

entreprises
fluviales
de France

RAPPORT ANNUEL

2022

SUR L'ACTIVITÉ DE L'ANNÉE 2021

PERFORMANT • DURABLE • PROCHE DES TERRITOIRES





BIENVENUE

Editorial 04

ENTREPRISES FLUVIALES DE FRANCE

La Fédération E2F 08

Les grands marqueurs de l'année fluviale 2021 10

Ils parient sur le fluvial 14

Chiffres clés 16

> Les opérateurs fluviaux 16

> La flotte fluviale 18

> Le verdissement 19

> Baromètre du tourisme fluvial 20

> Les tendances du secteur fluvial 22

> Enjeux et perspectives 24

> Les emplois et la formation 26

> La France dans l'Europe fluviale 28

ANTICIPER L'AVENIR DE MANIÈRE CONCERTÉE

Anticiper l'avenir, c'est favoriser l'intégration du transport fluvial au cœur des stratégies touristiques, de mobilité et de logistique du pays et l'ancrer durablement dans nos territoires, avec le souci permanent d'assurer l'avenir de la filière. 30

PARTICIPER AUX ÉVOLUTIONS ET RÉPONDRE AUX ENJEUX

Le transport fluvial est au cœur des grands enjeux qui animent aujourd'hui notre société : une société désireuse de maîtriser ses évolutions au regard des nécessités de transition écologique et de responsabilité sociale. 40

ACCOMPAGNER LA PROFESSION

Accompagner la Profession, c'est savoir prendre en compte les niveaux de contrainte économique et organisationnelle auxquels sont soumis les professionnels au quotidien et savoir intervenir au bon moment auprès des pouvoirs publics pour les soutenir. 48



DIDIER LEANDRI

PRÉSIDENT DÉLÉGUÉ

GÉNÉRAL D'E2F



L'accélération des ambitions en matière de transition écologique et de souveraineté économique et industrielle fournit au transport fluvial une opportunité de rebond historique.

Si les effets de la crise sanitaire se dissipent peu à peu pour le secteur fluvial, de nouveaux défis s'offrent à la Profession. Retour sur l'année 2021 avec Didier Leandri, Président délégué général d'Entreprises fluviales de France - E2F.

Quel a été le niveau d'activité du secteur en 2021 ?

D.L. : Pour le fret, l'activité a connu une nette reprise avec une progression de près 4 % des volumes exprimés en tonnes / kilomètre, après une année 2020 marquée par le choc - en définitive bien maîtrisé par le transport fluvial - de la crise sanitaire. La reprise a été alimentée par un marché du BTP et un marché du conteneur dynamiques, particulièrement au second semestre.

S'agissant du tourisme fluvial l'année, meilleure que la précédente, a évidemment considérablement souffert de l'absence de clientèle internationale et des restrictions imposées pour faire face à la pandémie. Ce n'est qu'au dernier trimestre que la situation a commencé à se normaliser, trop tard pour sauver l'année. Les opérateurs en zone dense (Paris, Strasbourg, Lyon, Bordeaux) ont considérablement souffert, ainsi que les croisières avec hébergement, tandis que le tourisme fluvial en Région a davantage pu tirer son épingle du jeu.

D'une crise à l'autre, comment se porte le secteur du transport fluvial ?

D.L. : A l'heure où nous écrivons ces lignes, la reprise est bien là sur le marché du tourisme fluvial sans espérer atteindre le niveau d'avant crise mais dans un contexte d'incertitude lié à l'éventualité d'un rebond épidémique et aux conséquences potentielles de l'instabilité géopolitique. Les préoccupations des

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

En 2022, les opérateurs de fret connaissent une situation marquée par une certaine instabilité des marchés, reflet des tensions économiques engendrées par la crise ukrainienne, de l'arrêt des chantiers du Grand Paris en bord à voie d'eau et d'un effet de ciseau sur le marché céréalier en attendant la prochaine moisson. C'est le Bassin de la Seine qui est le plus affecté comparé à un Bassin du Nord très dynamique et un Bassin du Rhône plutôt stable, la bonne nouvelle venant du marché des conteneurs avec une demande en hausse.

Enfin, sujet majeur d'inquiétude quant à sa durée, la hausse du prix du carburant affecte durement le modèle économique des entreprises.



Quel bilan dressez-vous de l'action professionnelle et de ses résultats depuis la dernière assemblée générale ?

D.L. : Les lignes ont bougé dans le bon sens depuis la dernière assemblée générale qui avait permis, vous vous en souvenez, de signer les Engagements pour la Croissance Verte (ECV), marquant la volonté et le positionnement du secteur fluvial en faveur de la transition écologique. Depuis, la DGEC a lancé un appel à programme CEE (certificats d'économies d'énergie) permettant d'appuyer financièrement les transporteurs fluviaux et leurs chargeurs pour des opérations de report modal et de verdissement, appel à programme remporté par l'ADEME et ses partenaires. Le programme « Remove » sera opérationnel au 2d semestre 2022 et sera placé sous la responsabilité conjointe de VNF et d'E2F. Le nouveau Pami le sera lui au 1er janvier 2023, avec des dotations financières en hausse.

Plusieurs autres marqueurs forts de la prise en compte de la solution fluviale dans les politiques publiques sont apparus par ailleurs :

- conteneurs acheminés par l'armateur CMA-CGM, annonçant à court terme un retour à des conditions équitables de concurrence intermodale ;
- Le lancement effectif du nouvel ensemble intégré de l'axe Seine, Haropa ;
- La prorogation de la concession du Rhône à la CNR.

Une dynamique est manifestement engagée mais elle doit s'inscrire dans le temps. La question de la mise en œuvre du COP et d'une trajectoire financière ambitieuse pour les infrastructures fluviales reste la clé de voûte de notre système de transport fluvial.



Passées les élections le pays entre dans une nouvelle séquence institutionnelle, est-ce une opportunité pour le transport fluvial ?

D.L. : Clairement, l'accélération des ambitions en matière de transition écologique et de souveraineté économique et industrielle fournit au transport fluvial une opportunité de rebond historique. Nous avons eu l'occasion d'écrire aux différents candidats pour les motiver en ce sens.

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

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

Deux objectifs stratégiques sont à mettre en œuvre selon nous.

D'abord, il s'agit de fixer un cap au transport fluvial.



Notre sujet principal c'est celui de la compétitivité des entreprises, afin qu'elles puissent conserver leurs marchés et les développer.

- Le COP Etat-VNF qui fixe la feuille de route à 10 ans en matière de gestion d'infrastructure à la mise en œuvre duquel E2F travaille notamment sur les niveaux de service qui verront le jour en 2023 ;
- L'annonce de l'organisation de la cérémonie d'ouverture des Jeux Olympiques de Paris 2024 sur l'eau, avec une parade des athlètes à bord de nos bateaux, un symbole mais aussi un levier puissant de remise au premier plan du fluvial ;
- La fin des surcoûts de manutention pour le transport fluvial dans les terminaux portuaires du Havre et de Fos-Marseille pour l'ensemble des flux

Le report modal, s'il ne se décrète pas, nécessite une ambition politique concrétisée dans la durée par des mesures d'accompagnement, de coordination des transports et une politique d'investissements au service de la compétitivité de la filière et de son verdissement. L'État peut et doit agir aux côtés des entreprises.

Ensuite, il s'agit de construire le réseau fluvial de demain. 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 la performance de la filière, l'engagement de l'État et de ses opérateurs doit être total. Il est rendu d'autant plus nécessaire que les années de retard accumulées entraînent des effets en cascade bien au-delà du transport, sur les grands équilibres écologiques.

Quels défis de court terme se posent à la Profession ?

D.L. : S'agissant du tourisme, le défi est évident, tenir et faire une bonne saison estivale de manière à permettre de sauver les entreprises après deux années de crise sanitaire dont les conséquences ne peuvent pas s'effacer d'un trait de plume. Ceci suppose en contrepartie la poursuite de l'accompagnement de l'Etat et de ses opérateurs au plus près des entreprises comme pendant la crise elle-même. Ce que la sphère publique a appris en termes de rapidité d'action, de process et de connaissance fine des mécanismes économiques doit demeurer comme un acquis, malgré la tentation d'une forme de retour du « Business as usual ».

Pour le fret, il est clair que les bouleversements de tous ordres qui frappent notre économie, d'une crise à l'autre, vont supposer beaucoup d'adaptabilité de la part des transporteurs et un soutien dans la durée de la part des chargeurs qui doivent comprendre que

dans un mode massifié comme le fluvial il ne faut pas jouer le court terme mais miser sur le partenariat industriel de long terme.

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

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

Comment E2F peut-il aider à y répondre ?

D.L. : Notre sujet principal c'est celui de la compétitivité des entreprises, afin qu'elles puissent conserver leurs marchés et les développer, malgré les aléas de la conjoncture économique et les crises successives qui nous frappent. Et de ce point de vue, jamais depuis près de 50 ans, nous n'avons eu à affronter de tels défis.

Notre mission est d'être en première ligne auprès des entreprises et de faire le lien avec les institutions, pour témoigner, proposer, apporter des réponses.

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

La priorité est maintenant pour nous de faire en sorte que notre secteur soit porté politiquement au plus haut sommet de l'Etat et par les élus de nos Territoires. Le fluvial saura se montrer réactif et opportuniste, en continuant à se réinventer.





ENTREPRISES FLUVIALES DE FRANCE - E2F

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. Son objectif est de réunir tous les acteurs du transport fluvial pour trouver ensemble des réponses aux défis du transport et de la mobilité, tout en donnant de la visibilité à la filière pour qu'elle puisse se faire davantage entendre et se développer.



01. E2F IMPULSE

auprès des Pouvoirs Publics, des élus, des acteurs économiques et sociaux et de l'ensemble des parties prenantes pour proposer des mesures favorables aux entreprises du secteur et à leur compétitivité. Elle fait reconnaître le caractère stratégique du secteur fluvial et est une force de propositions et de revendications communes à l'ensemble des opérateurs fluviaux français.

02. E2F S'ENGAGE

pour informer, conseiller et accompagner les opérateurs fluviaux français. E2F s'emploie à instaurer un dialogue constructif, qui repose sur la confiance, la proximité et la transparence, meilleur moyen pour la Fédération d'anticiper sur les attentes des opérateurs afin de progresser ensemble sur la performance économique, technique et environnementale du secteur fluvial.



03. E2F ANIME

une communauté d'opérateurs présents sur l'ensemble du territoire français. Agile et réactif comme le sont les opérateurs, E2F est un acteur de terrain, proche de ses adhérents et enraciné au niveau local par le biais de ses délégations régionales. Cet ancrage local est l'assurance d'une prise en compte des besoins réels des opérateurs.



LE CHOIX DU FLUVIAL

Le fluvial est une véritable source de croissance verte pour notre territoire. Il permet de transporter des volumes considérables en générant jusqu'à cinq fois moins d'émissions de CO₂, d'oxyde d'azote ou de particules que le transport routier [...]

C'est un mode de transport sûr, avec un taux d'accidentologie très faible, et sans nuisance permettant de transporter les marchandises au plus près des centres villes. [...]

La voie d'eau est [également] un vecteur d'attractivité économique, culturel et touristique dont le développement comme le maintien nécessite un partenariat fort avec les collectivités locales pour la construction de projets de territoires.

*Communiqué du Ministère de la Transition écologique,
30 avril 2021.*

ACTIONS ET POSITIONS

✓ CONTRIBUER AUX GRANDS ENJEUX ÉCONOMIQUES

Partie intégrante des chaînes d'approvisionnement et de la mise en tourisme des territoires, le transport fluvial est un outil au service de la performance économique de ses clients et des acteurs de la filière.

✓ PRÉSERVER ET AMÉLIORER LES CONDITIONS D'ACTIVITÉ

Le transport fluvial, fret comme passagers, est une industrie de services où dominent des PME et TPE qui investissent, se développent et embauchent, dans une logique de durabilité et de transmission.

✓ RENDRE LE TRANSPORT FLUVIAL ATTRACTIF ET COMPÉTITIF

Le transport fluvial dans toutes ses composantes, fret comme passagers, est un outil puissant d'aménagement du territoire par sa capacité d'irrigation des grands centres industriels, commerciaux, agricoles et touristiques français.

✓ RELEVER LE DÉFI DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Peu émetteur de pollution, sûr, outil de désaturation des routes et avec une capacité de pénétration inégalée en milieu urbain, le transport fluvial propose une offre logistique et de loisir bas carbone inégalée.

✓ ATTIRER, FIDÉLISER ET FAIRE GRANDIR LES TALENTS

Le transport fluvial en tant que fournisseur de services s'appuie très largement sur les compétences des femmes et des hommes qui le composent, des compétences en perpétuelle évolution.

✓ FAIRE CONNAÎTRE ET VALORISER LE TRANSPORT FLUVIAL

Occupant une part importante dans le patrimoine, l'histoire et la géographie de notre pays, et une part grandissante dans l'économie, le transport fluvial reste méconnu sous bien des aspects.

LES MARQUEURS DE L'ANNÉE FLUVIALE 2021

Les chiffres 2021 du transport fluvial de marchandises consolidés par VNF viennent démontrer toute la résilience de ce mode, dans un contexte de crise sanitaire qui a fortement impacté l'économie. Avec 52,5 millions de tonnes transportées en 2021, le transport fluvial de marchandise affiche une hausse de +4% en tonnes-kilomètres (t-km) et de +3,1% en volumes par rapport à 2020. Le tourisme fluvial lui, a subi la crise de plein fouet.



JANVIER 2021

PROJET BRAY-NOGENT : L'ENQUÊTE PUBLIQUE EST LANCÉE

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de mise à grand gabarit de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur Seine est lancée. Le projet consiste à étendre le réseau navigable à grand gabarit du bassin de la Seine, en aménageant un tronçon de 28,5 km pour permettre l'accès aux bateaux de 2 500 tonnes (contre 650 tonnes aujourd'hui) et accélérer ainsi le développement sur le secteur de l'usage de la voie d'eau tout en réduisant les trafics poids lourds et les nuisances associées.

FÉVRIER 2021

CANAL DU RHÔNE À SÈTE : QUEL DEVENIR ?

La restitution des travaux de la concertation sur le devenir du canal de Rhône à Sète a mis en exergue un intérêt partagé des communes et des territoires envers ce canal qui est perçu comme un enjeu territorial majeur pour le devenir environnemental, économique et culturel régional. Ils s'accordent tous (ou presque) sur le fait qu'il faut le réhabiliter, l'entretenir et le maintenir en l'état de voie navigable.



MARS 2021

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE SUR LE PROJET MAGEO

C'est une nouvelle étape qui s'ouvre pour le projet de mise au gabarit européen de l'Oise entre Compiègne et Creil (MAGEO) : celle de l'enquête publique. Ce projet européen a pour objectif de garantir un mouillage de 4 mètres (contre 3 mètres aujourd'hui) entre Compiègne et Creil, afin d'accueillir des convois de « gabarit européen » transportant jusqu'à 4 400 tonnes de marchandises. Ce projet se situe au débouché sud du canal Seine-Nord Europe, maillon central de la liaison fluviale Seine-Escaut.



AVRIL 2021

L'ÉTAT SIGNE UN CONTRAT D'OBJECTIFS DE DIX ANS AVEC VNF

Le contrat d'objectifs et de performance (COP) 2020 à 2029 entre l'État et Voies navigables de France (VNF) « marque une ambition fluviale nationale renouvelée au service de la réussite de la transition écologique et du développement des territoires », selon le ministre en charge des Transports, Jean-Baptiste Djebbari. Le COP est jalonné de 40 actions opérationnelles assorties d'indicateurs quantitatifs et qualitatifs de suivis qui permettront d'évaluer, annuellement et en transparence, sa progression.

MAI 2021

PONT-SUR-YONNE : LE PONT DE LA DISCORDE

Dans l'Yonne, le pont situé à Pont-sur-Yonne, en cours de reconstruction, porte atteinte à la sécurité du transport fluvial et à l'économie tout entière d'une filière fluviale stratégique et en plein renouveau. La cause ? Le pont est reconstruit plus bas que le précédent, un non-sens.



JUIN 2021

LES PORTS DU HAVRE, ROUEN ET PARIS FUSIONNENT : BIENVENUE A HAROPA PORT

Les ports de Paris, du Havre et de Rouen sont désormais réunis au sein d'une même structure, destinée à faire face à la concurrence européenne et au développement de l'axe Seine.

JUIN 2021

LANCEMENT D'UN FONDS NATIONAL DE PRÊTS D'HONNEUR POUR LES OPÉRATEURS FLUVIAUX

Le réseau Initiative France, Initiative Seine Yvelines, Voies navigables de France (VNF) et Entreprises Fluviales de France (E2F) lancent un fonds national de prêts d'honneur visant à soutenir la création, la reprise et la croissance d'entreprises de fret fluvial. Doté d'un million d'euros dès son démarrage, ce « prêt fluvial Initiative » vient répondre aux importants besoins d'investissements au départ ou au développement d'une entreprise fluviale (acquisition d'un bateau...). Il vient compléter le prêt d'honneur local octroyé par les associations d'Initiative France, qui renforce l'apport personnel et agit comme un levier pour obtenir un prêt bancaire d'un montant huit fois supérieur en moyenne. Il apporte en outre une crédibilité et une confiance garantissant aux yeux des intervenants extérieurs la viabilité ou la bonne santé financière de l'entreprise.





JUIN 2021

MISSION SUR LA FACTURATION DES PRESTATIONS DE MANUTENTION FLUVIALE DANS LES PORTS MARITIMES

M. François Philizot a été chargé par M. Jean-Baptiste Djebbari d'une mission sur l'épineuse question de la facturation des prestations de manutention fluviale dans les ports maritimes. Il s'agit de mettre fin une bonne fois pour toutes à ce qui est considéré par les différents acteurs de la chaîne de transport comme une iniquité flagrante du fluvial par rapport aux deux autres modes de transport terrestre et comme un plafond de verre empêchant mécaniquement son développement.

