



Promouvoir et développer le fret fluvial sur l'axe Seine

Mars 2026

Présenté par Patrick Morel

Promouvoir et développer le fret fluvial sur l'axe Seine, un atout pour la Normandie

30 MARS 2026

Avis adopté à l'unanimité

Président de commission
Pascal FÉREY

Rapporteur
Patrick MOREL

Chargé d'études
Pierre LANDAIS

Sommaire

Sommaire.....	3
Composition de la commission n°3	5
Composition du comité d'étude	6
Auditions et remerciements	7
AVIS.....	9
1. Enjeux, freins et leviers au développement du fret fluvial sur l'axe Seine	14
1.1. Des infrastructures modernisées et à grand gabarit sur la Seine	14
1.2. Manutention portuaire, « aide à la pince », cadre réglementaire : des conditions d'exercice à améliorer, selon les acteurs de la batellerie	16
1.3. Renouvellement et modernisation de la flotte	18
1.4. Aménagement du territoire, sensibilisation et accompagnement en faveur du transport fluvial.....	21
2. CSNE et liaison Seine-Escaut : depuis l'axe Seine, des risques perçus qui l'emportent sur les opportunités potentielles.....	24
2.1. Des perceptions qui diffèrent selon la nature des trafics	26
2.2. Des points de vigilance et un fort enjeu d'anticipation	29
3. Attractivité, formation et emploi	31
3.1. Un secteur en tension et une offre de formation à améliorer.....	31
3.2. L'opportunité de la création à Rouen d'un pôle fluvial de formation-compétences-services.....	35
Eléments de conclusion	39
Déclarations des groupes	43
ANNEXES	53
Liste des sigles	55

Composition de la commission n°3

« Territoires – Environnement – Projets structurants »

Président de la commission : Pascal **FÉREY**

Vice-président et Rapporteur : Patrick **MOREL**

Vincent **BEAUVAIS**

Jacques **BELIN**

André **BERNE**

Guy **BESSIN**

Charles **BOULLAND**

Christian **BOULOCHER**

Guillaume **CARON**

Séverine **CARRIE**

Daniel **CORNET**

Clément **COTTARD**

Anne-Marie **DENIS**

Catherine **DESNOS**

Mathias **DUBOURGUAIS**

Luc **DUNCOMBE**

Romain **FRÉMONT**

Cyrielle **GOUR-HERUBEL**

Marc **GRANIER**

Thierry **HÉLIE**

Maud **LASNON**

Christophe **LE BAIL**

Florence **LE LEPVRIER**

Clément **LEBRUN**

Philippe **LEFEVRE**

Michel **LEGRAND**

Véronique **LEROUX**

Marie **LEVARAY**

Didier **LUTSEN**

Yann **PEROTTE**

Jérôme **PINEL**

Ludovic **PIQUOT**

Charlotte **PIROCCHI**

Elizabeth **PUECH
D'ALISSAC**

Florence **ROBINET-
GUENTCHEFF**

Dimitri **ROGOFF**

Valérie **RUBA -COUTHIER**

Régis **SAADI**

La commission exprime une pensée émue pour les échanges avec **Daniel CORNET**, dont la participation active a enrichi ses travaux.

Composition du comité d'étude

Christian BOULOCHER

Mathias DUBOURGUAIS

Luc DUNCOMBE

Pascal FÉREY

Christophe LE BAIL

Michel LEGRAND

Patrick MOREL

Charlotte PIROCCHI

Florence ROBINET-GUENTCHEFF

Auditions et remerciements

Le CESER tient à remercier les personnes qui ont contribué à alimenter ses travaux, à l'occasion d'un entretien ou d'une audition devant la commission ou le comité d'étude.

Auditions menées dans le cadre de la commission 3 ou du comité d'étude et entretiens

Matthieu **BLANC**
Directeur Métier Fluvial, CFT-SOGESTRAN

Louis **BONNEFON**
Directeur des activités logistiques, fluviales et de manutention, MARFRET.

Aline **BOUSTRON**
Responsable RH Métier fluvial, CFT-SOGESTRAN

Alain **CHARVILLAT**
Directeur céréales export, SENALIA

Thierry **DELGUTTE**
Expert-comptable, COGEBES

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

Marc-Alban **GAST**
Délégué transition énergétique et affaires institutionnelles, Communauté portuaire de Paris

Jérémy **GOUNET**
Président des pilotes de Seine

Olivier **JAMEY**
Président de la Communauté portuaire de Paris et de Seine Port Union

Didier **LÉANDRI**
Président délégué général, Entreprises fluviales de France (E2F)

Philippe **LESTRADE**
Directeur général, SENALIA

Amaël **MACRON**
Responsable exploitation et développement des granulats, CEMEX

Julien **MANDELIDES**
Responsable logistique fluviale, CEMEX

Bertrand **NEVEUX**
Adjoint au chef de service développement de la voie d'eau, Direction territoriale Bassin de la Seine et Loire aval, VNF

Hélène **RAMMANT**
Chargée de projets, CARIF-
OREF

Thomas **VANDENBUSSCHE**
Responsable exploitation
marine, CEMEX

Auditions menées dans le cadre du Groupe de travail inter-CESER Hauts-de-France, Ile-de-France, Normandie

Benoît **BUGES**
Directeur régional IDF/HDF
du Groupe Charles André
GCA et directeur régional
IDF pour l'entreprise TEA

Thomas **LEFRÈRE**
Directeur des opérations,
GREENMODAL

Serge **CASTEL**
Délégué interministériel au
développement de la Vallée
de la Seine

Erwan **LE PRIOL**
Responsable d'opérations
PSMO, HAROPA PORT

Antoine **FRÉMONT**
Professeur du CNAM, chaire
transports, flux et mobilités
durables

Benoît **ROCHET**
Directeur général et
Président du Directoire,
HAROPA PORT

Jean-Yves **HARDY**
Directeur du projet PSMO
(Port Seine Métropole
Ouest), HAROPA PORT

AVIS

A la suite de son étude parue en juin 2025, *Le fret en Normandie – Décarbonation et report modal*¹, le CESER a mené un travail complémentaire sur le fret fluvial, à la demande du président du Conseil régional. Il s’agit à travers le présent avis, d’approfondir le sujet du développement du transport fluvial de marchandises sur l’axe Seine, en considérant en particulier les enjeux de formation et d’emploi, et en examinant l’opportunité de la création à Rouen d’un centre de formation-compétences-services à la batellerie.

