊTES RESPONSABLE CHEZ VNF DU PAMI. POUVEZ-VOUS NOUS EN DÉCRIRE L'OBJET ET LES TYPES DE PROJETS QUE VOUS FINANCEZ ?

AUGUSTIN HENON : Le PAMI est le Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation de la flotte fluviale. Ce plan de subvention sur 5 ans (2023-2027) est porté par VNF au nom de l'État et cofinancé par l'ADEME, les régions Île-de-France, Normandie et Sud et par la CNR.

Constitué de 4 volets d'aide, il permet de financer la décarbonation et les économies d'énergie de la flotte passagers et marchandises (volet A), la modernisation et l'achat d'automoteurs ou pousseurs afin de pérenniser et faire croître l'offre de transport sur le réseau français (volet B), d'acquérir une première unité de transport fluvial (volet C) et de favoriser l'émergence de solutions innovantes (volet D).

En outre, nous finançons l'expérimentation de nouveaux vecteurs énergétiques pour le secteur marchandises (hydrogène, bioGNV par exemple). Des expérimentations de bateaux autonomes ont aussi lieu afin de développer les briques techniques pour l'automatisation de certains flux.

Nous sommes exactement à la moitié du plan 2023-2027. Le PAMI a déjà instruit 407 demandes dont 279 sont acceptées pour 20.1 M€ d'aide validée. Cela représente 104 dossiers de bateaux à passagers, 172 dossiers de bateaux de marchandises et 3 autres dossiers finançant des projets de recherche pour le secteur fluvial.

2024 A ÉTÉ UNE ANNÉE HISTORIQUE POUR LE PAMI, AVEC LES JO ET LA DOTATION EXCEPTIONNELLE DE SOUTIEN DE LA PART DE L'ÉTAT. COMBIEN DE DOSSIERS DE VERDISSEMENT EN VUE DES JEUX AVEZ-VOUS INSTRUITS ?

AH : Parmi l'ensemble des bateaux identifiés pour la cérémonie d'ouverture, le COJOP a retenu 26 bateaux décarbonés et a attribué le label « Héritage » à 19 bateaux supplémentaires ayant engagé des travaux de remotorisation qui n'ont pu aboutir à temps. Dirigé initialement au seul profit des bateaux de transport de marchandises en eaux intérieures, le PAMI a été élargi au secteur des bateaux à passagers par délibération du conseil d'administration de VNF en 2020 pour l'ensemble des travaux de décarbonation de la flotte.

Le PAMI a donc pu accompagner 32 bateaux identifiés par le COJOP dont 14 en phase « Héritage » pour 8.3 M€ de subventions. Ce fut un des outils d'intervention de VNF dans l'organisation des JOP 2024.

À QUELLES ÉVOLUTIONS MARQUANTES FAUT-IL S'ATTENDRE POUR LE PAMI DANS UN PROCHE AVENIR ?

AH : Le PAMI continue d'être opéré par notre équipe jusqu'en 2027 et nous préparons d'ores et déjà le PAMI 2028-2032. Le contexte budgétaire de ce début d'année 2025 nous impose une plus grande exigence quant aux impacts de notre plan d'aides. Les tonnes.kilomètres supplémentaires, les tonnes.CO2 économisées sont davantage regardées dans l'analyse des dossiers.

Certaines craintes légitimes sont exprimées par les bateliers quant à la pérennité de ce dispositif. L'ouverture du Canal Seine Nord en 2032, les enjeux du changement climatique et l'engagement des autres modes de transports dans un processus de décarbonation obligent la flotte à se moderniser et à effectuer sa transition énergétique pour conserver son avantage écologique. La volonté de l'État et de VNF est donc de poursuivre l'action du PAMI en le ciblant sur les travaux à fort impact.

Le financement des bateaux de moins de 12 passagers est dépriorisé pour la phase étude depuis le début d'année. L'installation de motorisations stage V ne sera plus soutenue à partir du 1er janvier 2026 pour des raisons réglementaires de l'UE. Nous continuons de financer l'expérimentation de solutions décarbonées, le renouvellement et la modernisation de la flotte et de soutenir l'installation d'équipements permettant de décarboner son énergie de bord voire sa motorisation : génératrice accouplée au moteur, installation de panneaux photovoltaïques, d'économètres, hybridation et électrification de la motorisation.

Enfin, notre plateforme PAMI Connect a maintenant un module conventionnement permettant de réaliser les démarches administratives en ligne. Elle sera bientôt dotée d'un module de paiement de la subvention permettant au porteur de projet d'y déposer ses pièces justificatives et les livrables de fin de projet.

La dynamique de décarbonation et de modernisation de la flotte est encourageante malgré un contexte budgétaire parfois incertain. Le PAMI reste au rendez-vous afin que cette dynamique catalysée par les JOP se poursuivent et se déploient sur le secteur de marchandises. ■



ZOOM SUR LE PAMI 2023-2027

Depuis le 1^{er} janvier 2023, le nouveau Plan d'aide à la modernisation et à l'innovation VNF est en vigueur pour la période 2023-2027.

Le plan d'aide à la modernisation et à l'innovation (PAMI), mis en œuvre par Voies navigables de France depuis 15 ans, est une réponse aux grands enjeux de la flotte fluviale et comprend des mesures conçues afin d'atteindre des objectifs environnementaux et logistiques : réduire la consommation en carburant, les émissions et rejets polluants, encourager le recours à des énergies renouvelables... Le PAMI s'adresse tant aux exploitants et propriétaires de bateaux de transport de marchandises (artisans ou armateurs) et de bateaux à passagers et de plaisance locative qu'aux bureaux d'études, chantiers ou autres prestataires techniques (sous certaines conditions). Au total, quatre volets constituent ce programme d'aide. Aidés par des financeurs complémentaires tels que les régions, L'État français et VNF ont contribué respectivement à hauteur de 12,5 millions et 6,5 millions d'euros au précédent PAMI pour la période 2018-2022.

VNF a estimé en octobre 2022 que l'amélioration de l'efficacité énergétique des projets accompagnés durant l'année avait évité l'émission de 3 000 t de carbone. Le nouveau PAMI, annoncé à l'occasion du colloque « Vers le fluvial » 2022 et dont la durée couvre les années 2023-2027, s'attachera plus particulièrement à renforcer les volets A (verdissement) et D (innovation) du programme. Les plafonds de dotation ont été relevés par rapport au dernier PAMI : des projets peuvent à présent être financés à hauteur de 500 000 €, contre 300 000 € précédemment.

La procédure de dépôt de subventions a été par ailleurs intégralement revue avec le lancement de PAMI Connect. Enfin, le programme bénéficie également d'un budget plus élevé, réparti entre VNF, l'État, l'Ademe, les régions Île-de-France, Normandie, Provence-Alpes-Côte d'Azur, CNR et HAROPA PORT.

AIDE AU VERDISSEMENT



REMOVE : DE NOUVELLES ACTIONS POUR DES MODES DE TRANSPORT PLUS VERTUEUX

LE GOUVERNEMENT, L'ADEME, ET PLUSIEURS ORGANISATIONS DONT E2F ONT LANCÉ FIN 2022 REMOVE, UN PROGRAMME DESTINÉ À AMÉLIORER L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE DU SECTEUR DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE. EN 2024, REMOVE A POURSUIVI SON DÉVELOPPEMENT AFIN D'ACCÉLÉRER LE REPORT MODAL VERS LES MODES DE TRANSPORT MASSIFIÉS.

Qu'est-ce que ReMoVe ?

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 intervient sur le financement d'opérations de sensibilisation, d'études techniques et de prises en charge d'une partie des coûts de report modal (manutention, pré et post acheminement). Pour la première fois, tous les acteurs de la logistique se regroupent ainsi autour d'un programme d'actions 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. E2F est porteur associé du programme ReMoVe et CPP est partenaire technique.

Une visibilité du programme accrue

Au cours de l'année 2024, le programme ReMoVe a continué de se faire connaître auprès de la communauté fluviale par le biais de différents canaux. Outre la multiplication des présences de l'équipe ReMoVe de l'Ademe aux événements qui jalonnent la vie du secteur, une *masterclass* a été organisée le 28 septembre 2024 à l'occasion d'Eco Class Logistics, manifestation dédiée aux dernières innovations et aux bonnes pratiques en matière de logistique durable.

VNF a quant à elle organisé 9 journées de sensibilisation au transport fluvial à travers toute la France. Destinées aux chargeurs, commissionnaires et transporteurs, ces rencontres — financées par les Certificats d'Économie d'Énergie dans le cadre du programme ReMoVe — ont permis aux participants de découvrir les avantages du report modal vers le fleuve. Au programme : visites de ports, échanges avec des experts, retours d'expérience, outils pratiques et accompagnement pour initier des projets concrets de logistique fluviale.

Le volet communication de ReMoVe a pour sa part été

développé davantage, notamment dans sa dimension numérique avec la mise en ligne du site vitrine et le lancement de la lettre d'information du programme.

Le fluvial, grand lauréat du premier appel à projets

L'ADEME a lancé en novembre 2023 un appel à projets (AAP) visant à accorder des aides financières à des projets de report modal de la route vers les modes de transports massifiés (ferroviaire, fluvial et maritime), de manière à inscrire une dynamique avec des objectifs extrêmement ambitieux et à permettre de renforcer les connaissances et les compétences nécessaires pour développer des solutions de transport efficaces, générant des gains d'émissions de gaz à effet de serre ainsi que des gains énergétiques.

À l'issue de la première relève de l'appel à projets, sur 18 projets déposés, 9 projets ont été sélectionnés en août 2024, avec l'objectif d'économiser plus de 62 millions de kWh et d'éviter près de 11 600 tonnes de CO₂e sur toute la durée de leur mise en œuvre. Parmi les projets retenus, 3 visent spécifiquement à favoriser le report modal de la route vers le transport fluvial :

- ▶ **BATAIL-LOG** (durée de 24 mois) : logistique urbaine fluviale pour les chantiers dans un rayon de 7km autour des quais de Paris (Saint-Denis, Gennevilliers, Aubervilliers, Boulogne, Point du jour, Tolbiac, Bercy) ;
- ▶ **BOX2HOME** (durée de 12 mois) : logistique urbaine fluviale sur la Seine pour la livraison à domicile de marchandises générales et biens de consommation courante (alimentaire, électroménager et matériel de bricolage) ;
- ▶ **HELCO TRADE** (durée de 24 mois) : transport de ferraille sur le Rhône au départ de Fos-sur-Mer ou Chalon-sur-Saône jusqu'à la Belgique.

Les projets fluviaux retenus par la première relève de l'appel à projets permettent ainsi d'éviter 8 640 camions ainsi que 2 524 tCO₂e et de réaliser une économie de 15,1 GWh.

Dispositif LOG-te : vers une amplification de la démarche d'engagement volontaire

Au sein du Programme ReMoVe, le dispositif LOG-te est particulièrement monté en puissance durant l'année 2024. Ce dernier s'attache à :

- ▶ Sensibiliser les opérateurs du transport fluvial, ferroviaire et maritime (cabotage et pêche professionnelle) à la transition énergétique et environnementale de leurs flottes et engins de manutention associés ;
- ▶ Accompagner techniquement ces opérateurs en vue de l'obtention de chartes d'engagements volontaires.

Cette charte, basée sur le volontariat, engage chaque opérateur signataire dans un plan d'actions personnalisé, en vue de diminuer sa consommation de carburant, et par voie de conséquence ses émissions de GES. Chaque opérateur décidant de signer la charte d'engagements volontaires doit au préalable avoir réalisé un reporting énergétique et établi un plan d'actions pluriannuel.

Quels apports pour les opérateurs ?

Le programme LOG-te permet aux entreprises de se conformer aux exigences réglementaires européennes concernant les émissions de gaz à effet de serre (GES), contribuant ainsi à la réduction de leur empreinte carbone.

En s'engageant dans ce dispositif, les entreprises peuvent également démontrer leur performance environnementale, en affichant des actions concrètes pour réduire leur consommation énergétique et leurs émissions. De plus, le programme offre la possibilité de répondre aux attentes croissantes du marché en matière de responsabilité environnementale. En valorisant leurs initiatives auprès de leurs clients et partenaires, les entreprises renforcent leur image et leur compétitivité sur un marché de plus en plus axé sur la durabilité

Courant 2024, trois entreprises de transport fluvial ont rejoint le dispositif en tant que primo-engagés et ont bénéficié de son accompagnement :

- ▶ **Batorama**, société de transport de passagers basée à Strasbourg ;
- ▶ **FluviaTRANS**, société de transport de marchandises et commissionnaire de transport évoluant sur le bassin de la Seine et du Nord ;
- ▶ **Les Vedettes de Paris**, société de transport de passagers proposant des croisières sur la Seine.



 **FLASHEZ POUR EN SAVOIR +**



AIDE AU VERDISSEMENT

UNE ANNÉE CHARNIÈRE POUR GATE, LA PLATEFORME D'ACCOMPAGNEMENT DÉDIÉE AUX OPÉRATEURS

IL Y A UN PEU PLUS D'UN AN, À L'INITIATIVE D'E2F AVEC LE PARTENARIAT TECHNIQUE DE LA CPP, LA PROFESSION LANÇAIT GATE, PREMIÈRE PLATEFORME D'ACCOMPAGNEMENT À LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE METTANT EN RELATION OPÉRATEURS FLUVIAUX ET AMO. QUEL EST LE BILAN DE CETTE PREMIÈRE ANNÉE D'EXISTENCE ?