JUILLET 2021

SIGNATURE DES ENGAGEMENTS POUR LA CROISSANCE VERTE (ECV)

Après deux années de concertations professionnelles orchestrées par le service fluvial de la DGITM et l'ensemble des acteurs publics-privés du secteur, M. Jean-Baptiste Djebbari (Ministre délégué de la Transition écologique, chargé des Transports) a co-signé l'engagement pour la croissance verte pour le fluvial avec M. Didier Leandri, Président délégué général d'Entreprises fluviales de France (E2F) et l'ensemble des acteurs : tourisme et fret fluvial, Voies navigables de France, Compagnie nationale du Rhône, HAROPA, ADEME, AFPI, TLF, CPP et le GICAN ainsi que plusieurs opérateurs. Ces engagements de l'ensemble des professionnels de la voie d'eau et des Pouvoirs Publics ancrent la volonté du secteur de devenir la référence des transports écologiques.



AOÛT 2021

LES CHANTIERS DU GRAND PARIS BATTENT LEUR PLEIN

Estimés à près de 45 millions de tonnes sur une quinzaine d'années, l'évacuation et la gestion des déblais de chantier du Grand Paris représentent un enjeu fort et stratégique. 2021 a été une année record pour le volet fluvial des chantiers du Grand Paris Express. Le fluvial a été à la manœuvre sur les tronçons T2A ligne 15 Sud, T2B, Ligne 16, T 3 A, Eole... Plus de 3 millions de tonnes de déblais, remblais, granulats ont été traités par voie d'eau. Plus de 150 unités fluviales étaient mobilisées avec des records d'utilisation battus : 60 000 km sur l'année par bateau.



SEPTEMBRE 2021

60 MESURES POUR DYNAMISER LE TRANSPORT FLUVIAL SUR L'AXE MÉDITERRANÉE RHÔNE-SAÔNE

La Présidente de l'agence de développement Medlink Ports et Directrice territoriale Rhône-Saône de VNF, Mme Cécile AVEZARD, a officiellement transmis au Ministre chargé des transports, ses propositions pour que l'axe Méditerranée Rhône-Saône (MeRS) rejoigne la dynamique fluviale nationale et contribue davantage à la transition écologique. Les conditions de réussite de ce plan sont un portage à haut niveau par l'État, une coopération renforcée des acteurs du report modal et le soutien des territoires.

OCTOBRE 2021

LANCEMENT D'UN APPEL À PROGRAMME CEE FLUVIAL

REMOVE CO₂ est un projet de programme CEE lancé par la DGEC qui vise à accroître le report modal des marchandises vers le fleuve et le fer, et intensifier/accompagner l'amélioration des performances énergétiques et environnementales des flottes.



NOVEMBRE 2021

POUR LA SAUVEGARDE DES CANAUX FREYCINET DE FRANCE

Conscient de la dégradation des conditions d'exploitation des opérateurs fluviaux sur le réseau Freycinet à petit gabarit, un collectif, à l'initiative de l'ANPEI (Association Nationale des Plaisanciers en Eaux Intérieures) a décidé d'interpeller les députés, sénateurs, présidents de région, etc. pour leur démontrer tout l'intérêt de ce réseau et demander son maintien pour des raisons tant économiques qu'écologiques.

DÉCEMBRE 2021

PARIS 2024 : UNE CÉRÉMONIE D'OUVERTURE... SUR LA SEINE !

Le comité d'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 a présenté les grandes lignes de la cérémonie d'ouverture des JO de Paris. Celle-ci se déroulera sur la Seine entre le pont d'Austerlitz et le pont d'Iéna. Ce sont les athlètes qui, le 26 juillet 2024, donneront le coup d'envoi de la cérémonie en défilant à bord de bateaux sur la Seine, devant les spectateurs installés sur les quais du fleuve parisien. Au total, 206 délégations comprenant 10 500 athlètes participeront à cette mise en scène gigantesque. Une opportunité et un défi pour la Profession fluviale qui sera scrutée par plus d'1 milliard de téléspectateurs dans le monde.



ILS PARIENT SUR LE FLUVIAL

Cherchant des réponses aux défis énergétiques actuels, des industriels de tous bords ont décidé, au cours de l'année 2021, de parier sur les nombreux atouts du transport fluvial. Petit tour d'horizon sur les cinq grands bassins fluviaux.

LE TRANSPORT FLUVIAL DE FILTRES À MANCHE

BASSIN DE SEINE

Les filtres à manches de la nouvelle unité de valorisation énergétique des déchets ménagers à Ivry/Paris 13 arrivent par la Seine depuis Rouen : 24 caissons de 24 tonnes chacun.



SIDÉRURGIE : DE L'ALU SUR LA VOIE D'EAU

BASSIN DE L'EST

Alvance Aluminium Dunkerque, plus grande fonderie d'aluminium primaire d'Europe, expérimente le transport de ses plaques d'aluminium par bateaux, depuis Dunkerque pour Neuf-Brisach. Une économie de 910 tonnes de CO₂ comparé au tout route.



LE RETOUR DU FRET SUR LE CANAL DU MIDI

BASSIN DU SUD-OUEST

Trois entreprises toulousaines ont testé le transport de marchandises par bateau sur le canal du Midi. Avec l'instauration en 2022 de la ZFE, le mode fluvial apparaît comme une solution de plus en plus crédible pour la ville rose.



LE BALLAST TRANSPORTÉ PAR VOIE FLUVIALE

BASSIN DU NORD

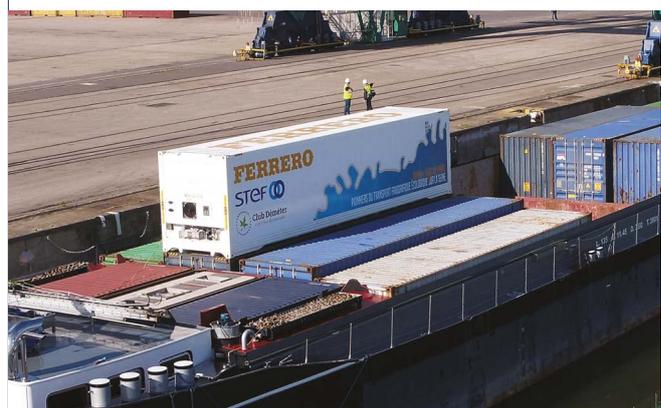
À l'issue des chantiers ferroviaires menés en Hauts-de France, SNCF Réseau utilise le mode fluvial pour transporter l'un de ses produits de dépose, le ballast. Une économie de 50 camions par jour.



QUAND LE CHOCOLAT PREND L'EAU

BASSIN DE SEINE

Ferrero a choisi la voie fluviale pour acheminer une partie de ses produits (Nutella, Kinder Bueno...) du port de Rouen jusqu'à Wissous, en région parisienne. Un trajet sous température dirigée qui permet une économie de 5 tonnes de CO₂ / an.



AU CŒUR DE LYON, ON ÉVACUE LES DÉBLAIS PAR VOIE FLUVIALE

BASSIN RHÔNE-SAÔNE

Premier chantier en mode fluvial depuis 10 ans dans Lyon, les 15 000 tonnes de déblais de démolition du parking Saint-Antoine, en rive gauche de Saône sont évacuées par bateau. Une économie de 25 000 tonnes de CO₂.



DES TERRES POLLUÉES ÉVACUÉES PAR BATEAU

BASSIN DE SEINE

Le chantier du futur Centre aquatique olympique décide de miser sur le transport fluvial pour évacuer les 35 000 tonnes de terres polluées du site.



UNE NOUVELLE VIE VIA LE PETIT GABARIT FLUVIAL

BASSIN DE L'EST

Le fret commercial par bateau Freycinet sur la Moselle et le canal des Vosges reprend du service au départ du port de Neuves-Maisons, avec un marché potentiel de 400 000 tonnes/an.



GARONNE FERTILE : RÉINVENTER LE FRET ALIMENTAIRE FLUVIAL

BASSIN DU SUD-OUEST

Un bateau chargé de produits agro-alimentaires expérimente un premier voyage-pilote entre le Lot-et-Garonne et Bordeaux avec l'ambition de relancer le fret alimentaire fluvial dans la région.



DU MOBILIER LIVRÉ PAR BATEAU

BASSIN DU NORD

Tikamoon, spécialiste du mobilier en bois expérimente pour la première fois le transport de ses meubles depuis Dunkerque pour le port de Lille. Une économie de 350 kg de CO₂ comparée au tout route.



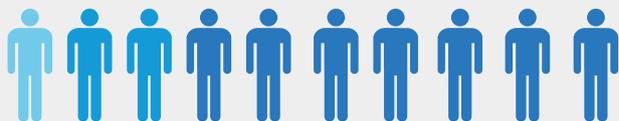
CHIFFRES CLÉS DU SECTEUR FLUVIAL

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



Le tourisme fluvial a une valeur d'image importante à l'international et est un instrument puissant de développement local et d'intégration économique et sociale pour des territoires qui dépendent en grande partie du tourisme.



Avec des capacités de transport massives et diverses méthodes de conditionnement, le fret fluvial répond aux enjeux économiques actuels. Il constitue la solution la plus écologique au service des clients pour répondre au défi climatique.

FRET FLUVIAL

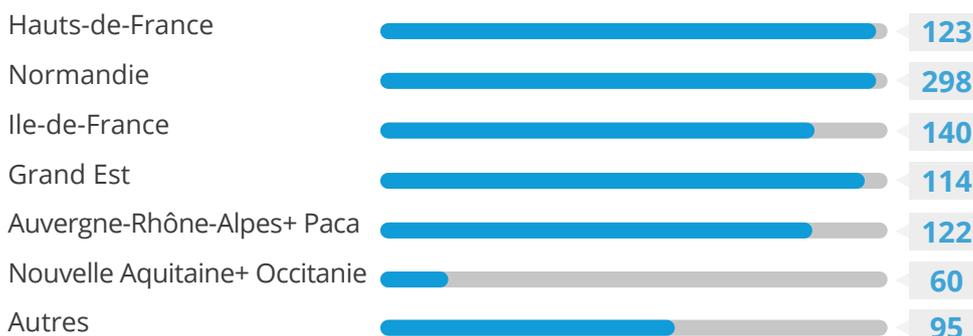
674 opérateurs



- ARMATEUR - 17 opérateurs
- ENTREPRISE ARTISANALE* - 657 opérateurs

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

SITUATION GÉOGRAPHIQUE DES OPÉRATEURS FLUVIAUX

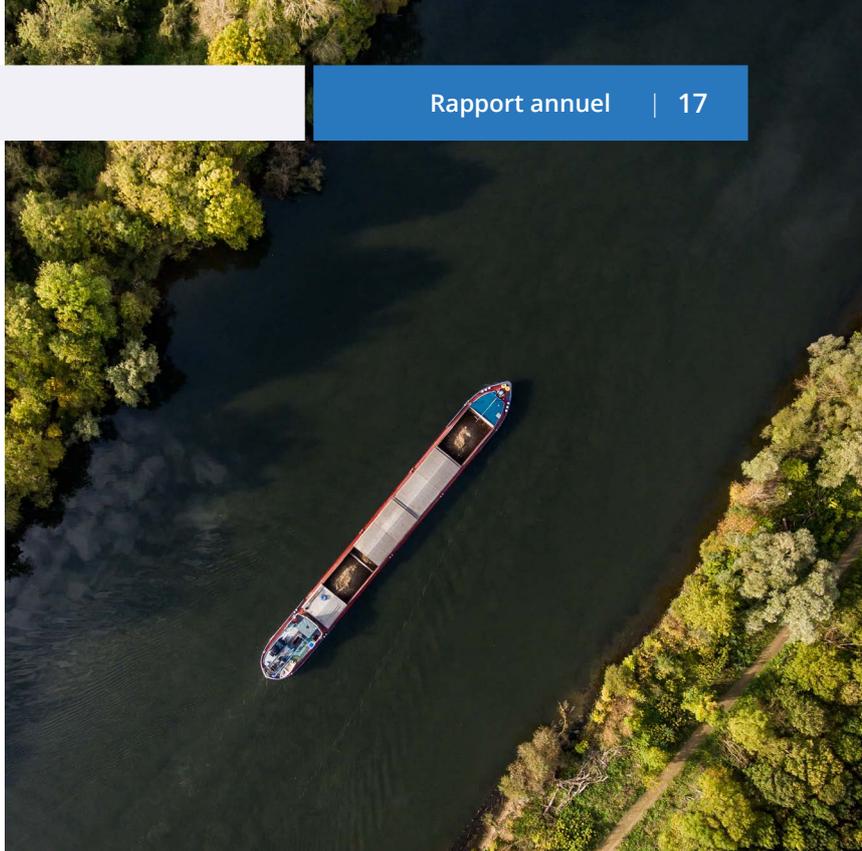


■ MARCHANDISES

■ PASSAGERS

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

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



1

UN MONDE DE TPE

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

2

STRUCTURANT LES TERRITOIRES

Les retombées financières nouvelles 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 500 000 tonnes de CO₂ chaque année dans notre pays.

4

CRÉATEUR DE RICHESSE

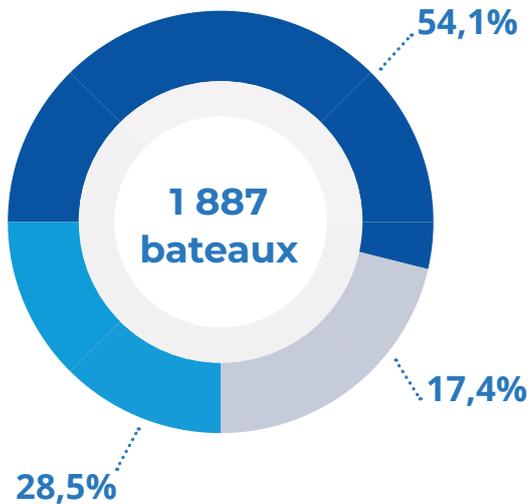
Le transport fluvial allie proximité avec les territoires, partenariat avec l’industrie et contribution à l’environnement. Le chiffre d’affaires annuel généré directement par les transporteurs fluviaux français du secteur fluvial est de 1 milliard d’euros : 32,3% pour le fret et 67,7% pour le tourisme.

5

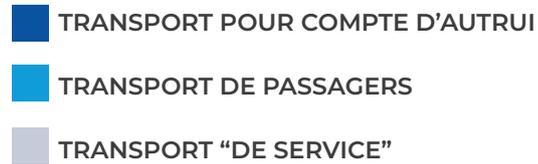
AUX POSSIBILITÉS CONSIDÉRABLES

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

✓ LA FLOTTE FLUVIALE

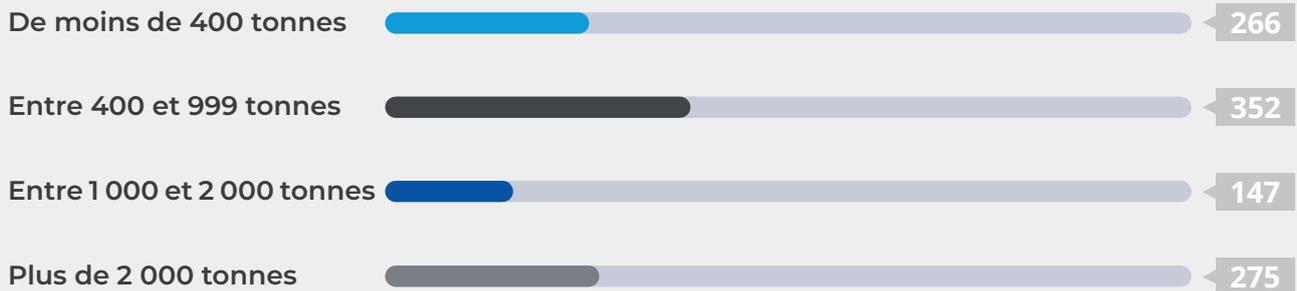


La flotte fluviale française, qui est au 4^e rang européen, comprend en 2021, 1 887 unités d'une capacité de port en lourd de 1,11 million de tonnes.



