



carif-oref
de normandie

Les clés de la formation et de l'emploi

Emploi et compétences

Le secteur du transport fluvial de fret

Édition

Décembre
2025



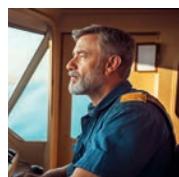


Sommaire

LE SECTEUR DU TRANSPORT FLUVIAL DE FRET EN NORMANDIE

L'écosystème logistique fluvial normand dans la perspective du canal Seine-Nord Europe, de la complétude de Port 2000 et de la mise en service de la chatière au Havre

INTRODUCTION 4



1

CONTEXTE 7

- Le projet de canal Seine-Nord Europe 7
- Port 2000 et le projet de la chatière 9
 - Port 2000, le projet d'extension et de modernisation du Grand Port Maritime du Havre 9
 - Le projet de la chatière : la création d'un accès fluvial direct à Port 2000 9



2

L'ÉCOSYSTÈME DU TRANSPORT FLUVIAL DE FRET 11

- Les voies navigables : « terrain de jeu » du transport fluvial de fret 11
- Le transport fluvial de fret : de quoi parle-t-on ? 12
 - Caractéristiques du transport fluvial de fret 12
 - Place du fret fluvial dans le transport terrestre de marchandises 13
- L'écosystème logistique fluvial :
 - un réseau complexe d'acteurs et d'activités 14
 - Présentation synthétique de l'écosystème logistique fluvial 14
 - Transporteurs fluviaux : organisation de la profession 16
- Aperçu des métiers et des formations dans le transport fluvial de fret 17
 - Deux familles de métiers 17
 - Conditions d'accès aux métiers de navigants dans le transport fluvial 18
 - Titres et diplômes spécifiques au fluvial 20



3

EMPLOI, MARCHÉ DU TRAVAIL, FORMATION, INSERTION... : APPROCHE STATISTIQUE DU SECTEUR DU TRANSPORT FLUVIAL 23

- L'emploi dans le transport fluvial de fret 23
 - Les entreprises de transport fluvial de marchandises en France et dans l'Union européenne 23
 - Les établissements du secteur du transport fluvial de fret en France et en Normandie 24
 - Employeurs et salariés dans le transport fluvial de fret 25
 - Profils des effectifs du secteur 25
- Le marché du travail 28
 - Navigation fluviale 28
 - Exploitation du transport fluvial 31
- Formation et insertion dans le transport fluvial 32
 - Les inscrits en CAP et Bac pro Transport fluvial 32
 - Profils des candidats et diplômés du Bac pro Transport fluvial 2024 33
 - Chiffres clés sur l'insertion des élèves en Bac pro Transport fluvial 35
 - Eléments sur la formation continue 37



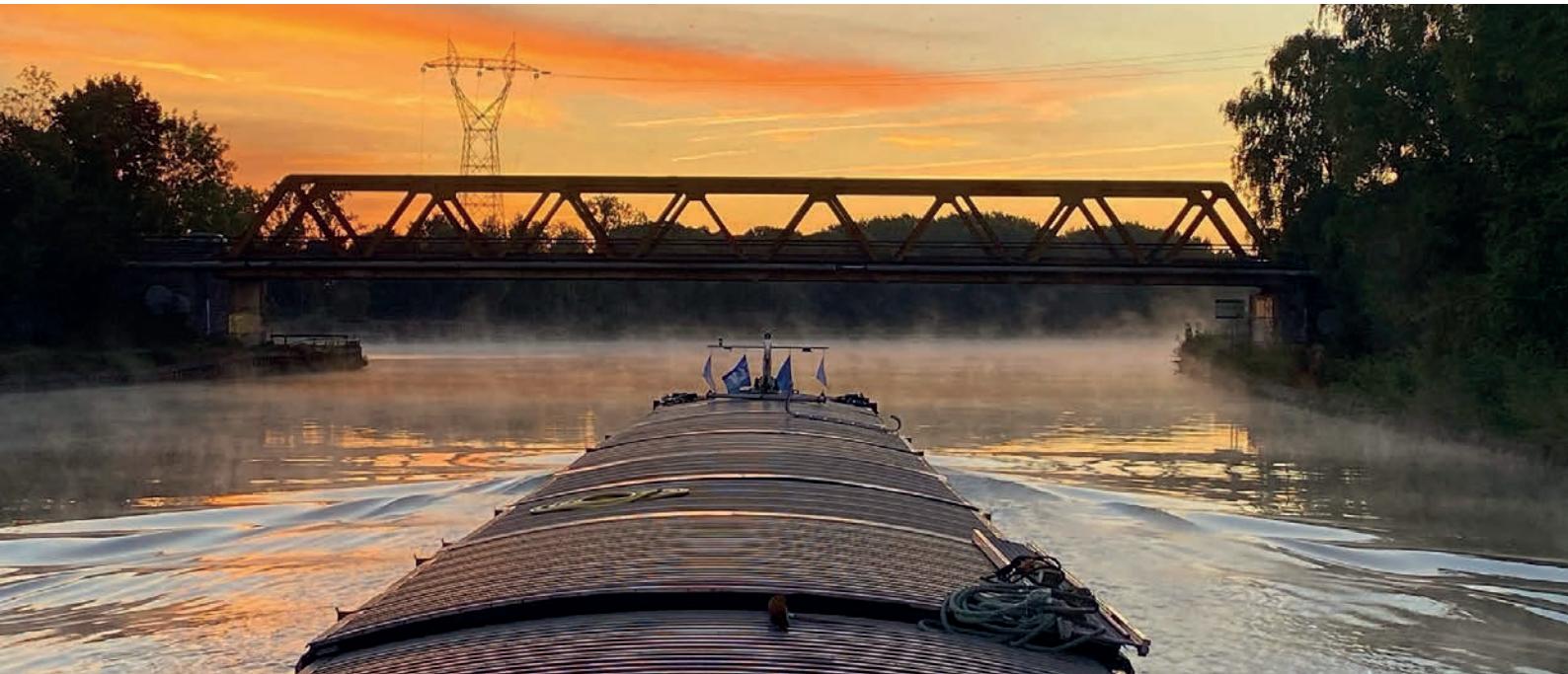


4

EMPLOI ET FORMATION DANS LE TRANSPORT FLUVIAL DE FRET : LES DÉFIS D'UNE PROFESSION

39

• Besoins en emploi : une profession en alerte	39
- Les origines de la pénurie de main d'œuvre dans le transport fluvial	39
- Vieillissement de la profession : un renouvellement non assuré.....	41
- Un secteur à la recherche de nouveaux viviers de recrutement	42
- Une profession consciente de ses manques.....	43
• Besoins en formation : une profession contrainte.....	44
- L'impact de la réforme des qualifications sur la profession.....	44
- Les interrogations autour du dispositif de formation	45
- Des outils pédagogiques en souffrance	47
• Évolution des métiers et compétences : une profession en transition.....	48
- Une profession impactée par des évolutions technologiques et sociétales	48
- Vers une adaptation des compétences	51
- Une montée en compétences des métiers de la maintenance	53
• Développement du transport fluvial de fret : les raisons d'un secteur au ralenti	54
- Des infrastructures dégradées et une offre insuffisante de services à la batellerie	54
- Le transport fluvial : un potentiel sous-utilisé dans les circuits logistiques	56
• L'avenir du transport fluvial de fret : entre volonté et scepticisme.....	57
- Des projets et mesures qui affichent une volonté de développement du fluvial	57
- Des avis nuancés : la parole aux acteurs.....	59
• Relever les défis de l'emploi et de la formation : recommandations et pistes d'action pour l'avenir du transport fluvial de fret	62
- Des constats aux enjeux	62
- Recommandations en faveur de l'emploi et de la formation	62
 CONCLUSION	66
 ANNEXES	67





INTRODUCTION

Un peu d'histoire...

L'histoire du transport fluvial remonte à l'Antiquité. Les premières civilisations, comme les Égyptiens, les Mésopotamiens et les Chinois utilisaient déjà les rivières et les fleuves pour le commerce de marchandises lourdes comme les pierres de construction et le vin. Ce mode de transport s'est développé au Moyen Âge, facilité par le courant des rivières et l'utilisation de chemins de halage où des chevaux tiraient les bateaux. Au fil des siècles, l'aménagement des cours d'eau, la construction d'écluses et de canaux, ont permis d'améliorer la navigation et l'efficacité du transport fluvial.

Le XIX^e siècle a marqué l'apogée du transport fluvial en France. La forte demande en charbon a conduit à la densification du réseau de voies navigables dans le nord du pays, où se situaient majoritairement les mines.

En France, le plan Freycinet, lancé dans les années 1880, a joué un rôle crucial dans la modernisation du réseau fluvial. Ce plan visait à mettre à un gabarit plus important une partie du réseau et à dispenser des droits de péage, ce qui a relancé le transport fluvial après une période de déclin face à la concurrence ferroviaire.

Au XX^e siècle, le transport fluvial a continué à évoluer avec l'amélioration des infrastructures et l'adaptation aux besoins modernes. Cependant, il a été partiellement éclipsé par le développement du transport routier et ferroviaire.

Aujourd'hui, le transport fluvial est reconnu comme une alternative écologique et économique au transport routier. Des investissements significatifs sont réalisés pour rénover les voies fluviales et tenter de lever les freins au développement du transport intérieur par voies navigables. Le projet de canal Seine-Nord Europe, qui vise à créer une liaison à grand gabarit entre le bassin de la Seine et la Belgique, constitue l'un des gros chantiers actuels.



Le fret fluvial : un mode de transport sous-utilisé malgré de nombreux atouts

Avec 8 500 km de voies navigables, la France dispose du plus grand réseau navigable d'Europe, mais ce potentiel est sous-exploité alors qu'il constitue le mode de transport de fret le plus écologique.

Selon Voies Navigables de France (VNF), le réseau pourrait aujourd'hui accueillir jusqu'à 4 fois plus de trafic sur certains axes comme la Seine ou le Rhône. Le Rhin, autoroute fluviale européenne, pourrait voir doubler sa fréquentation.

Non saturé, l'axe Seine pourrait accueillir 3 à 4 fois plus de trafic fluvial qu'aujourd'hui sans qu'il y ait besoin de modifier les infrastructures.

Mais aujourd'hui la part modale du fluvial en France reste faible (1,8 %), et a même régressé, se trouvant nettement en-dessous de celle de ses voisins européens¹.

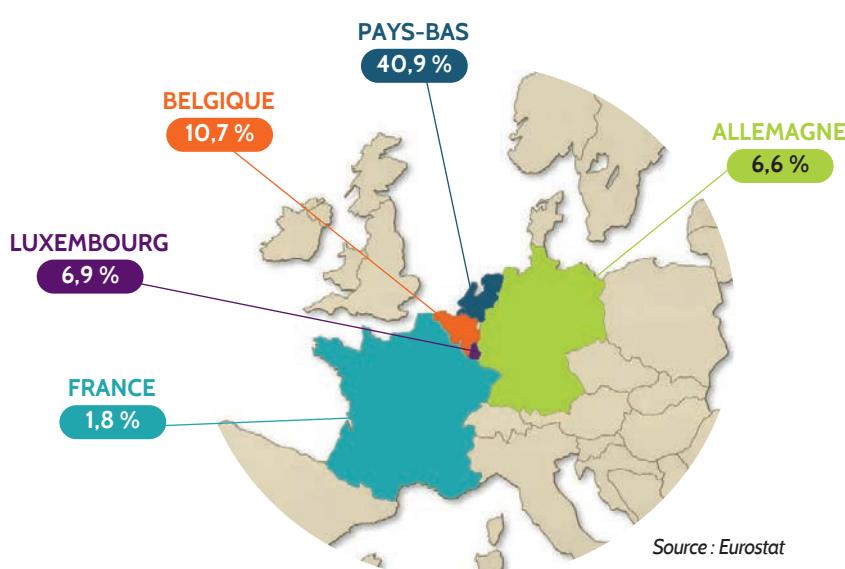
1 Source : Eurostat

► Parts modales du transport terrestre de marchandises en France en 2023 (en % des tonnes -kilomètres)



Source : « Chiffres clés des transports – édition 2025 », Collection Datalab, Ministères de l'aménagement du territoire Transition écologique

► Part modale du fluvial



LE SAVIEZ-VOUS ?

- Le transport fluvial génère jusqu'à cinq fois moins d'émissions de CO₂ que les autres modes de transport.
- Un convoi poussé de 4 400 t (264 EVP*) remplace 220 camions de 20 tonnes sur la route ou quatre trains de fret.
- Pour la même quantité de marchandise transportée, un bateau fluvial consomme trois à quatre fois moins d'énergie qu'un camion.
- 2 625 000 camions évités sur les routes françaises en 2021 grâce au transport fluvial.
- Près de 40 000 km de camions bout à bout évités (soit environ le tour de la terre).

Source : VNF

* EVP : Équivalents Vingt Pieds



Une étude pour mieux comprendre les enjeux d'emploi et de formation au regard des grands projets engagés

La création d'un accès fluvial direct à Port 2000 au Havre à l'horizon 2027 et l'ouverture en 2032 d'une nouvelle liaison fluviale reliant la Seine et l'Oise au nord de la France et au Benelux, constituent des chantiers majeurs devant favoriser le développement du transport fluvial de marchandises sur l'axe Seine.

Face à ce développement attendu de l'activité de transport fluvial de fret, et afin de mieux connaître et comprendre les enjeux d'emploi et de formation auxquels le secteur du transport fluvial va être confronté, la Direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (DREETS) et la Région Normandie, ont confié au Carif-Oref la réalisation d'une étude sur les besoins en emploi et en compétences dans le secteur du transport fluvial de fret.

Après une présentation du contexte dans lequel s'inscrit la demande d'étude (partie 1), et une description du secteur (partie 2) dans ses diverses composantes (métiers, formations, acteurs, écosystème fluvial...), le rapport propose une approche statistique du transport fluvial de fret avec un état des lieux de l'emploi, du marché du travail et de la formation, au niveau national et en Normandie (partie 3).

Afin de bien saisir les enjeux d'emploi et proposer des pistes de réflexion, l'étude s'est attachée à identifier et à comprendre les difficultés liées aux problèmes de main-d'œuvre, les freins au développement du secteur ainsi que les évolutions et mutations allant impacter les métiers du fluvial. (partie 4)

INFO...

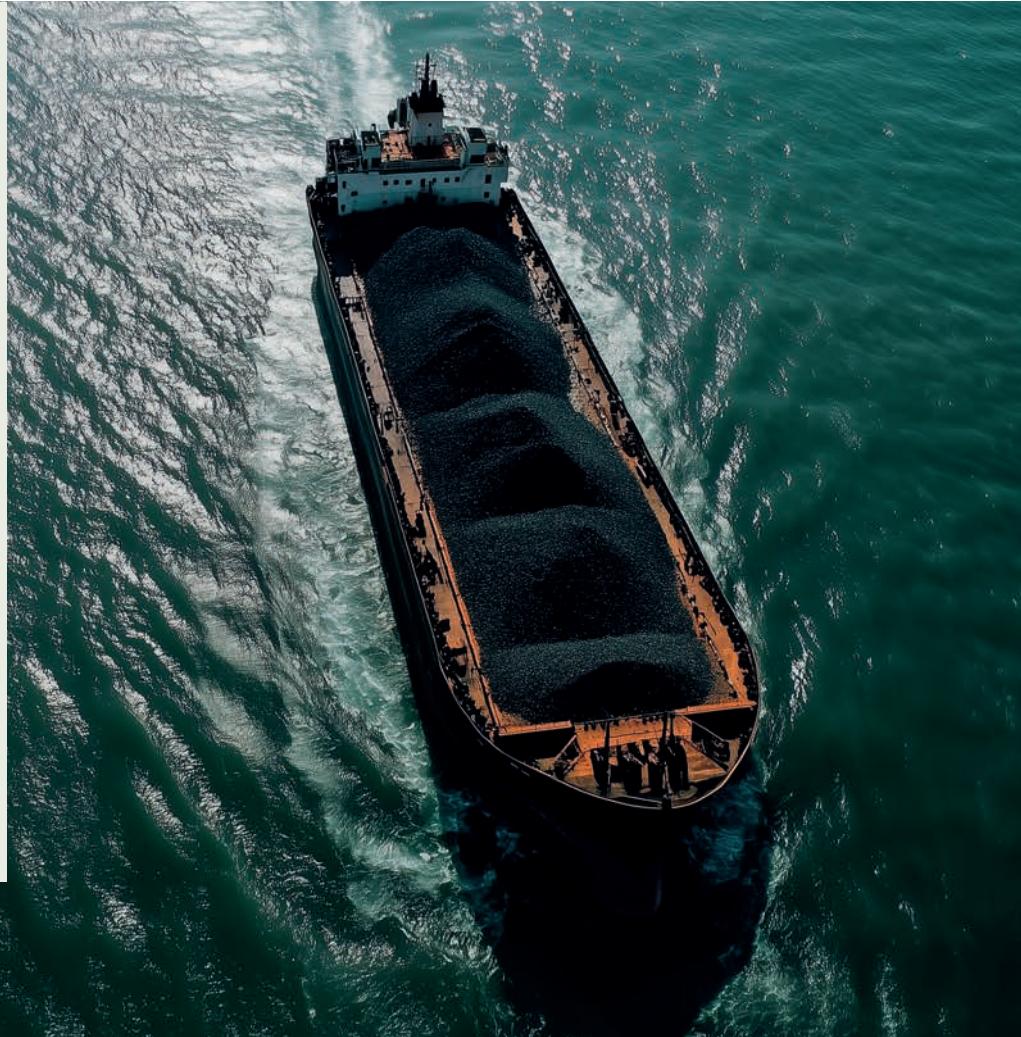


Approche méthodologique

La démarche mise en œuvre recouvre trois axes de travail :

- Une recherche documentaire approfondie (articles, dossiers, webinaires, rapports, sites, etc.).
- Une analyse statistique visant à réaliser un état des lieux chiffré sur l'emploi, le marché du travail, la formation, les tensions ou encore l'insertion.
- Des entretiens qualitatifs réalisés entre mars et septembre 2025 auprès d'une vingtaine d'acteurs et experts du secteur (voir liste en annexes).

Objectif : identifier les problématiques d'emploi et de compétences, et repérer les évolutions et mutations impactant le secteur et ses métiers.





L'amélioration et le développement du transport fluvial passe par l'existence d'infrastructures adaptées à la circulation des navires fluviaux. Deux projets sont en cours et devraient impacter le transport fluvial de fret sur la Seine. Voici un petit tour d'horizon de ces projets ...

LE PROJET DE CANAL SEINE NORD EUROPE

Projet d'infrastructure fluviale majeur, le canal Seine-Nord Europe reliera le bassin de la Seine aux réseaux fluviaux du nord de la France et de l'Europe. Ce canal à grand gabarit s'étendra sur 107 km, de Compiègne dans l'Oise à Aubencheul-au-Bac dans le Nord.

Le principal objectif de ce canal est d'améliorer le transport fluvial en permettant aux péniches de grand gabarit de circuler efficacement. Ainsi, il pourra accueillir des péniches mesurant jusqu'à 185 mètres de long et 11,40 mètres de large, et pouvant transporter jusqu'à 4 400 tonnes de marchandises (soit l'équivalent de 220 camions).

Il permettra de réduire la congestion routière et de promouvoir un transport plus durable en transférant une partie du fret de la route vers les voies navigables.

Ce projet de 5,1 milliards d'euros est financé par des fonds publics provenant de l'Union européenne (2,1 Md€), de l'État français (1,1 Md€), des Régions et des Départements concernés (1,1 Md€), complétés par un emprunt (16 %).

Avec une mise en service reportée à 2032, au lieu de 2030 initialement prévu, le canal Seine-Nord Europe constituera un maillon central de la liaison fluviale européenne à grand gabarit Seine-Escaut, le plus grand réseau européen de transport fluvial qui va irriguer la Normandie, l'Île-de-France, les Hauts-de-France et la Belgique.

INFO...



Impacts estimés du canal Seine-Nord

- 17,4 millions de tonnes de marchandises transportées à horizon 2035
- 1 million de poids lourds en moins sur les routes de France par an
- 50 millions de tonnes de CO₂ évitées en 40 ans

(Source : <https://www.canal-seine-nord-europe.fr/>)





Le projet Seine-Escaut

Projet de mise en réseau de 1 100 km de voies fluviales à grand gabarit reliant la France, la Belgique et les Pays-Bas.

Objectif : faciliter le transport de marchandises en reliant des ports maritimes importants comme Le Havre, Paris, et Amsterdam, et en permettant le passage de convois fluviaux pouvant transporter jusqu'à 4 400 tonnes.

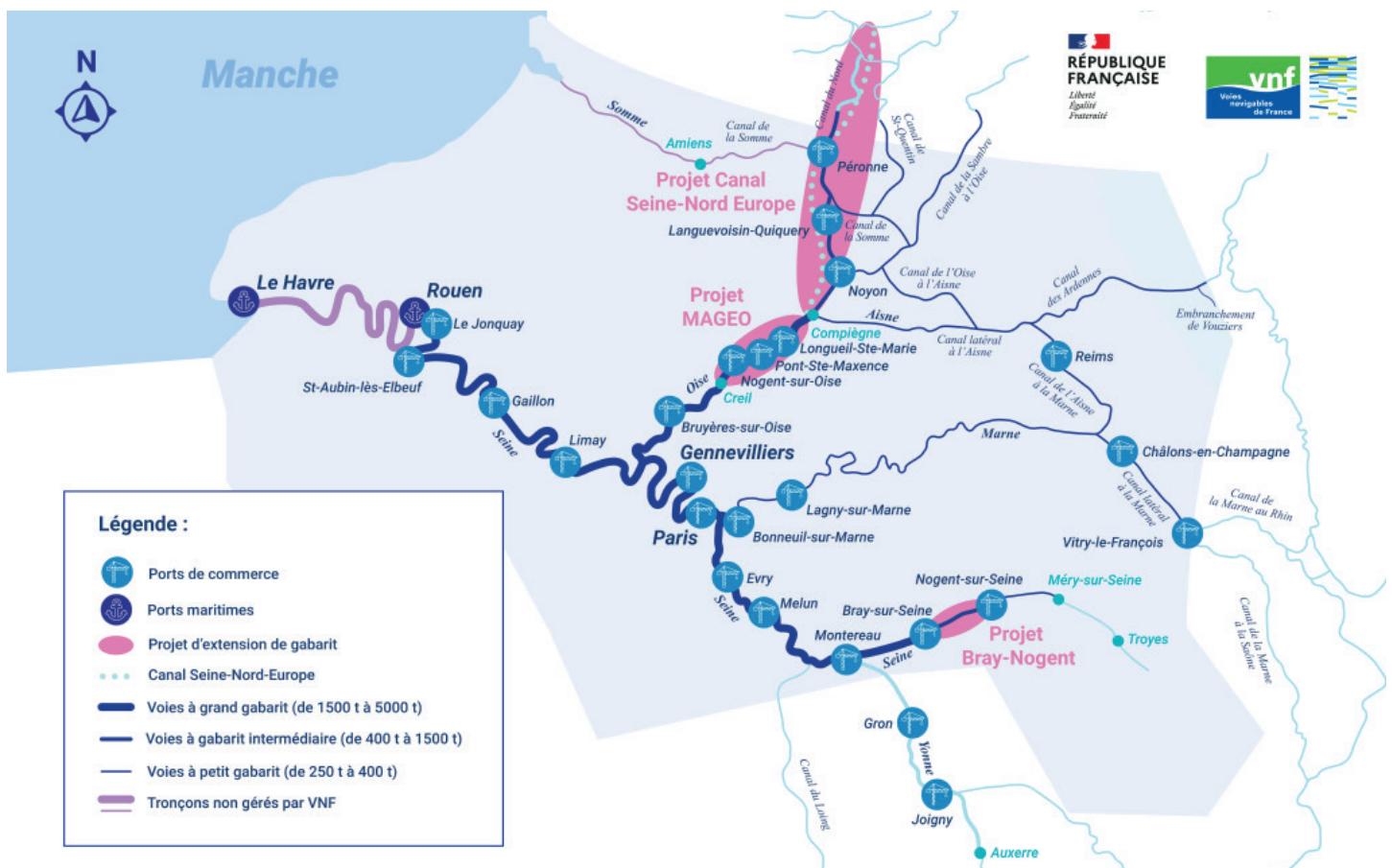
Enjeu : accroître le report modal vers le transport fluvial.

Premier réseau fluvial européen, Seine-Escaut va doubler les capacités d'échanges dans les zones traversées et accélérer le report modal vers la voie d'eau.

Ce projet doit également contribuer à l'objectif européen de report de 30 % du fret moyen et longue distance vers la voie d'eau et le rail à l'horizon 2030.

La liaison Seine-Escaut vise à établir un nouveau corridor européen de fret entre Le Havre, Rouen, Paris, Dunkerque et le nord de l'Europe, axe économique majeur dont la circulation routière est aujourd'hui congestionnée. Cette liaison nécessite entre autres :

- la construction du **canal Seine-Nord Europe**, qui reliera le bassin Seine-Oise au réseau fluvial à grand gabarit du nord et de l'est de l'Europe
- la **mise au gabarit européen de l'Oise (MAGEO)** : le projet consiste à aménager la rivière Oise entre Compiègne et Creil afin qu'elle puisse accueillir des convois gabarit européen Vb, c'est à-dire des bateaux d'une longueur de 180 m, d'une largeur de 11,40 m et transportant jusqu'à 4 400 tonnes de marchandises.



PORTE 2000 ET LE PROJET DE LA CHATIÈRE

Port 2000, le projet d'extension et de modernisation du Grand Port Maritime du Havre

Au début des années 2000, pour faire face à la concurrence des ports européens, notamment Rotterdam et Anvers, le port du Havre s'est lancé dans un projet d'agrandissement nommé Port 2000.

Les objectifs assignés à ce projet étaient de :

- supprimer les contraintes de marée pour les grands porte-conteneurs
- tripler les trafics conteneurisés, passant de deux millions à six millions d'Équivalent Vingt Pieds (EVP)
- renforcer la compétitivité face aux ports du nord de l'Europe

Inauguré en 2006, Port 2000 est dédié spécifiquement au trafic de conteneurs. Il offre des infrastructures conçues pour accueillir les plus gros porte-conteneurs, avec des quais en eau profonde et un accès sans contrainte de marée.

L'infrastructure portuaire est constituée de 4,2 km de quais en eau profonde, trois terminaux à conteneurs et 12 postes à quai pour accueillir les plus grands porte-conteneurs du monde.

INFO...



HAROPA Port

Depuis 2021 les ports du Havre, de Rouen et de Paris sont réunis au sein de HAROPA Port (établissement public d'État) et constituent ainsi le Grand port fluvio-maritime de l'axe Seine.

Le projet de la chatière² : la création d'un accès fluvial direct à Port 2000

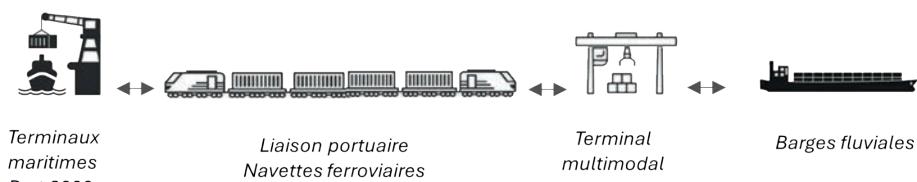
- A l'heure actuelle : un accès fluvial à Port 2000 restreint

L'accès aux terminaux maritimes se fait uniquement par la mer et dans une zone maritime non protégée de la houle. La majorité des navires fluviaux ne sont donc pas adaptés et équipés pour emprunter les routes menant à Port 2000 et ne possèdent pas les autorisations réglementaires nécessaires à la navigation en mer. Aujourd'hui, seule une dizaine de barges fluviales spécialement conçues (automoteurs renforcés ou navires fluvio-maritimes) ont la capacité de sortir du port historique, de gagner la pleine mer pour aller s'amarrer aux quais de Port 2000 pour charger/décharger di-

rectement leurs conteneurs. Pour toutes les autres barges, un transport intermédiaire est nécessaire pour acheminer les conteneurs entre Port 2000 et le fleuve.

Le terminal multimodal du Havre, situé le long du Grand Canal du Havre et mis en service en 2015, a été conçu en partie pour pallier les limitations d'accès de Port 2000. Principalement ferroviaire, ce terminal dispose néanmoins de deux postes à quai fluviaux où s'opèrent les opérations de déchargement et de chargement de deux barges fluviales simultanément. Des navettes ferroviaires (du réseau ferré portuaire) prennent ensuite le relais pour acheminer les conteneurs vers les terminaux maritimes de Port 2000.

► Accès à Port 2000 aujourd'hui pour les barges fluviales



Ces changements de transport, appelés aussi « ruptures de charge », rendent le trafic fluvial moins concurrentiel que le transport routier : seuls 10 % des conteneurs arrivant ou partant du port du Havre transitent vers l'hinterland³ par le fleuve quand 85 % transitent par la route (et 5 % par voie ferroviaire).

Avec la création de la chatière les bateaux fluviaux pourront accéder directement aux terminaux de Port 2000 sans passer par le terminal multimodal.

- D'ici 2027 : un accès fluvial direct à Port 2000 avec la chatière

Le projet de chatière consiste en la création d'un chenal maritime de 100 mètres de large et de 1 800 mètres de long, protégé de la houle par une digue.

