



entreprises
fluviales
de France

RAPPORT ANNUEL 2026 DES ACTIVITÉS 2025

#DEFIFLUVIAL

entreprises-fluviales.fr

SOMMAIRE

01

L'ACTIVITÉ FLUVIALE EN 2025

La Fédération E2F	06
Les grands marqueurs de l'année fluviale 2025	08
Ils parient sur le fluvial	12
Chiffres-clés	16
▶ Les opérateurs fluviaux	16
▶ La flotte fluviale	18
▶ Le verdissement	19
▶ Les tendances du secteur fluvial	20
▶ Les emplois et la formation	22
▶ Le transport de fret et de passagers en 2025	24
▶ La France dans l'Europe fluviale	26

02

LE FLUVIAL SE MET AU VERT

REMOVE : un programme structurant pour massifier le transport fluvial	30
Infrastructures de services et d'eau	32
Énergies vertes et bateaux autonomes	33
La loi de finances 2026 : un coup de pouce fiscal pour verdier les bateaux	34
Les opérateurs fluviaux accélèrent massivement leur décarbonation	35

03

INFRASTRUCTURES ET TERRITOIRES

Ambition France Transports : VNF pose son diagnostic	37
Seine-Escaut : une année charnière pour le projet	38
Téléconduite : une accélération décisive pour les postes de commande	40
Un réseau fluvial en interaction	40
Les ports accélèrent leur modernisation	42

04

ENTREPRISES ET FLOTTES

Lancement d'Ambition France Transports : la contribution d'E2F	47
Les nouveaux barèmes des péages passagers	48
Le nouveau dispositif d'aide au transport combiné	50
Législation : modernisation du cadre réglementaire du transport fluvial	51
Contrats types : une révision nécessaire	52

05

EMPLOI ET FORMATION

Une filière stable confrontée à des enjeux de renouvellement	56
Le CFANI prépare l'avenir de la formation fluviale	58
Qualifications des équipages : un cadre réglementaire révisé	59
Consolider le cadre social et professionnel du fluvial	60

06

À LEUR RENCONTRE EN 2025

Institutionnel : E2F rencontre le ministre des Transports	63
Succès pour la deuxième édition des Assises nationales du Fleuve	64
Les transporteurs font salon	65
Cérémonie de clôture de l'AG E2F : une ambition pour le Fluvial	66
Le Pardon national de la Batellerie	67
Voyage des Nautes 2025 aux Pays-Bas	68

LE FLUVIAL FACE À SES DÉFIS

UNE FILIÈRE AU CŒUR DES TRANSITIONS

Le transport fluvial constitue un levier stratégique pour la France. Il contribue à la souveraineté logistique, à l'attractivité touristique, à la compétitivité économique et à la transition écologique sur tous les territoires. Dans un contexte de transformation profonde et rapide de notre économie, la voie d'eau offre une réponse concrète, durable et immédiatement mobilisable.

Entreprises Fluviales de France porte la voix de cette filière essentielle. Elle fédère des entreprises engagées, au service de la logistique, du tourisme et de la mobilité. Elle agit pour structurer un modèle de transport plus résilient, plus sobre et plus performant.

DÉFENDRE LA COMPÉTITIVITÉ DU FLUVIAL

En 2025, Entreprises fluviales de France s'est mobilisée pour inscrire pleinement le transport fluvial dans les priorités nationales et européennes.

Elle a contribué aux réflexions stratégiques sur la décarbonation du transport et le développement des infrastructures, notamment en participant aux travaux d'Ambition France Transports qui ont donné naissance au projet de loi-cadre relatif au développement des transports.

Elle a défendu un cadre économique et fiscal adapté, des conditions d'exploitation modernisées, une infrastructure ouverte sur l'Europe avec la liaison Seine-Escaut et en accompagnant les évolutions du secteur pour un Pavillon fluvial fort. C'est tout l'objet de la stratégie nationale fluviale en préparation.

CONSTRUIRE L'EUROPE DES VOIES NAVIGABLES

À l'échelle européenne, la mobilisation s'est intensifiée pour défendre la place du transport fluvial dans les politiques de mobilité durable, les réseaux transeuropéens de transport et les financements structurants à venir.

Aux côtés des entreprises, E2F s'est faite le relais des besoins du quotidien, qu'il s'agisse de l'exploitation, des conditions d'accès au réseau comme des normes techniques. Ses propositions ont visé à renforcer l'intégration du fluvial dans les chaînes multimodales, à valoriser sa place dans l'industrie du tourisme, à conforter son modèle économique et à lever les freins à son développement.

INVESTIR DANS LES FEMMES ET LES HOMMES DU SECTEUR

L'ambition portée par le secteur fluvial repose sur des femmes et des hommes dont les métiers allient technicité, engagement et sens du service. Valoriser ces savoir-faire, renforcer l'attractivité des métiers et accompagner le renouvellement des compétences, dans le cadre d'un dialogue social renouvelé et d'une politique de formation offensive, tels ont été les principaux marqueurs de son action en 2025.

ACCÉLÉRER LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Dans un contexte d'accélération de la transition écologique, E2F a fait du verdissement du secteur une priorité. Elle a notamment soutenu le développement des carburants alternatifs comme le HVO, l'électrification et la poursuite de dispositifs structurants tels que le programme REMOVE, conformément aux objectifs que s'est fixée la Profession au travers des Engagements pour la croissance verte.

ENSEMBLE, DONNONS TOUTE SA PLACE À LA VOIE D'EAU DANS LES MOBILITÉS DE DEMAIN.



DIDIER LEANDRI

PRÉSIDENT DÉLÉGUÉ

GÉNÉRAL D'E2F



L'action professionnelle s'inscrit dans une logique de partenariat renforcé, à l'échelle nationale comme européenne, avec l'ensemble des acteurs du transport et des institutions.

À l'approche des grandes échéances électorales, E2F entend affirmer pleinement la place du transport fluvial et de ses entreprises dans les politiques publiques, qu'elles soient artisanales ou de plus grande taille.

Elle s'engage aux côtés de l'ensemble des acteurs publics et privés pour construire une vision cohérente et ambitieuse du transport en France.

Le transport fluvial n'est pas une alternative mais un atout devenu une nécessité.

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, Promoflavia, 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 PORTE LES PROGRAMMES :



MARQUEURS DE L'ANNÉE FLUVIALE 2025



EN 2025, LE TRANSPORT DE FRET FLUVIAL A ACHEMINÉ 43,1 MILLIONS DE TONNES DE MARCHANDISES, SOIT UN REcul LIMITÉ DE -1,5 % ET -1,8 % EN TONNES-KILOMÈTRES, DANS UN CONTEXTE ÉCONOMIQUE DÉFAVORABLE. LA FILIÈRE AGRICOLE PROGRESSE EN TONNAGE (+2,2 %), TANDIS QUE LA MÉTALLURGIE CONFIRME SA DYNAMIQUE (+7,9 % EN T-KM). LES CONTENEURS REculENT DE 8,6 % EN EVP, MAIS LA LOGISTIQUE URBAINE POURSUIT SA CROISSANCE, AVEC PRÈS DE 1 900 VOAGES SUR LE RÉSEAU FLUVIAL. POUR LE TRANSPORT DE PASSAGERS, LES TENDANCES OBSERVÉES TRADUISENT UN RETOUR À UN NIVEAU D'ACTIVITÉ ÉLEVÉ, AVEC PLUS DE 10,7 MILLIONS DE PASSAGERS TRANSPORTÉS (HORS TRANSPORT PUBLIC). CETTE REPRISSE DEMEURE TOUTEFOIS CONTRASTÉE ET FORTEMENT CONCENTRÉE GÉOGRAPHIQUÉMENT.

JANVIER 2025 AVEC SLOWW ! 2025, LES ACTEURS DE LA VOIE D'EAU RÉAFFIRMENT LEUR INTÉRÊT POUR LE TOURISME FLUVIAL

Les 21 et 22 janvier 2025, la 7e édition de SLOWW ! s'est tenue à l'Agora d'Agen, réunissant plus de 450 acteurs du tourisme fluvial et fluvestre. Organisé par VNF, l'événement a permis aux collectivités, opérateurs et professionnels d'échanger autour des enjeux du secteur.

FÉVRIER 2025 SOUTIEN PUBLIC AU TRANSPORT COMBINÉ, LE MOMENT D'AGIR

En février 2025, E2F, aux côtés de l'AUTF, du GNTC et de TLF, a publié une note appelant à un soutien public renforcé au transport combiné pour favoriser le report modal vers des solutions de transport plus durables. La publication identifie les limitations des nouvelles modalités d'aides 2024-2028, qui fragilisent la compétitivité du combiné face à la route, et demande des ajustements.

MARS 2025 POSE DE LA PREMIÈRE PIERRE DE LA CHÂTIÈRE DU HAVRE

Le 17 mars 2025, la première pierre de la chatière du Havre a été posée, lançant 30 mois de travaux. Ce nouvel accès direct entre Port 2000 et la Seine créera un lien structurant entre maritime et fluvial. Le projet prévoit un chenal de 100 m, protégé par une digue de 1 800 m. Il corrige l'absence d'accès fluvial de Port 2000 et ouvre des perspectives pour le conteneur. Reste à accompagner l'infrastructure par une politique globale de soutien au report modal.



AVRIL 2025 PONT DE CONDRIEU SUR LE RHÔNE, UN ÉPISODE RÉVÉLATEUR DES FRAGILITÉS DU RÉSEAU FLUVIAL

Les travaux de confortement du pont envisagé par le maître d'ouvrage, menaçaient la navigation sur le Rhône. La profession fluviale s'est mobilisée pour en limiter l'impact et rappeler l'importance économique du secteur et son impact sur le tissu industriel du bassin. Une cellule de veille E2F-CNR-VNF a été créée pour suivre le chantier en lien avec le maître d'ouvrage et la préfecture.



MAI 2025 AMBITION FRANCE TRANSPORTS

Le Premier ministre lance Ambition France Transports, une stratégie nationale visant à moderniser et décarboner les infrastructures et services de transport. Elle met l'accent sur le développement des mobilités durables, comme le ferroviaire, les transports collectifs et les voies navigables, afin de réduire l'empreinte carbone. Elle cherche aussi à améliorer la performance, la résilience et l'accessibilité des réseaux pour répondre aux besoins économiques et écologiques du pays.



JUIN 2025 ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2025 : UNE AMBITION COLLECTIVE POUR LE FLUVIAL

Le 27 juin 2025, E2F a réuni la filière pour son Assemblée générale, placée sous le thème « Une ambition pour le Fluvial ». Tables rondes et interventions ont abordé infrastructures, financement et compétitivité, avec la participation d'acteurs institutionnels et professionnels. E2F a structuré l'action autour de trois priorités : refondation sociale et formation, transition énergétique (biocarburants, REMOVE) et compétitivité ; la future Stratégie Nationale Fluviale devant porter cette dynamique.



JUILLET-AOÛT 2025 BAINNADES EN SEINE : UN PREMIER RETOUR D'EXPÉRIENCE POUR LA FILIÈRE

L'été 2025 a marqué l'ouverture de plusieurs zones de baignade sur la Seine, à Paris et à Maisons-Alfort. Si aucun incident majeur n'a été constaté et que la cohabitation avec la navigation s'est globalement déroulée sans heurts, la Profession a adressé un appel à respecter le principe de primauté de la navigation.

CE QU'ILS ONT DIT SUR LE FLUVIAL



Je souhaite faire du fluvial un vrai pilier du transport de marchandises de demain dans notre pays et que soit abordée la question de la régénération et de la modernisation du réseau historique de transport fluvial. La majorité des ouvrages datent du XIX^e siècle et ont souffert de plusieurs décennies de sous-investissement.

Philippe TABAROT, ministre des Transports
COP de l'Alliance Seine-Escaut, 31 mars 2025

SEPTEMBRE 2025 PORT SEINE MÉTROPOLE OUEST, UN CHANTIER STRUCTURANT POUR L'AXE SEINE

Le 25 septembre 2025, HAROPA PORT a lancé officiellement le chantier du Port Seine Métropole Ouest, à la confluence de la Seine et de l'Oise. Premier port créé en Île-de-France depuis 1986, il vise à favoriser le report modal vers le fluvial et le ferroviaire, notamment pour les activités du BTP. Le site s'étendra sur 100 hectares.



OCTOBRE 2025 REMISE DU RAPPORT LEGRIGEOIS SUR LE TRANSPORT FLUVIAL EN VALLÉE DU RHÔNE

Le rapport commandé par la préfecture de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la DGITM en août 2024 afin de lever « l'un des freins » au report modal vers la voie d'eau sur l'axe Méditerranée Rhône-Saône (MeRS) est rendu public. Au cœur de ses recommandations : le changement de la facturation, par les manutentionnaires, des frais liés à la manutention des barges.

DÉCEMBRE 2025 À BRUXELLES, LE FLUVIAL AU CŒUR DES PRIORITÉS EUROPÉENNES

Le 2 décembre 2025, l'European Barge Union a réuni à Bruxelles plus de 100 participants autour des enjeux de décarbonation, digitalisation et résilience des voies navigables. En ouverture, Matthieu Blanc, président du collège Armateurs d'E2F et de l'EBU, a rappelé le rôle stratégique du fluvial dans le Clean Industrial Deal et les chaînes logistiques européennes. Les échanges ont souligné son impact concret ainsi que la nécessité d'investir dans les infrastructures et les compétences pour accompagner la transition.



CE QU'ILS ONT DIT SUR LE FLUVIAL



Au sein d'Ambition France Transports, nous construisons un récit collectif qui permettra d'objectiver la dette grise des infrastructures avec un message unanime sur la nécessité d'affecter les recettes tirées du transport au secteur contributif. Le fleuve, le fluvial ont la cote !

Gérard LESEUL, député de la Seine-Maritime
Cérémonie de clôture de l'AG d'E2F, 27 juin 2025



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 2025, DE PARIER SUR LES NOMBREUX ATOUTS DU TRANSPORT FLUVIAL. PETIT TOUR D'HORIZON SUR LES BASSINS FLUVIAUX.



BASSIN NORD DE NOUVELLES CROISIÈRES SUR L'OISE EN DÉVELOPPEMENT

En 2025, la Communauté de communes de la vallée de l'Oise et des Trois-Forêts (Ccv03F) a engagé le développement d'un projet de croisière fluviale entre Méry-sur-Oise, Mériel, Parmain et L'Isle-Adam, en vue d'une mise en service à l'été 2026. Le programme a prévu la construction de trois pontons et l'aménagement des berges. La desserte serait assurée par une péniche électrique, dans une logique touristique et écologique. Les démarches de financement ont été engagées auprès de la Région Île-de-France et du Département du Val-d'Oise.

BASSIN NORD LES TROPHÉES CRÉDIT MARITIME SEINE NORD DISTINGUENT LE FLUVIAL

Le 27 mai 2025, les sept lauréats des Trophées Crédit Maritime Seine Nord ont été récompensés à Nausicaa, à Boulogne-sur-Mer. Ce concours met en lumière des initiatives maritimes et fluviales innovantes en Hauts-de-France et en Seine-Maritime. Le fluvial s'est particulièrement illustré avec trois distinctions : le prix de l'innovation pour le bateau autonome Tony de Séquana, celui de la transmission des métiers pour le jeune capitaine Lucas Pontieux, et le prix Seine Nord attribué à la Carrière de la Vallée Heureuse pour son report modal vers la voie d'eau.

BASSIN NORD LA RÉGION RÉMOISE RENOUVE AVEC LE FLUVIAL

En 2025, la région rémoise a engagé un retour structuré au fluvial avec un projet porté par VNF et le Grand Reims. Sept parcelles situées le long du canal, à Reims et Saint-Brice-Courcelles (de 3 500 à 10 000 m²), ont été proposées afin d'accueillir des activités logistiques, de la livraison urbaine aux services aux entreprises. Cette initiative s'est inscrite dans le réaménagement des Berges, engagé après la démolition du pont Charles-de-Gaulle en 2024, et a répondu aux contraintes liées à la ZFE du centre-ville. Un appel à manifestation d'intérêt a été lancé, avec des aides mobilisables via le PAMI et le PARM.

BASSIN SEINE VAL D'HAZEY : UNE NOUVELLE PLATEFORME MULTIMODALE POUR DÉCARBONER LE TRANSPORT DE GRANULATS

Le 26 septembre 2025, les Carrières de Vignats ont inauguré au Val d'Hazey (Eure) une plateforme multimodale dédiée au transport décarboné de granulats. Aménagé sur une friche de 6 hectares, le site combine rail et fluvial pour alimenter la région parisienne.

La roche, acheminée par train depuis le Calvados, est transférée sur barges via un port créé à cet effet. Capable de traiter 1 500 tonnes par jour et de stocker 50 000 tonnes, la plateforme permet d'acheminer plus de la moitié des volumes par voie d'eau, réduisant trafic routier et émissions de CO₂.

BASSIN SEINE IKEA INAUGURE SON SITE DE LIMAY

Le 27 mars 2025, IKEA France a posé la première pierre de son futur Centre de Distribution Clients sur la plateforme multimodale de Limay-Porcheville (Yvelines), marquant le lancement officiel des travaux de cette grande infrastructure logistique. Conçu pour optimiser la logistique urbaine et répondre à la croissance du e-commerce, ce site de 60 000 m² s'inscrit dans une stratégie de logistique durable en combinant transport fluvial et véhicules électriques. Avec un investissement de 120 millions d'euros, il devrait être opérationnel d'ici fin 2026, traiter 380 000 m³ de marchandises par an et desservir plus de 700 000 clients en Île-de-France et dans l'Ouest. Le projet prévoit également la création d'environ 350 emplois à l'ouverture et une forte ambition environnementale avec une certification BREEAM « Very Good ». La proximité avec la Seine permet d'intégrer le transport fluvial au cœur de la distribution, contribuant à réduire l'empreinte carbone du dernier kilomètre.

BASSIN SEINE FRANCE BOISSONS PRÊTE À MISER SUR LE TRANSPORT FLUVIAL POUR SES LIVRAISONS À PARIS

Après une expérimentation menée en 2023 entre Bonneuil (Val-de-Marne) et le quai de Grenelle, France Boissons a confirmé en 2025 son intérêt pour le transport fluvial. La péniche mobilisée quittait ainsi Bonneuil à 17h30 pour une arrivée à 5h à Paris, avant une distribution finale en camion électrique.

Ce dispositif a permis de diviser par deux le nombre de camions mobilisés et de livrer 86 clients, soit 125 tonnes de produits. Fort de ce bilan positif, l'entreprise a envisagé de pérenniser cette solution décarbonée pour ses livraisons parisiennes.

BASSIN OUEST CHARENTE-MARITIME : UN NOUVEAU PONTON POUR FAVORISER LES ACTIVITÉS DE TOURISME FLUVIAL

En 2025, un nouveau ponton a été inauguré à Dom-pierre-sur-Charente, dans le cadre du programme départemental de valorisation des voies navigables. Cet équipement a renforcé l'accueil des plaisanciers et des bateaux de tourisme, facilitant les escales dans un environnement patrimonial et naturel. Le Département a engagé un plan plus large prévoyant, d'ici 2026, la création ou la réhabilitation de neuf pontons. Cette démarche a visé à soutenir l'économie locale, promouvoir la mobilité douce et structurer une offre touristique fluviale durable.

BASSIN OUEST REPRISE DU TRAFIC FLUVIAL À TOULOUSE

En septembre 2025, le transport fluvial a fait son retour à Toulouse, après une phase de test engagée en avril 2024. Le canal du Midi et le canal latéral à la Garonne ont retrouvé une vocation économique avec deux opérateurs : Les Alchimistes Occiterra, pour la collecte de biodéchets, et River Connect, proposant un fret fluvial décarboné par bateaux électriques. Des expérimentations avaient été menées depuis 2021 et des travaux de modernisation réalisés. Un centre logistique a été implanté à Lalande afin de limiter l'impact sur l'hypercentre, contribuant à réduire bruit et émissions.



BASSIN EST LA RÉGION GRAND-EST RENOUVELLE SON SOUTIEN DANS LA RESTAURATION DU CANAL DU RHÔNE AU RHIN

En 2025, la Région Grand Est a poursuivi le programme de restauration du canal du Rhône au Rhin déclassé, entre Artzenheim et Friesenheim. La phase II a été engagée, avec un accent mis sur les enjeux environnementaux : recharge de la nappe, renforcement de la trame verte et bleue et sécurisation des digues. Après une première phase lancée en 2024 consacrée à la rénovation des écluses, ce projet vise à redonner une vocation touristique et territoriale à ce tronçon stratégique de 25 km.



BASSIN EST TRANSPORT DE FRET MILITAIRE PAR VOIE FLUVIALE : LE MINISTÈRE DES ARMÉES LANCE UNE DEMANDE D'INFORMATIONS

En 2025, le ministère des Armées a lancé, via la Plateforme affrètement et transport (PFAT), une demande d'informations afin d'évaluer le potentiel du transport fluvial pour l'acheminement de fret vers l'Europe de l'Est. L'objectif a été d'identifier des solutions bout-en-bout limitant les ruptures de charge et renforçant la résilience logistique. Le fluvial a été étudié pour ses atouts : capacité à transporter des charges lourdes, discrétion accrue, continuité de navigation et possibilité de contourner des axes saturés ou endommagés, dans une logique européenne de corridors multimodaux à double usage.

BASSIN EST ULS DÉVELOPPE LA LOGISTIQUE URBAINE À L'AIDE DU FLUVIAL

En 2025, Urban Logistic Solutions (ULS) a poursuivi le développement d'un modèle combinant transport fluvial et livraison à vélo pour répondre aux enjeux du dernier kilomètre. Les flux ont été massifiés en entrepôt, acheminés par voie d'eau jusqu'au centre-ville, puis distribués par vélos électriques. À Strasbourg, où le dispositif est actif depuis 2020, l'activité a progressé : 690 trajets ont été recensés en 2024, soit +50 %. ULS a étendu son modèle à Lyon et préparé de nouvelles implantations, tout en plaidant pour un renforcement des interconnexions multimodales, notamment sur l'axe Seine.