Qu'est-ce que GATE ?

En octobre 2023, à l'initiative d'E2F avec le partenariat technique de la CPP, la Profession a lancé GATE, première plateforme d'accompagnement à la transition énergétique qui met en relation des opérateurs fluviaux souhaitant verdir leur flotte de bateau(x) avec des assistants à maîtrise d'ouvrage (AMO) destinés à les aiguiller à chacune des étapes de leur projet de remotorisation de bateaux existants. GATE s'inscrit pleinement dans les actions prévues dans le cadre de l'engagement volontaire.

Combiné avec les aides publiques du PAMI, géré par Voies navigables de France, et les primes versées dans le cadre du CEE ReMoVe, l'accompagnement sur mesure proposé est pris en charge à 90 % (hors taxe). CPP a en charge l'animation pour le compte d'E2F de ce centre de services. Gage d'un rapide intérêt du secteur pour la plateforme, le premier comité d'engagement tenu quelques semaines après le lancement officiel avait déjà retenu 4 projets, qui bénéficieraient d'aide de la part d'AMO.

Un engouement en hausse pour 2024

L'année 2024, première année pleine d'existence pour le dispositif, a été caractérisée par une véritable montée en puissance de ce dernier, en témoigne le nombre de sensibilisations (52) opérées auprès d'opérateurs fluviaux par l'équipe de GATE ainsi que de dossiers validés (36) durant l'année.

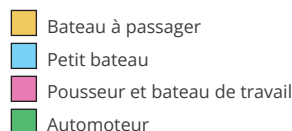
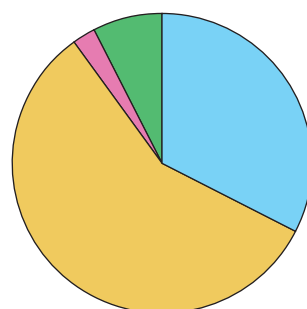
Si plusieurs facteurs (souhait d'une mise en conformité vis-à-vis de la réglementation européenne, engagement écologique particulier, recherche de nouveaux clients...) peuvent expliquer cet intérêt rapide pour la plateforme, le plus grand catalyseur de sa réussite a probablement été les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, qui ont fait la part belle à la sobriété énergétique en sélectionnant explicitement des bateaux à motorisation électrique ou hybride pour apparaître lors de la cérémonie d'ouverture du 26 juillet 2024.

Une diversité de profils d'opérateurs accompagnés

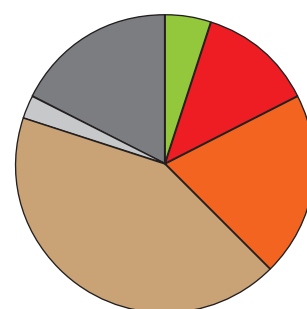
La majorité des entreprises fluviales ayant sollicité un accompagnement par GATE en 2024 occupent une activité de transport de passagers mais les opérateurs de transport de marchandises sensibilisés ont pu exprimer un certain intérêt pour la démarche à moyen terme.

Durant cette première année d'existence, l'intérêt pour la plateforme s'est révélé être relativement national. En effet, bien que les opérateurs accompagnés exercent pour la plupart leur activité sur le bassin de la Seine, cinq autres bassins de navigation sont également concernés par le périmètre d'action de GATE en 2024.

Répartition des projets par type de bateaux



Répartition des projets par bassin



Des actions de formation et de labellisation

Au cours de 2024 a été élaboré en partenariat avec Fluvia et la CPP un programme de formation à l'eco-pilotage et à la conduite électrique, qui sera mis en oeuvre en 2025.

Enfin, des travaux sont actuellement menés pour une labellisation « LOG-te » valorisable par les entreprises engagées dans ce programme CEE.

INFRASTRUCTURES DE SERVICES ET D'EAU

BORNE&EAU :

LE RÉSEAU FRANÇAIS ACCÉLÈRE LE DÉPLOIEMENT DE SON OFFRE

EN 2018, VNF ET HAROPA PORT ONT INITIÉ LE DÉPLOIEMENT DE BORNES DE DISTRIBUTION D'EAU ET D'ÉLECTRICITÉ DANS PLUSIEURS PORTS DU BASSIN DE LA SEINE AU TRAVERS DE LA SOLUTION « BORNE ET EAU », MISE AU POINT AVEC E2F. APRÈS UNE PHASE D'EXPÉRIMENTATION, L'INITIATIVE A ÉTÉ ÉTENDUE À D'AUTRES BASSINS. RETOUR SUR LES AVANCÉES DE 2024 EN LA MATIÈRE.

Des bornes électriques pour paquebots à Lyon

Le 19 mars 2024, VNF et Saône Confluence Escales (SCE), filiale d'ENGIE Solutions, ont inauguré trois bornes d'alimentation électrique pour paquebots fluviaux à Lyon, quai Claude Bernard. Ces installations visent à réduire les nuisances sonores, les émissions de CO₂ et les polluants locaux en permettant aux navires de se brancher à l'électricité plutôt que d'utiliser leurs groupes électrogènes.

Ces bornes, dotées de deux prises chacune, couvrent l'ensemble des besoins en électricité à quai des paquebots fluviaux et des péniches-hôtels (bateaux de 38,5 m) pour certains sites. En se branchant aux bornes électriques lors de leurs escales, les paquebots n'ont plus recours à leurs groupes électrogènes pour leurs besoins à bord, ce qui signifie : 0 nuisance sonore, 0 émission de CO₂ et 0 émission de polluants locaux (CO, NOx et particules fines). Sur une année d'activité d'un paquebot, cela permet de réduire environ 60 % les émissions de CO₂ totales (en navigation et à quai), soit 750 tonnes économisées par an, et de diviser par 60 les émissions en polluants locaux.

À ce jour, huit sites d'apponement sont équipés : trois à Lyon (quai Claude Bernard, quai Rambaud et Musée des Confluences) et trois sur la Saône au nord de Lyon (Chalon-sur-Saône-Port Nord, Saint-Jean-de-Losne et Losne), Trévoux et Seurre. Les études techniques pour le site Chalon-sur-Saône Centre-Ville prévoient un aménagement en vue de la saison 2025.

Ce projet, d'un montant de 8,5 M€, bénéficie du soutien financier de l'ADEME et du FNADT. Il inclut également l'installation de bornes à eau et une mission de régisseur pour fluidifier les échanges entre les différents acteurs gravitant autour des activités de la croisière. À l'horizon 2030, il est envisageable de parvenir à une trentaine d'unités. Lyon est l'une des principales villes d'escales du bassin aux côtés d'Arles, d'Avignon ou encore Chalon-sur-Saône.



Amplification des bornes électriques sur le bassin de la Seine

Profitant de la dynamique des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, l'électrification des quais du bassin de la Seine s'est amplifiée cette année-là et a constitué un chantier majeur pour la transition énergétique du transport fluvial et l'amélioration de la qualité de vie urbaine en permettant aux bateaux à quai de se connecter au réseau électrique terrestre, évitant ainsi l'utilisation de groupes électrogènes polluants.

Au 22 avril 2024, 44 bornes électriques avaient ainsi été installées sur les quais gérés par HAROPA PORT et VNF, permettant d'éviter 4 300 tonnes d'émissions de CO₂ par an. D'ici la fin de l'année 2024, 82 bornes supplémentaires seraient par la suite déployées sur l'axe Seine et l'Oise, incluant des bornes adaptées au fret, à la croisière, à l'hivernage et aux activités récréatives. L'objectif est d'atteindre 132 bornes à quai d'ici 2026.

Ce programme d'équipement représente un investissement global de 9,2 M€, soutenu par l'Union européenne et la Région Île-de-France. Il s'inscrit dans une démarche plus large de décarbonation du transport fluvial, incluant des initiatives telles que le Plan d'aide à la modernisation et à l'innovation (PAMI) et l'étude prospective AviCafe sur les carburants alternatifs.

INFRASTRUCTURES ET TERRITOIRES



CONSTRUIRE LE RÉSEAU FLUVIAL DE DEMAIN

01

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

REPLACER LE FLUVIAL AU CŒUR DES GRANDS CORRIDORS D'ÉCHANGES

02

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.

ÉCLUSES

RECONSTRUCTION DES ÉCLUSES DE MÉRICOURT : UN DES PRINCIPAUX POINTS DE VULNÉRABILITÉ DE LA SEINE ENFIN RÉGLÉ

OCTOBRE 2024, APRÈS 4 ANS DE TRAVAUX DE RÉNOVATION ET DE MODERNISATION, VOIES NAVIGABLES DE FRANCE INAUGURE LES ÉCLUSES DE MÉRICOURT, SITUÉES SUR LA SEINE DANS LE DÉPARTEMENT DES YVELINES.

D'un montant total de 92 millions d'euros, c'est l'une des plus importantes opérations de modernisation menées au cours de ces dernières années, principalement financé par l'État dans le cadre du CPIER Vallée de la Seine, avec le soutien financier de l'Union européenne et de la Région d'Île-de-France, qui sont des partenaires majeurs de VNF, engagés dans le développement du transport fluvial dans le cadre de la liaison européenne Seine-Escaut.

Des ouvrages majeurs pour le transport fluvial européen

Le site de Méricourt est situé sur la Seine à 60 km de Paris, sur un axe fluvial stratégique connecté aux grands ports maritimes de Rouen et du Havre, permettant l'approvisionnement en marchandises des grandes plateformes logistiques franciliennes et au-delà jusqu'à Nogent-sur-Seine à l'amont ou vers le nord de la France.

Ses écluses accueillent en moyenne 260 bateaux par semaine, dont des convois fluviaux de 180 mètres de long, ainsi que des paquebots de croisière, 7j/7 et 24h/24.

L'opération de rénovation et d'allongement des écluses a débuté en mai 2020 et s'est achevée en juillet 2024.

La nature des travaux impliquait une reconstruction quasi-intégrale des écluses.



ZOOM SUR LES PCC

La modernisation des voies navigables et le développement du transport fluvial s'appuient également sur la mise en place de postes de commandes centralisées (PCC).

Véritables centres de contrôle du réseau fluvial, ces installations permettront de piloter à distance les écluses et les barrages, assurant une gestion optimisée du trafic. À terme, ce système plus moderne offrira aux usagers un service plus réactif, plus performant et disponible sur des plages horaires étendues, notamment sur le réseau à grand gabarit, avec un fonctionnement 24h/24 et 7j/7. Par ailleurs, cette évolution garantira de meilleures conditions de travail pour les agents.

En 2024, un premier PCC a été inauguré à Compiègne (60). À partir de juin, il a assuré la gestion à distance de 8 écluses et 4 barrages répartis sur 4 sites de l'Oise amont : Venette, Verberie, Creil et Sarron. Un second PCC a vu le jour fin 2024 à Notre-Dame-de-la-Garenne (27). Dès sa mise en service, il a pris en charge la téléconduite de 7 écluses et 3 barrages sur la Seine, notamment à Méricourt, Notre-Dame-de-la-Garenne et Amfreville-sous-les-Monts. Un troisième centre de commande est prévu à Conflans-Sainte-Honorine (78), dans l'ancienne bourse d'affrètement. À l'horizon 2026, il permettra le pilotage à distance de l'ensemble des ouvrages situés sur la Seine entre Paris et Rouen, ainsi que ceux de l'Oise.



PORTS

LA « CHATIÈRE » DE PORT 2000 EN VOIE DE CONCRÉTISATION

APRÈS UN RALENTISSEMENT FIN 2023 POUR CAUSE DE RECOURS DÉPOSÉ AUPRÈS DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF, LE PROJET DE « CHATIÈRE » À PORT 2000 A PU REPRENDRE EN 2024 ET VISE DÉSORMAIS UNE MISE EN SERVICE À L'HORIZON 2027.

Pourquoi une « chatière » à Port 2000 ?

Le projet de la « chatière » au Port 2000 du Havre consiste à créer un accès fluvial direct entre ce port et la Seine, facilitant ainsi le transport de conteneurs par voie fluviale. Les objectifs principaux de sa construction sont :

- ▶ **Faciliter l'accès fluvial** : Le projet consiste à créer un chenal de 100 mètres de large, protégé par une digue de 1 800 mètres de long, entre les avant-ports du port historique et de Port 2000. Ce passage permettra aux bateaux fluviaux (automoteurs et convois poussés) d'accéder et de quitter Port 2000 en toutes conditions météorologiques et de marées.
- ▶ **Réduire les émissions de CO₂** : Le transport fluvial émet jusqu'à cinq fois moins de CO₂ que le transport routier. En facilitant le transport fluvial, le projet contribue à la décarbonation de la chaîne logistique du port.
- ▶ **Renforcer la compétitivité du port** : En améliorant l'accès fluvial, le projet vise à augmenter le volume de conteneurs transportés par voie fluviale, réduisant ainsi la congestion routière et renforçant la compétitivité du Port 2000.