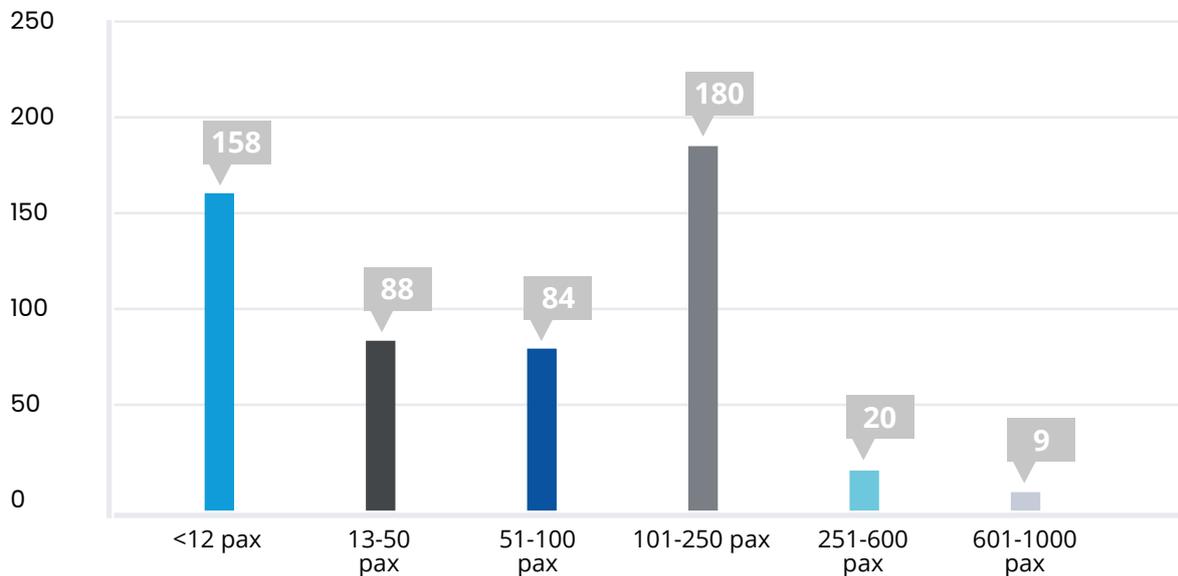
FRET FLUVIAL

Nombre d'unités fluviales par tonnage :



TOURISME FLUVIAL

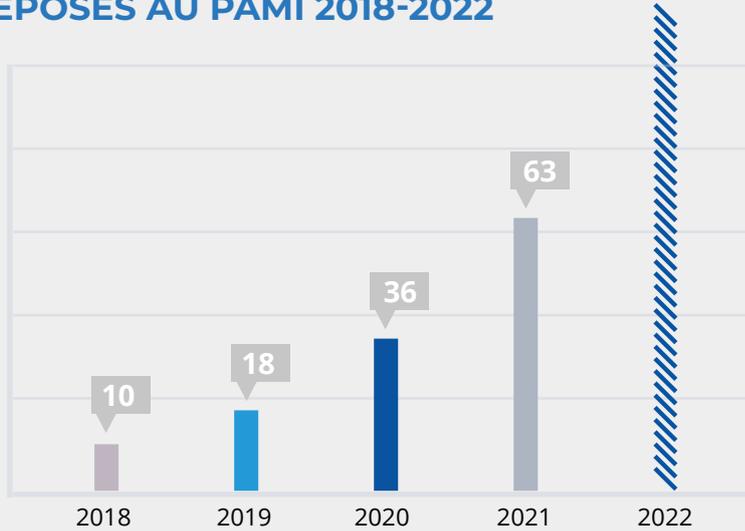
Nombre d'unités fluviales par capacité de passagers* :



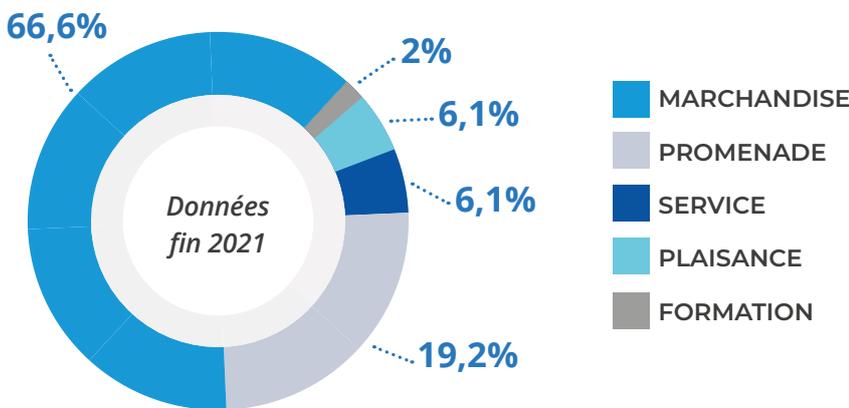
* Statistiques portant sur les bateaux en navigation sur le réseau VNF, données 2019.

✓ LE VERDISSEMENT

ÉVOLUTION DES DOSSIERS DE VERDISSEMENT DÉPOSÉS AU PAMI 2018-2022



RÉPARTITION DES PROJETS DE VERDISSEMENT



CARBURANTS DE SUBSTITUTION

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

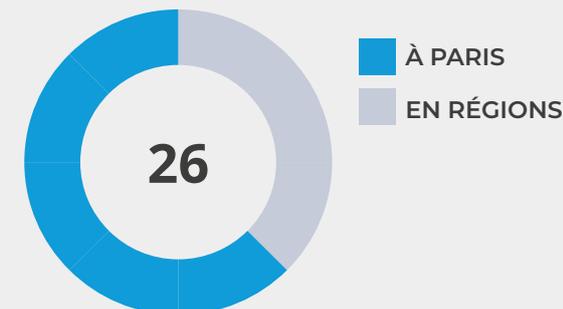
À Paris, le carburant GTL est devenu majoritaire dans la flotte de bateaux à passagers.

TYPES DE PROJETS EN COURS

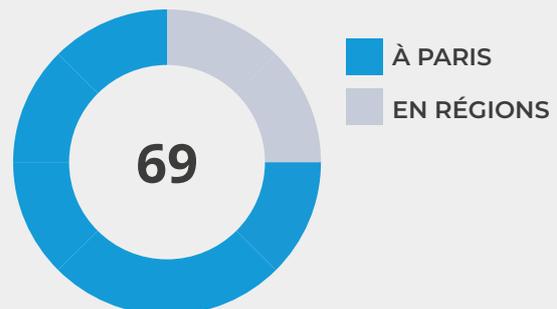
- Pilotage automatique
- Installation de panneaux photovoltaïques
- Groupe électrogènes dernière génération
- Rétrofit électrique
- Achat de bateaux électrique
- Construction bateaux électriques
- Génératrice électrique
- Adaptation d'unités aux bornes électricité...

BATEAUX "VERTS" SUR LE RÉSEAU FLUVIAL FRANÇAIS

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



NOMBRE DE BATEAUX "VERTS" EXISTANTS



NOMBRE DE PROJETS DE BATEAUX "VERTS" EN COURS

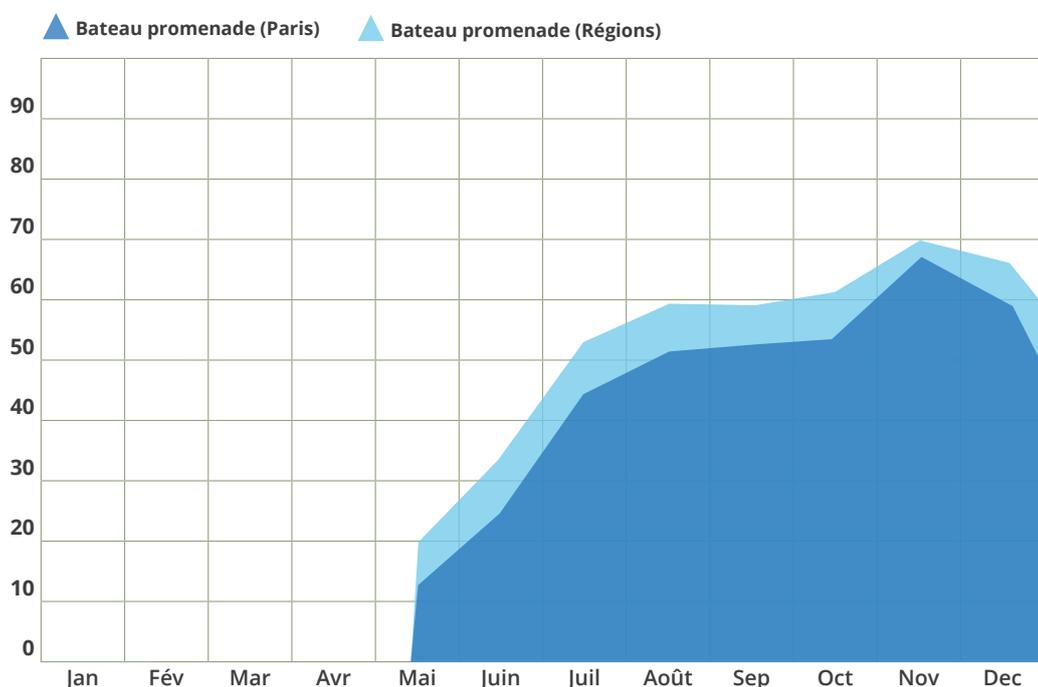
✓ BAROMÈTRE DU TOURISME FLUVIAL

“Plus d’un an après le début de la crise sanitaire, les conséquences sont encore considérables pour l’activité de la filière tourisme fluvial.”

Vecteur d’attractivité touristique extrêmement fort dans les grandes métropoles, le tourisme fluvial l’est

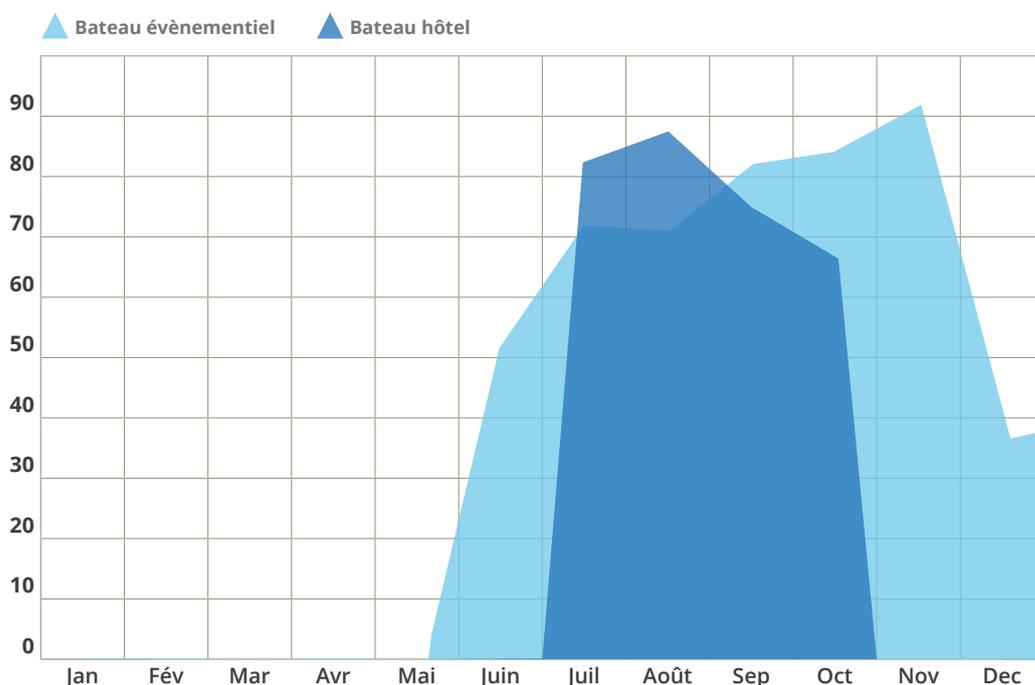
tout autant sinon plus pour plusieurs sites touristiques remarquables. Mais la crise sanitaire a stoppé net la dynamique de croissance de la filière du tourisme fluvial. L’année 2021 n’est qu’en légère amélioration par rapport à 2020. De fait, les mauvais résultats cumulés de 2020 et 2021 ainsi que l’annonce de la fin du « quoi qu’il en coûte » ont eu un impact significatif sur la santé financière des entreprises.

Fréquentation des bateaux au cours de l’année 2021, comparée à l’année 2019



Très légère amélioration par rapport à 2020, mais avec des situations contrastées, le niveau d’activité reste très en deçà des attentes : contre-performance pour la promenade dans les métropoles ; inversement favorable de tendance en zone rurale.

Le nombre de jours de navigation a considérablement baissé en 2021, en raison des fermetures administratives d’une part et du volume de fréquentation d’autre part.



1

UN EFFONDREMENT DE LA CLIENTÈLE ÉTRANGÈRE

C'est une caractéristique du tourisme fluvial : la part des clients étrangers, en provenance des autres continents, est supérieure à 50 % et dépasse 80 % pour les péniches-hôtel. Ce positionnement de la filière sur la clientèle internationale s'est révélée comme la principale vulnérabilité à la crise de la Covid-19 compte tenu des freins à la mobilité. Les conséquences s'en ressentent encore aujourd'hui. Pour rappel, un touriste étranger sur deux visitant Paris fait une croisière sur la Seine.



2

DES COMPORTEMENTS ET DES CHOIX NOUVEAUX

La saison 2021 a été marquée par des réservations de dernière minute, liées aux annonces progressives concernant la situation sanitaire et une disparition quasi complète du tourisme de groupe. La fréquentation de proximité s'est accrue notamment en provenance des régions voisines avec une présence à 80 % de touristes français, proportion différente des autres années due à la baisse des séjours touristiques à l'étranger. Les opérateurs ont adapté leur offre pour capter cette clientèle à bord des bateaux comme dans les espaces à quai.

3

DES NIVEAUX DE RÉSERVATIONS TRÈS BAS

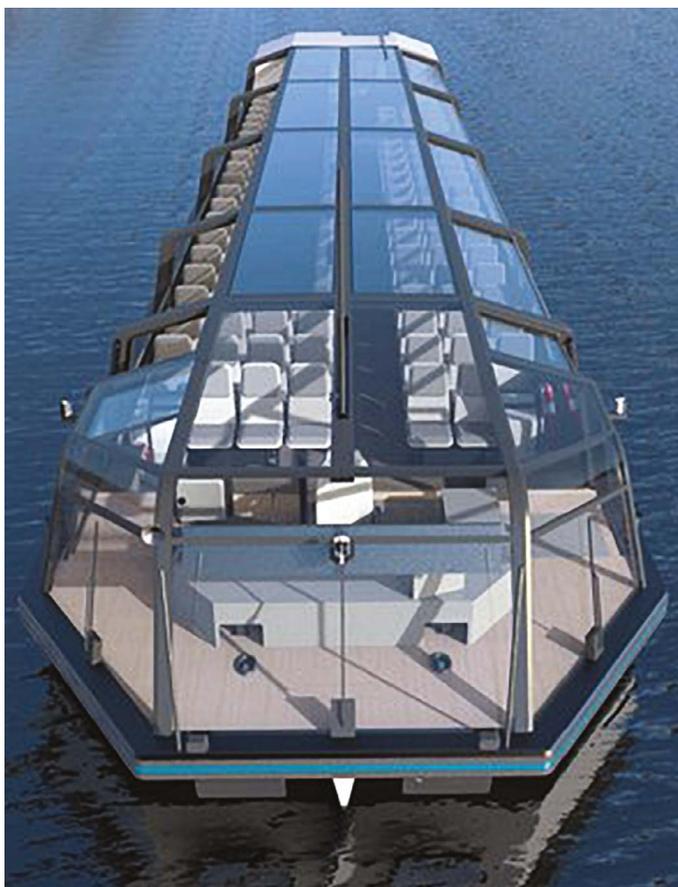
Au cours de l'été 2021, plus de la moitié des opérateurs fluviaux ont fait face à des niveaux de réservation "très mauvais" par rapport à ce qu'ils ont l'habitude de constater durant la période estivale. Une grande incertitude a été ressentie par l'ensemble des opérateurs de tourisme fluvial, en raison d'un manque de visibilité, particulièrement pour les voyages de groupe et le tourisme d'affaires, ainsi que concernant les mesures sanitaires mises en place par le gouvernement qui impactent directement leur activité.



La grande majorité des opérateurs de tourisme fluvial espère un retour à la « normale » (niveaux de 2019) en 2023 ou 2024.

✓ TENDANCES DU SECTEUR FLUVIAL

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



✓ LE VERDISSEMENT DES FLOTTES

Dans un contexte marqué par le changement climatique et des exigences environnementales toujours plus fortes, le secteur de la navigation fluviale innove et investit de plus en plus pour renforcer son excellence environnementale.

Car si le transport fluvial, par la massification qu'il permet, est aujourd'hui moins émetteur à la tonne transportée que le transport routier, il doit cependant conforter son avantage en verdissant ses motorisations afin de répondre aux futurs enjeux stratégiques de logistique urbaine et de mobilités collectives décarbonées.

Première filière des transports à avoir signé en 2021 des ECV (Engagements pour la Croissance Verte), le transport fluvial est dans une logique d'amélioration continue pour réduire son empreinte environnementale :

- Installation de panneaux solaires pour alimenter les équipements à bord ;
- Recours aux carburants alternatifs au gazole moins émetteurs ;
- Installation de système de production à bord d'énergie hybride ;
- Refit de motorisation avec des matériels de post traitement sur des moteurs thermiques ou hybridation des moteurs thermiques ;
- Installation de motorisation électrique sur des marchés dont les conditions d'exploitation sont compatibles avec l'autonomie des bateaux ;
- Développement de solution gaz...

Des solutions alternatives aux motorisations thermiques actuelles existent ; elles sont multiples, éventuellement complémentaires et la Profession compte bien s'en emparer afin de maintenir son avantage concurrentiel naturel.

“ Face à un cadre de plus en plus strict en termes d'émissions polluantes, les opérateurs fluviaux investissent pour améliorer l'efficacité environnementale de leurs bateaux.

✓ LE TOURISME FLUVIAL

Le tourisme fluvial répond aujourd'hui à la fois à la demande des clientèles pour des expériences touristiques nouvelles et ressourçantes et au souhait partagé des opérateurs et des pouvoirs publics de diversifier l'offre de séjour sur les territoires, en valorisant les patrimoines naturels et culturels. Dans le contexte de la crise sanitaire, le tourisme fluvial s'inscrit également parfaitement dans les aspirations du « slow tourisme » qui attire de plus en plus de personnes en quête d'authenticité. Et la France dispose de nombreux atouts en la matière : le premier réseau navigable d'Europe ; une flotte diversifiée et de qualité et une filière innovante sur le plan technologique et des services. Le tourisme fluvial bénéficie d'un terrain favorable pour se développer davantage encore et contribuer pleinement au dynamisme et à l'attractivité de nos territoires.



✓ LA LOGISTIQUE URBAINE

A Strasbourg, Lyon ou Paris, les voies d'eau renouent avec leur fonction historique d'approvisionnement des cœurs de ville. Le maillon fluvial peut contribuer à une logistique urbaine plus vertueuse (circulation, nuisances sonores, pollution...) pour de nombreuses villes en France, à condition qu'elles portent des réglementations volontaristes en faveur du report modal, comme l'a fait la ville de Strasbourg en réduisant le tonnage autorisé et les horaires de circulation des véhicules de livraison, et en interdisant les véhicules les plus polluants. Le développement des ZFE (Zone à faibles émissions) dans les grandes villes pourrait par ailleurs favoriser le report modal et accélérer les projets de transport fluvial de marchandises.



