

ÉLECTION PRÉSIDENTIELLE DE 2027

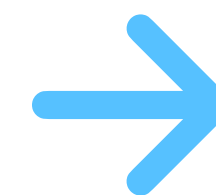
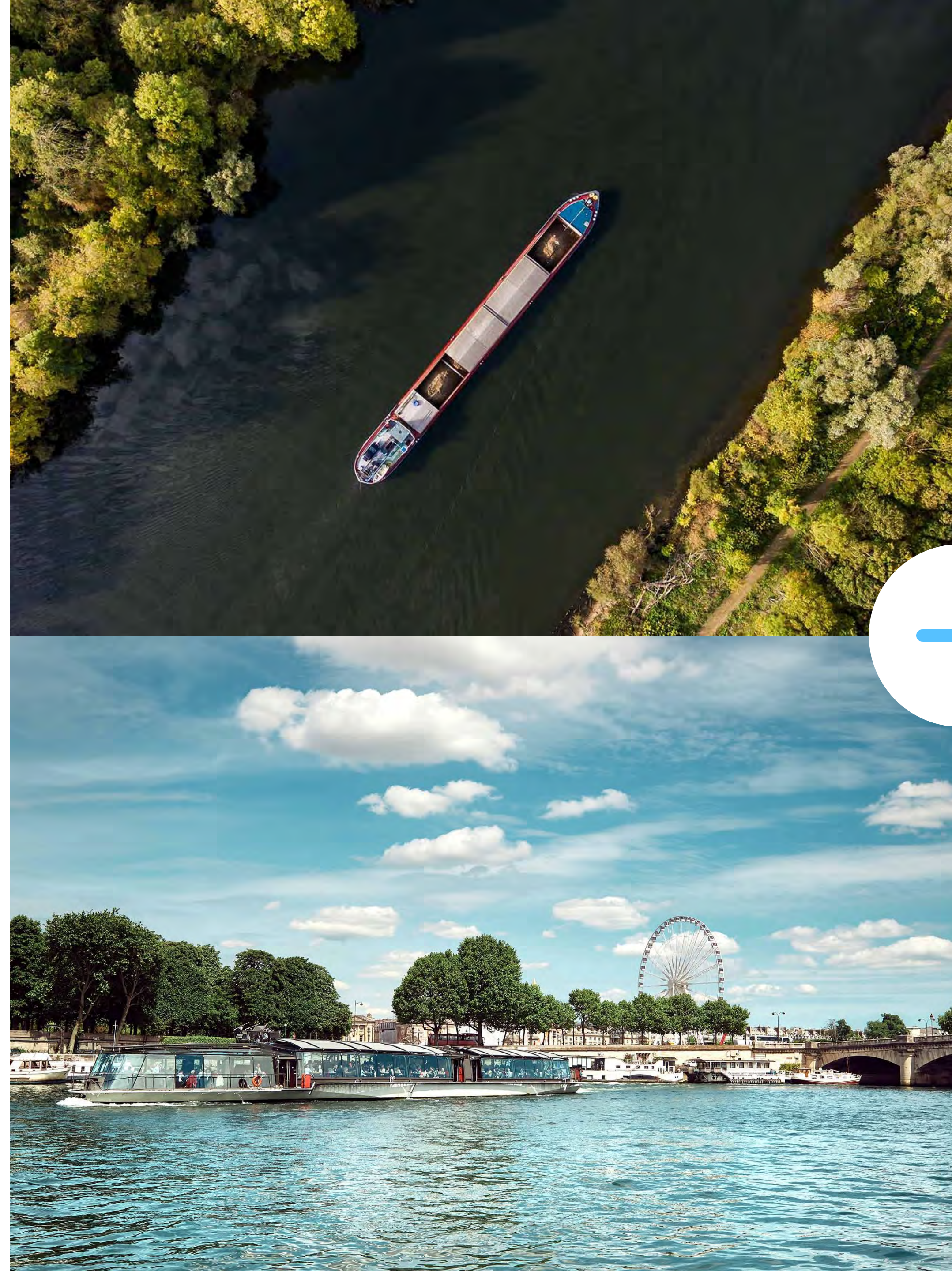
Le transport fluvial

Filière stratégique pour un avenir durable

NOS PROPOSITIONS POUR INSCRIRE
LE TRANSPORT FLUVIAL AU CŒUR
DES POLITIQUES PUBLIQUES
DE TRANSPORT

entreprises
fluviales
de France

Le transport fluvial, une filière d'excellence,
porteuse mais méconnue



→ Éditorial

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

Mettre la priorité sur le transport fluvial c'est investir peu pour un bénéfice collectif durable et certain.



Le fluvial est un outil de souveraineté nationale et un accélérateur de réindustrialisation

La réindustrialisation suppose des chaînes d'approvisionnement performantes, diversifiées et maîtrisées. En reliant les ports maritimes aux bassins de production et de consommation, le transport fluvial constitue un levier de compétitivité pour les entreprises et de sécurisation de leurs flux.

Le développement des dessertes fluviales doit être pleinement intégré aux politiques portuaires et devenir un choix structurant pour les implantations industrielles de demain.



Le fluvial est une solution de décarbonation la plus efficace pour le fret et un modèle de tourisme durable

Le fluvial émet jusqu'à 5 fois moins de CO₂ et d'énergie que la route par tonne transportée.

Deux ambitions doivent avancer conjointement : accroître la part des marchandises acheminées par le fleuve et accompagner la transition énergétique des bateaux de fret comme de passagers.

Cette transformation suppose des politiques publiques réellement favorables au report modal et suffisamment pérennes pour permettre aux acteurs d'investir dans le fluvial et dans des solutions décarbonées.



Investir dans le fluvial, c'est soutenir les territoires qui font la France, des régions industrielles aux territoires ruraux en passant par les métropoles

Les investissements fluviaux produisent des retombées qui dépassent les seuls intérêts du transport fluvial. Ils bénéficient aux filières industrielles, agricoles et touristiques, soutiennent l'emploi local et renforcent les liens entre métropoles, villes moyennes et espaces ruraux. Cette contribution repose toutefois sur la fiabilité du réseau navigable et nécessitent une programmation financière pluriannuelle à la hauteur des besoins. Les grandes liaisons entre bassins et la régénération du réseau existant doivent être pensées ensemble pour assurer la continuité et la qualité du service rendu par le fluvial aux territoires.



Le réseau navigable n'est pas seulement un moyen de transport mais aussi un outil d'accès et de gestion durable de l'eau

Les épisodes de sécheresse et les crues interrogent la continuité des activités et le partage de la ressource en eau. Les voies navigables jouent un rôle fondamental dans la gestion de l'eau, au bénéfice de tous les usagers.

Nous appelons à mieux anticiper les conséquences du changement climatique, à adapter les infrastructures et à associer les professionnels du transport fluvial aux politiques de gestion de l'eau. L'objectif est de construire une résilience collective, fondée sur une gestion concertée de la ressource en eau.