Encadré : le transport fluvial, un mode vertueux mais en déclin²

Le transport fluvial de marchandises a décliné au cours des dernières décennies, en volume comme en part modale, cette dernière étant passée de 4,5 % dans les années 1970 à moins de 2 % en 2023 et 2024. En 2024, 47,4 millions de tonnes de marchandises ont été transportées par voie fluviale en France. Cette activité « ne représente plus que les deux-tiers de l’activité effectuée en 2014 (-27 % pour le tonnage ; -31 % pour les tonnes-kilomètres) »³.

La voie d’eau (fleuves et canaux) est majoritairement utilisée pour le transport de matériaux de construction et granulats pour la filière BTP (représentant plus de la moitié du trafic) et le transport de céréales et produits agricoles. Ces deux filières traditionnellement utilisatrices du transport fluvial représentent, pour l’ensemble des voies navigables françaises, environ les deux tiers des trafics en 2024⁴. Sur le bassin de la Seine, cette part est régulièrement plus élevée (la filière BTP représentait 59 % des tonnages et la filière céréales 18,6 %, en 2023, sur un trafic de 18 Mt, contre 19,5 Mt en 2022)⁵. L’activité fluviale de ces deux secteurs historiques fluctue selon les aléas conjoncturels, économiques, ainsi que climatiques et météorologiques pour la seconde. Le transport fluvial est utilisé par d’autres filières et types d’activités : vrac liquides (produits pétroliers et énergétiques, également acheminés par pipelines), produits dangereux et liés à la chimie, colis lourds, déchets... S’y ajoutent deux secteurs dynamiques, le transport de conteneurs d’une part et la logistique urbaine d’autre part.

Les entreprises du secteur sont très majoritairement artisanales, auxquelles s’ajoutent une dizaine de compagnies fluviales et des flottes opérant pour le compte propre de sociétés (dans le secteur du BTP notamment).

Le bassin de la Seine concentre, selon les années, entre 40 et 50 % du trafic fluvial de marchandises français – ainsi que la grande majorité (autour de 80 %) de l’activité fluviale touristique. Les acteurs du secteur soulignent que la Seine, n’étant pas saturée, est en mesure d’accueillir une multiplication par 3 ou 4 du trafic. Il existe notamment un important potentiel

¹ CESER de Normandie, [Le fret en Normandie – Décarbonation et report modal](#), Rapporteur : Patrick MOREL, juin 2025.

² Cet encart s’appuie largement sur l’étude du CESER précitée. Pour des éléments d’état des lieux sur le transport fluvial de marchandises, cf. p. 104-117 du rapport et p. 33-35 (préconisations).

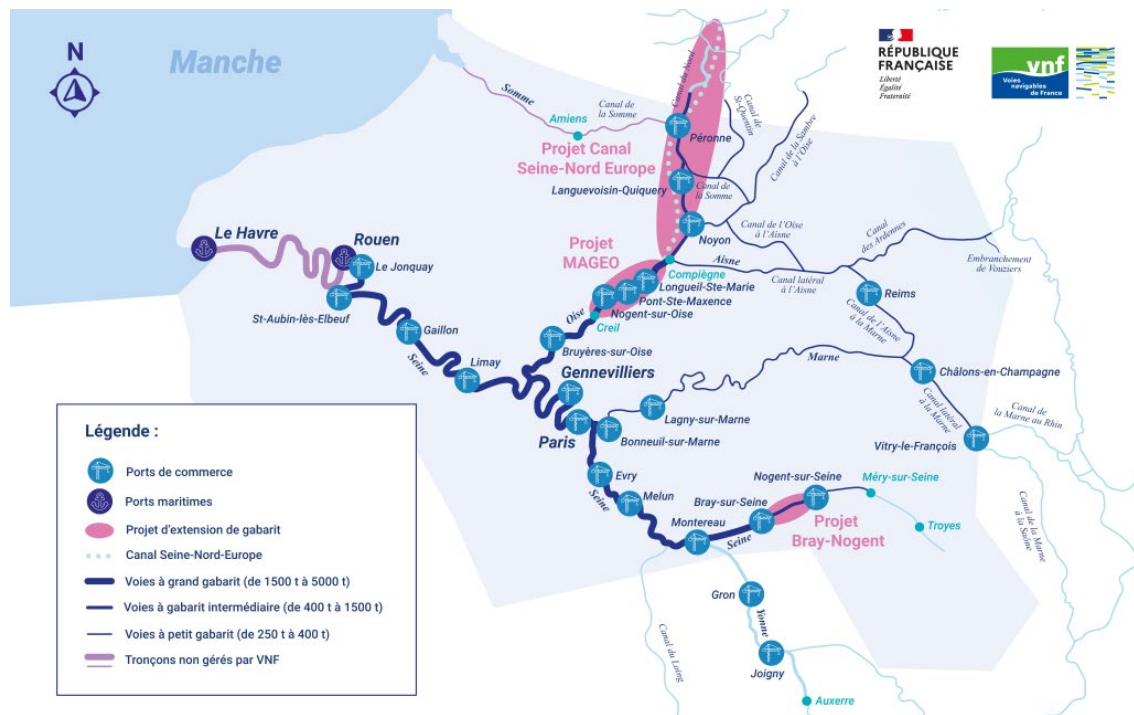
³ Union des entreprises Transport et Logistiques de France (UTLF), [Panorama annuel Transports de marchandises et Logistique](#), Edition 2026 sur données 2024, p. 18.