✓ LE TRANSPORT DE DÉCHETS



S'il ne représente que 20% du trafic fluvial total pour l'instant, le transport des déchets par voie d'eau présente un important potentiel de développement. Que ce soit à Lyon avec « River'tri », à Bordeaux avec la collecte par barge des déchets des bateaux fluviaux et maritimes ou encore à Paris avec le transport fluvial des déchets du BTP, des déchets ménagers ou des déchets industriels non dangereux, les initiatives se multiplient ces dernières années sur tout le territoire.

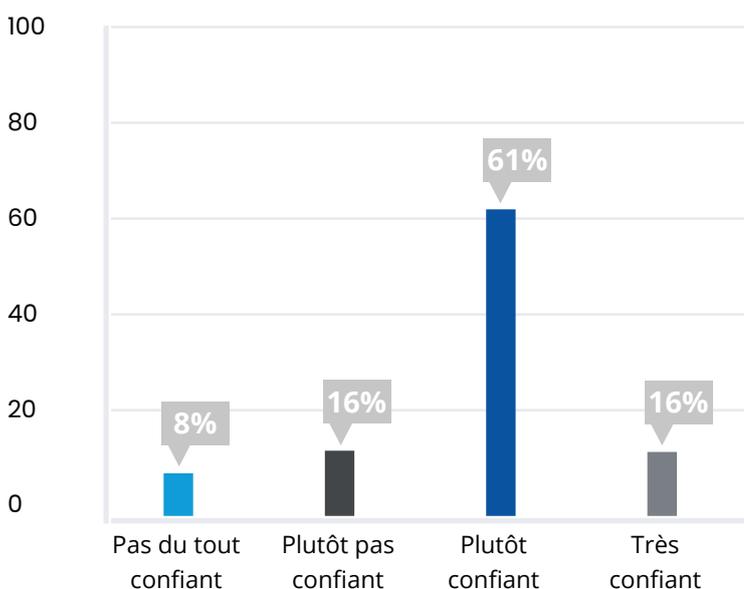
Traditionnellement, les faibles distances moyennes parcourues par les déchets et la proximité des lieux de traitement avec les lieux de production font du transport routier le mode prédominant dans le transport des déchets, mais il convient de noter que certains déchets sont désormais transportés sur des distances plus importantes du fait d'une législation de plus en plus contraignante. Le transport fluvial trouve ainsi toute sa pertinence.

En capitalisant sur les atouts logistiques des territoires denses et traversés par une voie d'eau, le transport par voie fluviale est une solution alternative pour accompagner les agglomérations vers plus de valorisation des déchets, tout en privilégiant un mode de fonctionnement sobre en énergie. Une solution innovante pour la ville durable de demain.

✓ ENJEUX ET PERSPECTIVES

Les résultats présentés ci-dessous émanent d'une étude menée par l'OPCO Mobilités, le Ministère du Travail, de l'Emploi et de l'Insertion et la branche de la navigation intérieure (E2F). Elle retranscrit les aspirations de 180 entreprises de transport fluvial (passagers et fret)*.

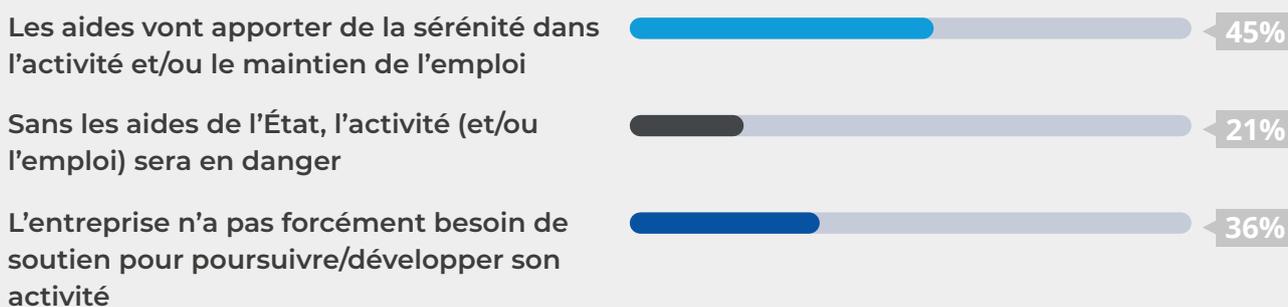
NIVEAU DE CONFIANCE



77 % des entreprises se déclarent confiantes dans la reprise/le développement de l'activité de leur entreprise pour 2022-2023. Dans le tourisme fluvial la reprise de l'activité, les indicateurs de réservations (dont étrangers) donnent confiance aux opérateurs. Dans le fret, l'activité actuelle et les contrats sur plusieurs années apportent une certaine sérénité. Mais des incertitudes (y compris chez les confiants) demeurent : le contexte géopolitique et la montée des prix des carburants impactent/inquiètent les entreprises.

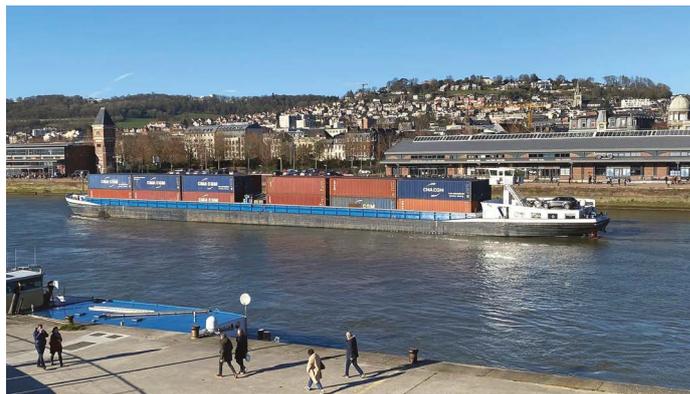
IMPACT DES AIDES DE L'ÉTAT

Concernant les aides de l'État, pour l'année 2022, les entreprises indiquent que :



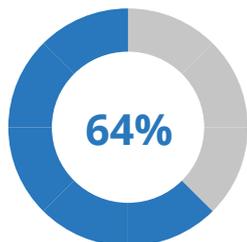
LES IMPACTS DES CRISES APPARAISSENT TRÈS VARIABLES EN FONCTION DES ACTIVITÉS :

Les entreprises de transport de marchandises sont plutôt sereines (pour 31%) notamment parce que certaines ont de la visibilité à plus long terme et ont peu subi la crise sanitaire ; mais sont plus inquiets et plus impactés par la crise ukrainienne (et l'augmentation du gasoil). Les entreprises de tourisme fluvial sont plutôt des « résilients » qui observent une reprise de l'activité après avoir subi la crise sanitaire.



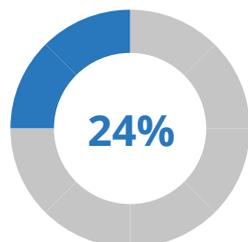
* Résultats provisoires

ORIENTATIONS POUR 2022-2023



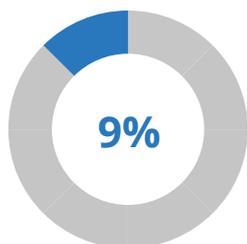
INVESTISSEMENTS TECHNIQUES ET MATÉRIELS

Achat d'un nouveau bateau, moteur nouvelle génération, bateau électrique...



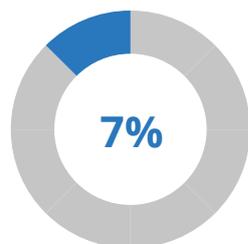
DÉVELOPPEMENT / RÉORGANISATION DE L'OFFRE DE SERVICES

Recherche de nouveaux marchés, rénovation de la flotte, expérience client améliorée...



DÉVELOPPEMENT OU ACCÉLÉRATION DE PROJETS EN LIEN AVEC LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Moteurs électriques, panneaux solaires, verdissement de la motorisation...

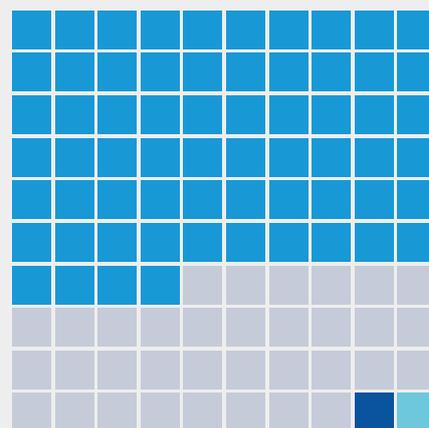


RÉORGANISATIONS DU TRAVAIL /ACTIVITÉ

Réorganisation des services, développement de postes plus polyvalents...

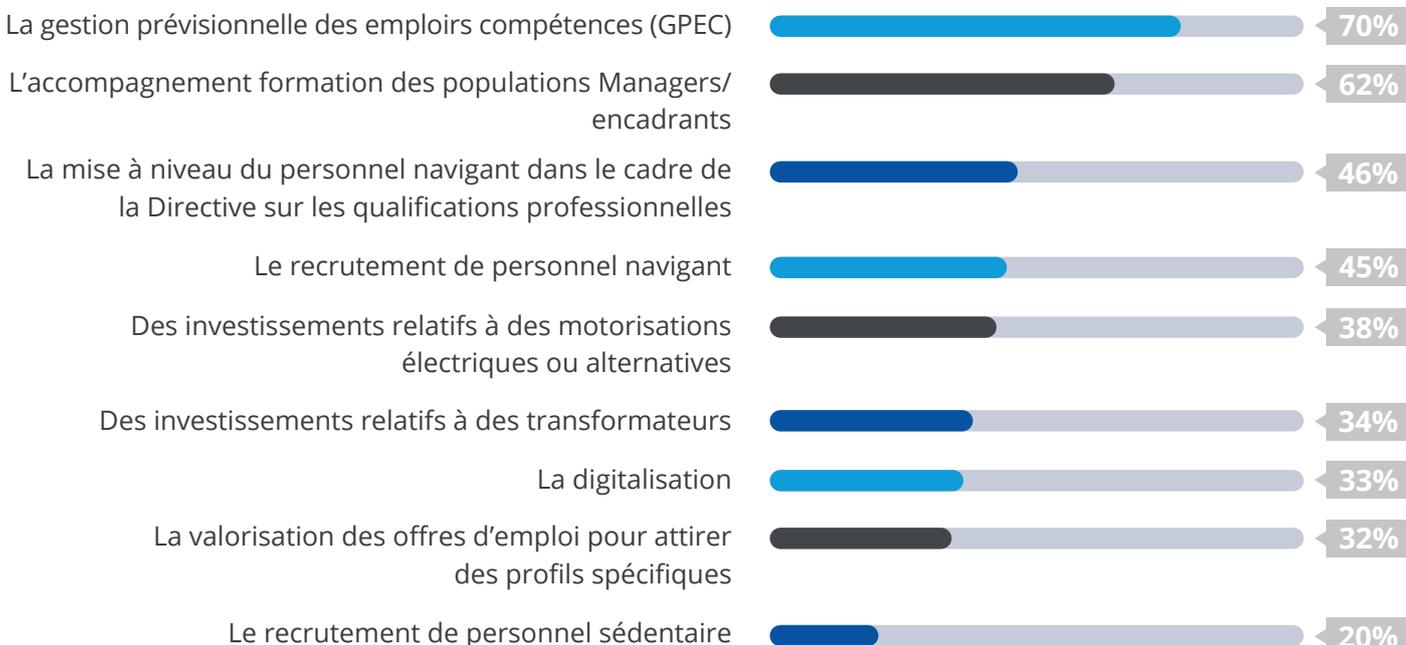
RECRUTEMENTS ANTICIPÉS POUR 2022-2023

- 17% des entreprises anticipent des recrutements pour des métiers existants (logique de croissance, gestion des départs).
- 19% des entreprises souhaitent recourir à l'alternance.
- 0% des entreprises anticipent des recrutements liés au développement de nouvelles compétences/métiers
- 0% des entreprises anticipent des licenciements/l'organisation de plan de départs, l'accompagnement de salariées à une reconversion en dehors de l'entreprise.



NAVIGANT TECHNIQUE (dark blue) **SÉDENTAIRE TECHNIQUE** (medium blue)
NAVIGANT COMMERCIAL (light blue) **SÉDENTAIRE SUPPORT** (grey)

ENJEUX ET ATTENTES D'ACCOMPAGNEMENT (DANS LES 2 ANS)

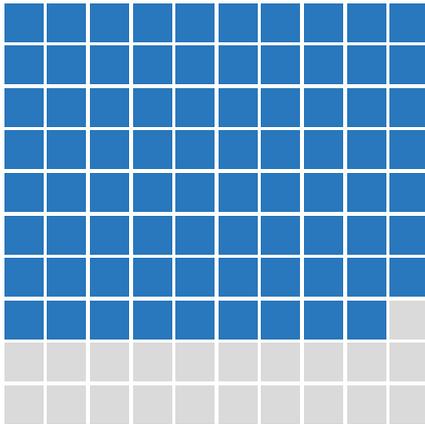


✓ LES EMPLOIS ET LA FORMATION

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

TRAVAILLEURS INDÉPENDANTS

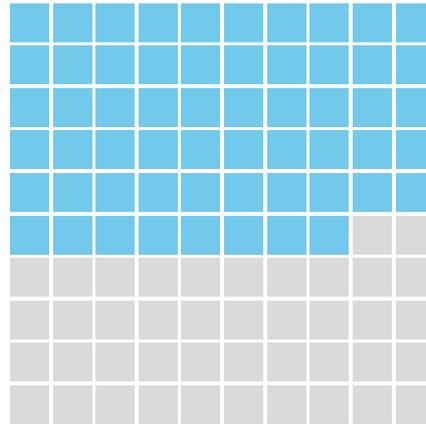
728 opérateurs



MARCHANDISES
PASSAGERS

SALARIÉS*

7 956 travailleurs

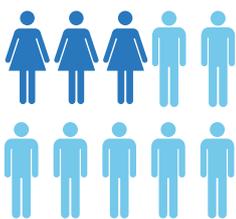


PASSAGERS
MARCHANDISES

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

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

UNE PARITÉ QUI PROGRESSE



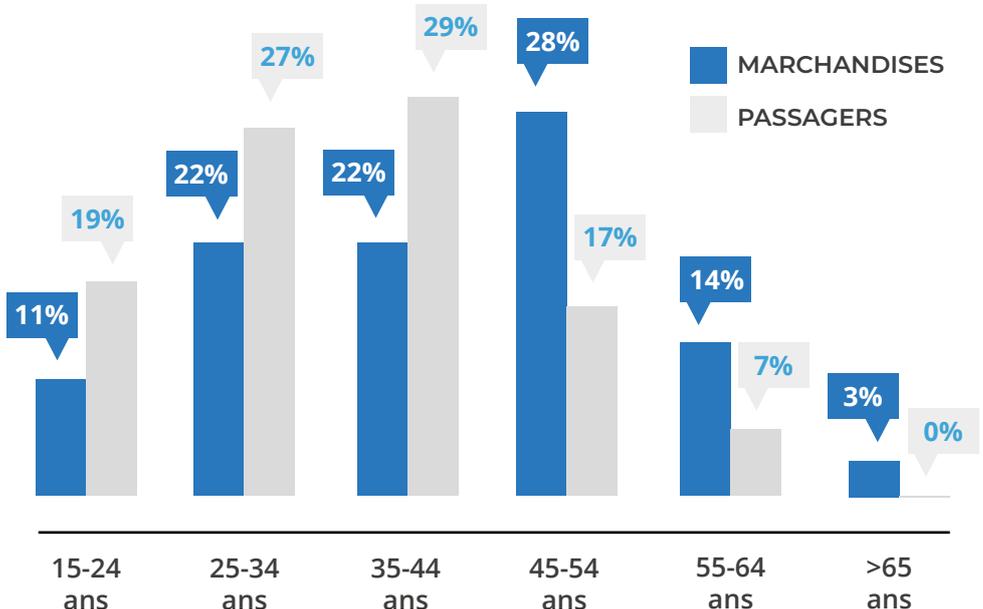
FEMMES
HOMMES

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

Un pourcentage qui croît dans le secteur du tourisme fluvial.

DÉMOGRAPHIE DES TRANSPORTEURS FLUVIAUX

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



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

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

92,2%
DE RÉUSSITE À L'ACP*

Délivrées sur diplôme **70%**

Délivrées par expérience professionnelle **20%**

Délivrées par examen **10%**

* Attestation de capacité professionnelle

14 855
HEURES DE FORMATION CONTINUE

réparties sur tout le territoire, pour 702 stagiaires.

96%
DES FORMATIONS RÉALISÉES EN ALTERNANCE

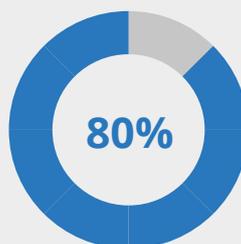
96% des engagements financiers gérés par l'OPCO Mobilités sont consacrés aux formations en alternance.