Synthèse de nos propositions

Réussir la Transition énergétique

- **PROPOSITION 1**
Mettre en place une fiscalité efficace et juste
- **PROPOSITION 2**
Promouvoir le mix énergétique en fonction des usages
- **PROPOSITION 3**
Accompagner financièrement la transition énergétique du secteur

Accompagner les entreprises

- **PROPOSITION 4**
Stimuler le réinvestissement
- **PROPOSITION 5**
Garantir des conditions saines de concurrence
- **PROPOSITION 6**
Alléger les contraintes réglementaires

Développer les marchés fluviaux

- **PROPOSITION 7**
Compenser efficacement les ruptures de charge
- **PROPOSITION 8**
Faire du transport fluvial et des ports intérieurs un pilier de la souveraineté logistique, portuaire et industrielle française
- **PROPOSITION 9**
Confirmer la commande publique en matière de grands projets
- **PROPOSITION 10**
Conforter l'ambition fluviale des donneurs d'ordre

Mettre à niveau nos infrastructures

- **PROPOSITION 11**
Redonner sa cohérence et sa vocation au domaine public fluvial
- **PROPOSITION 12**
Rendre sa performance au réseau fluvial
- **PROPOSITION 13**
Se projeter dans l'Europe des grandes voies navigables



La France, une terre d'eau



Le domaine public fluvial français comprend environ 18 000 km de voies d'eau dont 8 500 km sont navigables. La France possède ainsi **le plus long réseau de voies navigables d'Europe**, qui en compte 38 000 km, le **1^{er} port intérieur de tourisme** du monde et le **second port intérieur de commerce** d'Europe.



80% des villes de plus de 100 000 habitants se sont développées au bord d'une voie d'eau.



100 % des agglomérations de plus d'un million d'habitants sont situées au bord d'une voie d'eau.

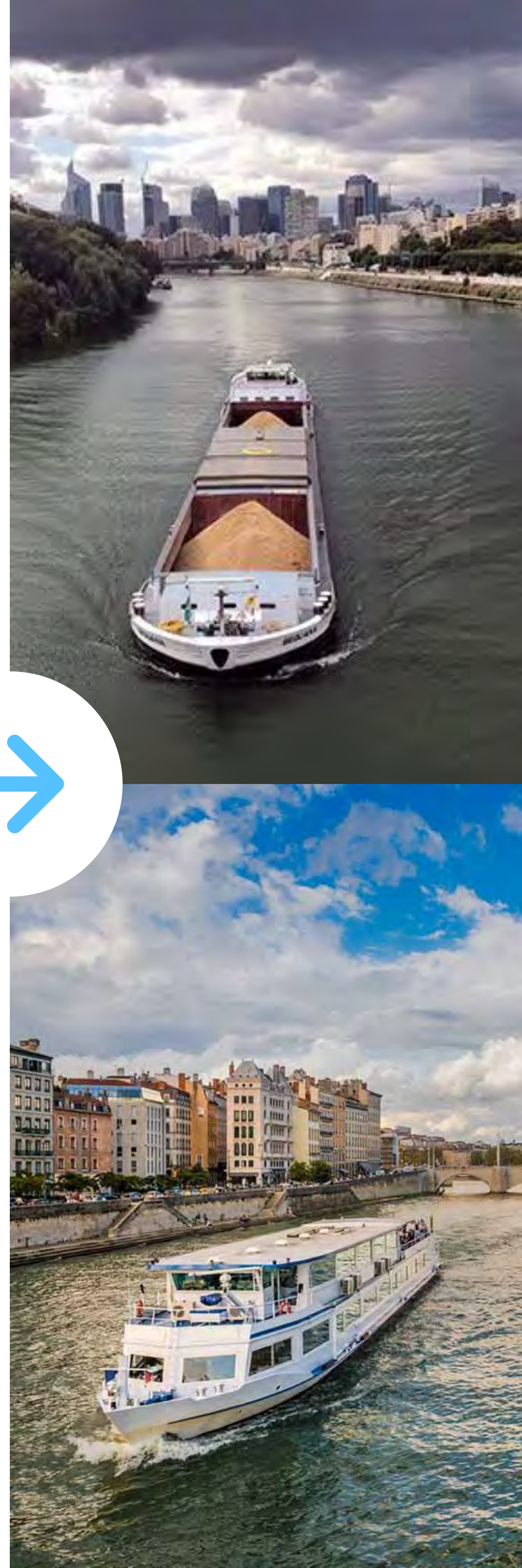
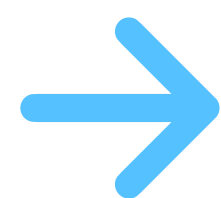


2 761 communes sont traversées par le réseau fluvial.



Plus de 26 % de la population française (environ 18 millions d'habitants) réside à proximité d'une voie d'eau.

Deux secteurs, Une même filière, **Des enjeux partagés**



LE FRET FLUVIAL

Acteur majeur du transport au service de l'industrie, du commerce et de l'agriculture, le fret fluvial constitue la solution la plus écologique, la plus fiable et la plus performante au service des clients pour répondre aux défis logistiques et industriels de notre époque. Le fret est indispensable pour développer la réindustrialisation du pays.



LE TOURISME FLUVIAL

Des péniches-hôtels aux bateaux de croisières fluviales, le tourisme fluvial séduit chaque année 14,8 millions de passagers. Vecteur d'attractivité touristique extrêmement fort, le tourisme fluvial est un instrument puissant de développement local et d'intégration économique et sociale pour les territoires.



Le saviez-vous ?



Marchandises, passagers, les possibilités qu’offre le transport fluvial sont multiples et ses effets sont méconnus. Quatre chiffres résument ses atouts.

FRET FLUVIAL

3 000 000
DE CAMIONS RETIRÉS DES ROUTES chaque année grâce au transport fluvial

FRET FLUVIAL

Un convoi fluvial peut déplacer 5 000 tonnes, soit l’équivalent de **5 TRAINS** ou de **250 camions**
Une unité Freycinet (environ 350 tonnes) peut transporter l’équivalent de **10 à 14 camions**

TOURISME FLUVIAL

14 800 000
DE PASSAGERS PAR AN sur le réseau fluvial français dont 55 % d’étrangers

TOURISME FLUVIAL

A Paris, destination prisée par de nombreux touristes
1 visiteur sur 2
FAIT UNE CROISIÈRE SUR LA SEINE



Chiffres clés



Filière transport fluvial

Transport fluvial de fret et de passagers

CRÉATEUR DE RICHESSES

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 **2 milliards d'euros** : 32,3% pour le fret et 67,7% pour le tourisme, au sein d'une filière qui pèse 4 milliards d'euros.

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 **500 000 tonnes** de CO₂ chaque année dans notre pays. Il apporte également des avantages concrets en réduisant les externalités (insécurité routière, congestion, nuisances...).

STRUCTURANT LES TERRITOIRES

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

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. De grands groupes participent également à l'activité de la filière dans le secteur du fret comme dans celui du tourisme fluvial.