⁴ En 2024, les trafics du BTP représentent 38,2 % (16,7 Mt) et ceux liés à l’agriculture 27 % (11,8 Mt) – en léger rebond après une année 2023 difficile et malgré l’impact des Jeux olympiques et paralympiques ayant pénalisé l’activité sur le bassin de la Seine. Source : VNF, « [2024-2025 – Enjeux du réseau navigable](#) », dossier de presse, 2025.

⁵ Ces parts s’élevaient à 70 % des volumes pour la filière BTP et 20 % pour les céréales en 2022.

pour le transport de conteneurs – que le projet de « châtière » au Havre, permettant l'accès des barges fluviales aux terminaux de Port 2000, doit favoriser. La progression attendue du trafic de conteneurs s'inscrit dans un contexte marqué par le développement d'une offre maritime et logistique intégrée, avec des armateurs maritimes jouant un rôle croissant dans le report modal.

Le bassin de la Seine est concerné par des projets d'infrastructures fluviales majeures, visant à augmenter le gabarit du réseau. C'est le cas en particulier du canal Seine-Nord Europe (CSNE) – canal de 107 km de long sur 54 m de large entre Compiègne (Oise) et Aubencheul-au-Bac (Nord), auquel s'ajoute le projet MAGEO (Mise à gabarit européen de l'Oise), dans le prolongement du CSNE, entre Compiègne et Creil. Ces projets font partie de la future liaison Seine-Escaut, destinée à permettre le raccordement à grand gabarit du bassin de la Seine avec les ports du range nord (Anvers en particulier), ainsi qu'avec le bassin du nord de la France (Dunkerque notamment). Cette liaison doit favoriser, selon ses promoteurs, un report du trafic routier, notamment de l'autoroute A1, vers le transport fluvial. Mentionnons également le projet d'extension de gabarit sur la Seine amont, entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, demandé notamment par les acteurs céréaliers, désireux de massifier les trafics destinés à l'export.



Source : Voies navigables de France (VNF)

Dans un contexte de conteneurisation croissante des flux économiques – liés en particulier aux importations – il faut rappeler qu'une part importante (autour de 40 %) des conteneurs ayant la France pour destination ou origine transite par des ports étrangers, en particulier

Anvers et Rotterdam. Face à ce constat, la Stratégie nationale portuaire (adoptée en 2021) vise à réinternaliser une partie du trafic de conteneurs entrant et sortant des ports français⁶.

Alors que le fret fluvial est en déclin, des objectifs nationaux de report modal ont été annoncés – à l’image du fret ferroviaire, dont la Stratégie nationale fixe un objectif de 18 % de part modale en 2030, contre 9 à 10 % actuellement⁷. S’agissant du fluvial, une Stratégie nationale fluviale a été initiée en 2024, mais n’a pas encore été adoptée en raison de l’instabilité politique récurrente au cours des deux dernières années. Un objectif d’augmentation de 50 % du trafic a été annoncé, consistant à passer de 2 à 3 % de part modale à horizon 2030.

Le report modal vers le fret fluvial présente un fort intérêt environnemental en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de consommation d’énergie, par rapport au transport routier. Le fluvial peut en effet émettre jusqu’à 5 fois moins de CO₂ que le routier, et consomme environ 4 fois moins d’énergie. Alors qu’il représente « 2 % des tonnes-kilomètres en France, tous modes terrestres confondus, [il] ne contribue qu’à 0,04 % des émissions de CO₂ des transports, soit 0,12 million de tonnes annuelles, essentiellement imputables au fret »⁸.

Du côté des acteurs de l’Axe Seine, HAROPA PORT affiche des ambitions de développement des modes massifiés, notamment pour le trafic de conteneurs. Le projet stratégique 2026-2030 en cours d’élaboration ambitionne ainsi de « doubler le trafic fluvial conteneurisé sur le bassin de la Seine » (et de « tripler le trafic ferroviaire de conteneurs »).

C’est dans ce contexte que le CESER a mené un travail complémentaire au sujet du fret fluvial, en s’appuyant sur des recherches documentaires, ainsi que des auditions et entretiens auprès de différents transporteurs fluviaux et acteurs du secteur. Le présent avis vise à dresser des éléments d’état des lieux, tout en formulant des pistes de recommandations et de réflexions de nature à favoriser la relance et le développement du fret fluvial sur la Seine. Les enjeux, freins et leviers au développement du fret fluvial sont présentés (1.), avant d’aborder la perspective de mise en service du canal Seine-Nord Europe et de la liaison Seine-Escaut (2.). Enfin, le rapport aborde l’enjeu de l’attractivité, de la formation et de l’emploi dans le secteur de la batellerie – en considérant l’intérêt et l’opportunité de la création à Rouen d’un pôle fluvial de formation-compétences-services (3.).

⁶ La Stratégie nationale portuaire vise ainsi à « porter à 80% à l’horizon 2050 la part du fret conteneurisé à destination ou en provenance de la France qui est manutentionnée dans les ports français (contre 60% actuellement) ». Source : [Stratégie nationale portuaire](#), 2021, p. 5.

⁷ Cet objectif de 18 %, établi par la Stratégie nationale de développement du fret ferroviaire, adoptée en 2021, ne sera toutefois très probablement pas atteint.