EFFECTIFS EN FORMATIONS LONGUES

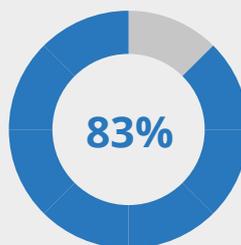
| | |
|--------------------------------|------------|
| Total | 254 élèves |
| En apprentissage fluvial | 79 élèves |
| En apprentissage autre | 90 élèves |
| En formation initiale fluviale | 85 élèves |

PERSPECTIVES D'EMPLOI



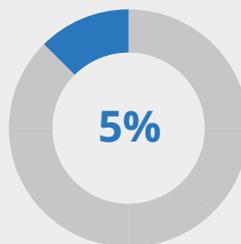
UNE BONNE INSERTION

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



DES EMPLOIS STABLES

83% ont signé un contrat de travail à durée indéterminée



UN BON CLIMAT SOCIAL

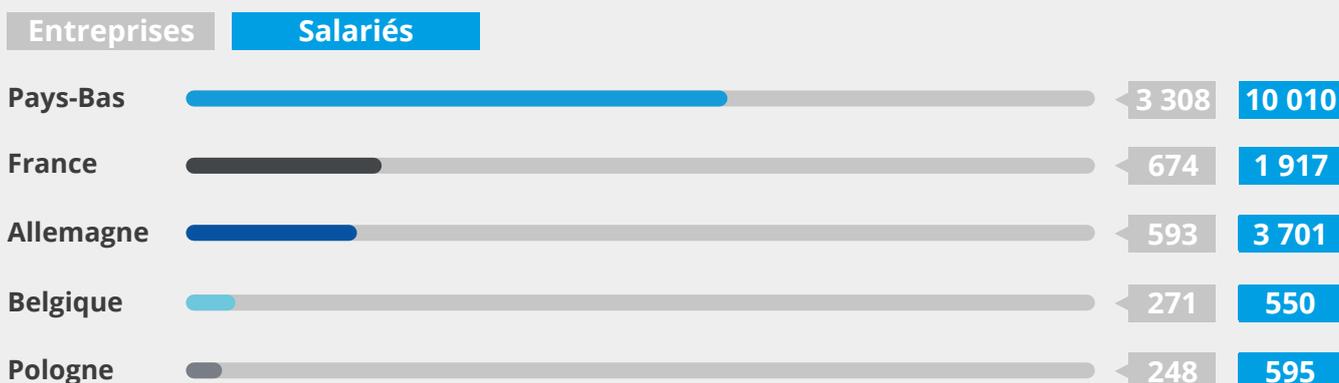
le turnover dans le secteur fluvial ne dépasse pas les 5 %

✓ LA FRANCE DANS L'EUROPE FLUVIALE

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

NOMBRE D'ENTREPRISES ET DE SALARIÉS DE FRET FLUVIAL

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

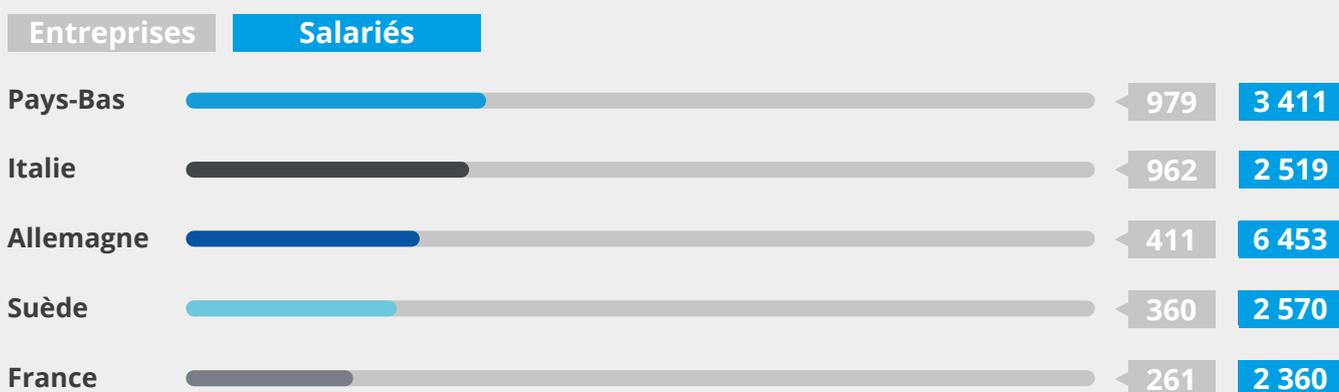


Les Pays-Bas, l'Allemagne et la France comptent le plus grand nombre d'entreprises et le plus grand nombre d'emplois dans le transport fluvial de marchandises. 5 662 entreprises de transport fluvial de marchandises opèrent en Europe (UE, plus la Bosnie-Herzégovine, la Serbie et la Suisse). Parmi celles-ci, 86,4 % étaient immatriculées dans les pays rhénans (Pays-Bas,

Allemagne, Belgique, France, Suisse). Les pays qui comptent le nombre le plus élevé d'entreprises de navigation sont les quatre plus grands pays rhénans, auxquels s'ajoute la Pologne. Ils représentent conjointement 90 % de l'ensemble des entreprises en Europe.

NOMBRE D'ENTREPRISES ET DE SALARIÉS DE TOURISME FLUVIAL

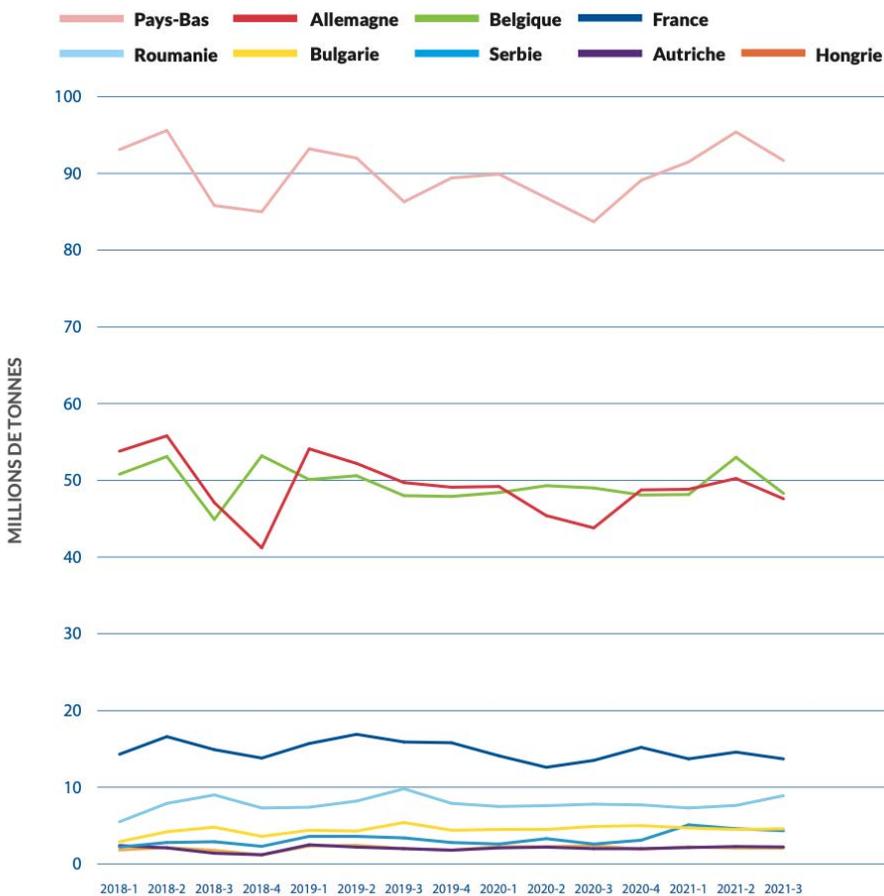
(TOP 5 DES PAYS COMPTANT LE PLUS D'ENTREPRISES)



En ce qui concerne le transport de passagers, les Pays-Bas, l'Italie et l'Allemagne arrivent en tête. 4 028 entreprises de transport fluvial de passagers opèrent en Europe. La position occupée par l'Italie résulte du grand nombre de lacs que compte le pays et de bateaux exploités sur les canaux à Venise. Les Pays-Bas

comptent également de nombreux bateaux d'excursions journalières, de bacs pour franchir les cours d'eau, ainsi que de grands et petits bateaux de croisière. La position de la Suède s'explique par le nombre élevé de lacs, de canaux et de rivières que compte le pays.

Volumes transportés par voies de navigation intérieure



La prestation de transport sur les voies navigables intérieures de l'UE a diminué de 4,3% au cours du premier semestre 2021, par rapport à la même période un an plus tôt. La reprise a été principalement portée par le secteur des cargaisons sèches.

Concernant le tourisme fluvial, le Danube, ainsi que le Rhin et ses affluents, constituent des zones d'exploitation importantes pour les croisières fluviales en Europe, en plus de la Seine, du Rhône et du Douro. Le transport de passagers n'a commencé à se redresser qu'au second semestre 2021. Cela étant, le nombre de passagers et, par conséquent, l'utilisation de la capacité des bateaux de croisière sont restés plutôt faibles.



COMPOSITION DE LA FLOTTE À CARGAISON SÈCHE

(BATEAUX ET BARGES AUTOMOTEURS)

| Flotte | Bateaux de petite taille (< 1 500 t) | Nombre total de bateaux à cargaison sèche | Pourcentage de bateaux de petite taille |
|---------------------|--------------------------------------|---|---|
| Flotte néerlandaise | 1 796 | 3 434 | 52% |
| Flotte allemande * | 1 097 | 1 525 | 72% |
| Flotte française | 761 | 977 | 78% |
| Flotte belge | 537 | 978 | 55% |

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

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



ANTICIPER L'AVENIR DE MANIÈRE CONCERTÉE

Anticiper l'avenir, c'est favoriser l'intégration du transport fluvial au cœur des stratégies touristiques, de mobilité et de logistique du pays et l'ancrer durablement dans nos territoires, avec le souci permanent d'assurer l'avenir de la filière.

DEUX OBJECTIFS STRATÉGIQUES

01 Fixer un cap au transport fluvial

Le report modal, s'il ne se décrète pas, nécessite une ambition politique concrétisée dans la durée par des mesures d'accompagnement, de coordination des transports et une politique d'investissements au service de la compétitivité de la filière.

02 Construire le réseau fluvial de demain

L'infrastructure est le principal outil de travail des transporteurs. 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.

Le Contrat d'objectifs et de performance

Le contrat d'objectifs et de performance (COP) 2020 à 2029 entre l'État et Voies navigables de France (VNF) a été signé le 30 avril 2021. Selon Jean-Baptiste Djebbari, il est la marque d'une ambition fluviale nationale renouvelée au service de la réussite de la transition écologique et du développement des territoires.

La mise en œuvre du COP, proposée à la concertation de l'ensemble des parties prenantes, est jalonnée par 40 actions opérationnelles assorties d'indicateurs quantitatifs et qualitatifs de suivi qui permettront d'évaluer, annuellement et en transparence, sa progression.

Parmi les ambitions d'ici 2030 : le volume de fret transporté par voie fluviale pourrait augmenter de moitié, ce qui porterait le potentiel trafic à plus de 75 millions de tonnes de marchandises.

Concernant le tourisme fluvial, VNF estime que les retombées

économiques pourraient atteindre jusqu'à 3 milliards d'euros par an à horizon 2030, soit une augmentation par 2 dans les 10 prochaines années.

Le service mis en place sur la voie d'eau est indissociable de son territoire : il n'y a pas de fret fluvial sans zone logistique à proximité, sans connexion avec les réseaux routiers et ferroviaires, sans ports modernes et efficaces. Il n'y a pas d'activité de tourisme et de loisirs sur la voie d'eau s'il n'y a pas à proximité des activités à pratiquer, des lieux à découvrir, des expériences à mener.

L'offre de service ne peut donc pas être décidée unilatéralement par VNF, notamment pour ce qui concerne les petits canaux.

Sur chaque itinéraire, il faut construire avec les acteurs locaux et les représentants de la profession, des projets de territoires complets intégrant la voie d'eau.

C'est la condition pour porter une ambition crédible pour le fluvial.



Un budget de 300 M€ / an entre 2020 et 2030, contre 150 M€ la décennie précédente.

Loi climat et résilience, le fluvial place ses pions

La loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience concrétise une partie des 146 propositions de la Convention citoyenne pour le climat retenues par le chef de l'État.

Cette loi a l'ambition d'ancrer « l'écologie dans la société française et de faire du dernier kilomètre le levier de la transition écologique. » Elle entend rendre crédible l'atteinte de l'objectif de réduction de 40% des émissions de gaz à effet de serre en 2030 par rapport à 1990.

La loi s'organise autour de six grands thèmes : consommer ; produire et travailler ; se déplacer ; se loger ; se nourrir ; renforcer la protection judiciaire de l'environnement.

On se souvient que la Convention citoyenne avait mis largement en lumière le transport fluvial ce qui est moins le cas de la loi : « Réduire la circulation des poids lourds émetteurs de gaz à effet de serre sur de longues distances, en permettant un report modal vers le ferroviaire ou le fluvial. Notre ambition est de redonner une place plus grande au train, au fluvial et au maritime dans le transport de marchandises, car 19% des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports ont les poids lourds pour origine. Notre intention est de réduire significativement la part des poids lourds dans le transport de marchandises global, en offrant des solutions pour mieux combiner les différents modes de transport de marchandises : plus de trains, plus de fluvial ou de maritime, ainsi que des camions plus propres ».

L'objectif d'E2F était donc de revenir le plus possible à la lettre et à l'esprit de la Convention citoyenne par une série d'amendements, à l'initiative des Parlementaires.

En définitive, aux termes de la loi, la France se fixe pour objectif de tendre vers le doublement de la part modale du fret ferroviaire et l'augmentation de moitié du trafic fluvial dans le transport intérieur de marchandises d'ici 2030, en mobilisant l'ensemble des acteurs publics et privés concernés.

Il ressort par ailleurs plusieurs avancées significatives en faveur du report modal :

- Confirmation de l'objectif de suppression à 2030 de l'avantage fiscal routier en matière de taxe sur le gazole (TICPE) ;

- Confirmation de la non inclusion du fluvial dans les ZFE (Zones à faible émission) ;
- Possibilité offerte aux régions de mettre en place une contribution spécifique assise sur le transport routier de marchandises (« l'éco-redevance »). L'objectif est de favoriser le transport des marchandises par des moyens moins émetteurs de gaz à effet de serre (ferroviaire, fluvial...) ;
- Obligation pour les sociétés soumises au dépôt d'une déclaration consolidée de performance extra-financière d'y détailler les postes d'émissions directes et indirectes de gaz à effet de serre liées aux activités de transport amont et aval de l'activité et sont accompagnées d'un plan d'action visant à réduire ces émissions, notamment par le recours aux modes ferroviaire et fluvial ainsi qu'aux biocarburants dont le bilan énergétique et carbone est vertueux et à l'électromobilité.

Au final cette loi fournit à l'Etat et aux Collectivités les instruments d'un rééquilibrage modal sans vouloir l'imposer franchement ce qu'a déploré E2F.

Infrastructures, des projets qui font changer d'échelle le transport fluvial

L'infrastructure est le principal outil de travail des transporteurs aussi, sa préservation, sa modernisation, son maillage, son efficacité et les niveaux de service rendus, conditionnent la performance des entreprises fluviales.

LIAISON BRAY-NOGENT

Le 8 avril 2021, la commission d'enquête publique a fait part d'un avis favorable sans réserve à la déclaration d'utilité publique du projet de canal à grand gabarit entre Bray-sur-Seine et Nogent-Sur-Seine

La commission d'enquête a considéré que la modernisation et l'amélioration de la liaison fluviale est un projet majeur du développement de l'infrastructure navigable en France, qui s'intègre dans les orientations des politiques publiques nationales et européennes.

Cette opération soutenue par E2F vise à développer les capacités de transport de marchandises par la voie fluviale. En augmentant le gabarit de navigation sur 28,5 km, ce projet permettra d'assurer une continuité de navigation sur la Seine pour les bateaux de 2 500

tonnes, depuis les ports du Havre et de Rouen jusqu'à Nogent-sur-Seine, en accroissant l'hinterland et en ouvrant vers le Grand-Est.

A l'horizon 2030, ce seraient ainsi 1 500 millions de tonnes kilométriques qui pourraient passer par la voie d'eau sur l'axe concerné, soit 410 millions de tonnes kilométriques supplémentaires (la part modale passant de 10% à 17%).

Le bénéfice environnemental serait de 4 700 tonnes de CO₂ émis en moins et 27 000 camions évités sur les routes par an, diminuant ainsi les risques d'accidents et l'engorgement sur le réseau routier d'Ile-de-France.

MAGÉO

Second projet d'importance pour la filière fluviale : Magéo. Ce projet sera structurant pour le département de l'Oise sur le plan économique, environnemental mais aussi hydraulique.

Il consiste en la mise au gabarit européen de l'Oise entre Compiègne et Creil afin de permettre le passage des bateaux et de convois capables de transporter jusqu'à 4 400 tonnes de marchandises.

Courant mars et avril 2021 a eu lieu l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet Magéo. Une étape importante pour le projet et la concertation. E2F s'est fait relais des considérations de la Profession sur ce projet en rédigeant un cahier d'acteur dédié.

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

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

Ainsi il est essentiel que les têtes de réseaux, les jonctions inter-réseaux et intra-européennes, aient un gabarit en cohérence, au minimum de classe Vb, avec le réseau principal, de façon à permettre la navigation des mêmes bateaux et au même chargement et tirant d'air.

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

ACCÈS FLUVIAL À PORT 2000

Dans le cadre d'une démarche de concertation volontaire engagée par Haropa – Port du Havre, sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public, une réunion ouverte à tous a été organisée en mars 2021 sur l'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000. Revendication déjà ancienne de la Profession, E2F soutient ardemment ce projet en passe d'aboutir.

La réalisation de la chatière, élément phare du projet Port 2000, consiste en la création d'une digue de 2 km qui doit permettre de relier Port 2000 au port historique et ainsi offrir un chenal de navigation protégé pour toute la flotte fluviale.

Les travaux d'amélioration de l'accès fluvial entrent dans une volonté des ports de l'axe Seine (Le Havre, Rouen, Paris) de faire progresser le report modal.

En effet, sur les dix dernières années, en moyenne 85% des conteneurs qui arrivent ou partent du Havre transitent par la route, 5% par le rail et 10% par le fleuve.

Le projet vise à améliorer le trafic fluvial conteneurisé, pour passer à 20 % d'ici 2025 de report modal sur la Seine.



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.