Le projet est financé par la Région Normandie à hauteur de 82,75 M€, l'État à hauteur de 23,60 M€ et par des fonds européens pour 11 M€.

Obtention du feu vert administratif et poursuite des opérations

Le 29 mars 2024, le tribunal administratif de Rouen a autorisé HAROPA PORT à poursuivre les travaux préparatoires du chantier de la chatière, rejetant la demande de suspension de l'arrêté du 19 juin 2023. Une autre décision du Conseil d'État du vendredi 13 décembre 2024 a rejeté le pourvoi en cassation et a permis à la chatière d'entrer désormais dans une nouvelle phase de réalisation.



La notification du marché de travaux au groupement TERELIAN/SDI (DEME Group) a ainsi pu marquer le début des premières interventions sur le terrain, incluant notamment une campagne de détection pyrotechnique.

E2F contributrice au projet

E2F a rappelé son soutien au projet de « chatière » permettant un accès direct et fluide des bateaux fluviaux aux terminaux de Port 2000. Ce projet est en effet de nature à accroître le report modal au profit du transport fluvial et, plus globalement, la compétitivité du terminal conteneur de Port 2000, en augmentant les capacités d'évacuation des conteneurs, en permettant de meilleures liaisons entre le port du Havre et son hinterland, accompagnant ainsi ses objectifs de développement, à court terme et plus encore à l'horizon de l'entrée en service du Canal Seine Nord, qui fera de cet accès direct un atout majeur de compétitivité.

Plus généralement, le transport fluvial génère moins d'externalités négatives que le mode routier, avec un bilan énergétique quatre fois inférieur à celui du transport routier. Une barge fluviale représente l'équivalent de 250 camions ; la mise en service de la chatière permettra d'éviter à terme la circulation de 65 000 poids lourds par an entre Le Havre, Rouen et l'Île-de-France, d'où moins d'émissions de GES, de particules fines, moins de congestion routière et moins d'accidents. Le bilan global du projet est positif pour la collectivité dégageant une Valeur ajoutée nette socioéconomique de 107,4 M€. Il faut également noter que les liaisons fluviales sur le bassin de la Seine ne sont pas saturées et peuvent donc répondre sans investissements lourds supplémentaires à l'accroissement du trafic fluvial dans les prochaines décennies, après mise en service du canal Seine Nord Europe.

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

CANAL SEINE-NORD EUROPE, LE PASSAGE DU PROJET AU CONCRET

LE CANAL SEINE-NORD EUROPE, GRAND PROJET D'AMÉNAGEMENT RELIANT COMPIÈGNE (OISE) À AUBENCHEUL-AU-BAC (NORD) D'ICI 2030, EN 2024, LE PROJET A CONNU PLUSIEURS AVANCÉES MAJEURES QUI LE FONT S'AFFIRMER COMME UN ÉLÉMENT-CLÉ DE LA LIAISON FLUVIALE SEINE-ESCAUT QUI CONNECTERA LA FRANCE À 20 000 KM DE VOIES EUROPÉENNES.

Autorisation environnementale pour les secteurs 2 à 6 du Canal Seine-Nord Europe : démarrage des travaux entre Passel et Aubencheul-au-Ba

Le 9 août 2024, les Préfets des départements de l'Oise, de la Somme, du Pas-de-Calais et du Nord ont signé l'arrêté d'autorisation environnementale pour les secteurs 2 à 6 du Canal Seine-Nord Europe, couvrant 89 km entre Passel et Aubencheul-au-Bac. Cette décision suit l'autorisation obtenue en 2021 pour le secteur 1 (18 km) où les travaux sont en cours.

L'autorisation impose des exigences strictes pour protéger l'environnement, notamment en matière d'eau, biodiversité et sécurité hydraulique. La mise en œuvre sera suivie régulièrement par l'État pour garantir le respect des engagements, incluant des mesures d'évitement, de réduction d'impact et des compensations écologiques. Cette étape permet le lancement des marchés de travaux, la notification des entreprises et le début des travaux préliminaires (quais, déviations routières, écluses), renforçant la logistique et le bon déroulement du chantier.

Démarrage de la construction de deux quais travaux à Noyon (Oise) et Aubencheul-au-Bac (Nord)

La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) a attribué début octobre 2024 les marchés pour construire deux quais travaux, qui faciliteront l'approvisionnement des chantiers par voie d'eau, favorisant ainsi un transport plus écologique.



- ▶ Quai de Noyon (Oise) : confié au groupement CHARIER Génie Civil et LHOTELLIER Travaux publics, avec une durée prévisionnelle de 8 mois, dont 3 mois de préparation. Les travaux débiteront au 1er trimestre 2025. Ce quai, long de 100 m et large de 9,5 m, soutiendra notamment la construction de l'écluse de Noyon.
- ▶ Quai d'Aubencheul-au-Bac (Nord) : confié au groupement SPIE BATIGNOLLES (trois entités), pour une durée prévisionnelle de 12 mois, dont 3 mois de préparation. Le chantier commencera également au 1er trimestre 2025. Ce quai servira aux travaux de l'écluse d'Oisy-le-Verger et à l'approvisionnement des secteurs 5 à 7 du canal.

Ces infrastructures s'inscrivent dans la stratégie plus large de la SCSNE visant à privilégier les transports fluviaux et ferroviaires pour réduire l'empreinte carbone du chantier du Canal Seine-Nord Europe. Au total, dix quais travaux seront construits pour un investissement d'environ 20 millions d'euros, accompagnés d'une clause de report modal dans les marchés afin de limiter le trafic routier et les émissions de CO₂. Une information des riverains sera assurée pendant les travaux.

Un financement européen



Un soutien financier majeur confirmé en 2024 qui consolide le projet dans son ensemble. En juillet 2024, le projet du Canal Seine-Nord Europe a obtenu un financement à hauteur de 300 millions d'euros via le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE). Ce financement, qui s'ajoute à aux 405 millions déjà actés, porte désormais la contribution de l'UE de 705 millions d'€ soit 50 % des coûts de construction, soutient le développement du secteur 1 du canal entre Compiègne et Passel dans l'Oise et les études préparatoires pour les autres secteurs. Cette aide financière montre l'engagement de l'Union européenne à soutenir ce projet à long terme, jusqu'à sa réalisation prévue en 2030. Pas de décision sur le MIE de prévue en 2025 mais possibilité de récupérer une centaine de millions d'euros de crédits européens redéployés en fonction de l'état d'avancement des travaux.

INCIDENTS SUR LE RÉSEAU

LA RÉSILIENCE DES INFRASTRUCTURES QUESTIONNÉE ?

INONDATIONS, ACCIDENTS, USURE... EN 2024, L'INFRASTRUCTURE DU RÉSEAU FLUVIAL FRANÇAIS A PARTICULIÈREMENT SOUFFERT ET NOUS AMÈNE À NOUS QUESTIONNER SUR SON POUVOIR DE RÉSILIENCE.

Crues dans le Nord de la France

Au début de l'année 2024, le secteur des Hauts-de-France, déjà touché par les crues de novembre 2023, a de nouveau été affecté par un nouvel épisode de crues. Cette situation a impacté non seulement les conditions de navigation, mais aussi la sécurité des usagers du secteur fluvial.

VNF a assuré de sa mobilisation complète pour garantir la sécurité des personnes et des biens. Des mesures ont été mises en place pour anticiper et faciliter l'écoulement des eaux, en concertation avec le Préfet et les acteurs locaux. Le service est resté normal sur le réseau Deule-Lys, Sensée et Escaut, mais environ une trentaine de bateaux ont été affectés par cet épisode. Comme lors du précédent épisode de crues, des pompes ont dû être installées pour évacuer l'excédent d'eau, mais l'évacuation s'est avérée particulièrement lente en raison des sols déjà saturés.

Tout au long de la crise, E2F a travaillé en collaboration étroite avec les autorités et le Ministère des Transports pour accompagner au mieux les transporteurs touchés par ces nouvelles inondations, notamment en sollicitant l'intervention du sénateur Franck Dherisin et en œuvrant pour le lancement d'initiatives de soutiens parmi lesquels figurent le Fonds 1^{er} secours, porté par la Région des Hauts-de-France, la CCI Hauts-de-France et NORLINK sous forme de prêt et un décret fixant une aide pour perte de CA ouverte aux bateliers, sous forme d'indemnisation d'un maximum de 20 000 euros.

Accident du Pont de Sully à Paris

Le 31 janvier 2024, un bateau de croisière fluviale a heurté le pont Sully dans le bras de la Tournelle, à Paris, endommageant l'édifice. Cet épisode a entraîné des restrictions de naviguer jamais vues proportionnellement à l'incident, dans des conditions



opérationnelles dont la complexité n'a eu d'égal que le niveau de contrainte exorbitant pour les professionnels. Cet épisode a entraîné de fortes restrictions à la navigation pour la traversée de Paris, avec seulement deux possibilités de passage par jour pour les plus gros bateaux.

En effet, si l'organisation mise en place a certes permis de faire passer en moyenne plus de 200 000 tonnes de marchandises par jour assurant ainsi la continuité de l'activité, à l'exception notable des opérations de logistique urbaine qui paient un lourd tribut à cet accident, ce fut au prix d'une véritable logistique « de guerre » ayant eu des conséquences sur le rythme de travail des artisans bateliers et de leurs salariés, leur sécurité et sur l'économie du secteur.

Les travaux de réparation du pont de Sully, qui ont mobilisé près de 150 personnes, se sont achevés le lundi 1^{er} juillet 2024, soit avant le début des Jeux Olympiques et Paralympiques. Depuis, la navigation a repris dans les conditions normales, telles que prévues dans le règlement particulier de police Seine Yonne.

L'absence de célérité dans ce dossier montre à quel point les intérêts du fleuve peuvent être considérés comme secondaires au sens de non stratégiques par un certain nombre de parties prenantes. En effet, il y a fort à parier que jamais dans aucun pays fluvial qu'il s'agisse de la Belgique, des Pays Bas ou de l'Allemagne une telle durée n'aurait été tolérée. Les adaptations permanentes des horaires de passage et restrictions imposés ont permis un second constat : le processus de concertation avec les navigants et leurs représentants sur les conditions opérationnelles de navigation en mode dégradé ne sont pas adaptées.

Enfin, il est regrettable que, consultées systématiquement au dernier moment, jamais intégrée aux réunions techniques préalables et phases d'instruction amont, la Profession ait subi les décisions sans pouvoir y prendre part pleinement, les navigants étant informés bien souvent sans préavis.

ENTRETIEN DU RÉSEAU

L'ENTRETIEN DES VOIES NAVIGABLES : LA COUR DES COMPTES SE PENCHE SUR LA QUESTION

LA COUR DES COMPTES S'EST SAISIE EN 2024 D'UNE MISSION SUR L'ENTRETIEN DES VOIES NAVIGABLES. L'OCCASION POUR LES ACTEURS DE LA VOIE D'EAU DONT VNF DE RAPPELER LA SITUATION.

Quels sont les besoins en régénération ?

Le conseil d'orientation des infrastructures a préconisé, en 2018 puis en 2023, un renforcement des dotations de VNF en investissements de régénération. Le contrat d'objectifs et de performance signé en 2021 avec l'État et révisé en 2023 programme ainsi sur la décennie des enveloppes oscillant entre 150 et 200 M€ par an, soit une moyenne de 100 M€ par an pour le réseau à vocation fret correspondant à une enveloppe prévisionnelle de 1000 M€ sur la décennie pour le réseau à vocation fret.

Ces moyens, nettement supérieurs à l'étiage de 50 M€ connu dans les années 2015 à 2017, ont permis de lancer



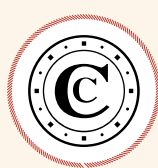
des opérations salutaires telles que la régénération des écluses de Méricourt sur la Seine ou de Gambenheim sur le Rhin. Ces moyens restent toutefois très inférieurs aux besoins de régénération du réseau.

Une réévaluation des dotations nécessaire

Seule une réévaluation sensible des dotations en investissement de Voies navigables de France permettra de mettre fin aux vulnérabilités que présentent des ouvrages aussi fragiles que le barrage de Suresnes sur la Seine aval, l'écluse de Vigneux sur la Seine amont ou le barrage de Meaux sur la Marne. Ces ressources complémentaires sont nécessaires également pour moderniser les derniers barrages manuels de l'établissement, afin de mettre fin aux risques que présente leur exploitation.

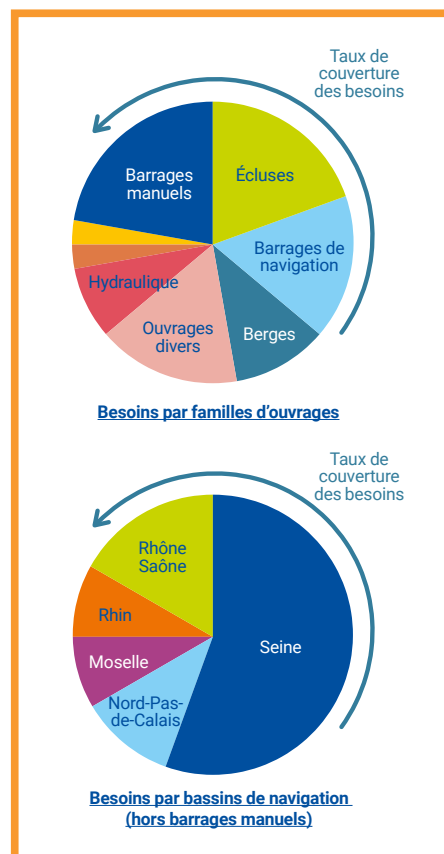


CE QU'ILS ONT DIT SUR L'ÉTAT DES INFRASTRUCTURES FLUVIALES



Sauf à ce qu'un effort significatif soit entrepris les dix prochaines années pour rattraper le sous-investissement structurel constaté depuis plusieurs décennies, le maintien en fonctionnalité du réseau national, y compris sa composante au gabarit européen, ne peut être garantie à court ou moyen terme.