⁸ Antoine BEYER (IPR), Thomas HEMMERDINGER (AREC), Olivier BUREL (VNF), Juliette DUSZYNSKI (VNF), « [Les trajectoires de décarbonation du transport fluvial dans le bassin de la Seine](#) », Institut Paris Région, Note rapide n° 1012, juillet 2024.

1. Enjeux, freins et leviers au développement du fret fluvial sur l'axe Seine

La mise à niveau des conditions de navigation sur la Seine, en particulier dans la perspective de l'ouverture du canal Seine-Nord Europe et de la liaison Seine-Escaut, est un sujet déjà identifié de longue date⁹. D'autres enjeux sont régulièrement soulignés afin de favoriser le développement du transport fluvial de marchandises : réduction des coûts de manutention portuaire et harmonisation du cadre réglementaire, social et fiscal ; renouvellement et verdissement de la flotte ; incitation des pouvoirs publics à utiliser la voie d'eau et rôle de l'aménagement du territoire (à travers la localisation des implantations d'activités économiques et logistiques).

1.1. Des infrastructures modernisées et à grand gabarit sur la Seine

La modernisation des infrastructures de la Seine a été largement engagée au cours des dernières années, avec notamment la rénovation – en voie d'achèvement d'ici 2026-2028 – des barrages et écluses de Poses/Amfreville et Port-Mort/Notre-Dame-de-la-Garenne (Eure) ou Méricourt (Yvelines). Ces travaux ont notamment été portés et financés dans le cadre du Contrat de plan interrégional Etat-Régions (CPIER) 2015-2022, prolongé par le CPIER 2023-2027 adopté par la Normandie en juin 2024 et par l'Île-de-France en novembre 2025¹⁰.

Parallèlement, les travaux en faveur de l'accès fluvial à Port 2000 au Havre (« chatière ») ont démarré en 2025, pour une mise en service prévue en 2027. Attendue de longue date par les opérateurs fluviaux et acteurs économiques, cette digue de 1,8 km a vocation à faciliter le passage portuaire et la connexion maritime-fluviale pour le trafic de conteneurs¹¹ – malgré l'impact du projet sur les écosystèmes de l'estuaire souligné par les associations environnementales ou les représentants du secteur de la pêche.

Dans un contexte où une hausse importante de l'activité conteneurs du port du Havre est projetée dans les années à venir, l'une des principales marges de progression de l'activité fluviale – comme ferroviaire, via le transport combiné – réside dans le trafic

⁹ CESER des Hauts-de-France, CESER d'Île-de-France, CESER de Normandie, [Axe Seine / Canal Seine-Nord Europe : Une complémentarité à bâtir, des conditions de réussite à définir au service du développement des trois régions](#), novembre 2017.

¹⁰ L'adoption définitive doit intervenir à l'automne 2026, après avis de l'Autorité environnementale et une phase de consultation publique. Le CPIER 2015-2022 a consacré 143,4 M€ au transport fluvial (96 M€ Etat, 14,5 M€ Normandie, 32,9 M€ IDF), quand le CPIER 2023-2027 prévoit d'y dédier 210 M€ (96 M€ Etat, 10 M€ Normandie, 33 M€ IDF et 72 M€ par d'autres financeurs dont VNF).

¹¹ Actuellement, seuls une dizaine de bateaux, fluvio-maritimes, sont habilités à accéder à Port 2000. Le coût du projet de chatière s'élève à 197 M€ (dont 86,05 M€ financés par la Région Normandie, 3,6 M€ par l'Etat, 24,9 M€ par l'Union européenne et 82,45 M€ par HAROPA PORT).

de conteneurs. Les infrastructures de la Seine constituent ici un atout pour le développement du trafic, notamment à grand gabarit, permettant l'export de conteneurs sur 4 hauteurs, du Havre jusqu'à Gennevilliers.

Des travaux ont également été menés ces dernières années afin d'améliorer les accès nautiques du port de Rouen, permettant l'accueil de plus grands navires (jusqu'à 11m de tirant d'eau, et d'une capacité de 40 à 50 000 tonnes). Selon plusieurs acteurs, il conviendra dans les années à venir d'assurer le besoin de dragage nécessaire au maintien de ce tirant d'eau de plus de 11m.

Par ailleurs, le **programme Borne&Eau**, consistant dans le maillage de stations d'avitaillement en eau et en électricité le long de l'axe Seine, est porté depuis plusieurs années par HAROPA PORT et VNF sur leurs emprises foncières respectives. Ce programme est en voie d'achèvement, avec un objectif de 110 stations déployées fin 2026. Implanté sur divers points en bord de Seine (Le Havre, Rouen, Poses-Amfreville, Conflans-Sainte-Honorine, Paris...), ce réseau est destiné à approvisionner les navires fluviaux à quai (fret et bateaux de croisières). Il vient ainsi améliorer les infrastructures disponibles pour les acteurs du fluvial.

Au-delà de la Seine en aval de Paris, l'entretien des infrastructures fluviales constitue un enjeu financier majeur à l'échelle du réseau fluvial national, comme l'a notamment souligné la Cour des comptes dans un rapport de février 2025¹². A l'image du réseau ferroviaire – notamment capillaire – il existe un « *déficit cumulé d'entretien* » (équivalent à une « *dette grise* » estimée à 1,1 Md€ en 2023), et des besoins de régénération estimés à 3 Md€ sur 10 ans pour une stabilisation et 3,8Md€ pour une réelle remise à niveau. L'entretien du réseau fluvial renvoie en particulier au devenir du « petit gabarit ». A ce sujet, deux positions coexistent chez les acteurs du fluvial et du fret, certains considérant son déclin comme inéluctable – souvent utilisé uniquement pour le tourisme – quand d'autres jugent nécessaire de le préserver en raison de sa complémentarité avec le grand gabarit et de la desserte plus fine qu'il rend possible. Il apparaît en effet que le déclin ou l'abandon du petit gabarit risque de créer des ruptures de charge supplémentaires, et donc de défavoriser l'usage du fluvial et de conduire au report vers la route de trafics fluviaux existants.