Réussir la Transition énergétique



Peu émetteur de pollution, sûr, contribuant à la désaturation des routes et des rues avec une capacité de pénétration remarquable en milieu urbain, le transport fluvial propose des solutions logistiques et une offre de loisirs bas carbone aux avantages inégalés. Fort d'un bilan carbone et d'une consommation énergétique divisés par 4 par rapport à la route, et dans une logique d'amélioration continue, le transport fluvial évolue sans cesse pour réduire son empreinte environnementale. Il est le premier secteur des transports à avoir signé en 2021 ses ECV (Engagements pour la croissance verte). Dans l'industrie, cette transformation sera longue. Il est donc essentiel de promouvoir les carburants biosourcés.



**METTRE EN PLACE UNE
FISCALITE EFFICACE ET JUSTE**



**PROMOUVOIR LE MIX
ÉNERGÉTIQUE**



**ACCOMPAGNER FINANCIÈREMENT
LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE**



Réussir la Transition énergétique



METTRE EN PLACE UNE FISCALITE EFFICACE ET JUSTE

2

3

La fiscalité carbone est généralement mise en place via une taxe ajoutée au prix de vente de produits ou de services en fonction de la quantité de gaz à effet de serre (GES) qu'ils contiennent (émis lors de leur production et/ou de leur utilisation).

Dans les transports c'est la consommation d'énergies fossiles qui sert d'assiette à cette fiscalité.

Cette fiscalité est en réalité déconnectée des effets externes réels des transports et n'a aucune incidence avérée à ce jour en termes d'orientation de la demande de transports.

Sans méconnaître la nécessité - à terme - de faire évoluer la fiscalité sur le gazole, c'est par le biais de la tarification de l'infrastructure notamment routière, qu'il faut agir.

Il n'est pas concevable, ni responsable de continuer d'accepter qu'un conteneur transporté par la route entre Fos-sur-Mer et Lyon consomme 1 kg de CO₂ quand un conteneur transporté par le fleuve en consomme 250 g sans que le moindre dispositif de régulation écologique n'existe, sans qu'aucun signal ne soit adressé au marché.

Depuis la décision de stopper la mise en place d'une écotaxe routière, aucune réflexion partagée visant la mise en place d'instruments de régulation écologique dans le secteur du transport n'a abouti. Il est temps d'y parvenir aujourd'hui, dans le cadre de la Directive Eurovignette.

1

Réussir la Transition énergétique



2

1

PROMOUVOIR LE MIX ÉNERGÉTIQUE EN FONCTION DES USAGES

3

Les nouvelles réglementations environnementales, tant au niveau national qu'europpéen, sont en constante évolution et incitent les opérateurs à accélérer leur transition en se tournant vers des énergies alternatives.

Les transporteurs fluviaux ont commencé à engager des investissements importants pour développer une offre de transport avec une motorisation plus verte. Le fluvial est d'ailleurs le premier secteur des transports à avoir signé en 2021 ses ECV (Engagements pour la croissance verte).

Si chaque énergie alternative au diesel présente ses propres avantages et limites — qu'ils soient techniques, économiques ou environnementaux — toutes n'ont pas le même niveau de maturité et aucune ne saurait être exclusive des autres.

Il apparaît donc indispensable de poser le mix-énergétique comme principe incontournable de la transition écologique. Toutes les alternatives pertinentes et complémentaires au diesel pouvant répondre aux objectifs environnementaux doivent être prises en considération, compte tenu de la variété des activités de transport fluvial, des situations, des exploitations et des contraintes du transport.

Afin que le secteur puisse s'engager plus largement dans la transition énergétique, il est indispensable qu'un réseau d'infrastructures pour carburants alternatifs dense, étendu, fiable et facile à utiliser soit développé dès à présent sur l'ensemble du territoire français. Dans l'industrie, cette transformation sera longue. Il est donc essentiel de promouvoir les carburants biosourcés et d'assurer leur disponibilité pour le fluvial.

Réussir la Transition énergétique



3

1

2

ACCOMPAGNER FINANCIÈREMENT LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DU SECTEUR

En matière économique, le secteur doit relever de nombreux défis dont celui d'investir massivement pour innover afin de réussir la transition énergétique.

Les investissements que doivent réaliser les opérateurs sont très importants, une motorisation verte coûte entre 2 et 4 fois plus qu'une motorisation traditionnelle et peut monter jusqu'à 10 fois plus cher pour des technologies de rupture (Pac H2).

Le taux de conversion des bateaux diesels vers des énergies alternatives demeure donc restreint en raison des surcoûts très importants de ces derniers (à l'investissement, à l'exploitation).

Par ailleurs, là où le transport routier amorti son matériel en 3/5 ans, celui du transport fluvial s'amortit sur 20 ans.

Deux actions doivent être menées de manière simultanée :

- L'une, consistant à s'approcher le plus possible de la neutralité économique des solutions bas carbone par rapport aux solutions thermiques par un plan d'aides directes de l'État aux entreprises de transport qui investissent, une politique fiscale réellement incitative, des compensations carbone réévaluées (Certificats d'Économie d'Énergie - CEE). Dans ces domaines, les outils disponibles ne sont pas à la hauteur des enjeux.
- L'autre, en direction des donneurs d'ordre et des clients afin qu'ils prennent leur part dans les surcoûts engendrés par la transition énergétique.

La filière fluviale doit pouvoir continuer à mobiliser les CEE. Il est économiquement cohérent que le financement de la transition énergétique repose en partie sur les acteurs les plus émetteurs, afin d'accompagner la décarbonation des modes de transport les plus vertueux.

Accompagner les entreprises

Le transport fluvial a abordé la crise sanitaire alors qu'il était en pleine croissance.

Rarement présentée comme une industrie de services, le transport fluvial en possède toutes les caractéristiques avec des actifs lourds et une gestion de la dette qui conditionne la viabilité de leur modèle.

La priorité pour les entreprises du secteur de la navigation intérieure est donc bien, pour pouvoir se maintenir, d'étaler leurs charges, de refinancer leurs actifs, d'adapter leur stratégie d'investissement.

Et pour se développer, ils doivent compter sur une politique de soutien à l'entrepreneuriat offensive leur permettant de renouveler leurs actifs (les bateaux) et d'opérer dans un cadre d'exercice le plus fluide possible.