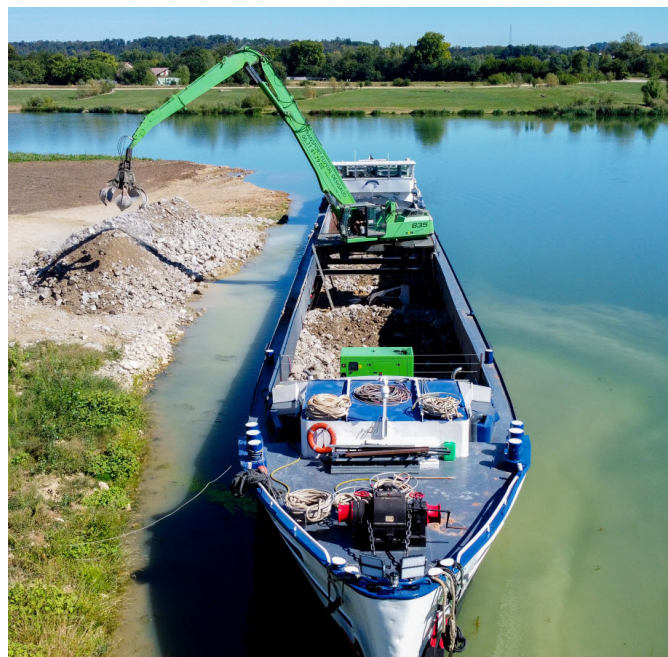


BASSIN RHÔNE-SAÔNE UNE ÉTUDE STRATÉGIQUE POUR DÉVELOPPER LE TOURISME SUR LE CANAL DU RHÔNE À SÈTE

Le 17 mars 2025, une étude stratégique visant à renforcer l'attractivité du canal du Rhône à Sète a été présentée, à l'issue de 18 mois de concertation avec les acteurs locaux. L'ambition affichée a été de faire du canal une destination éco-touristique de référence. Cinq priorités ont été définies : préservation environnementale, structuration de l'offre, connexion des territoires, valorisation événementielle et innovation. Parmi les actions retenues figuraient l'amélioration des infrastructures cyclables, la remise en service des bornes de dépotage et l'organisation, en mai 2025, de la 2e édition de « Canal en fête ».

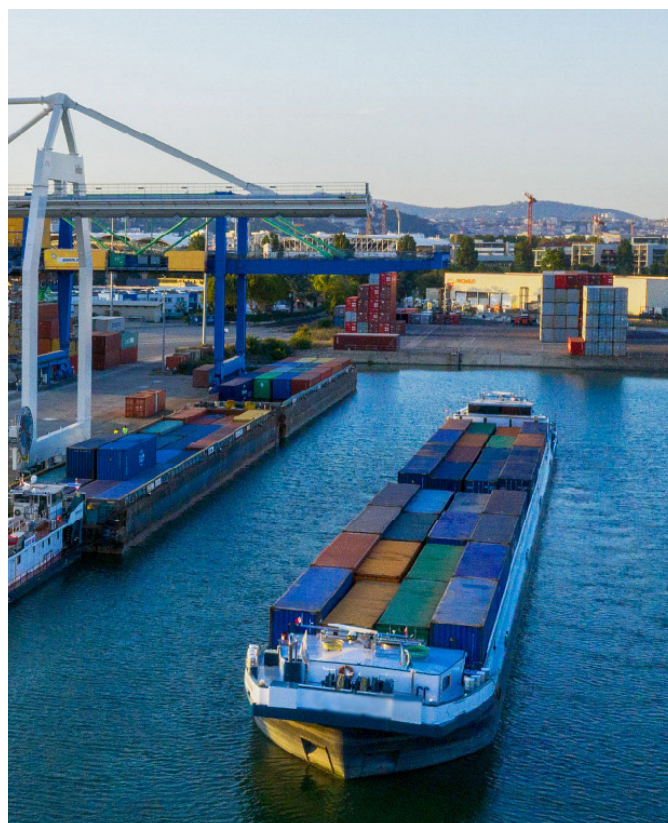
BASSIN RHÔNE-SAÔNE À TERNAY, LE RECYCLAGE DES DÉCHETS DU BTP S'APPUIE SUR LE FLEUVE

En août 2025, les groupes Plattard et Firalp ont inauguré à Ternay (Rhône) une seconde plateforme Ancycla dédiée au recyclage des déchets du BTP. Implanté sur 25 000 m² en bord de Rhône, le site a complété celui d'Anse et s'est appuyé sur le transport fluvial pour acheminer les terres vers les Rives du Beaujolais. Dotée d'un quai privatif et de deux bateaux, la plateforme vise 80 000 tonnes transportées par voie d'eau, réduisant fortement l'empreinte carbone. Cet investissement de 3,5 M€ s'est accompagné de créations d'emplois locales.



BASSIN RHÔNE-SAÔNE REPRISE DU TERMINAL ÉDOUARD-HERRIOT DE LYON PAR CMA CGM

En 2025, le groupe CMA CGM a lancé ses opérations fluviales au terminal à conteneurs du port Édouard-Herriot à Lyon, après l'obtention d'une sous-concession de 30 ans du Lyon Rhône Terminal, aux côtés de la Banque des Territoires et des CCI partenaires. Cette étape a marqué le début de la modernisation des infrastructures du port pour développer les trafics fluviaux et ferroviaires sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône et favoriser le report modal. Le projet s'accompagne d'un investissement d'environ 40 millions d'euros pour renforcer l'efficacité des opérations et proposer des solutions logistiques plus performantes et durables. CMA CGM entend ainsi dynamiser le fret fluvial depuis Lyon, en appui des grands ports français et d'un développement plus vert et compétitif du corridor intérieur.



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 dépendent 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

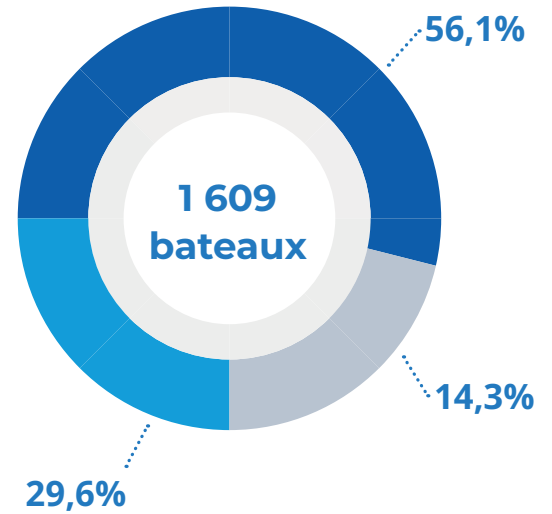
AUX POSSIBILITÉS CONSIDÉRABLES

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

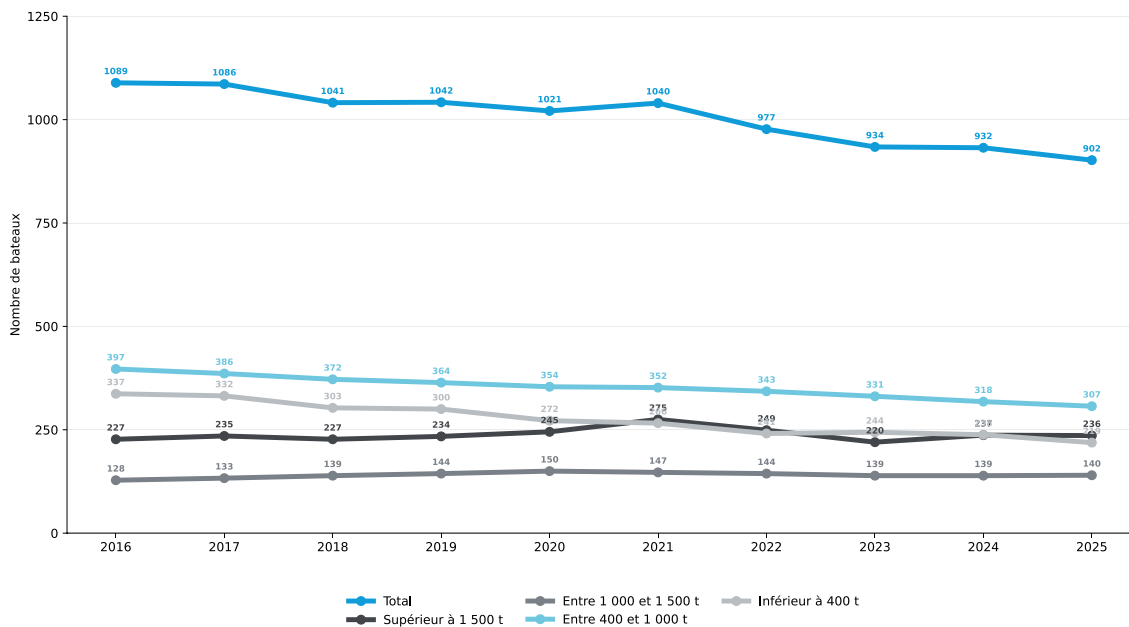
La flotte fluviale française de transport de marchandises, qui est au 4^e rang européen, comprend en 2025, 902 unités d'une capacité de port en lourd totale de 1 million de tonnes.

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



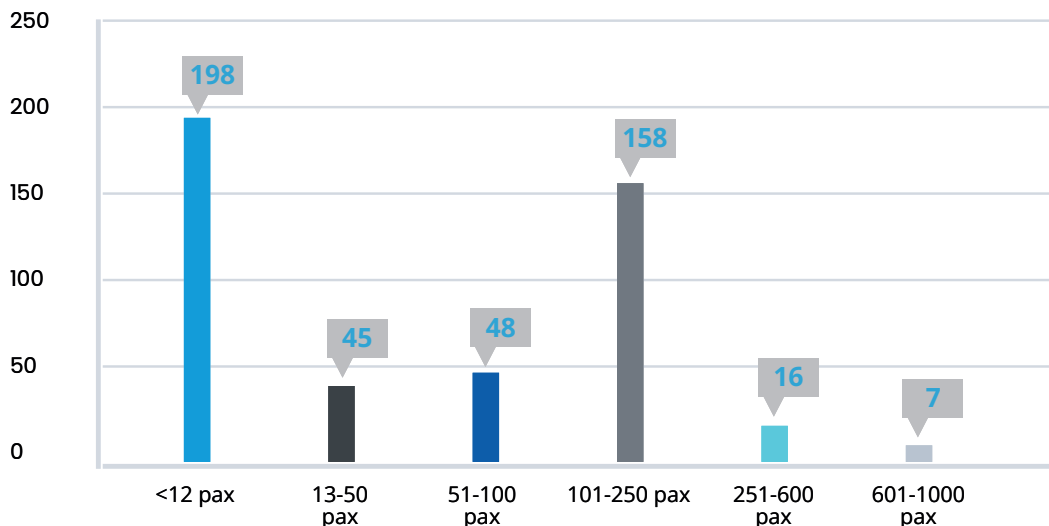
FRET FLUVIAL (902 BATEAUX)

Évolution du nombre d'unités fluviales entre 2016 et 2025* :



TOURISME FLUVIAL (477 BATEAUX)

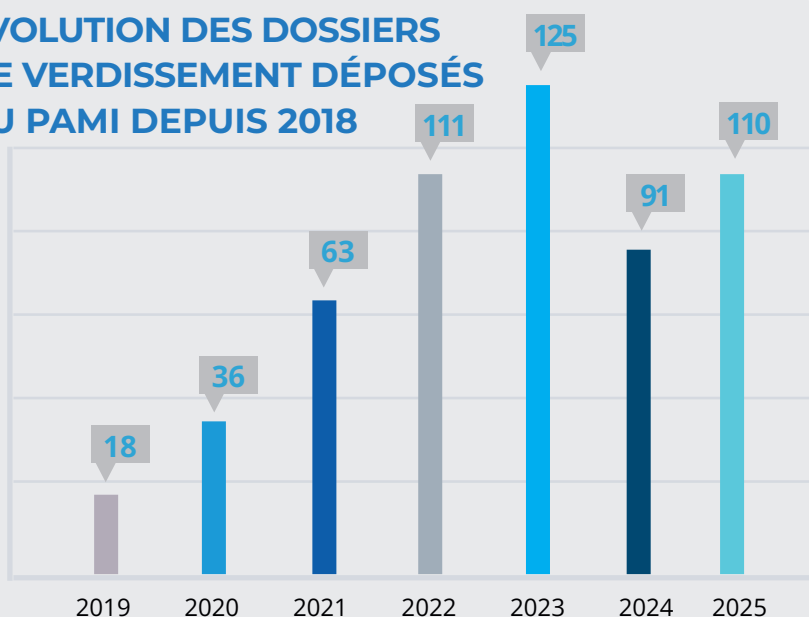
Nombre d'unités fluviales par capacité de passagers* :



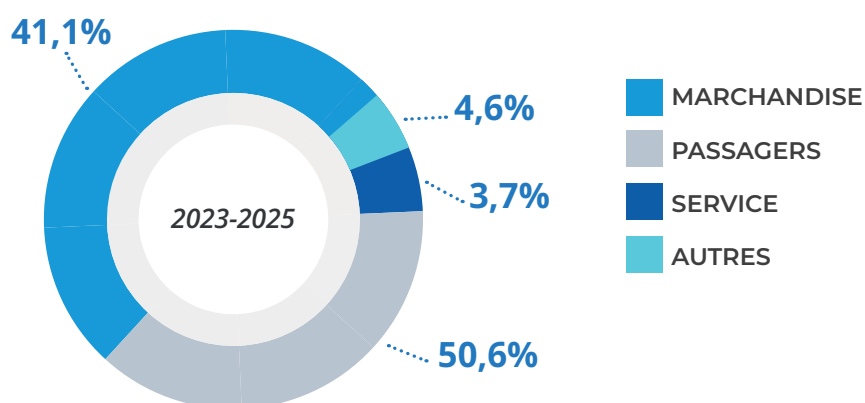
* Statistiques portant sur les bateaux en navigation sur le réseau VNF, données 2025.

✓ LE VERDISSEMENT

ÉVOLUTION DES DOSSIERS DE VERDISSEMENT DÉPOSÉS AU PAMI DEPUIS 2018



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.

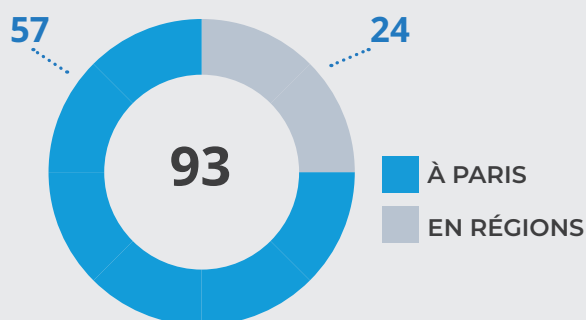
À Paris, le carburant GTL est devenu majoritaire dans la flotte de bateaux à passagers.

TYPES DE PROJETS EN COURS

- ▶ Pilotage automatique
- ▶ Installation de panneaux photovoltaïques
- ▶ Groupes électrogènes dernière génération
- ▶ Rétrofit électrique
- ▶ Achat de bateaux électriques
- ▶ Construction bateaux électriques
- ▶ Génératrice électrique
- ▶ Adaptation d’unités aux bornes électrique...

BATEAUX “VERTS” SUR LE RÉSEAU FLUVIAL FRANÇAIS

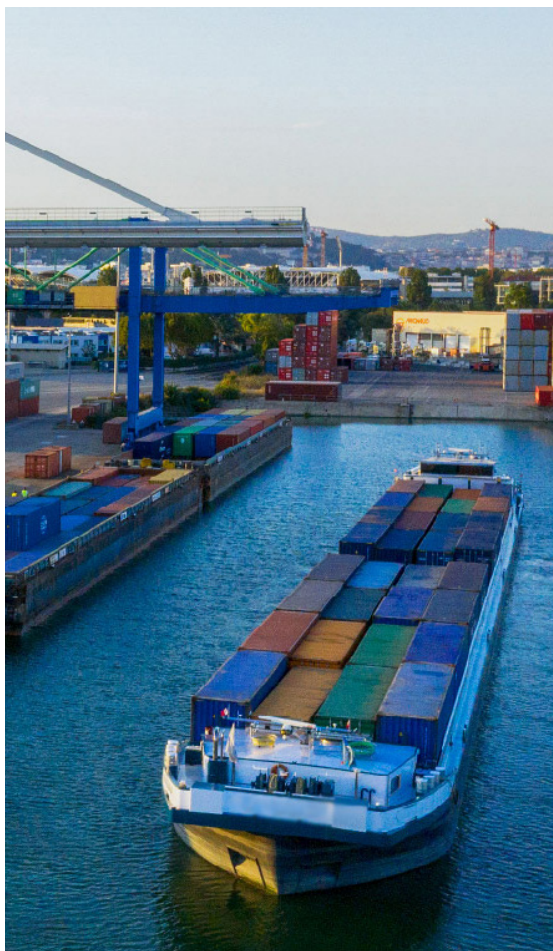
On entend par bateau « vert », un bateau dont la propulsion est partiellement ou totalement décarbonée (batteries, hydrogène, hybride, diesel électrique).



NOMBRE DE BATEAUX “VERTS” EXISTANTS

TENDANCES DU SECTEUR FLUVIAL EN 2025

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.



QUAND LES ARMATEURS MARITIMES REMONTENT LES FLEUVES : UNE NOUVELLE BATAILLE LOGISTIQUE

Les grands armateurs maritimes renforcent désormais leur présence sur les fleuves, en Europe comme en France, afin de maîtriser l'ensemble de la chaîne logistique, du maritime jusqu'à la distribution terrestre. Pour des groupes comme MSC, CMA CGM ou Hapag-Lloyd, le transport fluvial n'est plus un simple mode complémentaire : il devient un maillon stratégique de leur intégration logistique et de leur stratégie de décarbonation.

Cette évolution s'inscrit dans un mouvement d'intégration verticale accéléré ces dernières années. Le rachat de Bolloré Logistics par CMA CGM en 2024 a marqué une étape importante, permettant au groupe français de renforcer CEVA Logistics et d'étendre son contrôle sur l'ensemble des flux logistiques. Dans le même temps, MSC développe via sa filiale Medlog des solutions combinant maritime, rail et fluvial à l'échelle européenne, tandis qu'Hapag-Lloyd accélère sa stratégie door-to-door grâce à sa participation dans HHLA et au développement de services multimodaux reliant les ports du nord de l'Europe à leur hinterland.

Cette montée en puissance se traduit concrètement sur le terrain. En France, CMA CGM a repris la gestion du terminal à conteneurs du port Édouard-Herriot à Lyon, renforçant l'axe Rhône-Saône comme corridor logistique majeur entre Marseille-Fos et l'intérieur du pays. Sur l'axe Seine, MSC développe à Bruyères-sur-Oise une plateforme multimodale Medlog connectée aux ports du Havre et d'Anvers, avec une forte composante fluviale destinée à rapprocher les flux conteneurisés des zones de consommation franciliennes.

Au-delà des enjeux logistiques, ces investissements répondent aussi à une logique environnementale. Le transport fluvial, moins émetteur de CO₂ que la route, apparaît comme un levier clé pour atteindre les objectifs de décarbonation du transport de marchandises. Les fleuves deviennent ainsi de véritables prolongements des grandes routes maritimes mondiales, au cœur des nouvelles stratégies logistiques et industrielles.



✓ CROISIÈRES AVEC HÉBERGEMENT : UNE DYNAMIQUE CONFIRMÉE

En 2025, le segment des croisières fluviales avec hébergement a confirmé sa montée en puissance et son rôle moteur dans le développement du tourisme fluvial en France. Porté par une clientèle majoritairement internationale, ce marché regroupe désormais 58 paquebots fluviaux et bateaux-hôtels opérant principalement sur la Seine, le Rhône-Saône et les grands axes européens.

Le parc de bateaux dédiés à la croisière avec hébergement s'est stabilisé à un niveau élevé, avec des unités proposant des prestations haut de gamme mêlant navigation, hébergement et découverte des territoires. La fréquentation a confirmé la reprise amorcée après les années perturbées, avec des taux de remplissage élevés sur l'ensemble de la saison. La France demeure une destination particulièrement attractive, notamment pour les clientèles nord-américaines et européennes.

Au-delà de leur contribution directe à l'activité touristique, ces croisières génèrent des retombées économiques importantes pour les territoires traversés. Les escales favorisent la fréquentation des commerces, des sites culturels et des acteurs locaux, tout en renforçant l'attractivité des villes portuaires et des itinéraires fluviaux.

Cette dynamique s'accompagne toutefois de nouveaux enjeux. La cohabitation avec les autres usages du fleuve nécessite une organisation fine des circulations et des escales, tandis que les exigences environnementales conduisent les opérateurs à investir dans des solutions de décarbonation : motorisations hybrides, raccordement électrique à quai ou optimisation énergétique.

En 2025, les croisières avec hébergement ont ainsi confirmé leur place stratégique au sein de la filière fluviale, participant pleinement à la valorisation touristique, économique et durable des voies d'eau.



✓ TRANSPORT DE COLIS EXCEPTIONNEL : L'ATOUT RÉEL DU FLUVIAL



En 2025, le transport de colis exceptionnels par voie d'eau a de nouveau démontré la pertinence du fluvial pour les charges hors normes et les opérations industrielles complexes. Plusieurs opérations emblématiques ont illustré la capacité des voies navigables à acheminer des équipements de très grande dimension dans des conditions sécurisées et avec un impact limité sur les infrastructures terrestres.

Début 2025, le port d'Arles a notamment assuré le transport d'une colonne industrielle de 56 mètres et 110 tonnes destinée à la raffinerie TotalEnergies de Grandpuits. Sur l'axe Seine, deux cuves industrielles arrivées à Rouen par voie maritime ont également été acheminées par barge jusqu'à Nanterre, illustrant la complémentarité entre transport maritime et fluvial pour desservir les grands sites industriels et urbains.