Le devenir du réseau à petit gabarit s'inscrit dans un contexte de réduction du nombre d'unités fluviales, au profit de bateaux et barges de plus grande capacité. Il apparaît ainsi que la flotte fluviale française ne répond pas toujours aux besoins de transport sur le réseau à petit gabarit, dont les trafics peuvent être assurés par des bateaux étrangers (cf. 1.3.). Les perspectives et réflexions – encore émergentes – au sujet du bateau autonome trouvent particulièrement leur sens s'agissant du petit gabarit, dans la mesure où des navettes autonomes pourrait favoriser le maintien d'une activité fluviale avec des coûts et frais fixes réduits en raison des moindres besoins en personnel permis par ce type de solution de transport.

¹² Cour des comptes, *L'entretien des voies navigables : l'exemple de VNF*, 19 février 2025.

1.2. Manutention portuaire, « aide à la pince », cadre réglementaire : des conditions d'exercice à améliorer, selon les acteurs de la batellerie

Les auditions menées par le CESER, ainsi que les prises de positions des opérateurs fluviaux et représentants de la profession, soulignent différents sujets autour du cadre (réglementaire, social, fiscal) dans lequel s'exerce l'activité de fret fluvial, appelant à le réformer ou l'améliorer afin de faire face à la **concurrence** – voire la distorsion de concurrence – **avec les autres modes et avec les bateliers belges, hollandais ou allemands**.

Le sujet des **coûts de manutention portuaire pour le trafic de conteneurs** appliqués aux transporteurs fluviaux est régulièrement porté par les acteurs et représentants de la filière. En effet, les opérations de manutention entre terminaux portuaires et barges fluviales ou péniches – souvent plus longues et complexes que pour la route et le ferroviaire – sont facturées aux opérateurs fluviaux, ce qui n'est pas le cas pour les autres modes. Cette différence de traitement apparaît aux transporteurs fluviaux comme un manque d'équité, alors que cette facturation est appliquée au Havre ou à Fos-Marseille, et non dans les ports du nord de l'Europe, ou de Dunkerque, où ces coûts sont mutualisés. Ainsi, la mutualisation des coûts de manutention portuaire (ou THC : *Terminal handling charges*), mise en œuvre à Dunkerque depuis 2016, constitue un facteur d'amélioration de la compétitivité du fluvial par rapport aux autres modes, selon la Cour des comptes. Cette mutualisation des « *Terminal Handling charges (THC) répercute le surcoût de manutention d'un conteneur sur une barge fluviale sur l'ensemble des armateurs, tous trafics confondus, et renforce considérablement la compétitivité prix du fluvial* »¹³.

Cette mutualisation – déjà appelée de ses vœux par la Région Normandie, notamment – figure dans le projet de loi-cadre relatif au développement des transports présenté en Conseil des ministres le 11 février 2026, prévoyant dans son article 16 d'« *harmonise[r] les frais de manutention portuaire (Terminal handling charges ou THC), en supprimant le surcoût de manutention entre le mode fluvial et les autres modes afin d'augmenter la compétitivité et le développement du transport fluvial* »¹⁴.

Parmi les dispositifs visant à favoriser le report vers les modes massifiés, la réforme de « **l'aide à la pince** » intervenue ces dernières années – dans le cadre d'un régime d'aides d'Etat soumis à l'approbation de la Commission européenne – est décrite comme défavorable au report modal et à l'usage du fluvial sur de courtes distances. Ce dispositif d'aides à l'exploitation de services de transport combiné (utilisant le ferroviaire ou le fluvial) vise à compenser « *tout ou partie des surcoûts liés aux transbordements entre modes de transports, qui ne sont pas supportés par le*

¹³ Cour des comptes, *Le grand port maritime de Dunkerque*, juillet 2025, p. 90.

¹⁴ [Le projet de loi-cadre sur les transports attendu en conseil des ministres le 4 février](#)

transport routier unimodal ». Or, dans les critères précisés par le gouvernement en décembre 2025, il s'avère que l'aide – d'un montant de 23€ par manutention en 2025 et 22€ en 2026, exclut désormais « *les services dont la distance entre terminaux est inférieure à 80 kilomètres* », à l'exception toutefois des « *services de déchets et de la distribution urbaine* »¹⁵.

Plus largement, différents acteurs appellent à réformer le **cadre réglementaire et fiscal** d'exercice de la batellerie française, décrivant une forme de distorsion de concurrence et de surtransposition des réglementations européennes. Les représentants de la profession plaident ainsi en faveur d'une « *remise à niveau du pavillon fluvial français (...) c'est-à-dire [du] cadre normatif, réglementaire, fiscal et social dans lequel évoluent les entreprises françaises* »¹⁶, en anticipation de l'ouverture à la concurrence avec la batellerie du Benelux que va représenter la mise en service de la liaison Seine-Escaut. Différents acteurs souhaitent ainsi des mesures de simplification administrative. La signature d'une Convention entre HAROPA PORT et la Direction générale des douanes, afin de travailler à la simplification et la constitution d'un corridor douanier le long de l'axe Seine, s'inscrit dans cette perspective.

Un sujet parfois entendu au cours des auditions et entretiens du CESER concerne la **taxation sur la plus-value** en cas de revente de bateaux. Cette dernière n'est pas mise en œuvre aux Pays-Bas ou en Allemagne tant que le propriétaire est en activité, mais uniquement sur la dernière vente. En France, une taxation de l'ordre de 25 % sur la plus-value s'applique à chaque revente, et des représentants du secteur réclament la mise en place d'exonérations, afin de favoriser l'investissement dans la construction et le renouvellement des unités fluviales, plus fréquent dans les pays du nord de l'Europe.