« L'entretien des voies navigables, l'exemple de VNF », Cour des comptes, observations définitives du 11 décembre 2024.



Source : VNF et le réseau des voies navigables

RÉSEAU FLUVIAL**REMISE EN NAVIGATION DU
CANAL DU RHÔNE AU RHIN**

**LE CANAL DU RHÔNE AU RHIN, INUTILISÉ
DEPUIS PLUS DE 60 ANS ENTRE ARTZENHEIM ET
FRIESENHEIM, FAIT L'OBJET D'UN PROJET DE
REMISE EN NAVIGATION PORTÉ PAR LA RÉGION
GRAND EST DEPUIS 2021.**

Pourquoi rouvrir ce tronçon ?

Long d'environ 25 km, ce tronçon constitue un maillon essentiel pour relier Strasbourg à Colmar par voie d'eau et développer un tourisme fluvial doux, tout en valorisant les territoires traversés.

Déjà partiellement rénové entre 2000 et 2006 (8 écluses sur 12), le projet vise aussi à développer des services aux habitants (locations, haltes fluviales, circuits pédagogiques, produits locaux) et à préserver les milieux naturels (zones humides, haies, trame verte et bleue). Il comprend également des objectifs de recharge de la nappe phréatique et de production hydroélectrique.

Il s'agit d'une étape fondamentale dans le rétablissement de l'itinéraire du canal Rhône au Rhin permettant de réaliser des navigations Nord-Sud pour les bateaux à vocation touristique, en évitant la navigation par le Rhin à grand gabarit et à vocation industrielle. En effet, à terme, la remise en navigation permettra de relier au petit gabarit, donc accessible aux bateaux de plaisance, bateaux promenade, péniches-hôtels, trois pôles touristiques alsaciens : Strasbourg, Colmar et Neuf-Brisach.

Outre ces activités propres à la navigation, le projet permettra le développement des activités fluviales le long du canal : vélo, pêche, haltes d'hébergement et de restauration, et donc participera au développement économique du territoire. La limitation du mouillage du canal à 1,80 m sera un facteur limitant pour les péniches-hôtels et le transport fluvial de fret, même si des activités de petite logistique pourraient s'y développer, participant ainsi à la décarbonation de l'économie.

En quoi consistent les travaux ?

Les travaux sont divisés en deux phases pour bénéficier de financements européens (jusqu'à 35 %).



- ▶ Phase 1, lancée en août 2024 (coût : 12 M€, dont 5 M€ financés par le FEADER), comprend la rénovation des trois écluses sud, la consolidation de 1,5 km de digue, et la création d'une nouvelle écluse à Friesenheim.
- ▶ Phase 2 (2026-2029) concernera la consolidation restante sur 23 km et le déploiement complet des services et mesures environnementales

Le projet est mené en concertation avec les élus locaux, acteurs économiques et associations environnementales, et accorde une grande importance à la préservation écologique et à l'innovation technique dans sa mise en œuvre.

E2F a salué la décision de la région Grand Est de mettre en œuvre effectivement ce projet à vocation essentiellement touristique et a, au travers d'une contribution écrite en avril 2024, formulé des préconisations, notamment prévoir des aires de retournement dimensionnées pour les bateaux du plus grand gabarit susceptibles d'emprunter le canal.

Décision de suspension de la réouverture

Bien que le 5 août 2024, la préfète du Bas-Rhin et le préfet du Haut-Rhin ait accordé une autorisation environnementale pour les travaux de remise en navigation du canal du Rhône au Rhin entre Artzenheim et Friesenheim, à la demande de la région Grand Est, le tribunal administratif de Strasbourg a ordonné la suspension de cet arrêté le 18 octobre 2024, après la saisine de deux associations.

Le juge a ainsi estimé que la nécessité de stopper les travaux était avérée en raison des impacts possibles des travaux sur des espèces protégées et leur habitat, ainsi que sur des éléments végétaux essentiels. Cette suspension est provisoire, en attendant que le tribunal se prononce sur le recours en annulation déposé contre l'arrêté. L'instruction du dossier est toujours en cours et un jugement pourrait être rendu dans les mois à venir.



ENTREPRISES ET FLOTTES



ÉTABLIR DES CADRES RÉGLEMENTAIRES ET ÉCONOMIQUES FAVORABLES

01

Les entreprises de transport fluvial ont besoin d'évoluer dans un cadre réglementaire et un environnement économique propices à leur développement. Parce qu'elles sont très majoritairement des PME/TPE, les conditions de leur accompagnement sont clé.

RENOUVELLER LA FLOTTE POUR ÊTRE COMPÉTITIFS ET ÉCOLOGIQUES

02

Une flotte de bateaux nombreuse mais qui est soumise à l'impératif de son renouvellement pour à la fois répondre aux enjeux de compétitivité et au défi climatique.

STRATÉGIE FLUVIALE

LANCEMENT DE LA STRATÉGIE NATIONALE FLUVIALE

LE 16 FÉVRIER 2024, CHRISTOPHE BÉCHU, MINISTRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES ET PATRICE VERGRIETE, MINISTRE DÉLÉGUÉ CHARGÉ DES TRANSPORTS, ONT LANCÉ LA CONSTRUCTION D'UNE STRATÉGIE NATIONALE FLUVIALE INTÉGRANT L'INTÉGRALITÉ DE LA FILIÈRE.



7 chantiers prioritaires

Lors de ce lancement, qui a eu lieu au sein des locaux du Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, 7 chantiers prioritaires ont été dévoilés :

- ▶ accroître le report modal et optimiser l'utilisation logistique du réseau à grand gabarit ;
- ▶ remobiliser au profit du fret le réseau fluvial complémentaire à celui à grand gabarit ;
- ▶ amplifier la dynamique des ports intérieurs et la meilleure mobilisation du foncier logistique et de bord à voie d'eau pour améliorer les performances du secteur ;
- ▶ les voies et moyens de captation de nouveaux marchés ;
- ▶ moderniser l'image du transport fluvial et rendre le secteur attractif ;
- ▶ la transition énergétique pour l'accroissement de la compétitivité écologique d'un mode déjà vertueux ;
- ▶ le développement de services de passagers plus efficaces et du secteur du tourisme fluvial.

Ces travaux sous pilotage ministériel, ont pris place au cours du premier semestre 2024 avec l'ensemble du secteur, de manière à « faire émerger des pistes concrètes de développement de la voie d'eau et fédérer les acteurs autour de la valorisation et de l'emploi des infrastructures fluviales ».

Une ambition réaffirmée

Mais les travaux sur la Stratégie nationale fluviale qui avaient connu une belle dynamique en 2024 ont été interrompus avec les JOP et n'ont pu reprendre qu'en 2025 sous l'impulsion du nouveau Ministre chargé des Transports, Philippe Tabarot.

Réunissant les acteurs de la filière cette stratégie se présentera sous la forme d'une feuille de route du secteur. La priorité de cette feuille de route ce sont les entreprises.

En ce sens les annonces à venir de la Stratégie nationale fluviale feront le pendant du Contrat d'Objectifs et de Performance (COP) de VNF récemment réactualisé et qui fixe pour sa part la feuille de route en matière d'infrastructures jusqu'en 2032. E2F a très largement contribué aux travaux.



FLASHEZ POUR LIRE LA POSITION D'E2F

CE QU'ILS ONT DIT SUR LE FLUVIAL



Le réseau fluvial français est une richesse et un héritage sous-exploité dans notre pays. Il représente pourtant un atout pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le contexte du réchauffement climatique et l'une des clefs pour accroître la résilience des usages de l'eau dans nombre de nos territoires. Le transport fluvial est ainsi 4 fois moins émetteur de gaz à effet de serre à la tonne transportée que le transport routier actuel et il est engagé dans un processus de verdissement de la flotte, accéléré dans le contexte des jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024. C'est également un transport qui ne souffre pas de saturation et qui est particulièrement sûr.

Christophe Béchu, ministre des Transports

Lancement de la SNF, 16 février 2024

AIDES ET SUBVENTIONS

AIDES AU TRANSPORT COMBINÉ : LA COMMISSION EUROPÉENNE CONTRAINT LA FRANCE À LES RÉDUIRE

2024 S'EST AVÉRÉE ÊTRE UNE ANNÉE DE CÉSURE ENTRE LE PLAN D'AIDE AU REPORT MODAL ANCIENNE ET NOUVELLE VERSION.

Les effets du plan 2024-2028

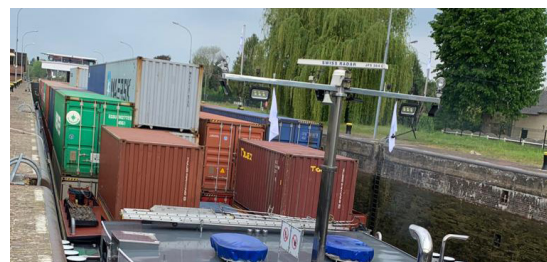
Les opérateurs ont appris tardivement, c'est-à-dire en fin d'année 2024, les conditions d'éligibilité de leurs trafics sur le nouveau plan pour la période 2024-2028, ayant fait l'objet d'une notification au niveau européen. La baisse d'intensité de l'aide à la pince résultant de la notification a pour effet d'affecter le modèle économique des opérateurs fluviaux combinés et est susceptible d'accentuer le différentiel de compétitivité du fluvial avec la route. C'est non seulement l'arrêt pur et simple de services que les acteurs ont mis des années à installer, que la dynamique aujourd'hui porteuse du transport combiné fluvial qui sont en cause. Des trafics emblématiques de logistique urbaine (Franprix), le service de conteneurs entre Le Havre et Rouen, les trafics de déchets opérés pour le compte de collectivités au Havre et à Lille, le service de CEVA Logistique sur Gennevilliers... seraient susceptibles de s'arrêter à court terme faute de rentabilité économique.

Le signal ainsi que les conséquences quasi certaines de ce nouveau dispositif, entrent en contradiction avec les objectifs stratégiques des armateurs maritimes au titre desquels CMA-CGM, MSC ou bien encore MARFRET qui ont pris des positions fortes y compris financières dans nos grands ports maritimes et sur les terminaux intérieurs en faveur du report modal. Il en va par ailleurs et très clairement de la soutenabilité des objectifs de report modal de l'Etat, figurant au COP signé entre l'Etat et VNF, dans les plans stratégiques des ports maritimes, dans les travaux et rapports des conseils de coordination interportuaires, la cohérence de cet ensemble trouvant très prochainement un point d'orgue dans la Stratégie nationale fluviale.

Un communiqué inter-filière

Dans un communiqué commun, les acteurs de la filière de l'intermodalité, E2F, GNTC, TLF et AUTF ont saisi le Ministre chargé des Transports pour lui demander :

- ▶ La non rétroactivité de l'application du plafond des coûts éligibles basés sur les coûts externes que le



transport fluvial permet d'éviter par rapport au transport routier tels que calculés dans la notification, vu l'information tardive faite par l'État aux opérateurs fluviaux en décembre 2024.

- ▶ Un cadre d'aide spécifique pour les services de transport combinés de déchets, de distribution urbaine et de courtes distances et le retour des conteneurs vides. Leurs avantages procurés ne peuvent se calculer en se basant sur les externalités négatives évitées du fluvial calculés en tonne/kms. L'impact réel sur la congestion urbaine et la qualité de l'air doivent être privilégiés. De plus, l'enjeu de la logistique des conteneurs vides face à des marchés déséquilibrées entre import et export nécessite un accompagnement bien spécifique en faveur des modes massifiés.
- ▶ Pour les trafics transitant dans les ports maritimes, la facturation des frais de manutention et des frais stationnement doit être adressée aux donneurs d'ordre, à savoir les compagnies maritimes, comme cela est pratiqué de longues date par tous les autres ports européens maritimes, et non aux transporteurs fluviaux et commissionnaires. Il est également demandé de fixer aux terminaux maritimes une obligation de report modal avec pénalité financière en cas de non atteinte des objectifs, comme cela se pratique également dans les ports belges et hollandais. L'objectif est bien de créer des conditions équitables de marché pour permettre le développement du transport fluvial.
- ▶ La mise à jour des valeurs des externalités négatives de chaque mode de transport, et une meilleure transparence des éléments pris en compte dans ces calculs.