Ce passage va permettre à l'ensemble de la flotte fluviale existante (automoteurs, convois poussés composés de pousseur et barge fluviale, navires fluvio-maritimes) d'accéder directement aux terminaux maritimes de Port 2000 en toutes conditions météorologiques et de marées.

Ce projet tend à répondre aux enjeux de multimodalité et de décarbonation de l'axe Seine.

² * Une chatière est un chenal de navigation protégé, conçu pour relier directement deux zones.

Pour en savoir plus : <https://accesfluvialport2000.haropaport.com/fr>

³ Hinterland : arrière-pays, aire d'attraction et de desserte continentale d'un port



« L'accès fluvial à Port 2000 représente un enjeu majeur pour la réalisation d'un corridor logistique décarboné sur l'axe Seine. La chatière supprimera les ruptures de charge, fluidifiera le trafic et augmentera significativement le transport de conteneurs par voie fluviale au départ et à l'arrivée du Havre. »

(Source : HAROPA Port)

Ce projet stratégique vise également à renforcer la position du Havre face à ses concurrents européens comme Anvers et Rotterdam, qui disposent déjà d'un accès fluvial efficace.



Le projet de la chatière

Création d'un chenal maritime protégé reliant directement Port 2000 au bassin de la Seine.

Montant total du projet : 197 M€

Financeurs : Région Normandie, État, Union européenne et HAROPA Port.

Mise en service : 2027





L'ÉCOSYSTÈME DU TRANSPORT FLUVIAL DE FRET



LES VOIES NAVIGABLES : « TERRAIN DE JEU » DU TRANSPORT FLUVIAL DE FRET

Les voies navigables sont des voies d'eau de navigation intérieure aménagées, équipées et ouvertes à la circulation et au transport fluvial.

Avec ses 8 500 km, la France possède le plus long réseau de voies navigables d'Europe, qui en compte 38 000 km.

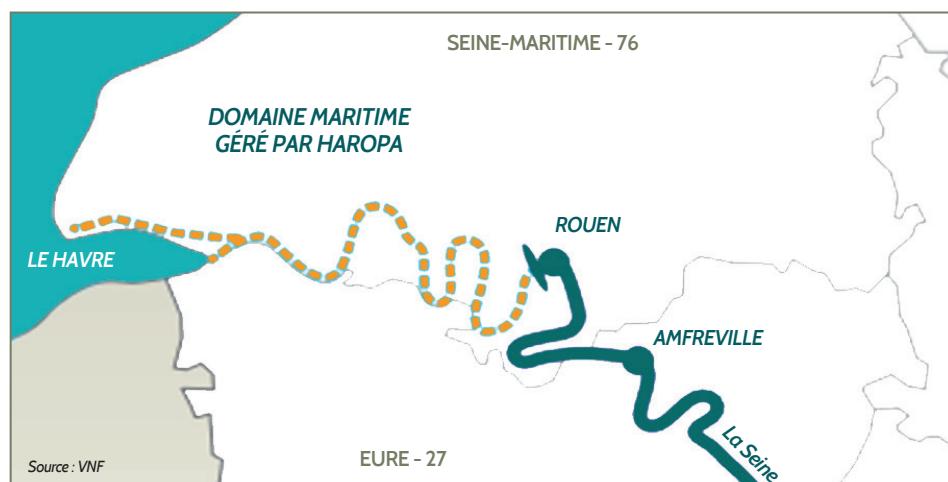
Il se compose de fleuves, rivières et canaux aménagés pour le transport de marchandises, de voyageurs et la navigation de plaisance.

80 % du réseau est sous la responsabilité de Voies Navigables de France qui en assure l'entretien, l'exploitation et la modernisation. Le reste du réseau est géré soit par des collectivités territoriales soit par l'État ou des ports autonomes.



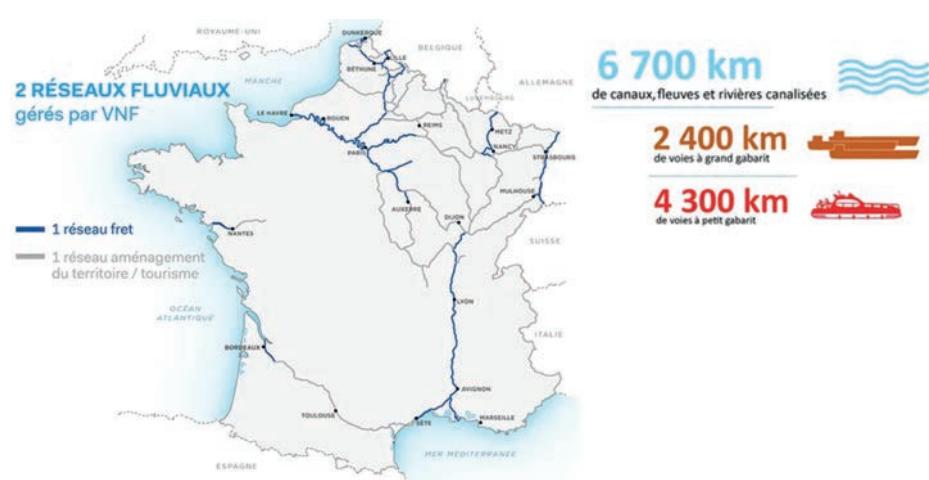
Les ports maritimes gèrent ainsi une petite portion des voies navigables en France, principalement les sections fluviales qui sont directement liées à leurs activités portuaires.

Tel est le cas en Normandie avec HAROPA qui gère une section de la Seine allant de Rouen jusqu'à l'estuaire (Le Havre).



Les 6 700 km dont VNF a la responsabilité constituent deux réseaux complémentaires :

- un réseau fret (dit à grand gabarit)
- un réseau touristique (dit à petit gabarit)





Voies Navigables de France (VNF)

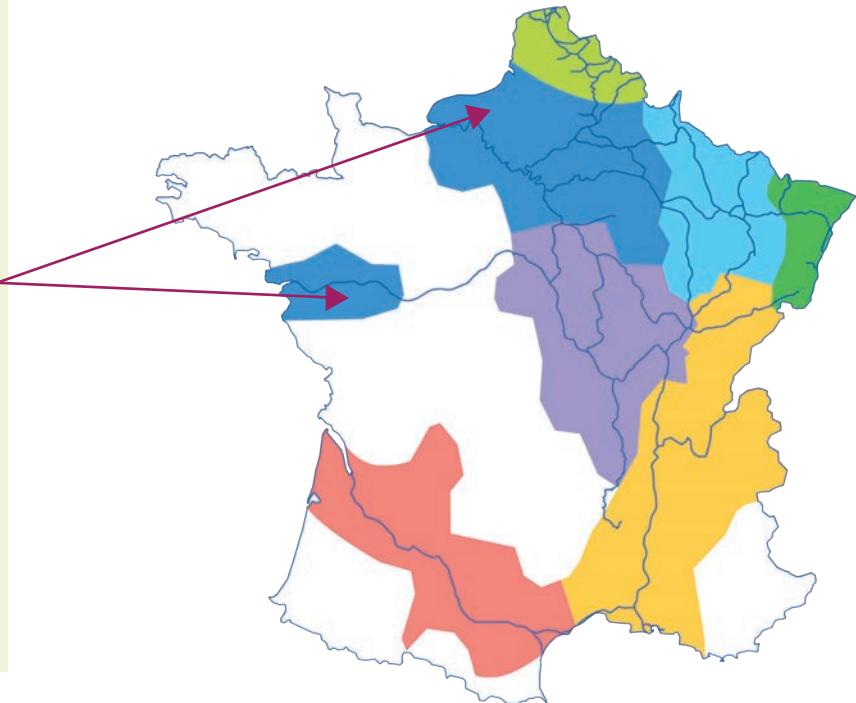
Placé sous la tutelle du ministère chargé des Transports, VNF est un établissement public gérant près de 80 % du réseau des voies navigables français.

Un découpage du territoire en sept bassins, dont le **Bassin de la Seine et Loire aval** qui couvre cinq régions avec 1 400 km de voies navigables dont 450 km de voies à grand gabarit.

Trois grandes missions :

- promouvoir la logistique fluviale et développer le transport de fret
- concourir à l'aménagement du territoire et au développement touristique
- assurer la gestion globale de l'eau

<https://www.vnf.fr/>



LE TRANSPORT FLUVIAL DE FRET : DE QUOI PARLE-T-ON ?

Caractéristiques du transport fluvial de fret

Le transport fluvial est un mode de transport qui utilise les voies navigables intérieures, telles que les fleuves et les canaux, pour le déplacement de marchandises ou de passagers. Il se caractérise par l'utilisation de navires et de barges spécialement conçus pour naviguer sur ces voies d'eau.

Le transport fluvial englobe deux secteurs :

1) Le transport fluvial de passagers, aussi appelé tourisme fluvial, recouvre essentiellement les activités de promenade sur des sites remarquables, avec ou sans restauration et de croisière longue durée avec hébergement à bord ainsi que le transport public. Il comprend également les activités de plaisance et la location de bateaux habitables, très

développées sur les canaux (Bourgogne, Alsace, canal du Midi, ...) => ce secteur ne fait pas l'objet de la présente étude.

2) **Le transport fluvial de marchandises, ou fret fluvial**, consiste à transporter des marchandises de toutes sortes sur des bateaux fluviaux. Historiquement tourné vers le transport de céréales, de matériaux pondéreux (granulats, charbons) et de produits sidérurgiques, le secteur s'est diversifié vers le transport de produits pétroliers et chimiques, et plus récemment vers le transport de conteneurs et la logistique urbaine.

Le transport fluvial de marchandises utilise plusieurs types de navires adaptés aux voies navigables intérieures. Les principaux sont :

- les bateaux automoteurs : ces navires disposent de leur propre système de propulsion
- les barges poussées, sont des bateaux sans moteur, conçus pour être poussés par un pousseur.

Ils sont adaptés au transport de marchandises en vrac (granulats, céréales, etc.)

- les pousseurs, sont des bateaux spécialement conçus pour pousser et manœuvrer des convois de barges dépourvus de pilote et de moteur. Ils s'arriment à l'arrière d'un ensemble de barges qu'ils propulsent.

Il existe des navires spécialisés tels que :

- les vraquiers fluviaux, navires conçus pour le transport de marchandises solides et sèches en vrac comme le sable, les granulats, les céréales, etc.
- les porte-conteneurs fluviaux, spécialement conçus pour le transport de conteneurs
- les navires fluvio-maritimes, capables de naviguer à la fois sur les fleuves et en mer
- les navires-citernes, utilisés pour le transport de liquides tels que les produits pétroliers, les huiles végétales, les produits chimiques, etc.



- les navires rouliers, conçus pour transporter des véhicules roulants

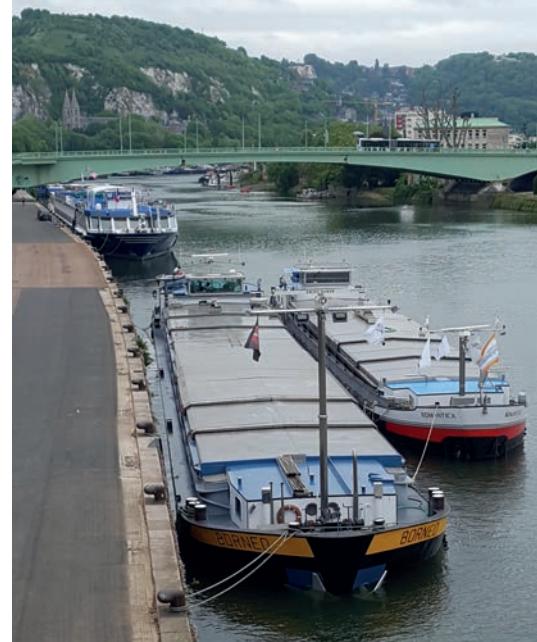
...

Dès lors que son gabarit le lui permet, un navire de commerce peut naviguer dans les eaux intérieures. Le réseau des voies navigables peut être scindé en trois types de gabarit (grand, intermédiaire, petit), définis selon la taille des plus gros bateaux en mesure de l'emprunter (longueur, largeur, tirant d'eau, tirant d'air) et donc leur capacité d'emport des marchandises.



La flotte fluviale française de transport de marchandises, qui est au 4^e rang européen, comprend en 2023, 934 unités d'une capacité de port en lourd totale d'un million de tonnes.

(Source : E2F – Rapport d'activité 2024)



► Fret fluvial : le réseau et ses gabarits de voie

Grand gabarit

Bateaux de 90 m et plus
Gabarit maximal allant de 1000 à 5000 t

La Seine entre Le Havre et Rouen : gabarit maximal de 27 000 t

Gabarit intermédiaire

Bateaux de plus de 38,5 m et de moins de 90 m
Gabarit maximal allant de 400 à 1000 t

Petit gabarit

Bateaux de 38,5 m et moins
Gabarit maximal allant de 250 à 400 t



Place du fret fluvial dans le transport terrestre de marchandises

En 2023, les flux intérieurs de marchandises⁴ ont représenté en France, 331 milliards de tonnes-kilomètres⁵ : seul 1,8 % relève du transport fluvial, et cette part est en diminution depuis 2014 (date à laquelle il représentait 2,8 %).

Avec 5,9 milliards de tonnes-kilomètres en 2023, le transport fluvial de marchandises est en forte baisse pour la deuxième année consécutive (- 10,2 %, après - 9,3 % en 2022). Il atteint son plus bas niveau depuis 1997⁶.

« La conjoncture générale sur les matières premières, les difficultés du secteur de la construction, de mauvaises récoltes de céréales et les inondations de fin d'année expliquent en partie ce point bas. »

En volume, le transport fluvial de fret en France représente 43,4 millions de tonnes de marchandises transportées en 2023 (-11 % en un an), dont 18,1 millions de tonnes transportées (matériaux de construction, céréales et conteneurs) sur le bassin de la Seine.

Quatre régions concentrent à elles seules plus de 80 % du trafic fluvial de marchandises : Ile-de-France,

Normandie, Grand-Est et Hauts-de-France.

En 2^e position derrière l'Ile-de-France, la Normandie représente 23 % du trafic fluvial de marchandises en France. En moyenne annuelle sur cinq ans (2023/2018), toutes les régions présentent une baisse de leur trafic fluvial (entre -1,5 % et -8,6 %), néanmoins la Normandie subit la baisse la plus faible (-1,5 %)⁷.

4 Les transports intérieurs de marchandises correspondent aux trajets routiers, ferroviaires et fluviaux réalisés sur le territoire français.

5 La tonne-kilomètre (tkm) est l'unité de mesure du transport de marchandises combinant la masse de marchandises et la distance du déplacement (poids de la marchandise en tonnes X la distance parcourue en kilomètre). Les tonnes-kilomètres mesurent le flux de marchandises alors que le tonnage mesure simplement le volume transporté (au sens de quantité).

6 Source : VNF dans « Chiffres clés des transports - Edition 2025 », SDES, Datalab, mars 2025

7 Source : « Bilan annuel des transports en 2023 », SDES, Datalab, novembre 2024

► *En 2023, l'activité de transport terrestre de marchandises se contracte sur l'ensemble des modes*

FRET ROUTIER

PTAC > 3,5t ; ensemble du transport, données Sdes



286,4 milliards de t.km en 2023

-2,4 % sur un an
-3,5 % de t.km (2019-2023)



89 % de part modale en 2023 (t.km)

+ 1,5 % sur un an
+ 1,6 point sur cinq ans

FRET FERROVIAIRE

Ensemble du transport, données Eurostat



29,4 milliards de t.km en 2023

-16,7 % sur un an
-13,3 % de t.km (2019-2023)



9,1 % de part modale en 2023 (t.km)

-1,4 % sur un an
-0,9 point sur cinq ans

FRET FLUVIAL

Ensemble du transport, données Eurostat



5,9 milliards de t.km en 2023

-10,2 % sur un an
-26 % de t.km (2019-2023)



1,8 % de part modale en 2023 (t.km)

-0,2 % sur un an
-0,4 point sur cinq ans

Parts modales du transport terrestre de marchandises (hors oléoducs, yc transit)

Source : « Tableau de bord de la logistique : chiffres clés du transport 2023 », Observatoire de la logistique

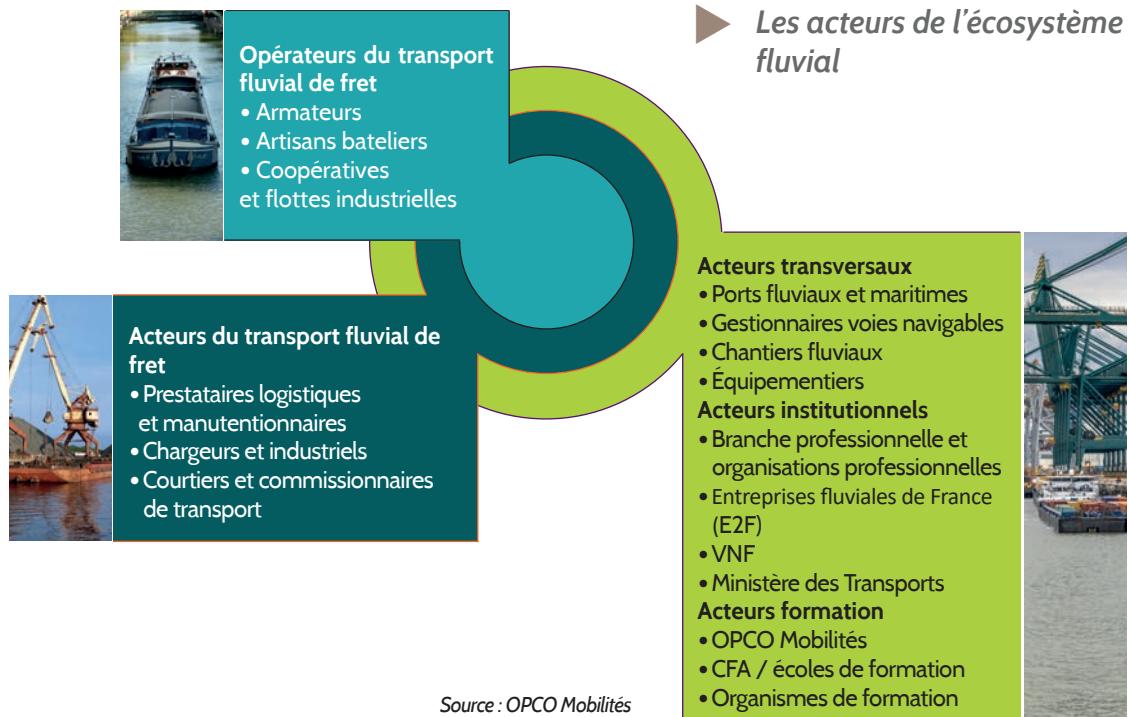
Après deux années de baisse consécutives, selon Voies navigables de France, le fret fluvial retrouve une évolution à la hausse en 2024 : +2,9 % de l'activité mesurée en tonnes-kilomètres (soit une estimation de 6 milliards t-km) et +0,7 % concernant le volume de marchandises transportées (43,7 millions de tonnes de marchandises transportées en 2024). Cette dynamique positive est portée notamment par la croissance de certains secteurs industriels (chimie, métallurgie, énergie) et du transport de conteneurs, même si les filières agricoles et de matériaux de construction ont connu un léger repli.

L'ÉCOSYSTÈME LOGISTIQUE FLUVIAL : UN RÉSEAU COMPLEXE D'ACTEURS ET D'ACTIVITÉS

Présentation synthétique de l'écosystème logistique fluvial

Afin de mieux comprendre comment fonctionne l'activité de transport fluvial de marchandises il est utile de savoir qu'une multitude d'acteurs sont impliqués en amont et en aval des transporteurs, et participent plus ou moins directement au développement du secteur. Le schéma ci-contre en donne un aperçu synthétique.





QUELQUES DÉFINITIONS...



- **L'armateur fluvial** est la personne physique ou morale qui exploite un ou plusieurs navires. Il « arme » le navire, c'est-à-dire qu'il le fournit en équipage, matériel, équipement et avitaillement. Il peut être propriétaire du bateau ou simplement affréteur (celui qui loue le navire).
- **L'artisan batelier** est un professionnel indépendant qui possède et exploite un ou plusieurs bateaux.
- **Une flotte industrielle** dans le contexte du transport fluvial fait référence à un ensemble de navires ou de barges utilisés pour des opérations de transport de marchandises à grande échelle. Exemple en Normandie : Compagnie Fluviale de Transport (CFT)
- **Une coopérative** est une organisation où les membres, mariniers ou entreprises de transport, se regroupent pour mutualiser leurs ressources afin d'améliorer l'efficacité et la rentabilité de leurs activités.
- **Le chargeur** est l'expéditeur qui confie des marchandises à un transporteur (armateur ou artisan batelier).
- **Le courtier** joue un rôle d'intermédiaire entre les chargeurs et les transporteurs en facilitant les transactions : il met en relation les deux parties, négocie les termes du contrat et apporte des conseils sur les options de transport.
- **Le commissionnaire de transport** est mandaté par un chargeur pour organiser et superviser le transport des marchandises de bout en bout : il sélectionne le transporteur, négocie les conditions de transport, assure le suivi des marchandises, gère les formalités administratives et veille au respect des délais.



Le transport fluvial de fret s'accompagne de nombreuses activités connexes qui forment un écosystème logistique complet :

Transport fluvial de fret et activités connexes

Manutention portuaire
Chargement et déchargement des marchandises dans les ports fluviaux

Stockage et entreposage
Gestion des espaces de stockage pour les marchandises en transit

Logistique urbaine fluviale
Distribution de marchandises au cœur des villes via les voies fluviales

Maintenance et réparation des bateaux



Contrôle et sécurité des cargaisons
Inspection des cargaisons, vérification des normes de sécurité...

Innovation et développement technologique
Création de solutions pour améliorer l'efficacité du transport fluvial

Formation professionnelle

Services aux équipages
Avitaillement, gestion des escales, etc.

Source : OPCO Mobilités



Transporteurs fluviaux : organisation de la profession

En France, le transport fluvial de fret se structure autour de deux catégories de transporteurs :

- les artisans bateliers

La flotte artisanale est constituée pour l'essentiel d'unités de transport de petite ou moyenne capacité appartenant à des artisans bateliers indépendants ou regroupés en petites sociétés familiales. Ils peuvent également s'organiser autour de groupements coopératifs (exemples de coopératives exerçant sur l'axe Seine : Coalis, Scat).

Transmission de l'entreprise de père en fils / fille, exercice de l'activité en couple, vie à bord en famille, etc., les caractéristiques attachées traditionnellement à la batellerie artisanale évoluent depuis plusieurs années.

- les armateurs fluviaux

La flotte « *industrielle* » est constituée de bateaux exploités par des entreprises de transport ou des grandes entreprises ayant une flotte interne. Ainsi, par exemple, dans le secteur des matériaux de

construction, les entreprises Cemex et Lafarge, disposent de leurs propres flottes de bateaux fluviaux et naviguent sur l'axe Seine.

En Normandie, est implantée le siège de la plus importante entreprise française de transport fluvial : Compagnie Fluviale de Transport (CFT), filiale du groupe Sogestran qui est spécialisé dans le transport fluvial et maritime.

Comme le souligne la fédération Entreprises Fluviales de France (E2F) dans sa présentation du secteur⁸, les entreprises de transport fluvial sont essentiellement artisanales : environ 650 entreprises qui exploitent un peu plus de 700 bateaux. Les armateurs (transporteurs de type industriel) sont peu nombreux : environ 10 exploitants qui exploitent un peu plus de 300 unités (98 % artisans et 2 % armateurs).

97,6 % des entreprises de transport fluvial de marchandises en France comptent moins de 10 salariés.



⁸ <https://entreprises-fluviales.fr/chiffres-cles>



APERÇU DES MÉTIERS ET DES FORMATIONS DU TRANSPORT FLUVIAL DE FRET

Deux familles de métiers

Les métiers du transport fluvial de fret se classent en deux familles de métiers :

- les métiers de navigants techniques
- les métiers sédentaires



Découvrir les métiers

- <https://acteurs-du-fleuve.fr/>
- <https://www.opcomobilites.fr/> : « Transports fluviaux de fret et de passagers – Les métiers de la branche », édition 2022, Opcô Mobilités

La famille « navigant »

CAPITaine

Le capitaine est le responsable du bateau. Il met en fonction le bateau, assure la conduite et la manœuvre, encadre le personnel, déclenche les mesures d'urgence en cas d'incident, et assure des tâches administratives (opérations commerciales, gestion du personnel...)

TIMONIER

Le timonier est le bras droit du capitaine. Il participe au guidage et à la manœuvre du bateau, le conduit sous la supervision du capitaine, supervise les opérations de chargement/déchargement des marchandises et encadre l'équipage.

MATELOT / MAÎTRE MATELOT

Le matelot participe aux manœuvres spécifiques (amarrage, guidage...), aux activités sur le pont (chargement, déchargement...) et à l'entretien / nettoyage du bateau et des équipements. Le matelot peut se spécialiser en électricité ou en mécanique et devenir mécanicien à bord du bateau.

La famille « sédentaire »

FONCTIONS TECHNIQUES

Exploitation - Maintenance

- Le responsable d'exploitation a en charge la gestion et l'exploitation d'un ou plusieurs bateaux : il planifie, organise et suit au jour le jour les activités de transport. Il assure l'interface client-opération et l'assistance logistique et administrative qui en découle.
- Le responsable maintenance contrôle, entretien, règle, nettoie et répare les équipements, installations et machines.
- Le mécanicien fluvial assure la surveillance, le fonctionnement, l'entretien et le dépannage des machines et appareils à bord du bateau.
- L'électricien / électronicien fluvial participe aux travaux électriques et à la maintenance préventive et corrective sur les unités fluviales.
- L'affréteur sert d'intermédiaire entre les clients ayant des marchandises à transporter et les transporteurs. Il veille au bon acheminement des marchandises et prend en charge le suivi contractuel et administratif.

FONCTIONS SUPPORT

Affrètement - Logistique - Commercial - Administratif



Conditions d'accès aux métiers de navigants dans le transport fluvial

- Membres d'équipage : depuis 2022, l'obligation de détention d'un certificat de qualification de l'Union

En 2022, la transposition en France d'une directive européenne de 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure⁹, a fait évoluer les conditions d'entrée dans la profession.

Cette directive établit un système harmonisé de reconnaissance des qualifications des membres d'équipage de pont opérant sur les voies d'eau intérieures de l'Union européenne qui leur permet d'exercer leur activité dans toute l'UE. Faciliter la mobilité professionnelle, renforcer la sécurité et les compétences, et améliorer l'attractivité du secteur sont les objectifs visés par cette réglementation.



Transporteur fluvial

Pour créer une entreprise de transport fluvial, il est obligatoire de posséder **l'Attestation de Capacité Professionnelle (ACP) du transport fluvial**. L'ACP certifie que son titulaire possède les compétences nécessaires pour diriger une entreprise de transport fluvial, notamment en matière d'accès au marché, de gestion d'entreprise, de comptabilité, de fiscalité et de réglementation sociale. Elle est reconnue par tous les États membres de l'Union européenne. L'ACP peut être obtenue sur justificatif de diplôme ou sur justificatif d'une expérience professionnelle d'au moins 3 ans ou après réussite à un examen spécifique.



Pour exercer, chaque membre d'équipage d'un bateau de transport fluvial doit être titulaire d'un **Certificat de Qualification de l'Union (CQU)**, correspondant à sa qualification, son grade :

- Homme de pont
- Matelot léger
- Matelot
- Maître-matelot
- Timonier
- Conducteur

L'accès à chaque qualification est soumis à des conditions précises : âge minimal, nombre de jours de navigation (sauf pour homme de pont), expérience professionnelle, aptitude médicale, et réussite à une évaluation des compétences (sauf pour maître-matelot, où seule l'expérience compte).

Par ailleurs, les conducteurs doivent détenir des autorisations spécifiques (après avoir suivi une formation spécifique agréée par le ministère des Transports et avoir réussi un examen) lorsqu'ils :

- naviguent sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime
- naviguent sur des sections de voies d'eau comportant des risques spécifiques

- naviguent au radar
- conduisent des bateaux propulsés au Gaz Naturel Liquéfié (GNL)
- conduisent de gros convois.

Le certificat de qualification de conduite seul à bord est une autorisation spéciale permettant à un conducteur de naviguer sans équipage supplémentaire sur certains types de bateaux de commerce.

Les personnels déjà en poste avant janvier 2022 peuvent obtenir leur nouveau certificat de qualification de l'Union par équivalence. Ainsi, les personnels titulaires d'anciens certificats disposent d'une période de 10 ans pour échanger leur titre contre un certificat harmonisé, sur présentation des justificatifs de leur expérience ou de leur qualification antérieure.

• Les conditions d'accès aux grades de l'équipage de pont depuis 2022

Plusieurs voies d'accès ont été prévues par les textes : les candidats peuvent accéder aux grades par la formation initiale, l'expérience professionnelle ou la reconversion, avec des exigences affectées à chaque voie et grade.