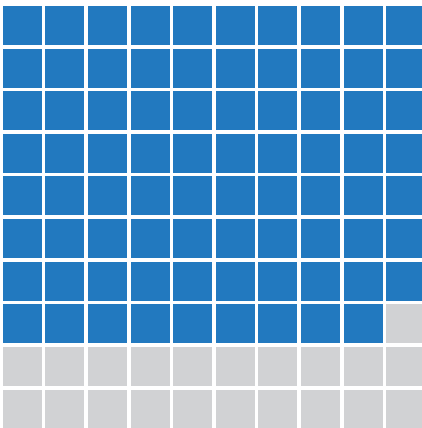
Ces exemples rappellent une réalité bien connue de la filière : ce qui constitue un convoi exceptionnel par la route devient souvent un transport standard par voie d'eau. Le fluvial permet d'éviter de nombreuses contraintes liées aux itinéraires routiers, aux escortes ou aux limitations de gabarit, tout en offrant une solution fiable et compétitive. Ces opérations concernent principalement les secteurs de l'énergie, de la chimie, de la construction et de l'industrie lourde, confirmant le rôle stratégique du transport fluvial dans les chaînes logistiques industrielles.

✓ 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



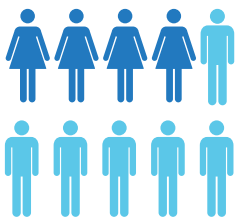
■ PASSAGERS
■ MARCHANDISES



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



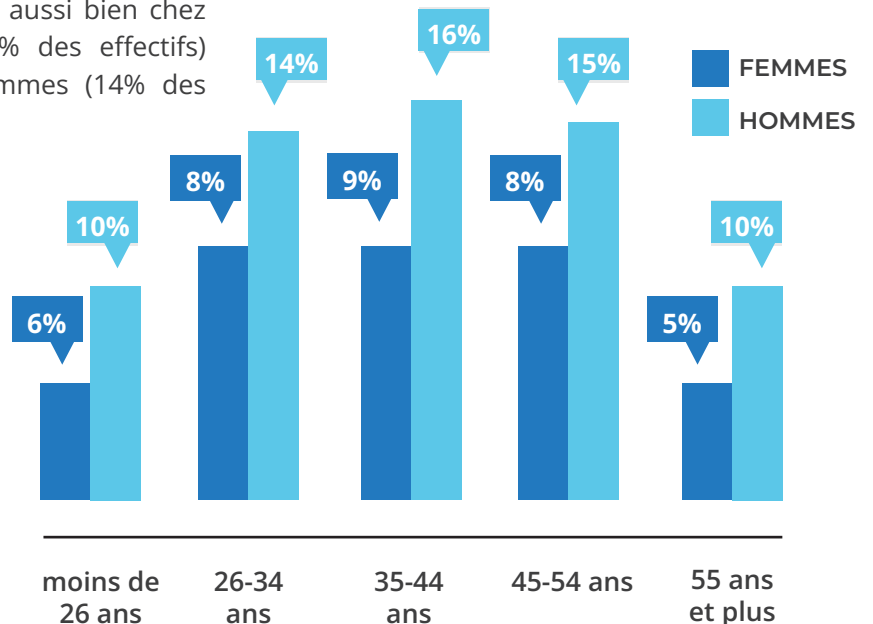
■ FEMMES
■ HOMMES

Au global, 36 % 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 certaine stabilité du poids des moins de 35 ans depuis 2019, aussi bien chez les hommes (24% des effectifs) que chez les femmes (14% des effectifs).



“ 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 **86%**

* Attestation de capacité professionnelle

8 019

HEURES DE FORMATION CONTINUE

réparties sur tout le territoire, pour 545 stagiaires.

91%

DES FORMATIONS RÉALISÉES EN ALTERNANCE

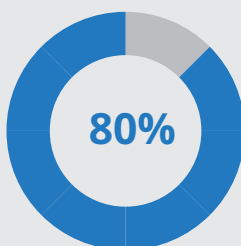
91% des engagements financiers gérés par OPCO Mobilités sont consacrés aux formations en alternance.



EFFECTIFS EN FORMATIONS LONGUES

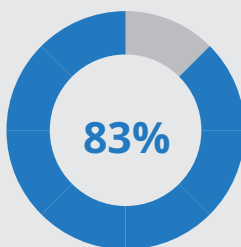
Total	212 élèves
En apprentissage fluvial	71 élèves
En apprentissage autre	50 élèves
En formation initiale fluviale	90 élèves

PERSPECTIVES D'EMPLOI



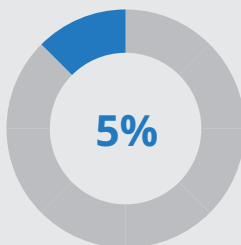
UNE BONNE INSERTION

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 2025

Vecteur d'attractivité touristique majeur pour de nombreuses métropoles — Paris, Lyon, Bordeaux ou Strasbourg — le tourisme fluvial contribue également au rayonnement de nombreux territoires et destinations remarquables. Instrument de développement local et d'intégration économique et sociale, il s'inscrit dans une dynamique de long terme favorable, malgré les chocs conjoncturels observés ces dernières années.

Après l'interruption brutale provoquée par la crise sanitaire en 2020, puis une phase progressive de reprise entre 2021 et 2023, l'année 2024 avait marqué un recul significatif de l'activité, notamment sous l'effet du contexte particulier des Jeux olympiques et

paralympiques. L'année 2025 confirme au contraire un retour à une dynamique de croissance, avec une fréquentation en hausse sur la plupart des segments d'activité.

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	Transport fluvial de personnes total	Tourisme fluvial hors transport public
Fréquentation des bateaux en 2025	12,7 M de passagers	0,250 M de passagers	0,015 M de passagers	8,5 M de passagers	1,9 M de passagers	23,4 M de passagers	10,7 M de passagers
Fréquentation des bateaux par rapport à 2024	+ 3,2 %	+ 2,9 %	- 6 %	+ 13 %	Stable	+ 6,4 %	+ 10 %
Flotte en activité en 2025	100 %	100 %	97 %	96 %	97 %	97 %	98 %

Source : Baromètre de l'activité Tourisme fluvial 2025, E2F

Comme le souligne le *Baromètre de l'activité Tourisme fluvial 2025* réalisé par E2F, le transport fluvial de passagers a retrouvé une dynamique favorable après le recul observé en 2024, marqué notamment par les effets des Jeux olympiques et paralympiques sur l'activité parisienne. En 2025, plus de 10,7 millions de passagers ont été transportés par les bateaux de tourisme (hors transport public et bacs), soit une progression de 10 % par rapport à l'année précédente. Cette reprise est principalement portée par le bassin de la Seine, qui concentre à lui seul plus de 80 % du trafic national, tandis que l'activité demeure plus contrastée dans les autres régions.

Les promenades touristiques et les croisières enregistrent les meilleures performances, alors que les activités de restauration et d'événementiel restent plus mitigées. Le secteur fonctionne à un niveau d'intensité élevé, avec 96 % des bateaux en activité et un taux

moyen d'utilisation de la flotte atteignant 96,7 %. Les croisières avec hébergement poursuivent par ailleurs leur développement, le nombre de paquebots fluviaux passant de 55 à 57 unités en 2025, tandis que plusieurs nouvelles mises en service sont attendues à l'horizon 2027.

Si les perspectives demeurent globalement positives, les entreprises restent confrontées à des préoccupations persistantes : hausse des redevances et péages d'infrastructure, difficultés de recrutement, coûts d'exploitation et exigences liées à la transition écologique. Malgré ces contraintes, près de deux dirigeants sur trois se déclarent optimistes quant à l'avenir du secteur et 97 % des entreprises prévoient de réaliser des investissements dans les douze prochains mois, témoignant de leur confiance dans le développement à moyen terme du tourisme fluvial.

✓ LE TRANSPORT DE FRET EN 2025

Dans un contexte économique toujours marqué par le ralentissement de plusieurs secteurs industriels et les incertitudes pesant sur les échanges, le transport fluvial de marchandises a confirmé en 2025 sa capacité de résilience. Selon Voies navigables de France, 43,1 millions de tonnes de marchandises ont été transportées sur le réseau national, représentant près de 5,67 milliards de tonnes-kilomètres. Malgré un léger recul de l'activité (-1,8 % en t.km par rapport à 2024), le secteur conserve un niveau d'activité élevé et poursuit la dynamique engagée ces dernières années.

LA LOGISTIQUE URBAINE ET L'INDUSTRIE EN MOTEURS DE CROISSANCE

L'année 2025 confirme la montée en puissance de nouveaux marchés. La logistique urbaine fluviale poursuit ainsi son développement avec près de 1 900 voyages réalisés et 135 500 tonnes transportées, soit une progression de 6,8 % sur un an et de 44 % depuis 2021. À Paris, Lyon ou Strasbourg, le fluvial s'impose progressivement comme une réponse concrète aux enjeux de congestion routière, de qualité de l'air et de décarbonation des livraisons en cœur de ville.

Le transport fluvial confirme également son rôle dans la réindustrialisation des territoires. La filière métallurgique enregistre une nouvelle progression de 7,9 % en tonnes-kilomètres, dans la continuité des bons résultats observés en 2024. Cette dynamique concerne la plupart des bassins de navigation et reflète la montée en puissance des flux d'acier, de ferrailles et de matières premières stratégiques. Elle illustre également la capacité du fluvial à accompagner le développement d'une industrie plus compétitive et plus durable.

Sur les grands axes logistiques, l'activité conteneurisée demeure à un niveau élevé malgré un recul de 8,6 % en EVP. Les performances enregistrées sur le Rhône et les trafics intra-Île-de-France témoignent toutefois du potentiel de croissance du secteur. Le développement du terminal de Bruyères-sur-Oise et les investissements engagés sur l'axe Fos-Lyon illustrent la structuration progressive d'un réseau logistique toujours plus performant.

LES FILIÈRES HISTORIQUES RETROUVENT DES COULEURS

Après une année 2024 marquée par de fortes disparités, les filières traditionnelles du transport fluvial ont montré des signes encourageants de

reprise. L'agriculture enregistre un léger recul de 3,4 % en tonnes-kilomètres malgré une hausse des volumes transportés, qui atteignent plus de 12 millions de tonnes. Après un premier semestre difficile, pénalisé par l'une des campagnes céréalières les plus faibles des quarante dernières années, la reprise observée à partir de l'été a permis un net redressement des trafics.

La filière des matériaux de construction se stabilise pour sa part (-0,4 % en t.km), malgré un contexte toujours difficile pour le secteur du bâtiment et des travaux publics. Le rebond enregistré au second semestre (+7 %) laisse entrevoir des perspectives plus favorables pour les années à venir. Les filières énergétique et chimique enregistrent en revanche des reculs plus marqués, illustrant la diversité des situations selon les marchés.

DES DYNAMIQUES CONTRASTÉES SELON LES BASSINS

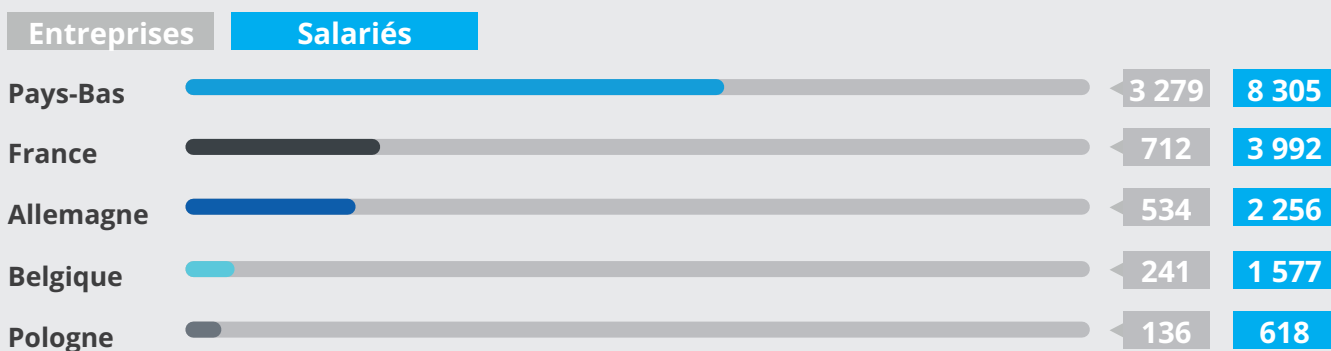
À l'échelle des territoires, les résultats demeurent contrastés. Le bassin rhodanien se distingue avec une progression de 6,4 % de l'activité, portée par la métallurgie, l'énergie et les matériaux de construction. Le bassin Nord-Est affiche une quasi-stabilité grâce au dynamisme des trafics industriels et agricoles, tandis que le bassin de la Seine conserve un niveau d'activité soutenu malgré plusieurs contraintes d'exploitation intervenues au cours de l'année. Ces performances confirment le rôle du transport fluvial comme levier de compétitivité économique, de souveraineté industrielle et de transition écologique au service des territoires.

✓ LA FRANCE DANS L'EUROPE FLUVIALE

La moitié de la population européenne vit à proximité d'une côte ou d'une voie navigable intérieure et la plupart des grands centres industriels du continent sont accessibles par voie d'eau. Avec plus de 14 000 kilomètres de voies navigables d'importance internationale, le réseau Rhin-Danube constitue l'ossature du transport fluvial européen. En 2024, l'amélioration des conditions de navigation a favorisé la reprise des trafics, notamment des conteneurs, confirmant le potentiel du fluvial dans la décarbonation des chaînes logistiques européennes.

NOMBRE D'ENTREPRISES ET DE SALARIÉS DE FRET FLUVIAL

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



Les Pays-Bas, l'Allemagne, la France et la Belgique concentrent l'essentiel de l'activité économique du transport fluvial européen. Les Pays-Bas disposent de la première flotte européenne avec près de 5 000 bateaux de marchandises, devant l'Allemagne (environ 2 000

unités), la Belgique (près de 1 300 unités) et la France (environ 900 unités). Les pays rhénans regroupent ainsi l'immense majorité de la capacité de transport européenne et des entreprises du secteur.

NOMBRE D'ENTREPRISES ET DE SALARIÉS DE TOURISME FLUVIAL

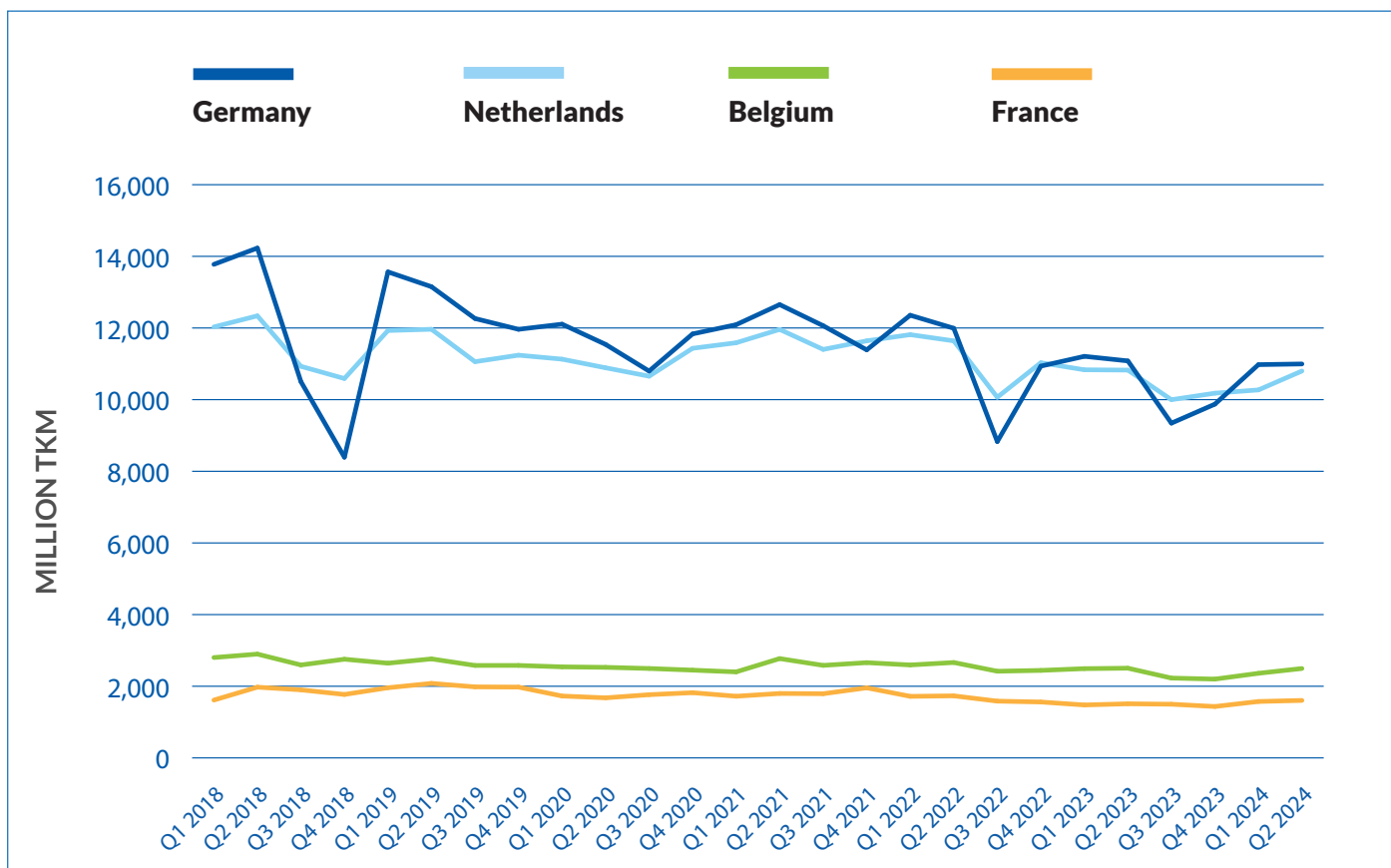
(TOP 5 DES PAYS COMPTANT LE PLUS D'ENTREPRISES)



Le transport fluvial de passagers poursuit également sa progression. La flotte européenne de croisière fluviale comptait près de 440 bateaux avec hébergement en 2025, dont plus de la moitié exploités sur le Rhin. La France confirme sa place parmi les principales destinations européennes du tourisme fluvial grâce à

la Seine, au Rhône-Saône et à ses nombreux canaux. Le nombre de nuitées et de passagers transportés continue de progresser, porté notamment par la clientèle nord-américaine.

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



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	722	3 227
Allemagne	441	1 878
France	43	886
Belgique	136	874

La capacité totale de chargement de la flotte européenne reste stable, autour de 10,5 millions de tonnes. Dans le même temps, la taille moyenne des bateaux continue d'augmenter : la capacité moyenne d'une unité de la flotte rhénane atteint près de 1 500 tonnes, contre 1 090 tonnes en 2005, témoignant de la modernisation progressive de la flotte européenne.

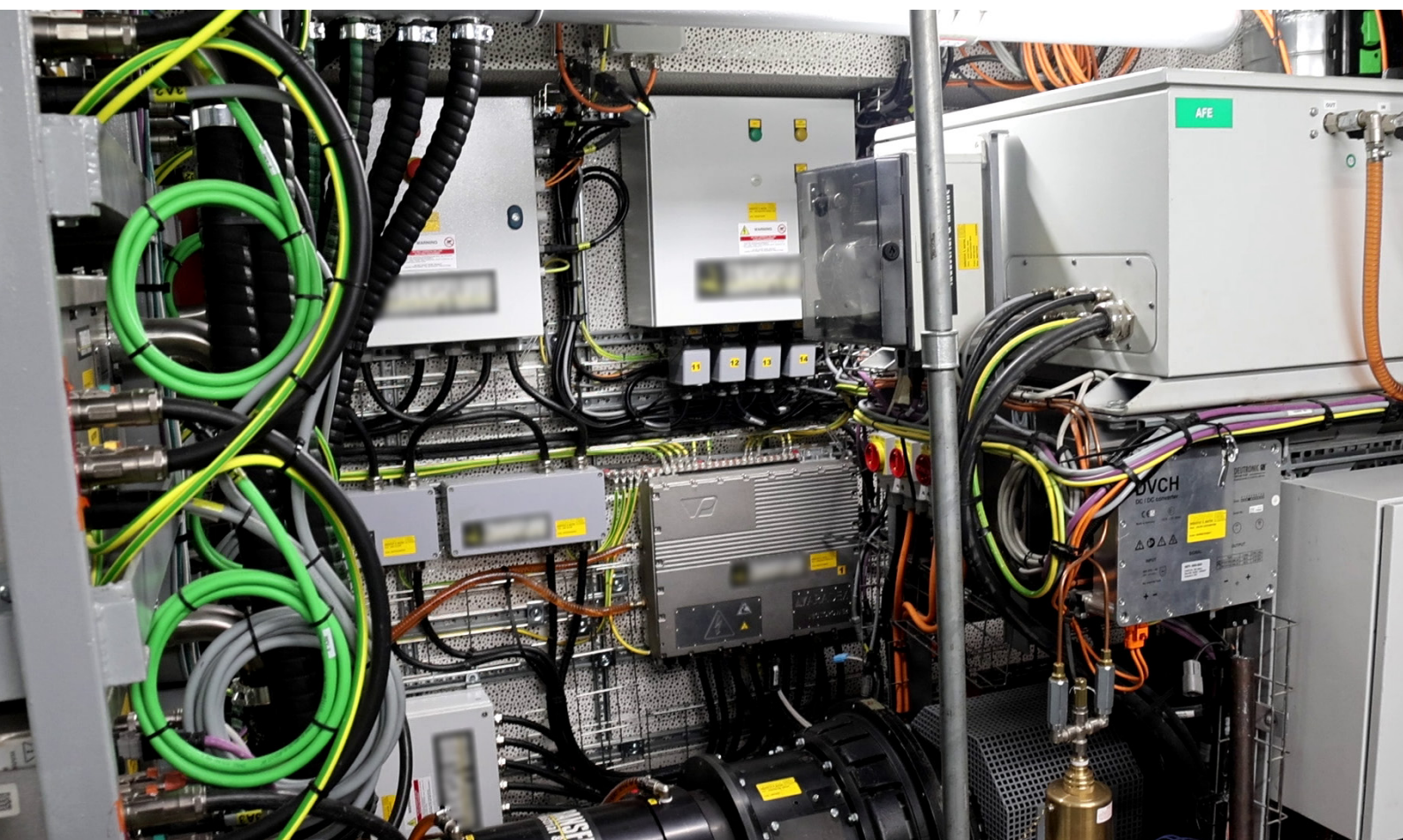
CE QU'ILS ONT DIT SUR LE FLUVIAL



Si l'Europe veut renforcer sa résilience, devenir un leader de la transition vers la neutralité carbone et achever enfin le réseau transeuropéen de transport, elle doit désormais transformer ses paroles en actes et traduire ces ambitions dans le nouveau budget européen des transports. Car le transport fluvial dispose d'un énorme potentiel de report modal grâce aux capacités encore disponibles sur le réseau européen de voies navigables.