En conclusion, cette notification d'aides à l'exploitation des services de transport combiné nous interroge sur les initiatives de la Commission européenne (Règlement d'exemption, lignes directrices, Règlement relatif au transport combiné), dont les orientations sont susceptibles de restreindre les capacités d'intervention de l'État français en appui aux politiques de report modal et qui vont à rebours du discours politique et institutionnel national. Par conséquent, nous demandons une révision de cette notification d'aides au transport combiné.

TERMINAUX PORTUAIRES

PORT HERRIOT : CMA CGM LAURÉAT DE LA SOUS-CONCESSION DU TERMINAL À CONTENEURS

LE 16 FÉVRIER 2024, LE CONSORTIUM DIRIGÉ PAR CMA CGM A ÉTÉ DÉSIGNÉ LAURÉAT DE LA SOUS-CONCESSION DU TERMINAL À CONTENEURS DU PORT DE LYON ÉDOUARD HERRIOT PAR LA CNR.

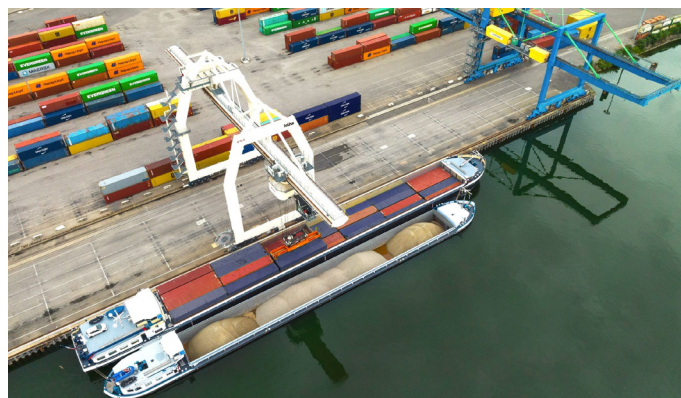
Le groupe CMA CGM et ses partenaires – la Banque des Territoires, la CCI Lyon Métropole Saint-Étienne Roanne et la CCI métropolitaine Aix-Marseille-Provence – ont été choisis par la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) pour gérer et développer les terminaux du port de Lyon Édouard Herriot sur une période de 30 ans. Ce projet s'accompagnera d'investissements d'environ 40 millions d'euros, visant à moderniser les infrastructures portuaires, accroître la capacité opérationnelle, améliorer la performance énergétique et favoriser une connectivité durable via le transport fluvial et ferroviaire.

Assurer la promotion du report modal et une ouverture à l'ensemble des opérateurs

L'objectif principal du projet est de promouvoir le report modal, en ouvrant le terminal à toutes les compagnies maritimes, opérateurs fluviaux et ferroviaires via l'axe Méditerranée-Rhône-Saône. À terme, le consortium prévoit de doubler les volumes fluviaux d'ici 2032, renforçant ainsi la compétitivité et la fluidité des échanges pour les chargeurs de la région Auvergne-Rhône-Alpes en offrant des solutions logistiques intégrées et durables.

Moderniser et développer les infrastructures

Le groupement, composé à 67 % par le groupe CMA CGM, acteur mondial dans le secteur maritime, terrestre, aérien et logistique, à 23 % par la Banque des Territoires, à 4 % par la CCI Lyon Métropole Saint-Étienne Roanne et à 4 % par la CCI métropolitaine Aix-Marseille-Provence, souhaite également mettre en place des solutions compétitives et décarbonées. Le terminal accueillera, à partir de 2028, un total de 230 000 EVP (équivalent vingt pieds), en intégrant de nouvelles infrastructures et en modernisant celles existantes, notamment par l'introduction de voies ferrées et la conversion des



équipements de manutention à l'électrique.

Les parties prenantes se sont montrées unanimement satisfaites du projet. Emmanuel Delachambre, vice-président de CMA CGM, a souligné l'importance de moderniser le port pour offrir des solutions logistiques durables, notamment par le biais du report modal depuis Marseille Fos. Barbara Falk, Directrice régionale de la Banque des Territoires, a mis en avant la valeur stratégique de ce partenariat financier, axé sur la mobilité durable. Philippe Valentin, Président de la CCI Lyon Métropole, a évoqué les bénéfices pour la région, notamment la fluidité des échanges et le développement du transport fluvial. Jean-Luc Chauvin, Président de la CCI Aix-Marseille-Provence, a salué la réussite de l'alliance public-privé, essentielle pour renforcer la compétitivité régionale et promouvoir une logistique durable.

120 000 conteneurs par an d'ici 2032

Outre un démarrage de l'exploitation prévu en avril 2025, pour atteindre l'objectif de 120 000 conteneurs acheminés chaque année d'ici 2032, contre une moyenne actuelle de 70 000, CMA CGM a prévu plusieurs mesures ambitieuses. Parmi celles-ci, la construction d'une nouvelle plateforme de stockage, dont les travaux débiteront en septembre 2025. Parallèlement, deux voies ferrées supplémentaires seront ajoutées, avec le démarrage des travaux en 2026.

Le terminal existant sera également restructuré pour optimiser ses capacités d'accueil et de traitement des conteneurs. Enfin, CMA CGM prévoit d'électrifier progressivement le port d'Édouard-Herriot dès 2025, dans une démarche de modernisation et de réduction de l'empreinte carbone du site. Ces initiatives sont conçues pour renforcer la compétitivité du port et répondre aux besoins croissants de la logistique durable.

CONVERSATION

PORTS INTÉRIEURS : CLAIRE MERLIN, NOUVELLE PRÉSIDENTE DE L'AFPI

CLAIRE MERLIN, DIRECTRICE GÉNÉRALE DES PORTS DE STRASBOURG, A ÉTÉ ÉLUE EN JUILLET 2024 PRÉSIDENTE DE L'ASSOCIATION FRANÇAISE DES PORTS INTÉRIEURS (AFPI), QUI REGROUPE 23 MEMBRES ET VISE À PROMOUVOIR LE RÔLE ÉCONOMIQUE DES PORTS INTÉRIEURS, RENFORCER LES LIENS AVEC LES PORTS MARITIMES, ENCOURAGER LE TRANSPORT MULTIMODAL DURABLE ET ASSURER LEUR REPRÉSENTATION À L'INTERNATIONAL.



VOUS AVEZ RÉCEMMENT ÉTÉ ÉLUE PRÉSIDENTE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'AFPI. POUVEZ-VOUS NOUS DÉCRIRE CETTE ASSOCIATION ?

CLAIRE MERLIN : Association Française des Ports Intérieurs est une association qui fédère la quasi-totalité des ports intérieurs français, quels que soient leurs statuts juridiques ou leur taille. On y retrouve des établissements publics, des syndicats mixtes, des concessions portées par des chambres consulaires ou des collectivités, mais aussi des acteurs privés. Voies Navigables de France qui gère de nombreux ports fluviaux est également membre.

Cette diversité est notre force, elle reflète la richesse et le potentiel du tissu portuaire intérieur français.

L'AFPI a trois missions principales :

- ▶ Représenter les ports intérieurs auprès du monde institutionnel (en particulier les pouvoirs publics) ;
- ▶ Fédérer ses membres en structurant et portant une parole collective en faveur développement des ports intérieurs et en renforçant leur visibilité dans les politiques nationales et européennes ;
- ▶ Informer : elle joue un rôle de veille stratégique et de diffusion d'informations auprès de ses membres, et contribue activement à des études ou travaux pilotés par d'autres organismes.

Dans un contexte de transition écologique et de recomposition des chaînes logistiques, les ports intérieurs sont, et doivent être pleinement reconnus, comme des acteurs stratégiques. L'AFPI a un rôle clé à jouer pour porter cette ambition.

DANS LE CADRE DE CE MANDAT, QUELS DOSSIERS CONSIDÉREZ-VOUS COMME PRIORITAIRES ?

CM : Trois objectifs prioritaires :

- ▶ Valoriser et développer le rôle clefs des ports intérieurs en matière de transitions écologiques, énergétique et numérique
- ▶ Faire des ports intérieurs des outils du développement du report modal dans une logique de solidarité des modes fer/fleuve
- ▶ Renforcer le rôle clef des ports comme outils d'aménagement du territoire, au service de leurs clients.

Force est de constater que nous sommes à un tournant. Les ports intérieurs sont de véritables leviers de transformation dans un monde en transition. Comment ?

Tout d'abord, les ports intérieurs sont autant de chances pour les territoires de relever les enjeux des transitions écologique, énergétique, numérique. En effet, à l'heure où l'ensemble de la chaîne logistique entame sa mue écologique et énergétique, les plateformes intérieures sont l'un des outils clefs au service des politiques publiques et des entreprises pour bâtir le monde de demain. Forts des enjeux de décarbonation et de réindustrialisation, les ports intérieurs sont des lieux privilégiés de réconciliation des centres urbains et des activités industrielles et logistiques. Nœuds ferroviaires, fluviaux et routiers, les ports intérieurs doivent se fédérer et fédérer leurs écosystèmes, être exemplaires et innovants notamment en matière de transition écologique; étant au cœur des villes. et industrielles.



À bien des égards, les ports intérieurs sont de véritables laboratoires d'expérimentation de la performance environnementale non seulement des activités portuaires mais aussi des activités logistiques et industrielles. En attestent les développements avancés en matière de branchement électrique à quai (projet Borne et Eau le long de la Seine porté par HAROPA Port de Paris, Projet de nouvelle gare fluviale à Strasbourg), les projets d'économie circulaire (Démarche CLES du port de Strasbourg et développement important des réseaux de chaleur, y compris transfrontaliers), de logistique urbaine (exemple inspirant d'IKEA au port de Paris), les politiques engagées en matière de gestion de l'eau et de préservation de la biodiversité (politique forte de la CNR – port de Lyon), ou encore des gestions dynamiques et proactives du foncier (reconquête foncière portée par plusieurs ports intérieurs).

Ensuite, les ports intérieurs constituent un maillon essentiel du système logistique français. Connectés aux grands corridors fluviaux et ferroviaires, ils permettent de massifier les flux, de soutenir la réindustrialisation des territoires et de renforcer la souveraineté logistique nationale. Le trafic massifié Fer/Fleuve des principaux ports intérieurs représentent près de 50 millions de tonnes annuels, 1500 entreprises et 43 000 emplois directs. Leur rôle dépasse la seule fonction d'interface transport: leur action en matière de report modal et leur actions en faveur du développement des modes massifiés est clef. En attestent les investissements importants pour le développement de leurs terminaux multimodaux (Paris, Lyon, Mulhouse, Strasbourg) les démarches d'innovation favorisant la complémentarité des modes fer/fleuve (Club d'Innovation pour le Multimodal Rhénan)

Enfin, les ports intérieurs doivent être considérés comme de véritables outils d'aménagement du territoire au service des politiques publiques et du développement économiques des entreprises implantées dans les zones portuaires. Les ports de Lille, Lyon, Mulhouse, Paris et Strasbourg représentent aujourd'hui près de 4000 hectares de foncier. Plusieurs ports intérieurs ont entamé des démarches de planification en vue de porter les objectifs de réindustrialisation du pays, le Schéma Directeur d'Axe mis en place par le port de Lyon/CNR est un bel exemple de cette dynamique à l'œuvre dans les ports intérieurs.

Parmi les chantiers prioritaires : la construction d'un projet stratégique pour l'AFPI, adossé à une cartographie précise de nos membres, afin de mieux identifier leurs

besoins, leurs forces, et leurs complémentarités. Ce projet pourra s'accompagner d'évolutions statutaires et organisationnelles. L'objectif est clair: faire de l'AFPI un interlocuteur de référence, capable de proposer, d'anticiper et de fédérer.

LE FLUVIAL PEINE À REDÉCOLLER AVEC 2-3 ANNÉES DIFFICILES. COMMENT L'EXPLIQUEZ-VOUS ?

CM : Le fluvial traverse une période de paradoxes. D'un côté, il est au cœur des réponses aux enjeux contemporains – sobriété carbone, massification des flux, résilience logistique. De l'autre, sa part modale stagne.

LE FLUVIAL A DU MAL À JOUER COLLECTIF, POUR PREUVE UNE FILIÈRE PEU IDENTIFIÉE, COMMENT INVERSER LA TENDANCE ?

CM : Bâtir une vision partagée, penser et agir collectif et... investir dans le réseau. ■



LÉGISLATION

CONTRATS TYPES : POURQUOI IL EST NÉCESSAIRE DE LES REVOIR

CETTE ANNÉE ENCORE, E2F A SENSIBILISÉ LES ACTEURS INSTITUTIONNELS SUR LA NECESSITÉ DE REVOIR LA DERNIÈRE VERSION DU CONTRAT TYPE FLUVIAL ET D'INTÉGRER CETTE DIMENSION À LA STRATÉGIE NATIONALE FLUVIALE.

Un contexte économique dégradé et un contrat type inadapté

Ces deux dernières années, E2F a évoqué à plusieurs reprises auprès de la DGITM le contexte économique dégradé dans lequel évoluaient alors les entreprises de transport fluvial de fret depuis de nombreux mois, lié en particulier au phénomène d'inflation sans contrepartie tarifaire possible auprès des chargeurs dans un marché aux volumes en baisse.

E2F considère en effet que la dernière version du contrat type fluvial rendu opposable au travers de sa publication par décret du 27 février 2020 et de son annexe à l'article D. 4451-4 du *Code des transports*, après des années de négociation est en complet décalage avec les conditions de marché actuelles.