⁹ Le décret n° 2022-156 du 9 février 2022, et l'arrêté du 27 avril 2022 transposent la directive européenne en droit français



► Conditions d'accès aux différents grades de la navigation intérieure

CONDUCTEUR

Trois voies d'accès possibles :

1- Formation initiale : 18 ans minimum + avoir validé une formation de 3 ans (Bac pro Transport fluvial) + avoir effectué au moins 360 jours de navigation dans le cadre de cette formation ou ultérieurement

2- Expérience pro. :

Deux cas de figure :

> Avoir un certificat de qualification de timonier + avoir effectué 180 jours de navigation en tant que timonier + réussir un examen de qualification*

OU > avoir effectué 540 jours de navigation (ou 180 jours si justification d'une expérience de 500 jours en maritime) + réussir un examen de qualification*

3- Reconversion professionnelle : avoir validé une formation d'au moins un an et demi comprenant un temps de navigation d'au moins 180 jours + attester de 180 jours de navigation supplémentaire + avant l'inscription en formation : avoir acquis une expérience pro. d'au moins 5 ans ou d'au moins 500 jours en maritime ou avoir réussi une formation pro. d'au moins 3 ans.

• Être titulaire du CRR



MAÎTRE-MATELOT

Deux voies d'accès possibles :

1- Formation initiale : avoir validé une formation de 3 ans (Bac pro Transport fluvial) comprenant 270 jours de navigation

2- Expérience pro. : avoir effectué un temps de navigation d'au moins 180 jours en tant que matelot



MATELOT LEGER

- Être âgé d'au moins 15 ans
- Avoir signé un contrat d'apprentissage

HOMME DE PONT

- Être âgé d'au moins 16 ans
- Avoir terminé une formation de base à la sécurité (3 jours)

TIMONIER

• Trois voies d'accès possibles :

1- Formation initiale : avoir validé une formation de 3 ans comprenant 360 jours de navigation

2- Expérience pro. : avoir effectué 180 jours de navigation en tant que maître-matelot

3- Reconversion professionnelle : justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 500 jours en tant que capitaine maritime + réussir un examen de qualification*

• Être titulaire du CRR (certificat restreint de radiotéléphonie)

MATELOT

• Trois voies d'accès possibles

1- Formation initiale : 17 ans minimum + avoir validé une formation de 2 ans (CAP transport fluvial) comprenant au moins 90 jours de navigation

2- Expérience pro. : 18 ans minimum + avoir effectué un temps de navigation d'au moins 360 jours (ou 180 j. si justification d'une expérience maritime de 250 jours) + réussir un examen de qualification*

3- Reconversion professionnelle : 18 ans minimum + avoir validé une formation de 9 mois intégrant 90 jours de navigation + avant l'inscription en formation, avoir acquis une expérience pro. d'au moins 5 ans ou d'au moins 500 jours en maritime ou avoir réussi une formation pro quelconque d'au moins 3 ans.

* L'administration parle d'examen de qualification pour désigner l'évaluation des compétences requise pour l'obtention des CQU.

Sources : Arrêté du 27 avril 2022 relatif aux qualifications des équipages et à la conduite des bateaux de commerce en navigation intérieure

« Nouvelle réglementation sur les qualifications des membres d'équipage », Fiche Expert n°33, niv. 2022, E2F

Titres et diplômes spécifiques au fluvial

• Les personnels navigants

Deux diplômes spécifiques aux métiers de la navigation fluviale existent depuis une dizaine d'années et ont été rénovés récemment :

- le CAP Transport fluvial¹⁰
- le Bac professionnel Transport fluvial.



Respectivement créés en 2011 et 2013, ces diplômes ont été réformés en 2023 afin que leurs programmes de formation répondent aux exigences induites par la réforme des qualifications des membres d'équipage.

Ces programmes de formation sont désormais considérés comme des « *programmes de formation approuvés* », permettant aux diplômés de passer l'examen pour obtenir les certificats de qualification de l'Union. La première session d'examen du CAP rénové aura lieu en 2026.

Le Bac pro rénové est entré en vigueur à la rentrée 2024 et les premiers diplômés sortiront en 2027.

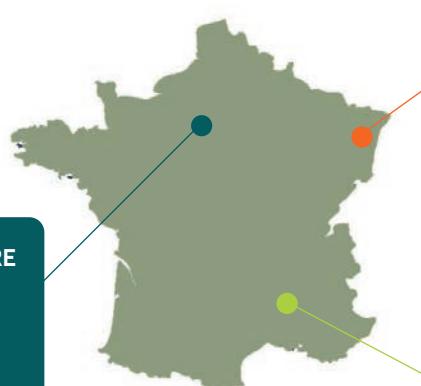
Trois établissements forment à l'un et/ou l'autre de ces deux diplômes. Initialement présent dans les trois établissements, le CAP Transport fluvial n'est plus proposé que dans un seul.

Le CFANI est l'établissement le plus proche de la Normandie. Il propose deux cursus pour le Bac pro Transport fluvial :

- le cursus classique, en trois années, s'adresse aux jeunes sortant de troisième.
- le cursus dit « *parallèle* » a été ouvert il y a quelques années après le constat d'une augmentation du nombre de candidats déjà titulaires d'un niveau Bac ou issus de l'enseignement supérieur. Cette voie s'adresse à des jeunes déjà titulaires de diplômes et propose une formation en deux ans dispensant ces apprentis des enseignements généraux.

À côté de la formation initiale, des organismes proposent également des formations permettant de préparer les candidats aux titres nécessaires à l'exercice des métiers de la navigation fluviale.

La direction générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM) dresse la liste des écoles et organismes agréés en navigation fluviale en 2025 : le tableau ci-après présente les onze écoles et organismes préparant aux titres nécessaires dans le transport fluvial de fret.



CFA DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE (CFANI)
Le Tremblay-sur-Mauldre (78)

- Bac pro. Transport Fluvial (apprentissage)

LYCÉE ET UFA ÉMILE MATHIS
Schiltigheim (67)

- CAP Transport Fluvial (apprentissage en un an)
- Bac pro. Transport Fluvial (voie scolaire)

LYCÉE POLYVALENT LES CATALINS
Montélimar (26)

- Bac pro. Transport Fluvial (voie scolaire)

¹⁰ Le CAP Transport fluvial créé en 2011 a fait suite au CAP Navigation fluviale créé en 1974 (la session d'examen en 1976 et dernière session en 2012). Il est à noter qu'une mention complémentaire au CAP (MC Transporteur fluvial) a été délivrée de 2004 à 2016 mais n'est plus active aujourd'hui.



► Écoles et organismes de formation agréés en navigation fluviale (au 03/06/2025)

TYPE DE FORMATION	HOMME DE PONT	MATELOT	TIMONIER	MAÎTRE-MATELOT	COMMANDEMENT*	RADAR
Nombre d'organismes agréés	11	3	3	3	3	6
ACFI – Le Loroux-Bottereau (44)	x	-	-	-	-	-
A puissance 2 (94)	x	-	-	-	-	-
Bateau école Nerib - Lyon (69)	x	-	-	-	-	-
Lycée Les Catalins – Montélimar (26)	x	x	x	x	x	x
CFANI – Le Tremblay-sur-Mauldre (78)	x	x	x	x	x	x
Lycée Émile Mathis – Schiltigheim (67)**	x	x	x	x	-	x
ERGO Conseil et Aménagement – Voreppe (38)	x	-	-	-	-	-
GRETA Ardèche Drome – Valence (26)	x	-	-	-	x	x
Institut FLUVIA – Paris (75)	x	-	-	-	x	x
Flots-Formation – Lugon (33)	x	-	-	-	-	x
SAS Océan Formation – Nantes (44)	x	-	-	-	-	-

* formation courte de commandement

** Le lycée Émile Mathis est également agréé pour une formation « conduite sur simulateur » et « Radar sur simulateur »

Non inclue la formation expert passagers

Source : DGTM

L’Institut Fluvia a été créé en 1972 par les organisations représentatives du transport fluvial, dont Entreprises Fluviales de France (E2F) est aujourd’hui l’instance fédératrice. Il dispense à la fois des formations préparant les candidats aux titres nécessaires à l’exercice des métiers de la navigation fluviale (Certificat de qualification de conducteur, attestation spécial radar, homme de pont, expert en navigation passagers et certificat restreint de radiotéléphonie) et des formations dans tous les domaines touchant à l’exploitation et à la gestion dans le domaine du transport fluvial.

L’institut Fluvia travaille étroitement avec le CFA de la Navigation Intérieure (CFANI), les deux organismes ayant en commun un même directeur depuis 2020 dont la mission est de créer une synergie entre la formation initiale et la formation continue dans le domaine de la navigation fluviale.

Des certifications et formations existaient jusqu’à récemment mais ne sont plus proposées ou actives :

- Le Certificat de Qualification Professionnelle (CQP) Capitaine de bateau fluvial (créé par la profession en 2004) auquel était associé une étape de formation minimale de découverte et d’insertion aux métiers fluviaux (FMDI) pour les professionnels ayant moins de 100 jours de navigation.
- Le certificat professionnel Responsable d’une unité de transport fluvial (niveau Bac +2) était proposé par l’Institut supérieur de la navigation intérieure (Isni) depuis 2008 à Elbeuf (géré par la direction régionale du Cnam Normandie)



INFO...



Cessation d’activité pour l’Isni* d’Elbeuf

Jusqu’en 2023, le Cnam via l’Isni (rattaché à l’Itip*) proposait des formations permettant de former des navigants dans le transport fluvial. À la suite de la réforme européenne des qualifications, l’Isni a cessé ses activités en 2023, les deux bateaux-écoles ont été vendus et les formations suivantes ne sont donc plus proposées sur Elbeuf :

- Formation minimum de découverte et d’insertion au transport fluvial : formation de 8 mois qui permettait à terme de travailler sur un bateau fluvial
- Le certificat professionnel de Responsable d’une unité de transport fluvial avait été notamment mis en place pour les demandeurs d’emploi candidats aux métiers de la navigation fluviale ne pouvant bénéficier de l’apprentissage. Formation de 10 mois + 5 mois de stages sur l’un des deux bateaux écoles de l’Isni. Il permettait d’accéder aux postes de pilotage dans une entreprise de transport fluvial de fret ou de passagers. (dernière session en juin 2023)
- Stage intensif de navigation (préparant à l’examen pratique du certificat de capacité groupe B)
- Formations d’Homme de pont et de matelot

* Isni : Institut supérieur de la navigation intérieure / Itip : Institut national des transports internationaux et des ports
A noter : depuis l’été 2025, le Cnam de Normandie est en redressement judiciaire.



• La formation aux métiers sédentaires du fluvial

D'autres titres et diplômes, plus transverses, relevant des domaines de la logistique, du commerce international, de la maintenance, de l'informatique ou encore de l'administratif, permettent également d'accéder au secteur sur des fonctions support ou techniques (métiers sédentaires). Ils ne sont pas spécialisés sur le fluvial mais peuvent intégrer pour certains des modules ou options abordant le fluvial : tel est le cas des formations en transport et logistique, qui abordent peu ou prou le fluvial via des enseignements sur la multimodalité.

Il existe de nombreuses formations pour former des logisticiens en France : du BTS ou BUT jusqu'aux écoles spécialisées (exemples : Aftal, Promotrans), en passant par les licences professionnelles et les masters l'offre de formation est importante dans le domaine de la logistique.

Néanmoins, si les formations en logistique sont nombreuses, de l'avis des professionnels, peu d'entre elles semblent proposer des enseignements abordant la multimodalité sous ses différentes formes : centrées sur tout ce qui a trait au transport routier, les enseignements abordent éventuellement les transports maritime et aérien mais le fluvial et le ferroviaire restent le plus souvent « les parents pauvres » de ces formations.

En Normandie, l'Itip (Cnam) devait proposer à la rentrée 2025-2026 un Bac +2 Technicien organisateur de transports multimodaux et internationaux¹¹ avec au 4^e semestre le choix entre trois parcours spécialisés¹² dont un « parcours fluvial » prévu sur Rouen.

Les dernières informations établissent que cette « spécialité » fluviale ne sera finalement pas ouverte.

Aboutissant à l'obtention d'un DEUST Métiers de la supply chain et du transport international durable cette formation vise à aborder l'ensemble des compétences liées à l'organisation et la gestion d'un transport multimodal de marchandises.

11 <https://formation.cnam.fr/rechercher-par-discipline/bac-2-technicien-organisateur-de-transports-multimodaux-et-internationaux-1475324.kjsp>
12 Parcours maritime et portuaire - Parcours fluvial - Parcours supply chain et achats



3

EMPLOI, MARCHÉ DU TRAVAIL, FORMATION, INSERTION... : APPROCHE STATISTIQUE DU SECTEUR DU TRANSPORT FLUVIAL DE FRET



L'EMPLOI DANS LE TRANSPORT FLUVIAL DE FRET

Les entreprises de transport fluvial de marchandises en France et dans l'Union européenne

Selon les chiffres d'Eurostat, 5 350 (estimation) entreprises de transport fluvial opéraient dans l'Union européenne en 2022 (UE27) dont 12 % d'entre elles sont répertoriées en France.

Le nombre de personnes employées¹³ dans le transport de fret s'élevait à 21 900, dont un peu plus de 2 000 en France (soit 9,1 %).

Que ce soit en nombre d'entreprises ou en effectifs, les Pays-Bas arrivent en tête des pays de l'UE dans le transport fluvial de fret avec plus de 9 000 personnes occupées (41 %) et 3 246 entreprises (60 %).



13 Le nombre de personnes employées dans le transport de marchandises comprend les travailleurs indépendants, ceux qui aident les membres de leur famille à bord et les salariés.

Le transport fluvial de marchandises dans l'Union européenne (UE 27) : entreprises et effectifs en 2022



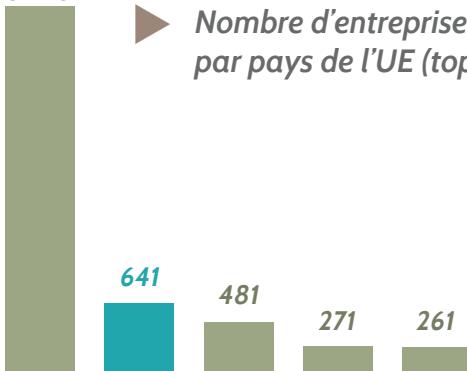
5 350 entreprises



21 900 personnes
occupées

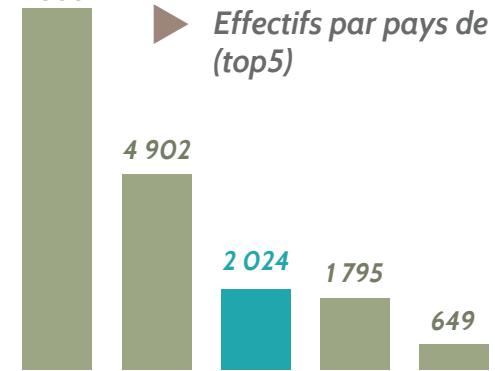
3 246

► *Nombre d'entreprises
par pays de l'UE (top5)*



9 060

► *Effectifs par pays de l'UE
(top5)*



Source : Eurostat

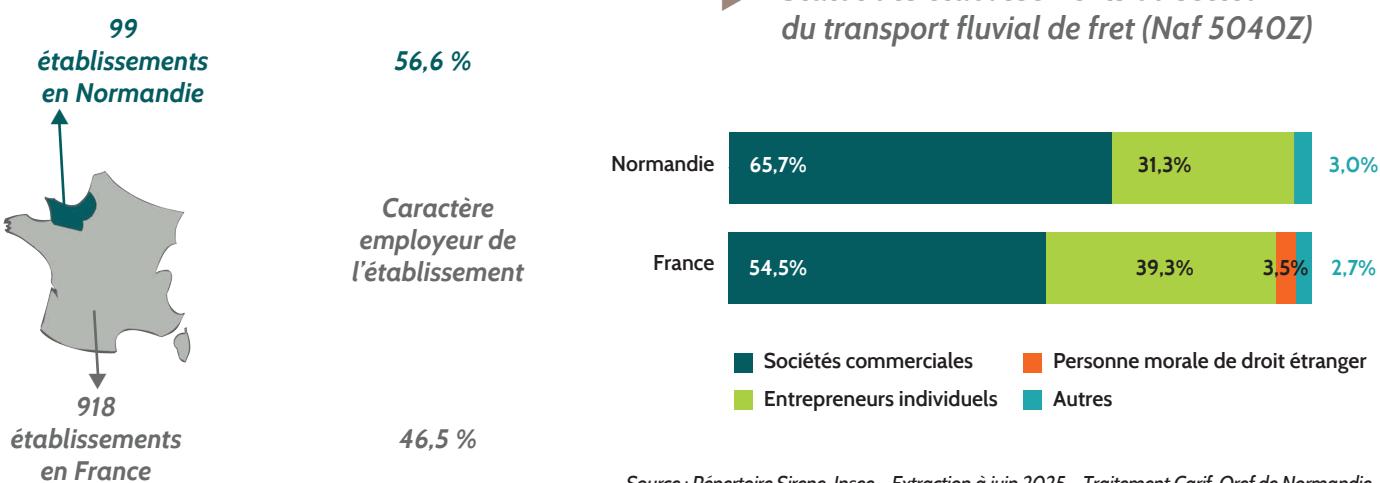


Les établissements du secteur du transport fluvial de fret en France et en Normandie

11 % des établissements du secteur du transport fluvial de fret français sont immatriculés en région Normandie, soit 99 établissements, en juin 2025. 31,3 % d'entre eux sont constitués sous la forme juridique d'entreprise individuelle¹⁴ (c/ 39,3 % au national).

Ces entrepreneurs individuels ne travaillent pas tout seul puisqu'au niveau national, comme en Normandie, 29 % sont identifiés comme étant employeurs.

Géré par l'Insee, le répertoire Sirene (Système national d'identification et du répertoire des entreprises et de leurs établissements) enregistre l'état civil de toutes les entreprises et de leurs établissements. Les organismes publics ou privés et les entreprises étrangères qui ont une représentation ou une activité en France y sont également répertoriés. Ainsi, au niveau national, une trentaine d'établissements a le statut de « Personne morale de droit étranger », soit 3,5 % des établissements du secteur du transport fluvial de fret (inclus dans la catégorie « autres » sur le graphique). Aucun établissement avec ce statut n'est répertorié sur la Normandie.



Précision / Avertissement

Dans le secteur du transport fluvial, l'activité peut s'exercer sur plusieurs axes fluviaux indépendamment du lieu de domiciliation de l'entreprise.

Les sources de données sur l'emploi ne reflètent pas parfaitement la réalité de terrain puisqu'une entreprise de transport fluvial domiciliée en Normandie (donc comptabilisée dans les sources statistiques) peut très bien ne pas avoir d'activité effective dans cette même région. Pour exemple, un artisan batelier¹⁵ dont la domiciliation administrative se trouve chez son comptable en Normandie mais dont le bateau travaille sur l'Oise.

Le secteur raisonne davantage sur une logique d'axe plutôt que de territoire. Les données relatives au territoire régional sont donc à lire avec précaution dans les développements qui vont suivre.



14 Une entreprise individuelle est une entreprise en nom propre ou en nom personnel. L'identité de l'entreprise correspond à celle du dirigeant, qui est responsable sur ses biens propres. L'entrepreneur exerce son activité sans avoir créé de personne juridique distincte. (Insee)

15 La domiciliation d'un artisan batelier peut être le lieu de l'établissement principal où l'activité s'exerce (si l'entreprise détient ou loue des locaux), mais peut être aussi l'adresse de l'agence comptable, ou le domicile personnel de l'artisan, ou encore l'adresse d'une entreprise de domiciliation commerciale.



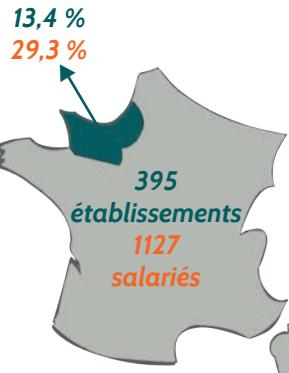
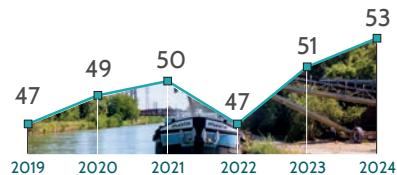
Employeurs et salariés dans le transport fluvial de fret

En France, l'Urssaf dénombrait fin 2024 près de 400 établissements ayant employé au moins un salarié, totalisant ainsi près de 1130 salariés sur la Naf 5040Z Transports fluviaux de fret.

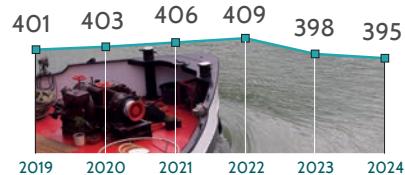
Les données sur la Normandie, faisaient état de 330 salariés travaillant au sein de 53 établissements.

Sur une période de six ans, les effectifs salariés ont chuté de près de 20 % dans la région (contre 13 % au national). L'après Covid a été particulièrement « destructeur » avec une diminution particulièrement marquée sur 2022 mais depuis 2023 les effectifs sont de nouveau à la hausse.

Employeurs du transport fluvial de fret en Normandie (2019-2024)



Employeurs du transport fluvial de fret en France (2019-2024)



Salariés du transport fluvial de fret en Normandie (2019-2024)



Salariés du transport fluvial de fret en France (2019-2024)



Source : Urssaf - données 2019 à 2024 sur APE 5040Z - Traitement Carif-Oref de Normandie

Profils des effectifs du secteur

Au total, on estime à près de 2 000 les effectifs (salariés + non-salariés) travaillant dans le transport fluvial de fret en France dont environ 360 relevant de la Normandie.

Les effectifs du transport fluvial de fret sont principalement constitués d'artisans-bateliers et de membres d'équipage (matelots, timoniers, capitaines...) : 64 % au niveau national et 74 % en Normandie. Le reste des effectifs est principalement composé de personnels administratifs (secrétariat, gestion, RH, etc.) et commerciaux, et d'ouvriers (maintenance, mécanique, travail des métaux, etc.)

Avec 90 % de CDI, les salariés du secteur disposent d'emplois extrêmement stables.

La part des femmes est très variable selon la zone considérée et le poste occupé :

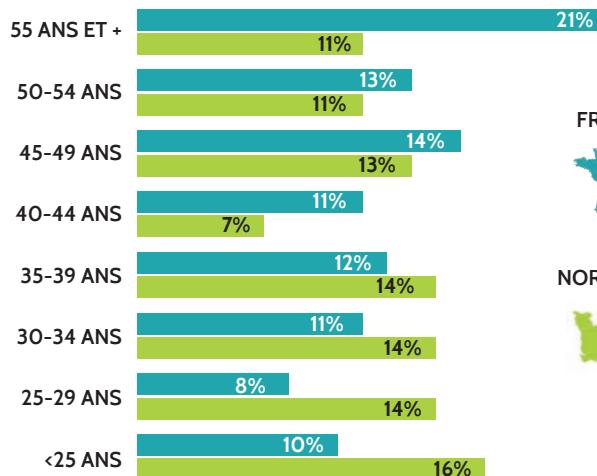
- présentes à près de 40 % dans l'ensemble des effectifs au niveau national, leur part tombe à 22 % en région
- peu ou pas représentées chez les artisans bateliers (15 % au national mais aucune en Normandie), leur poids parmi les membres d'équipage varie selon le périmètre considéré : constituant la moitié des effectifs en France, elles ne sont que 22 % en Normandie.

La pyramide des âges générale montre un vieillissement du secteur au national avec 21 % des effectifs âgés de 55 ans et plus¹⁶ alors qu'en Normandie le secteur semble plus jeune avec une part de moins de 25 ans plus élevée et des seniors moins nombreux.

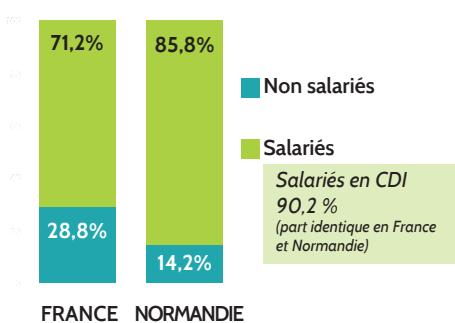
Comme on le verra plus loin dans l'étude, la question du renouvellement va se poser chez les artisans bateliers puisque la proportion de seniors y est importante : un tiers des transporteurs fluviaux indépendants en Normandie ont plus de 55 ans (et 31 % au national).

16 Pour comparaison 18 % des actifs totaux tous secteurs confondus en France ont plus de 55 ans

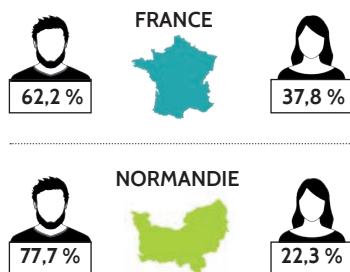
► Effectifs selon l'âge dans le transport fluvial de fret



► Type d'emploi dans le transport fluvial de fret



► Principales professions / fonctions occupées

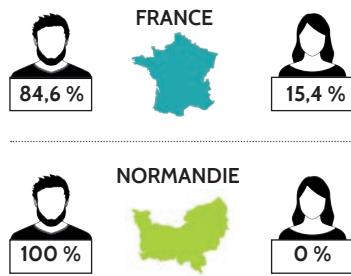


	FRANCE	NORMANDIE
Artisans bateliers (< 9 salariés)	26,2 %	10,8 %
Chefs d'entreprises (> 10 salariés)	1,1 %	3,5 %
Membres d'équipage	38,1 %	63,8 %
Fonctions administratives et commerciales	11,4 %	10,0 %
Ouvriers de type industriel	7,4 %	4,2 %

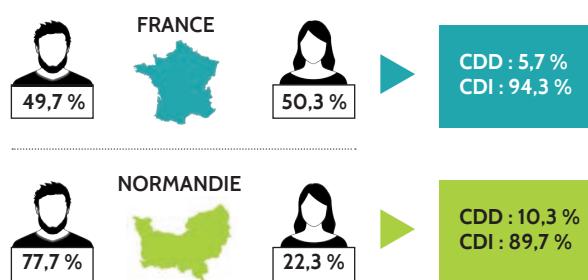
Source : RP 2021 au lieu de travail - Insee
Traitement Carif-Oref de Normandie



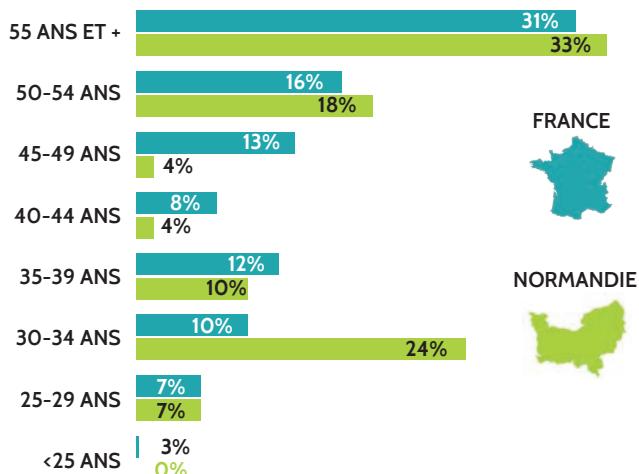
PROFIL DES ARTISANS BATELIERS



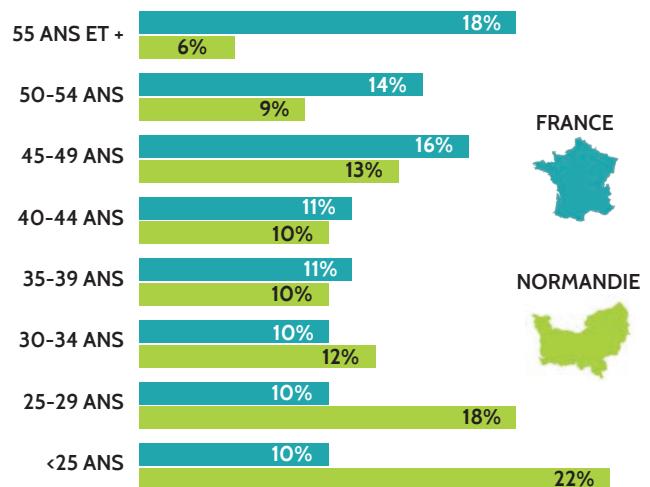
PROFIL DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE



► Age des transporteurs fluviaux indépendants (0 à 9 salariés)



► Age des membres d'équipage



Source : RP 2021 au lieu de travail - Insee - Traitement Carif-Oref de Normandie



LE MARCHÉ DU TRAVAIL

Attention : il n'est pas possible de distinguer les offres et demandes d'emploi relevant du transport de fret de celles relevant du transport fluvial de passagers



Navigation fluviale (Rome N3103)

700 offres d'emploi ont été diffusées¹⁷ en 2024 en France métropolitaine. Les trois quarts de ces offres correspondaient à un emploi durable¹⁸ : 67 % des offres concernaient un CDI, 10 % un CDD de plus de 6 mois, 8 % un CDD de moins de 6

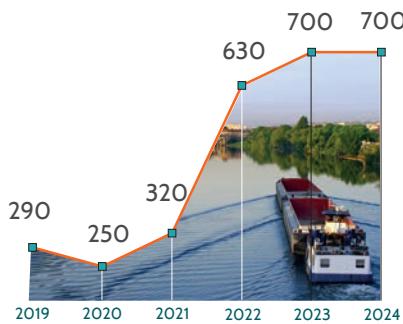
mois et 15 % un contrat spécifique (intérim, emplois aidés, apprentissage).

80 % des offres proposaient un salaire brut mensuel compris entre 1 800 € et 2 800 €.