Matthieu BLANC, vice-président E2F, président de l'European Barge Union (EBU)
EBU Event, 2 décembre 2025

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.



AIDE AU VERDISSEMENT

REMOVE : UN PROGRAMME STRUCTURANT POUR MASSIFIER LE REPORT MODAL



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 2025, REMOVE A CONTINUÉ D'ŒUVRER AFIN D'ACCÉLÉRER LE REPORT MODAL VERS LES MODES DE TRANSPORT MASSIFIÉS.

Qu'est-ce que ReMoVe ?

Le programme CEE ReMoVe (Report Modal vers la Voie d'Eau) constitue l'un des principaux leviers nationaux de décarbonation du transport de marchandises par le fluvial. Financé dans le cadre des Certificats d'Économies d'Énergie, le programme comporte deux dispositifs complémentaires, le premier appelé REMO qui vise à accompagner les chargeurs, logisticiens et opérateurs dans le basculement de flux routiers vers la voie d'eau, en finançant des études de faisabilité, de l'ingénierie technique et des investissements, et le deuxième appelé LOG-te qui vise à accompagner les transporteurs fluviaux dans l'amélioration de la performance énergétique et environnementale de leurs flottes.

REMO : faire émerger de nouveaux trafics fluviaux

En 2025, VNF a publié un appel d'offres visant à sélectionner des prestataires chargés de réaliser des études de report modal dans le cadre de REMOVE. Ces études ont pour objectif d'analyser la faisabilité technique et économique de nouveaux flux fluviaux, d'identifier les adaptations nécessaires (infrastructures, manutention, organisation logistique) et d'évaluer les gains environnementaux associés.

Cette démarche permet d'anticiper les conditions de réussite des projets, de structurer des chaînes multimodales performantes et de lever les freins en amont des investissements. E2F a contribué à relayer l'information auprès des entreprises et à promouvoir ces opportunités auprès des acteurs économiques des territoires.

13 nouveaux projets fluviaux soutenus

Parallèlement, un nouvel appel à projets REMOVE a permis, en 2025, de soutenir 13 projets supplémentaires

répartis sur plusieurs bassins. Ces opérations concernent des flux variés — matériaux de construction, vracs industriels, déchets, conteneurs — et traduisent une dynamique concrète de massification des trafics.

Les projets retenus bénéficient d'un accompagnement financier destiné à sécuriser la phase de lancement, souvent déterminante pour la pérennité du report modal. Ils contribuent à réduire les émissions de CO₂, à limiter la congestion routière et à renforcer la compétitivité économique du fluvial.

À travers REMOVE, et avec l'implication active d'E2F, la filière dispose désormais d'un outil structurant pour transformer durablement les chaînes logistiques et inscrire le report modal dans une trajectoire industrielle solide.

LOG-te Fluvial : accélérer la transition énergétique des flottes

Déployé dans le cadre du programme CEE REMOVE, LOG-te Fluvial vise à améliorer la performance énergétique des entreprises de transport fluvial par un engagement volontaire et structuré. Le dispositif repose sur l'élaboration d'un plan d'actions individualisé permettant de réduire les consommations d'énergie et les émissions associées, grâce à des leviers tels que l'optimisation des pratiques d'exploitation, le suivi des performances ou l'adaptation des motorisations.

E2F et la Communauté Portuaire de Paris (CPP) se sont fortement mobilisées pour promouvoir le programme auprès des opérateurs. En tant que relais de terrain, elles ont accompagné les entreprises dans la compréhension des engagements, l'identification des actions pertinentes et l'intégration de LOG-te dans leurs stratégies de transition énergétique.

Une montée en puissance confirmée en 2025

En 2025, le dispositif LOG-te Fluvial a franchi une étape structurante dans son déploiement, sous l'impulsion conjointe d'E2F et de la Communauté Portuaire de Paris (CPP). Conçu pour accompagner la transition énergétique des entreprises fluviales dans le cadre du programme CEE REMOVE, LOG-te repose sur une mobilisation progressive : sensibilisation, adhésion volontaire, accompagnement technique et validation des engagements.

La dynamique engagée s'est traduite par des résultats concrets. En 2025, 39 entreprises ont été sensibilisées, portant le total à 101 sur la période 2023-2025, et 10 entreprises ont adhéré au dispositif LOG-te en s'engageant pour réduire leur consommation énergétique et leurs émissions de GES sur 3 ans, et 14 nouvelles entreprises sont en cours d'accompagnement.

Une des actions phares du programme LOG-te, le GATE (Groupe d'Appui à la Transition Énergétique) qui accompagne les entreprises dans la remotorisation électrique des bateaux, a également poursuivi sa montée en charge, avec 18 nouveaux dossiers validés en 2025 (automoteurs, bateaux à passagers et bateaux de travail), soit un total de 54 projets depuis le lancement du programme en 2023.

La formation constitue un autre pilier du dispositif. Entre fin novembre et mi-décembre 2025, 70 professionnels — dont 65 capitaines issus de 9 entreprises — ont été formés à l'éco-pilotage, avec accès à trois bateaux électriques ou hybrides différents. Cette montée en compétences traduit une volonté d'agir sur les pratiques d'exploitation autant que sur les équipements.

Parallèlement, E2F et CPP ont lancé en 2025 un appel à projet pour réaliser l'instrumentation de la consommation énergétique des bateaux. L'objectif est d'avoir la capacité de mesurer et de suivre de manière précise la consommation de carburant. Les premières installations, financées dans le cadre du programme LOG-te, sont déjà programmées début 2026. Deux prestataires ont été retenus :

- ▶ **BoatOn** : pour l'interface de visualisation des données et l'installation nécessitant une instrumentation par CAN Bus
- ▶ **Ecomer Data** : pour l'installation d'une instrumentation par débitmètres

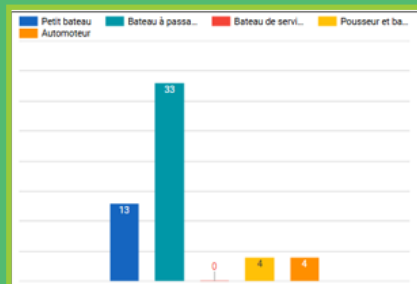
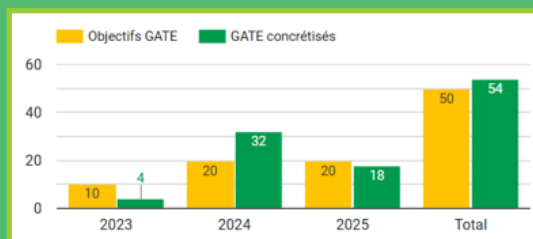
LOG-te Fluvial a par ailleurs publié fin décembre 2025 son premier Cahier technique, consacré aux solutions de propulsion. Ce document propose une analyse claire et comparative des différentes technologies : biocarburants (B100, HVO), GNL et biométhane, méthanol, électricité, hydrogène, ainsi que les systèmes hybrides. Chaque solution est examinée selon des critères objectifs : performance énergétique, intensité carbone, maturité technologique, contraintes techniques et cadre réglementaire. Avec cette publication, LOG-te Fluvial franchit une nouvelle étape : passer des expérimentations et retours d'expérience à un outil structuré d'aide à la décision pour les armateurs et exploitants. Une avancée concrète pour sécuriser les choix d'investissement et préparer les trajectoires 2030.

À l'approche de l'échéance du programme REMOVE en 2027, LOG-te Fluvial s'est affirmé en 2025 comme un outil structurant, combinant accompagnement technique, formation et mobilisation collective au service de la décarbonation du secteur.



FLASHEZ POUR EN SAVOIR +

Nombre de dossiers et répartition par bassin



Pour un montant de 495 000 € financés par le programme CEE ReMoVe – LOG te

INFRASTRUCTURES DE SERVICES ET D'EAU

BORNE&EAU : UNE NOUVELLE ÉTAPE ET UNE DYNAMIQUE QUI S'ACCÉLÈRE

LE 4 JUIN 2025, HAROPA PORT ET VNF ONT INAUGURÉ À CHOISY-LE-ROI UNE BORNE D'ALIMENTATION ÉLECTRIQUE ET EN EAU DE NOUVELLE GÉNÉRATION, POURSUIVANT LE DÉPLOIEMENT DU RÉSEAU BORNE & EAU SUR L'AXE SEINE. LANCÉ EN 2018, CE PROGRAMME VISE À ÉQUIPER LES QUAIS POUR PERMETTRE AUX BATEAUX DE COUPER LEURS MOTEURS À L'ESCALE ET DE RÉDUIRE SIGNIFICATIVEMENT LEURS ÉMISSIONS.

Après l'installation de 13 bornes dédiées au fret, une accélération engagée en 2023 a porté le réseau à 86 bornes opérationnelles fin juin 2025, avec un objectif de 110 équipements d'ici 2026, du Havre à Nogent-sur-Seine. Le projet bénéficie d'un financement de 9,2 M€, cofinancé par la Région Île-de-France et l'Union européenne.

À cette occasion, HAROPA PORT a rappelé que l'électrification des escales permet en outre de diviser par 15 les émissions par rapport à un groupe diesel, tout en réduisant bruit et polluants atmosphériques.

Lancé en 2018, ce programme vise à équiper progressivement les quais fluviaux en solutions de raccordement électrique afin de limiter le recours aux groupes électrogènes à quai. Les objectifs sont multiples : réduire les émissions de gaz à effet de serre et de particules fines, améliorer le confort des équipages et des riverains grâce à la diminution des nuisances sonores, mais aussi réduire les consommations de carburant et les coûts d'exploitation des bateaux.

En 2025, la dynamique de déploiement s'est fortement accélérée. Sur le bassin de la Seine, 92 bornes fret étaient déjà déployées, tandis que le réseau comptait également 95 bornes dans le Nord-Pas-de-Calais. D'autres projets sont engagés sur l'ensemble du territoire : en Alsace, des expérimentations de bornes de recharge ont été menées dès 2018 ; sur l'axe Rhône-Saône, VNF et la CNR prévoient de nouvelles installations pour la croisière et le fret d'ici 2027 et 2029.

Le programme prend également une dimension plus structurée avec le développement de l'application Borne & Eau, conçue par VNF et HAROPA PORT pour offrir un service unifié aux professionnels et aux plaisanciers. Cette plateforme permet notamment de localiser les bornes disponibles, suivre les consommations et gérer la fourniture d'eau et d'électricité.



Les résultats commencent à être visibles. Entre 2023 et 2025, le réseau Borne & Eau a permis de consommer 942 MWh d'électricité, économisant l'équivalent de 255 000 litres de gazole non routier et évitant environ 750 tonnes de CO₂. Le nombre de bateaux utilisateurs progresse également régulièrement, avec 153 bateaux consommateurs en 2025, contre 121 en 2023.

Cette montée en puissance devrait se poursuivre dans les prochaines années. VNF prévoit d'étendre le dispositif à de nouveaux bassins et gestionnaires portuaires, avec des projets identifiés en Lorraine, sur le Rhône-Saône, dans le Nord-Pas-de-Calais ou encore pour les péniches-hôtels sur le Canal du Midi.

E2F soutient cette démarche et plaide pour un accès harmonisé et simplifié aux bornes électriques sur l'ensemble des bassins, condition essentielle pour accélérer la transition énergétique de la flotte.

ÉNERGIES VERTES

BIOCARBURANTS : LE FLUVIAL SE MOBILISE POUR UNE TRANSITION ÉNERGÉTIQUE PRAGMATIQUE

EN 2025, LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DU TRANSPORT FLUVIAL S'EST PRÉPARÉE À FRANCHIR UNE NOUVELLE ÉTAPE AVEC L'INTÉGRATION PROGRESSIVE DU SECTEUR DANS LE FUTUR MÉCANISME IRICC (INCITATION À LA RÉDUCTION DE L'INTENSITÉ CARBONE DES CARBURANTS) PRÉVU POUR 2027, SUCCESSION DE LA TIRUERT. CETTE RÉFORME VISE À ALIGNER LA FRANCE SUR LES OBJECTIFS DE LA DIRECTIVE EUROPÉENNE RED3 : ATTEINDRE 14,5 % DE RÉDUCTION DE L'INTENSITÉ CARBONE ET 29 % D'ÉNERGIES RENOUVELABLES DANS LES TRANSPORTS D'ICI 2030.

Dans un courrier adressé en juillet 2025 au ministère chargé des Transports, E2F a réaffirmé l'engagement volontaire de la profession dans la décarbonation, tout en plaidant pour un cadre incitatif adapté aux spécificités du fluvial. L'intégration du secteur dans l'IRICC doit permettre un accès plus compétitif aux biocarburants, notamment au HVO, et limiter le différentiel de coût avec le GNR fossile.

E2F a également souligné la nécessité d'accompagner cette réforme par des mesures complémentaires : renforcement du programme CEE REMOVE,

pérennisation du suramortissement vert, maintien du PAMI et soutien aux infrastructures électriques à quai, qui pourraient elles aussi générer des certificats.

En 2025, la filière a ainsi défendu une approche pragmatique : combiner électrification lorsque cela est pertinent et recours accru aux biocarburants dans un mix énergétique équilibré. L'enjeu est clair : permettre au transport fluvial de réduire rapidement son intensité carbone tout en préservant sa compétitivité économique.

BATEAUX AUTONOMES

VNF LANCE UN APPEL À MANIFESTATION D'INTÉRÊT POUR STRUCTURER LA FILIÈRE DU BATEAU AUTONOME

LE 16 SEPTEMBRE 2025, VNF A LANCÉ UN APPEL À MANIFESTATION D'INTÉRÊT (AMI) DESTINÉ À DÉVELOPPER UNE FILIÈRE FRANÇAISE DU BATEAU AUTONOME AU SERVICE DU TRANSPORT FLUVIAL. CET AMI, RÉALISÉ EN PARTENARIAT AVEC LE PÔLE DE COMPÉTITIVITÉ CARA, S'INSCRIT DANS LA STRATÉGIE D'INNOVATION DE VNF POUR RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DU FLUVIAL FACE AUX DÉFIS LOGISTIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX.

L'automatisation de la navigation est perçue comme un levier stratégique : elle devrait permettre d'allonger la durée d'utilisation des bateaux, de mieux exploiter les équipages dans un contexte de pénurie de pilotes et d'ouvrir de nouvelles capacités de chargement tout en soutenant le report modal vers la voie d'eau. Un bateau autonome peut transporter l'équivalent de 220 camions, avec une consommation d'énergie jusqu'à quatre fois moindre et des émissions jusqu'à cinq fois plus faibles qu'un mode routier équivalent.

L'AMI s'est destiné à toutes les parties prenantes de l'écosystème — transporteurs, chargeurs, chantiers navals, fournisseurs de technologies ou organismes de recherche — pour constituer des groupements pluridisciplinaires capables de porter des projets innovants. L'objectif était ainsi d'aboutir à au moins une démonstration opérationnelle de bateau autonome de fret sur le réseau navigable français, éligible à des dispositifs de financement tels que l'ADEME, France 2030, le FEDER ou le Plan d'aide à la modernisation et à l'innovation (PAMI).

AIDE AU VERDISSEMENT

UN COUP DE POUCE FISCAL POUR VERDIR LES BATEAUX

LA LOI DE FINANCES 2026 RENFORCE UN DISPOSITIF CLÉ POUR LE TRANSPORT FLUVIAL : LE SURAMORTISSEMENT « VERT », UN AVANTAGE FISCAL DESTINÉ À ENCOURAGER LES INVESTISSEMENTS DANS DES TECHNOLOGIES PROPRES.

Un mécanisme simple et incitatif

Le principe : permettre aux entreprises de déduire davantage de leurs impôts lorsqu'elles investissent dans des équipements moins polluants. Ce bonus fiscal, prévu à l'article 39 decies C du Code général des impôts, vient s'ajouter à l'amortissement classique, rendant les solutions écologiques plus attractives malgré leur coût élevé.

Des investissements ciblés

Sont concernés notamment :

- ▶ les motorisations décarbonées (électrique, hydrogène),
- ▶ les systèmes de réduction des émissions,
- ▶ l'alimentation électrique à quai.

Le dispositif s'applique aux investissements réalisés entre le 1er janvier 2024 et le 31 décembre 2027, dans le cadre des lois de finances récentes alignées avec les règles européennes d'aides d'État.

Un avantage renforcé pour les PME

La grande nouveauté : des taux majorés pour les PME, pouvant atteindre jusqu'à 145 % de déduction pour les équipements les plus vertueux, afin de renforcer l'effet incitatif.

Un levier stratégique

Pour la filière, ce suramortissement constitue un outil clé pour accélérer la transition écologique tout en soutenant la compétitivité du transport fluvial, en réduisant l'écart de coût entre technologies classiques et solutions décarbonées.



CE QU'ILS ONT DIT SUR LE FLUVIAL



Le tourisme fluvial a engagé une démarche ambitieuse de verdissement de sa flotte qui répond aux attentes sociétales et qui permet un renouvellement complet de son offre. Le fluvial n'a jamais été aussi dynamique et dans l'air du temps.

Frédéric AVIERINOS, vice-président E2F, vice-président de la Confédération des acteurs du du tourisme (CAT)
Cérémonie de clôture de l'AG d'E2F, 27 juin 2025

EN 2025, LES OPÉRATEURS FLUVIAUX ACCÉLÈRENT MASSIVEMENT LEUR DÉCARBONATION

L'année 2025 a confirmé une tendance de fond : la décarbonation du transport fluvial de passagers est entrée dans une phase d'industrialisation. Sur la Seine, le Rhône, la Saône ou le Sud-Ouest, les opérateurs ont multiplié les mises en service de navires hybrides ou 100 % électriques, engagé des rétrofits ambitieux et structuré des plans de transition à horizon 2030 et au-delà.

À Paris et en Normandie, **Viking** a réceptionné le *Viking Nerthus*, doté d'une propulsion hybride (batteries et traitement des gaz d'échappement), de panneaux solaires et d'un branchement électrique à quai, réduisant significativement les consommations en escale. **La Compagnie des Bateaux-Mouches**, à l'occasion du renouvellement de sa convention avec HAROPA PORT le 11 mars 2025, a réaffirmé son objectif de réduction de 90 % de ses émissions d'ici 2030, avec déjà plusieurs unités rétrofitées.

Le 9 avril 2025, **Paris Yacht Marina** a inauguré *La Perle Noire*, navire 100 % électrique sans moteur thermique ni groupe électrogène, équipé de batteries LFP et de 40 m² de panneaux photovoltaïques. **Batobus**, de son côté, a mis en service son premier bateau hybride, capable d'assurer jusqu'à 16 heures d'exploitation quotidienne et de réduire de 55 % ses émissions de CO₂, après avoir déjà électrifié le *Cachemire* en 2022. À Paris, ces bateaux rejoignent ainsi l'*Héméra* de la **Compagnie des Bateaux à Roues**, dernier inauguré de l'année 2024.

En Île-de-France, la **navette électro-solaire des Hauts-de-Seine** a circulé du 30 août au 28 septembre 2025 à bord d'un catamaran silencieux de 55 places, illustrant la capacité du fluvial à proposer une mobilité douce intégrée aux politiques territoriales.