› Seine- Escaut, un projet qui avance malgré la crise



Principal fait marquant, la signature de l'arrêté d'autorisation environnementale sur le premier secteur. Il s'agit d'une zone de biodiversité importante, ce qui implique la mise en oeuvre d'importantes mesures compensatoires du point de vue environnemental. Il y a eu une période difficile liée aux inondations, un temps nécessaire pour identifier les espèces protégées et invasives... Des études sont par ailleurs en cours sur les raccordements ferroviaires des futurs ports fluviaux.

La crise sanitaire a induit des retards, entre 6 mois et un an. Certaines réunions de concertation ont pu être organisées en visio-conférence, mais certains processus ont pris du retard sur les 3 autres secteurs, La Société du canal Seine-Nord Europe bénéficie du soutien précieux de l'administration, et notamment du préfet de Région, pour faire avancer le dossier dans les temps. L'Europe représente également un soutien important.

Aménagement du Rhône, l'avis des transporteurs

L'Assemblée nationale a adopté début 2021 une proposition de loi visant à prolonger, jusqu'en 2041, sans mise en concurrence, la concession octroyée à la Compagnie nationale du Rhône (CNR) pour l'aménagement du Rhône.

La régulation du Rhône, sa mise en navigation et le modèle économique qui s'y rattache sont considérés par les transporteurs fluviaux comme un succès.

Sur les enjeux de développement du transport fluvial et leur prise en compte actuelle par la CNR

E2F considère que la stratégie de l'État en matière de transport fluvial n'est pas suffisamment affirmée au sein de la CNR. De fait, le niveau de contrôle exercé par l'État auprès de la concession sur le volet transport est peu lisible surtout lorsqu'on le compare au contrôle exercé sur les sociétés autoroutières.

Ceci est d'autant plus dommageable que la vallée du Rhône concentre des enjeux industriels, logistiques et transports majeurs au plan national et européen.

Sur la continuité du service

Le maintien de la fiabilité des ouvrages et un taux élevé de disponibilité sont une nécessité.

Le climat social, qui peut être jugé comme très bon,

mérite néanmoins de faire l'objet d'une attention extrême, au travers de la mise en place d'un instrument de service garanti.

Sur les investissements en infrastructure tels que projetés

Les transporteurs souhaitent avoir plus de visibilité sur le volet des investissements, qui n'a pas fait à ce stade l'objet d'analyse en amont avec les usagers dans la perspective de la prolongation de la concession proprement dite.

Le principe de l'abondement par la CNR à des investissements contribuant au développement des transports sur l'ensemble de l'axe, même situés hors du périmètre géographique de la concession, doit être clairement posé, par exemple afin de faciliter le transfert des conteneurs sur barge à Fos ou pour accélérer le plan de travaux sur le canal du Rhône à Sète...

Sur l'évolution de la Gouvernance

E2F demande que les usagers fluviaux puissent disposer d'un siège au sein du Conseil de surveillance comme ce fut le cas par le passé. Cette demande est d'autant plus justifiée dans la perspective d'un gestionnaire unique de l'axe, étant noté que les transporteurs disposent d'un tel poste dans la gouvernance de tous les autres gestionnaires d'infrastructure : VNF, Epidor, CCNR, ports.



Stratégie en matière de développement fluvial en région Hauts-de-France

Dans le cadre des réflexions relatives à la stratégie fluviale à mettre en œuvre au niveau régional et dans l'optique des discussions à venir relatives aux prochains CPER, la Région des Hauts-de-France a consulté E2F afin de déterminer les priorités d'actions (attentes, besoins) à mettre en œuvre, du point de vue des opérateurs.

Le réseau fluvial en région Hauts-de-France a l'avantage de disposer :

- D'une part d'un réseau fluvial à grand gabarit qui traverse les grandes villes de la région et les connecte au port de Dunkerque et aux ports du Bénélux via l'Escaut et l'axe Deûle-Lys ;
- D'autre part d'un réseau à petit gabarit qui maille son territoire finement.

Connecté au réseau fluvial nord européen, le réseau fluvial de la Région Hauts-de-France est porteur d'enjeux économiques forts, d'autant plus à la lumière du futur canal Seine-Nord Europe, maillon central de la liaison Seine-Escaut, qui viendra connecter les Hauts de France à l'Île-de-France, élargissant encore son hinterland fluvial.

Le transport fluvial dans les Hauts-de-France c'est :

- 11,5 millions de tonnes de marchandises, soit l'équivalent de 600 000 camions en moins sur les routes ;
- Un tonnage hors transit de 9 millions de tonnes ;
- 1 248 millions de tonnes-kilomètres (+3% en 2020) ;
- Des trafics qui ont progressé de 27% entre 2003 et 2019.

L'intérêt du mode fluvial pour l'économie régionale n'est aujourd'hui plus à démontrer.

Suite à la sollicitation de la Région Hauts-de-France, E2F a donc procédé au mois d'août et septembre 2021 à une consultation de ses adhérents.

Leurs attentes peuvent se regrouper en cinq catégories :

- Rénover et moderniser (écluses, barrages, digues) ;
- Sécuriser la navigation (dragages, faucardage, amarrages, accessibilité aux quais, entretien des berges...);
- Favoriser le développement et la compétitivité du mode fluvial (enfouissement...);
- Développer les interfaces du réseau (zone de stationnement, poste d'attente, zone d'hivernage, zones de transbordement, bassins de virement...);
- Développer les services aux usagers (équipements à quai).

Ces attentes marquent une attente forte de la part des opérateurs sur une série de pistes d'améliorations connues de Voies Navigables de France, dont un certain nombre fait l'objet d'échanges réguliers et de plans d'actions.

Un tableau détaillé des pistes d'améliorations et des sites concernés a été transmis à la Région des Hauts-de-France.

Alors que le futur canal Seine-Nord Europe va créer une véritable dynamique pour l'ensemble des acteurs (chargeurs, transporteurs...), il apparaît capital d'investir et de développer l'infrastructure fluviale de la Région Hauts-de-France pour répondre aux contraintes techniques et environnementales des opérateurs fluviaux.

Passage portuaire, l'épineuse question de la facturation des prestations de manutention fluviale

François Philizot, précédemment délégué interministériel au développement de la vallée de Seine (DIDVS) et actuellement inspecteur général à l'inspection générale de l'administration (IGA), a été chargé au 1^{er} semestre 2021 par Jean-Baptiste Djebbari d'une mission sur l'épineuse question de la facturation des prestations de manutention fluviale dans les ports maritimes.

Dans les faits, la manutention des conteneurs entre le navire et le moyen de transport terrestre est une opération technique indispensable au transfert intermodal. Elle est facturée par les terminaux aux compagnies maritimes.

Pour le mode fluvial, la rupture de charge induisant des coûts plus élevés par rapport à la route en raison du matériel spécifique requis, les opérateurs de terminaux facturent un surcoût de manutention aux opérateurs de transport fluvial ce qui impacte directement leur compétitivité dans un contexte très concurrentiel.

Ce surcoût est jugé par beaucoup comme une anomalie française pesant sur l'équilibre intermodal (moins de 10% de part de marché pour le fluvial).

Benchmark européen à l'appui sur la situation dans les différents ports maritimes français versus les ports de la rangée nord, confirmant le particularisme havrais et marseillais après que le port de Dunkerque se soit mis au diapason européen en 2016, le Rapport de Mission de François Philizot invitait à une prise de décision rapide sur cette question. En 2015 déjà, François Philizot avait conduit une mission similaire qui avait permis d'aboutir favorablement au Grand Port Maritime de Dunkerque.

L'objectif cette fois est d'aboutir au Havre et à Marseille, pour mettre fin une bonne fois pour toutes à ce qui est considéré par les différents acteurs de la chaîne de transport comme une iniquité flagrante du fluvial par rapport aux deux autres modes de transport terrestre et comme un plafond de verre empêchant mécaniquement son développement, en intégrant cet objectif dans une démarche plus globale de performance portuaire.

On le sait, les sujets liés à l'organisation du passage

portuaire qu'elle soit physique (terminaux, schedule...) ou numérique (CCS) et l'organisation portuaire elle-même (intégration Haropa, Mission Martel sur l'axe rhodanien) ont tout à voir avec l'ambition intermodale et ils sont au premier niveau de priorité. Sur fond de transition écologique et de perspective du Canal Seine-Escaut, l'urgence est en effet de mise.

François Philizot souhaite aboutir en 2022, n'excluant aucune piste, pas même celle de la régulation (une loi ?) mais privilégie la concertation.

La solution viendra d'abord et avant tout des armateurs maritimes, débiteurs naturels des frais de manutention.

Aussi après avoir entendu et répété pour la énième fois une vérité non contestée, parfois aux confins de la lassitude, les participants ont surtout retenu une position claire de CMA-CGM : « Nous ne pouvons plus repousser le problème plus longtemps, quel que soit le moyen ».

Des propos qui, s'ils avaient été tenus isolément par la Profession fluviale auraient peut-être eu moins de portée, venant d'un leader mondial du shipping, ils apparaissent au moins comme un signal si ce n'est comme un engagement.

› Terminal Handling Charges (THC)

Les THC correspondent aux frais de manutentions du terminal portuaire qui s'appliquent aux trafics maritimes.

Elles recouvrent la réception, le chargement et le déchargement des conteneurs du navire, la manutention vers les pré et post acheminements terrestres, la mise à disposition des conteneurs.

Elles sont payées par les chargeurs aux armateurs, qui eux même paient les manutentionnaires. Ces charges sont forfaitaires et exprimées par unité de conteneur.

Contrairement au fer ou à la route, la manutention de et vers barge nécessite l'intervention d'une grue ou d'un portique. Ce surcoût est payé par l'opérateur fluvial au manutentionnaire.



Haropa : 2021, année d'un nouveau départ

Le 1^{er} juin 2021, les ports de Paris, du Havre et de Rouen ont été réunis sous une seule entité, Haropa Port, afin de faire face à la concurrence européenne tout en affichant des ambitions en termes de transition écologique.

Par cette fusion, l'établissement portuaire nouvellement créé constitue désormais le 1^{er} port de France et le 5^e port nord-européen.

Haropa Port s'appuie sur une façade maritime ouverte sur le monde et un axe Seine qui dessert par voie naturelle un bassin de consommation (Paris et l'Île-de-France) de 25 millions de personnes, le 1^{er} en France et le 2^e en Europe.

L'État a doté ce nouvel établissement portuaire d'une trajectoire financière de 1,45 milliard d'euros sur la période 2021-2027 afin de financer les nombreux et ambitieux projets d'aménagements et de réaménagements d'infrastructures portuaires. Des projets de nouvelle génération, au cœur des territoires, toujours plus respectueux de l'environnement et des usages partagés.

Stéphane Raison, président du directoire d'Haropa Port est l'ancien Président du Directoire du Grand Port de Dunkerque. Il avait été nommé le 13 novembre 2020 par Jean Castex, premier ministre, directeur général préfigurateur, afin de conduire la création d'un établissement portuaire unique Haropa réunissant les trois ports.

Le siège de Haropa Port est situé au Havre. Un conseil de surveillance réunissant des représentants de l'État, des collectivités locales, des personnalités qualifiées et des salariés porte une vision à l'échelle de l'axe Seine. Il est accompagné d'un conseil d'orientation en charge d'éclairer les décisions stratégiques et d'approfondir la logique de coopération et de coordination. L'ancrage local avec les collectivités, les entreprises des places portuaires et les clients est préservé avec trois directions territoriales basées à Paris, à Rouen et au Havre ; chacune d'elle dispose d'un conseil de développement territorial qui représente les intérêts locaux.

L'enjeu d'Haropa Port est à la fois environnemental et économique, l'un des leviers de cette réussite reposant sur le report modal.



Une étude pour attester du potentiel des liaisons inter-bassins à petit gabarit

Agir pour le fluvial et Entreprises fluviales de France ont mandaté conjointement un cabinet d'études pour réaliser une étude afin d'établir de la manière la plus objective possible le potentiel de trafic sur les liaisons fluviales inter-bassins à petit gabarit.

Dans quel but ? Obtenir un niveau d'investissement en régénération substantiellement relevé sur le réseau Freycinet pour permettre aux bateaux à petit gabarit de maintenir et développer leur activité. L'enjeu est double : inverser la courbe des trafics de fret aujourd'hui orientée à la baisse et répondre aux besoins de développement du tourisme fluvial.

APLF et E2F souhaitent en effet objectiver le potentiel de trafic sur les liaisons inter-bassins à petit gabarit en tenant compte des évolutions du contexte politique et économique à venir, a minima à l'horizon 2030, et déterminer les conditions qui permettront l'utilisation de ces liaisons, qu'il s'agisse de la qualité de l'infrastructure, de ses niveaux de service ou de l'environnement réglementaire et fiscal.

Cette approche permettra d'éclairer les décisions à prendre dans le cadre du COP, en l'inscrivant dans une vision à moyen et long terme.

Dans ce cadre, APLF et E2F ont la volonté d'une part de se départir d'une logique d'opposition entre petit et grand gabarit, d'autre part d'intégrer pleinement la complémentarité entre les activités tourisme et fret, au bénéfice de l'ensemble des acteurs de la filière.



60 mesures pour dynamiser le transport fluvial sur l'axe Méditerranée Rhône-Saône

La Présidente de l'agence de développement Medlink Ports et Directrice territoriale Rhône-Saône de VNF, Mme Cécile Avezard, transmet officiellement au Ministre chargé des transports, ses propositions pour que l'axe Méditerranée Rhône-Saône (MeRS) rejoigne la dynamique fluviale nationale et contribue davantage à la transition écologique.

Le 14 décembre 2020, Mme Cécile Avezard s'était vu confier une mission par M. Jean-Baptiste Djebbari, Ministre chargé des Transports, préoccupé par la contraction des trafics fluviaux de marchandises sur l'axe MeRS (6 millions de tonnes en 2019 contre 7.2 en 2010) alors que les trafics sur les autres bassins de navigation n'ont cessé d'augmenter ces 10 dernières années.

La méthode retenue pour mener à bien la mission a



Le gabarit Freycinet est le seul qui permet de relier les différents bassins du Rhône, de la Seine, du Rhin, de l'Escaut...

été la co-construction avec l'ensemble des acteurs de terrain qu'ils soient publics ou privés (VNF, CNR, SNCF Réseau, GPM de Marseille, Entreprises fluviales de France – E2F...). Des rencontres ont également eu lieu avec les services de l'État et les collectivités territoriales de l'axe qui ont une compétence en matière de développement économique et de transports. Des échanges et partages d'expérience ont été organisés avec les acteurs nationaux de la logistique et les responsables des autres axes en France (Haropa Port, Norlink).

L'axe MeRS se déploie sur un périmètre de 4 régions. Il est le principal corridor de transport entre le Sud de l'Europe, la Méditerranée et le Nord de la France, et au-delà l'Europe du Nord et de l'Est. Le report modal fluvial reste bas (de l'ordre de 4 à 6% selon les années), l'axe étant marqué par une prédominance du transport routier.

Pour lever les freins et dynamiser le transport fluvial sur l'axe MeRS, Mme Cécile AVEZARD propose un plan révélant 4 objectifs et 60 actions très concrètes à mettre en œuvre par l'État, Medlink et les territoires :

- Diminuer le coût de la manutention et améliorer sa fiabilité et sa productivité ;
- Capturer de nouveaux flux ;
- Favoriser l'investissement dans les systèmes de transport fluviaux et le recours à ce mode par les chargeurs ;
- Accélérer le verdissement et la digitalisation des services de transports.

La réussite du plan repose sur une impulsion politique forte et indispensable de l'État, une coopération renforcée des opérateurs d'infrastructures et de réseaux et un soutien des territoires dans l'exercice de leurs compétences en matière de transport, de développement économique, d'urbanisme et de transition écologique.



Pour une logistique urbaine plus durable

Suite à la première réunion du Comité interministériel de la logistique (Cilog) qui s'est tenu en décembre 2020, le Gouvernement a confié en 2021 à Anne-Marie Idrac, Jean-Jacques Bolzan et Anne-Marie Jean, une mission relative à la logistique urbaine qui doit contribuer à une stratégie nationale pour une logistique urbaine durable.

Dans ce cadre, E2F a mis en place un groupe de travail « Logistique urbaine durable » afin de préparer la contribution de la Fédération à la mission gouvernementale.

La massification des envois que permet la capacité d'emport du transport fluvial réduit le nombre de véhicules en circulation et en stationnement, les nuisances sonores, les risques d'accident sur la voirie, et la consommation d'énergie. C'est pourquoi, depuis la prise de conscience de la nécessité de concilier les objectifs du développement durable et de l'urgence climatique, le report modal de la route vers le fleuve apparaît comme une des solutions pour réduire les nuisances des transports, y compris dans le cadre de l'organisation d'une logistique urbaine.

Sauf exceptions, le maillon fluvial du transport de marchandises s'inscrit dans une chaîne logistique étendue, qui nécessite une ou plusieurs ruptures de charge a priori peu compatibles avec une logistique de distribution fine à laquelle renvoie habituellement la notion de logistique urbaine. Pourtant, la logistique urbaine fluviale est une logistique déjà ancienne mais qui concerne le plus souvent les produits en vrac. Historiquement les transporteurs fluviaux faisaient valoir leur capacité à gérer des stocks flottants en cœur de ville. A Paris, près de 20% des échanges de marchandises sont opérés par le fleuve ce qui le rend absolument vital pour la capitale. Les marchandises générales (produits manufacturés) ne constituent pas un fret traditionnel pour le transport fluvial, hormis celles qui sont empotées dans les conteneurs transocéaniques.

Pour s'imposer en ville, le transport de ces marchandises générales doit s'inscrire dans une organisation logistique complexe, aujourd'hui de mieux en mieux maîtrisée par les transporteurs et leurs donneurs d'ordre. Le transporteur fluvial devient dans cette perspective un transporteur de lignes régulières, spécialiste des lots de petites tailles avec des initiatives fortes prises à Paris, Strasbourg et Lyon ces dernières années.