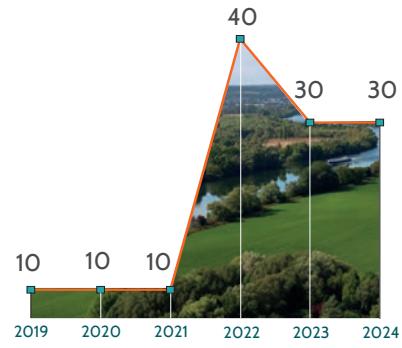
La moitié des offres diffusées en 2024 l'ont été dans quatre régions : Ile-de-France, Nouvelle Aquitaine, Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur.

En Normandie, 30 offres d'emploi ont été diffusées en 2024, toutes proposant des CDI.

Navigation fluviale : offres d'emploi diffusées en France métropolitaine (2019-2024)



Navigation fluviale : offres d'emploi diffusées en Normandie (2019-2024)

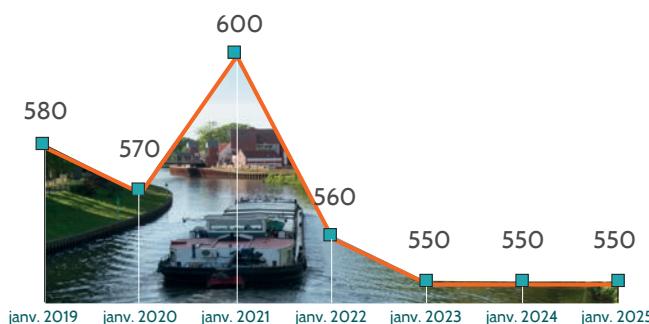


Source : France Travail - Champ : Rome N3103
Traitement Carif-Oref de Normandie

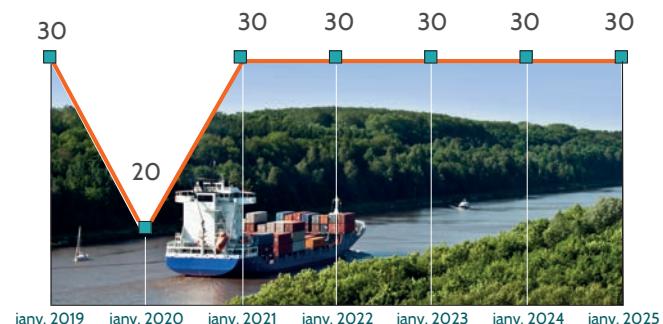
En janvier 2025, les demandeurs d'emploi inscrits sur le code Rome N3103 étaient au nombre de 550 sur le territoire national, dont une trentaine en Normandie.

Au national, la demande d'emploi dans la navigation fluviale a diminué depuis 2019 (-5,2 % en France) et est en stagnation sur la Normandie.

Navigation fluviale : demandeurs d'emploi en France métropolitaine (2019-2024)



Navigation fluviale : demandeurs d'emploi en Normandie (2019-2024)



Source : France Travail - Champ : Rome N3103
Traitement Carif-Oref de Normandie

17 Les offres diffusées sont constituées à la fois des offres collectées par France Travail et celles de ses partenaires

18 Un emploi durable est un emploi en CDI ou CDD de plus de six mois



Au niveau national, les demandeurs d'emploi sur la navigation fluviale présentent les caractéristiques suivantes :

- majoritairement des hommes (83,6 %)
- une part importante de seniors (41,8 % de personnes de 50 ans et plus)
- une prédominance de demandeurs avec un niveau CAP/BEP (40 %), mais également la présence non négligeable de diplômés du supérieur (près de 30 %)
- des durées importantes d'inscription à France Travail : près de la moitié des demandeurs d'emploi sont inscrits depuis un an ou plus.

En Normandie, les caractéristiques sont proches mais compte tenu du faible effectif, il n'est pas pertinent de donner des statistiques. Néanmoins, à titre d'information, on peut évoquer que sur la trentaine de demandeurs d'emploi recensés à janvier 2025 : tous sont des hommes, 20 ont 50 ans ou plus, 20 disposent d'un niveau de diplôme CAP/BEP et près de 20 présentent une ancéneté d'inscription au chômage d'un an ou plus.



INFO...



Rome 3103 : Matelot de la navigation fluviale

Appellations

Batelier / Conducteur de bateau fluvial de plaisance / Conducteur de bateau taxi / Conducteur de la navigation fluviale en automoteur, remorqueur pousseur / Conducteur passeur de bac / Convoyeur de bateau de transport fluvial / Matelot de bateau bus / Matelot de navigation intérieure / Matelot deuxième niveau en navigation fluviale / Matelot garde moteur / Matelot mécanicien de la navigation fluviale / Matelot premier niveau en navigation fluviale / Matelot timonier de la navigation fluviale / Pilote fluvial / Timonier de la navigation fluviale

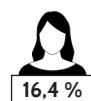
Missions principales

Le matelot de la navigation fluviale :

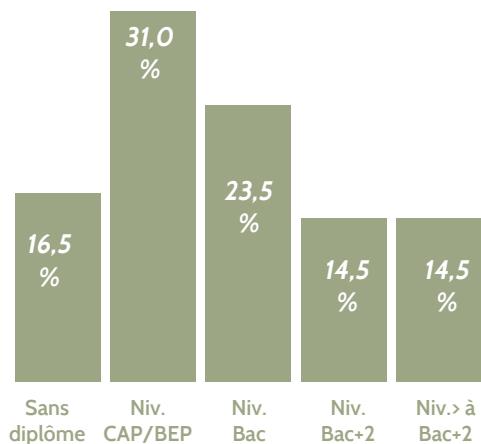
- Assure la sécurité et l'efficacité du transport fluvial.
- Participe à la conduite du bateau et à la navigation sur les voies fluviales
- Assure l'entretien courant du bateau et veille au bon fonctionnement des équipements
- Participe aux manœuvres de chargement et de déchargement des marchandises
- Veille à la sécurité des passagers et de l'équipage à bord
- Peut effectuer des réparations mineures en cas de panne ou de dysfonctionnement
- Contribue à la gestion des documents de bord et au respect des réglementations fluviales.

(Source : France Travail)

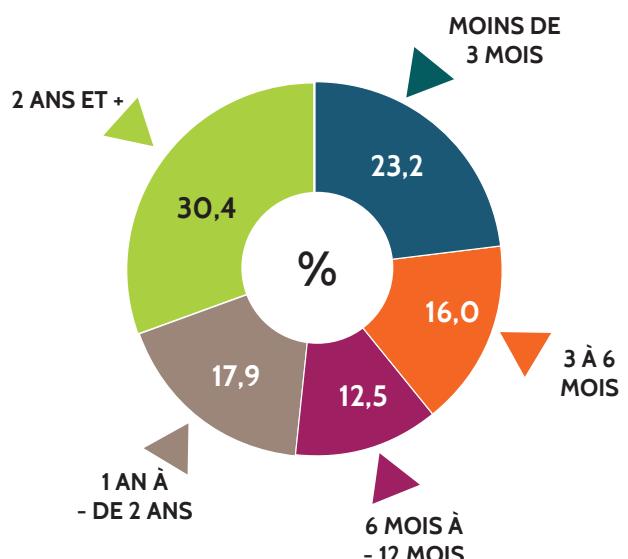
► *Age des demandeurs d'emploi*



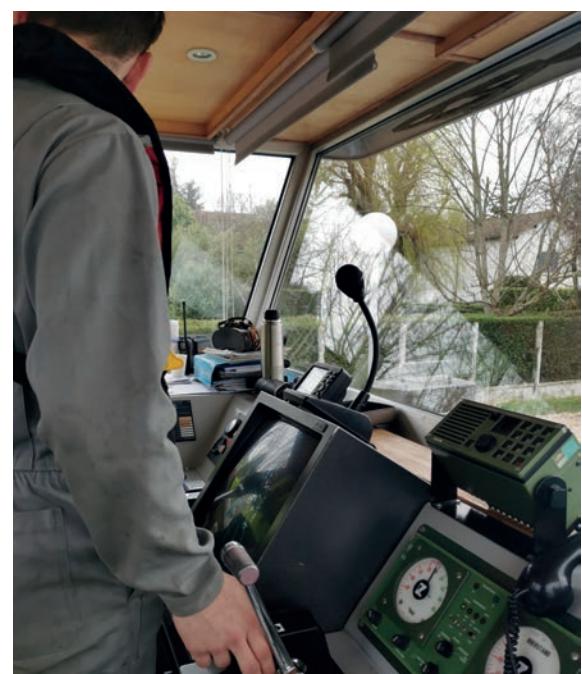
► *Niveaux de diplôme des demandeurs d'emploi*



► *Ancienneté d'inscription des demandeurs d'emploi*



Source : France Travail - Champ : Rome N3103 - France métropolitaine - Traitement Carif-Oref de Normandie



Exploitation du transport fluvial (Rome N3202 Responsable d'exploitation transport fluvial)

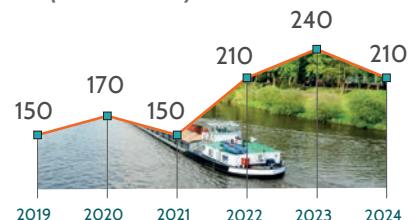
220 offres d'emploi ont été diffusées en 2024 en France métropolitaine. 82 % de ces offres correspondaient à un emploi durable (CDI ou CDD de plus de 6 mois). 80 % des offres proposaient un salaire brut mensuel compris entre 1 800 € et 3 300 €.

La moitié des offres diffusées en 2024 l'ont été dans trois régions : Ile-de-France, Auvergne-Rhône-Alpes et Hauts-de-France.

Seuls une trentaine de demandeurs d'emploi étaient enregistrés en janvier 2025.

En Normandie 10 offres d'emploi ont été diffusées en 2024, toutes étant des offres durables. Aucun demandeur d'emploi n'est enregistré sur ce métier en janvier 2025.

Exploitation du transport fluvial : offres d'emploi diffusées en France métropolitaine (2019-2024)



INFO...



Rome N3202 Responsable d'exploitation transport fluvial

Appellations

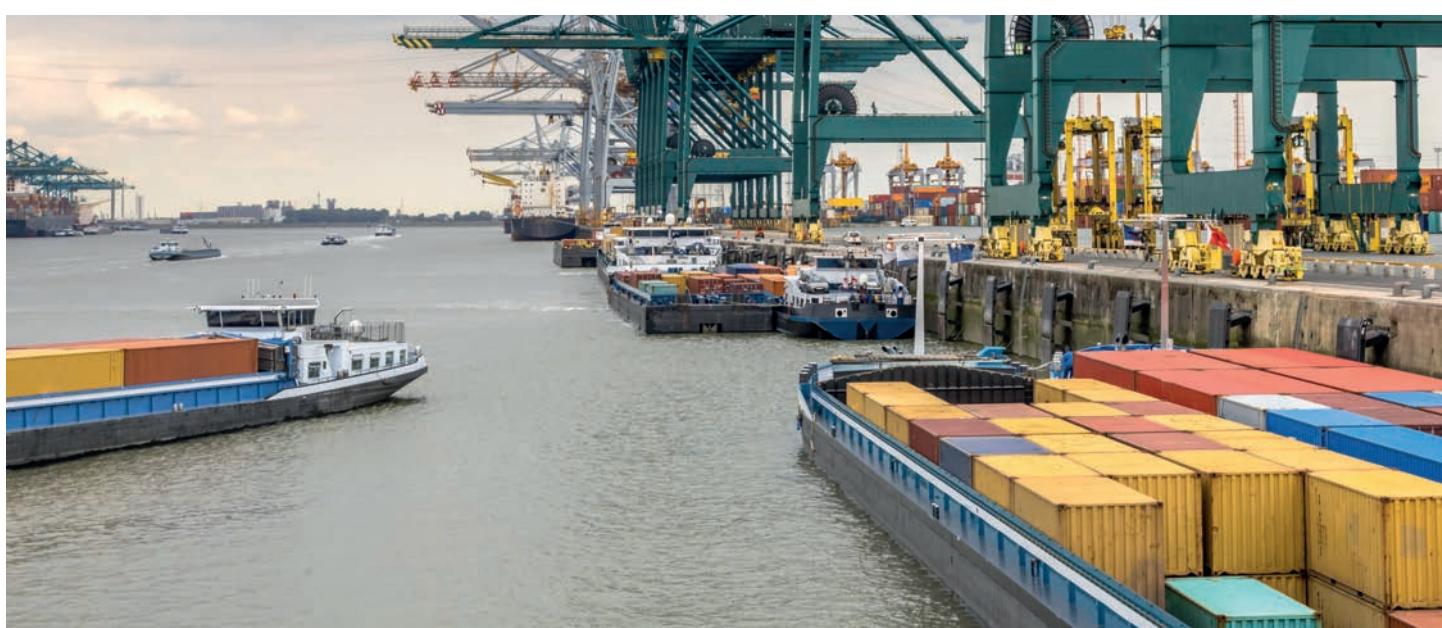
Responsable sédentaire de navigation fluviale / Responsable d'exploitation transport fluvial marchandises / Responsable d'exploitation transport fluvial / Responsable d'exploitation transport fluvial passagers / Directeur d'exploitation transport tourisme fluvial

Missions principales

Le Responsable d'exploitation transport fluvial :

- Assure le bon déroulement des opérations de transport sur les voies fluviales.
- Supervise et coordonne les activités de transport fluvial de passagers et de marchandises
- Assure la gestion des équipages et la maintenance des bateaux
- Optimise les itinéraires et les horaires pour améliorer l'efficacité
- Veille au respect des normes de sécurité et environnementales
- Développe des stratégies pour augmenter la rentabilité des opérations fluviales
- Gère les relations avec les clients et les partenaires commerciaux
- Gère les dossiers de transport pour la facturation

(Source : France Travail)



FORMATION ET INSERTION DANS LE TRANSPORT FLUVIAL

Les inscrits en CAP et Bac pro Transport fluvial

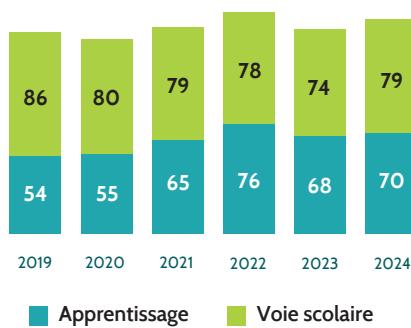
A la rentrée 2023-2024, en France, 142 élèves étaient inscrits en Bac pro Transport fluvial dont 48 % sous le statut de l'apprentissage.

Les effectifs ont fluctué depuis 2018, l'évolution 2018-2023 établissant une hausse de 6,4 %.

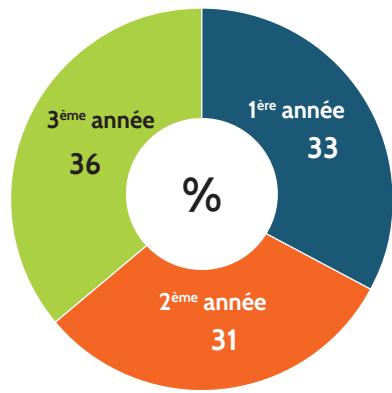
Néanmoins, cette hausse masque une évolution contrastée entre voie scolaire et apprentissage : si la voie de l'apprentissage présente une augmentation de ses effectifs de près de 30 %, la voie scolaire perd des candidats avec une diminution de -8 % sur les six années considérées.

BAC PRO TRANSPORT FLUVIAL (RENTRÉE 2023-2024)
3 ÉCOLES
149 INSCRITS
47 % APPRENTISSAGE / 53 % VOIE SCOLAIRE

► Bac pro Transport fluvial : évolution du nombre d'inscrits



► Bac pro Transport fluvial : répartition des inscrits à la rentrée 2023



90,6 %



9,4 %

CFA DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE (CFANI)
Le Tremblay-sur-Mauldre (78)
· Formation en apprentissage
· 70 inscrits
· Évolution 2018-2023 : +29,6 %
· 47 % des effectifs nationaux



LYCÉE ET UFA ÉMILE MATHIS
Schiltigheim (67)

- Formation par voie scolaire
· 52 inscrits
- Évolution 2018-2023 : - 7,1 %
- 35 % des effectifs nationaux

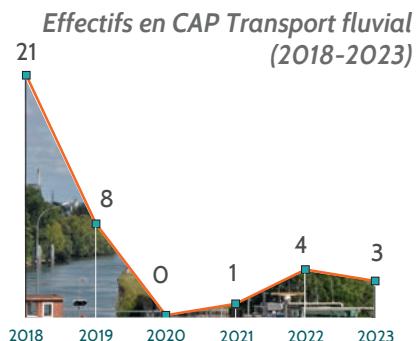
LYCÉE POLYVALENT LES CATALINS
Montélimar (26)

- Formation par voie scolaire
· 27 inscrits
- Évolution 2018-2023 : -10,0 %
- 18 % des effectifs nationaux

Source : BCP - Ministère Éducation nationale
Traitement Carif-Oref de Normandie



À la rentrée 2023-2024, le CAP Transport fluvial n'accueille plus que de très faibles effectifs (3 élèves) au sein d'un seul établissement (le lycée et UFA Émile Mathis dans la région Grand-Est).



Le CAP Transport Fluvial

Seuls 3 candidats sont recensés à l'examen du CAP Transport fluvial en 2024.

Le taux de réussite n'est pas disponible.

Source : DEPP
Ministère de l'éducation nationale

Profils des candidats et diplômés du Bac pro Transport fluvial de 2021 à 2024

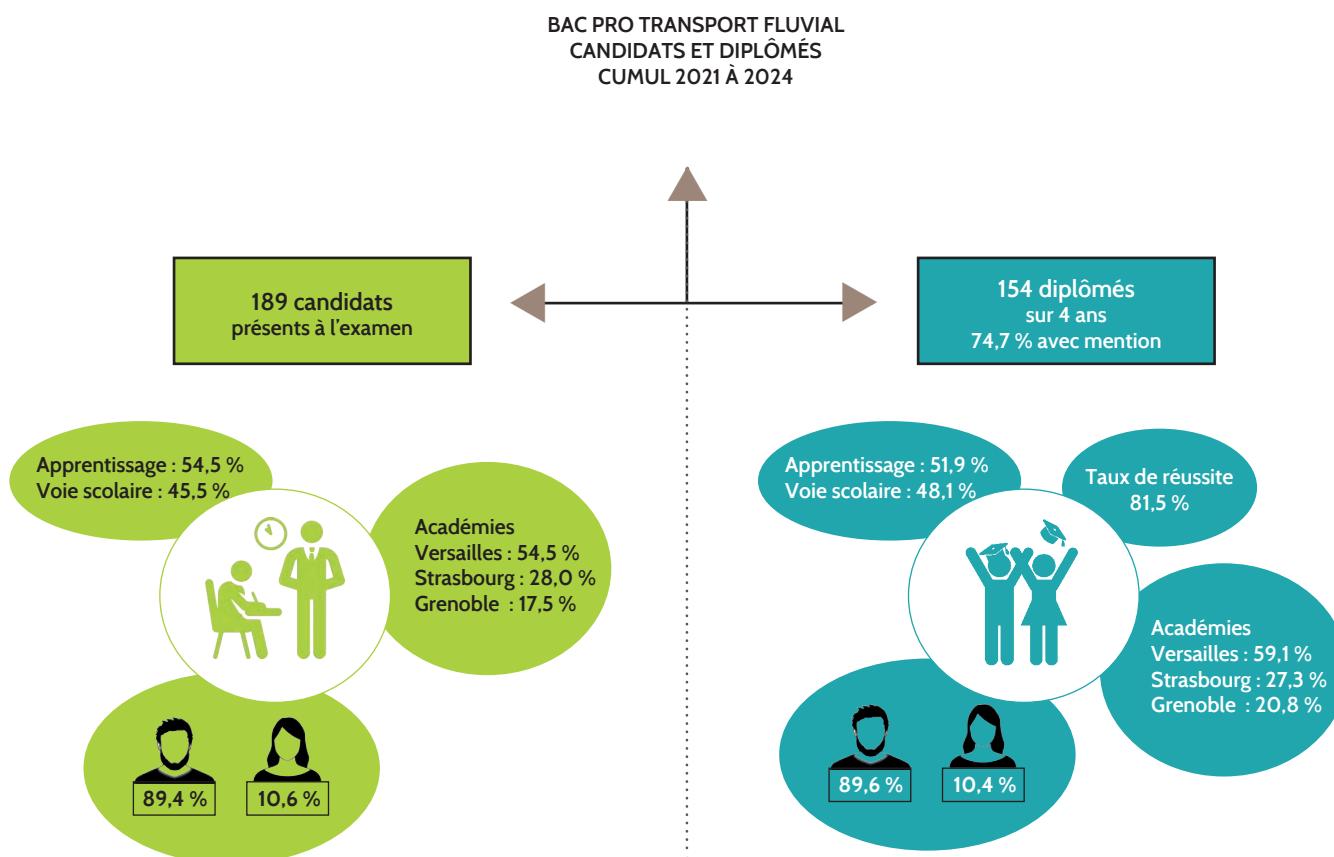
De 2021 à 2024, 189 candidats se sont présentés à l'examen du Bac pro Transport fluvial, dont 54,5 % issus de l'apprentissage.

81,5 % ont obtenu leur bac pro et les deux tiers de ces bacheliers se sont vu décerner une mention.

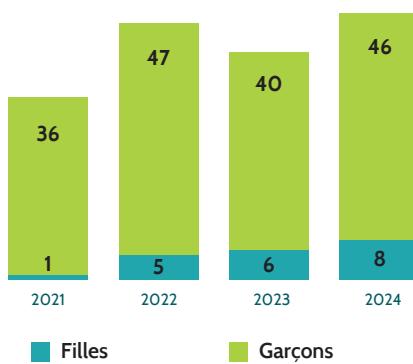
Les filles sont peu représentées dans le Bac pro Transport fluvial (10 % des candidats) mais présentent un taux de réussite similaire à celui des garçons (80 %, soit 16 reçues sur les 20 candidates des quatre années considérées, contre 81,5 % de réussite chez les garçons).

Plus nombreux à se présenter à l'examen les apprentis obtiennent néanmoins un taux de réussite inférieur à leurs homologues de la voie scolaire (78 % contre 86 %).

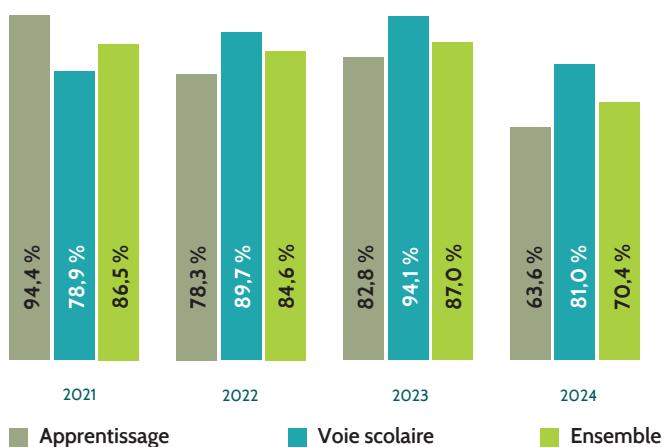
Plus de la moitié des candidats comme des diplômés ont été formés par apprentissage au CFANI, les autres ayant suivi leur formation dans l'un des deux lycées proposant le bac pro via la voie scolaire.



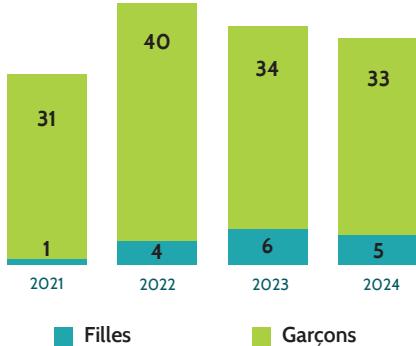
► Evolution des effectifs présents à l'examen (2021-2024)



► Taux de réussite selon l'année et la voie



► Evolution du nombre d'admis (2021-2024)



Source : DEPP (Direction de l'évaluation, de la prospective et de la performance)
Ministère de l'Education nationale - Traitement Carif-Oref de Normandie



Chiffres clés sur l'insertion des élèves en Bac pro Transport fluvial

Précisions : Les données sur l'insertion découlent d'un cumul sur trois années scolaires : 2020/2021, 2021/2022 et 2022/2023.

Il n'a pas été possible de disposer de données sur l'insertion des sortants du CAP transport fluvial faute d'effectifs suffisants.

Parmi les effectifs inscrits en dernière année de Bac pro Transport fluvial, sur les années scolaires 2020/2021, 2021/2022 et 2022/2023, 10 % se trouvaient en poursuite d'études six mois après leur sortie de formation. Quant aux « sortants »¹⁹, ils étaient en emploi pour les trois quarts d'entre eux.

Selon la voie (scolaire ou apprentissage), le suivi des effectifs montre des différences de parcours :

- La poursuite d'études est davantage le fait des élèves ayant suivi le bac pro via la voie scolaire puisque 14,3 % sont en formation six mois après leur sortie du bac pro (5,6 % côté apprentissage)
- Les taux d'insertion sont beaucoup plus élevés chez les sortants d'apprentissage que ceux issus de la voie scolaire : 80,9 % des anciens apprentis sont en emploi six mois après leur sortie alors que les anciens élèves ne sont que 66,7 % dans ce cas.



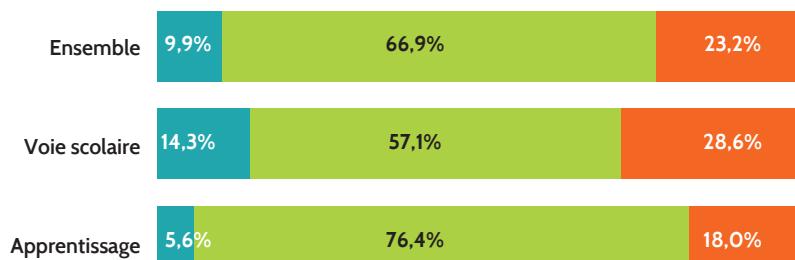
INSERTION À LA SUITE DU BAC PRO TRANSPORT FLUVIAL Cumul 2020-2021, 2021-2022, 2022-2023

142 élèves et apprentis en dernière année de Bac pro
(cumul sur trois années scolaires)

72 apprentis

70 élèves (voie scolaire)

► Situation 6 mois après la sortie
du Bac pro Transport fluvial



■ Poursuite d'études

■ En emploi

■ Autres

Au total 128 sortants :
74,2 % en emploi

68 sortants d'apprentissage :
80,9 % en emploi

60 sortants de la voie scolaire :
66,7 % en emploi

Source : Dispositif Inserjeunes
Dares / Depp
Traitement Carif-Oref de Normandie



Le CFANI et les Normands

Les jeunes normands souhaitant se former au transport fluvial se dirigent généralement vers le CFA de la Navigation intérieure située au Tremblay-sur-Mauldre, dans le département des Yvelines (78).

Un quart des élèves composant les effectifs du CFANI viennent de Normandie.

En 2025, 24 apprentis du CFANI se sont présentés aux épreuves et 18 ont obtenu le bac pro soit un taux de réussite de 75 % cette année.

(Source : site du CFANI)

L'insertion des apprentis du CFANI

Le CFA de la Navigation intérieure a publié les taux d'insertion de ses élèves de 2020 à 2024.

► *Insertion des élèves ayant suivi le Bac Pro Transport Fluvial au CFANI*

SESSION	2020	2021	2022	2023	2024
Nombre de diplômés	22	17	18	24	27
Nombre de réponses	8	7	8	13	11
Taux de Réponses	36 %	41 %	44 %	54 %	40,7 %
Travaille dans le Transport Fluvial	NC	NC	23 sur 24	11 sur 13	11 sur 11
Embauche à la suite de la formation	87,5 %	85,7 %	100 %	100 %	100 %
Embauche après 3 mois	12,5 %	12,5 %	NC	NC	NC
Type de contrat	7 CDI	6 CDI	7 CDI	7 CDI / 5 CDD	7 CDI
	1 Intérim		1 Intérim	7 CDI	4 CDD
Embauchés par l'entreprise où s'est effectué l'apprentissage	37,5%	57%	62,5%	NC	44%

Le CFANI précise : « *Il n'y a pas, actuellement, d'anciens apprentis en poursuite d'études. En effet, les métiers embarqués auxquels les apprentis peuvent prétendre ne nécessitent pas de formation complémentaire. Les apprentis qui sortent de notre établissement intègrent un poste directement. Une poursuite d'études est toutefois possible, par exemple en BTS Gestion des transports et logistique associée.* »

(Source : site du CFANI)



Éléments sur la formation continue

• La formation des salariés du transport fluvial²⁰

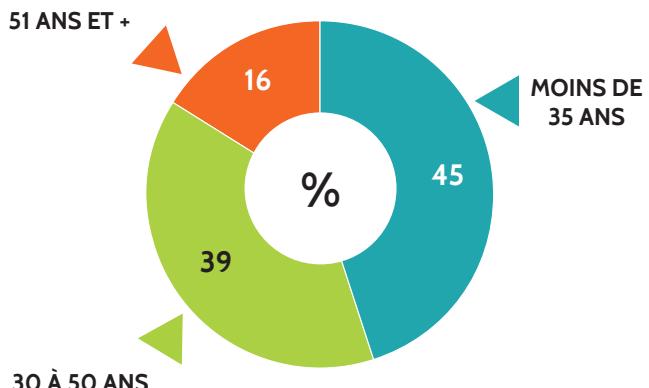
L'Opco Mobilités, dont relève la branche du transport fluvial, fait état de 424 salariés formés en 2023 à l'échelle nationale.