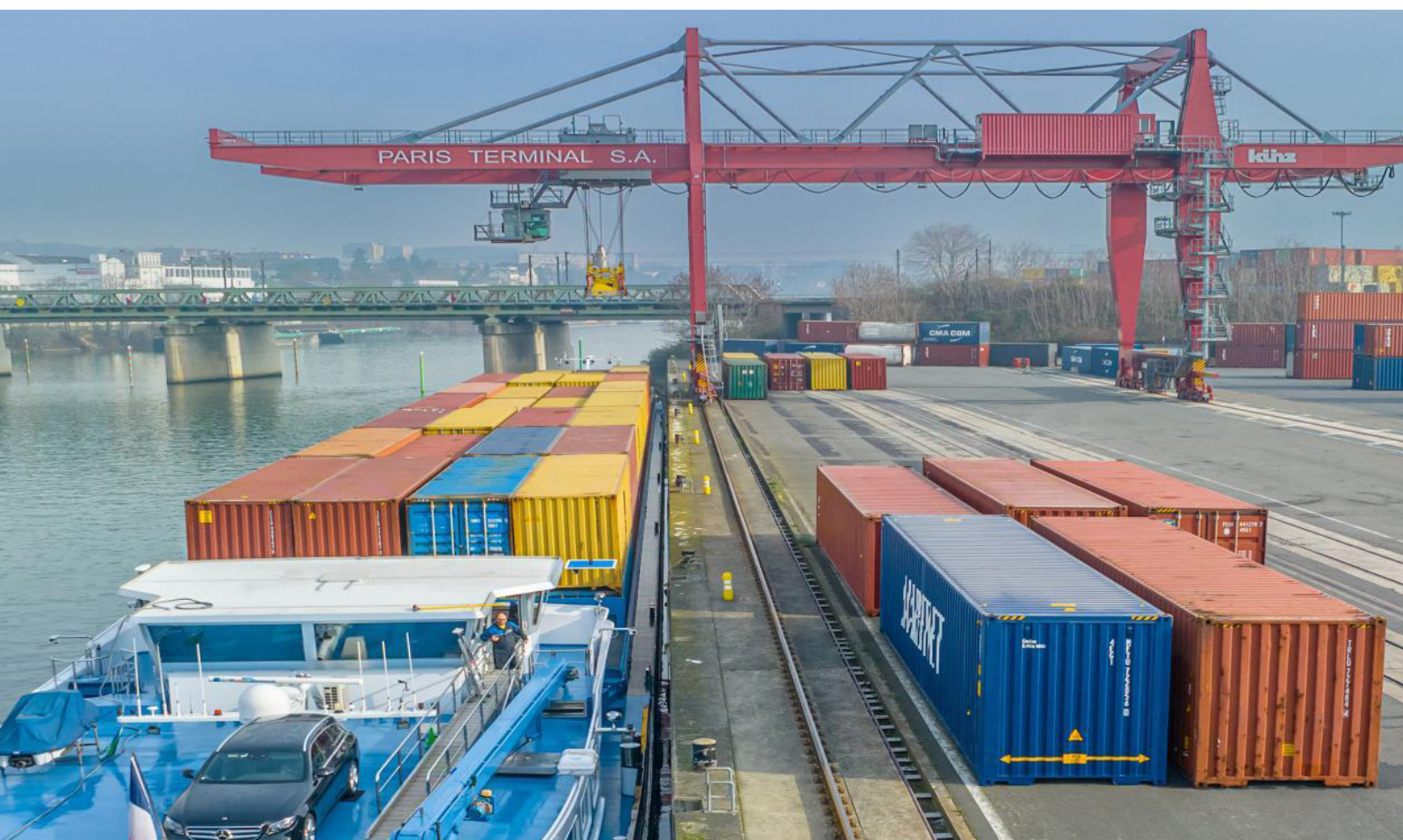
À Strasbourg, **Batorama** a inauguré le 19 septembre 2025 le *Strasbourg*, bateau-promenade 100 % électrique doté de 700 kWh de batteries et d'une carène optimisée réduisant la consommation de 26 %. Ce lancement s'inscrit dans un programme de renouvellement de flotte comprenant six unités supplémentaires et de nouveaux pontons de recharge.

À Lyon, **Sytral Mobilités** a franchi une étape structurante avec la mise en service en décembre 2025 de *Le Gone* et *La Fenotte*, deux catamarans 100 % électriques intégrés au réseau TCL. Conçus pour limiter bruit et batillage, ils préfigurent une montée en puissance du service Navigône, complété par deux unités supplémentaires au printemps 2026.

Au-delà des mises en service, ces projets témoignent d'une transformation systémique : recours accru aux batteries lithium-fer-phosphate, développement des branchements électriques à quai, hybridation des motorisations, intégration au réseau de transport public et déploiement d'infrastructures de recharge.

En 2025, la décarbonation du fluvial n'a donc plus relevé d'initiatives isolées mais d'une stratégie collective portée par les opérateurs, les ports et les collectivités, positionnant la voie d'eau comme un pilier crédible et opérationnel des mobilités durables.

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.

ÉTAT DES LIEUX

AMBITION FRANCE TRANSPORTS : VNF POSE SON DIAGNOSTIC

LE RÉSEAU NAVIGABLE DE L'HEXAGONE (8 500 KM) EST LE PLUS LONG D'EUROPE. IL EST CARACTÉRISÉ PAR L'HÉTÉROGÉNÉITÉ DE SES COMPOSANTES, DU TYPE DE NAVIGATION QU'IL PERMET ET DE SES GESTIONNAIRES DONT LE PÉRIMÈTRE, LES MISSIONS ET LES OBJECTIFS DIFFÉRENT.

Si 80 % en sont confiés à Voies navigables de France (VNF), des axes stratégiques, le Rhône et le Rhin, sont concédés à la Compagnie nationale du Rhône (CNR) et à EDF. La Cour des comptes alerte sur les défauts d'entretien des voies navigables dans son rapport du 19 février 2025, qui fait état d'un constat préoccupant et formule des préconisations en termes d'actions de court terme.

Outre la navigation, ce réseau accueille une multiplicité d'usages et de fonctions : alimentation en eau potable, de l'industrie et des centrales nucléaires ou encore irrigation agricole. La dégradation du réseau se traduit concrètement par des pannes d'écluses, des pertes d'étanchéité, des non-conformités aux règles de sécurité hydraulique ou de continuité écologique. La perte d'enfoncement due à des dragages insuffisants est une des pathologies les plus soulignées. Les volumes extraits diminuent continûment alors que le coût moyen des opérations augmente, notamment, en raison du renchérissement de la gestion des sédiments, encadrée par la réglementation environnementale.

Près d'une centaine de millions d'euros ont manqué annuellement pour maintenir les fonctionnalités du réseau. Ce déficit cumulé d'entretien alimente une « dette grise » évaluée à 1,1 Md€ en 2023. Dans ce contexte, VNF n'a pas eu d'autres choix, jusqu'en 2020, que de prioriser ses interventions sur les besoins essentiels les plus urgents, principalement le fret. Prolongeant les préconisations du Conseil d'orientation des infrastructures, à la suite des crédits ouverts au titre du plan de relance (+175 M€ sur 2020-2022), le nouveau Contrat d'objectif et de performance (COP) permet d'augmenter de près de 50 % les crédits consacrés à l'entretien en portant le montant cible d'investissement entre 2023 et 2032 à 2,5 Md€.

Ces moyens, exprimés en euros courants, restent cependant très en deçà des besoins d'entretien (régénération et modernisation) estimés à 3 Md€ sur dix ans pour stabiliser l'état du réseau et à 3,8 Md€ pour le remettre réellement à niveau. La Cour des comptes 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.

Dans ce contexte, les acteurs ont proposé la mobilisation pleine et entière de la redevance hydraulique. VNF, dont le modèle économique dépend essentiellement de subventions à la différence de la CNR et d'EDF qui mobilisent les recettes hydroélectriques, doit pouvoir bénéficier de ressources plus dynamiques afin de faire face à son équation budgétaire.

Première ressource propre de l'établissement, directement rattachable à son activité de gestion de l'eau, la redevance hydraulique, bien que déjà relevée, pourrait contribuer encore davantage au besoin de financement de l'établissement, s'il était mis fin à son écrêtement et si sa tarification était réévaluée pour tenir compte des avantages qui en sont retirés.

CE QU'ILS ONT DIT SUR LE FLUVIAL



Le récent rapport de la Cour des Comptes a évalué les besoins financiers pour maintenir le réseau des voies navigables à près de 500 millions par an. Si la gestion quantitative de la ressource et la prévention des inondations sont des sujets de plus en plus critiques pour VNF, la 1ère mission de l'Établissement reste le maintien de la navigation.

Cécile AVEZARD, directrice générale de VNF
Cérémonie de clôture de l'AG d'E2F, 27 juin 2025

DÉVELOPPEMENTS

SEINE-ESCAUT : UNE ANNÉE CHARNIÈRE POUR LE PROJET

L'ANNÉE 2025 CONSACRE LE PASSAGE DU PROJET SEINE-ESCAUT D'UNE PHASE DE PLANIFICATION À UNE PHASE DE CONCRÉTISATION. ENTRE STRUCTURATION TERRITORIALE, AFFIRMATION DES ENJEUX DE GOUVERNANCE ET DE FINANCEMENT, ET DÉMARRAGE EFFECTIF DES GRANDS TRAVAUX, ELLE CONSTITUE UNE ANNÉE CHARNIÈRE QUI CONDITIONNE LA RÉUSSITE DES ÉTAPES À VENIR.

Une réflexion engagée sur la gouvernance économique

L'année 2025 a vu émerger un enjeu central : celui de la gouvernance économique du projet. Au-delà de l'infrastructure, la question de son pilotage économique, de son articulation avec les acteurs industriels et logistiques et de son inscription à l'échelle européenne devient structurante. Ce sujet dépasse désormais le cadre national et s'inscrit dans une réflexion plus large portée également au niveau européen.

Un tournant sur les questions de financement

La sécurisation du financement s'impose comme un enjeu majeur. Les travaux engagés en 2025 ont permis de préparer les échéances à venir, notamment dans la perspective du futur cadre budgétaire européen (2028-2034) et des évolutions nationales en matière de financement des infrastructures de transport. Les discussions engagées avec les instances nationales confirment l'importance stratégique du projet et la nécessité d'en consolider le modèle économique.

Une montée en visibilité et en appropriation du projet

Avec l'avancement du projet, la liaison Seine-Escaut gagne en visibilité auprès des acteurs économiques, institutionnels et du grand public. Cette exposition accrue s'accompagne d'un besoin renforcé de pédagogie et d'appropriation territoriale, dans un contexte où les attentes, mais aussi les interrogations, deviennent plus fortes à mesure que le projet se concrétise.



Photo: Odile & Jean-Christophe Hecquet © SCSNE

Une avancée significative des travaux du Canal Seine-Nord Europe

Sur le plan opérationnel, 2025 constitue une étape majeure avec le lancement des consultations pour les principaux marchés de travaux du Canal Seine-Nord Europe, portant sur près de 89 km. Cette dynamique confirme l'entrée du projet dans sa phase de réalisation concrète, après l'obtention des autorisations environnementales et la montée en charge des procédures opérationnelles.



DÉVELOPPEMENTS

FERMETURE DU CANAL DU NORD : UN DÉFI MAJEUR POUR LE TRANSPORT FLUVIAL ET LA RÉUSSITE DE SEINE-ESCAUT

LA RÉALISATION DU CANAL SEINE-NORD EUROPE (CSNE) ENTRE DANS UNE PHASE DÉCISIVE AVEC LA MONTÉE EN PUISSANCE DES TRAVAUX À PARTIR DE 2026-2027. CE PROJET STRUCTURANT IMPLIQUE TOUTEFOIS UNE CONTRAINTE MAJEURE : LA FERMETURE AU TRANSIT DU CANAL DU NORD À L'HORIZON 2031, JUSQU'À LA MISE EN SERVICE DU CSNE.

Le projet Seine-Escaut vise à créer un réseau fluvial européen de plus de 1 100 km reliant ports maritimes et territoires industriels. Les travaux en cours mobilisent déjà plusieurs centaines de personnes et nécessitent des volumes considérables de matériaux.

La fermeture du canal du Nord constitue une étape technique incontournable pour permettre la réalisation des travaux majeurs et l'intégration des infrastructures existantes dans le futur canal. Cette interruption, estimée à environ 22 mois, aura des conséquences directes sur la navigation.

Aujourd'hui, environ 2,1 millions de tonnes de marchandises pourraient être impactées, dont une part importante de flux internationaux entre la France, la Belgique et les Pays-Bas. La continuité logistique représente donc un enjeu majeur.



E2F a pris acte du fait que le projet nécessite cette fermeture sans quoi le projet ne se fera pas mais a demandé aux pouvoirs publics un plan d'accompagnement pour la Profession et a demandé d'optimiser au maximum les travaux pour réduire ce délai de fermeture

Plusieurs solutions alternatives sont à l'étude : le recours au canal de Saint-Quentin avec des adaptations de capacité, le transbordement vers la route, le report vers le ferroviaire ou le fluvio-maritime, ainsi que des solutions combinées. Chacune implique des contraintes techniques et des surcoûts.

Une mobilisation collective est engagée pour accompagner cette transition : études d'impact économique, adaptation des infrastructures, sécurisation des itinéraires alternatifs et mise en place d'une gouvernance associant l'ensemble des acteurs concernés.



EXPLOITATION

TÉLÉCONDUITE : UNE ACCÉLÉRATION DÉCISIVE POUR LES POSTES DE COMMANDE

EN 2025, VNF A FRANCHI UNE ÉTAPE MAJEURE DANS LA MODERNISATION DE L'EXPLOITATION DU RÉSEAU FLUVIAL AVEC LA MISE EN SERVICE ET LE DÉPLOIEMENT DE PLUSIEURS POSTES DE COMMANDE CENTRALISÉS (PCC).

Dès janvier 2025, un nouveau PCC a été mis en service à Notre-Dame-de-la-Garenne (Eure). Ce centre assure désormais la téléconduite des ouvrages de Méricourt, Notre-Dame-de-la-Garenne et Amfreville-sous-les-Monts, avec une supervision continue 24h/24 et 7j/7. Il s'agit du deuxième PCC opérationnel sur le bassin de la Seine, après celui de Compiègne, et d'un maillon clé du projet européen Seine-Escaut. Dans les Hauts-de-France, l'année a été marquée par l'inauguration, le 1^{er} décembre 2025, du PCC de Waziers, conçu avec un second site à Valenciennes. Ce dispositif permet désormais de piloter à distance 17 écluses du réseau à grand gabarit. Ces installations reposent sur une supervision centralisée des ouvrages, avec



des systèmes audio, vidéo et de contrôle-commande permettant un suivi en temps réel du trafic et une communication directe avec les bateliers. Un même opérateur peut ainsi piloter plusieurs écluses simultanément, améliorant la fluidité des passages, la sécurité et la réactivité face aux aléas.

Au-delà de ces inaugurations, 2025 s'inscrit dans une dynamique plus large de transformation numérique du réseau fluvial, avec un objectif à terme de déployer 19 PCC d'ici 2030 pour superviser l'ensemble des ouvrages. Pour la filière fluviale, la téléconduite constitue un levier structurant. Elle contribue à fiabiliser le réseau, à optimiser l'organisation des équipes et à offrir un service plus performant aux usagers si elle est mise en œuvre efficacement.

ENTRETIEN DU RÉSEAU

UN RÉSEAU FLUVIAL EN INTERACTION

Pont de Condrieu : un épisode révélateur des fragilités du réseau fluvial et des méconnaissances des enjeux économiques liés au transport fluvial

La dégradation d'un câble de suspension du pont a entraîné la fermeture immédiate de la circulation routière et le lancement en urgence de travaux de confortement. Toutefois, les solutions techniques envisagées par le maître d'ouvrage réduisent la largeur de la passe navigable sous l'ouvrage. Combinée à l'augmentation de la vitesse du courant provoquée par l'installation de pieux dans le Rhône, cette réduction accroît significativement les risques de collision pour les bateaux.

Ces nouvelles conditions de navigation créent une forte incertitude opérationnelle pour les transporteurs

fluviaux ainsi que pour les entreprises dont l'approvisionnement ou l'exportation dépend du Rhône. Cet axe constitue en effet un corridor stratégique pour le transport de vrac, de produits industriels et pour la croisière fluviale.

Face à cette situation, la profession du transport fluvial s'est mobilisée sans relâche. Elle a engagé un dialogue continu avec les autorités compétentes afin de limiter autant que possible l'impact des travaux sur la navigation.

Cet épisode met en lumière deux enjeux majeurs :

- ▶ La dépendance du transport fluvial à la fiabilité des infrastructures, où un seul point de fragilité peut désorganiser l'ensemble d'un corridor logistique ;
- ▶ Le manque de prise en compte des impacts sur la navigation lors de travaux réalisés sur les ponts.

Dans un contexte de transition écologique, cet événement rappelle l'importance d'investir dans l'entretien des ouvrages, d'anticiper les risques et de garantir la continuité des flux. La fiabilité du réseau apparaît comme une condition indispensable au développement du transport fluvial. Il est également crucial de rappeler que l'arrêt de la navigation ne touche pas uniquement les transporteurs : ce sont toutes les industries dépendantes du fluvial qui se retrouvent fragilisées.

Pont de Saint-Denis : une crise révélatrice des fragilités de la navigation en Seine

Le 15 mai 2025, un bateau de croisière fluviale a heurté une arche du pont de l'Île-Saint-Denis, provoquant des dommages structurels significatifs. Depuis cet événement, la circulation fluviale dans ce secteur stratégique de la Seine reste fortement perturbée.

La situation s'est aggravée début 2026, sous l'effet conjugué des crues et de la fragilité persistante de l'ouvrage. Des décisions administratives ont conduit à restreindre drastiquement les conditions de franchissement, allant jusqu'à arrêter la navigation pour des débits supérieurs à 900 m³/s. Ainsi en février 2026 c'est plus de 60 unités fluviales qui ont été immobilisées. Ces contraintes ont eu pour effet direct de couper la Seine en deux, empêchant les flux logistiques de circuler normalement.

Les impacts économiques sont considérables :

perturbation des approvisionnements, arrêt partiel de certaines chaînes industrielles, difficultés majeures pour les centrales à béton parisiennes, blocage des exportations agricoles et perturbations du tourisme fluvial. Les mesures prises, ont introduit de nouveaux seuils hydrologiques, des limitations de gabarit et des décisions prises sans considération des besoins réels des navigants. Ces restrictions sont jugées disproportionnées au regard des réalités opérationnelles. Des solutions techniques permettant un passage sécurisé avaient pourtant été identifiées mais n'ont pas été retenues.

La situation dépasse le cadre local et interroge la capacité de la France à garantir la continuité de circulation sur un axe structurant du réseau transeuropéen de transport. Dans un contexte de transition écologique, ces interruptions fragilisent la crédibilité du transport fluvial.

Les travaux engagés visent à sécuriser l'ouvrage avec une perspective de réouverture complète pour juillet 2026. Cet épisode souligne la nécessité d'adapter les infrastructures aux exigences de la navigation moderne.

L'incertitude réglementaire croissante et les décisions ponctuelles rendent l'exploitation difficile et fragilisent les entreprises. Cette situation met en évidence la nécessité d'anticiper les risques, de garantir la continuité de navigation et d'intégrer les enjeux économiques du transport fluvial dans la gestion des infrastructures.

BAIGNADES DANS LA SEINE : UNE COHABITATION SOUS CONDITIONS

L'expérimentation des baignades dans la Seine à l'été 2025 s'est déroulée sans incident majeur. Les opérateurs fluviaux saluent globalement cette première étape, tout en soulignant les adaptations importantes qu'elle a nécessitées pour maintenir la navigation.

Trois sites parisiens ont été concernés : Grenelle, Bercy et le Bras Marie. Dans les faits, ces nouveaux usages ont généré des contraintes significatives pour le transport fluvial. Les restrictions de circulation, alternats et fermetures ponctuelles ont perturbé la fluidité du trafic, impactant à la fois les croisières et le transport de marchandises. Certains sites concentrent particulièrement les enjeux. À Grenelle, la réduction des capacités d'accueil des bateaux pose un problème majeur dans un secteur stratégique. À Bercy, la gestion des flux en cas de fermeture nécessite des ajustements. Concernant le site du Bras Marie, la mobilisation de la profession a permis d'obtenir son déplacement dès 2026 vers un site plus adapté, afin de mieux concilier baignade et navigation.

Pour les professionnels, l'enjeu n'est pas de s'opposer aux baignades, mais d'en garantir la compatibilité avec la navigation. Cela suppose une meilleure concertation, une anticipation renforcée et des choix d'aménagements permettant d'assurer la continuité des flux. Au-delà de cette expérimentation, la question posée est celle du partage durable du fleuve.

LES PORTS ACCÉLÈRENT LEUR MORDERNISATION

SEINE

Inauguration du terminal multimodal Medlog à Paris-Bruyères

Le 5 juin 2025, MSC a inauguré le Medlog Inland Terminal Paris-Bruyères, situé à 40 km au nord de Paris. D'une superficie de 11 hectares, ce terminal multimodal s'inscrit dans le développement de solutions logistiques décarbonées sur l'axe Seine.

Positionné sur le corridor reliant Paris au port du Havre, le site offre des connexions ferroviaires et fluviales, permettant de massifier les flux et de limiter le recours au transport routier au dernier kilomètre. Il s'intègre dans la stratégie d'investissement de MSC et de sa filiale Terminal Investment Limited pour renforcer les chaînes logistiques durables.

Le terminal propose des services complets (manutention, stockage, réparation de conteneurs, traitement des marchandises réfrigérées et des cargaisons hors gabarit), répondant aux besoins de nombreux secteurs industriels.

Pour la filière fluviale, cette infrastructure renforce l'offre multimodale en Île-de-France et constitue un levier concret pour le report modal et la décarbonation des flux logistiques.

Port du Havre : la chatière entre dans sa phase concrète

En 2025, le projet de la chatière du port du Havre a franchi une étape décisive avec le lancement officiel des travaux, concrétisant enfin un aménagement attendu depuis près de vingt ans.

Le 17 mars 2025, HAROPA PORT a posé la première pierre de cet ouvrage stratégique, marquant le début du chantier visant à créer un accès fluvial direct entre Port 2000 et la Seine. Conçu comme un chenal protégé par une digue de 1 800 mètres, cet aménagement permettra aux bateaux fluviaux d'accéder aux terminaux à conteneurs sans contrainte de marée ni rupture de charge.

Jusqu'à présent, l'absence d'accès fluvial direct limitait fortement le développement du transport fluvial au Havre. Seuls environ 10 % des conteneurs transitaient par la Seine, en raison des contraintes d'exploitation.

La chatière vise à lever ce verrou en permettant un accès généralisé aux terminaux pour tous les types de bateaux fluviaux.

Avec un investissement d'environ 197 millions d'euros, soutenu par l'État, la Région Normandie, l'Union européenne et HAROPA PORT, le chantier doit s'étendre sur environ deux ans, pour une mise en service prévue à l'horizon 2027.

L'objectif est d'augmenter significativement la part du fluvial dans l'acheminement des conteneurs et de renforcer la multimodalité du premier port français.

Au-delà du seul port du Havre, la chatière constitue une infrastructure clé pour l'ensemble de l'axe Seine. En facilitant les liaisons entre les terminaux maritimes et l'hinterland.



Port Seine Métropole Ouest (PSMO)

En 2025, le projet Port Seine Métropole Ouest (PSMO) a franchi une étape décisive avec le lancement officiel de ses travaux le 25 septembre 2025, à la confluence de la Seine et de l'Oise, entre Achères, Conflans-Sainte-Honorine et Andrésy. Cette mise en chantier est intervenue après la confirmation de son caractère d'intérêt général en juillet 2025.

Première infrastructure portuaire de cette envergure créée en Île-de-France depuis près de quarante ans, PSMO s'inscrit dans une stratégie de développement du transport fluvial et ferroviaire pour accompagner la transition écologique des flux logistiques franciliens.