Une négociation nécessaire et intégrée à la Stratégie nationale fluviale

Pour E2F, il est impératif de renégocier à brève échéance les termes de la dernière version du contrat type fluvial.

La nécessité de réviser le contrat type fluvial a été depuis intégrée par la DGITM à la Stratégie nationale fluviale, dont les travaux reprendront en 2025. Un groupe de travail interne à E2F a été constitué et s'attachera à formuler des propositions, notamment pour :

- ▶ opérer la diminution des délais de planche ;
- ▶ augmenter les montants des surestaries ;
- ▶ introduire une clause basses / hautes eaux.



CONVERSATION

QUELLE PLACE POUR LE TRANSPORT FLUVIAL DANS L'UNION EUROPÉENNE ?

ENTRETIEN AVEC MATTHIEU BLANC, ÉLU PRÉSIDENT DE L'EBU (EUROPEAN BARGE UNION), POUR UN MANDAT DE 2 ANS QUI NOUS LIVRE SES AMBITIONS AINSI QUE SA VISION DE LA PLACE DU FLUVIAL EN EUROPE.



QUELLES PRIORITÉS D'ACTION ALLEZ-VOUS FIXER AU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'EBU ?

MATTHIEU BLANC : L'EBU alignera ses actions sur les priorités politiques européennes en défendant les intérêts du transport fluvial.

Le président que je suis, avec le soutien de la Secrétaire générale, s'attachera notamment à nouer des liens avec le nouveau Parlement européen et la nouvelle Commission.

LA PLACE QU'OCCUPE LE FLUVIAL DANS LA POLITIQUE EUROPÉENNE VOUS SATISFAIT-ELLE ?

MB : Globalement oui. L'EBU se félicite en particulier de la proposition de la Commission européenne sur les nouvelles lignes directrices du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), qui reconnaissent le rôle essentiel du transport fluvial dans le cadre du Pacte Vert.

QUELS DOSSIERS PLUS PARTICULIERS SOUHAITEZ-VOUS FAIRE AVANCER PENDANT VOS DEUX ANS DE PRÉSIDENT ?

MB : Le premier, c'est le dossier des infrastructures. L'EBU exhorte les autorités compétentes à investir dans l'entretien et la modernisation des voies navigables, et à éliminer

les goulets d'étranglement.

L'industrie et les consommateurs dépendent d'un réseau fluvial efficace !

Le deuxième, c'est celui des qualifications professionnelles. Les estimations prévoient un manque de 1 000 à 2 000 bateliers supplémentaires d'ici trois à cinq ans à l'échelle européenne, ce qui laisse présager une crise dans le recrutement. Ce phénomène a été aggravé par la réforme des qualifications professionnelles intervenue en 2020 / 2021 qui a provoqué des freins majeurs à l'entrée dans la profession de navigant. La réforme a engendré un allongement important des temps de formation et d'apprentissage préalable à l'obtention des diplômes. La profession fluviale européenne doit se mobiliser pour fluidifier le marché du travail.

 **Document de discussion IWT Platform sur les mesures susceptibles d'améliorer l'afflux de personnel dans la navigation intérieure :** <https://urlr.me/d6u4y3>

Le troisième c'est celui des aides d'Etat

La commission veut publier un règlement d'exemption par catégorie dans le secteur des transports (RECT). Il s'agit d'un dispositif très

important pour le soutien au report modal, qui constitue le cadre réglementaire pour l'attribution des aides au transport combiné fluvial et ferroviaire. Bien géré il peut nous aider. Trop contraignant, il mettra à mal nos instruments français d'aide au report modal : aide à la pince, Pami/Parm, appels à projets des ports... ■



ebu
european
barge union



La mission de l'EBU est de contribuer au développement d'un système de transport paneuropéen durable et efficace, en privilégiant une part accrue du transport fluvial.

Ses principaux objectifs sont les suivants :

- Développer des conditions-cadres adaptées à ses membres
- Stimuler la position du secteur sur le marché
- Garantir une infrastructure bien entretenue et sans goulets d'étranglement
- Augmenter la part du transport fluvial de marchandises et de voyageurs sur les voies navigables (pan)européennes
- Promouvoir le transport fluvial comme mode de transport le plus sûr, le plus durable et le plus respectueux de l'environnement

Pour atteindre ces objectifs, l'UEA coopère étroitement avec les institutions européennes, les commissions fluviales, la CEE-ONU et les administrations nationales.

SOCIAL, EMPLOI ET FORMATION



GAGNER EN COMPÉTENCES, ATTIRER LES TALENTS

01

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 terme.

RECONNAÎTRE LES SAVOIR FAIRE, VALORISER LES COMPÉTENCES

02

Par leurs actions au quotidien, les chefs d'entreprise doivent accompagner leurs équipes afin qu'elles performant et se sentent impliquées.

UNE STRATÉGIE AU SERVICE DE CELLES ET CEUX QUI FONT LE FLUVIAL

DES ACTEURS INSTITUTIONNELS ENGAGÉS



CPPNI
Commission Paritaire Permanente
de Négociation et d'Intermédiation
formation professionnelle

**entreprises
fluviales
de France**



DES OBJECTIFS PRIORITAIRES



**ATTRACTIVITÉ
DE LA BRANCHE**



**RECONNAISSANCE
DE LA
PROFESSION
FLUVIALE**



**MONTÉE EN
COMPÉTENCE DES
PERSONNELS**



**ÉVOLUTION
DES MÉTIERS ET
GESTION DES
PROGRESSIONS DE
CARRIÈRE**

DES LEVIERS



**ACCROÎTRE LA
VISIBILITÉ DE LA
FILIÈRE**



**GÉRER
L'ACCÈS À LA
PROFESSION ET
LA DÉLIVRANCE
DES TITRES**



**ADAPTER LE
CADRE SOCIAL**

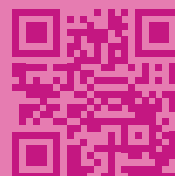


SAVOIR FORMER

UNE BANNIÈRE COMMUNE POUR FAIRE GROUPE



CRÉÉ EN 2023 PAR E2F, EN PARTENARIAT AVEC LE CFANI, L'INSTITUT FLUVIA ET FLOTS FORMATIONS, ACTEURS-DU-FLEUVES.FR PROMeut LA RICHESSE ET LA DIVERSITÉ DES MÉTIERS FLUVIAUX



CONVERSATION

LE FLUVIAL FACE AUX DÉFIS DE LA PÉNURIE DE PERSONNEL

RENCONTRE AVEC DIDIER LEANDRI, PRÉSIDENT DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL D'ENTREPRISES FLUVIALES DE FRANCE, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARITAIRE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE (CPPNI), QUI APPORTE SON DÉCRYPTAGE SUR L'ANIMATION DU DIALOGUE SOCIAL ET L'APPUI AUX ENTREPRISES DE LA BRANCHE.



VOUS ÊTES PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARITAIRE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE, EN QUOI CONSISTE SON TRAVAIL ?

DIDIER LEANDRI : La « CPPNI », en abrégée, est l'instance de dialogue sociale de la branche, elle associe délégation patronale (E2F) et délégation syndicale (CGT et CFDT qui sont les organisations syndicales représentatives dans la branche).

L'animation du dialogue social est la mission principale d'une association professionnelle telle qu'E2F.

Son rôle est fondamental puisqu'elle a pour obligation de définir les conditions d'emploi et de travail des salariés ainsi que les garanties qui leur sont applicables et de réguler la concurrence entre les entreprises relevant de son champ d'application.

Juridiquement, la CPPNI prend en compte, valide ou invalide les décisions prises par les différentes commissions et les propositions des groupes de travail pour négocier et signer les accords ou conventions de la branche. Ces textes, après extension par arrêtés ministériels, sont applicables à l'ensemble des entreprises de la branche.

Plus spécifiquement :

- ▶ Négocier les avenants à la convention collective nationale, les accords de branche et leurs évolutions
- ▶ Interpréter les dispositions de la convention collective nationale et des différents accords de branche

Chaque année, elle a l'obligation de négocier notamment sur les rémunérations minimales conventionnelles.

CETTE ANNÉE, QUELLES ACTIONS SPÉCIFIQUES AVEZ-VOUS CONDUITES ?

DL : D'une part, au regard de l'inflation galopante en 2022 et 2023, la branche a pris une décision quasi unique dans le monde patronale, celle d'introduire des clauses de revoyure afin que les minimas conventionnels soient automatiquement revus en fonction du déclenchement d'un seuil d'inflation.

Par ailleurs, un chantier de révision des classifications et des rémunérations associés pour toutes les catégories de personnel a été ouvert (sédentaires / navigants, passagers / marchandises) afin de moderniser notre convention collective et de la faire se rapprocher au mieux de la réalité des pratiques actuelles dans les entreprises.

Enfin, les partenaires sociaux négocient en groupe de travail et avec l'appui de l'OPCO-Mobilité la mise au point d'un certificat de Qualification Professionnelle (CQP) de capitaine de bateau permettant d'accéder au grade de conducteur à l'issue d'une formation de 12 à 18 mois.

La branche est donc marquée par le dynamisme.

QUEL REGARD PORTEZ-VOUS SUR LE MARCHÉ DE L'EMPLOI DANS LA BRANCHE ?

DL : Les analyses menées par l'OPCO Mobilités et E2F évaluent la pénurie d'emploi dans la catégorie des navigants à 20 % dans les 5 ans à niveau d'activité équivalent.

Dans le contexte de développement à très court terme des activités de tourisme fluvial, de transport de conteneurs, chez les artisans également et au vu des objectifs de développement ambitionnés par le secteur à horizon 2030 (+ 50 %) et de l'entrée en service de la liaison Seine-Escaut en 2032, la pénurie de main d'œuvre embarquée constitue une menace pour la pérennité des activités et un obstacle majeur à la concrétisation des ambitions en matière fluviale.

De très nombreuses entreprises dressent un constat alarmant. Ce doit être une priorité pour le secteur.

QUELLES ACTIONS SONT MISES EN ŒUVRE PAR LA PROFESSION POUR RÉPONDRE À LA DEMANDE DE PERSONNEL NAVIGANT ?

DL : Comme toujours en matière RH, lorsque le problème apparaît, il nécessite du temps pour le résoudre car il est multifactoriel.

Il est donc absolument nécessaire de travailler en parallèle et en coordination sur les différents champs: la communication, l'attractivité, la réglementation, la formation et son financement.

LA TRANSPOSITION DE LA DIRECTIVE SUR LES QUALIFICATIONS CONTINUE À SUSCITER L'OPPOSITION DES ENTREPRISES, QUEL BILAN ET QUELLES ACTIONS À VOTRE NIVEAU ?

DL : J'ai été le plus ardent défenseur - et le suis encore - de l'élévation du niveau de compétences des salariés. Mais cette réforme 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 ?

DL : 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.

Nous attendons la publication d'un arrêté qui permette d'adapter les qualifications au type de réseau en écartant le régime européen sur les voies d'eau non reliées au réseau européen.

Sur le grand gabarit et le gabarit intermédiaire, nous souhaitons que les règles européennes soient assouplies, en particulier en ce qui concerne le nombre de jours de navigation requis pour l'obtention du certificat européen de conducteur (le CQC) car il faut aujourd'hui 540 jours de navigation contre 100 antérieurement. Soit bien plus que pour piloter un avion. Un non-sens. ■



INGÉNIERIE DE FORMATION

SIMULATEURS EN NAVIGATION : UN DÉPLOIEMENT ACCRU

APRÈS UN PREMIER SIMULATEUR INSTALLÉ À LYON DEPUIS 2016, LE LYCÉE EMILE-MATHIS DE SHILTIGHEIM S'EST DOTÉ D'UN SIMULATEUR EN 2022 QUELS SONT LES APPORTS DE CETTE TECHNOLOGIE ?

Le recours au simulateur s'est démocratisé dans le secteur de la navigation fluviale ces dernières années. Outil performant au service de la qualité des prestations et de la prévention des accidents, la formation sur simulateur est également largement appréhendée comme un outil essentiel de progrès, de motivation et de développement des compétences des collaborateurs au sein d'une société.

Un outil pleinement immersif

Le simulateur de conduite possède en effet un avantage certain dans la formation continue des membres d'équipage (capitaine, commissaire de bord, responsable de ligne...) : il place le conducteur dans un environnement contrôlé, comparable à celui d'une conduite réelle.

Ce dernier vise à offrir une formation pratique et complète, permet de simuler des situations inhabituelles et ainsi d'adopter la conduite adéquate aux différentes conditions de navigation sans risque pour le matériel.

À titre d'exemple, le simulateur installé depuis 2016 au sein des locaux de Promofluvia dans le port Edouard-Herriot de Lyon permet de personnaliser son expérience de navigation, en choisissant :

- ▶ trois types de bateaux (pousseur, automoteur et paquebot) ;



- ▶ 15 sites réputés difficiles sur le Rhône et la Saône ;
- ▶ les conditions de navigation : vent, courant, météo ;
- ▶ des options diverses telles que le radar ou la simulation de pannes.