Avertissement : Il n'est pas possible de distinguer le transport fluvial de marchandises du transport fluvial de passagers

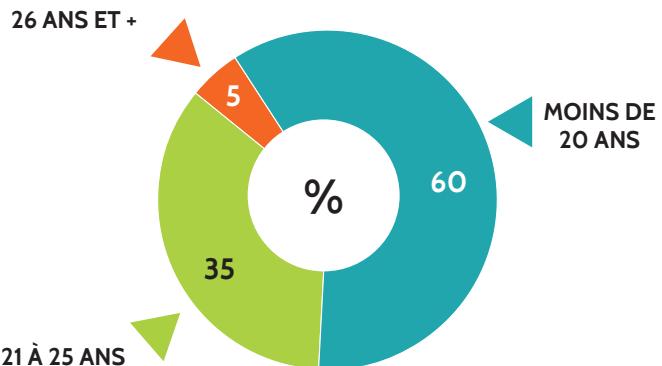


424 salariés formés dans la branche en 2023

Hors alternance : 296 stagiaires



Apprentissage : 126 apprentis



72 %



28 %

Ouvriers / Employés 83 %



55 %



45 %

84 % préparent un diplôme d'Etat et 16 % un titre



Principales thématiques de formation :
SST / Gestes de premiers secours 30 % des dossiers
Formation homme de pont 19 %
Habillement électrique 7 %

Principales formations suivies :
Transport Fluvial (Bac pro 37 apprentis + 1 CAP)
Formations dans l'animation / tourisme 36 apprentis

Source : Base formation Opco Mobilités 2023

- Les demandeurs d'emploi se formant dans le domaine du transport fluvial

- Les entrées en formation

Sur les cinq dernières années (2020 à 2024), il y a eu 230 entrées en formation de demandeurs d'emploi sur le domaine de formation du « Transport fluvial » en France métropolitaine, dont 10 recensées sur la Normandie (soit 4 % des entrées). Ce nombre a décliné sur la période puisque en 2020 et 2021 il y avait entre 80 et 90 entrées en formation par an alors que les années 2022 à 2024 n'en dénombre qu'une vingtaine.

Le schéma ci-dessous donne quelques caractéristiques sur les entrées en formation :

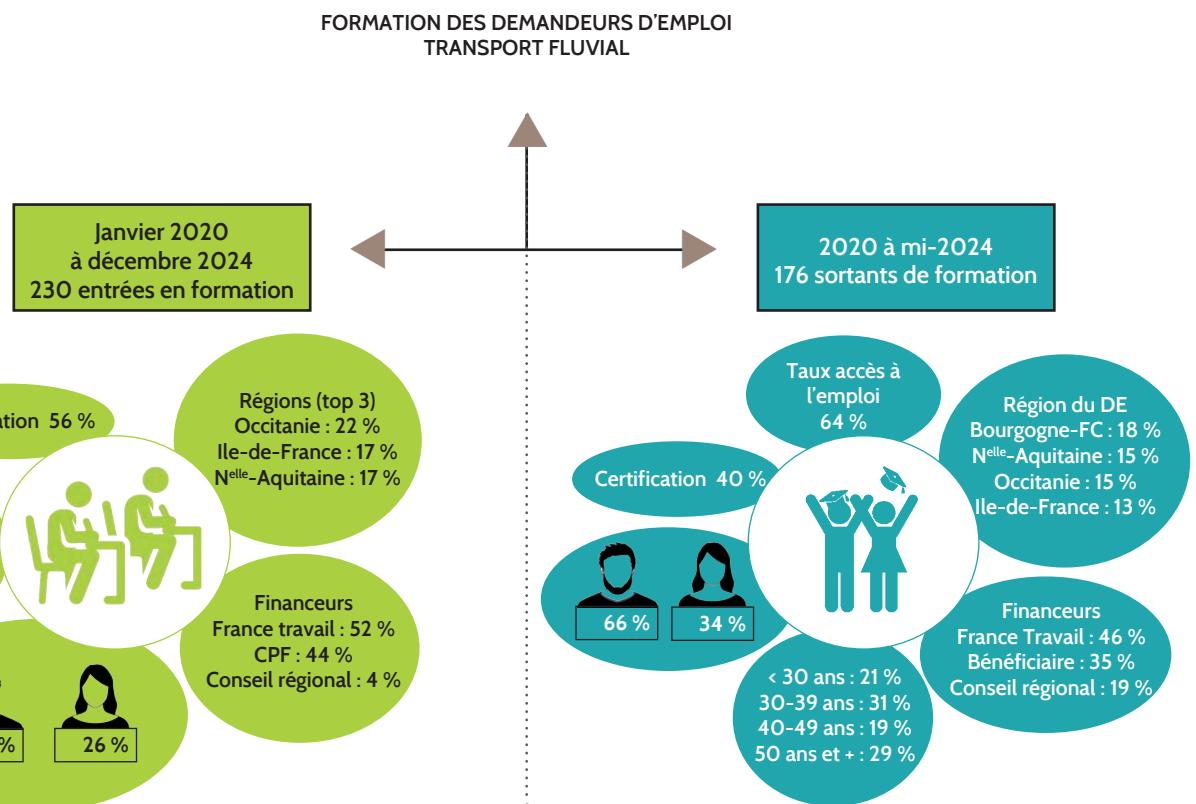
- plus de la moitié des entrées visait l'obtention d'une certification
- les trois quarts concernent des hommes
- le 1^{er} financeur est France travail suivi par le bénéficiaire lui-même via le compte personnel de formation (CPF)
- près de 30 % des entrées sont le fait de demandeurs d'emploi de plus de 50 ans

- Les sortants de formation

Sur la période 2020 à mi-2024, 176 demandeurs d'emploi (dont 10 Normands) sont sortis d'une formation en lien avec le transport fluvial, et près des deux tiers se trouvaient en emploi six mois après leur sortie.

Caractéristiques des sortants :

- 40 % sortent d'une formation certifiante
- deux formations certifiantes composent à égalité la quasi-totalité des sorties certifiantes : le certificat professionnel de responsable d'une unité de transport fluvial (Cnam) et l'attestation spécial passagers (ASP)
- les demandeurs d'emploi sortants sont principalement originaires de quatre régions (les stagiaires normands ne représentent qu'une douzaine de personnes sorties en 2020 et 2021 soit 7 % des sortants sur cinq ans)



Source : France Travail, Fichier des entrées en formation, Données brutes.
Traitement Carif-Oref de Normandie

Source : France Travail, Fichier des sortants de formation.
Traitement Carif-Oref de Normandie

EMPLOI ET FORMATION DANS LE TRANSPORT FLUVIAL DE FRET : LES DÉFIS D'UNE PROFESSION



Les développements qui vont suivre s'appuient sur une approche qualitative organisée à la fois autour d'une recherche documentaire approfondie et d'entretiens auprès d'acteurs et experts du secteur du transport fluvial de fret en Normandie et au niveau national. Une vingtaine d'interlocuteurs a partagé ses connaissances et ses avis sur la situation du transport fluvial de fret, son avenir et celui de ses métiers. L'objectif de cette partie est de mettre en exergue les défis que doit mener le secteur sur les questions d'emploi et de formation.

Une pénurie de main-d'œuvre qui s'intensifie, un renouvellement non assuré, des contraintes de qualification, des infrastructures fluviales vieillissantes, des acteurs logistiques insuffisamment préparés au fluvial... voici les principaux constats partagés par les acteurs rencontrés.

Or les évolutions en cours au niveau technologique, réglementaire ou même sociétal, montrent que la profession entre dans une période de transition nécessitant une adaptation des compétences des navigateurs. Et même si le niveau d'impact de l'ouverture de la chatière et du canal Seine-Nord Europe est difficilement prédictible concernant l'activité des professionnels sur l'axe Seine, il n'en demeure pas moins que la profession, et plus largement tout l'écosystème fluvial, a tout intérêt à se mettre à niveau pour favoriser le développement du transport fluvial de fret normand et français.

L'ensemble de ces points est abordé dans les développements qui vont suivre.

BESOINS EN EMPLOI : UNE PROFESSION EN ALERTE

Les origines de la pénurie de main-d'œuvre dans le transport fluvial

• L'impact de la période Covid

90 % à 95 % de l'emploi dans le secteur du transport fluvial est constitué de personnels embarqués.

Même si des tensions de recrutement existaient avant 2020, la période Covid a marqué une véritable rupture : le secteur a été confronté à une baisse d'activité et a perdu de nombreux collaborateurs navigants.

En sortie de Covid, E2F estime que le secteur a perdu 15 % de ses effectifs. Avec le fort redémarrage de l'activité fluviale il s'est avéré compliqué d'aller « *rattraper par la manche* » les personnes parties et il n'était plus aussi aisément recruter de nouvelles. En effet le changement de contexte réglementaire en 2022 a mené à un durcissement des conditions de qualifications et d'accès à la profession. La conjonction de ces deux facteurs (« *évaporation* » des personnels et contraintes réglementaires) a fait que la profession s'est retrouvée dans une situation assez critique au lendemain du Covid avec de forts

besoins de recrutement sans vivier de candidats disponible.

Depuis plusieurs années, Entreprises fluviale de France (E2F), fédération professionnelle représentative des transporteurs fluviaux français, alerte sur les difficultés à recruter du personnel navigant dans le transport fluvial (fret et passagers).

En 2022, lors du Riverdating, événement professionnel annuel réunissant les acteurs du transport fluvial et de la logistique multimodale, le président d'E2F a insisté sur les difficultés à recruter en s'appuyant sur les résultats d'une enquête menée à l'été 2022 sur les besoins en recrutement du secteur fluvial (fret et tourisme) : on y constate « *une pénurie de main-d'œuvre à hauteur de 200 à 300 collaborateurs (membres d'équipage fret et tourisme) au national, et ce chiffre va augmenter dans les années à venir en raison notamment du vieillissement de la population considérée et des objectifs de croissance... la pénurie portant essentiellement sur les pilotes¹* ».

¹ Riverdating 2022 - Conférence « Formation et emploi Génération voie d'eau, attirer et former pour conforter la performance du transport fluvial »



En 2025, les difficultés de recrutement perdurent : la part des postes non pourvus est estimée à 5 %², et les inquiétudes de la profession portent sur le vieillissement de leurs équipages, en particulier les capitaines, et un vivier de candidats extrêmement réduit.

En juin 2025, lors de la cérémonie de clôture de l'assemblée générale annuelle d'E2F, un constat préoccupant pour l'avenir a été fait : il manquerait 20 % de membres d'équipage à horizon de cinq ans.



dates. L'après crise a été le théâtre de tensions intenses entre entreprises avec une inflation des salaires et des situations de « débauchages sauvages » entre sociétés de transport fluvial.

L'élévation des salaires, notamment des capitaines, est un aspect sur lequel le fret ne peut rivaliser : un capitaine un peu confirmé peut ainsi prétendre à des salaires de 5 000 à 10 000 € !



« C'est un véritable casse-tête parce que demain je n'ai plus assez d'équipages pour faire tourner mes bateaux »



« Dans les dernières années on est arrivé à une situation telle que les responsables d'armement allaient essayer de débaucher au pied de la passerelle de leurs concurrents ! »

Si la pénurie de main-d'œuvre est très prégnante chez les navigateurs, les difficultés de recrutement touchent également les personnels à terre côté maintenance. Les armateurs, les entreprises disposant d'une flotte fluviale mais aussi les chantiers navals peinent à trouver des professionnels en chaudronnerie, électricité, mécanique, hydraulique, électrique...

• La concurrence du transport fluvial de passagers

Les tensions entre les entreprises de transport de fret et celles de transport de passagers se sont intensifiées en sortie de Covid. Confrontées à un redémarrage de leurs activités sans disposer de tous leurs personnels d'avant crise, elles se sont trouvées au même moment à devoir satisfaire des besoins de recrutement en recourant au même vivier de candi-

Le développement du tourisme fluvial, porté par une forte progression des paquebots fluviaux, a accentué cette concurrence : « gourmand en main-d'œuvre » ce secteur attire les jeunes qui y trouvent des salaires plus élevés, des conditions et un rythme de travail attractifs dans la croisière longue et une ambiance touristique appréciée de la jeune génération.

Bénéficiant d'une image attractive liée au tourisme, connu du grand public (« ça parle aux jeunes »), et en capacité de proposer des niveaux de rémunération bien supérieur au fret, le transport fluvial de passagers représente le principal concurrent du fret en matière de recrutement.

Un autre « concurrent » est le secteur maritime qui, comme le fret fluvial, « vit une crise des vocations » : faisant le même constat et ayant les mêmes besoins que le fluvial les employeurs du maritime vont donc « taper dans des viviers de candidats qui sont voisins » (Directeur de l'ENSM 2022)

• Une réforme des qualifications inopportune en sortie de crise sanitaire

La réforme est vécue comme un véritable tsunami par la profession. Renforcement des conditions d'entrée dans la profession, durcissement des qualifications, encadrement rigoureux de la composition des équipages... sont autant d'effets négatifs sur l'emploi au moment précis où la profession avait le plus besoin de flexibilité et de nouvelles recrues.



« On restera toujours derrière car on n'a pas les mêmes moyens ».

« Le passager a siphonné tous les capitaines ce qui a provoqué une augmentation considérable des salaires à un moment donné »



L'entrée en vigueur de la réforme s'est produite juste après la crise sanitaire, dans une phase de forte demande, créant un décalage critique. Les professionnels du secteur (notamment à travers l'Association des utilisateurs de transport de fret - AUTF) ont qualifié cette décision de « *totallement anachronique* », car elle contredit l'objectif affiché de soutenir les modes massifiés et a entraîné une « *perte d'attractivité de la profession* ». Le sentiment est que l'État français a transposé la directive au dernier moment, se concentrant sur l'urgence réglementaire sans mettre en place les textes d'application nécessaires pour faciliter l'accès à la formation et atténuer les effets négatifs.

Le rapport abordera plus loin les impacts de cette réforme.

Si l'objectif de la réforme est louable (augmenter le niveau de qualification des navigateurs et harmoniser au niveau européen), la temporalité et les conditions d'application ont eu pour conséquence d'accentuer les difficultés de recrutement du secteur du transport fluvial.

• Une pénurie de personnel à l'échelle européenne

Les problématiques de recrutement vont au-delà du territoire français, toute l'Europe étant concernée. Le secteur européen de la navigation intérieure craint d'ailleurs que l'importance de la pénurie de personnel n'ait pour conséquence de « *compromettre les objectifs ambitieux de report modal en faveur de ce mode de transport* »³. L'analyse du marché du travail européen dans le fluvial présente ainsi trois grandes tendances : le vieillissement de la main-d'œuvre, la migration des travailleurs (de l'Est vers l'Ouest) et la pénurie de personnel⁴.

Une étude de Norlink Fluvial⁵ de janvier 2025 alerte sur « *des perspectives inquiétantes* » en rapportant⁶ que si la France fait face à un « *manque criant de conducteurs de bateaux* » (en 2024, il manquait environ 200 bateliers qualifiés), ses voisins européens comme la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne rencontrent les mêmes difficultés : les estimations prévoient un manque de 1 000 à 2 000 bateliers supplémentaires d'ici trois à cinq ans à l'échelle européenne (source E2F).



Or les enfants de bateliers sont de moins en moins nombreux à vouloir ou pouvoir reprendre une activité de transport fluvial de fret. Les raisons en sont multiples, avec notamment :

- les incertitudes économiques liées à l'activité artisanale de transport fluvial de fret (revenus irréguliers, forte dépendance aux donneurs d'ordre) font que les jeunes préfèrent souvent des métiers perçus comme plus stables ou mieux rémunérés.
- l'investissement financier que représente le rachat de bateau freine également les motivations.

« La réforme a fait du mal à la profession ». 

« Ça a plombé le métier »

Vieillissement de la profession : un renouvellement non assuré

• L'entreprise artisanale : une transmission familiale en voie de disparition dans le fluvial ?

Comme énoncé précédemment, la flotte française est majoritairement artisanale, et la question du vieillissement touche de plein fouet les artisans eux-mêmes qui vont être amenés à transmettre leur outil de travail. Si on s'en tient aux statistiques, environ un tiers des artisans bateliers français (et également normands) ont plus de 55 ans et devraient donc progressivement terminer leur carrière dans les 5 à 10 prochaines années.

3 « *Pénurie de personnel qualifié en navigation intérieure : quelles initiatives pour renforcer l'attractivité ?* »

4 « *Le marché du travail dans le secteur européen de la navigation intérieure* », Rapport annuel 2024, CCNR

5 Norlink Fluvial est une association dans les Hauts-de-France qui œuvre pour le développement de projets de valorisation de la batellerie et de la voie d'eau.

6 Norlink s'appuie sur deux sources : E2F et une étude de Transport et Environnement

« Les jeunes n'ont plus la capacité d'acheter leur 1^{er} bateau » 

Aujourd'hui, les flottes artisanales sont de plus en plus souvent rachetées par d'autres artisans déjà en activité, ce qui a pour conséquence l'augmentation de la taille moyenne des flottes artisanales mais une diminution du nombre total d'entreprises artisanales. Ce phénomène de concentration est une des explications à la baisse du nombre d'artisans bateliers.





« Ça va faire comme chez les agriculteurs : ceux qui sont en place vont racheter le(s) bateau(x) de ceux qui partent... il va y avoir une concentration et l'artisanat va finir par devenir un gros industriel à un moment donné. »

La batellerie artisanale est reconnue pour sa flexibilité et son efficacité opérationnelle, y compris par les armateurs qui font également appel à des artisans en complément à leurs flottes propres.

Bien que déclinant, le modèle artisanal reste structurellement important et doit être soutenu pour garantir le renouvellement de la profession.

Des exemples de retour à l'artisanat de certains professionnels salariés, venant notamment du transport de passagers, montrent que ce modèle attire encore ceux qui aspirent à plus de liberté et d'indépendance.

Certains acteurs estiment que la désaffection, notamment des enfants de bateliers, ne vient pas du seul manque d'attrait mais est surtout liée à la difficulté à acquérir un outil de travail et au manque d'offre de services aux bateliers (des « *quais accueillants* » et équipés pour offrir un cadre de vie agréable).

• Le renouvellement des équipages du côté des armateurs

Si la pyramide des âges globale des équipages est sur une pente vieillissante, la difficulté la plus importante de renouvellement se situe au niveau des capitaines.

Certes « *on ne trouve pas des matelots en claquant des doigts* » mais l'impact

n'est pas le même quand il s'agit de former un matelot ou un capitaine : alors qu'en 2-3 ans les employeurs sont capables d'avoir de très bons matelots, former un capitaine va prendre entre 7 et 10 ans. Ce qui signifie que l'impact de la pyramide des âges va être plus difficile à supporter côté capitaine.

Chez Compagnie fluviale de transport (CFT), former un capitaine capable de charger/décharger tous types de marchandises, de conduire son unité fluviale par tous temps (pluie, neige, vent, brouillard...) prend « *sept ans pour les plus doués, mais en moyenne c'est 10 ans* »..

Le renouvellement des capitaines partant à la retraite est une problématique épique liée à plusieurs facteurs :

- des temps de navigation longs avant de pouvoir passer le « *permis* » : depuis 2022, le certificat de qualification de conducteur (CQC) est requis pour piloter des bateaux de commerce sur les voies navigables or le temps d'accès à ce « *permis de piloter* » a été allongé passant d'une obligation de 100 jours de navigation (ancien certificat de capacité professionnelle) à 540 jours

- la capacité ou la volonté à devenir conducteur : si la possibilité de passer le CQC est donnée à tout matelot, non seulement tous ne seront pas forcément en capacité d'être capitaine mais aussi on constate que des matelots ou seconds ne veulent pas monter plus haut et passer capitaine par peur des responsabilités notamment.

- la fuite des jeunes titulaires du CQC : les employeurs du fret constatent que certains jeunes formés par eux dans le cadre de l'apprentissage font le choix de passer au transport de passagers dès le moment où ils obtiennent leur permis.

« *Les gens du fret peinent à garder leurs capitaines car les gens du tourisme leur offrent des ponts d'or* »



Un secteur à la recherche de nouveaux viviers de recrutement

• Enfants de bateliers : vers la fin d'un vivier traditionnel ?

Principalement composé d'artisans bateliers (98 % c/ 2 % d'armateurs) le secteur du transport fluvial de fret jusqu'ici constituait un « monde plutôt fermé » puisque le vivier constitué par les enfants de bateliers permettait d'assurer à la fois les besoins en main-d'œuvre de navigateurs et également le renouvellement de ceux qui partaient à la retraite, notamment les artisans bateliers.



« *Par le passé, puisqu'on avait un cycle de renouvellement naturel... on n'avait pas trop à se poser de questions* »



Le renouvellement des artisans bateliers s'organisait selon un système que l'on pourrait qualifier d'auto-suffisant avec les nouvelles générations qui succédaient aux anciennes.

Un schéma fréquemment rencontré était celui de l'artisan batelier vivant en famille sur sa barge et travaillant avec sa femme sans compter ses heures, avec une reprise assurée de son activité par l'un de ses enfants à l'heure de la retraite.

Or depuis plusieurs années déjà le monde de la batellerie est en plein changement.

Les jeunes générations issues de familles de mariniers s'orientent de moins en moins vers le fluvial, preuve en est l'examen des origines des élèves du CFANI : alors qu'il y a quelques années, ils constituaient la grande majorité des effectifs entrant au CFA, les enfants de bateliers n'en représentent plus que la moitié.

Il est reconnu aussi que les mariniers eux-mêmes ne font plus la promotion de leur métier auprès de leurs enfants, si bien que non seulement la transmission de père en fils / filles n'est plus systématique mais aussi que les enfants « fuient » les métiers de navigateurs fluviaux.

Alors que par le passé, trouver de la main-d'œuvre ou assurer le renouvellement se faisait « naturellement », la batellerie française se trouve depuis plusieurs années dans une situation de pénurie de main-d'œuvre qu'elle n'avait pas suffisamment anticipée.

Et la situation risque de devenir extrêmement tendue avec l'arrivée à l'âge de la retraite d'une part non négligeable de professionnels, en particulier des capitaines (artisans ou salariés).



• L'ouverture à de nouveaux viviers : une profession en questionnement

La profession est consciente qu'aujourd'hui le vivier de candidats se trouve à l'extérieur du monde de la batellerie, et que ses politiques de recrutement doivent cibler à la fois les jeunes en formation initiale et les personnes en reconversion.

Elle s'interroge néanmoins sur la manière d'attirer davantage de nouveaux profils non issus de familles de bateliers.

Certains employeurs envisagent de recourir à des navigateurs étrangers pour pallier leurs besoins en matelots, mais se posent la question de leur intégration au sein d'équipages déjà constitués (problématique de la langue, de la culture...).

Par ailleurs faire entrer de nouveaux profils dans le secteur suppose que le dispositif de formation soit prêt à proposer des parcours adaptés en termes de durée et de coût, notamment pour des adultes de plus de 26 ans qui ne peuvent prétendre à l'apprentissage.

Il est à noter que la réforme des qualifications est venue complexifier l'entrée dans le métier de personnes en reconversion avec des conditions plus drastiques.

Et bien en amont, transparaît à travers ces interrogations la question de l'attractivité du métier : comment faire connaître les métiers du transport fluvial ? comment toucher les jeunes et les adultes ?

... car la profession reconnaît que ses métiers et ses formations manquent de visibilité et de lisibilité.

Une profession consciente de ses manques

• Un manque d'attractivité d'un secteur victime de son invisibilité

Secteur de niche, le transport fluvial de fret souffre d'une profonde méconnaissance de ses métiers par les jeunes, leurs parents mais aussi du côté des professionnels de l'emploi-formation et de l'orientation (établissements scolaires, France Travail, Missions locales, centres d'orientations...).



Son manque de visibilité médiatique fait également que son existence est peu considérée dans l'esprit collectif. La profession (E2F, Opco, CFANI, entreprises fluviales...) essaie de mener des actions de découverte et de sensibilisation sur le terrain, mais elle se heurte à un manque de moyens pour organiser des actions à plus grande échelle.

Or cette méconnaissance du secteur fait perdurer une image dégradée et passéeiste des métiers du fret fluvial freinant ainsi l'arrivée de nouveaux candidats.

Par ailleurs la profession, dans ses conditions d'accès, de formation et de progression, n'est pas très lisible pour ceux qui ne sont pas issus de ce milieu fluvial et la récente réforme des qualifications n'a pas favorisé une meilleure lisibilité... y compris par les professionnels eux-mêmes !

• Et pourtant des atouts à travailler dans le fret fluvial !

Les professionnels du transport fluvial de fret ne sont pas à court d'arguments pour évoquer les atouts à travailler dans leur secteur :

- un travail au grand air dans un cadre naturel
- la possibilité de bien gagner sa vie assez rapidement : le matelot débutant en accédant au grade de capitaine va pouvoir multiplier par quatre sa rémunération en sept ans.



« Le transport fluvial est un ascenseur social fabuleux »

Chez un armateur comme CFT un capitaine expérimenté va gagner entre 70 et 90 K€ annuel.

- une autonomie de travail
- un emploi assuré quand on est formé

« On ne reste pas sur le carreau quand on a un certificat de conduite de bateau » (CQC aujourd'hui)



- une liberté de travail plus grande que dans le transport de passagers

Le secteur est aussi au cœur de la transition écologique et bénéficie d'évolutions technologiques pouvant modifier considérablement la perception que se font les jeunes des métiers du fluvial... à condition qu'ils en soient informés et sensibilisés.

bateaux de commerce qu'il passait au terme de sa formation, puisque le temps de navigation inclus dans le Bac pro représentait une centaine de jours. Avec 100 jours de navigation (750 heures) et la réussite à l'examen du permis le jeune se voyait délivrer un certificat de capacité dit « restreint » lui permettant de conduire des bateaux du même type que celui sur lequel il avait passé l'examen et dont la longueur ne pouvait excéder 120 mètres.

BESOINS EN FORMATION : UNE PROFESSION CONTRAINTE

L'impact de la réforme des qualifications sur la profession

La réforme européenne des qualifications professionnelles dans le transport fluvial, entrée en vigueur en France en 2022, est perçue par la profession comme un frein majeur à la capacité du secteur à se renouveler rapidement, notamment en raison de :

- l'allongement de la durée de l'expérience requise pour obtenir le permis : un frein au recrutement

Avant la réforme, le jeune sortait généralement avec le Bac pro et le certificat de capacité à la conduite des

Aujourd'hui, le temps de navigation requis pour obtenir le permis de conduire (CQC) est passé de 100 jours à 540 jours, quel que soit le type d'embarcation. Aujourd'hui le jeune une fois son Bac pro en poche, sort avec le grade de timonier mais ne peut prétendre à la conduite puisqu'il doit compléter son temps de navigation pour passer le CQC et devenir capitaine.

Il n'est dès lors plus possible d'être capitaine dès la sortie du Bac pro...

Si la réforme a un impact sur les jeunes formés, elle a eu également un effet néfaste sur l'accès à la profession des personnes en reconversion. En effet, en Normandie, l'Isni qui depuis 18 ans proposait des formations dans le fluvial a dû fermer ses portes suite à la réforme. La formation de capitaine organisée sur un an n'a pu être adaptée aux nouvelles exigences de temps de navigation



qui aurait rendu de facto la formation trop longue et couteuse pour des adultes en reconversion.

« Aujourd'hui la profession a peu de solutions à proposer aux personnes en reconversion »



Cet allongement de parcours représente une perte de temps et de revenus pour les personnes en reconversion, ce qui les décourage et rend la voie moins attractive que d'autres secteurs.

En effet, avec un temps d'embarquement moyen de 147 jours par an, le délai est très long avant de prétendre pouvoir atteindre les 540 jours et pouvoir passer le CQC.

« Le fluvial est un secteur de reconversion, mais cela suppose que les conditions d'entrée ne soient pas drastiques ! »



• la complexification des examens :

Les épreuves théoriques du CQC se sont fortement complexifiées, entraînant des taux de réussite qui ne sont pas très bons, ce qui entraîne d'autant plus de tension sur le marché du travail.

« L'examen est inutilement très difficile... on est allé trop loin dans ce domaine »



• Des conditions d'accès en qualité d'homme de pont

Une formation obligatoire à la sécurité de trois jours est instaurée pour les personnes souhaitant entrer directement dans le secteur sans passer par le CAP ou Bac pro. Elle existait précédemment mais n'était pas obligatoire, les employeurs ayant la possibilité d'engager tout candidat au transport fluvial.

La profession estime que la réforme est incompatible avec les réalités professionnelles (diversité des missions, des types d'équipages et des biens transportés... non pris en compte) et que les nouvelles exigences risquent de décourager les jeunes et les personnes en recon-

version d'entrer dans le secteur, réduisant ainsi l'attractivité d'un métier déjà en difficulté de recrutement.

Les interrogations autour du dispositif de formation

• Situation actuelle

Pour rappel, le dispositif de formation initiale est concentré autour de trois établissements en France :

- le CFA de la navigation intérieure, situé au Tremblay sur Mauldre en région parisienne est le seul établissement à proposer le Bac pro par la voie de l'apprentissage
- deux lycées professionnels dispensent la formation par la voie scolaire

Bien qu'il soit toujours actif, le CAP transport fluvial n'est plus proposé car les établissements n'ont pas les ressources en personnel et en matériel suffisantes pour pouvoir faire concomitamment la formation CAP et Bac pro.