D'une superficie de 100 hectares, le futur port comprendra une darse, des quais, une connexion ferroviaire et des zones d'activités économiques. Il a été conçu pour accueillir en priorité les flux du BTP, avec une capacité à terme de quatre bateaux et deux trains par jour, afin de massifier les transports et limiter le recours à la route.

La première phase de travaux, engagée à l'automne 2025 sur 35 hectares, doit permettre une mise en service partielle à l'horizon 2028.

RHÔNE-SAÔNE

Axe Méditerranée-Rhône-Saône : une nouvelle ère grâce à une gouvernance opérationnelle resserrée et l'émergence d'un opérateur foncier

En 2025, le Gouvernement a confié à Augustin de Romanet une mission de préfiguration visant à rapprocher les ports de l'axe Rhône-Saône. Cette initiative s'inscrit dans une réflexion plus large sur l'organisation des grands corridors logistiques français et sur la nécessité de renforcer leur compétitivité face aux grands ensembles portuaires nord-européens.

L'axe Rhône-Saône constitue un corridor stratégique reliant le port maritime de Marseille-Fos à Lyon et à l'arrière-pays rhodanien, jusqu'aux connexions européennes via le Rhin et la Méditerranée.

La mission confiée à Augustin de Romanet vise à analyser les modalités d'un rapprochement entre les différentes entités portuaires de l'axe afin de :

- ▶ renforcer la cohérence stratégique et commerciale du corridor,
- ▶ mutualiser certaines fonctions (développement, promotion, investissements),
- ▶ améliorer la coordination entre infrastructures maritimes, fluviales et ferroviaires,
- ▶ donner davantage de visibilité internationale à l'offre logistique de l'axe Rhône-Saône.

L'enjeu est d'éviter une fragmentation des stratégies portuaires et de positionner l'axe comme une



véritable alternative intégrée aux grands corridors nord-européens.

Pour la filière fluviale, ce rapprochement représente une opportunité majeure. Une gouvernance mieux coordonnée pourrait :

- ▶ faciliter l'optimisation des dessertes fluviales entre Marseille-Fos et les ports intérieurs,
- ▶ sécuriser les conditions de manutention et de traitement des barges,
- ▶ favoriser l'implantation de nouvelles activités industrielles sur les plateformes portuaires,
- ▶ renforcer les investissements dans les infrastructures de quai et les connexions multimodales.

Dans un contexte de transition énergétique et de décarbonation des chaînes logistiques, l'axe Rhône-Saône dispose d'atouts considérables. Le transport fluvial y offre une capacité de massification immédiate, des gains environnementaux significatifs et des réserves de capacité encore importantes.

La mission de préfiguration devra ainsi proposer un modèle organisationnel capable d'accélérer le report modal et de consolider le rôle du fluvial dans les échanges nationaux et internationaux. Elle intervient dans un moment clé, marqué par la recherche de nouveaux équilibres logistiques, la relocalisation industrielle et la nécessité de renforcer la souveraineté des chaînes d'approvisionnement.

Pour la profession, la réussite de ce rapprochement devra se traduire par des conditions d'exploitation lisibles, des investissements coordonnés et une stratégie commerciale ambitieuse, afin de faire de l'axe Rhône-Saône un corridor pleinement structuré au service du développement du transport fluvial.

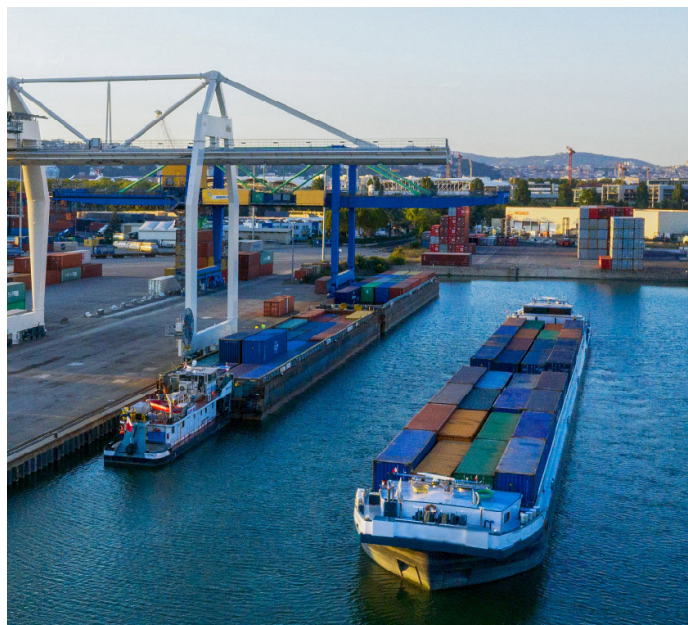
Des sous-concessions concrètes pour structurer le fluvial

En 2025, l'axe Méditerranée-Rhône-Saône a connu une étape majeure avec l'attribution de plusieurs sous-concessions portuaires stratégiques, traduisant une volonté d'accélérer le report modal et de moderniser les infrastructures.

CMA CGM nouvel exploitant du terminal conteneurs de Lyon

Au port Édouard-Herriot de Lyon, la sous-concession du terminal conteneurs a été attribuée à un groupement mené par CMA CGM, pour une durée de 30 ans. Le contrat est entré en vigueur en avril 2025, avec un programme d'investissements visant à moderniser les installations et développer les trafics fluviaux et ferroviaires.

L'objectif affiché est clair : doubler les flux fluviaux sur le Rhône d'ici 2032, en renforçant les connexions avec Marseille-Fos et en proposant une offre logistique plus compétitive .



Création du consortium Rhône Modal Shift

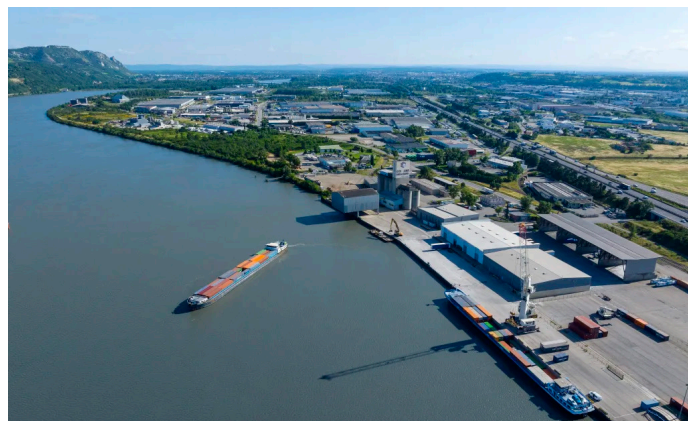
Le 24 juillet 2025, l'État et la CNR ont attribué la sous-concession de plusieurs ports (dont Vienne Sud et Portes-lès-Valence, puis Salaise-Sablons) au consortium Rhône Modal Shift, piloté par le groupe Rhenus.

Cette concession de 25 ans s'accompagne d'un plan d'investissement d'environ 80 M€, avec pour ambition de développer le transport fluvial et ferroviaire sur le corridor. Les volumes actuels — déjà significatifs — doivent être doublés à horizon 2032, en s'appuyant sur une offre multimodale renforcée.

Le projet vise également à retirer jusqu'à 120 000 camions par an des routes de la vallée du Rhône, en renforçant la massification des flux.

Pour la filière, ces sous-concessions marquent un changement de modèle, avec des ports davantage orientés vers la performance logistique, l'intégration multimodale et la décarbonation.

Elles confirment la montée en puissance de l'axe Rhône-Saône comme corridor stratégique, capable de capter de nouveaux flux et de repositionner le fluvial dans les chaînes logistiques nationales et européennes.



CE QU'ILS ONT DIT SUR LE FLUVIAL



La richesse des ports c'est leur foncier, il faut en avoir une vision dynamique au service du report modal, de la réindustrialisation et du verdissement, en privilégiant une logique d'axe ou de bassin.

Claire MERLIN, présidente de l'AFPI
Cérémonie de clôture de l'AG d'E2F, 27 juin 2025



ENTREPRISES ET FLOTTES



01 ÉTABLIR DES CADRES RÉGLEMENTAIRES ET ÉCONOMIQUES FAVORABLES

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 clés.

02 RENOUELLER LA FLOTTE POUR ÊTRE COMPÉTITIFS ET ÉCOLOGIQUES

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.

POLITIQUES PUBLIQUES

LANCEMENT D'AMBITION FRANCE TRANSPORTS : LA CONTRIBUTION D'E2F

L'OBJECTIF D'AMBITION FRANCE TRANSPORTS, LANCÉ EN MAI 2025 PAR LE PREMIER MINISTRE, A CONSISTÉ À RÉUNIR L'ENSEMBLE DES PARTIES PRENANTES DE L'ÉCOSYSTÈME DES TRANSPORTS POUR BÂTIR UN NOUVEAU MODÈLE DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES QUI RÉPONDE AUX BESOINS DE MOYEN TERME.

Pendant 10 semaines, élus, experts, opérateurs et représentants des usagers ont débattu des grands enjeux : modernisation des réseaux, transition écologique, et avenir des concessions autoroutières (2031- 2036), dans un contexte budgétaire contraint.

Les travaux se sont articulés autour d'une plénière, de quatre ateliers thématiques et de trois journées ciblées sur la société civile, le financement innovant et les nouvelles technologies.

E2F y a joué un rôle actif en mettant en avant des propositions ambitieuses et concrètes pour le fluvial : revalorisation du budget de Voies Navigables de France, simplification du principe de Zéro Artificialisation Nette (ZAN), renforcement de la politique portuaire et foncière en faveur d'une logistique massifiée, incitation des chargeurs au report modal et soutien accru aux entreprises du secteur.

E2F a publié sa feuille de route stratégique, affirmant sa vision pour un fluvial plus intégré, plus compétitif et plus durable.

Parmi les priorités dégagées à l'issue des travaux, le report modal et le transport de marchandises ont occupé une place centrale. Le ministre a souligné l'importance de renforcer les investissements dans les modes massifiés, dont le transport fluvial, pour répondre aux défis de la décarbonation, de la régénération des infrastructures et de la croissance des besoins de mobilité.

Le discours ministériel a rappelé que la voie d'eau devait être pleinement intégrée dans les futures programmations d'investissement, avec une



attention particulière portée à la modernisation des infrastructures, à la digitalisation des chaînes logistiques et à l'attractivité économique du mode fluvial.

Les travaux d'Ambition France Transports doivent trouver un prolongement législatif courant 2026 avec une loi cadre et une loi de programmation des investissements.

CE QU'ILS ONT DIT SUR LE FLUVIAL



Pour le transport de marchandises, des progrès en matière de fret ferroviaire et fluvial doivent être faits et on en est encore loin, si je puis dire la vérité. Ce secteur représente seulement 11 % du transport des marchandises et donc, les progrès et les stratégies d'interconnexion, notamment avec le secteur portuaire, sont à identifier pour accélérer et favoriser la compétitivité du fret massifié.

François Bayrou, Premier ministre
Lancement d'Ambition France Transports, 5 mai 2025

POLITIQUE PROFESSIONNELLE

PÉAGES PASSAGERS : POURQUOI LES PROFESSIONNELS CONTESTENT LES NOUVEAUX BARÈMES

LA RÉFORME DES PÉAGES FLUVIAUX, ADOPTÉE FIN 2024 PAR VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF), A FAIT L'OBJET DE RECOURS DEVANT LE CONSEIL D'ÉTAT. LES ENTREPRISES DU SECTEUR DÉNONCENT UNE HAUSSE JUGÉE INJUSTIFIÉE ET MAL CONSTRUITE. EXPLICATIONS.

À quoi servent les péages fluviaux ?

Comme les péages autoroutiers, les péages fluviaux sont des sommes payées par les bateaux pour utiliser les voies navigables (fleuves, canaux). Ils sont perçus par VNF, l'établissement public chargé de gérer et entretenir le réseau.

En principe, ces péages doivent correspondre à un service rendu : permettre la navigation dans de bonnes conditions (profondeur, écluses, sécurité, etc.).

Ce que change la réforme de 2024

La réforme adoptée par VNF modifie la manière dont ces péages sont calculés pour les bateaux de passagers (croisières, bateaux touristiques).

Trois grandes évolutions :

- ▶ une nouvelle formule tarifaire, avec une part fixe et une part variable,
- ▶ une prise en compte de critères économiques, comme l'activité ou le nombre de passagers,
- ▶ une tarification différente selon les zones géographiques, avec des prix plus élevés dans certaines zones, notamment à Paris.

Pourquoi les professionnels contestent

Les entreprises du secteur, réunies au sein d'Entreprises fluviales de France (E2F), soutiennent un recours pour faire annuler cette réforme. Leur contestation repose sur plusieurs points.

Une question de légalité

Premier argument : la réforme s'appuierait sur des règles qui n'étaient pas encore en vigueur au moment



où elle a été décidée.

Concrètement, VNF aurait utilisé de nouveaux critères (comme le nombre de passagers) avant même qu'ils soient officiellement autorisés par la réglementation. Pour les professionnels, cela pose un problème juridique.

Un prix déconnecté du service rendu

Deuxième critique : les péages ne seraient plus liés au service réellement fourni.

En théorie, plus le service est bon (navigation fluide, infrastructures fiables), plus le péage peut être élevé. Mais les professionnels estiment que ce lien n'est pas respecté.

Selon eux, les tarifs ont été fixés surtout pour financer les besoins globaux de VNF, et non en fonction de la qualité du service rendu aux usagers.

Une hausse jugée trop importante

Autre point de friction : le niveau des augmentations.

Le recours évoque des hausses significatives en quelques années, parfois très importantes selon les types de bateaux. Ces augmentations pourraient peser sur :

- ▶ la rentabilité des entreprises,
- ▶ leur capacité à investir,
- ▶ voire leur survie économique.

Derrière ce recours, c'est un débat plus large qui se joue : qui doit financer l'entretien du réseau fluvial, et à quelles conditions ?

Les professionnels ne contestent pas le principe des péages, mais demandent qu'ils soient justes, transparents et liés à la qualité du service.

Un réseau en difficulté

Les professionnels soulignent aussi un paradoxe : ces hausses interviennent alors que le réseau est jugé en mauvais état.

Ils évoquent :

- ▶ des pannes d'écluses,
- ▶ des fermetures de voies,
- ▶ des problèmes de profondeur,
- ▶ une multiplication des incidents.

Dans ces conditions, ils estiment qu'il est difficile de justifier une augmentation des péages.

Des différences de tarifs contestées

Enfin, la réforme introduit des tarifs différents selon les zones. Certaines, comme le bassin parisien, sont beaucoup plus chères.

Les professionnels jugent ces écarts injustifiés, surtout dans des zones déjà très contraintes (trafic dense, événements, restrictions de navigation).

Un enjeu au-delà du juridique

Derrière ce recours, c'est un débat plus large qui se joue : qui doit financer l'entretien du réseau fluvial, et à quelles conditions ?

Les professionnels ne contestent pas le principe des péages, mais demandent qu'ils soient justes, transparents et liés à la qualité du service.

INDEMNISATIONS FLUVIALES : UNE VICTOIRE POLITIQUE POUR LA FILIÈRE PASSAGERS APRÈS DES ANNÉES DE MOBILISATION

C'est une avancée que la profession attendait depuis plus de dix ans. Pour la première fois, les transporteurs fluviaux de passagers pourront être indemnisés en cas de défaillance du réseau navigable imputable au gestionnaire, VNF. Une évolution majeure, qui marque l'aboutissement d'un long combat porté par Entreprises fluviales de France (E2F). Jusqu'ici, le dispositif d'indemnisation mis en place par Voies navigables de France (VNF) ne concernait que le transport de marchandises. Une situation dénoncée de longue date par les acteurs du tourisme fluvial, qui subissaient pourtant les mêmes aléas : arrêts de navigation, incidents techniques, restrictions de circulation. Pour la profession, cette exclusion était devenue incompréhensible. Elle instaurait une rupture d'égalité entre deux activités pourtant essentielles au dynamisme du fleuve. Avec l'ouverture du dispositif aux transporteurs de passagers, cette anomalie est enfin corrigée.

Cette évolution n'est pas le fruit du hasard. Elle intervient après plusieurs années de mobilisation de la filière, dans un contexte de tensions croissantes autour de la qualité de service du réseau. Multiplication des pannes, fermetures imprévues, retards : les professionnels ont progressivement fait monter la pression, alertant sur les conséquences économiques et sur l'image du transport fluvial. Dans ce rapport de force, E2F a joué un rôle central, portant auprès des pouvoirs publics et de VNF la nécessité d'une réforme du système d'indemnisation. Au-delà de l'aspect technique, la mesure constitue une reconnaissance politique du poids du transport de passagers. Croisières, bateaux promenades, péniches événementielles : ce segment représente un pilier de l'attractivité touristique française, notamment à Paris, premier port mondial de tourisme fluvial.

En l'intégrant au dispositif d'indemnisation, les autorités reconnaissent implicitement que ces activités doivent bénéficier du même niveau de protection que le fret. Pour autant, la profession reste vigilante. L'accès à l'indemnisation demeure encadré : il faudra démontrer la responsabilité de VNF et documenter précisément les préjudices. Autrement dit, si le principe est acquis, la bataille de l'effectivité commence maintenant. Cette avancée intervient alors que les relations entre la filière et les pouvoirs publics restent marquées par des désaccords sur d'autres sujets : niveau des péages, qualité de service, partage des usages du fleuve. Dans ce contexte, l'ouverture des indemnisations apparaît comme un geste politique fort, mais aussi comme un élément d'équilibre dans un dialogue parfois tendu.

Pour E2F, cette évolution constitue une étape structurante. Elle vient sécuriser un secteur exposé aux aléas du réseau, tout en renforçant sa légitimité. Mais elle ouvre aussi de nouvelles attentes : amélioration durable du service, simplification des procédures, et prise en compte accrue des réalités économiques du terrain. Après des années de revendications, la filière obtient une première victoire. Reste à savoir si elle marquera le début d'un rééquilibrage plus large des politiques fluviales.

POLITIQUE PROFESSIONNELLE**NOUVEAU DISPOSITIF D'AIDE AU TRANSPORT COMBINÉ : LA FILIÈRE RÉAGIT**

CENSÉ ENCOURAGER LE REPORT DU TRANSPORT DE MARCHANDISES VERS DES MODES PLUS ÉCOLOGIQUES, LE NOUVEAU DISPOSITIF D'AIDES AU TRANSPORT COMBINÉ SUSCITE DE VIVES CRITIQUES. DANS UNE PRISE DE POSITION COMMUNE, PLUSIEURS ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES – DONT E2F – DEMANDENT SA RÉVISION EN PROFONDEUR, ESTIMANT QU'IL PÉNALISE PARADOXALEMENT LE TRANSPORT FLUVIAL.

Le transport combiné, un levier de la transition écologique

Le transport combiné consiste à utiliser plusieurs modes de transport pour acheminer une marchandise, par exemple en associant le fleuve et la route. L'objectif est de limiter le recours au transport routier sur les longues distances, au profit de modes moins polluants.

Cette stratégie est au cœur des politiques européennes et françaises, avec des objectifs ambitieux : augmenter significativement la part du fluvial dans le transport de marchandises d'ici 2030 et 2050.

Des aides publiques pour encourager le fluvial

Pour atteindre ces objectifs, l'État a mis en place un système d'aides destiné à soutenir les services de transport combiné. Ces aides visent notamment à compenser les coûts supplémentaires liés au passage d'un mode de transport à un autre, appelés "ruptures de charge".

Les nouvelles règles définies pour la période 2024-2028 manquent leur cible. Le dispositif « accentue la perte de compétitivité du fluvial en faveur de la route ».

En cause : les nouvelles modalités de calcul des aides, qui reposent en grande partie sur les externalités négatives évitées par le fluvial par rapport à la route (émissions de CO2, congestion, accidents, bruit...). Un critère jugé trop restrictif et mal adapté à certaines réalités du terrain.

Le problème des coûts de manutention

Un des points clés concerne les frais de manutention — c'est-à-dire les coûts de chargement et de déchargement des marchandises.

Aujourd'hui, ces coûts sont supportés directement par les transporteurs fluviaux, alors que pour la route, ils sont généralement pris en charge par les compagnies maritimes. Résultat : un désavantage structurel pour le fluvial.

Les professionnels demandent donc une harmonisation des pratiques, afin que ces coûts soient assumés par les donneurs d'ordre, comme c'est déjà le cas dans plusieurs grands ports européens.

Des activités spécifiques mal prises en compte

Autre critique : certaines activités, comme le transport de déchets, la logistique urbaine ou les flux de courte distance, seraient mal intégrées dans le dispositif.

Pour ces usages, les bénéfices du fluvial ne se mesurent pas uniquement en tonnes transportées ou en kilomètres parcourus, mais aussi en termes de réduction de la congestion urbaine ou d'amélioration de la qualité de l'air.

Les professionnels demandent donc un cadre d'aide spécifique pour ces segments.

Une demande de révision globale

Au-delà des ajustements techniques, les organisations appellent à une révision complète du dispositif. Elles pointent également un manque de transparence dans le calcul des aides et demandent une mise à jour des données utilisées pour évaluer les impacts environnementaux des différents modes de transport.

Enfin, elles s'inquiètent de certaines orientations européennes qui pourraient limiter la capacité des États à soutenir le transport fluvial, en contradiction avec les objectifs affichés.

Un enjeu stratégique pour le report modal

Pour la filière, l'enjeu est clair : sans un dispositif d'aide efficace et équitable, les objectifs de développement du transport fluvial risquent de rester hors de portée.