Une adoption progressive par les organismes de formation initiale

En 2022, le lycée Emile-Mathis de Shiltigheim s'est doté de son propre simulateur, qui permet, grâce à une nouvelle réglementation, de comptabiliser les heures passées sur ce navigateur au même titre que les heures en situation de navigation réelle et bientôt de pouvoir passer une partie de l'examen de conduite.

Tout en diminuant le coût des apprentissages et l'empreinte écologique, le CFA de la Navigation Intérieure (CFANI) du Tremblay-sur-Mauldre a passé commande et recevra son simulateur courant 2025.



CONVERSATION

COMMENT DÉVELOPPER L'ATTRACTIVITÉ DES FORMATIONS DU SECTEUR FLUVIAL ?

ENTRETIEN AVEC ISABELLE MAIMBOURG, DIRECTRICE GÉNÉRALE D'OPCO MOBILITÉS, L'OPÉRATEUR DE COMPÉTENCES AGRÉÉ PAR L'ÉTAT DÉDIÉ AUX SECTEURS DU TRANSPORT, DE LA LOGISTIQUE, DES SERVICES DE L'AUTOMOBILE ET DES MÉTIERS ASSOCIÉS.

2024 S'EST AVÉRÉE ÊTRE UNE ANNÉE HISTORIQUE, AVEC LES JOP. COMMENT OPCO MOBILITÉS A-T-IL CONTRIBUÉ À LA RÉUSSITE DE CET ÉVÉNEMENT ?

ISABELLE MAIMBOURG : OPCO Mobilités s'est fortement mobilisé pour ces JOP 2024. Outre les formations financées pour la cérémonie d'ouverture pour le transport fluvial, de nombreux job-dating ont été organisés pour les métiers de conduite et de logistique. Des formations en langue ont également été financées pour l'accueil des touristes.

400 000 € issus des fonds du FNE Formation ont permis le financement de près de 800 stagiaires pour les JOP.

Les Jeux Paralympiques ont également accueilli la signature de notre convention avec l'AGEFIPH visant à renforcer l'inclusion des personnes en situation de handicap dans les métiers de la mobilité.

Mais nous avons également participé au forum « Mon emploi après les Jeux en Île-de-France » à destination des bénévoles et des contrats courts employés durant les JOP.

OUTRE LES FORMATIONS JO, QUEL EST LE BILAN 2024 EN MATIÈRE DE FORMATION PROFESSIONNELLE POUR LE TRANSPORT FLUVIAL ?

IM : Le transport fluvial a connu une forte augmentation en matière de formation professionnelle en 2024.

Au total 598 stagiaires ont été formés pour 3.2 M€ contre 424 en 2023 pour 2.7 M€. La tendance est sur tous les dispositifs :

- ▶ L'alternance avec 156 stagiaires contre 128 en 2023
- ▶ Le plan de développement des compétences avec 316 stagiaires contre 264 en 2023
- ▶ 233 stagiaires financés par les versements volontaires et les cofinancements (notamment FNE) contre 35 stagiaires en 2023



Nous pouvons dire que les entreprises du transport fluvial ont fortement investi dans les compétences, accompagnées également par nos financements et notre ingénierie financière.

L'UN DES DÉFIS DES TRANSPORTS EST DE GAGNER EN ATTRACTIVITÉ. QUELLES ACTIONS AVEZ-VOUS MISES EN PLACE PARTICULIÈREMENT POUR LE TRANSPORT FLUVIAL ?

IM : Un nouveau format de vidéos métiers a été développé en 2024 pour le transport fluvial : les vidéos Wilbi. Wilbi est une application dédiée à l'orientation référencée par l'Éducation Nationale et Parcoursup, qui présente plus de 400 métiers en reprenant les codes des réseaux sociaux. Deux vidéos ont été tournées : les métiers de matelot et de capitaine en transport fluvial ont pu être diffusées sur l'application, le site web de l'Opcoc et les réseaux sociaux complémentaires de Wilbi.

OPCO Mobilités a également été présent sur 146 événements nationaux en 2024 qui ont tous promu les métiers de la mobilité dont le transport fluvial (notamment avec l'animation en réalité virtuelle et la borne IA). ■



FLASHEZ POUR EN SAVOIR +

FORMATION CONTINUE

UNE FILIÈRE FLUVIALE EN CONSTANTE PROFESSIONNALISATION

L'ÉDITION 2024 DU « PANORAMA EMPLOI-FORMATION » POUR LA BRANCHE DU FLUVIAL D'OPCO MOBILITÉS MET EN AVANT UN RÉEL INTÉRÊT DES SALARIÉS POUR SE FORMER.

Quel profil pour les stagiaires ?

Sur 657 salariés de la branche fluviale, la majorité (526) des stagiaires ayant sollicité une formation auprès d'OPCO Mobilités en 2022 ont suivi une formation continue hors-alternance, mais un nombre non négligeable (130) d'entre eux ont effectué un contrat d'apprentissage.

Ainsi que le remarque l'organisme, plus d'un tiers (41 %) des stagiaires ayant bénéficié d'une formation prise en charge par OPCO Mobilités en 2022 font partie d'une entreprise de moins de 11 salariés, ce qui souligne un intérêt égal pour la formation toutes tailles d'entreprises confondues.

Les stagiaires de l'année de formation continue hors-alternance en 2022 étaient en majorité des hommes (67 %). La part des femmes ayant bénéficié d'une formation est quant à elle en sensible augmentation, passant de 24 % lors du précédent *Panorama* à 32,5 % en 2022, ce qui fait pleinement écho à la féminisation croissante du secteur observée depuis quelques années.

Le désir de formation n'est pas spécifique à une catégorie d'âge, bien que les personnels les plus âgés (22 %) expriment moins ce besoin. Ainsi, plus d'un tiers des stagiaires (34 %) ont moins de 35 ans. 74 % des stagiaires sont des employés, tandis que 9 % de l'échantillon interrogé ont le statut de cadre.

Un domaine de formation en plein essor

Le *Panorama* 2024 met en avant une catégorie de formation sollicitée comme se détachant véritablement du reste de l'offre. En effet, 68 % des dossiers de formation déposés en 2022 ont ciblé le domaine



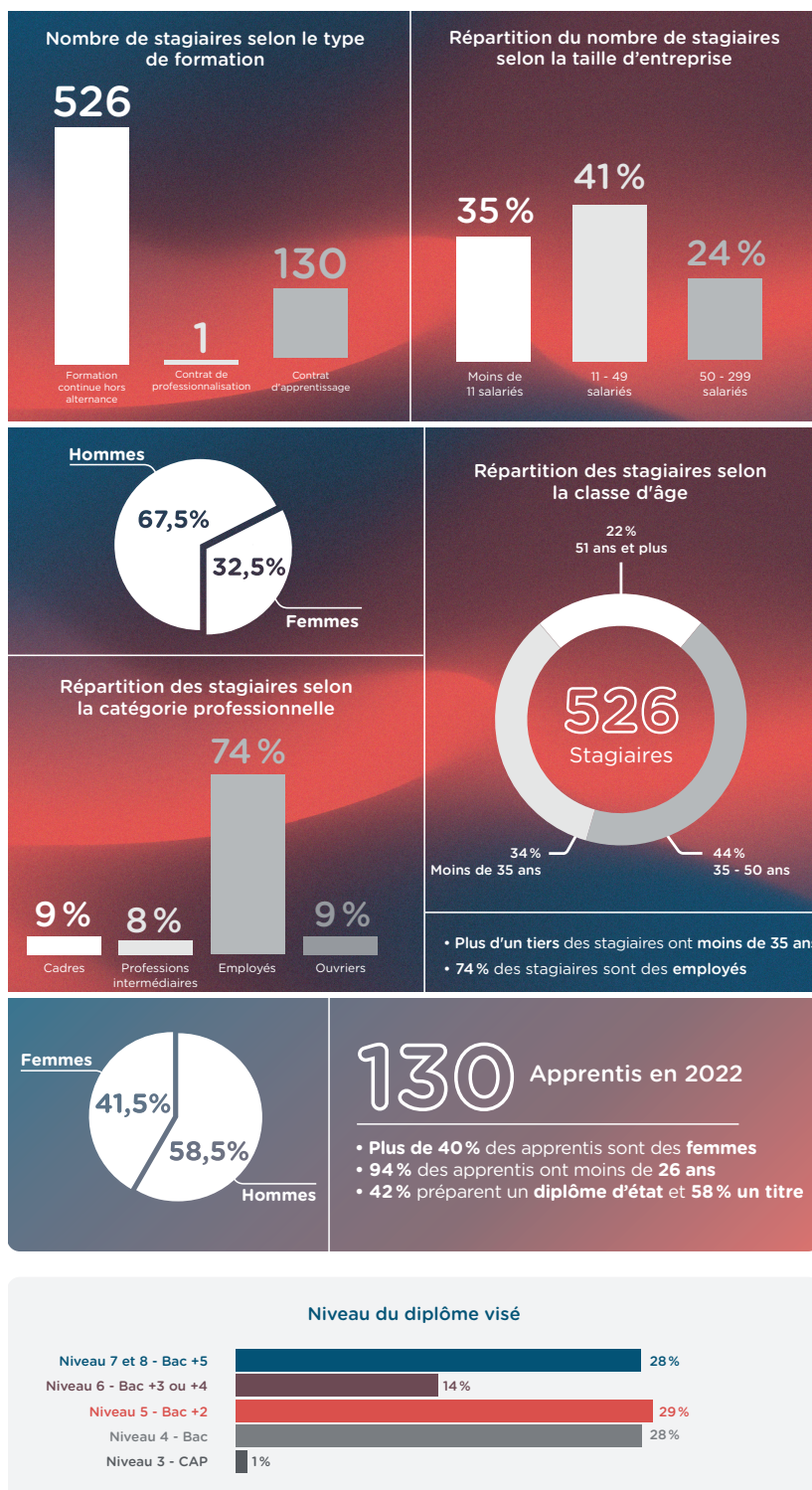
de la sécurité des biens et des personnes ; chiffre à éventuellement mettre en perspective avec les obligations réglementaires des opérateurs de transport fluvial en la matière.

Les autres domaines de formation sollicités concernent à quasi-part égale la conduite et le pilotage (7 %), l'habilitation électrique (7 %), la qualité, la sécurité, l'environnement (6 %) et enfin l'informatique et les systèmes d'information (3 %).

L'apprentissage, voie d'accès à une pluralité de formations diplômantes et d'emplois

Dans son rapport, OPCO Mobilités met en lumière l'attrait certain du jeune public pour l'apprentissage comme mode de formation initiale dans le monde du fluvial : 94 % des apprentis qui ont sollicité un financement de l'organisme en 2022 avaient moins de 26 ans. La féminisation du secteur précédemment mentionnée est d'autant plus visible au sein de cette catégorie de salariés : plus de 40 % des apprentis accompagnés étaient des femmes.

S'agissant du type de diplôme envisagé, 42 % des apprentis préparaient alors un diplôme d'état et 58 % un titre. Comme remarqué par OPCO Mobilités, deux principaux diplômes couvrent près de la moitié des formations suivies : le Bac Pro Transport fluvial et le BTS Tourisme. Cependant, la préparation de diplômes Bac +3 à 5 n'est pas en reste, ce qui souligne une tendance à l'augmentation du niveau de diplôme dans le secteur fluvial.



Retrouvez toutes les données dans
le **Panorama Branche Transport
Fluvial 2024**



À LEUR RENCONTRE EN 2024



ORGANISER DES ÉVÉNEMENTS INNOVANTS ET FÉDÉRATEURS

01

À l'image du secteur qu'elle représente, E2F a à cœur d'organiser des événements innovants et fédérateurs, à destination de l'ensemble de la filière fluviale.

REPRÉSENTER LA FILIÈRE FLUVIALE FRANÇAISE IN SITU

02

En tant que fédération représentative du secteur fluvial français, E2F participe régulièrement à des événements extérieurs, où elle assure la promotion de la filière et apporte son éclairage sur les sujets et enjeux du moment.

CÉRÉMONIE

OBJECTIF 2030 : RETOUR SUR LA CÉRÉMONIE DE CLÔTURE DE NOTRE ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

L'ÉDITION 2024 DE LA CÉRÉMONIE DE CLÔTURE DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE D'ENTREPRISES FLUVIALES DE FRANCE (E2F) S'EST TENUE LE 15 OCTOBRE AU SALON NETWORK (PARIS). L'ÉVÉNEMENT A RASSEMBLÉ UNE VASTE DIVERSITÉ D'ACTEURS DE LA VOIE D'EAU AUTOUR DE TABLES RONDES, DE TEMPS D'ÉCHANGES ET DE MOMENTS FORTS.

2030, une année charnière pour le fluvial

Au cours de la première table ronde de la matinée, Antoine Berbain, directeur général délégué d'HAROPA PORT, Pierre Bergès, délégué général axe Nord, Jérôme Dezobry, président du directoire de Société du Canal Seine-Nord Europe, Olivier Jamey, président de SeinePort Union, et Pascal Sanjuan, préfet, délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine, sont revenus sur l'avancée des travaux du réseau Seine Escaut et la formidable opportunité que ce dernier constitue pour répondre aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux européens, en reliant entre elles 6 régions européennes.