**STIMULER LE
REINVESTISSEMENT**



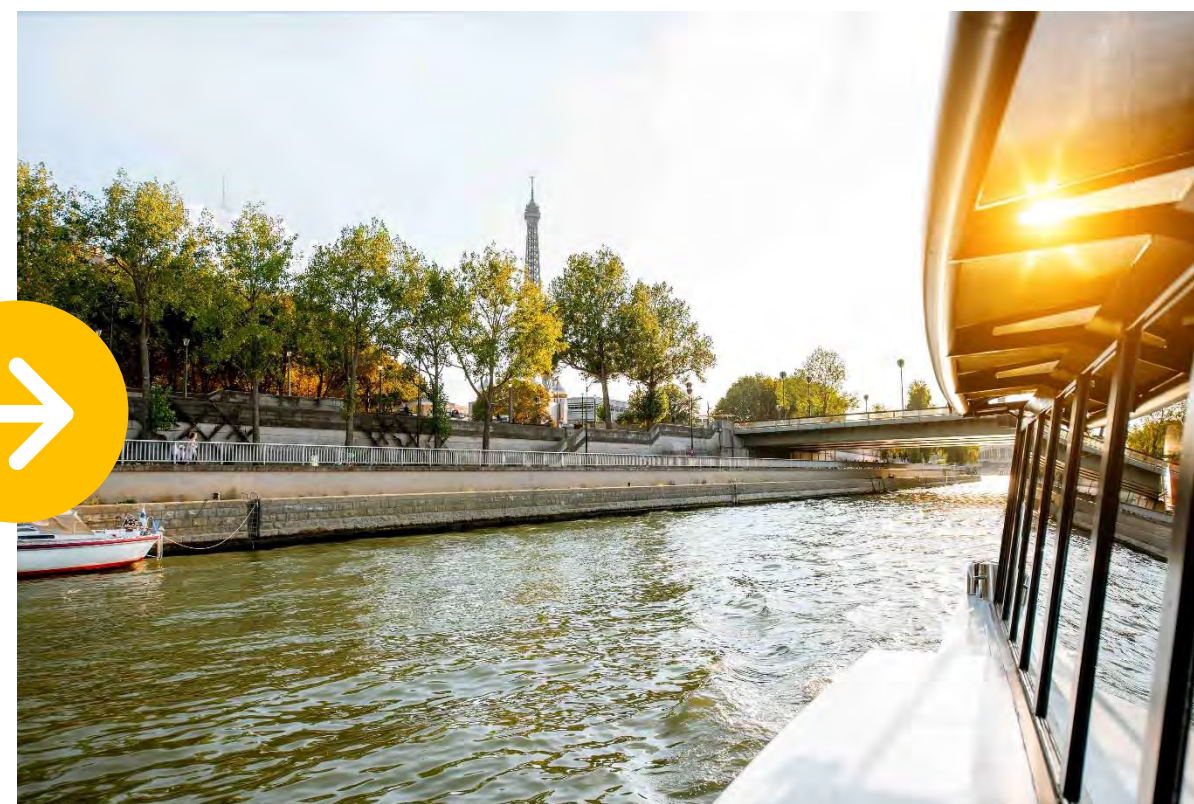
**GARANTIR DES CONDITIONS
SAINES DE CONCURRENCE**



**ALLEGER LES CONTRAINTES
REGLEMENTAIRES**



Accompagner les entreprises



STIMULER LE REINVESTISSEMENT

2

3

4

Dans un secteur dominé par les PME/TPE, se développer par le réinvestissement passe par un processus de revente et d'achat de bateaux. Le régime français de taxation des plus-values de cession déjà dissuasif avant la crise devient un obstacle que les entreprises ne voudront pas et ne pourront pas franchir en période de relance.

Le transport fluvial bénéficie aujourd'hui d'un abattement de 100 000 € sur la plus-value (sur la base et non sur l'impôt) en cas de remploi pour l'investissement dans un matériel plus récent ou d'un port en lourd supérieur. Le montant de l'exonération, trop faible, ne produit pas son plein effet de levier sur la filière fluviale.

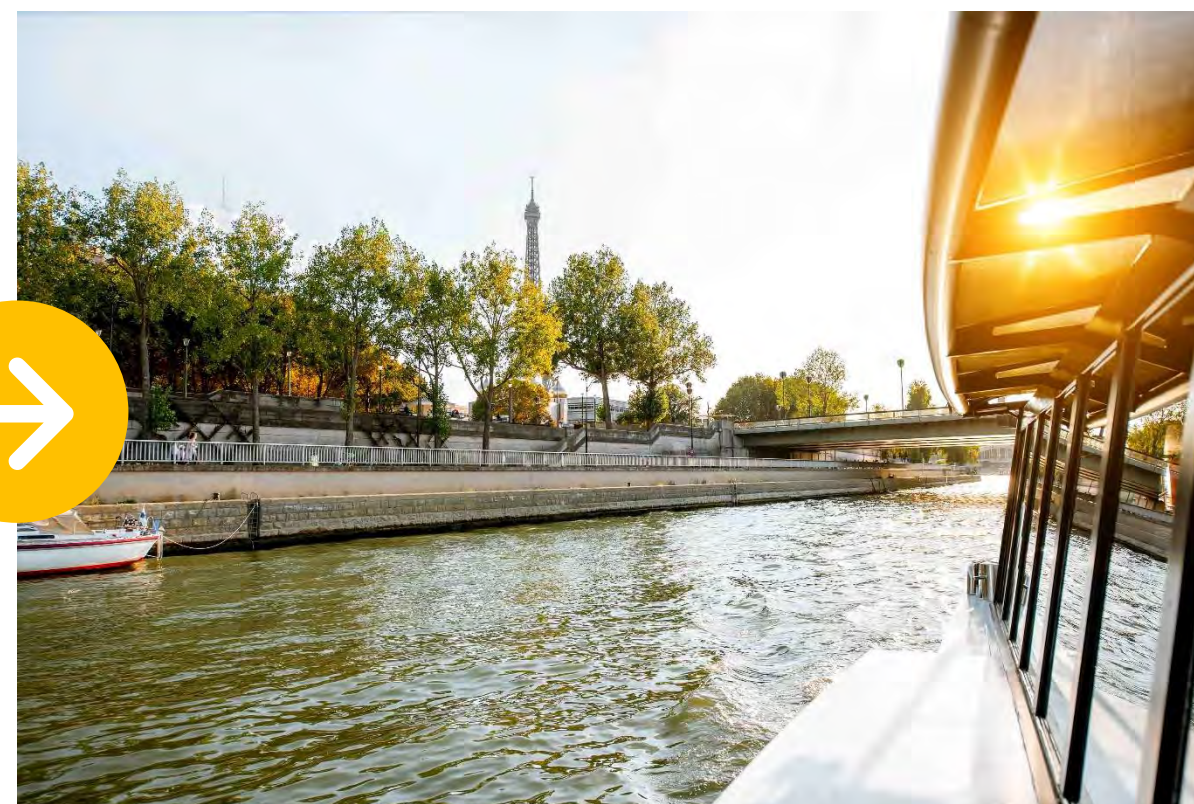
Il convient **d'exonérer sans limite de plafond** l'acquittement de la plus-value correspondante à l'opération de cession initiale. Une extension du dispositif aux bateaux de navigation intérieure affectés au transport de personnes s'avère de la même façon nécessaire. Les règles de calcul des

cotisations sociales devront également s'aligner sur ce nouveau régime fiscal.

Nos pays voisins, qui peuvent se targuer d'avoir à la fois une politique fluviale et maritime affirmée, qu'il s'agisse de la Belgique, des Pays-Bas ou de l'Allemagne et qui comptent à la fois les ports maritimes et intérieurs les plus puissants d'Europe, une filière de construction navale porteuse et la part de marché des transports alternatifs à la route la plus élevée, ont mis en place un dispositif fiscal dynamique qui favorise le réinvestissement. Actuellement, que ce soit aux Pays-Bas ou en Allemagne, le produit de la vente d'un bateau n'est pas imposé s'il est réinvesti dans un nouveau bateau dans les 3 ou 4 années qui suivent la cession. En Belgique, le produit de la vente est exonéré sous certaines conditions (achat de bateau plus jeune, plus puissant et répondant à des normes techniques spécifiques).