Par ailleurs, le nombre de candidats avait considérablement diminué dans les dernières années notamment liées au fait que le CAP et le Bac pro s'adressent au même public à savoir les jeunes sortant de troisième, et les familles ne sont plus trop enclines à diriger leurs enfants vers le niveau CAP.

Finalement, bien que rénové suite à la réforme des qualifications le CAP « n'a plus la cote ». La dernière année où il a été proposé par le CFANI, les candidats au CAP n'étaient plus que quatre.



Les candidats normands au Bac pro transport fluvial se dirigent vers le CFANI qui proposent deux cursus :

- le cursus classique en trois années s'adresse à des sortants de troisième. Le cursus s'organise entre enseignements théoriques et pratiques.
- le cursus « *Passerelle Bac* » en deux ans s'adresse à des personnes déjà titulaires d'un Bac : elles sont dispensées des cours d'enseignements généraux et ne suivent que les enseignements professionnels.

Une « adaptation » de ces cursus est depuis peu proposée par le CFANI pour permettre à des personnes âgées de plus de 30 ans d'accéder à la formation par apprentissage à la condition de s'engager à reprendre ou créer une entreprise de transport fluvial⁷.

Ce système dérogatoire doit permettre à des personnes en reconversion de plus de 30 ans d'effectuer la formation au Bac pro en deux ans sous statut d'apprenti :

- soit en étant rattachées au cursus « *Passerelle Bac* » si elles sont déjà titulaires d'un Bac
- soit, si elles n'ont pas de Bac, en effectuant les trois années du cursus en deux ans (accès à la deuxième année du cursus classique) mais en ayant à suivre « *en accéléré* » tous les cours théoriques.

Au lieu des 540 jours de navigation professionnelle à bord d'un bateau, le temps de navigation peut être dans ce cas réduit à 360 jours.

Si aujourd'hui tout est calé en matière d'organisation de la formation, le CFANI n'a pas encore eu de candidature qui ait abouti.

La difficulté est de trouver des entreprises qui acceptent de former ces candidats plus âgés puisqu'au-delà de 26 ans, la rémunération minimale est le Smic intégral.

• Vers la création d'une filière de formation ?

Le secteur fait face à une situation complexe car son souhait est de mieux qualifier les navigateurs et d'augmenter leur niveau de compétences mais parallèlement il rencontre un problème d'attractivité.

Pour le moment l'offre de formation est restreinte puisque seul le Bac pro transport fluvial est réellement proposé. Les avis quant au niveau de formation adéquat sont assez divers et plusieurs pistes sont évoquées par les acteurs rencontrés :

- Remettre effectivement en place le CAP pour permettre à des jeunes, dont le niveau ne permet pas d'accéder au Bac pro, d'entrer dans le secteur. Par ailleurs le CAP pourrait également être un moyen de reconversion pour les autres publics.



« Il ne faut pas mettre de frein à la première accession dans ce milieu-là c'est à dire que des populations qui n'ont pas le niveau Bac pro, il ne faut pas leur fermer la porte parce qu'il y a des compétences qu'elles pourront acquérir plus tard, d'autant plus qu'on est en manque de personnes. »

« Le CAP permettait à des jeunes n'ayant pas la capacité d'aller en Bac pro d'entrer quand même dans le transport fluvial en restant ensuite matelot s'ils ne souhaitaient pas ou n'avaient pas la capacité de monter de poste »



- Favoriser le Bac pro plutôt que remettre du CAP : selon certains acteurs, la différence de niveau entre le Bac pro et le CAP n'est pas énorme, d'autant plus que l'accès se fait après la troisième dans les deux cas.



« *Un bon accompagnement à travers un Bac pro est préférable au CAP* »

- Monter le niveau en proposant un Bac +2

La fédération Entreprises Fluviale de France garde en tête l'idée de disposer d'une formation de niveau Bac +2.

Néanmoins la réforme du Bac pro Transport fluvial étant récente, et compte tenu des difficultés à remplir les formations existantes, il apparaît trop tôt pour proposer une nouvelle formation.

Un des armateurs interrogés est favorable pour augmenter le niveau d'étude et amener aux jeunes des clés supplémentaires en termes de connaissances en gestion, management, QSE... : l'idée serait un Bac +2 en alternance avec pour objectif, non pas de devenir capitaine à la sortie, mais de faire comprendre ce

⁷ *Dérogation prévue par la législation sur les contrats d'apprentissage et prévoyant qu'il n'y a pas d'âge maximum dans le cas d'un apprenti envisageant de créer ou reprendre une entreprise supposant l'obtention d'un diplôme.*



qu'on va attendre demain d'un premier capitaine, responsable d'équipage.



« Avoir un diplôme au-delà du Bac pro pourrait être intéressant pour la filière fluviale »

« Plutôt que de redescendre le niveau de diplôme, moi je monterais en fait ! »

- Proposer un Bac +1 pouvant être fait en formation continue et permettant de se spécialiser sur des compétences de gestion, encadrement, etc. pour être mieux former à devenir capitaine.
- Disposer d'une filière complète du CAP au Bac +2.

Les diverses pistes évoquées vont toutes dans le même sens : le souhait à la fois d'augmenter le niveau de compétences des navigateurs (en particulier des futurs capitaines), sans pour autant laisser de côté des jeunes et adultes motivés dont le niveau ne leur permet pas de viser un Bac pro ou plus.

La profession est bien consciente néanmoins qu'avant d'étendre les formations, il est essentiel de travailler à l'attractivité des métiers pour attirer des candidats déjà vers le Bac pro.

« Aujourd'hui on essaie déjà de remplir le Bac pro Transport fluvial ! »



Des outils pédagogiques en souffrance

Les souhaits de la profession d'augmenter le niveau de compétences des navigateurs resteront en stand-by tant que l'outil de formation ne disposera pas des moyens nécessaires.

Sur ce sujet, le rapport se focalise sur le CFANI situé en région parisienne, établissement accueillant dans ses effectifs près d'un quart de jeunes normands.

• Locaux et localisation du CFANI : des problèmes d'éloignement et de vétusté

Le CFANI a été créé il y a plus de 50 ans. Il est actuellement basé au Tremblay-sur-Mauldre (78) et partage ses infrastructures avec trois autres structures⁸.

La localisation actuelle du CFANI est jugée inadaptée. Situés loin de la voie d'eau, ses locaux sont vieillissants et très excentrés (dans la forêt). L'école est ainsi située à 30 km de la plus proche voie d'eau et les déplacements vers le bateau-école nécessitent 1h à 1h30 le matin et autant le soir, ce qui ampute la journée de navigation. Les élèves sont tous logés en internat en raison de l'éloignement.

• Moyens et Équipements : problème de financement du matériel

Le centre manque de moyens pour la modernisation de son outil principal de formation.

Le CFANI utilise des bateaux-écoles vieillissants et des équipements qui nécessitent une modernisation. L'actuel convoi-école est constitué d'un micro-pousseur datant de 1962 et d'une barge au gabarit Freycinet construite dans les années 1950.

Un récent projet de renouvellement a avorté : un projet de construction d'un nouveau bateau-école, estimé à près de 10 millions d'euros, n'a pas pu être financé. Les régions sollicitées (Île-de-France et Normandie) n'avaient pas les moyens de cofinancer cet investissement.

Face aux difficultés de financement du nouveau bateau, fin 2025, le CFANI est en train de s'équiper d'un simulateur de conduite (simulateur de pilotage) pour compenser le caractère vieillissant du matériel existant et moderniser ses outils pédagogiques.

• Projet d'avenir

Afin de pallier ces lacunes, un projet de relocalisation du CFANI est en cours : un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) a été lancé courant novembre 2025 pour trouver un nouveau site d'implantation sur le bassin Seine-Escaut.



« Le premier objectif, c'est de nous rapprocher de la voie d'eau pour être plus visible et pour faciliter nos cours de navigation ».

⁸ L'AFTRAL, le lycée horticole CHEP et Tremblay Services (internat/restauration).

Cet AMI fait suite à une lettre d'intention signée le 15 octobre 2025 et associant la fédération E2F, l'opérateur de compétences Opco Mobilités et les trois Chambres de commerce et d'industrie concernées par le projet de canal Seine-Nord Europe (CCI de Paris Ile-de-France, des Hauts-de-France et de Normandie), en vue de créer un nouveau centre de formation dédié au secteur à l'horizon 2029.

En fait, il ne s'agit pas d'un nouveau centre en tant que tel mais de la re-localisation de l'actuel CFANI.

L'objectif de l'AMI est de « faire émerger un pôle de compétence fluviale », ce futur site devant permettre :

« Une proximité immédiate avec une voie navigable pour maximiser les temps de travaux pratiques et situé sur le périmètre Seine-Escaut, bassin d'emploi principal pour le fluvial : Régions Hauts-de-France, Ile-de-France et Normandie ;

- Une accessibilité performante en transport collectif pour les apprenants susceptibles de venir de la France entière
- Une capacité d'hébergement adaptée et financièrement viable
- Une opportunité de synergies avec d'autres établissements pour offrir des possibilités de mutualisation des équipes pédagogiques, au moins pour l'enseignement général. » (source : AMI)

L'objectif est également d'anticiper les besoins liés à la mise en service de la liaison Seine-Escaut en 2032, avec un doublement des effectifs formés (soit 200) et une cible intermédiaire de 130-140 apprentis à l'ouverture des nouveaux locaux en 2029.

ÉVOLUTION DES MÉTIERS ET COMPÉTENCES : UNE PROFESSION EN TRANSITION

Une profession impactée par des évolutions technologiques et sociétales

L'étude ayant pour objectif d'identifier les besoins en emploi, formation et compétences du secteur, il n'est pas possible de décrire toutes les évolutions pouvant toucher le transport fluvial. Aussi, la présente section ne fera qu'évoquer les principales évolutions ayant un impact sur les compétences des professionnels du transport fluvial. Les évolutions liées à la réglementation ne sont pas abordées ici mais l'ont été dans les développements en lien avec la réforme des qualifications.

• Transport fluvial de fret : des technologies encore en expérimentation

• Évolutions technologiques liées au verdissement de la flotte fluviale

Alors que les transports (de personnes et de marchandises) constituent le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre (GES) en France

(soit 34 % des émissions en 2023), la voie d'eau ne contribue qu'à 0,04 % des émissions de CO₂ des transports⁹.

La France vise néanmoins une réduction de 35 % des émissions de GES du fluvial à l'horizon 2035, et la décarbonation totale à l'horizon 2050. Les moyens mis en œuvre visent :

- la modernisation de la flotte fluviale (propulsions électriques ou hybrides, carburants alternatifs).
- l'installation d'infrastructures de branchement électrique à quai.
- l'innovation et l'investissement dans les bateaux à faible ou zéro émission

Ainsi, dans les années à venir, la flotte fluviale de fret du bassin de la Seine, aujourd'hui quasi exclusivement équipée de moteurs à combustion interne au gasoil (GNR), va devoir entrer dans une logique de remotorisation. Sur la période 2023-2050, les experts¹⁰ prévoient que la transition énergétique de la flotte fluviale française passera tout d'abord par un usage accru de carburants alternatifs ou biocarburants, pour



Trajectoire de décarbonation du fluvial

L'étude de recherche et développement FLUENT (FLUvial Energie Transition), conduite en 2023 par VNF et l'IFP Energies Nouvelles, recommande une trajectoire énergétique qui passe dès aujourd'hui par le branchement électrique à quai et l'utilisation de carburants de transition (carburants biosourcés). Pour 2035, c'est l'électrification si possible ou à défaut l'hybridation électrique qui est préconisée, et pour 2050, l'utilisation de solution zéro émission (électricité, méthanol, hydrogène).

(source : VNF)

⁹ Source : « Les trajectoires de décarbonation du transport fluvial dans le bassin de la Seine »,

¹⁰ IFPEN et VNF, en partenariat avec le Ministère de la Transition écologique (DGITM), l'ADEME, l'Europe, la CNR et E2F, ont réalisé une étude technico-économique, FLUENT, entre 2020 et 2022, en soutien à l'élaboration d'une feuille de route nécessaire à l'atteinte des objectifs de verdissement du transport fluvial. Le proof of Concept initialement focalisé sur le bassin Rhône Saône, FLUENT a été décliné en 2024 sur les autres bassins.



ensuite voir le rétrofit¹¹ (transformation de la chaîne de propulsion) intervenir sur un nombre croissant d'unités après 2035¹².

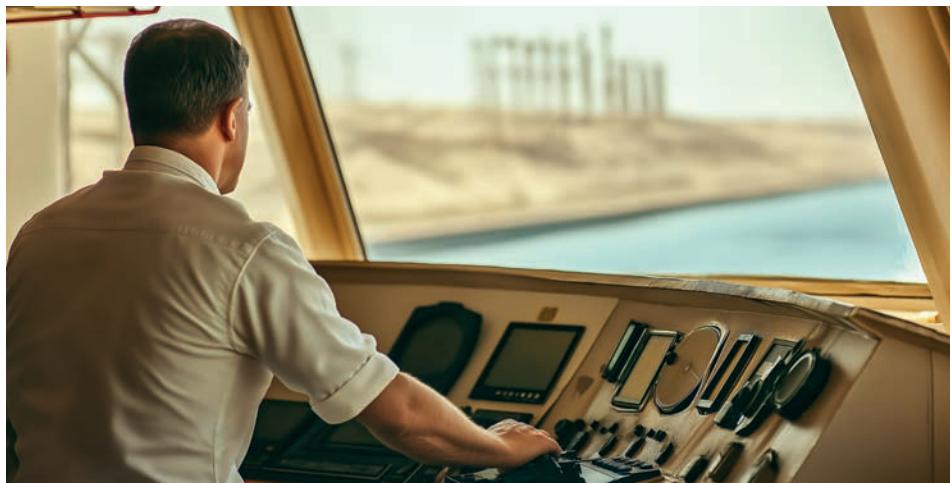
Pour la plupart au stade de prototypes ou d'expérimentation, les solutions alternatives au GNR pour les bateaux du fret fluvial sont explorées mais ne sont pas encore déployées : selon les acteurs interrogés, côté propulsion, on ne dispose pas de la technologie qui permette de dire « *c'est la technologie de demain* », notamment parce que les résultats des expérimentations démontrent que la faisabilité économique n'est pas encore au rendez-vous.

L'exemple en est le Zulu 06, premier bateau fluvial propulsé à hydrogène vert converti par Sogestran, qui a misé sur le rétrofit. Baptisé en décembre 2024, il est considéré comme un démonstrateur innovant clé avec une autonomie de 500 km en utilisant de l'hydrogène vert stocké à haute pression.

Opérée par la Compagnie Fluviale de Transport, la filiale de Sogestran spécialisée dans le transport fluvial industriel, cette barge devait faire office de démonstrateur pendant plusieurs mois en attendant de trouver des clients. Or, interrogé en juin 2025, encore en attente de son titre de navigation, CFT déploierait l'absence de clients prêts à accepter le surcoût des frais de navigation (l'hydrogène décarboné est plus coûteux que celui produit à partir d'hydrocarbures).

¹¹ Le rétrofit est un processus qui consiste à convertir un bateau à propulsion thermique en un bateau électrique. (piles à combustible avec hydrogène et/ou batteries). La structure et les caractéristiques principales du bateau sont conservées, tout en modernisant le mode de propulsion.

¹² Source : « Les trajectoires de décarbonation du transport fluvial dans le bassin de la Seine », Note rapide Mobilité n°1012, juillet 2024, Agence régionale énergie-climat (AREC)



• Évolutions des technologies liées à la conduite : l'arrivée des bateaux autonomes et du pilotage à distance ?

Les évolutions liées à la conduite sont aujourd'hui surtout des aides au pilotage et à l'optimisation, déjà bien présentes, tandis que l'automatisation avancée est encore en phase de démonstration et d'appels à projets en France.

Les avancées technologiques déjà à l'œuvre dans le transport fluvial de fret concernent :

- les aides à la navigation : radars modernes, cartographie électronique, système automatique d'identification (SIA), systèmes de positionnement précis et communication numérique avec les écluses et gestionnaires de la voie d'eau.

- les outils « *d'écopilotage* » embarqués ou à terre : recommandations de vitesse, suivi des consommations, aide à choisir la meilleure allure et le meilleur placement sur le bief (portion d'un canal entre deux écluses) pour réduire carburant et usure.

- des outils liés à la logistique : logiciels de planification de voyage, suivi en temps réel de la cargaison et des horaires, ce qui impacte la façon de conduire (respect de créneaux, optimisation des escales).

Les technologies encore au stade de l'expérimentation touchent :

- l'automatisation de la conduite : projets de bateaux de fret fortement automatisés ou partiellement autonomes, avec capteurs, caméras, lidar/radar et systèmes de contrôle qui assistent ou remplacent le pilote sur certaines phases (maintien de cap, tenue de chenal, accostage assisté).

- le pilotage à distance : réflexion sur des centres de conduite à terre capables de superviser ou télépiloter un ou plusieurs bateaux, surtout sur des trajets répétitifs.

- l'éco pilotage avancé : projets combinant données trafic, niveaux d'eau, temps de passage aux écluses et météo pour proposer au pilote des consignes de vitesse et d'horaires optimales, voire les appliquer automatiquement dans certaines limites.

Barges autonomes

« *Technologiquement on est encore trop éloigné d'une solution fiable pour qu'elle soit déployée rapidement* »



« *On est un peu à la croisée des chemins... on est loin d'avoir levé tous les freins* »

Selon VNF, l'automatisation de la navigation peut ouvrir de nouvelles perspectives d'exploitation, notamment en permettant une meilleure utilisation des équipages, dans un contexte de pénurie de pilotes.

« *L'automatisation représente une chance pour maintenir ou relancer l'activité fret sur des voies d'eau où l'offre traditionnelle s'est affaiblie, notamment sur le réseau de petit gabarit, à travers le pilotage à distance depuis des centres de conduite à terre (CCD), offrant souplesse et réactivité aux armateurs.* »

(Source : site VNF)



VNF et le développement du bateau autonome

En septembre 2025, VNF a lancé un AMI (appel à manifestation d'intérêt), destiné à développer une filière nationale dédiée au bateau autonome* et à soutenir des projets novateurs d'automatisation de la navigation. L'objectif de cet AMI est d'aboutir à l'élaboration d'au moins une démonstration opérationnelle de bateau de fret automatisé pour le réseau navigable français.

* *Un bateau autonome ou automatisé est un bateau capable de naviguer sans équipage ou avec un équipage réduit grâce à de nombreux capteurs, caméras et instruments connectés.*

Source : VNF

Pour le moment, si les technologies clés (capteurs, IA de navigation, systèmes d'aide à la conduite, communications, supervision à terre) sont au point pour des usages de niveau « *semi autonome* » sur des trajets bien balisés et font l'objet de tests, les premiers démonstrateurs sont des bateaux automatisés avec supervision à distance et équipage de sécurité à bord, ce qui montre que la pleine autonomie sans humain n'est pas encore jugée acceptable ni réglementairement encadrée. Et de fait les freins sont encore multiples : les principaux verrous concernent la réglementation (responsabilité, sécurité, règles de navigation pour bateaux sans capitaine à bord), l'acceptabilité sociale, ainsi que le modèle économique (coûts d'équipement, centres de contrôle à terre, assurance).

D'ici 5 à 10 ans, les perspectives les plus réalistes sont une généralisation de bateaux de fret semi autonomes ou téléopérés sur des corridors bien équipés avec équipage réduit. De véritables convois fluviaux de fret totalement autonomes, sans aucun personnel à bord, relèvent d'un horizon beaucoup plus lointain, conditionné à des évolutions réglementaires et à un retour d'expérience suffisant des démonstrateurs.

Aujourd'hui le pilote reste au centre de la conduite, avec de plus en plus d'outils d'assistance et d'optimisation.

• Une évolution sociétale vis-à-vis du travail

La profession doit faire face à un changement majeur dans les attentes des collaborateurs, notamment des jeunes générations.

Mises en exergue avec la crise Covid, les aspirations des collaborateurs ont changé, avec des demandes précises

en termes de qualité de vie au travail et d'équilibre entre vie personnelle et vie professionnelle.

Les enfants de marinier, témoins de la vie menée par leurs parents, aspirent à une vie de famille plus équilibrée.



« *Il y a encore des enfants de mariniers qui veulent bien aller vers ce métier mais plus de la même manière (souhait d'une vie de famille, de temps personnel...)* »

La profession constate que « *le rapport de force est inversé* » : les employeurs ont un besoin impérieux de collaborateurs et ce sont maintenant les candidats qui choisissent leur entreprise et la façon dont ils ont envie demain de travailler.

Une nouvelle activité encore en développement devrait permettre une plus grande adéquation avec ces aspirations : la logistique urbaine fluviale.

La logistique urbaine fluviale, qui consiste en l'approvisionnement fluvial des grandes métropoles, s'est développée, pour contrer les difficultés d'accès aux centres-villes par la route. Solution de transport durable utilisant les voies navigables pour acheminer les marchandises au cœur des villes, elle vise à réduire les nuisances et pollutions liées au transport routier en milieu urbain, tout en garantissant une livraison fiable et respectueuse de l'environnement. Trois filières ont actuellement recours au fleuve pour du transport de marchandises urbain : la filière du déchet, celle du



bâtiment, et la grande distribution. Certains acteurs économiques précurseurs utilisent depuis plusieurs années la Seine dans Paris mais aussi d'autres grandes villes françaises comme Lille, Lyon, Strasbourg... et de nombreuses expérimentations, études sont actuellement réalisées pour établir de nouvelles offres de transport.

En Normandie, un projet de logistique urbaine fluvio-cyclable porté par Urban logistics solutions (implanté à Strasbourg depuis 2020) prévoit d'approvisionner le centre-ville depuis un centre logistique située en amont de Rouen.

Ce segment en développement, peut attirer des jeunes qui se dirigeaient initialement vers les métiers de la logistique ou de la livraison urbaine, en leur offrant des horaires fixes, un travail en journée et la possibilité de rentrer chez eux le soir (transport sur courtes distances, typiquement entre un entrepôt et le centre-ville). Les équipages profitent souvent de rythmes de travail plus réguliers grâce à la planification et la régularité des trajets fluviaux.

Vers une adaptation des compétences

• La nécessité d'une bonne connaissance du milieu fluvial

Dans le transport fluvial de fret, l'expérience à acquérir englobe à la fois des compétences techniques mais également une connaissance approfondie du fleuve.

Avec son équipage, le pilote d'un bateau ou convoi de fret fluvial doit être capable de naviguer dans toutes les conditions : l'hiver, l'été, en fonction des crues, des boucles de la Seine, de jour, de nuit, par brouillard, etc.

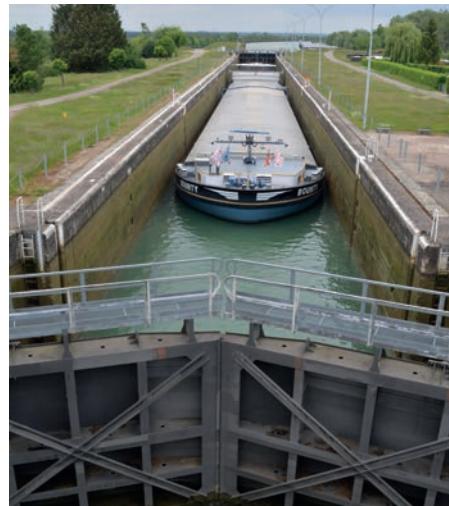
Il doit pouvoir maîtriser la conduite d'unités de grande taille, comme des bateaux de 110 mètres de long et 11,40 mètres de large, et les manœuvrer dans des écluses mesurant seulement 12 mètres de large. La connaissance des ouvrages d'art (les ponts) est également cruciale et demande du temps à acquérir.

Le temps d'acquisition des compétences est important, et c'est pour cela que chez les armateurs en particulier, il faut généralement entre 7 et 10 ans pour former un capitaine capable de commander et de gérer tous les types de marchandises, et de conduire son unité 24 heures sur 24, toute l'année.

Même avec le permis en poche, les entreprises ne confieront pas la conduite d'un bateau de plusieurs millions d'euros à des jeunes sans une expérience et des compétences suffisantes.

• Des compétences techniques plus pointues et des connaissances plus étendues

L'évolution du secteur, notamment vers des navires plus sophistiqués et des types de fret spécifiques, impose de nouvelles exigences :



• Maîtrise des nouvelles motorisations et énergies

Connaître et savoir utiliser les nouveaux carburants, et être en capacité d'exploiter les systèmes de motorisations électriques et hybrides feront partie des compétences du métier. Le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) est d'ailleurs en train d'élaborer des normes pour ces nouvelles compétences liées aux énergies alternatives.

• Compétences sur l'efficacité énergétique et réduction des émissions

Eco-pilotage et optimisation des itinéraires pour réduire la consommation énergétique, application des procédures respectueuses de l'environnement, éco-conduite, etc. telles sont les compétences en cours d'acquisition dans le fluvial, en lien avec les exigences environnementales.

INFO...



L'éco-conduite

... se réfère aux pratiques du conducteur ou pilote pour optimiser la consommation de carburant. Exemples : Adapter la vitesse pour réduire la résistance à l'eau / Anticiper les manœuvres pour éviter des accélérations inutiles / Maintenir un régime moteur optimal.

L'éco-pilotage

... inclut l'utilisation d'outils numériques et d'algorithmes pour optimiser la navigation. Exemples : Systèmes d'aide à la décision pour choisir la meilleure route fluviale / Ajustement automatique de la vitesse en fonction des conditions (courant, tirant d'eau, météo)



- Compétences numériques et automatisation

Les bateaux modernes sont « des bijoux de technologie », déjà bardés d'électronique et d'assistance au pilotage. L'évolution actuelle vers des processus et des systèmes plus automatisés et numérisés va de plus en plus impacter les compétences à acquérir.

A l'avenir les technologies liées au bateau autonome ou au pilotage à distance vont venir transformer les métiers du transport fluvial

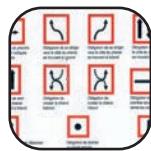
de fret : le télépilotage ou pilotage à distance, permettrait à des individus de piloter des bateaux à distance depuis un bureau, leur offrant la possibilité de rentrer chez eux tous les soirs. Cela pourrait résoudre la contrainte des rythmes d'embarquement (comme 7 jours embarqués / 7 jours à terre). La téléconduite est jugée plus facile à mettre en œuvre que l'autonomie totale et pourrait gagner en puissance si la pénurie de pilotes persiste. Néanmoins, le télépilotage fait disparaître plusieurs aspects

traditionnels du métier qui attirent les navigants : le contact avec la nature, à l'air libre, et surtout l'autonomie liée au fait d'être éloigné du regard de l'employeur (le pilote se retrouverait « *dans le bureau, au siège avec le patron sur le dos* »).

- Des connaissances en lien avec le transport de marchandises spécifiques tels que les matières dangereuses, les conteneurs ou les colis exceptionnels.

MONTÉE EN COMPÉTENCES DANS LE TRANSPORT FLUVIAL DE FRET

La montée en compétences devra intégrer des savoir-faire techniques traditionnels enrichis de compétences numériques, technologiques et environnementales pour accompagner les évolutions.



AUTOMATISATION DES SYSTÈMES / BATEAUX AUTONOMES

Compétences informatiques et numériques : maîtrise des systèmes automatisés, logiciels de supervision et de télépilotage.

Capacité à intervenir en cas de défaillance des systèmes automatiques.

Utilisation d'instruments électroniques avancés (radar, AIS intérieur, ECDIS, balisage électronique).

Aptitude à suivre et analyser les données en temps réel.

MOTORISATIONS DÉCARBONÉES (Hydrogène, électrique, piles à combustible)

Connaissance des nouvelles technologies de propulsion propre.

Maintenance spécialisée des moteurs électriques et systèmes d'hydrogène.

Gestion de l'énergie embarquée (batteries, recharge, sécurité liée aux fluides).

Formation aux normes de sécurité spécifiques aux énergies renouvelables.

MISE EN ŒUVRE ACCRUE DES AIDES À LA NAVIGATION ET À LA SÉCURITÉ

Aptitude à lire et interpréter les signaux modernes de signalisation digitale.

Maîtrise des procédures de communication radio et protocoles d'urgence sophistiqués.

GESTION ET MANUTENTION ASSISTÉE PAR DES ÉQUIPEMENTS MODERNES

Utilisation de matériel de levage électrique ou hydraulique avancé.

Connaissance approfondie des procédures de sécurité pour manœuvres assistées.

Capacité à manipuler et entretenir des équipements.

GESTION NUMÉRIQUE DES OPÉRATIONS (préparation de voyage, suivi de cargaison)

Compétences administratives informatiques pour la gestion dématérialisée des documents, déclarations et rapports.

Utilisation de logiciels spécialisés en logistique fluviale.



- **Un besoin de compétences additionnelles pour les capitaines / pilotes**

- **Un poste à responsabilités**

Élément clé de l'équipage, le capitaine porte la responsabilité de son unité fluviale et de son chargement. Responsable d'un outil coûteux, souvent valorisé à plusieurs millions d'euros (jusqu'à 10 millions d'euros), il transporte des marchandises de forte valeur (entre 20 et 30 millions d'euros) et la moindre erreur peut entraîner des conséquences graves.