La deuxième table ronde a réuni Cécile Avezard, directrice générale de Voies navigables de France, Denis Choumert, vice-président de l'AUTF – Association des Utilisateurs de Transport de Fret, Thomas Doublic, chef du Département des voies navigables à la DGITM – Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités, Christine Morel, Présidente commission « Fluviale » de Transport et Logistique de France (TLF) ainsi que Frédéric Aviéros, Pascal Rottiers et Matthieu Blanc, vice-présidents d'E2F, pour évoquer la Stratégie nationale fluviale lancée en février dernier et les travaux sous pilotage ministériel qui ont été menés dans son sillage au cours du premier semestre de l'année 2024 afin de mobiliser l'ensemble de la filière autour d'enjeux tels que le report modal, l'utilisation du réseau à grand gabarit, la transition énergétique et la compétitivité écologique ou bien encore le développement du tourisme fluvial.

Certains l'appellent « héritage », d'autres « retour d'expérience ». En compagnie d'Antoine Berbain, directeur général délégué d'HAROPA PORT, Stéphane Bousquet, directeur territorial Bassin de la Seine et



Loire Aval de Voies navigables de France, Olivier Jamey, président de la Communauté Portuaire de Paris et Didier Leandri, président délégué général d'E2F, la troisième table ronde a proposé de revenir sur l'incroyable mise en lumière qu'a constitué la parade fluviale de la cérémonie d'ouverture des Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 et sur la manière dont ces derniers pourraient durablement changer la perception du transport fluvial, en termes de contribution et de réponse aux enjeux de développement économique, de transition énergétique et d'aménagement du territoire.

Les 3 grands moments forts

Outre ces échanges qui ont encore une fois témoigné de la vitalité du secteur, 3 grands moments forts ont ponctué notre Cérémonie 2024 :

- ▶ La signature d'une convention de partenariat entre E2F et la Société du Canal Seine-Nord Europe afin de « créer ensemble les conditions de fluvialisation du chantier du Canal, et de favoriser la réussite du Canal Seine-Nord Europe par l'adhésion des entreprises du secteur fluvial et leur accompagnement dans la préparation de l'ouverture de la nouvelle liaison ».
- ▶ La présence exceptionnelle de Tony Estanguet, triple Champion d'Europe, triple champion du monde, triple champion olympique de canoë slalom et Président du Comité d'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024.
- ▶ Une séquence d'échanges croisés entre Didier Leandri, président délégué général d'E2F, et François Durovray, Ministre délégué auprès du ministre du Partenariat avec les territoires et de la Décentralisation, chargé des Transports.

ÉVÉNEMENT EXCEPTIONNEL

JO PARIS 2024



LE VENDREDI 26 JUILLET 2024, POUR LA PREMIÈRE FOIS, LA CÉRÉMONIE D'OUVERTURE DES JEUX OLYMPIQUES S'EST TENUE EN DEHORS D'UN STADE, SUR UN FLEUVE, TRANSFORMANT LA SEINE EN UN THÉÂTRE VIVANT OÙ PRÈS DE 10 000 ATHLÈTES ONT DÉFILÉ À BORD DE 85 BATEAUX. BATELIERS, TECHNICIENS, PERSONNEL DE BORD... PLUS DE 5 000 ACTEURS DE LA SEINE ONT TRAVAILLÉ MAIN DANS LA MAIN POUR RENDRE MÉMORABLE CE MOMENT HISTORIQUE.

Médaille d'or pour le transport fluvial

Le fluvial a été l'une des pierres angulaires de la réussite des Jeux de Paris 2024. Les JOP 2024 ont permis de révéler le caractère stratégique du fluvial pour Paris et la vallée de Seine, mais aussi la capacité de valorisation et d'attractivité de Paris que constitue le fluvial. La profession fluviale peut s'honorer d'avoir réalisé la Parade à la seconde près, mais plus généralement d'avoir toujours été dans la chronologie des JOP (contractualisations, mises aux normes, briefings, tests, formations...). Cette mobilisation des acteurs est intervenue dès 2021 à l'initiative des Pouvoirs Publics (Préfecture de la Région Île-de-France et services sous tutelle) qui, avec le Comité d'organisation des

Jeux Olympiques (COJO) et avec l'interface constituée par E2F et la CPP, ont coordonné la préparation des opérations sous la maîtrise d'œuvre technique des opérateurs d'État (Haropa-Port de Paris et VNF). Mais, le premier mérite revient aux compagnies et à leurs personnels et membres d'équipage dont l'engagement a fait la fierté d'une Profession toute entière et de la Nation. Historique !

Les JOP 2024, avant tout un formidable démonstrateur pour le fluvial

Les JOP 2024 ont fait figure de démonstrateur laissant espérer à terme d'encourager la dynamique du fluvial au sein des villes et des territoires, en mettant en lumière ses principaux bénéfices. À noter plusieurs réalisations :

- ▶ Le recours à une logistique fluviale décarbonée pour la construction du Village des Athlètes, implanté autour du fleuve ;
- ▶ L'aménagement du territoire avec la Seine comme poumon économique, touristique et écologique de la ville pensée, organisée et structurée pour conjuguer les usages et les besoins ;

BRAVO ET MERCI !

► Le développement de solutions innovantes pour accompagner la transition écologique du secteur (verdissement de la flotte, solutions logistiques...).

Pour la première fois de l'histoire des Jeux Olympiques, une cérémonie d'ouverture s'est déroulée hors stade, en faisant entrer le sport dans la ville, avec la Seine pour décor.

Le défilé des délégations s'est ainsi déroulé par la Seine à bord de nos bateaux entre les secteurs d'Austerlitz et Iéna. La cérémonie d'ouverture a mobilisé environ 200 bateaux répartis entre la flotte athlètes, la flotte connexe et les bateaux utilisés pour le show dont certains spécialement aménagés à cet effet (Zulu 3 avec une piste de danse, Splash 2 pour le transport de malles d'une célèbre marque...).

La cérémonie d'ouverture, dans sa dimension fluviale, s'est déroulée conformément au dispositif qui avait été stabilisé et validé. Les 85 bateaux de la flotte principale ont tous pris le départ de la parade sans qu'aucune avarie ne soit observée.

Les 10 bateaux de réserve et leurs équipages, mobilisés pour faire face à des difficultés matérielles ou à une augmentation de la hauteur d'eau, n'ont pas été utilisés. Aucune manœuvre de bateau non conforme n'a été observée : l'intégralité des bateaux a fait mouvement en respectant les horaires et conformément aux instructions de navigation qui leur avaient été données. Le changement du plan de navigation, intervenu la veille et visant à faire passer tous les bateaux en rive droite du stade nautique (et non de part et d'autre), a été parfaitement intégré par les conducteurs. La pluie n'a pas entraîné d'importants changements concernant les éléments fluviaux ; seuls quelques éléments artistiques (notamment le BMX) ont été modifiés.

Les manœuvres de débarquement, qui avaient été particulièrement travaillées et affinées, se sont déroulées sans difficulté.

Un effet JO pouvant être vu comme négatif à court terme pour la filière, mais un catalyseur pour l'avenir

Les JOP 2024 ont représenté un coût immédiat et direct pour la filière sous forme de restrictions d'usage avant l'événement et pendant l'événement avec les épreuves en eau, tout en relevant l'aspect dissuasif des accréditations pour l'accès au périmètre SILT. L'ensemble de ces restrictions s'est ajouté aux nombreuses demi-journées d'interruption de navigation dans les 18

mois qui ont précédé les JOP pour cause de préparatifs, avec un investissement humain important pour les compagnies engagées dans la parade : jours de test, briefing, formation du personnel, parfois des mises en conformité des bateaux entraînant leur immobilisation.

L'impact s'est également fait ressentir au travers de la baisse de fréquentation, car la clientèle touristique habituelle, notamment nord-américaine, a fait défaut jusqu'en septembre. Le coût représenté par les JOP devrait faire l'objet de compensations partielles de la part de l'État dans le cadre de la Commission d'indemnisation mise en place. Il reste que, pour le moyen terme, l'exposition médiatique de Paris et de la voie d'eau laisse augurer des perspectives de développement sans précédent.

Dès l'annonce des restrictions de navigation, E2F et la CPP ont été en contact régulier avec les services de la Préfecture de région afin d'aboutir à une indemnisation des navigants affectés.



CE QU'ILS ONT DIT SUR LA CÉRÉMONIE



La profession a été au rendez-vous et plus qu'à la hauteur de l'ouverture des JOP 2024 ! Bravo et merci à l'ensemble de notre écosystème. Gageons que cette belle opportunité permette au secteur fluvial de franchir de nouvelles étapes majeures pour son développement et sa reconnaissance !

Olivier Jamey, président de la Communauté Portuaire de Paris (CPP), et Didier Leandri, président délégué général d'E2F

27 juillet 2024

SÉMINAIRE

LES NAUTES : VISIONS ET PERSPECTIVES POUR LE FLUVIAL D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN

En 2024, les acteurs et décideurs français de la filière fluviale ont pu embarquer pour une croisière mêlant conférences thématiques, visites de sites et échanges professionnels.

L'édition 2024 des Nautes, qui s'est déroulée du 5 au 10 novembre sur le Guadalquivir (Espagne) a rassemblé les acteurs du transport fluvial autour des grands enjeux de la filière, à la croisée des transitions écologique, économique et humaine.

Au cours du séjour, les échanges ont souligné l'importance croissante de l'échelle européenne dans l'évolution du secteur, notamment en matière de régulation, d'innovation et de financement. Le changement climatique et la résilience du réseau ont fait l'objet de débats approfondis, illustrés notamment par le retour d'expérience sur les crues dans le Nord. Des témoignages concrets ont mis en avant des initiatives de verdissement réussies, comme celles menées dans le cadre des Jeux Olympiques.

Des dispositifs d'accompagnement tels que LOG-te et GATE ont été présentés comme des leviers clés pour aider les entreprises à engager leur transition énergétique. L'événement a également consacré un temps fort à la formation et à l'attractivité des métiers du fluvial, en réunissant professionnels et jeunes issus des filières spécialisées. Les échanges ont mis en lumière les besoins en compétences, les parcours possibles et les solutions pour structurer les filières et susciter des vocations.

Enfin, les discussions ont porté sur la gestion des risques, les perspectives de modernisation des infrastructures et les contrastes entre les réussites du transport de conteneurs sur la Seine et les freins rencontrés sur le Rhône.

Les Nautes se sont une fois encore imposés comme le voyage professionnel du secteur œuvrant à dresser un panorama clair et ambitieux des défis à relever et des solutions à activer pour bâtir un transport fluvial plus durable, résilient et attractif.



INSTITUTIONNEL

E2F REÇUE PAR FRANÇOIS DUROVRAY, MINISTRE DES TRANSPORTS

En lien constant avec les institutions, et ce à tous les échelons, E2F a été reçue en décembre 2024 par le ministre chargé des transports.

Reçue pour un déjeuner de travail le 18 décembre 2024 par le ministre délégué chargé des transports François Durovray, la délégation d'E2F a pu évoquer la Stratégie nationale fluviale en cours d'élaboration et les sujets d'actualité, au premier rang desquels l'interruption de la navigation fluviale sur la Moselle, l'annonce du nouveau régime d'aide à la pince mettant en péril l'activité du transport combiné fluvial, les baisses de trafics affectant l'artisanat batelier, et les projets de baignade en Seine de la ville de Paris.

Le ministre s'est montré à l'écoute et aux côtés des transporteurs fluviaux annonçant au 1^{er} trimestre 2025, outre la finalisation de la Stratégie nationale fluviale, la tenue d'une conférence sur les infrastructures.



SALONS

E2F ET SES PARTENAIRES AUX ÉVÉNEMENTS 2024

Durant l'année, E2F et ses partenaires ont sillonné les régions de France pour participer à leurs différents salons et événements professionnels, emploi et formation.

Sous la bannière *Acteurs du Fleuve*, l'institut Fluvia, E2F et le Centre de formation d'apprentis de la navigation intérieure (CFANI) se sont notamment rendus au Salon de l'Orientation et des Métiers 2024 à Caen en février pour informer sur les métiers du fluvial et les formations qui y préparent.

La Profession était également représentée par E2F à la deuxième édition des LH Port Days du 22 au 24 février au Carré des Docks du Havre où il était question d'attractivité du secteur en termes d'innovations et de transition énergétique.

E2F a enfin participé aux côtés de l'ADEME, d'Al Cargo Foundation, de Club Demeter et d'Intercéréales à la conversation « *Décarbomez votre fret grâce au report modal* » du Salon International du Transport et de la Logistique (SITL), qui s'est déroulé du 13 au 22 mars à Paris Nord Villepinte.



DIRECTEUR DE LA PUBLICATION : Didier Leandri. président délégué général d'Entreprises Fluviales de France

CONCEPTION GRAPHIQUE : Communication Entreprises Fluviales de France

IMPRESSION : Id bleue - Imprimé en France

DATE DE PUBLICATION : Juin 2025





NOTES

A series of horizontal dotted lines for writing, spanning the width of the page. The lines are evenly spaced and extend across the entire width of the page, providing a guide for note-taking.



RESTONS EN CONTACT



8 rue Saint-Florentin
75001 Paris



01.42.60.36.18



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