Nous demandons l'exonération de plus-value de cession en cas de

Accompagner les entreprises



1

GARANTIR DES CONDITIONS SAINES DE CONCURRENCE POUR UNE FLOTTE FLUVIALE FRANCAISE

3

Le secteur du fret fluvial, bien qu'ayant démontré sa capacité de résilience, n'est pas sorti complètement indemne de la crise sanitaire de 2020 et attend comme de nombreux autres secteurs une reprise d'activité qui sera lente et marquée par un renforcement de la concurrence. Dans ce contexte, les entreprises commencent à voir apparaître ce que nous pourrions qualifier de dérives dans les pratiques commerciales, par une pression accrue sur les prix, des temps d'attente excessifs dans les ports maritimes, des désaffectations...

Si ces pratiques ont toujours existé à la marge, la tendance s'est accentuée par l'arrivée grandissante de cale étrangère sur les réseaux, notamment ouverts à l'international, qui captent des parts de marché via une politique commerciale très agressive.

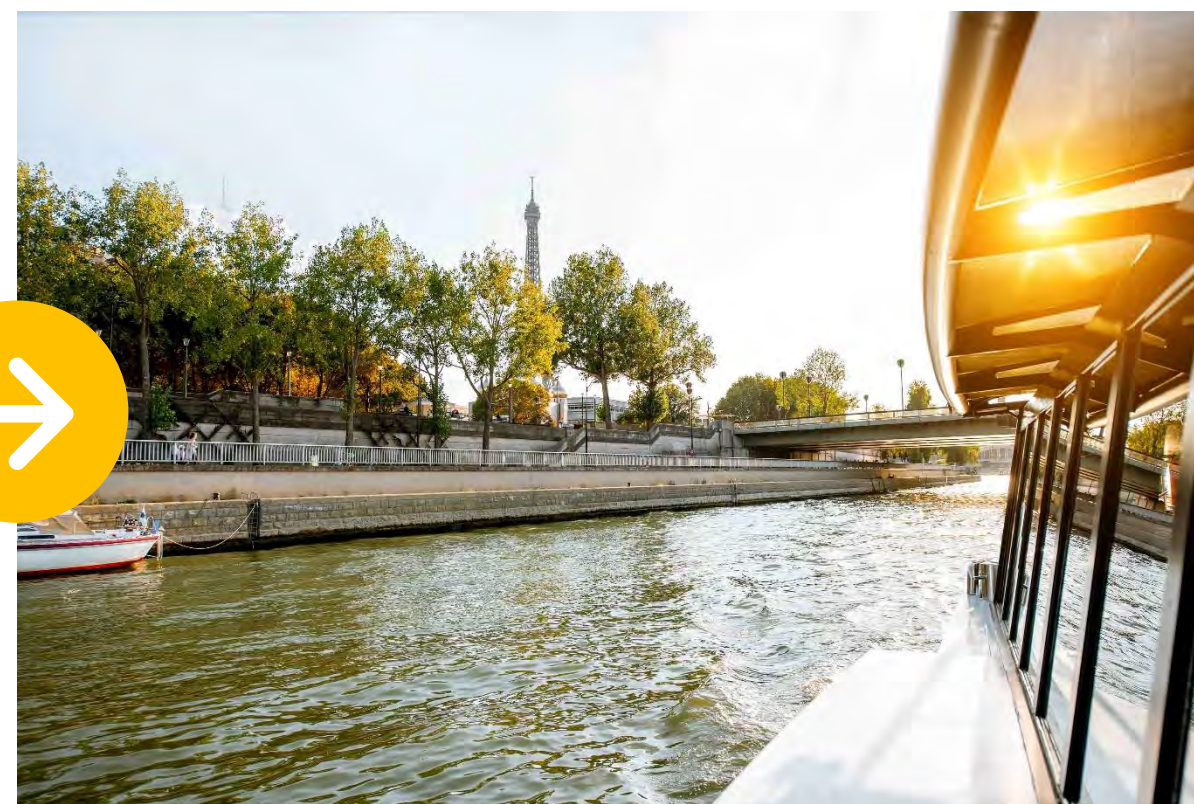
Nous devons analyser à terme si ces pratiques ne relèvent pas sur le plan juridique de pratiques illégales (vente à perte, cabotage illicite...) ou si elles ne sont pas tout simplement le résultat d'un manque d'harmonisation européenne sur le plan social et fiscal et de politiques nationales de soutien à la filière différenciées.

L'analyse comparée des conditions de concurrence doit faire l'objet d'un dispositif d'observation.

Mais pour assurer une meilleure régulation économique dans la filière fluviale, E2F souhaite que l'Etat exerce ses prérogatives en matière de contrôle sur la base des règles existantes.

5

Accompagner les entreprises



6

1

2

SIMPLIFIER LA RÉGLEMENTATION

La contrainte réglementaire qui pèse sur les activités de navigation n'a jamais été aussi lourde.

Cette pression technique et réglementaire s'exerce au niveau européen (Règlements et Directives), au niveau national ainsi que local (prescriptions architecturales, horaires, empiètement sur le domaine public, contraintes d'accès pour les clients, normes environnementales...).

L'essentiel des investissements engagés depuis 5 ans sur la flotte de bateaux fluviaux résulte de dépenses contraintes de mise aux normes sans retombée économique directe et création de valeur objective.

En phase de relance, le secteur fluvial ne peut pas se payer « le luxe » de continuer à consentir des investissements non productifs à de tels niveaux.

Pour relancer l'activité, E2F en appelle à profiter de cette période pour réaliser un bilan de ces normes, de leur objectivation économique (mesure coût/impact), et d'en tirer tous les enseignements en termes d'encadrement réglementaire dans un souci de pragmatisme et d'indépendance nationale.

L'instruction de la délivrance des titres de navigation par l'État doit être également revue au travers de la dématérialisation complète des processus d'instruction, et par une meilleure gestion des effectifs et des compétences des services instructeurs en créant un pôle d'expertise centralisé comme c'est le cas dans d'autres domaines du transport (remontées mécaniques, transport maritime).

La compétitivité du transport fluvial repose également sur les hommes qui s'y sont investis. Or, comme dans beaucoup de secteurs, le marché du travail est devenu très tendu : sortie de crise Covid, nouvelles aspirations des salariés, pyramide des âges... Cette situation déjà tendue vient se télescoper avec la réforme des qualifications des membres d'équipages en navigation intérieure menée au niveau européen qui complexifie et allonge de manière déraisonnée la durée des formations. E2F demande la révision de la directive européenne et *a minima* une transposition pragmatique de cette dernière.

Développer les marchés fluviaux

Le report modal de la route au fleuve, s'il ne se décrète pas, nécessite une ambition politique concrétisée dans la durée par des mesures de coordination des transports, une politique de soutien à l'intermodalité, une constance dans la réalisation de ses projets, une commande publique suffisante, une ambition des donneurs d'ordre.