- **Un besoin de plus de management**

Les employeurs, en particulier les armateurs et les entreprises disposant de leur propre flotte, déplorent le manque de compétences managériales chez leurs capitaines. Ils évoquent en cela leurs besoins d'avoir des futurs managers d'équipes à bord : selon eux, si via l'apprentissage, on forme de bons conducteurs, maîtrisant leur outil de travail, les compétences en management des équipes, sur les aspects qualité – hygiène – santé – environnement (QHSE), ou encore la maîtrise de l'anglais ne sont pas suffisamment présents chez les pilotes actuels.



*« La dimension management des équipes devient de plus en plus importante »
« Aujourd'hui les équipages fonctionnent un peu comme des petites familles et l'idée de diriger, de déléguer... est compliquée à faire intégrer aux capitaines »*



« On a de plus en plus besoin d'avoir à bord des personnes bilingues anglais »

La maîtrise des procédures liées à la sécurité est essentielle également, d'autant plus lorsque les produits transportés sont à forte valeur ajoutée ou des matières dangereuses. Les employeurs responsabilisent de plus en plus leurs capitaines sur tous ces aspects. Or, ils constatent que le Bac pro ne les aborde pas suffisamment, d'où l'intérêt exprimé de disposer d'un complément de formation.

Une montée en compétences des métiers de la maintenance

Que ce soit sur les chantiers navals ou dans les ateliers de maintenance intégrés chez les armateurs et entreprises disposant de flottes internes, des besoins en personnels de maintenance existent d'ores et déjà avec des difficultés de recrutement.

Les principales compétences en maintenance actuellement requises relèvent de :

- **Mécanique et motorisation**

Un motoriste doit être capable de sortir un moteur, de le démonter complètement, de le remettre en état et le refaire fonctionner. La formation spécifique sur les moteurs navals étant rare, les professionnels sont souvent formés en interne.

- **Chaudronnerie et soudure**

Les compétences en chaudronnerie et soudure sont essentielles. Il y a une demande particulière pour les soudeurs qualifiés répondant aux normes (comme les normes BV, Bureau Véritas) et ayant des qualifications pour souder l'aluminium ou l'inox.

- **Usinage traditionnel**

Les usineurs sont requis pour refaire des pièces à façon qui sont devenues obsolètes et qui nécessitent l'utilisation de machines traditionnelles.

- **Electrotechnique et hydraulique**

Avec l'augmentation de l'électrotechnique à bord, des compétences en électricité, automatisme, électrotechnique, et hydraulique sont indispensables.

- **Autres métiers de l'atelier**

On retrouve également des tuyau-teurs et des ajusteurs (personnel capable de démonter et remonter des safrans et des hélices).



L'évolution du transport fluvial de fret, marquée par la transition écologique et la digitalisation, exige une transformation des compétences en maintenance :

- **Nouvelles motorisations**

Les professionnels de la maintenance doivent acquérir des compétences spécifiques sur les systèmes de propulsion utilisant les énergies alternatives (électriques, hydrogène)

- **Systèmes Hybrides et électriques**

Une montée en compétences est requise dans la maintenance des systèmes électriques, électriques et hybrides qui complètent ou remplacent la mécanique navale traditionnelle

- **Carburants GNL**

Des dispositions supplémentaires sont nécessaires concernant l'expertise des membres d'équipage des bateaux propulsés au gaz naturel liquéfié (GNL), pour lesquels un certificat de qualification spécifique est désormais requis

- **Maintenance spécialisée et polyvalence**

Il y a un besoin de professionnels polyvalents dans des métiers tels que l'électricité, l'automatisme et la chaudronnerie spécialisée afin de suivre les innovations techniques et de répondre aux exigences de décarbonation.

- **Maintenance prédictive**

L'intégration accrue de solutions numériques embarquées, de capteurs et d'outils numériques pour optimiser l'efficacité des navires conduit au besoin de compétences en maintenance prédictive et en gestion des données de performance énergétique

DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT FLUVIAL DE FRET : LES RAISONS D'UN SECTEUR AU RALENTI

Des infrastructures dégradées et une offre insuffisante de services à la batellerie

- **Des voies navigables en souffrance**

L'infrastructure fluviale est le principal outil de travail des transporteurs fluviaux, aussi, son entretien, sa modernisation, et son efficacité conditionnent la performance des entreprises fluviales.

Malheureusement, l'infrastructure existante souffre d'un manque criant d'entretien caractérisé par :

- **Un sous-investissement structurel responsable de la vétusté et de la dégradation des ouvrages**

Le secteur déplore un retard historique des investissements de mise à niveau et de développement des voies navigables... un déficit remontant à 50 ans !

Le rapport de la Cour des comptes de janvier 2025 souligne une dégradation du réseau fluvial.

Aujourd'hui, la majorité des ouvrages d'art sont en mauvais état : les deux tiers sont considérés comme moyennement à fortement dégradés et l'état fonctionnel des ouvrages est dégradé, notamment pour 90 % des écluses et 75 % des barrages.

Près d'une centaine de millions d'euros ont manqué annuellement pour maintenir les fonctionnalités du réseau. Ce déficit cumulé d'entretien alimente une « *dette grise* » évaluée à 1,1 milliard d'euros en 2023.

La dégradation du réseau se traduit concrètement par des pannes d'écluses, des pertes d'étanchéité et des pertes d'enfoncement dues à un dragage insuffisant, ce dernier point étant l'un des principaux problèmes rapportés par la Cour des comptes.

- **Une perte de fiabilité et d'exploitation**

La dégradation du réseau produit des conséquences directes sur la navigation et la logistique : une croissance du nombre annuel de jours d'arrêt et de restriction de navigation, l'arrêt de l'exploitation de plusieurs itinéraires en petit gabarit et une perte de fiabilité du réseau, particulièrement sur le petit gabarit. Un point noir majeur est la fiabilité des écluses, qui sont sujettes aux pannes, affectant la qualité du service et pouvant entraîner l'insatisfaction des clients.

- **Un déficit de financement massif**

Les besoins d'investissement pour la régénération et la modernisation du réseau fluvial sont estimés par la Cour des comptes entre 180 M€ et 400 M€ par an (330 M€ pour la régénération et 73 M€ pour la modernisation). Les moyens alloués, notamment via le Contrat d'Objectifs et de Performance (COP) de VNF (une enveloppe prévisionnelle d'un milliard d'euros sur la période 2023-2032 pour le réseau à vocation fret), restent très inférieurs aux besoins réels. Il faudrait un effort supplémentaire d'investissement d'environ 200 M€ par an pour stabiliser l'état du réseau et initier sa modernisation.

L'axe Seine partage ces défis structurels. L'entretien des voies navigables sur l'axe Seine jusqu'aux limites de la Normandie est jugé globalement satisfaisant par les opérateurs fluviaux concernant le dragage, mais des problèmes de fiabilité perdurent s'agissant des écluses.



Et lorsque l'on remonte un peu plus haut sur le réseau de l'axe Seine, les transporteurs fluviaux constatent des problèmes liés à des ponts vétustes, à des dragages non faits, etc. L'état actuel du réseau fluvial, « *c'est comme posséder la plus grande autoroute d'Europe, mais dont deux voies sur trois sont fermées pour cause de nids-de-poule et de ponts à rénover* », limitant l'utilisation d'un mode de transport très performant écologiquement.

- **Un manque de services et d'équipements à la disposition des bateliers**

De manière générale, le secteur fluvial déplore le manque de services et d'équipements pour les bateliers le long de la Seine.

Le CESER de Normandie, dans son rapport de 2025 consacré au fret, souligne que l'une des conditions pour la relance et le développement du transport fluvial sur la Seine est de permettre la mobilisation des acteurs du secteur, ce qui inclut la disponibilité de services à la batellerie.

Le manque d'un « *cadre de vie acceptable* » pour les bateliers est souligné comme un facteur contribuant au déclin du modèle traditionnel (couple travaillant à bord). Dans les ports, les quais ne sont généralement pas adaptés aux besoins des bateliers.

Cela se traduit par :

- L'absence de commodités de base : manque de bornes électriques, de poubelles pour jeter les ordures, d'équipement pour refaire le plein d'eau... le long de l'axe Seine.

- L'absence d'infrastructures d'accueil pour les bateliers et leurs familles

Selon les acteurs fluviaux, un « *quai accueillant* » devrait être sécurisé, permettre de laisser un véhicule sans risque de dégradation, être

raccordé à l'eau et à l'électricité, offrir des services pour l'élimination des déchets, ainsi que l'accès aux transports en commun.

Par ailleurs, la maintenance et la réparation navale sont désignées par les transporteurs fluviaux comme faisant partie des services peu présents sur la Seine, et ceux en place sont considérés onéreux par les artisans-bateliers.

Des investissements sont en cours pour pallier le manque de services d'alimentation en eau et en électricité : le programme Borne & Eau déploie depuis 2018 un réseau de bornes de recharge électrique et d'alimentation en eau (78 stations prévues le long de l'axe Seine), avec pour objectif d'éviter l'utilisation des moteurs des navires lorsqu'ils sont amarrés, réduisant ainsi les émissions de gaz à effet de serre et de particules fines.

► **Réseau de bornes fluviales à horizon 2026 sur la Seine du Havre à Paris**



Le réseau Borne & Eau

Développé conjointement par VNF et HAROPA Port, Borne & Eau est un dispositif de bornes interactives fournissant de l'eau et de l'électricité aux transporteurs fluviaux (fret et croisière) lors de leurs escales à quai. Lancé en 2018, ce réseau vise à faciliter l'approvisionnement des transporteurs fluviaux, accessible 24h/24 et 7j/7, avec une tarification harmonisée et un système de supervision numérique qui permet aux usagers de se connecter, gérer leur consommation et payer via une plateforme en ligne. Ces bornes électriques permettent aux bateaux à quai de ne pas utiliser leur groupe électrogène pour faire fonctionner les équipements de bord. Ce réseau de bornes vise à améliorer l'offre de services aux bateliers tout en répondant aux objectifs de performance écologique. Le programme prévoit le déploiement de plus d'une centaine de bornes dont près des trois quarts sont prévus pour le fret.

Le transport fluvial : un potentiel sous-utilisé dans les circuits logistiques

Les acteurs fluviaux et des experts ont été interrogés sur la difficulté des chargeurs et des acteurs de la logistique à intégrer le transport fluvial dans les circuits logistiques. En effet, les chargeurs et les professionnels de la logistique donnent le plus souvent la préférence à la route pour le transport des marchandises.

• La méconnaissance du mode fluvial et la préférence pour la route

Les chargeurs¹ ont un rôle clé à jouer dans le développement du transport fluvial de fret. Ils peuvent impulser un report modal de la route vers le fluvial en intégrant ce mode de transport dans leurs chaînes logistiques.

Or il existe une forte dépendance à la route, et les chargeurs ont plutôt tendance à rechercher la sécurité et la facilité :

• La facilité

« *Un seul interlocuteur, un coup de fil à passer et les marchandises sont amenées d'un point A à un point B* »... sans toute une organisation à gérer, le transport par la route est rodé depuis longtemps dans la plupart des entreprises et il leur semble parfois compliqué de modifier leur organisation.

« *Vous avez à faire à des entreprises qui depuis des dizaines d'années utilisent la route par facilité, sans trop se soucier des questions environnementales* »

« *Pour le responsable logistique d'une entreprise « c'est tellement plus simple d'appeler son transporteur routier ! »*

• La sécurité

De nombreuses entreprises ont du mal à prendre le risque d'aller sur des modes fluviaux car, n'en maîtrisant pas suffisamment les tenants et aboutissants, elles ont l'impression de prendre des risques importants.



« *Il y a la peur de l'inconnu* »



Ainsi, une lente évolution vers des modes de transport plus vertueux semble s'opérer.

Cette préférence marquée pour le recours au transport routier est également présente du côté des commissionnaires de transport². De nombreuses entreprises font appel à leurs services pour optimiser leurs opérations logistiques, garantir des délais respectés, et gérer les coûts.

Le reproche selon lequel les commissionnaires de transport favoriseraient le routier au détriment du fluvial revient souvent. Cependant, la réalité est à nuancer selon certains interlocuteurs : les commissionnaires ont pour mission de choisir le mode de transport le plus adapté, économique et efficace pour leurs clients, ce qui les amène majoritairement à recourir au transport routier qui reste le mode dominant en France en raison de sa flexibilité et de sa rapidité.

Si le transport fluvial peine à intégrer les chaînes logistiques, VNF constate néanmoins depuis plusieurs années un intérêt des entreprises pour la voie d'eau, avec notamment la logistique urbaine pour le transport de déchets ou encore les chantiers de construction.

En France certaines entreprises ont des obligations légales à mesurer et publier leur bilan carbone. De plus en plus d'entreprises vont devoir commencer à prendre en compte leur bilan carbone sur le transport que ce soit en approvisionnement ou en expédition. De grandes entreprises comme Ikea ou Ferrero recourent au fluvial en grande partie à cause de leur politique RSE interne cherchant à réduire leur empreinte carbone. Le mouvement vers la décarbonation est tel qu'il force les acteurs à l'évaluation, notamment pour répondre aux exigences des grands chargeurs et aux évolutions réglementaires telles que la CSRD³.

De plus en plus de chargeurs, soucieux de leur image de marque, sont également poussés par leurs clients pour recourir à un transport plus vertueux, et ces clients eux-mêmes s'adressent à des consommateurs s'intéressant davantage à ce qu'ils consomment et à l'impact des produits (et de leurs modes de transport) sur l'environnement.



¹ Le chargeur est la personne, physique ou morale, propriétaire d'une marchandise à transporter.

² Un commissionnaire de transport est un professionnel qui organise le transport de marchandises pour le compte d'un tiers sans être lui-même transporteur. Il sélectionne les meilleurs prestataires et supervise l'ensemble du processus depuis la prise en charge des biens jusqu'à leur livraison. Les principales missions incluent la négociation des tarifs, la sélection des modes de transport et la garantie que toutes les réglementations sont respectées durant le transit.

³ La CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) est une directive européenne adoptée en novembre 2022 qui oblige près de 50 000 entreprises en Europe à publier des rapports détaillés sur leurs impacts environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG).



- **Un manque de formation des logisticiens au transport fluvial**

De nombreux interlocuteurs déplorent que les formations en logistique soient extrêmement centrées sur le transport routier, et n'abordent pas ou très peu le mode fluvial.

Néanmoins la demande existe puisque VNF confirme que des écoles et des organismes de formation sont demandeurs d'informations sur la logistique fluviale mais qu'il y a un manque de personnes, de formateurs, en mesure d'intervenir sur ce sujet.

Par ailleurs, les organismes proposant des formations en logistique font face à un dilemme : faut-il donner une plus grande importance au fluvial dans les formations en logistique alors qu'actuellement le principal débouché pour les jeunes formés se trouve sur la logistique routière ?

Deux réponses sont avancées :

- la réponse négative consiste à dire « *à quoi bon trop les former au fluvial puisqu'il y a de fortes chances qu'ils travaillent dans une entreprise qui n'en fait pas* », et à attendre le jour où le transport fluvial sera plus compétitif que le routier.

- La réponse positive mise sur les compétences acquises par la personne formée sur la logistique fluviale qui une fois recrutée par le chargeur pourra venir insuffler un peu de fluvial dans les circuits logistiques de l'entreprise.



***Chez les logisticiens
« le fluvial ça n'existe pas
dans leur tête »***

***« On ne peut pas reprocher
à un responsable logistique
de pas penser à la voie
d'eau s'il n'a jamais
été formé à ça »***

L'AVENIR DU TRANSPORT FLUVIAL DE FRET : ENTRE VOLONTÉ ET SCEPTICISME

Des projets et mesures qui affichent une volonté de développement du fluvial

Le présent paragraphe propose un bref tour d'horizon des principaux projets et mesures allant dans le sens d'une volonté de développement du fluvial

• Des initiatives nationales

Deux initiatives nationales impulsées par le Gouvernement se sont intéressées récemment au développement du transport fluvial.

- Initiée par les ministères de la Transition écologique et des Transports, la stratégie nationale fluviale doit constituer la feuille de route du transport fluvial français.

Initialement lancée en février 2024, la publication et la mise en œuvre de cette feuille de route a été reportée



La Stratégie nationale fluviale

... s'articule autour de sept chantiers prioritaires visant à :

- Accroître le report modal et optimiser l'utilisation logistique du réseau à grand gabarit pour capturer une plus grande part du transport de fret.
- Remobiliser le réseau fluvial complémentaire pour le fret, afin d'élargir les zones desservies et développer les usages.
- Amplifier la dynamique des ports intérieurs, en mobilisant mieux le foncier logistique en bord de voie d'eau pour améliorer les performances du secteur.
- Identifier les voies et moyens pour capter de nouveaux marchés, adaptant le transport fluvial aux évolutions économiques.
- Moderniser l'image du transport fluvial et rendre le secteur plus attractif, notamment pour les jeunes et les nouveaux entrants.
- Favoriser la transition énergétique afin d'augmenter la compétitivité écologique d'un mode déjà vertueux.
- Développer des services de passagers plus efficents et dynamiser le secteur du tourisme fluvial.

à plusieurs reprises à cause de l'instabilité politique et du fait des agendas liés au budget 2026 et à Ambition France Transports.

- « Ambition France Transports » est une conférence nationale dédiée au financement des infrastructures de transports, et organisée par le ministère des Transports.

Elle s'est tenue de mai à juillet 2025 et réunissait l'ensemble des acteurs du secteur (État, collectivités, opérateurs, associations, entreprises) pour repenser collectivement la manière dont sont financées les infrastructures, dont celles du fluvial.

La proposition de la conférence concernant le financement des infrastructures fluviales actuelles sur la période 2026-2031 fait état d'un besoin d'investissement supplémentaire à aujourd'hui :

« L'atelier de la conférence consacré au report modal a identifié la nécessité de porter les investissements dans la régénération et la modernisation du réseau fluvial à hauteur de 400 M€ pour stabiliser l'état du réseau et commencer sa modernisation (téléconduite des ouvrages de grand gabarit, réarmement à distance des ouvrages du petit

gabarit et supervision des ouvrages hydrauliques). Ce niveau suppose un effort supplémentaire d'investissement d'environ 200 M€ par rapport à aujourd'hui.»

(source : rapport de la conférence Ambition France Transports - juillet 2025)

Lors de la remise du rapport final en juillet 2025, le ministre des Transports a annoncé que le gouvernement présentera un projet de loi cadre « *principe* »⁴ au Parlement d'ici la fin de l'année 2025

... mais l'instabilité gouvernementale risque fortement d'entraîner un report du calendrier initialement prévu.

- **De grands projets structurels :**
Chatière et CSNE

L'ouverture de la chatière au Havre dont la mise en service est prévue fin 2027 puis celle du canal Seine-Nord Europe décalée de 2030 à 2032, ouvrent des perspectives de développement du transport fluvial de fret sur l'axe Seine.

La description de ces projets a été faite dans la première partie du présent rapport, et des éléments concernant l'impact attendu de ces projets sera présenté dans les prochains développements.

- **Des aides favorisant le développement et la modernisation du transport fluvial**

- **Le plan d'aides au report modal (PARM)**

Mis en place par VNF pour encourager le transfert de marchandises de la route vers la voie d'eau, le PARM vise à accompagner les entreprises souhaitant intégrer un maillon fluvial dans leurs chaînes logistiques en leur fournissant des soutiens financiers aux différentes étapes de leur projet : aides à la réalisation d'étude de faisabilité, aides à l'expérimentation du transport fluvial et à la logistique urbaine, aides à l'investissement de projets d'infrastructures.



PARM : chiffres clés

- 20 M€ de financements consacrés par VNF pour les cinq années mises en œuvre
- Plus de 150 projets financés depuis 2018
- 1 milliard de t.km de trafic fluvial générés par les investissements du PARM 2018-2022

Source : VNF



- **Le Plan d'Aides à la Modernisation et à l'Innovation de la flotte fluviale (PAMI)**

Opéré par VNF et l'Ademe, le PAMI vise à moderniser la flotte fluviale et à accélérer la transition énergétique des navires fluviaux.

Ce dispositif d'aides est destiné aux propriétaires et exploitants de bateaux fluviaux (marchandises, passagers ou plaisance locative), et aux bureaux d'études / chantiers pour le volet innovation.

Il s'articule autour de quatre volets d'aides :

- volet A : améliorer la performance environnementale de la flotte
- volet B : mieux intégrer le maillon fluvial aux chaînes logistiques
- Volet C : accompagner le renouvellement des acteurs et de la filière
- volet D : favoriser l'émergence des solutions innovantes



PAMI : chiffres clés

- 26,76 M€ d'aides publiques accordées sur la période 2018-2022
- 467 demandes validées entre 2018 et 2022
- 80 % des subventions accordées relèvent du secteur du transport de marchandises

Source : VNF

⁴ Un projet de loi *principe* est un texte législatif élaboré et présenté par le gouvernement dans lequel sont posés les grands principes, orientations ou cadres généraux d'une politique publique, sans entrer dans les détails d'application. Ce type de projet de loi vise à définir une vision d'ensemble et les grandes lignes directrices qui guideront ensuite les développements réglementaires ou législatifs complémentaires.



- Le dispositif des Certificats d'Économies d'Énergie (CEE) permet aux opérateurs fluviaux de financer partiellement des investissements générant des économies d'énergie, soit par les consommations énergétiques évitées par les trafics fluviaux par rapport à la route, soit par l'installation d'équipements qui optimisent les consommations énergétiques d'une unité fluviale. Exemples : achats de barge ou automoteur fluvial neufs, opération de carénage, acquisition de matériels de mesure de consommations de carburant pour une unité fluviale, etc. Ces aides sont octroyées par les énergéticiens et distributeurs d'énergies.

Des avis nuancés : la parole aux acteurs

• Des acteurs fluviaux entre attente et scepticisme

Si les institutions affichent aujourd'hui une volonté de développer le transport fluvial de fret, les acteurs du secteur restent parfois sceptiques quant à la transformation des intentions en actions. Certains acteurs s'agacent notamment du report de certaines décisions ou encore des délais qui affectent les projets.

La chatière « ça fait 25 ans qu'on en parle », et le canal Seine-Nord Europe « ça fait 50 ans » « On ne peut pas nous dire qu'on veut développer le fluvial et puis avoir des délais aussi longs ! »



Et en effet les constats sont là :

- Amorcée en février 2024, la Stratégie Nationale Fluviale, feuille de route pour le transport fluvial, a été reportée à deux reprises... et n'est toujours pas adoptée fin 2025.

- Les suites attendues de la conférence Ambition France Transports risquent d'être décalées en raison de l'instabilité gouvernementale des derniers mois.

- L'idée d'un canal Seine-Nord, une liaison fluviale pour les bateaux à grand gabarit entre le bassin de la Seine et le réseau nord-européen, visant à pallier les limites du Canal du Nord existant, a émergé dès 1975. Les travaux du canal Seine-Nord Europe ont débuté en 2022, et sa mise en service initialement prévue en 2030 a été reportée à 2032.

- L'idée d'un chenal protégé reliant directement Port 2000 à la Seine a été évoquée dès les années 2000, mais le projet de la « chatière » en tant que chenal de navigation protégé a été formalisé et mis à l'étude à partir de 2015. Sa mise en service est prévue pour 2027.

Les acteurs et experts rencontrés se sont exprimés sur l'impact attendu de l'ouverture des deux infrastructures que sont la chatière et le canal Seine-Nord Europe.

• Avis sur la chatière : une perception plutôt positive

Pour la plupart des acteurs fluviaux, la chatière est vécue comme une opportunité qui va fortement faciliter les trafics fluviaux et apporter un élan au dynamisme de l'axe Seine.

Ainsi « sur le papier », la création de la chatière devrait faciliter l'accès à Port 2000 à des unités fluviales qui ne sont actuellement pas adaptées pour s'y rendre, et par la même devrait favoriser le développement du report modal, en évitant notamment les actuelles ruptures de charge.

Un petit bémol est apporté par les transporteurs fluviaux aujourd'hui en capacité d'aller directement à Port

2000 (une dizaine de barges fluviales spécifiquement conçues) : ils craignent une concurrence accrue et le risque d'une baisse des prix s'il n'y a pas une augmentation du nombre « de boîtes transportées par le fleuve ». Néanmoins, tous sont d'accord pour dire que la chatière doit s'accompagner d'une véritable politique de report modal qui passe à la fois par l'adaptation des infrastructures (places à quai, postes d'attente...) et la pérennisation des aides au report modal.

Les 2-3 prochaines années feront l'objet d'une concertation entre Haropa Port et la profession : elle doit permettre de définir le « service » qui accompagnera la chatière c'est-à-dire les règles d'exploitation et la police fluviale de la capitainerie, afin de définir la manière dont les flux vont être gérés avec les heures de priorité, la tarification, les postes à quai sur les terminaux maritimes, postes d'attente dédiés ou non, etc.

En termes d'impact sur l'activité et l'emploi, la profession reconnaît que son actualité n'est pas d'anticiper d'éventuels besoins en main-d'œuvre liés à l'ouverture de la chatière, mais plutôt de gérer l'urgence à remplacer les départs en retraite (en particulier des capitaines) dans les prochaines années. Par ailleurs, si les opérateurs fluviaux pensent qu'il y aura certainement des opportunités de marchés, ils manquent cependant de visibilité sur l'impact de la chatière en termes d'activité, et donc de besoins en emploi.

Avec la chatière, « il y a de grandes ambitions sur le marché des conteneurs »



La période entre l'ouverture de la chaîne et celle du canal Seine-Nord Europe est perçue comme « *un galop d'essai* » qui doit permettre d'ici 2032 de mettre en place l'écosystème du transport fluvial sur l'axe Seine.

**La chatière,
« ce sera
le top départ
pour se mettre
en ordre
en prévision
du CSNE »**



• Avis sur le canal Seine-Nord Europe (CSNE) : une profession en attente

Les avis et ressentis vis-à-vis du canal Seine-Nord Europe sont partagés.

• Le CSNE : une menace ?

Certains opérateurs voient le futur canal comme une menace concurrentielle significative, soulignant l'urgence de moderniser la filière française.

La crainte d'une arrivée massive de flottes étrangères transparaît plutôt du côté de l'artisanat. Les artisans-bateliers craignent que les unités des Pays-Bas ou de Belgique, plus grosses et plus modernes, ne prennent des parts de marchés aux unités françaises (souvent plus petites, de type Freycinet, et moins modernes) et ne fassent baisser les prix.

Plusieurs interlocuteurs de la profession modèrent cette crainte en mettant en avant :

- côté Seine, la difficulté d'accès au futur canal : l'accès au canal par l'Oise présente des difficultés de navigation qui rendra l'accès au CSNE un peu plus complexe. L'Oise accueille bien les grands gabarits, mais les difficultés de navigation étant d'autant plus accentuées que le bateau est grand, il sera certainement plus facile d'accéder à ce réseau avec un gabarit moyen. Or la flotte française étant plus artisanale avec des gabarits plus petits, elle aura probablement plus de facilités à naviguer sur ce secteur particulier.

Selon un batelier, « *on va tous jouer les hirondelles* » c'est-à-dire que les Belges, les Néerlandais vont venir voir avec leurs grands gabarits mais une fois passés le canal ils vont constater les difficultés de navigation sur l'Oise et « *ils ne viendront qu'une fois... (car) c'est trop long, c'est trop compliqué !* ».

- la possibilité des bateliers français actuellement sur la Seine d'aller également plus facilement chercher des trafics ailleurs « *Beaucoup craignent l'arrivée massive de concurrents néerlandais, sans voir qu'eux-mêmes pourront aller travailler là-bas* »

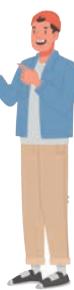
Le canal Seine-Nord Europe



En fait, plus que sur la flotte elle-même, la menace semble davantage peser sur deux autres types d'acteurs :

- les chantiers navals du bassin de la Seine vont se sentir menacés : peu nombreux et trop onéreux selon les transporteurs fluviaux, les chantiers du bassin risquent de voir partir certains de leurs clients qui seront tentés par les avantages offerts par la route fluviale améliorée qui dessert plus directement la Belgique et les Pays-Bas, où les tarifs de réparation / maintenance sont réputés moins élevés.

*Chantiers navals :
« ici sur le bassin ils
sont extrêmement chers »
Sur le bassin selon
les réparations
« le prix c'est fois quatre »
par rapport
à la Belgique !*



- les ports normands

Le CSNE est souvent perçu comme une menace pour les ports de l'axe Seine, en particulier pour Le Havre car il offre une voie directe pour le trafic fluvial de marchandises entre le Bassin parisien et le nord de l'Europe. Certains professionnels peuvent percevoir le CSNE comme porteur d'un risque de marginalisation des ports



*« Il y a
un vrai risque
d'affaiblissement de
nos communautés
portuaires
de l'axe Seine
avec le CSNE »*

du Havre et de Rouen avec une éventuelle redirection d'une partie du trafic vers les ports d'Anvers et Rotterdam. Le CSNE risque de renforcer la compétitivité des ports du Benelux, qui disposent déjà de meilleures connexions logistiques.

Néanmoins, la saturation actuelle et les sévères congestions à Rotterdam et Anvers créent une opportunité pour Le Havre d'attirer certains trafics et de capter de nouveaux flux, puisque l'arrivée du canal est perçue comme une occasion d'accroître le volume de marchandises transportées par voie d'eau. Pour endiguer ce risque, les acteurs fluviaux insistent sur la nécessité d'investir dans les infrastructures fluviales de l'axe Seine pour qu'il soit plus performant et d'encourager la coopération entre les ports français.

• Le CSNE : une opportunité ?