PARTICIPER AUX ÉVOLUTIONS ET RÉPONDRE AUX ENJEUX

Le transport fluvial est au cœur des grands enjeux qui animent aujourd'hui notre société : une société désireuse de maîtriser ses évolutions au regard des nécessités de transition écologique et de responsabilité sociale.

DEUX OBJECTIFS STRATÉGIQUES

01

Gagner en compétences, attirer les talents

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

02

Devenir la référence écologique des transports

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

Signature des Engagements pour la croissance verte du secteur fluvial

Après deux années de concertations professionnelles, M. Jean-Baptiste Djebbari Ministre délégué de la Transition écologique, chargé des Transports, a co-signé le 6 juillet 2021 l'engagement pour la croissance verte lors de l'Assemblée générale d'E2F.

Ces engagements de l'ensemble des professionnels de la voie d'eau et des Pouvoirs Publics ancrent la volonté du secteur de devenir la référence des transports écologiques.

Pris pour une période de 4 ans, ils 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.

Ainsi, dans le cadre des ECV, l'Etat, ses opérateurs et les porteurs de projet s'engagent mutuellement à :

- Réduire de 20% les émissions de GES du fluvial d'ici 10 ans ;
- Favoriser l'électrification des quais sur chaque bassin de navigation ;
- Expérimenter les solutions alternatives de motorisation à faibles émissions et faciliter les expérimentations en matière de motorisation innovante.



Le fluvial est le seul mode de transport à s'être engagé dans une trajectoire de réduction de ses émissions au travers de la signature d'Engagements pour la Croissance Verte (ECV).



Jeux olympiques de Paris 2024, le transport fluvial sur le podium

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

LOGISTIQUE FLUVIALE

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

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

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

urbaine dense. L'évacuation en fluvial s'est faite au plus près des chantiers. Les déblais ont été chargés directement sur bateau pour Saint-Ouen et Saint-Denis, où des postes d'amarrage ont été installés en Seine. À l'Île-Saint-Denis, une bande transporteuse a été installée pour éviter les pré-acheminements. Tout cela a considérablement réduit le flux de camion, alors qu'une partie des déblais a été orientée vers les plateformes de tri et de valorisation de Gennevilliers, à quelques kilomètres seulement des chantiers, ce qui aurait pu favoriser le mode routier. Les déblais directement enfouissables ont quant à eux rejoint par bateau les carrières de la basse Seine pour remblaiement.

Concernant le village des athlètes, c'est l'utilisation massive du bois dans sa construction, en lien avec le souhait de Solideo de réduire le bilan carbone du chantier, qui apporte sa singularité. Un nouveau défi pour le fluvial, plus habitué à transporter les granulats nécessaires à la fabrication du béton que des structures en bois. Des schémas logistiques novateurs ont donc dû être imaginés, afin d'éviter des convois routiers pour réaliser ces transports.

Depuis Saint-Brieuc, où sont construits certains modules en bois, c'est par navires fluvio-maritimes que ces éléments parviendront jusqu'à l'Île-Saint-Denis. Ces bateaux, généralement d'une capacité de 1 000 à 3 000 tonnes, ne sont aujourd'hui plus beaucoup utilisés sur la Seine où un petit trafic subsiste cependant à Limay. Le transport envisagé depuis Saint-Brieuc présente une particularité : à l'Île Saint-Denis, c'est la grue de chantier qui sera utilisée pour le déchargement du bateau.

Le fluvial apporte de la fiabilité, car les délais sont serrés jusqu'aux Jeux olympiques : aucun retard n'est permis. Pour favoriser le recours à ce mode, VNF a cofinancé, dans le cadre du Plan d'aide au report modal, des études techniques réalisées en 2021 sur différents scénarios

de transport incluant le recours au fluvio-maritime. Le chargement sur bateau d'éléments préfabriqués en bois est intéressant car il s'agit d'un transport innovant sur une filière émergente. En fluvio-maritime, 15 à 20 voyages auront lieu depuis Saint-Brieuc en 2023.

Le transport fluvial sera aussi utilisé pour acheminer jusqu'au chantier des Jeux Olympiques des façades à ossatures bois, dont le flux devra pour cela être massifié en Seine amont, par exemple sur les ports de Monterau-Fault-Yonne ou Évry. Cela éviterait de traverser toute la région parisienne avec d'encombrants convois routiers. Là aussi, des études logistiques sont en cours.

Une fois les sites livrés par la Solideo, il reviendra à Paris 2024, qui a en charge l'organisation des Jeux Olympiques, de les équiper. Une logistique devra ainsi être mise en place pour les gradins, les barrières de sécurité, la nourriture, les boissons, les déchets... Un ensemble complexe où la encore le transport fluvial peut tirer son épingle du jeu, par sa capacité en matière de logistique urbaine, ainsi que la sûreté et la sécurité apportées par ce mode, alors que la période des Jeux s'annonce critique sur ces questions.

Concernant l'après Jeux Olympiques, là encore le fluvial pourra tirer son épingle du jeu car sera venu le temps du démontage des sites olympiques qui pourrait aussi avoir recours au transport fluvial.

TRANSPORT FLUVIAL DE PASSAGERS

Fin 2021, le comité d'organisation des Jeux Olympiques 2024 a présenté les grandes lignes de la cérémonie d'ouverture des Jeux Olympiques de Paris 2024. Comme prévu, celle-ci se déroulera sur la Seine entre le pont d'Austerlitz et le pont d'Iéna. Ce sont les athlètes qui, le 26 juillet 2024, donneront le coup d'envoi de la cérémonie en défilant à bord de bateaux sur la Seine, devant les spectateurs installés sur les quais du fleuve parisien.

Inédit dans sa forme, le défilé prendra place sur des bateaux dédiés aux délégations nationales, équipées de caméra pour permettre aux téléspectateurs d'être au plus près des athlètes. Naviguant d'est en ouest à travers Paris, les 206 délégations comprenant 10 500 athlètes déambuleront au milieu du terrain de jeu qui magnifiera leurs prestations pendant seize jours. Longue de six kilomètres, la traversée s'achèvera devant le Trocadéro, où le final des spectacles et des cérémonies protocolaires prendra place.

D'autres événements auront lieu, avant et après le



passage des délégations qui seront présentes aux Jeux de Paris. Le projet présenté par le comité d'organisation évoque un orchestre symphonique flottant, un spectacle d'hologrammes et de projections ou encore une représentation de danseurs sur des bateaux...

Cet événement qui s'annonce grandiose est une opportunité et un défi pour la Profession fluviale qui sera scrutée par plus d'1 milliard de téléspectateurs dans le monde.

Pour E2F, les JOP 2024 sont l'occasion unique pour le secteur fluvial de franchir des étapes majeures pour son développement et la reconnaissance de ses entrepreneurs ; la Profession sera au rendez-vous, constructive et exigeante, impliquée et attentive.

Avant, pendant, après... La Profession fluviale se veut partenaire et acteur des Jeux Olympiques Paris 2024 pour que cet événement soit plus qu'une réussite, un tremplin pour l'avenir et pour tout ce à quoi elle croit : un transport fluvial pleinement intégré à la ville, avec des installations d'accueil revues, des organisations réinventées, une référence en matière de logistique et de tourisme durable connue du plus grand nombre.



Les emplois, les métiers et les compétences dans le transport fluvial et leur évolution

L'observatoire de la branche des entreprises de transport en navigation intérieure (Opcmo Mobilités) a fait réaliser courant 2021 une étude prospective sur l'emploi et les métiers du transport fluvial.

Ce travail, outre un état des lieux statistique des emplois et des formations dans la branche, a permis d'établir une cartographie très précise des métiers complétée par l'établissement de fiches métiers pour chacun d'eux. Ces fiches sont un apport indispensable pour les actions de promotion des emplois de la branche auprès de divers publics : lycéens, personnes en recherche d'emploi ou en reconversion professionnelle, lors des salons des métiers, sur les sites internet de la formation, pour les job boards de la logistique.

Pour sa partie prospective l'étude, suite à une enquête auprès des entreprises, a également permis de faire un point sur l'évolution des métiers et des compétences.

L'impact de la nouvelle réglementation européenne sur la qualification des membres d'équipages a été

noté, la nécessité du rehaussement des compétences et qualifications des membres d'équipage, contrainte pour les entreprises à court terme, pourrait à l'avenir devenir un facteur d'attractivité pour les emplois dans le secteur.

De plus les compétences devront évoluer afin d'adapter les emplois aux nouvelles conditions d'exercice des métiers.

Dans le fret, l'évolution des compétences nécessaires découle de l'évolution du matériel, des procédures de sécurité et des nouvelles normes environnementales, de la numérisation (suivi du fret, aides au pilotage, services d'informations fluviales - SIF) et de la spécialisation des membres d'équipages pour les transports spécifiques (ex. matières dangereuses, conteneurs, colis lourds).

Dans le transport de passagers, l'évolution des compétences requises concerne la maîtrise des langues étrangères, la sécurité, les exigences en matière de relations clients (y compris pour les navigants techniques).

L'enquête a fait le constat de possibles difficultés de recrutement pour les postes de navigants, compte tenu notamment de la structure de la pyramide des âges, ce qui implique de travailler sur l'attractivité des métiers.

> Renforcement de l'Alternance

2021 a été, malgré la crise, une année record pour l'alternance. Ainsi, quelques 500 000 contrats d'apprentissage ont été signés, dans la lignée de 2020 soit une hausse record de près de 40%.

Plus de 927 millions d'euros ont été consacrés aux formations en alternance en 2021 pour un total de 67 097 contrats financés. Une stratégie pro-active a été mise en œuvre dès le début de 2020 : espace dédié sur le site internet, organisation de job datings, webinaires d'information à destination des entreprises... Mais, un nouvel enjeu est apparu avec la crise de la Covid : s'assurer qu'il n'y ait pas une chute brutale du nombre de contrats en alternance. C'est dans ce contexte qu'OPCO Mobilités a lancé un plan d'actions post-crise spécifique dès la sortie du premier confinement.

Pour le transport fluvial, 3,75 millions d'euros ont été consacrés à la formation par alternance en 2021 pour un total de 161 contrats financés.

> Plan de développement des compétences

Dans le cadre de la crise de la Covid-19, le Fonds National Européen - Formation a été renforcé de manière temporaire afin de répondre aux besoins des entreprises en activité partielle, voire en arrêt total d'activité, par la prise en charge des coûts pédagogiques. Sollicité par l'État pour être gestionnaire du FNE-Formation, OPCO Mobilités a promu ce dispositif auprès des entreprises et les a accompagnées pour faire de cet outil un élément important pour les aider à surmonter les effets de la crise sanitaire. L'objectif étant de soutenir les démarches en faveur du développement des compétences, qui sont au cœur de la relance dans l'après crise.

Au total, OPCO Mobilités a financé en 2021 les demandes des entreprises de transport fluvial pour un montant de 136 000 € et 238 bénéficiaires de formation.



Alors que les opportunités d'emploi sont nombreuses, une nouvelle directive européenne vient renforcer le niveau de qualification requis pour chaque membre d'équipage.

Transposition de la Directive sur les qualifications professionnelles

La directive sur la qualification des membres d'équipages a été transposée en droit français, la nouvelle réglementation s'applique donc depuis le 14 mai 2022.

E2F a participé à l'élaboration des textes, des groupes de travaux techniques et élargis ont été organisés afin de diffuser l'information sur les projets de textes et recueillir les avis et remarques des entreprises fluviales.

Les questions des conditions de prise en compte de l'expérience professionnelle, de reconnaissance des qualifications et d'attribution des certificats de qualification pour les personnels déjà en poste ont particulièrement été évoquées.

Désormais tous les membres d'équipage de pont doivent détenir un certificat de qualification de l'Union (CQU), de l'homme de pont au conducteur. Deux certificats complémentaires étant requis pour des opérations spécifiques exercées par les experts en matière de navigation avec passagers et pour les experts en matière de gaz naturel liquéfié (GNL).

Cette nouvelle réglementation porte plusieurs enjeux :

- **Le renforcement des compétences** : la directive impose un alignement européen des compétences des navigants (définies dans le standard ES-QIN). Cela peut se traduire pour certaines fonctions par un rehaussement des compétences requises et surtout de leur « certification ». Exemples : homme de pont, matelot, expert passagers.
- **Des exigences et des durées de formations augmentées** : les conditions d'accès à ces qualifications sont considérablement renforcées

par rapport à la situation antérieure où seul le conducteur devait disposer d'un certificat de capacité de conduite pouvant être obtenu après examen et la preuve de 100 jours d'expérience en navigation.

- **Validité des diplômes français (Bac Pro et CAP transport fluvial)** : un groupe de travail constitué de représentant de l'éducation nationale, du ministère des transports, des organismes de formation et d'E2F travaille sur l'adaptation des référentiels du Bac pro et du CAP transport fluvial aux nouvelles exigences issues de la directive.
- **Gestion prévisionnelles des emplois et des compétences** : les entreprises devront mettre en œuvre une gestion plus fine de leurs salariés et de leurs compétences.
- **Adaptation des outils de formation initiale et continue** : les organismes de formation ont d'ores et déjà adapté leur offre de formation aux nouveaux besoins et devront développer de nouveaux dispositifs, VAE, alternance, pour préparer les futurs ou actuels navigants à l'accès aux différents certificats de qualifications.

> E2F reconnue représentative du transport fluvial en France

Avec un taux de représentativité de 100% dans la navigation intérieure sur le 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 6 octobre 2021 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 de la navigation intérieure disposant de salariés quel que soit le statut de ces dernières.



Borne & Eau : pour la définition d'un plan de déploiement adapté aux opérateurs fluviaux

Afin d'enrichir son offre de services aux usagers de la voie d'eau et accélérer la démarche de « verdissement » du transport fluvial, HAROPA et VNF proposent un dispositif de bornes interactives, appelé Borne&Eau, pour la fourniture d'eau et d'électricité à destination des transporteurs fluviaux.

Un premier réseau de bornes d'alimentation électrique et eau est d'ores et déjà opérationnel sur l'axe Seine. L'idée est d'inciter les opérateurs à se brancher électriquement à quai lorsqu'ils sont en escale ou en attente, en remplacement des groupes électrogènes actuellement utilisés à bord et nécessaires au fonctionnement des équipements domestiques et de sécurité.

Le plan de déploiement de ces bornes sera poursuivi jusqu'en 2027 pour couvrir l'ensemble des besoins de la profession sur le bassin de la Seine. C'est dans cette perspective qu'E2F a mis en place une concertation interne auprès des opérateurs fluviaux pour recueillir leurs avis quant aux emplacements envisagés pour le déploiement de 78 bornes supplémentaires.

Le dispositif doit permettre de :

- Réduire les pollutions atmosphériques (émissions de CO₂ et de particules fines) liées à l'usage des groupes électrogènes lorsque les bateaux sont à quai ;
- Économiser chaque année 5 300 tonnes d'équivalent carbone pour l'ensemble des 78 bornes ;

- Engendrer moins de nuisances olfactives et sonores pour les riverains et pour les navigants ;
- Améliorer la compétitivité économique du transport fluvial grâce aux économies de carburant et des coûts de maintenance des équipements à bord.

Pour permettre une augmentation du taux d'utilisation des bornes il est essentiel que le plan de déploiement territorial soit pensé conjointement avec les opérateurs, premiers utilisateurs et garants du succès du dispositif.

C'est un enjeu, notamment pour les bateaux de croisière qui stationnent la nuit dans des villes. Le but est qu'ils se connectent à ces bornes plutôt que de faire tourner un groupe électrogène bruyant qui émet des gaz à effet de serre et des particules fines.

Pour le fret, de nombreux sites sont très utilisés par les navigants pour leurs stationnements la nuit et les week-ends et certains lieux sont de véritables plateformes d'opérations de chargement et de déchargement.

Dans une optique de déploiement national, une réflexion globale, concertée et par bassin de navigation doit être menée pour garantir l'accès du dispositif Borne&Eau à tous les opérateurs fluviaux. L'objectif : offrir à tous les opérateurs la possibilité de disposer d'un service de distribution d'eau et d'électricité et leur permettre d'engager concrètement le verdissement de leur activité, dans les mêmes conditions que sur l'axe séquanien.

PROMOVAN H2 : vers des solutions hydrogènes, pour les propulsions des bateaux

Les partenaires réunis dans le consortium baptisé « PROMOVAN H2 » ont lancé en juin 2021 une expérimentation sur le bassin Rhône Saône pour développer un système de propulsion utilisant des technologies hydrogène (H₂).

PROMOVAN H2 (PROpulsions et MOtorisations innovANTES pour des bateaux fluviaux) est un projet de recherche qui permet d'avancer dans les solutions de propulsions d'avenir utilisant prioritairement l'hydrogène. Le projet est porté par un consortium public-privé, qui réunit Voies navigables de France, LMG Marin, Compagnie Fluviale de Transport (CFT) et Entreprises Fluviales de France (E2F) et qui bénéficie du soutien financier de fonds européens interrégionaux.

Les travaux prospectifs menés sur le bassin Rhône-

Saône consistent notamment à modéliser un ensemble de 7 bateaux représentatifs et à disposer d'un aperçu des contraintes et gains économiques et environnementaux potentiels d'une propulsion électrohydrogène en fonction des usages, des segments de marché ou de la nature des unités (existantes ou à construire). Le développement d'avant-projets sommaires, bateau par bateau, permettra un accompagnement progressif de l'industrie fluviale vers une transition énergétique.

L'objectif final est la construction d'une filière industrielle la plus décarbonée possible pour répondre aux enjeux de la transition énergétique de la flotte fluviale.



› Une offre d'avitaillement de carburants alternatifs émerge en bord de Seine

Dans un contexte marqué par une réglementation de plus en plus exigeante en matière d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux, et convaincus du rôle essentiel du mode fluvial dans la transition énergétique des mobilités, VNF, HAROPA, GRTgaz et la Banque des Territoires s'engagent dans le projet AviCAFE (avitaillement en carburants à faibles émissions).