Certains acteurs ont par ailleurs pointé une préoccupation au sujet du renouvellement des licences de pilotage sur la Seine¹⁷, et notamment pour le pilotage des plus grands convois fluviaux (nécessitant une autorisation spécifique).

¹⁵ Ministère des Transports, DGITM, « Aides à l'exploitation de services réguliers de transport combiné de marchandises alternatifs au mode tout routier – Appel à manifestation d'intérêt pour recenser les services des années 2025 et 2026 », 23 décembre 2025.

¹⁶ CESER Ile-de-France, [Liaison Seine-Escaut : Les clés de la réussite pour les acteurs territoriaux franciliens](#), Rapporteur : Didier LEANDRI, 12 décembre 2025.

¹⁷ La navigation sur la partie maritime de la Seine, de l'estuaire jusqu'au pont Guillaume à Rouen, nécessite de disposer d'une licence spécifique (pour les navires de plus de 55m) ou, à défaut, de recourir à un pilote de Seine, habilité à cet effet. Les pilotes de Seine accompagnent notamment les grands navires maritimes à l'entrée dans le port du Havre ou jusqu'au port de Rouen. S'agissant des activités de fret fluvial, la majorité des capitaines disposent d'une licence – faisant l'objet d'un renouvellement tous les 5 ans.

1.3. Renouvellement et modernisation de la flotte

Depuis le début des années 2000, la **flotte fluviale française a connu une réduction sensible du nombre d'unités** (- 40 % selon E2F¹⁸), et **une augmentation du gabarit et de la capacité d'emport des bateaux** (soit une capacité totale stable sur la période). La filière fret est constituée à 98 % d'artisans et 2 % de compagnies (ou armateurs)¹⁹. La flotte est composée d'environ un millier de bateaux, dont 700 sont exploités par des entreprises artisanales, et 300 par la dizaine de compagnies fluviales opérant en France (ou par des sociétés disposant de leur propre flotte fluviale – notamment dans le BTP, à l'image de CEMEX ou LAFARGE).

La flotte fluviale opérant en France est surtout constituée de bateaux construits et achetés à l'étranger. On observe un renouvellement de la flotte, avec l'achat de bateaux d'occasion – souvent des occasions relativement récentes, d'une dizaine d'années²⁰, acquises auprès de bateliers du Benelux, ayant tendance à leur tour à racheter des bateaux plus récents et de plus grande capacité. La flotte française se renouvelle et se réduit en nombre, avec une capacité en hausse et un déclin des bateaux à petit gabarit (par exemple, des péniches Freycinet, de 38m de long, sont remplacés par des automoteurs de 85-110m, d'une capacité de 1 500, 2 000 ou 3 000 tonnes). Les plus grands convois sont constitués d'automoteurs de 135m (pour le transport de conteneurs notamment), ou de barges avec pousseurs pouvant atteindre 180m. Les plus grands navires disposent ainsi d'une capacité d'emport de 4 à 5 000 tonnes.

Selon les acteurs du secteur rencontrés par le CESER, l'état de la flotte française, bien que plus âgée que celle de ses voisins belges ou hollandais, ne constitue pas une problématique majeure pour la compétitivité de la filière. Plusieurs considèrent ainsi que le fluvial français est compétitif – sur les trafics de vrac solides et liquides, conteneurs, chimie, colis lourds... – mais moins doté que la flotte du Benelux, en nombre et en capacité (et non en qualité).

Il existe par ailleurs une certaine **fluctuation de l'activité** (vracs comme conteneurs) **entre bassins de navigation** français et du nord de l'Europe. Ainsi, quand l'activité décroît en France, des bateaux vont travailler dans les pays du nord. Plusieurs départs de bateaux opérant auparavant sur la Seine ont ainsi été observés, vers le Rhin, en raison d'une demande de transport accrue liée à la relance de centrales à charbon en Allemagne à la suite de la guerre en Ukraine. Ce type de mouvements entre bassins, au gré des fluctuations de la conjoncture économique, apparaît fréquent. Des bateaux venus du Rhin ont ainsi été mobilisés, par exemple, à l'inverse, pour satisfaire des besoins de trafics liés aux travaux du Grand Paris express.

¹⁸ Entreprises fluviales de France, fédération représentative des entreprises fluviales.

¹⁹ Source : E2F, [Chiffres clés](#).

²⁰ Les bateaux ont une importante durée de vie, pouvant atteindre 40, 50 ans, voire davantage.

De la même manière, alors que la liaison à grand gabarit n'est pas encore en service (mais projetée à horizon 2032-2033), des bateliers belges ou hollandais naviguent déjà en France – moyennant un coût important pour faire venir les bateaux fluviaux par la mer, pour ceux dont le gabarit ne leur permet pas d'accéder au bassin de la Seine par l'actuel canal du nord (au-delà de 900 tonnes). Ces bateliers viennent notamment répondre à des besoins (petit gabarit, type Freycinet) qui sont désormais peu disponibles au sein de la flotte française. C'est le cas notamment pour certains trafics céréaliers, ou pour des transports destinés à l'industrie (comme ARCELOR, entre Dunkerque et son site d'Hayange en Moselle). Parmi les conséquences attendues de la liaison Seine-Escaut, ces mouvements entre bassins de navigation européens seront grandement facilités, en particulier pour les bateaux de grand gabarit (dépassant les 90m, et d'une capacité de 1 000 à 5 000 tonnes).