Globalement la profession voit d'un œil favorable la construction du CSNE et le perçoit comme une opportunité stratégique pour la filière française.

Il va permettre d'éviter les ruptures de charges, d'offrir une capacité de transport plus importante sur un secteur géographique nettement

*Le CSNE
va offrir
aux opérateurs
fluviaux «
un terrain de jeu
assez important »*



plus étendu et fluidifier les échanges en fluvial entre le nord de l'Europe et le bassin de la Seine.

Considérée à la fois comme une opportunité et un risque, l'ouverture du canal Seine-Nord Europe en 2032 semble néanmoins encore lointain pour les transporteurs fluviaux. En l'absence de visibilité quant aux marchés que pourraient amener cette ouverture, les professionnels (armateurs comme artisans) ne se sentent pas en mesure de faire des projections d'activité ou de besoins en effectifs.

« Il est difficile de se projeter sans avoir un peu de garanties de marchés »

« Il y a un certain attentisme de la profession »

« Le projet a été tellement de fois reporté qu'on ne s'y prépare plus ! »

« Il est encore trop tôt pour se prépositionner »



RELEVER LES DÉFIS DE L'EMPLOI ET DE LA FORMATION : RECOMMANDATIONS ET PISTES D'ACTION POUR L'AVENIR DU TRANSPORT FLUVIAL DE FRET

Des constats aux enjeux

- **Synthèse des constats sur l'emploi et la formation dans le transport fluvial de fret**

- **État de l'emploi : une situation préoccupante**

La profession connaît une pénurie croissante de main-d'œuvre, aggravée par une pyramide des âges vieillissante. De nombreux navigants, en particulier les capitaines, approchent de la retraite, sans que les nouvelles générations ne viennent en nombre suffisant les remplacer. Historiquement, le vivier de recrutement reposait largement sur les enfants de bateliers, mais ce modèle s'effrite, réduisant considérablement les entrées naturelles dans la profession. Or le secteur a des besoins en navigants que l'offre de formation ne permet pas de couvrir.

- **État de la formation : une fragilité accentuée par la réforme des qualifications**

Le dispositif de formation est concentré autour de quelques établissements aux capacités d'accueil limitées, la difficulté première des établissements étant d'arriver à attirer des jeunes candidats. Or la réforme des qualifications, avec ses exigences renforcées, a rendu les parcours plus complexes et a également fait disparaître les parcours accélérés pour les adultes en reconversion, publics constituant pourtant un vivier important de recrutement pour la profession. Par ailleurs, les centres de formation, comme le CFANI, arrivent difficilement à investir dans des équipements et outils pédagogiques adaptés (simulateurs, outils numériques, bateaux-écoles), et peinent à recruter des enseignants qualifiés, des enjeux majeurs pour garantir la qualité des formations. Ces difficultés freinent l'entrée de nouveaux professionnels, aggravant la pénurie de main-d'œuvre dans le secteur.

• Des enjeux liés entre eux

- **Pourquoi le secteur se trouve-t-il dans une situation délicate ?**

Le fret fluvial peine à recruter des navigants parce que le secteur est peu connu, perçu comme peu attractif par les jeunes. Il lui manque surtout de la visibilité, une politique RH plus moderne et des parcours de formation lisibles et attractifs.

- **Quels sont les enjeux d'emploi et de formation à court terme ?**
Afin de garantir la continuité de ses activités et assurer son développement, le secteur du transport fluvial de fret doit réussir à :

- enrayer la pénurie de main-d'œuvre en repensant ses modes de recrutement

- anticiper le renouvellement des navigants partant à la retraite dans les cinq prochaines années, en particulier des conducteurs (capitaines)

- trouver des jeunes et des adultes formés en nombre suffisant pour répondre aux besoins à venir

- **Et à moyen et long terme ?**

En lien avec les évolutions technologiques et réglementaires, la profession va devoir intégrer de nouvelles compétences et cela pourra se faire en recrutant de nouveaux profils, en formant en interne ou encore en disposant de jeunes formés et qualifiés (d'où une nécessaire adaptation des contenus des formations fluviales).

Recommandations en faveur de l'emploi et de la formation dans le transport fluvial de fret

L'analyse des entretiens menés et des travaux existant sur le secteur, a permis de dégager plusieurs recommandations et pistes de travail pouvant constituer des premiers leviers d'action.

Trois axes engagent directement le secteur lui-même à adapter ses stratégies en matière d'emploi et de formation, et à agir pour son avenir, alors que l'axe quatre vise davantage l'écosystème logistique dans un objectif de développement du mode fluvial.



AXE 1



► De l'ombre à la lumière... donner de la visibilité au secteur et à ses métiers

Le transport fluvial souffre d'un manque de visibilité et d'une méconnaissance profonde alors que ses métiers présentent de nombreux atouts. Première raison invoquée pour expliquer le manque d'attrait et les difficultés de recrutement du secteur, ce relatif anonymat du transport fluvial de fret pourrait être combattu avec des actions de communication et de sensibilisation spécifiquement ciblées en direction des différents types de publics ou d'acteurs à sensibiliser.

① Promouvoir la profession et ses atouts auprès des jeunes et leurs familles

Objectif : moderniser l'image des métiers du fluvial afin d'attirer les jeunes générations vers le fluvial en mettant en avant les atouts du secteur et surtout des éléments attractifs pour la jeune génération.

Pistes d'action :

- Orienter la communication sur des thématiques qui parlent aux jeunes :
 - Mettre en avant la modernisation technologique : souligner les évolutions des navires (électronique, motorisations hybrides/électriques/hydrogène, drones) pour rendre la filière plus attrayante pour la jeune génération et contrecarrer l'image de métiers du passé.
 - Mettre en avant le rôle du secteur dans la transition énergétique, et le respect de l'environnement
- Recourir aux vecteurs de communication utilisés par les jeunes : réseaux sociaux et influenceurs

- Développer dans les bassins fluviaux des partenariats entreprises / collèges pour organiser des « séances » d'immersion et de présentation : visite d'une unité fluviale, présentation du métier et des formations...

② Mettre en place une communication ciblée vers les prescripteurs

Objectif : sensibiliser les institutions prescriptrices* aux spécificités et aux opportunités de la filière fluviale pour mieux orienter les candidats

(* *France Travail, Missions locales, conseillers d'orientation, établissements scolaires...*)

Pistes d'action :

• Outiliser les prescripteurs :

- Un kit « pédagogique » clair, mettant l'accent sur les atouts du métier, la manière d'y accéder et d'y progresser, permettrait d'aider les professionnels à connaître le secteur et ses métiers, et ainsi à mieux informer les publics

• Créer des partenariats pour monter des actions d'information, sensibilisation :

- En Normandie : se rapprocher de l'Agence Régionale de l'Orientation et des Métiers de Normandie

L'Agence Régionale de l'Orientation et des Métiers de Normandie, dans le cadre de sa mission d'outillage des acteurs de l'orientation et de l'information métiers en Normandie, propose, avec ses partenaires, un programme d'actions d'information thématique sur les métiers, les formations et les outils à disposition pour les professionnels.

- Avec France Travail et/ou les Missions locales, monter un webinaire d'information à destination des conseillers pour les sensibiliser au fluvial et expliquer les voies d'accès

AXE 2



► Aller vers une meilleure lisibilité des parcours

Afin de diversifier le vivier de recrutement et amener davantage de personnes vers le fluvial, il est essentiel que l'offre de formation soit lisible et adaptée aux différents publics en mesure d'accéder à la profession. La voie de la reconversion doit notamment faire l'objet d'une attention toute particulière dans un contexte où la réforme des qualifications a eu pour conséquences de réduire les possibilités de reconversion dans le transport fluvial. Une vision claire de l'organisation des parcours professionnels dans le fluvial est également indispensable compte tenu de la complexité apportée par la réforme à la fois pour l'entrée dans la profession et les possibilités d'évolution dans les grades.

① Rendre les cursus plus lisibles

Objectif : permettre de mieux connaître les voies d'accès à la profession et de mieux comprendre l'organisation des parcours dans le fluvial.

Pistes d'action :

• Créer des supports et visuels clairs et compréhensibles :

- Constituer des supports sur chacune des voies d'accès (formation initiale, expérience professionnelle, reconversion) et les parcours en découlant
- Adapter ces supports en fonction des publics concernés (élèves, demandeurs d'emploi, personnes en reconversion)

- Diffuser ces supports / visuels via les relais que constituent les institutions prescriptrices et les rendre accessibles aux publics concernés (mise en ligne, campagnes mailing, etc.)

❷ Redonner une impulsion à la reconversion

Objectif : faciliter l'accès au fluvial des personnes en reconversion, et ainsi répondre aux besoins de recrutement du secteur du transport fluvial

Pistes d'action :

- Créer des voies de reconversion simplifiées

Il est impératif de simplifier et de faciliter la reconversion pour attirer des profils variés, y compris des candidats plus âgés qui pourraient apporter des compétences précieuses au secteur.

- Établir des passerelles de compétences reconnues entre le transport maritime et le fluvial compte tenu des nombreux points communs entre les deux branches

- Soutenir et accompagner les parcours visant la création / reprise d'entreprise de transport fluvial de marchandises

• Engager une réflexion en région Normandie sur la nécessité et la faisabilité de disposer d'une offre de formation à destination des demandeurs d'emploi et des personnes souhaitant se reconvertis dans le fluvial : la disparition de l'Isni (Cnam) à Elbeuf, acteur de la formation fluviale depuis 18 ans bien connu des acteurs du fluvial, interroge sur le manque d'offre de formation à destination des personnes en reconversion.

❸ Organiser les parcours professionnels afin de fidéliser les collaborateurs dans la branche

Objectif : éviter l'évaporation des personnels vers d'autres secteurs et/ou attirer de nouveaux professionnels issus de secteurs proches du fluvial

Pistes d'action :

- Construire des parcours, au sein même de la famille professionnelle du transport fluvial :

Monde de TPE-PME, le transport fluvial ne permet pas toujours d'évoluer au sein d'une même entreprise. Aussi proposer des parcours en interne de la branche du transport fluvial en favorisant les allers-retours au cours d'une carrière du fret au passager (et inversement) permettrait de ne pas « perdre » les compétences des collaborateurs, notamment ceux entrés jeunes dans le transport fluvial.

- Favoriser les parcours entre secteurs proches du fluvial, notamment avec le transport maritime : Il sera utile de suivre les travaux de l'Opco Mobilités qui, en 2025, a engagé avec ses branches au niveau national, un travail visant à établir des passerelles de compétences entre branches, l'idée étant que les reconversions venant d'une branche couverte par l'Opco puissent venir alimenter l'une des autres branches.

Pistes d'action :

- Analyser l'utilité et la faisabilité de constituer une « filière » de formation allant du CAP à Bac +2.

• Déterminer précisément les attentes des armateurs et des artisans-bateliers vis-à-vis du poste de capitaine et étudier la possibilité de disposer d'une formation complémentaire courte (éventuellement en formation continue) pour compléter les compétences de ceux en capacité de devenir capitaine (compétences en management / gestion d'équipe notamment)

- Engager une réflexion avec armateurs et artisans-bateliers sur les compétences essentielles à acquérir par les actuels navigants, dans les dix prochaines années, et les moyens à mettre en œuvre pour cette montée en compétences

• Développer des synergies / partenariats entre établissements et organismes de formation proposant des formations proches du fluvial (comme cela existait entre l'Isni, le CFANI et Fluvia avant que l'Isni ne ferme), ou pouvant être complémentaires (ex : formations du transport maritime)

❷ Favoriser la mutualisation des moyens

Objectif : optimiser l'utilisation des outils pédagogiques en organisant une mutualisation des moyens entre établissements et organismes de formation (bateaux-écoles, simulateurs, etc.) Alors que l'idée de créer un centre de formation a pu être évoquée dans la région des Hauts de France ou encore en Normandie, les acteurs du fluvial appellent à ne pas démultiplier les pôles de formation mais à doter de moyens suffisants les actuels établissements (infrastructures, équipements, outils pédagogiques, moyens humains...). Face aux manques de moyens dont disposent les actuels

AXE 3

► Rendre le dispositif de formation attractif et performant

Actuellement peu dense, l'offre de formation doit s'adapter à la fois aux attentes de la profession et aux évolutions à venir dans le secteur, et pour cela il est nécessaire de disposer de moyens pédagogiques modernes et attractifs.

❶ Engager une réflexion sur l'offre de formation (initiale et continue)

Objectif : adapter l'offre de formation aux réalités et besoins du terrain, et anticiper les évolutions



établissements de formation, la profession alerte sur le risque de dispersion tant de l'offre de formation que des moyens disponibles. La même préconisation était faite en 2019 par le ministre des Transports : « *Il apparaît nécessaire, compte tenu des faibles effectifs concernés par la navigation intérieure, de ne pas disperser les moyens consacrés à la formation dans ce secteur, mais au contraire de les mutualiser pour les consolider durablement* ¹. »

- Proposer des options ou modules, dans les formations existantes, abordant plus en détail l'organisation et le fonctionnement de la multimodalité en particulier de la logistique fluviale

② Informer et sensibiliser les chargeurs

Objectif : favoriser le report modal vers le fleuve

Pistes d'action :

- Mener des actions de sensibilisation auprès des entreprises et des collectivités pour combler leur manque de connaissance sur la multimodalité et mettre en avant les avantages du fluvial.

- Informer les chargeurs sur les dispositifs, nationaux ou régionaux, d'accompagnement ou d'aides au report modal visant à les inciter à transférer une partie de leurs flux de la route vers le fluvial.

AXE 4



► Sensibiliser et former les acteurs de l'écosystème logistique

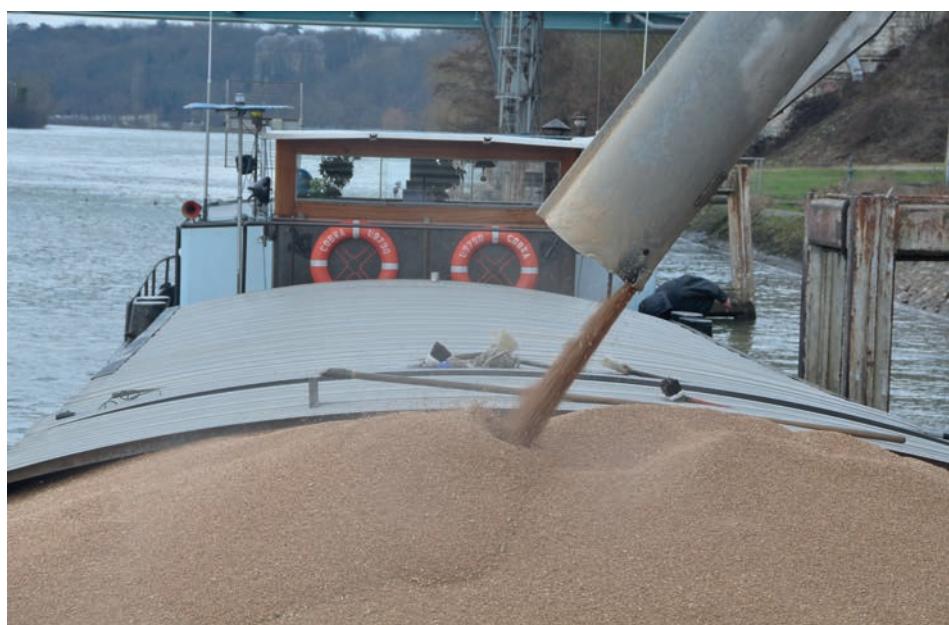
Très orientés vers le transport routier, les chargeurs et les acteurs de la logistique sont peu sensibilisés et formés aux modalités du transport fluvial. Pour répondre aux objectifs d'augmentation du report modal et de décarbonatation des transports, il est essentiel de sensibiliser, d'informer et de former au fluvial les acteurs de la logistique.

① Encourager l'intégration de modules de formation sur le transport fluvial dans les cursus en logistique

Objectif : acculterer au transport fluvial les futurs acteurs de la logistique (logisticiens, commissionnaires de transport...)

Pistes d'action :

- Favoriser les interventions sur le transport fluvial, ou plus largement la multimodalité, dans les cursus actuels de formation en logistique

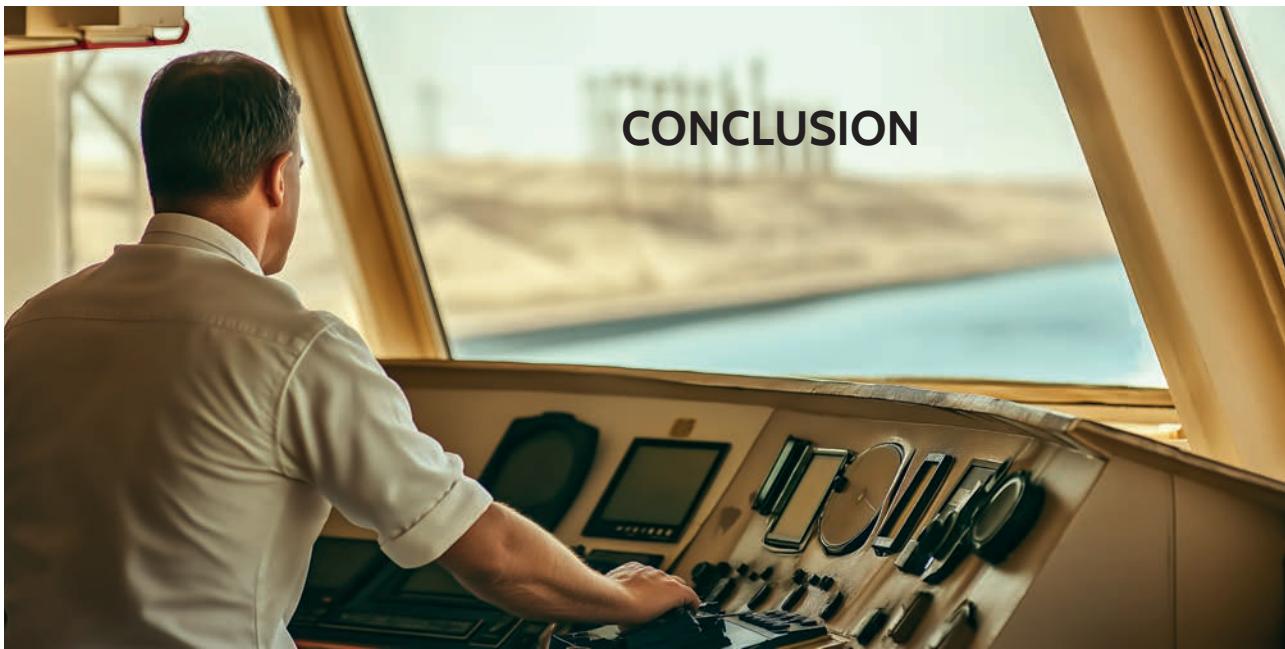


¹ Réponse du ministre des Transports en 2019

lors de la question écrite n°14918 à l'Assemblée nationale :

Formation des jeunes bateliers-artisans et modernisation de leur flotte

<https://questions.assemblee-nationale.fr/q15/15-14918QE.htm>



CONCLUSION

Le présent rapport a permis de mettre en évidence les enjeux d'emploi et de formation auxquels est confronté le secteur du transport fluvial de fret en Normandie, et plus globalement en France.

Qualifié de secteur de niche en raison de ses faibles effectifs, le transport fluvial de fret dispose pourtant de toutes les qualités pour constituer un atout stratégique dans la transition écologique et énergétique. Les freins au développement du secteur sont pour partie liés à des situations et contraintes externes : état des infrastructures fluviales, préférence logistique des chargeurs, réglementations contraignantes, variations des marchés, etc.

Néanmoins, dans un contexte de développement attendu de l'activité en lien avec les projets du canal Seine-Nord Europe et de la Chatière du Havre, le transport fluvial de fret a de nombreux atouts à faire valoir pour se développer à condition de disposer d'une main-d'œuvre qualifiée suffisante.

Or à la question de savoir comment se porte le secteur, l'ensemble des acteurs met en exergue les difficultés liées aux ressources humaines avec une pénurie de personnel inquiétante, associée au vieillissement des navigants les plus qualifiés. Constatant le manque de visibilité du secteur et de ses métiers, la profession est consciente de la nécessité de communiquer et de se faire connaître afin de susciter des vocations auprès d'un vivier de candidats non issus de familles de bateliers.

Les recommandations et pistes d'action relayées dans le rapport mettent l'accent sur l'importance de rendre le secteur, ses métiers et ses formations, lisibles et visibles pour tous les publics, et les acteurs de l'emploi, formation et orientation.

L'urgence de la profession est de répondre rapidement à ses difficultés de recrutement et d'anticiper les départs en retraite des cinq prochaines années.

Alors que l'ouverture de la chatière d'ici 2027 est plutôt perçue comme une opportunité, celle du CSNE prévue en 2032 suscite quelques inquiétudes et interrogations. Si la profession espère bien un développement de l'activité de fret fluvial sur l'axe Seine, elle n'est pas aujourd'hui en mesure de se projeter sur les besoins en emploi que cela pourrait générer, néanmoins elle est convaincue d'une chose : « L'avenir est au fluvial » !





ANNEXE 1

Les acteurs et experts du transport fluvial de fret interviewés

Acteurs du secteur du transport fluvial de fret

Entreprises fluviales de France (E2F)

*LEANDRI Didier, Président délégué général
MILLOT Aurélie, Déléguée générale adjointe
ROTTIERS Pascal, vice-président et président du collège « artisans »*

CFT-SOGESTRAN

*LABEYLIE Steve, Responsable des relations institutionnelles (et Vice-président multimodalité de LSN)
SOMERS Sébastien, Directeur CFT Seine et CFT Mahieu
BOUTRON Aline, Responsable RH Métier fluvial*

CEMEX

VANDEBUSSCHE Thomas, Responsable exploitation marine

SCAT Fluvial

*(Société coopérative artisanale de transport)
FEGER Arnaud, Président du Directoire Groupe SCAT*

Fluviatrans

ROTTIERS Pascal, Gérant

Fret River

PELAZ Jean-Michel, artisan-batelier

Acteurs de la formation fluviale

ISNI (Elbeuf)

BRUMFROY Ingrid, Responsable Isni (CNAM)

Institut Fluvia

MANOUVRIER François, Directeur général

CFA de la navigation intérieure (CFANI)

MANOUVRIER François, Directeur

Opco Mobilités - Normandie

LEPIOUFFE Delphine, Déléguée régionale

Experts sur le fluvial, les ports et le report modal

Voies navigables de France (VNF)

*NEVEUX Bertrand, Adjoint au chef de service développement de la voie d'eau VNF
Bassin de la Seine*

Logistique Seine Normandie (LSN)

*QUEFFEULOU Cyril, Chef de projet Observation et Territoires
SAMSON Arielle, Chef de projet RH - Emploi - Formation*

Haropa port

*DE BELLABRE Pierre, Directeur projet multimodalité
AUZOU Elie, Chef de service maintenance naval*

Seine Port Union

*Rencontre collective avec :
JAMEY Olivier, Président de SPU et Directeur de la communauté portuaire de Paris
BONIS Hervé, Président de l'Union maritime et portuaire du Havre
MONJOIN Gildas, Délégué général Communauté portuaire Seine Aval
DELESTRE Isabel, Directrice du centre de formation affilié à l'Union portuaire de Rouen*

Union portuaire de Rouen

COURTIER Thomas, Directeur de l'UPR

SGAR

SARRAZIN Thibaut, Chargé de mission Mobilités et infrastructures de transport / CPIER Vallée de la Seine

CIRCOE

OLIVIER Baptiste, Responsable Projets



ANNEXE 2

Sitographie

Entreprises fluviales de France (E2F)
<https://entreprises-fluviales.fr>

Centre de Formation d'Apprentis de la Navigation Intérieure (CFANI)
<https://cfa-navigation.fr/>

Voies navigables de France (VNF)
<https://www.vnf.fr>

« Les acteurs du fleuve » : site de promotion des métiers fluviaux
<https://acteurs-du-fleuve.fr/>

Opcos mobilités
<https://www.opcomobilites.fr/branches-et-secteurs-professionnels/transport-fluvial>
<https://www.opcomobilites.fr/espace-observatoires/travaux-et-etudes-de-branches/transport-fluvial>

Logistique Seine-Normandie
<https://www.logistique-seine-normandie.com/>

Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF)
<https://autf.fr/transport-terrestre/transport-fluvial>
Organisation professionnelle des chargeurs.

Haropa Port
<https://www.haropaport.com/fr>

Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) <https://www.ccr-zkr.org/>
Et Observation du marché – La navigation intérieure européenne
<https://inland-navigation-market.org/>





ANNEXE 3

Ressources documentaires

« **Le fret en Normandie – Décarbonation et report modal** »,
juin 2025, CESER de Normandie, 152 p.

« **Étude de branche – Entreprise du transport fluvial – Les emplois, les métiers et les compétences dans le transport fluvial et leur évolution** »
Edition 2021, Opco Mobilités, Synthèse 6 p.

« **Transports fluviaux de fret et de passagers à l'horizon 2030**
Étude prospective des emplois, des compétences et des qualifications »,
Edition 2022, Opco Mobilités, 20 p.

« **Branche Transport fluvial** »
Panorama emploi-formation, édition 2025, Opco Mobilités, 15 P.

« **Le marché du travail dans le secteur européen de la navigation intérieure** »
Rapport thématique, mars 2024, CCNR et Commission européenne

« **Rapport annuel 2025 : La navigation intérieure européenne, Observation du marché** »
CCNR, 196 p.

« **Report modal et transport de marchandises** »
Livre de diagnostic, Ambition France Transport, Mai 2025

« **Ambition France transports, Financer l'avenir des mobilités** »
Rapport Juillet 2025, 182 p.

« **Livre blanc – État des lieux de la situation des professionnels du transport fluvial en Hauts-de-France** »,
Norlink, janvier 2025

... et de nombreux articles, dossiers et publications à retrouver sur les sites des acteurs du fluvial.

Étude à retrouver
sur le site du Carif-Oref de Normandie
dans les publications de l'observatoire
collection Obs'Analyse



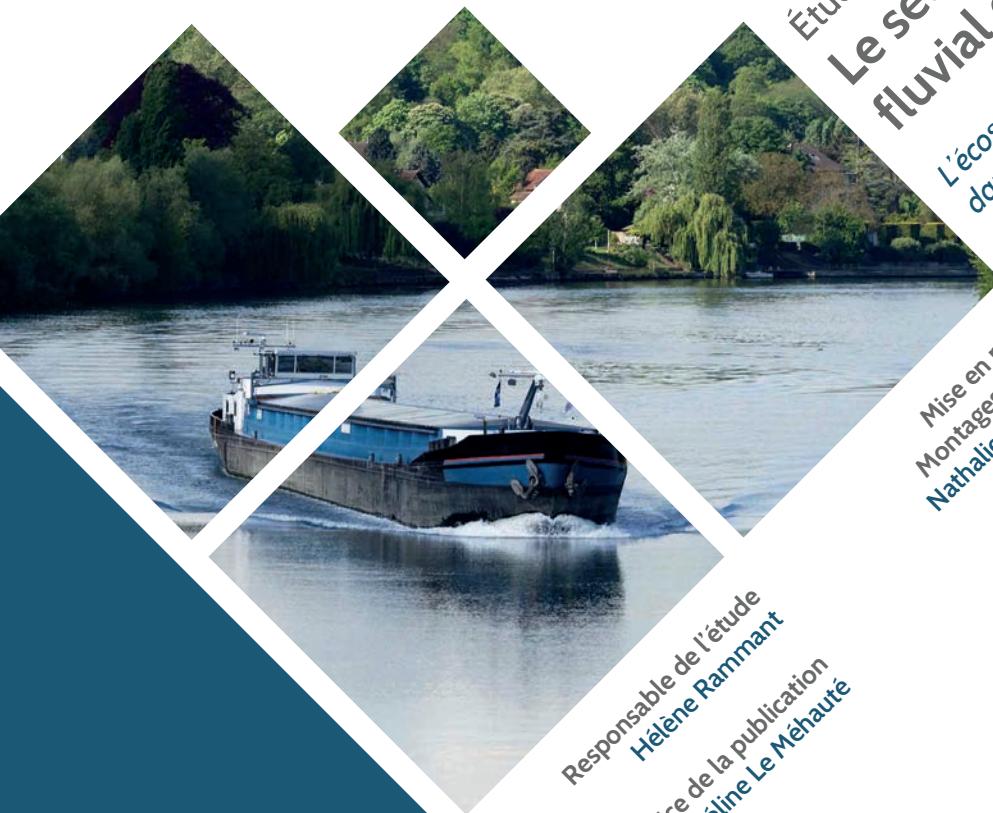


carif-oref
de normandie

Les clés de la formation et de l'emploi

Étude emploi compétences **Le secteur du transport fluvial de fret**

L'écosystème logistique fluvial normand
dans la perspective du canal Seine-Nord Europe,
de la complétude de Port 2000
et de la mise en service de la chatière au Havre



Responsable de l'étude
Hélène Rammant
Directrice de la publication
Céline Le Méhauté

Mise en page
Montages photo
Nathalie Grember
Crédit photo
Adobe Stock
E2F
CFANI
Christian Guerre
Décembre 2025



Site de Caen
Espace Jean Monnet
8 place de l'Europe
14200 Hérouville-Saint-Clair

Site de Rouen
Atrium
115 boulevard de l'Europe,
BP 1152
76176 Rouen Cedex

Tél : 02 31 95 52 00



Email : contact@cariforefnormandie.fr