Les quatre partenaires ont décidé d'allier leurs compétences en tant que gestionnaire d'infrastructures fluviales, portuaires, de transport de gaz et acteur financier au service de l'intérêt général dans le but de couvrir les différents enjeux de la transition énergétique et d'apporter une vision cohérente du développement des carburants «

La décarbonation, atout majeur de l'axe Seine

La question de la décarbonation des transports comme de l'ensemble de la chaîne logistique aura constitué le fil rouge des échanges qui se sont déroulés dans le cadre du 2nd Sommet de l'axe Seine.

85% des matériaux et des marchandises qui arrivent par la mer au Havre sont transportés par poids lourds sur voies routières jusqu'à Rouen et Paris. Pourtant, à l'heure du dérèglement climatique et face à la croissance du e-commerce, qui exerce une pression toujours plus forte sur les zones urbaines, de nouvelles solutions doivent être déployées pour diminuer les externalités négatives (pollution, bruit, nuisance) de la logistique habituelle.

Face à cet état de fait, le transport fluvial présente des atouts écologiques sans équivalent et un fort potentiel économique qui en font une véritable alternative au transport routier sur l'axe Seine.

Depuis le déploiement des énergies alternatives en passant par l'avènement de l'hydrogène, l'adaptation des motorisations des bateaux, nombreux sont les chantiers ouverts par les acteurs industriels, portuaires et institutionnels pour faire de l'axe Seine un territoire de référence en matière de transition énergétique.

propres » dans le bassin de la Seine.

Ce projet vise dans un premier temps à identifier les solutions techniques les plus pertinentes pour les différents usages du fleuve, parmi lesquelles le gaz naturel, l'hydrogène, l'électricité et les carburants de synthèse avancés.

En concertation avec les acteurs du secteur énergétique et du fluvial, il s'agira dans un deuxième temps de définir une stratégie de déploiement de l'offre d'avitaillement qui s'appuiera sur les démarches déjà engagées par les territoires et sur les synergies possibles d'avitaillement entre les différents modes de transport (fluvial, maritime, ferroviaire, routier).



BOUNTY

ACCOMPAGNER LA PROFESSION

Accompagner la profession, c'est savoir prendre en compte les niveaux de contrainte économique et organisationnelle auxquels sont soumis les professionnels au quotidien et savoir intervenir au bon moment auprès des Pouvoirs Publics pour les soutenir.

DEUX OBJECTIFS STRATÉGIQUES

01

Définir un cadre d'exercice propice au développement

Le cadre d'exercice de notre activité est réglementé. Ce cadre réglementaire, souvent perçu comme une contrainte, doit évoluer pour mieux garantir la relation contractuelle, préserver des conditions saines de concurrence et améliorer la sécurité.

02

Améliorer l'exploitation

La compétitivité de nos entreprises dépend très largement des conditions d'exploitation en navigation de nos bateaux et de notre capacité à maîtriser les interfaces aux ports, au travers de leviers physiques (voies navigables, ouvrages d'art, ports) et numériques (échanges de données).

Développer la création d'entreprise dans le domaine du transport fluvial

En juin 2021, le réseau Initiative France, Initiative Seine Yvelines, Voies Navigables de France (VNF) et Entreprises fluviales de France (E2F) ont lancé un fonds national de prêts d'honneur visant à soutenir la création, la reprise et la croissance d'entreprises de fret fluvial.

La dynamique du fret fluvial observée ces dernières années et les projets de développement du réseau fluvial, font émerger des opportunités de création, de reprise d'entreprises qui doivent être encouragées.

L'ambition de ce nouveau fonds de prêt national reflète la volonté forte des quatre partenaires de soutenir

des entrepreneurs engagés dans une filière écologique pour donner une nouvelle envergure au transport fluvial comme un acteur essentiel de la logistique de demain.

Géré par l'association Initiative Seine Yvelines, membre du réseau Initiative France, et soutenu par le Ministère de la Transition écologique, le fonds est doté d'un million d'euros dès son démarrage.

Ce fonds de prêt vient compléter le prêt d'honneur local octroyé par les associations d'Initiative France

et vient répondre aux importants besoins d'investissements au départ ou au cours du développement d'une entreprise fluviale (acquisition d'un bateau...).

Il renforce l'apport personnel et agit comme un levier pour obtenir un prêt bancaire d'un montant huit fois supérieur, en moyenne.

Il apporte en outre une crédibilité et une confiance garantissant aux yeux des intervenants extérieurs la viabilité ou la bonne santé financière de l'entreprise.



Accompagner les transporteurs fluviaux dans leurs démarches de financement au titre des CEE

Hellio - GEO PLC et Entreprises fluviales de France-E2F ont décidé de signer conjointement une convention de partenariat afin de renforcer l'accompagnement des entreprises de transport fluvial pour l'obtention de financements grâce au dispositif des Certificats d'Économies d'Énergie (CEE).

Le dispositif national des CEE (ou C2E pour Certificats d'Économies d'Énergie) est entré en vigueur en France en 2006. Son objectif ? Imposer aux fournisseurs d'énergie (les « obligés ») et aux particuliers (électricité, gaz, carburant...) des économies d'énergie.

Pour remplir leurs obligations, les obligés peuvent :

- Soit réduire leur propre consommation d'énergie ;
- Soit favoriser les réductions des consommations chez leur clients ;
- Soit financer des projets d'économie d'énergie chez des particuliers ou des professionnels qui donnent le droit à des C2E.

De leur côté, les opérateurs fluviaux qui souhaitent procéder à des opérations d'amélioration énergétique de leur matériel ou d'achats en faveur du transport de marchandises par voie fluviale peuvent faire financer une partie de leur investissement par les obligés, au titre de leurs actions d'économies d'énergie.

C'est en partant d'un double constat qu'E2F a souhaité s'engager dans ce partenariat :

- Les dispositifs actuels de CEE appliqués au transport sont peu utilisés (4,3% des CEE entre 2018 et 2020) ;
- Les opérateurs fluviaux font peu appel au dispositif CEE faute de connaissance du dispositif et de maîtrise de sa gestion, perçue comme complexe, estimant parfois que le rendement financier était faible.

Cette convention signée en juin 2021 vise donc à faciliter l'obtention de CEE par les opérateurs fluviaux et s'articule autour de 3 grands axes :

- La formation des entreprises ;
- L'identification et le recensement des opérations d'économies d'énergie dans le secteur fluvial ;



- Le montage de dossiers individuels avec : un interlocuteur unique pour l'entreprise de transport fluvial ; la réalisation d'une étude d'opportunité à l'éligibilité des CEE pour le compte des entreprises de transport fluvial (en amont des projets des opérateurs) ; des recommandations sur les cahiers des charges, devis, matériaux ou équipements utilisés afin de garantir l'éligibilité aux CEE ; l'accompagnement technique et administratif pour le montage individualisé des dossiers et l'enregistrement et l'achat de CEE.

Au travers de ce partenariat E2F vise à rendre accessible au plus grand nombre une source de financement, entièrement privée, pouvant dans certains cas aller jusqu'à environ 20 % de l'investissement.

Les prix abusivement bas dans le transport fluvial enfin sanctionnés

Au 1^{er} semestre 2021 E2F avait appelé l'attention du Ministère des transports sur la situation des bateliers qui opèrent notamment sur le réseau à petit gabarit et sur les trafics d'import-export dans les Hauts de France et l'Est.

Les particularités de ce marché ont fait que le rapport de force commercial était devenu extrêmement défavorable aux transporteurs, s'illustrant par des conditions économiques et d'exercice de moins en moins respectueuses des lois et règlements en vigueur.

Les transporteurs n'ont parfois pas eu d'autres choix que de se plier aux propositions tarifaires à la baisse des clients au risque d'être exclus de tout marché si les

conditions proposées étaient refusées par ces derniers.

Pour E2F cette évolution du transport fluvial sur le petit gabarit international, s'il n'y est pas mis fin, aura de très lourdes conséquences sur la pérennité des bateliers, voués à péricliter si leurs conditions contractuelles et de rémunération ne s'améliorent pas.

Tout en étant parfaitement consciente de la grande difficulté à pouvoir réguler le marché tout comme de la difficulté à objectiver l'ensemble des problèmes et pratiques ainsi décrites, la Fédération a proposé plusieurs pistes d'actions :

- Rappel du cadre légal : conditions économiques et d'exécution des transports fluviaux et règles d'affrètement ;
- Accentuation des contrôles sur les prix bas, les règles de cabotage, l'ACP ;
- Observation du marché ;
- Propositions d'aménagement des textes.

Un message parfaitement reçu par le Ministère des transports qui, profitant de l'opportunité d'un projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances, a révisé conformément aux demandes d'E2F les dispositions permettant de sanctionner la pratique de prix abusivement bas dans le transport fluvial.

La loi du 8 octobre 2021 (art. 20) actualise ainsi la rédaction de l'article L. 4463-2 du code des transports qui pose le principe de l'interdiction de la conclusion de contrats à un prix inférieur au coût de la prestation de services dans le domaine du transport fluvial de marchandises. Cet article prévoit que ces prix ne doivent pas constituer, conformément aux règles communautaires en matière de droit de la concurrence, des prix bas susceptibles de constituer un abus de position dominante.



Pont-sur-Yonne, le pont de la discorde

Dans l'Yonne, le pont situé à Pont-sur-Yonne, en cours de reconstruction, porte atteinte à la sécurité du transport fluvial et à l'économie tout entière d'une filière stratégique et en plein renouveau. La cause ? Le pont est reconstruit plus bas que le précédent, un non-sens.

C'est la première fois qu'une telle situation se produit sur les voies navigables françaises, a fortiori sur l'Yonne où de nombreux investissements fluviaux ont été réalisés ces 10 dernières années pour anticiper la croissance et permettre le report modal sur le fleuve, dans le cadre d'une dynamique portée au plus haut niveau de l'État et qui se matérialise par la fusion des ports de l'axe Seine au sein de l'établissement unique Haropa, d'un plan de relance fluvial ambitieux et de la perspective à moyen terme de la réalisation du canal Seine-Escaut.

Le « nouveau pont » est une réelle atteinte à la liberté d'utilisation du fleuve et à la viabilité économique des entreprises concernées, au surplus la configuration du pont met en péril les biens et les personnes par une atteinte manifeste à la sécurité.

Les transporteurs fluviaux ne seront plus en capacité de garantir le service auquel ils se sont obligés par contrat vis-à-vis de leurs clients compte-tenu :

- soit de la multiplication du nombre de rotations à effectuer pour acheminer une même quantité de marchandises ;
- soit de leur décision de se retirer pour ne pas avoir à assumer un risque pour eux-mêmes, leurs clients ou les tiers ;
- soit du surcoût lié à des opérations supplémentaires et des temps d'attente, quand ce n'est pas de l'impossibilité pure et simple à les réaliser.

Une spirale décliniste pour les trafics fluviaux et les clients qui lui ont fait confiance.

Malgré les tentatives de conciliation d'E2F, et en dépit de l'engagement de VNF de payer le surcoût lié à un rehaussement de ce pont en cours de chantier, le conseil départemental s'est obstiné à l'achever sans modification. E2F a donc déposé, au nom de la Profession, une requête devant le Tribunal Administratif de Dijon.



Destination France : plan de reconquête et de transformation du tourisme

Lors d'un déplacement en novembre à Amboise, Jean Castex, Premier ministre a présenté le Plan de reconquête et de transformation du tourisme.

Les annonces du Premier ministre sur la reconquête du tourisme sont un signe positif pour les acteurs du secteur. L'importance du tourisme est reconnue par le Gouvernement pour son poids économique en l'incluant dans « France 2030 ».

E2F, par l'intermédiaire de la CAT (Confédération des acteurs du tourisme) s'est félicitée notamment du lancement prévu d'une grande campagne de communication sur l'attractivité des métiers du tourisme ainsi que du rôle reconnu des régions dans l'avenir du tourisme.

Toutefois, les membres de la CAT restent prudents après la présentation du plan, notamment quant aux moyens alloués. L'enveloppe d'1,9 milliard d'euros sur 3 ans est très majoritairement composée de prêts remboursables (1,3 milliard) par les entreprises et ne suffira pas pour une relance solide et durable du secteur tourisme qui, pour mémoire, emploie 2 millions de personnes en France et contribue à hauteur de 8% du PIB. Les entreprises du tourisme et les collectivités partenaires du secteur doivent avoir plus de visibilité sur les financements pour leur permettre de mener des politiques et des projets concrets au service de la relance du tourisme.

De même, la volonté de faire monter en gamme l'offre touristique ne doit pas se traduire par un durcissement des normes, une augmentation des coûts et des tarifs, qui réduiraient la compétitivité du secteur ainsi que

l'accès du plus grand nombre aux vacances. Rappelons que le tourisme domestique représente les 2/3 de la consommation touristique en France.

La CAT a ainsi formulé des recommandations qui s'appuient sur 3 axes :

1. Accompagner la sortie de crise et voir plus loin ;
2. Donner une impulsion forte pour booster la reprise du secteur ;
3. Préparer l'avenir du secteur avec tous ses acteurs.

Collectivement, la CAT appelle à rester vigilant pour que les financements soient fléchés vers la création d'emplois, le développement économique durable des territoires, l'attractivité des métiers du tourisme et l'accès du plus grand nombre au tourisme en France.

Crise de la Covid-19, des mesures pour accompagner les opérateurs fluviaux

En tant que fédération représentative, E2F était l'interlocuteur de référence du transport fluvial pour les Ministères, les gestionnaires d'infrastructures, les ports et l'ensemble des institutions avec lesquels la Fédération a organisé sur une base très régulière des échanges concernant l'exploitation des entreprises, l'accompagnement économique, financier et technique, pendant toute la crise sanitaire.

Un dispositif anti-crise a été mis en place comportant à la fois des services de conseils et d'assistance directe à l'entreprise, des remontées d'informations de terrain et une interface efficace avec les décideurs pour garantir la meilleure continuité d'activité possible pour

les opérateurs fluviaux.

Accompagnement économique

E2F a pu faire remonter les besoins du marché, orienter les mesures d'accompagnement à caractère économique en étant force de propositions et en répondant aux nombreuses consultations. Cette action a permis d'obtenir des résultats aussi concrets, qu'essentiels : report des échéances pour le renouvellement des titres de navigation ; réduction des redevances d'occupation domaniale ; maintien du dispositif d'exonération des plus-values en cas de réinvestissement ; suramortissement fiscal pour l'acquisition de matériel ; accès aux mesures d'accompagnement économique général (Fonds de solidarité, couverture des coûts fixes, prêts à long terme, report en arrière des déficits, report de charges...) etc.

Un budget additionnel de 175 millions d'euros a été attribué aux voies navigables dans le cadre du plan de relance.

Accompagnement social

En ralliant le transport fluvial de personnes au niveau des secteurs prioritaires du tourisme affectés par la crise, E2F a pu faire bénéficier les entreprises d'une prise en charge à taux plein de l'activité partielle s'agissant de celles fermées administrativement comme de celles qui, faute de clients, ne pouvaient plus exercer. Cette démarche a trouvé son prolongement dans la signature d'un accord avec les partenaires sociaux de branche sur l'activité partielle de longue durée pour préserver l'avenir.

Sur le plan opérationnel, E2F s'est attaché à permettre de garantir la continuité d'activité, que ce soit pour les entreprises de fret ou de passagers avec l'élaboration et la mise à disposition de protocoles de prévention sanitaire, la facilitation de la mobilité du personnel et l'adaptation des dispositifs de formation.

Accompagnement technique et d'exploitation

La première priorité d'E2F a été de faire en sorte que les gestionnaires d'infrastructures tout en adaptant leurs organisations pour faire face à la crise sanitaire et protéger leurs personnels, puissent là-encore garantir la continuité du service. Les ports et les gestionnaires d'infrastructures ont répondu présents aux besoins du secteur. La modulation des horaires d'ouverture des écluses au plus près des besoins des opérateurs fluviaux a fait l'objet d'ajustements réguliers sur tous les bassins, coordonnés par itinéraires et a ainsi permis

au secteur fret de répondre aux besoins des chargeurs.

Cette interaction a trouvé un relai dans des actions très concrètes allant du décalage des périodes de chômage, à la revue des méthodes d'intervention après avaries avec VNF, en passant par la programmation et le ciblage d'opérations de dragage et de faucardage pour aider au redémarrage entre les confinements.

La désorganisation des filières en amont des fournisseurs a également nécessité de revoir l'instruction des titres de navigation, en lien avec les services instructeurs et le ministère de tutelle, pour permettre des reports d'échéances et adapter les process au bénéfice de l'essentiel : la reprise.

Cet accompagnement peut être considéré comme globalement positif au regard du contexte de crise, qui a nécessité réactivité et adaptabilité, au regard de la multiplicité des enjeux auxquels faire face et de la diversité du secteur.



Source des chiffres clés

- Baromètre du tourisme fluvial - Entreprises fluviales de France, septembre 2021
- Les chiffres du transport fluvial en 2021 - VNF, juin 2022
- Étude « Réalisation diagnostic de situation : branche Transports fluviaux » - OPCO Mobilités et Ministère du Travail, de l'Emploi et de l'Insertion, mai 2022
- Tourisme fluvial, portraits de filières - VNF, synthèse 2020
- Aperçu du marché de la navigation intérieure européenne - CCNR, avril 2022
- Institut national de la statistique et des études économiques - INSEE
- Ministère de la Transition écologique
- Centre de Formation d'Apprentis de la Navigation intérieure (CFANI)
- OPCO Mobilités
- Direction du développement de VNF
- À dire d'expert

E2F est membre





CONTACTEZ NOUS

ENTREPRISES FLUVIALES DE FRANCE

8 rue Saint-Florentin
75001 Paris
Téléphone : 01.42.60.36.18
E-mail : contact@entreprises-fluviales.fr

Plus d'informations sur
www.entreprises-fluviales.fr