La construction des bateaux de fret est désormais peu présente en France. La plupart des bateaux sont ainsi construits dans les pays du Benelux, en Europe de l'Est, en Chine ou encore au Portugal. Ainsi, hormis quelques acteurs, peu de chantiers navals sont encore présents en France. Le plus important chantier de l'axe Seine est le chantier de la Haute-Seine (Val de Marne), existant depuis plus de 100 ans et filiale du groupe CEMEX – dont la flotte opérant sur la Seine est composée d'une centaine de barges et d'une dizaine de pousseurs. Ce chantier a des activités de construction (barges, pontons...), d'entretien et maintenance. D'autres chantiers plus petits sont présents, notamment en Ile-de-France (Conflans-Sainte-Honorine, Andrésy, Saint-Mamet, Villeneuve-la-Garenne...).

Concernant les activités d'entretien et de maintenance spécifiquement, de grandes compagnies – à l'image de CFT-SOGESTRAN ou de CEMEX – dispose de leurs propres outils et équipes dédiées. Sur le bassin de la Seine, un important site d'entretien et maintenance est situé au Havre : les cales de l'Eure. Un dock flottant, en cours de rénovation, doit également être remis en service sur le port de Rouen par HAROPA PORT dans le courant de l'année 2026.

Les acteurs rencontrés par le CESER ont souvent souligné qu'il était difficile de rivaliser avec la concurrence internationale en matière de construction navale. Ainsi, la relance d'une filière de construction de bateaux pour le fret est souvent jugée peu envisageable face à la forte concurrence des pays du Nord et de l'Est de l'Europe, ou de la Chine (la situation étant différente pour le transport de passagers, où perdure un important savoir-faire en France),

En revanche, l'importance de **maintenir, sinon renforcer, les activités d'entretien et maintenance fluviale en France** a été mise en avant – tout en veillant à ne pas concurrencer les chantiers et outils existants.

Plusieurs acteurs ont noté que les moyens disponibles dans les chantiers français ne sont plus en adéquation avec la dimension des bateaux de la flotte française, dans un contexte d'augmentation générale de leur gabarit – les bateaux de plus de 110m ne pouvant quasiment être accueillis que sur les docks du Havre, aux cales de l'Eure.

Sur ce sujet, il faut noter que les positions des acteurs rencontrés sont nuancées. Certains considèrent que les outils de maintenance actuels sont relativement satisfaisants (c'est-à-dire notamment les cales de l'Eure, même si elles sont parfois très fréquentées). D'autres estiment que l'écosystème de la maintenance et de la réparation navale doit être renforcé, notamment sur le bassin de la Seine. Tous ont souligné la concurrence – déjà présente, et appelée à être exacerbée avec l'ouverture de la liaison Seine-Escaut – des ateliers de Belgique et des Pays-Bas. Les bateaux fluviaux sont soumis à un type de révision lourde, tous les 7 ans (lors de laquelle les bateaux doivent être sortis de l'eau). Or nombre de bateaux se rendent déjà en Hollande ou en Belgique pour ces opérations de révision lourde. L'ouverture de Seine-Escaut rendra ces mouvements plus faciles et moins coûteux, alors même que l'entretien des bateaux se fait déjà largement dans les ports belges et hollandais. Par ailleurs, il faut noter que ce ne sont pas nécessairement les bateaux qui se déplacent, mais aussi les personnels. Des techniciens peuvent venir directement depuis la Belgique ou la Hollande, à quelques heures de route, travailler sur les bateaux.

Un autre enjeu lié à la flotte fluviale concerne sa modernisation et son **verdissement**. Il faut rappeler ici que le report modal vers le fluvial, est d'ores et déjà vertueux par rapport à la route (en termes d'émissions de GES ou de consommation d'énergie, grâce à son caractère massifié). Néanmoins, le secteur devra parvenir à décarboner ses motorisations à moyen terme – au-delà du raccordement à quai des navires.

Le caractère largement artisanal de la batellerie est souvent mis en avant pour souligner les faibles capacités d'investissements des acteurs, tout comme le fait que la recherche sur les motorisations alternatives y est moins développée que dans le transport routier. Ainsi, **il n'existe actuellement pas de solution technologique mûre ayant montré l'efficacité de son modèle économique**²¹. C'est le « constat sans appel » que dresse l'étude AVICAFE : « *il n'existe pas de solution technologique alternative au GNR*²² *disponible* »²³ et rentable économiquement, alors même que les besoins sont divers (selon la distance parcourue, les gabarits, le fret et le transport de passagers...). Différents acteurs et observateurs considèrent qu'il convient de favoriser la recherche et l'innovation dans ce domaine, tout en accentuant le soutien aux artisans et transporteurs fluviaux dans la modernisation et le verdissement de la flotte.

²¹ Le cas du ZULU 06, bateau d'une capacité de 400t mis en service par CFT-SOGESTRAN, en témoigne, l'opérateur peinant à trouver des clients acceptant de payer le surcoût lié à l'usage de l'hydrogène de ce bateau. Par ailleurs, la mise en service du ZULU est intervenue alors que le déploiement d'un écosystème autour de l'hydrogène n'a pas atteint le développement projeté il y a quelques années.

²² Gazole non routier.

²³ ADEME, *Avitaillement en carburants à faibles émissions* (AVICAFE), février 2025. Sur ce point, voir également Antoine BEYER (IPR), Thomas HEMMERDINGER (AREC), Olivier BUREL (VNF), Juliette DUSZYNSKI (VNF), « [Les trajectoires de décarbonation du transport fluvial dans le bassin de la Seine](#) », Institut Paris Région, Note rapide n° 1012, juillet 2024.