**COMPENSER EFFICACEMENT
LES RUPTURES DE CHARGE**



**FAIRE DU TRANSPORT FLUVIAL ET DES PORTS INTÉRIEURS
UN PILIER DE LA SOUVERAINETÉ LOGISTIQUE, PORTUAIRE
ET INDUSTRIELLE FRANÇAISE**



**CONFIRMER LA COMMANDE
PUBLIQUE EN MATIÈRE DE
GRANDS PROJETS**



**CONFORTER L'AMBITION FLUVIALE
DES DONNEURS D'ORDRE**



Développer les marchés fluviaux



COMPENSER EFFICACEMENT LES RUPTURES DE CHARGE

2

3

4

7

Le dispositif dit d'aide au transport combiné, instauré en France il y a une quinzaine d'années est destiné à opérer par l'État une compensation économique aux solutions certes vertueuses du transport combiné mais coûteuses et considérées comme peu compétitives par les clients.

Tous les pays européens l'utilisent, avec un succès non démenti de leur part, beaucoup plus mitigé s'agissant de la France, pourquoi ?

- Le montant alloué est en moyenne deux fois plus important qu'en France ;
- Les versements sont rapides.

Ironie de la situation, ces aides versées par les États voisins de la France soutiennent massivement les chaînes logistiques qui desservent le territoire français depuis les ports maritimes nord européens.

Les nouvelles modalités de calcul de ces aides au transport combiné, définies par la commission européenne, sont fondées sur les externalités négatives évitées par rapport au routier, donc plus la distance et le tonnage sont importants et plus le fluvial est gagnant, hors les références utilisées ne sont absolument pas adaptées à la logistique en zone urbaine dense, et favorise paradoxalement le camion et donc encourage la congestion des grandes agglomérations.

Il faut donc conforter le dispositif en vigueur en doublant l'enveloppe budgétaire allouée et en rendant éligibles les transports de courte distance (moins de 80 km).

Développer les marchés fluviaux



8

1

FAIRE DU TRANSPORT FLUVIAL ET DES PORTS INTÉRIEURS UN PILIER DE LA SOUVERAINETÉ LOGISTIQUE, PORTUAIRE ET INDUSTRIELLE FRANÇAISE

3 4

La France dispose d'un atout logistique exceptionnel : des façades maritimes parmi les mieux situées d'Europe, de grands ports maritimes et un réseau fluvial qui pénètre profondément au cœur de ses principaux bassins économiques. Pourtant, cet avantage géographique reste insuffisamment exploité. L'enjeu du prochain quinquennat doit être de considérer enfin les ports maritimes, les ports intérieurs et les voies navigables comme les composantes d'un même système logistique national. La compétitivité d'un port maritime ne se joue plus seulement à quai : elle se mesure à sa capacité à acheminer rapidement, massivement et à coût compétitif les marchandises vers son hinterland. C'est précisément dans ce domaine que le transport fluvial peut devenir un avantage stratégique pour la France.

1. La reconquête portuaire française se gagnera dans les hinterlands

La France souffre encore d'une situation paradoxale : alors qu'elle possède trois grandes façades maritimes et une position géographique exceptionnelle, une part importante de son commerce extérieur transite par des ports étrangers. La Stratégie nationale portuaire elle-même a fixé comme objectif de faire passer de 60 % à 80 % d'ici 2050 la part du fret conteneurisé français manutentionné dans les ports français. Elle prévoit parallèlement une augmentation de 30 % de la part des modes massifiés dans les pré- et post-acheminements portuaires dès 2030. Ce lien entre performance maritime et desserte terrestre est déterminant. Les grands ports du range nord-européen l'ont compris depuis longtemps. À Rotterdam, environ 48 % des marchandises échangées avec l'hinterland sont transportées par barge, démontrant que la voie d'eau n'est pas un mode secondaire, mais l'un des fondements du modèle économique portuaire. En France, la marge de progression reste considérable. Un port maritime sans hinterland performant est un quai ; un port maritime connecté par le fleuve devient une porte d'entrée continentale. Les ports intérieurs de Gennevilliers, Strasbourg, Lyon, Lille, Metz, Nancy, Chalon-sur-Saône, Mâcon, Avignon ou encore les plateformes de l'axe Rhône-Saône constituent ainsi non seulement des équipements de transport, mais de véritables portes avancées de nos ports maritimes.

Développer les marchés fluviaux



1

FAIRE DU TRANSPORT FLUVIAL ET DES PORTS INTÉRIEURS UN PILIER DE LA SOUVERAINETÉ LOGISTIQUE, PORTUAIRE ET INDUSTRIELLE FRANÇAISE

3

4

8

2. Un instrument de réindustrialisation et de souveraineté

Le fluvial est également un outil de politique industrielle. Les activités qui utilisent la voie d'eau — matériaux de construction, céréales, chimie, recyclage, énergie, conteneurs, colis lourds — sont précisément celles pour lesquelles le coût et la fiabilité de la logistique conditionnent la localisation industrielle.

La disponibilité de foncier industriel bord à voie d'eau, relié aux ports maritimes, constitue donc un avantage concurrentiel majeur pour accueillir les nouvelles industries : économie circulaire, matériaux bas carbone, biocarburants, hydrogène, recyclage, batteries, chimie verte ou nouvelles filières énergétiques.

3. Une infrastructure déjà là, capable de répondre simultanément aux enjeux économiques et écologiques

À la différence de nombreuses infrastructures nouvelles, une grande partie du réseau fluvial existe déjà. Son développement repose d'abord sur sa régénération, sa modernisation, son augmentation de capacité et l'amélioration de ses interfaces portuaires.

Nos propositions pour le prochain quinquennat

1. **Faire de la reconquête des hinterlands une priorité nationale.**
2. **Achever la structuration des axes**
3. **Faire des ports intérieurs des territoires prioritaires de réindustrialisation, en pilotant le foncier**
4. **Instaurer une véritable politique de report modal portuaire avec des aides systématiquement conditionnées à du report modal**

Développer les marchés fluviaux



9

1 2

CONFIRMER LA COMMANDE PUBLIQUE EN MATIÈRE DE GRANDS PROJETS

4

La commande publique a une influence directe sur le transport fluvial.

Les grands projets en cours : Grand Paris Express, JO 2024, projet de canal à Grand Gabarit Seine-Escaut, sont générateurs de près de 20 % de l'activité dans les 10 ans à venir sur les bassins fluviaux considérés.

A une autre échelle, de très nombreux chantiers de travaux publics pourraient utiliser le mode fluvial pour l'approvisionnement en matériaux ou l'évacuation des déblais, contribuant ainsi à la réduction des nuisances et des émissions de CO₂. Cela implique d'intégrer cet objectif dans la rédaction des cahiers des charges des appels d'offres publics (CCTP) afin qu'ils favorisent le recours aux modes de transport massifiés.

Toute remise en cause du calendrier, des volumes et des conditions tarifaires aurait un impact direct sur la filière fluviale.