LÉGISLATION & RÉGLEMENTATION**MODERNISATION DU CADRE RÉGLEMENTAIRE DU TRANSPORT FLUVIAL EN 2025****L'ANNÉE 2025 A MARQUÉ UNE ÉTAPE IMPORTANTE DANS LA MODERNISATION DU CADRE RÉGLEMENTAIRE DU TRANSPORT FLUVIAL AVEC LA PUBLICATION DU DÉCRET DU 15 JANVIER 2025, PRIS EN APPLICATION DE LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS (LOM).**

Cette réforme concerne l'ensemble des acteurs de la navigation intérieure avec un objectif clair : renforcer la sécurité, simplifier certaines procédures et accompagner la modernisation du fluvial. Il comporte cinq principales dispositions :

Sécurité renforcée sur les voies d'eau

Le texte traduit de manière opérationnelle les modifications législatives introduites par l'ordonnance « fluviale » du 8 avril 2021 en matière de lutte contre la conduite des bateaux de navigation intérieure sous l'emprise de l'alcool et des stupéfiants. Désormais des contrôles suivis de sanctions (amendes, rétention, suspension ou retrait des titres de conduite et des qualifications certifiés des membres d'équipage) à l'encontre des contrevenants peuvent être diligentés par les brigades de police fluviales ou la gendarmerie de voies navigable en dehors de tout contexte d'accident. Les dispositions sont calquées sur celles du code de la route et s'appliquent à tous les membres de l'équipage.

Délivrance des titres : renforcement et redéfinition des rôles d'expert

Le texte a pour objectif de simplifier la procédure de délivrance des titres de navigation et d'améliorer la sécurité des bateaux. Il comporte deux volets, qui ont été précisés par un décret et un arrêté du 28 octobre 2025 :

- ▶ L'agrément obligatoire des organismes de contrôle (OC),
- ▶ La simplification de l'instruction et de la délivrance des titres.

Au-delà de la technique, cet arrêté s'inscrit dans une ambition plus large : accompagner la transformation du transport fluvial. Avec l'arrivée de nouvelles

technologies (motorisations décarbonées, innovations techniques), les exigences de contrôle deviennent plus complexes. Le nouveau cadre permet d'adapter l'expertise aux enjeux :

- ▶ sécurité des biens et des personnes,
- ▶ fiabilité des infrastructures flottantes,
- ▶ prise en compte des innovations environnementales.

Un accès à la profession clarifiée

Le texte instaure une attestation de capacité professionnelle (ACP) pour le transport fluvial de passagers, à l'instar de ce qui existe pour le transport de marchandises et plus généralement les professions du transport. Trois arrêtés ministériels du 29 janvier 2026 sont venus compléter ces dispositions et définir les conditions d'obtention par diplôme, examen ou expérience professionnelle. L'obligation d'obtenir l'ACP est obligatoire pour toute personne physique ou entreprise dont l'activité consiste, même à titre occasionnel, à effectuer au moyen d'un bateau du transport de passagers. Tout le champ du secteur est concerné : les bateaux à passagers quelle que soit leur taille.

Des évolutions économiques structurantes

Les critères de tarification des péages fluviaux évoluent, pour permettre à VNF d'introduire une part variable pour le péage des opérateurs de transport fluvial de passagers.

Simplification des qualifications pour certaines voies d'eau touristiques

Le décret crée un nouveau certificat de capacité PB pour conduire les bateaux jusqu'à 150 passagers et moins de 35 m. Les modalités d'application ont été précisées par arrêté ministériel du 13 juin 2025. Le temps de navigation pour se présenter à l'examen du certificat de capacité PB est limité à 100 jours et à 25 jours pour les 75 passagers et moins. Ce certificat de capacité peut être utilisé sans restriction liées à la saisonnalité pour les bateaux à passagers naviguant sur des voies d'eau non reliées au réseau européen (lacs, canal du Midi...).

POLITIQUE PROFESSIONNELLE

CONTRATS TYPES : UNE RÉVISION NÉCESSAIRE

LES "CONTRATS TYPES" ENCADRENT UNE GRANDE PARTIE DE L'ACTIVITÉ DU TRANSPORT FLUVIAL EN FRANCE. AUJOURD'HUI, CES RÈGLES STANDARDISÉES SONT REMISES EN QUESTION PAR LA PROFESSION, QUI DEMANDE LEUR RÉVISION URGENTE FACE À UN CONTEXTE ÉCONOMIQUE JUGÉ DÉGRADÉ.

Les contrats types, mode d'emploi

Dans le transport fluvial, comme dans d'autres secteurs logistiques, les relations entre transporteurs et clients (appelés "donneurs d'ordre") reposent souvent sur des contrats types.

Ces contrats, définis par décret et inscrits dans le Code des transports, servent de cadre par défaut lorsque les parties ne négocient pas de contrat spécifique. Ils fixent les règles essentielles :

- ▶ délais de chargement et de déchargement (appelés "délais de planche"),
- ▶ conditions de paiement,
- ▶ responsabilités en cas de retard ou de problème,
- ▶ modalités d'indemnisation.

Autrement dit, ils constituent le socle juridique du transport fluvial au quotidien.

Un cadre devenu obsolète

Mais pour les professionnels, ce cadre n'est plus adapté. Dans un courrier adressé à la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM),

E2F a alerté sur un décalage croissant entre ces règles et la réalité du marché.

En cause : un contexte économique en profonde évolution et un décalage des textes avec les pratiques. E2F appelle à une renégociation rapide des contrats types.

Deux points sont particulièrement visés :

- ▶ Les délais de planche : ils déterminent le temps accordé pour charger ou décharger un bateau. La profession souhaite les réduire pour limiter les immobilisations coûteuses.
- ▶ Les surestaries : ce sont les pénalités versées en cas de dépassement de ces délais. Leur mode de calcul est jugé inadapté et devrait être revu.

Un enjeu d'équilibre économique

Derrière ces demandes techniques se joue en réalité un enjeu plus large : celui de l'équilibre économique du secteur.

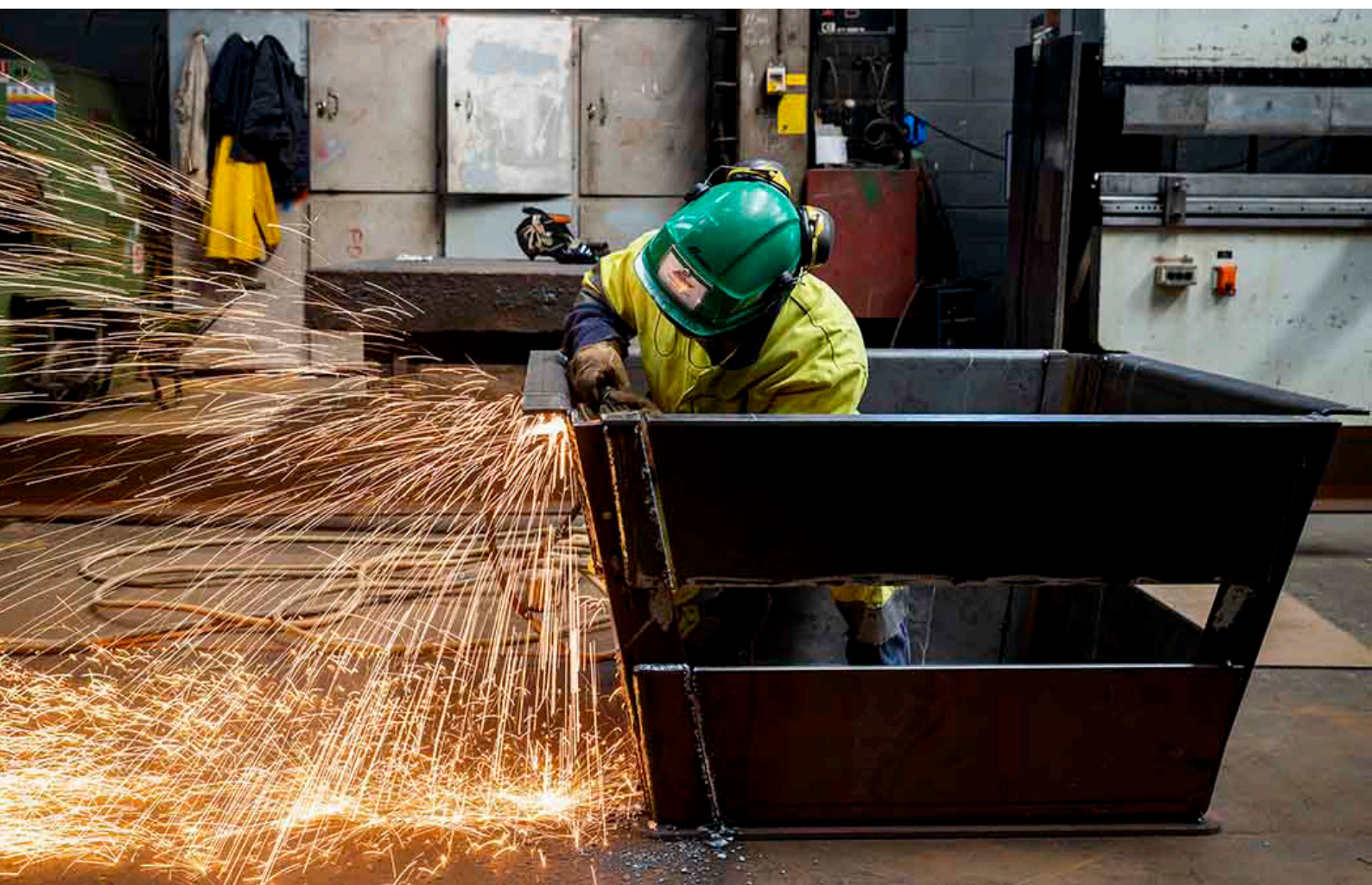
Pour la profession, les contrats types actuels ne reflètent plus les conditions réelles d'exploitation. Ils contribueraient même, dans certains cas, à fragiliser les entreprises.

Les contrats types fluviaux actuels datent de 2020, après plusieurs années de négociations. Mais selon E2F, l'évolution rapide du contexte économique impose aujourd'hui de rouvrir le dossier.

La demande d'E2F a été entendue. Les premières réunions de concertation avec TLF et l'AUTF ont démarré en décembre 2025 sous l'égide de la DGITM.



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



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

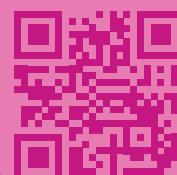


SAVOIR FORMER

UNE BANNIÈRE COMMUNE POUR FAIRE GROUPE



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



ÉTUDE FILIÈRE

UNE FILIÈRE STABLE CONFRONTÉE À DES ENJEUX DE RENOUVELLEMENT

LE PANORAMA 2025 D'OPCO MOBILITÉS MET EN LUMIÈRE UNE FILIÈRE DU TRANSPORT FLUVIAL GLOBALEMENT STABLE, MAIS CONFRONTÉE À DES DÉFIS STRUCTURELS EN MATIÈRE D'EMPLOI ET DE FORMATION.

En 2023, la branche comptait 932 entreprises et environ 4 700 salariés, répartis entre le transport de marchandises et celui de passagers. Après plusieurs années de recul, les effectifs semblent se stabiliser, traduisant une certaine résilience du secteur.

Cette stabilité repose toutefois sur un tissu économique très fragmenté. La quasi-totalité des entreprises sont des structures de petite taille, avec 98 % d'entre elles comptant moins de 50 salariés, et plus de la moitié des effectifs employés dans ces entreprises. Cette configuration influence fortement les dynamiques de recrutement, de formation et d'investissement dans les compétences.

La filière se caractérise également par une forte concentration géographique. Les principaux bassins d'emploi se situent dans le Grand Est et en Île-de-France, qui regroupent à eux seuls une part importante des salariés, tandis que les Hauts-de-France concentrent une proportion élevée d'entreprises. Cette structuration territoriale reflète l'organisation historique des grands axes fluviaux.

Sur le plan des métiers, le secteur reste dominé par les fonctions opérationnelles, avec une majorité d'ouvriers dans les effectifs. Les contrats à durée indéterminée sont largement majoritaires, signe d'une certaine stabilité de l'emploi, même si la progression des contrats courts ces dernières années témoigne de tensions ponctuelles sur le marché du travail.

L'un des principaux enseignements de l'étude concerne la question du renouvellement des générations. Si la part des salariés de plus de 55 ans reste contenue, elle s'inscrit dans une dynamique qui interroge la

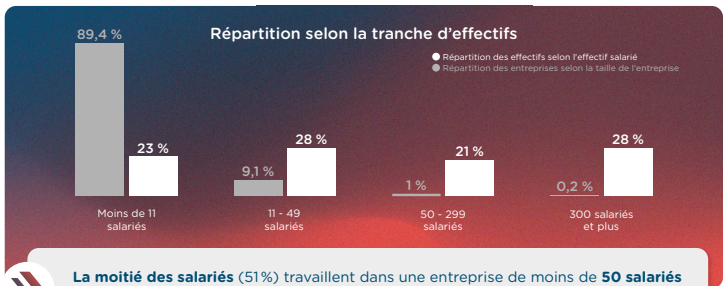
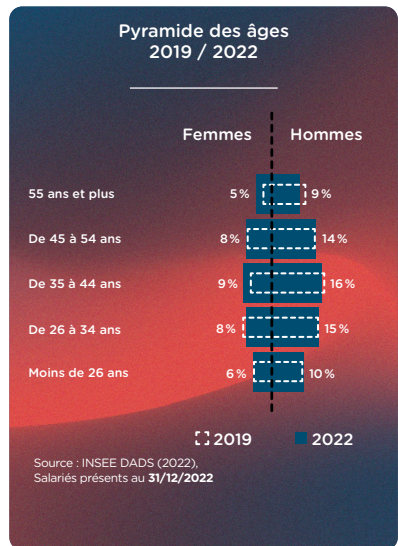
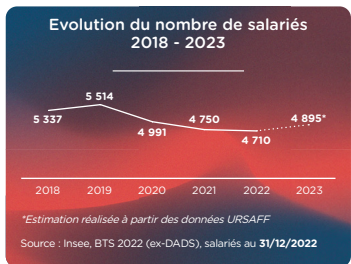
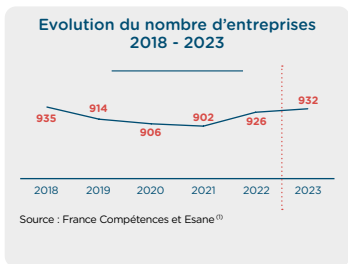
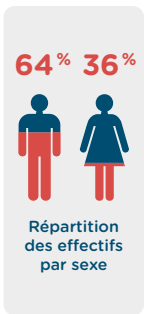


capacité du secteur à attirer de nouveaux profils en nombre suffisant. La présence de jeunes dans la filière existe, mais elle ne permet pas encore de compenser pleinement les départs à venir, ce qui souligne l'enjeu d'attractivité des métiers fluviaux.

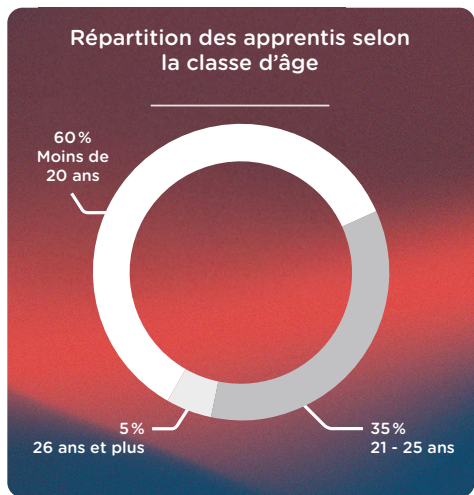
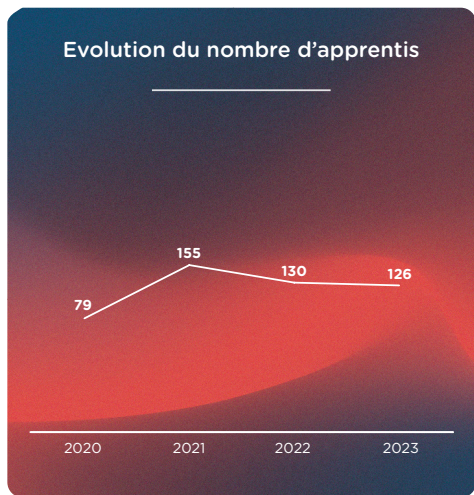
Dans ce contexte, la formation apparaît comme un levier central, même si son activité a connu un recul en 2023. Environ 424 salariés ont été formés, une baisse qui s'explique principalement par la fin de dispositifs exceptionnels mis en place les années précédentes. Les actions de formation restent néanmoins fortement orientées vers les compétences opérationnelles, en particulier la sécurité, qui concentre une large majorité des parcours.

L'apprentissage, de son côté, se maintient à un niveau stable avec un peu plus d'une centaine d'apprentis. Il constitue un outil essentiel pour préparer le renouvellement des effectifs, en particulier sur les métiers techniques et de conduite, même si son développement reste encore limité au regard des besoins de la filière.

Au final, ce panorama confirme que le transport fluvial repose sur des fondamentaux solides, mais qu'il devra relever dans les prochaines années un double défi : attirer de nouveaux talents et accompagner la montée en compétences, dans un contexte de transformation des métiers lié notamment à la transition énergétique et aux évolutions technologiques.



La moitié des salariés (51%) travaillent dans une entreprise de moins de 50 salariés et 98% des entreprises comptent moins de 50 salariés. Ces données sont stables depuis ces 5 dernières années.



Retrouvez toutes les données dans le Panorama Branche Transport Fluvial 2025



FORMATION

LE CFANI PRÉPARE L'AVENIR DE LA FORMATION FLUVIALE

ENTRE MODERNISATION DE SES OUTILS ET PROJET DE PÔLE D'EXCELLENCE, LE CFANI PRÉPARE LA FORMATION DES NAVIGANTS DE DEMAIN.

Renforcer son rôle clé dans la formation aux métiers du fluvial

La Profession a rendu publique par l'intermédiaire de l'organisme de gestion du Centre de Formation des Apprentis de la Navigation Intérieure son intention de lancer un appel à manifestation d'intérêt pour l'implantation d'un pôle expert de formation de la batellerie, en bord à voie d'eau sur le réseau Seine-Escaut.

Le centre de formation des apprentis de la navigation intérieure (CFANI) actuellement basé au Tremblay sur Mauldre (78), qui forme des générations de bateliers depuis plus de 50 ans en sera le pivot.

Face aux défis posés par le phénomène actuel de tension sur l'emploi et du besoin pour répondre aux perspectives induites par la création du nouveau bassin Seine-Escaut, plus d'un millier de navigants sera à former d'ici à l'entrée en service du canal.

Ce pôle d'excellence devra se situer en bord à voie d'eau et disposer de toutes les commodités permettant d'accueillir en formation et en hébergement des apprentis venant de toute la France désireux de participer au renouveau de l'industrie fluviale, avec les moyens les plus modernes d'ingénierie pédagogique : simulateur de navigation, bateau-école...



Préparer l'arrivée de ses simulateurs fluviaux pour renforcer la formation

Le CFANI a franchi une nouvelle étape dans sa modernisation avec la concrétisation de l'installation de ses simulateurs fluviaux NAUTIS (VSTEP), avec une la planification en 2026 d'une phase de tests, d'installation sur site et de prise en main pédagogique, afin d'en optimiser l'intégration dans les parcours de formation.

Ces simulateurs ne se substituent pas à la navigation réelle, qui demeure au cœur de l'apprentissage, que ce soit à bord du convoi-école du CFANI ou en entreprise. Ils constituent toutefois un complément structurant, permettant de développer, sécuriser et consolider les compétences des apprentis dans des conditions maîtrisées, tout en respectant les standards européens en matière de formation à la navigation intérieure.

Cette évolution s'inscrit dans la dynamique de montée en puissance du CFANI, notamment rendue possible grâce au soutien d'OPCO Mobilités et de la Région Île-de-France, et illustre la volonté du centre de formation d'adapter ses outils aux exigences croissantes du secteur et de renforcer l'attractivité des métiers du transport fluvial.

FORMATION

QUALIFICATIONS DES ÉQUIPAGES : UN CADRE RÉGLEMENTAIRE RÉVISÉ EN 2025

L'ARRÊTÉ DU 13 JUIN 2025, ENTRÉ EN VIGUEUR LE 20 JUIN, EST VENU FAIRE ÉVOLUER LE CADRE RÉGLEMENTAIRE APPLICABLE AUX QUALIFICATIONS DES ÉQUIPAGES ET À LA CONDUITE DES BATEAUX DE COMMERCE EN NAVIGATION INTÉRIEURE. IL MODIFIE À LA FOIS LE CODE DES TRANSPORTS ET L'ARRÊTÉ DU 27 AVRIL 2022, AFIN D'ADAPTER LES EXIGENCES AUX ÉVOLUTIONS DU SECTEUR.

Une mise à jour alignée sur les standards européens

Ce texte s'inscrit dans la continuité de la directive européenne de 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles en navigation intérieure. Il vise à harmoniser les règles françaises avec les standards européens et à renforcer la lisibilité du système de certification.

L'objectif est double : garantir un haut niveau de sécurité et mieux accompagner la montée en compétence des professionnels dans un contexte de transformation des métiers.

Des exigences renforcées en matière de formation

L'arrêté introduit plusieurs ajustements importants concernant les qualifications des équipages. Il précise les compétences attendues pour chaque fonction à bord et renforce les exigences de formation initiale et continue, en intégrant davantage de contenus pratiques et opérationnels.

Les certifications doivent désormais mieux refléter les réalités d'exploitation, en incluant des modules liés à la sécurité, à la gestion des situations d'urgence et à l'évolution des technologies de navigation.

Une adaptation aux différents types de navigation

Le texte affine également les règles en fonction des types de bateaux et d'activités. Il précise notamment les exigences applicables aux bateaux à passagers, avec une définition plus détaillée des équipages minimums



en fonction de la capacité d'emport et des conditions d'exploitation.

Il prévoit en outre la possibilité pour l'autorité compétente d'adapter les exigences d'équipage en fonction des caractéristiques du bateau ou du contexte de navigation, introduisant ainsi davantage de souplesse dans l'application des règles.

Un levier pour la professionnalisation de la filière

Au-delà des aspects réglementaires, cet arrêté marque une étape supplémentaire dans la professionnalisation du secteur. En renforçant les exigences de qualification, il contribue à améliorer la sécurité des opérations et la qualité de service, tout en valorisant les compétences des équipages.