Les marchés publics doivent, de manière générale, intégrer des clauses impératives en faveur du report modal.

Développer les marchés fluviaux



10

1

2

3

CONFORTER L'AMBITION FLUVIALE DES DONNEURS D'ORDRE

Dans le contexte actuel d'accélération du réchauffement climatique, le transport fluvial répond à une volonté marquée des chargeurs de recourir à des solutions de transport moins émettrices de CO₂. Plusieurs leviers peuvent être mobilisés.

D'abord, faire connaître le transport fluvial

L'enjeu est celui de la formation initiale et continue des cadres/décideurs (dans les universités et écoles) et exploitants pour les doter des bons outils de décision. L'évolution de la culture exclusivement routière vers une culture multimodale constitue le principal enjeu. L'offre de transport fluvial, elle-même, doit être rendue plus visible et accessible.

Ensuite, valoriser sur le plan économique le choix du fluvial

Le paradoxe de la situation est que les chargeurs qui réduisent les externalités de leurs chaînes logistiques par le biais du report modal ne peuvent pas faire valoir sur le plan économique le gain ainsi réalisé, au regard de leurs obligations environnementales comme au regard de leur conditions commerciales avec les clients.

L'intégration des externalités des transports aux quotas carbone est aujourd'hui le levier le plus efficace du report modal. Par ailleurs, en accompagnant financièrement les entreprises souhaitant intégrer la voie d'eau dans leurs chaînes logistiques à chaque étape du montage d'un projet fluvial (aide directe ou par les certificats d'économie d'énergie à la réalisation d'études logistiques, à l'expérimentation du transport fluvial et à l'acquisition d'équipements de manutention et d'infrastructures), l'Etat et ses opérateurs peuvent également diminuer le coût d'accès à la solution fluvial pour permettre de déclencher la décision de report modal.

Enfin, inciter les donneurs d'ordre à se tourner vers le transport fluvial

La politique de report modal de nos pays voisins (Allemagne, Pays-Bas, Belgique) passe par un ensemble de mesures techniques et d'organisation qui assument de favoriser les transports ferroviaires et fluviaux. Nous devons nous en inspirer.

De manière générale l'État doit poser le principe de l'éco-conditionnalité des aides et financements publics, des autorisations d'implantation des industriels sur le domaine public fluvial et portuaire.

Mettre à niveau nos infrastructures

Parce que l'infrastructure est le principal outil de travail des transporteurs, parce que sa préservation, sa modernisation, son maillage, son efficacité et les niveaux de service rendus, conditionnent notre performance, l'engagement de l'État et de ses opérateurs doit être total. D'autant que les voies navigables ne sont pas seulement un moyen de transport mais aussi un outil de gestion durable de l'eau, en jouant un rôle déterminant au bénéfice de l'irrigation agricole, de la production d'eau potable, des activités industrielles, du refroidissement des centrales nucléaires, de la production d'énergie hydroélectrique et de la régulation des événements hydroclimatiques exceptionnels



**REDONNER SA COHERENCE ET SA
VOCATION AU DOMAINE PUBLIC FLUVIAL**



**RENDRE SA PERFORMANCE
AU RÉSEAU FLUVIAL**



**SE PROJETER DANS L'EUROPE DES
GRANDES VOIES NAVIGABLES**



Mettre à niveau nos infrastructures



REDONNER SA COHERENCE ET SA VOCATION AU DOMAINE PUBLIC FLUVIAL

2

3

11

Le partenariat avec les ports et les gestionnaires du domaine public fluvial, dont VNF et la CNR, est essentiel au fonctionnement d'une chaîne logistique ou de tourisme intégrant le transport fluvial.

Plusieurs activités cibles doivent être visés en priorité : l'activité fluviale en zone urbaine dense (logistique urbaine, tourisme de proximité) ; les liaisons régionales interbassins et l'accès aux ports maritimes et intérieurs.

La politique de domanialité publique fluviale doit être dynamisée, en direction des chargeurs, pour :

- Favoriser l'implantation sur le domaine public fluvial des seules activités qui génèrent de la valeur pour la voie d'eau ;
- Privilégier les activités essentielles à l'économie et qui s'inscrivent dans la transition écologique.

Cette action, déjà entreprise par certains ports, sur la base d'un régime contractuel incitatif (amodiations) doit partout devenir la règle avec un système contractuel conditionnel fondé sur l'apport de trafic à la voie d'eau.

Elle doit aussi s'appuyer sur une révision du cadre réglementaire applicable dans le champ de l'aménagement du territoire en s'appuyant sur les SCOT et PLU, afin de préserver le foncier en bord à voie d'eau et faciliter l'accès terrestre aux quais et ports, condition indispensable du report modal.

S'agissant des opérateurs de transport fluvial (fret et passagers) eux-mêmes, les modalités de contractualisation des amodiations, des conditions d'usage des quais et escales doivent évoluer pour qu'elles soient rendues compatibles avec le modèle économique du transport fluvial (cahier des charges, tarification adaptée, durée rallongée des COT...).

Mettre à niveau nos infrastructures



12

1

RENDRE SA PERFORMANCE AU RÉSEAU FLUVIAL

3

Le modèle économique du transport fluvial repose sur une économie de l'offre et c'est bien l'infrastructure (avec le transport) qui génère l'attractivité et donc l'activité, qui ne peut se maintenir et se développer que sur une infrastructure fiable.

Pour E2F, la dégradation du réseau constatée depuis 30 ans a engendré au moins pour partie la perte d'attractivité et donc d'activité sur certains tronçons qui étaient auparavant fort usités : réduction drastique de la capacité d'emport et interruptions de navigation ont conduit à placer hors marché des pans entiers d'activités.

De fait les voies navigables qui ont souffert d'un sous-investissement structurel pendant des décennies sont reconnues aujourd'hui comme significativement dégradées, alors que la France consacre au fluvial à peine 1% de son budget dédié aux infrastructures de transport. Nos voisins européens eux investissent sur le réseau navigable jusqu'à 4 fois plus que la France par km de voie fluviale

Il s'agit aujourd'hui de rattraper ce retard et de mettre à niveau un réseau structurant pour qu'il soit compatible avec une exploitation qui ait du sens en termes économique et d'utilité sociale. L'objectif est de stopper son obsolescence, en le modernisant et en réalisant des investissements ciblés, sur le petit comme le grand gabarit, selon une logique d'itinéraire.

Au-delà du transport, la mise à niveau du réseau des voies navigables est une nécessité au regard des enjeux qui se posent aux grands équilibres écologiques et économiques autour de la question de la gestion des ressources naturelles. C'est le sens du Contrat d'Objectifs et de Performance (COP) signé en 2021 – et révisé en 2023 – entre VNF et l'État, qui marque un premier tournant dans l'approche des politiques publiques, visant à amplifier l'effort en faveur des voies navigables. Dans la période qui s'ouvre, toutes les garanties doivent être données quant à la poursuite de cet effort sur longue période, mais en outre c'est dans son volet consacré à la régénération qu'une dimension supplémentaire doit être donnée par une augmentation de 50% du budget de VNF, de manière à préserver la cohérence du réseau fluvial.

E2F rappelle la nécessité d'assurer un financement pérenne de la régénération du réseau navigable et défend une logique de programmation des investissements des infrastructures de transport, indispensable pour donner de la visibilité aux acteurs économiques, sécuriser les investissements et inscrire les choix publics dans une trajectoire cohérente de long terme. Cette loi de programmation doit reposer sur des ressources identifiées, qui ne peuvent pas relever que des budgets « transport » mais dont l'assiette doit être élargie aux budgets dédiés à l'aménagement des territoires et à la gestion de l'eau, au vu de l'ensemble des services rendus par les ouvrages de navigation . Ainsi E2F propose notamment la mobilisation pleine et entière de la redevance hydraulique au bénéfice de VNF et rappelle également l'intérêt de mieux mobiliser les leviers européens, notamment la directive Eurovignette et les instruments de financement européens des infrastructures d'interconnexion.

Mettre à niveau nos infrastructures



13

1

2

SE PROJETER DANS L'EUROPE DES GRANDES VOIES NAVIGABLES

La liaison Seine-Escaut, et son maillon français, le canal Seine-Nord Europe, en phase de réalisation, vont ouvrir le bassin de la Seine au réseau fluvial à grand gabarit de l'Europe du Nord, démultipliant ainsi l'offre logistique entre les régions de l'axe Seine et la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne.

L'Oise est ainsi le tronçon essentiel qui permettra de relier le Canal Seine-Nord à l'axe Seine et donc l'accès aux ports de Paris, de Rouen et du Havre.

De la confluence avec la Seine jusqu'à Compiègne, un certain nombre de plateformes multimodales sont réalisées (Bruyères-sur-Oise, Longueuil-Sainte-Marie) ou en projet (PSMO - Port Seine-Métropole Ouest), qui sont autant de possibilités de concrétiser des schémas logistiques intégrant la voie d'eau à partir de la région parisienne ou des ports de l'axe Seine et qui, à elles seules, justifient le projet MAGEO.

E2F souligne que le projet est aujourd'hui entré dans une phase opérationnelle majeure et appelle désormais l'État et l'ensemble des partenaires à :

1. Finaliser rapidement les conditions de financement ;
2. Conforter les moyens humains et opérationnels de la SCSNE ;
3. Garantir une trajectoire coordonnée de réalisation du Canal Seine-Nord Europe et de MAGEO ;
4. S'assurer de la bonne tenue du calendrier de réalisation ;
5. Mobiliser les milieux économiques.

Le transport fluvial, un champion français



PARIS 2024 : UN SAVOIR-FAIRE EXPOSÉ AU MONDE ENTIER

Le 26 juillet 2024, **85 bateaux ont été mobilisés pour la parade de la cérémonie d'ouverture sur la Seine**. Derrière ce spectacle inédit, les entreprises fluviales et leurs équipages ont démontré leur maîtrise opérationnelle. Le fleuve avait également contribué à la construction du Village des athlètes : plus de 500 000 tonnes de déblais évacuées par voie d'eau, soit l'équivalent de 25 000 camions évités. Une double réussite, événementielle et logistique.



GRAND PARIS EXPRESS : LE FLUVIAL POUR CONSTRUIRE LES MOBILITÉS DE DEMAIN

Évacuation des déblais, acheminement d'équipements lourds : le transport fluvial accompagne les chantiers du Grand Paris Express. Le 21 juillet 2026, les **douze éléments d'un tunnelier destiné à la ligne 15 sont arrivés par barge** à Gennevilliers. Pour les tronçons Est et Ouest de cette ligne, **8,7 millions de tonnes de déblais, soit 60 % du total**, doivent être évacuées par voie fluviale. Le fleuve permet ainsi de limiter la circulation des camions et les nuisances liées aux travaux. Une démonstration de la capacité du fluvial à soutenir les grands projets d'infrastructure tout en réduisant leur empreinte environnementale.



SEINE-ESCAUT : UNE NOUVELLE DIMENSION EUROPÉENNE POUR LE FLUVIAL FRANÇAIS

La liaison Seine-Escaut reliera à grand gabarit le bassin de la Seine aux réseaux du nord de la France et de l'Europe. Son maillon central, le canal Seine-Nord Europe, **long de 107 kilomètres, permettra la circulation de convois transportant jusqu'à 4 400 tonnes de marchandises, soit l'équivalent de 220 camions**. Associé à la modernisation des voies navigables existantes et au développement de ports intérieurs, ce projet ouvrira de nouveaux débouchés aux entreprises et renforcera les connexions entre ports maritimes, bassins industriels et territoires agricoles. Un investissement structurant pour la compétitivité française, le report modal et l'intégration européenne de nos chaînes logistiques.



1^{er} réseau fluvial européen
avec 8 500 km de voies navigables

Paris, 1^{er} port fluvial de
tourisme européen

La flotte de bateaux à passagers
la plus électrifiée d'Europe

Des leaders européens dans les
domaines de la croisière avec
hébergement et du transport de fret

Pour un transport fluvial fort et durable

La France, Territoire d'eau, mérite l'affirmation d'une ambition fluviale forte corrélée avec les grandes politiques de l'aménagement du Territoire, du développement durable, du tourisme et de l'industrie.

- Comment ignorer la richesse que revêt le premier réseau fluvial d'Europe, par son interpénétration avec les territoires, par ses débouchés maritimes, par son potentiel économique, par son apport à la lutte contre le changement climatique ?
- Comment ne pas reconnaître l'excellence de celles et ceux qui le font vivre, dans les ports, sur les ouvrages de navigation, à bord des bateaux, dans les chantiers de construction et le potentiel que recèlent ses entreprises ?

Miser sur les atouts du mode fluvial et en révéler le potentiel, telle doit être l'une des lignes de force de l'action de l'État pour les années à venir en matière de transport et d'écologie.

entreprises fluviales de France

Rencontrons-nous

Entreprises fluviales de France (E2F) représente l'ensemble des professionnels du transport fluvial : artisans bateliers, armateurs, transporteurs de passagers, croisiéristes, péniches-hôtels et opérateurs en compte propre. Créée en 2019, E2F est reconnue depuis 2021 comme l'unique organisation représentative des transporteurs fluviaux au niveau national. Interlocuteur privilégié des pouvoirs publics, elle défend les intérêts des entreprises de navigation sur l'ensemble du territoire.

Engagée dans la transition écologique du secteur, E2F co-porte notamment le programme CEE REMOVE, qui accompagne le report modal vers les transports massifiés et l'amélioration de leur performance environnementale. Elle a également lancé GATE, une plateforme dédiée à l'accompagnement des opérateurs fluviaux dans le verdissement et la remotorisation de leurs flottes.

- **E-MAIL : CONTACT@ENTREPRISES-FLUVIALES.FR**
- **TÉLÉPHONE : 01.42.60.36.18**
- **WEB : [ENTREPRISES-FLUVIALES.FR](https://entreprises-fluviales.fr)**
- **ADRESSE : 8 RUE SAINT-FLORENTIN, 75001 PARIS**