Pour la filière fluviale, ces évolutions s'inscrivent dans un contexte plus large de transformation des métiers, lié notamment à la transition énergétique, à la digitalisation et à la complexification des chaînes logistiques. Elles soulignent la nécessité de poursuivre les efforts en matière de formation et d'attractivité des professions.



LE CERTIFICAT DE QUALIFICATION DE CONDUCTEUR EN NAVIGATION, ENFIN INSCRIT AU RNCP : UN TOURNANT POUR LE SECTEUR FLUVIAL

L'inscription du certificat de qualification de conducteur en navigation intérieure au Répertoire National des Certifications Professionnelles (RNCP) marque une étape importante pour l'ensemble du secteur fluvial. Longtemps attendu par les professionnels, ce référencement officiel vient consacrer un métier exigeant, stratégique et en pleine évolution, tout en apportant des bénéfices concrets aussi bien aux employeurs qu'aux salariés.

Sécuriser les recrutements

Le RNCP garantit un niveau de compétence homogène. Les employeurs recrutent ainsi des professionnels immédiatement opérationnels, capables de répondre aux exigences techniques et réglementaires du métier.

Répondre aux enjeux de sécurité

Dans un environnement où les risques sont réels (navigation, manœuvres, transport de marchandises ou de passagers), disposer de conducteurs certifiés constitue un gage de fiabilité et de conformité.

Structurer les ressources humaines

La certification permet de construire des parcours professionnels cohérents :

- ▶ montée en compétences progressive
- ▶ évolution vers des postes à responsabilité
- ▶ meilleure gestion des compétences internes

Renforcer l'attractivité du secteur

En rendant les métiers plus lisibles et reconnus, le RNCP contribue à attirer de nouveaux profils dans un secteur souvent en tension de recrutement.

Un financement facilité

L'inscription au RNCP ouvre l'accès à des dispositifs comme le CPF ou les financements des OPCO. Les entreprises peuvent ainsi former plus facilement leurs salariés, tout en maîtrisant leurs coûts.

UNE CONVENTION COLLECTIVE VIVANTE

En 2025 les partenaires sociaux ont revu les principales annexes de la Convention collective de la Navigation Intérieure, les mettant en phase avec la réglementation existante, notamment les nouvelles qualifications professionnelles et l'évolution des métiers et pratiques en entreprise.

- ▶ Annexe classification des emplois fret et passagers, sans les grilles de rémunérations

- ▶ Annexe aménagement du temps de travail croisières journalières
- ▶ Annexe classification des emplois de sédentaires (avec emplois repères)
- ▶ Annexe aménagement temps de travail bateaux hôtels,

E2F, RECONNUE UNE NOUVELLE FOIS REPRÉSENTATIVE DU TRANSPORT FLUVIAL EN FRANCE

Avec un taux de représentativité de 100 % dans la navigation intérieure au plan national, secteurs fret et passagers, E2F voit confirmé son rôle d'acteur majeur dans le transport fluvial en France.

L'audience des organisations professionnelles a été présentée par la Direction Générale du Travail et a ainsi donné la photographie de la représentation patronale dans les branches professionnelles.

Par arrêté du 27 Novembre 2025 du Ministère

du Travail, est reconnue représentative dans la convention collective nationale du personnel des entreprises de transport de la navigation intérieure (IDCC n° 3229), Entreprises Fluviales de France (E2F).

Cette annonce confirme officiellement et pour la première fois depuis sa création en 2019, la représentativité d'E2F dans toutes les typologies d'entreprises disposant de salariés quel que soit le statut de ces dernières.

FD-1920
EU 01822624N



TEM

À LEUR RENCONTRE EN 2025



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.

INSTITUTIONNEL

ÉCHANGES AVEC LE MINISTRE DES TRANSPORTS : DES PRIORITÉS AFFIRMÉES POUR LA FILIÈRE FLUVIALE

LE 30 AVRIL 2025, E2F A ÉTÉ REÇUE PAR PHILIPPE TABAROT, MINISTRE CHARGÉ DES TRANSPORTS, DANS UN CONTEXTE STRATÉGIQUE POUR L'AVENIR DU TRANSPORT FLUVIAL. CETTE RENCONTRE A PERMIS D'ÉTABLIR UN DIALOGUE DIRECT AVEC UN INTERLOCUTEUR ENGAGÉ, À L'ÉCOUTE DES ACTEURS DU SECTEUR ET PLEINEMENT AU FAIT DES ENJEUX PROPRES À LA VOIE D'EAU.

Organisé à la veille de deux échéances majeures — l'officialisation de la Stratégie Nationale Fluviale (SNF) et le lancement des travaux d'Ambition France Transports — cet échange a porté sur les priorités structurantes pour la filière.

Les discussions ont tout d'abord mis en lumière la question du financement des infrastructures, enjeu central pour garantir la fiabilité et la performance du réseau. Dans un contexte de besoins croissants en matière de régénération et de modernisation, la nécessité d'un engagement durable de l'État a été réaffirmée.

L'attractivité des métiers a également occupé une place importante dans les échanges. Face aux défis de renouvellement des générations et de recrutement, la filière a souligné l'importance de renforcer les dispositifs de formation et de valoriser les parcours professionnels liés au fluvial.

Enfin, la question de la compétitivité du secteur a été abordée, notamment dans un environnement marqué par la transition énergétique et la concurrence intermodale. Les conditions économiques d'exploitation, le soutien aux investissements et la cohérence des politiques publiques apparaissent comme des leviers essentiels pour consolider la place du fluvial dans les chaînes logistiques.

Cette rencontre a permis de rappeler le rôle stratégique du transport fluvial dans la décarbonation des transports et l'aménagement des territoires, tout en posant les bases d'un dialogue renforcé avec les pouvoirs publics à un moment clé pour la filière.



ÉVÈNEMENT E2F

SUCCÈS POUR LA DEUXIÈME ÉDITION DES ASSISES NATIONALES DU FLEUVE

LA DEUXIÈME ÉDITION DES ASSISES NATIONALES DU FLEUVE, CO-ORGANISÉE PAR ENTREPRISES FLUVIALES DE FRANCE ET ILAGO AVEC LE SOUTIEN DE LEURS PARTENAIRES, S'EST TENUE LES 22 ET 23 MAI 2025 SUR LA THÉMATIQUE « FAIRE FACE AUX MULTIPLES DÉFIS DU FLEUVE ».

Cette année les ANF ont été organisées à Strasbourg, dans la capitale fluviale européenne, où siège la commission centrale pour la navigation du Rhin, organe de gouvernance supra national du fluvial, et dans une « Ville Port » carrefour de l'Europe. L'événement, qui a réuni plus de 300 personnes, s'est attaché à explorer les enjeux majeurs liés à la gestion et à l'avenir des fleuves, réunissant des experts, des décideurs et des acteurs du secteur fluvial pendant deux journées riches en discussions et en réflexions.

Les ANF 2025 ont été placées sous le signe de la conciliation et de la réconciliation des usages du fleuve. Entre économie et écologie. L'eau constitue en effet tant un actif stratégique pour notre économie (près de 50 % de notre PIB dépend de la disponibilité en eau : agriculture, industrie, énergie, transport...) qu'une ressource à préserver d'autant qu'elle constitue un levier de décarbonation : hydroélectricité, transport fluvial, nucléaire (refroidissement), usines de batteries...

L'événement a rassemblé des intervenants de premier plan – IKEA, EDF, CNR, VNF, pour la première fois CMA-CGM, les principaux ports français (Marseille, Haropa, Strasbourg, Lille), des élus (Vincent Thiebault, député du Bas-Rhin, Marie Line Duparc, maire de Saint Jean de Losne et présidente de l'association des communes navigables, des associations d'élus (La seine en partage)... et bien sûr la région Grand Est, l'Euro-métropole de Strasbourg et la Communauté européenne d'Alsace – qui ont partagé leurs initiatives en faveur de la revalorisation de nos fleuves.



Les débats autour de la gouvernance de nos fleuves le 1er jour et de Stratégie nationale fluviale portée par le ministre des transports le 2e jour ont notamment constitué des temps forts de l'événement, exercice absolument unique bénéficiant du soutien de Voies Navigables de France et du Port Autonome de Strasbourg.



LES TRANSPORTEURS FONT SALON

SLOWW! : LE TOURISME FLUVIAL AU CŒUR DES ÉCHANGES À AGEN

LES 21 ET 22 JANVIER 2025, LA 7^E ÉDITION DE SLOWW! S'EST TENUE À L'AGORA D'AGEN, CONFIRMANT LA PLACE DE CET ÉVÉNEMENT COMME RENDEZ-VOUS INCONTOURNABLE DES ACTEURS DU TOURISME FLUVIAL ET FLUVESTRE.

Organisé tous les deux ans, le salon a réuni plus de 450 participants — collectivités, opérateurs, professionnels et institutionnels — venus échanger autour des perspectives de développement de la filière.

Au programme, des ateliers thématiques et rencontres professionnelles ont permis d'aborder les enjeux clés du secteur : structuration de l'offre touristique, valorisation des territoires, cohabitation des usages et transition écologique. Les échanges ont mis en évidence le rôle croissant du tourisme fluvial comme levier d'attractivité et de dynamisation économique pour les territoires.



Partenaire de l'événement, E2F a été pleinement mobilisée. Frédéric Avierinos, président du Collège Passagers, est intervenu lors de la plénière d'ouverture, rappelant la contribution du tourisme fluvial à la création de richesse et à l'amélioration du cadre de vie, notamment à travers la réappropriation des voies d'eau.

RIVERDATING, UN RENDEZ-VOUS STRATÉGIQUE POUR LA FILIÈRE

LES 4 ET 5 NOVEMBRE 2025, L'ÉDITION 2025 DE RIVERDATING S'EST TENUE À LYON, CONFIRMANT LE RÔLE CENTRAL DE CET ÉVÉNEMENT COMME TEMPS FORT DE LA FILIÈRE FLUVIALE.

Au cœur de cette édition, les rendez-vous d'affaires ont une nouvelle fois constitué le socle de l'événement. Ils ont permis de favoriser des mises en relation concrètes entre offreurs de solutions fluviales et donneurs d'ordre, contribuant directement à l'émergence de nouveaux projets et au développement de trafics.

Les échanges ont largement porté sur les enjeux structurants de la filière : report modal, décarbonation des transports, compétitivité logistique et fiabilité du réseau. Dans un contexte de transition écologique, le fluvial s'affirme de plus en plus comme une solution crédible pour massifier les flux et réduire l'empreinte carbone des chaînes d'approvisionnement.

E2F a pleinement pris part à cette dynamique, en valorisant l'expertise de ses adhérents et en participant



aux temps d'échanges. L'événement a également permis de rappeler les conditions nécessaires au développement du fluvial, notamment en matière d'infrastructures, de compétitivité économique et de visibilité pour les chargeurs.

Au-delà des rencontres d'affaires, Riverdating 2025 a confirmé la montée en puissance du fluvial dans les stratégies logistiques des entreprises, tout en soulignant la nécessité de poursuivre les efforts collectifs pour lever les freins au report modal.

CÉRÉMONIE

CÉRÉMONIE DE CLÔTURE DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2025 : UNE AMBITION POUR LE FLUVIAL

LE 27 JUILLET 2025, E2F A RÉUNI PRÈS DE 200 PROFESSIONNELS AUX SALONS NETWORK À PARIS À L'OCCASION DE LA CÉRÉMONIE DE CLÔTURE DE SON ASSEMBLÉE GÉNÉRALE, PLACÉE SOUS LE THÈME « UNE AMBITION POUR LE FLUVIAL ». CE TEMPS FORT A PERMIS DE RASSEMBLER L'ENSEMBLE DE LA FILIÈRE AUTOUR D'ÉCHANGES STRATÉGIQUES CONSACRÉS À L'AVENIR DU TRANSPORT FLUVIAL.

La matinée s'est ouverte par un point de conjoncture, suivi d'une première table ronde dédiée aux infrastructures et à leur financement, réunissant notamment VNF, la Compagnie Nationale du Rhône, le Port autonome de Strasbourg et l'AFPI, ainsi que des représentants parlementaires. Deux interventions vidéo ont ensuite apporté un éclairage transversal sur les enjeux du secteur, soulignant notamment la complémentarité entre modes de transport et les perspectives d'évolution du pavillon fluvial.

La seconde partie de la matinée a mis l'accent sur les enjeux de compétitivité de la filière, à travers une table ronde réunissant chargeurs, logisticiens et transporteurs. Deux keynotes ont également rythmé les échanges, portant respectivement sur le tourisme fluvial et la vision des PME dans un contexte de transformation des chaînes logistiques.

En conclusion, Didier Leandri, président d'E2F, a souligné la dynamique collective à l'œuvre au sein de la filière, portée par des entreprises innovantes et résilientes. Trois priorités structurantes ont été mises en avant : la refondation sociale et la formation, la transition



énergétique — notamment à travers le recours aux biocarburants et les dispositifs comme REMOVE — et le renforcement de la compétitivité du secteur grâce à un dialogue accru avec les acteurs publics et privés.

Ces échanges s'inscrivent pleinement dans la perspective de la Stratégie Nationale Fluviale, appelée à structurer les orientations du secteur dans les années à venir.

Une synthèse complète des échanges et des temps forts de cette matinée est disponible en téléchargement.



FLASHEZ POUR TÉLÉCHARGER

entreprises fluviales de France

UNE AMBITION POUR LE FLUVIAL

27 JUN 2025

27 JUN 2025

27 JUN 2025

RETOUR SUR L'ÉVÉNEMENT DU 27 JUILLET 2025

#AMBITIONFLUVIAL ENTREPRISES-FLUVIALES.FR

PARDON NATIONAL DE LA BATELLERIE

AU 66^E PARDON DE LA BATELLERIE, E2F DRESSE LE BILAN DE L'ANNÉE ÉCOULÉE ET ÉVOQUE LES PERSPECTIVES POUR LE FUTUR

DU 13 AU 15 JUIN 2025, CONFLANS-SAINTE-HONORINE A ACCUEILLI LA 66^E ÉDITION DU PARDON NATIONAL DE LA BATELLERIE, ÉVÉNEMENT EMBLÉMATIQUE CÉLÉBRÉ POUR LA PREMIÈRE FOIS EN 1960. CETTE ÉDITION, PLACÉE SOUS LE THÈME DES VIKINGS, A RASSEMBLÉ GENS D'À BORD ET GENS D'À TERRE POUR UN WEEK-END FESTIF ET COMMÉMORATIF LE LONG DES QUAIS.

Durant trois jours, la ville a proposé une expérience immersive mêlant cérémonies officielles, animations culturelles et moments de partage autour de l'histoire fluviale et maritime. Ce rendez-vous annuel, à la fois civil et religieux, rend hommage aux anciens combattants de la batellerie morts pour la France, tout en valorisant le patrimoine vivant de la navigation intérieure.

Lors des discours institutionnels de du samedi après-midi, Pascal Rottiers, président du collège Artisans d'E2F, a dressé un bilan contrasté de l'année écoulée pour le secteur fluvial, marquée par des événements majeurs comme les Jeux Olympiques de Paris 2024, mais aussi par des aléas sur le réseau et une activité en demi-teinte, notamment en raison d'une mauvaise récolte céréalière. Il a souligné l'importance des grands chantiers en cours, tels que la stratégie nationale fluviale et le programme Ambition France



Transports, qui structurent l'avenir de la voie d'eau.

Pascal Rottiers a rappelé que le transport fluvial est au cœur des enjeux contemporains : lutte contre le changement climatique, développement économique, aménagement du territoire, transition écologique et responsabilité sociale. Il a exprimé sa vision d'un secteur modernisé, attractif pour les jeunes, et redevenu un levier de croissance pour les territoires. Il a enfin fait vœu d'une batellerie française à l'horizon renforcée à l'horizon 2032, pleinement intégrée aux flux logistiques européens, et reconnue à sa juste valeur.



VOYAGE DES NAUTES

NAUTES 2025 : LES PAYS-BAS, LABORATOIRE DU FLUVIAL EUROPÉEN

DU 11 AU 15 OCTOBRE 2025, LES NAUTES ONT MIS LE CAP SUR LES PAYS-BAS POUR UNE NOUVELLE ÉDITION DE LEUR SÉMINAIRE ANNUEL.

Organisée entre Amsterdam, Gouda et Rotterdam, cette croisière a réuni professionnels du fret, du transport de passagers, gestionnaires d'infrastructures, assureurs, logisticiens et représentants institutionnels autour d'un double objectif : approfondir la connaissance des grands enjeux du transport fluvial européen et renforcer les liens qui unissent la communauté des femmes et des hommes du fleuve.

À bord, les participants ont alterné visites professionnelles, ateliers de réflexion et découvertes culturelles, dans un pays où la voie d'eau structure depuis des siècles l'économie, l'aménagement du territoire et les échanges internationaux. Des canaux d'Amsterdam aux installations portuaires de Rotterdam, ce voyage a offert une immersion dans l'un des écosystèmes fluviaux les plus performants au monde.

Les Pays-Bas, une référence européenne

Le choix des Pays-Bas ne doit rien au hasard. Véritable nation de l'eau, le pays a construit sa prospérité autour de la maîtrise de ses réseaux navigables et de son ouverture sur le commerce mondial. Les participants ont ainsi pu découvrir deux places majeures du transport européen : Amsterdam et Rotterdam.

À Amsterdam, la délégation a rencontré les acteurs du Passenger Terminal Amsterdam ainsi que les représentants de la navigation intérieure néerlandaise. Les échanges ont permis d'aborder les enjeux du tourisme fluvial, de l'intégration urbaine des activités nautiques et des transitions environnementales engagées par les opérateurs locaux. La visite a notamment mis en lumière les stratégies développées pour concilier attractivité touristique, qualité de vie des habitants et développement durable.

À Rotterdam, premier port européen, les participants ont pu mesurer l'ampleur des investissements consacrés à la décarbonation, à la digitalisation et à la compétitivité des chaînes logistiques. Les interventions



du Port of Rotterdam, de la Green Award Foundation, de l'European Barge Union et d'HAROPA PORT ont permis de mettre en perspective les défis communs auxquels sont confrontés les acteurs fluviaux européens.

Des débats au cœur de l'actualité du secteur

Comme chaque année, le voyage des Nautas a constitué un temps privilégié d'échanges entre professionnels. Parmi les thèmes abordés figuraient la modernisation du réseau navigable et les perspectives de financement de VNF, les évolutions du marché du vrac après les grands chantiers franciliens, le développement du transport de conteneurs, les conséquences de l'arrivée des armateurs maritimes dans les terminaux intérieurs, la dématérialisation des factures ou encore les enjeux assurantiels liés aux interruptions de navigation.

Les discussions consacrées à la transition énergétique ont également suscité de nombreux échanges. Les participants ont pu partager leurs retours d'expérience sur le branchement électrique à quai, l'électrification des flottes, l'accompagnement des équipages et les dispositifs de financement mobilisables pour accélérer la décarbonation du secteur.

Au-delà des analyses de marché et des enjeux réglementaires, ces débats ont confirmé la capacité du monde fluvial à se mobiliser collectivement pour préparer son avenir dans un contexte de transformation profonde des modèles économiques, énergétiques et logistiques.

Les échanges ont mis en évidence l'attachement des participants aux valeurs historiques de convivialité, de partage, de solidarité et d'ouverture qui fondent l'identité de l'association. Ils ont également fait émerger plusieurs ambitions fortes : élargir encore le cercle des membres, renforcer la visibilité des Nautes, développer de nouveaux rendez-vous tout au long de l'année et favoriser davantage la mixité générationnelle et professionnelle.

Cette réflexion collective a confirmé la vocation singulière des Nautes : offrir un espace de dialogue où se rencontrent, au-delà des fonctions et des métiers, toutes celles et ceux qui contribuent à faire vivre la voie d'eau.

Entre patrimoine, culture et art de vivre

Fidèle à l'esprit des voyages des Nautes, cette édition a également laissé une large place à la découverte du patrimoine néerlandais. Les participants ont pu parcourir les canaux d'Amsterdam classés au patrimoine mondial de l'UNESCO, découvrir Gouda et son célèbre fromage, visiter Delft et ses prestigieuses faïenceries, ou encore profiter des paysages caractéristiques des voies navigables hollandaises.

Autant de moments de convivialité qui contribuent à faire du voyage annuel des Nautes bien davantage qu'un simple déplacement professionnel : un rendez-vous où se mêlent transmission, rencontres, découverte et passion commune pour le monde fluvial.

Un rendez-vous désormais incontournable

Au terme de cinq jours d'échanges, de visites et de réflexion collective, cette édition 2025 aura confirmé la pertinence du modèle des Nautes. Dans un secteur confronté à de profondes mutations, le maintien d'espaces de dialogue entre les différentes



composantes de la filière apparaît plus que jamais indispensable.

Entre tradition et modernité, patrimoine et innovation, les Pays-Bas ont offert un cadre particulièrement inspirant pour nourrir cette ambition commune : faire vivre, ensemble, la communauté du fleuve et préparer l'avenir du transport fluvial européen.

CE QU'ILS ONT DIT SUR LE FLUVIAL



Le transport fluvial traverse une période de transformation profonde. Derrière les enjeux de décarbonation, de digitalisation ou d'attractivité des métiers, il y a avant tout des femmes et des hommes qui font vivre le fluvial au quotidien. Plus que jamais, nous avons besoin de lieux d'échange pour partager nos expériences et construire ensemble les solutions de demain. L'avenir du fluvial repose sur notre capacité collective à innover, à transmettre et à travailler ensemble, sans renoncer à ce qui fait la force historique de notre profession : la solidarité, l'engagement et l'esprit d'entreprise.

Emmanuel Barat, Président des Nautes
Voyage des Nautes, 11 octobre 2025



NOTES

A series of horizontal dotted lines for writing notes, set against a background of light blue and grey wavy patterns.



NOTES

A series of horizontal dotted lines for writing notes, set against a light blue background with decorative wavy patterns.



RESTONS EN CONTACT

 8 rue Saint-Florentin
75001 Paris

 01.42.60.36.18

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