1.4. Aménagement du territoire, sensibilisation et accompagnement en faveur du transport fluvial

L'usage des modes massifiés – ferroviaire et fluvial – est particulièrement pertinent pour les trafics de vracs (et conteneurs) sur des distances relativement longues. Le CESER a déjà souligné l'importance du développement du trafic fluvial – notamment conteneurs – entre Le Havre et l'Île-de-France, tout en plaidant pour le développement de contournements ferroviaires de l'Île-de-France pour les trafics qui n'ont pas pour origine ou pour destination l'Île-de-France (contournement nord et nord-est²⁴). La future liaison à grand gabarit Seine-Escaut doit également favoriser l'usage de la voie fluviale, pour les trafics dont la destination ou l'origine va au-delà de l'Île-de-France. Le CESER rappelle l'importance de la **complémentarité entre fret fluvial et ferroviaire** – potentiellement concurrents sur certains trafics – et de la coordination afin de favoriser leur essor respectif et non le report modal de l'un vers l'autre.

Afin de favoriser le report modal, il existe un besoin de sensibilisation et de communication en faveur de l'usage du fluvial mis en évidence par les acteurs. Des leviers en matière d'aménagement logistique et d'implantations des activités économiques susceptibles de recourir à la voie d'eau appellent également à être mobilisés.

Différents acteurs du fluvial soulignent **le manque de visibilité et le besoin de communication en faveur du transport fluvial**. Ce manque d'information concerne les formations logistiques – souvent orientées vers la route en premier lieu, l'aérien et éventuellement le ferroviaire. La sensibilisation et l'information auprès des chargeurs et des logisticiens est également un enjeu identifié, afin de démontrer la pertinence du fluvial pour différents transports de marchandises – en particulier vracs solides et liquides, conteneurs, matières dangereuses, ou logistique urbaine. La promotion des solutions fluviales est ainsi nécessaire. C'est notamment la vocation de différentes actions conduites par les gestionnaires d'infrastructures (VNF, HAROPA PORT, SNCF Réseau), et différentes collectivités et services de l'État²⁵.

Plusieurs personnes rencontrées au cours de l'étude ont également noté le besoin d'accompagnement et de simplification des démarches des acteurs désireux d'utiliser la voie d'eau pour leurs approvisionnements ou l'expédition de marchandises.

²⁴ Le contournement nord pourrait s'appuyer sur les axes Le Havre/Rouen – Amiens – Arras – Lille et Le Havre/Rouen – Amiens – Arras – Valenciennes (ces deux axes étant électrifiés et à double voie) et le contournement vers l'est par l'axe Amiens – Reims – Châlons-en-Champagne – Dijon (puis vers l'Est, le Centre-Est voire le Sud-Est).

²⁵ A l'image des événements destinés aux chargeurs, acteurs économiques et collectivités territoriales, telles que les journées d'initiation au fluvial destinées aux chargeurs (« River-training ») organisées par VNF depuis 2023 dans une dizaine de villes chaque année ; les rencontres « Fret fluvial et ferroviaire Axe Seine » (décembre 2024) ; ou encore la Conférence régionale de la logistique de Normandie, coorganisée par l'État et la Région, dont la seconde édition a eu lieu en novembre 2025 à Caen.

Outre « l'aide à la pince », évoquée précédemment, il convient de mentionner l'existence de dispositifs d'aide au report modal et à la modernisation des flottes fluviales. Le **PARM** (Plan d'aide au report modal), destiné aux chargeurs et porté par VNF, vise à accompagner les entreprises pour qu'elles utilisent le fluvial dans leur chaîne logistique, avec différents volets (étude de report modal, aide à l'expérimentation, aide à l'investissement pour l'acquisition d'infrastructures de manutention). Le **PAMI** (Plan d'aide à la modernisation et l'innovation) concerne les aides à la modernisation et au verdissement des flottes fluviales, et s'adresse notamment aux propriétaires de bateaux (par exemple pour soutenir financièrement le passage du GNR vers une motorisation hybride ou électrique). Ces dispositifs sont soutenus par des collectivités territoriales – l'Île-de-France contribue financièrement au PARM et au PAMI, la Région Normandie au seul PAMI. Il existe également le programme REMOVE (Report modal et verdissement des flottes), financé par les Certificats d'économie d'énergie et porté par l'ADEME²⁶. Néanmoins, comme le CESER l'a déjà souligné dans son étude sur le fret, force est de constater que l'existence de ces différents dispositifs n'est pas parvenue, jusqu'à présent, à **enrayer le déclin du mode fluvial**. Par ailleurs, il a été relevé que les aides destinées aux opérateurs fluviaux sont plus nombreuses en France, mais souvent vraisemblablement moins lisibles et favorables que les dispositifs davantage centralisés existants dans les pays du nord de l'Europe.

Face au constat de déclin du fret ferroviaire et fluvial, la concurrence entre la route et les modes massifiés constitue un sujet souvent évoqué dans les débats autour du report modal. Ainsi, la question politique de **l'usage de la fiscalité**, et la **prise en compte des externalités négatives du transport routier** dans l'usage des infrastructures (émissions de GES, pollution de l'air, congestion routière, usure des infrastructures, accidentologie...) revient régulièrement dans le débat public, avec des positions souvent opposées entre les représentants des différents modes.

Plus largement, au-delà de la fiscalité, il convient de mentionner l'importance de l'aménagement du territoire et le rôle des collectivités et acteurs publics afin de favoriser l'usage du transport fluvial et le report modal.

Par rapport à la souplesse, la réactivité et au maillage d'infrastructures dont dispose la route, les modes massifiés sont particulièrement pénalisés lors des ruptures de charges. Permettre un report modal et une meilleure complémentarité entre les modes suppose d'intégrer le transport fluvial en tant que maillon dans l'ensemble de la chaîne logistique. Il apparaît ainsi nécessaire de **disposer de points de massification** – pour le fluvial comme le ferroviaire. Ainsi, la proximité immédiate de la voie d'eau permet logiquement au fluvial d'être particulièrement pertinent (c'est le cas des silos destinés à l'export de céréales à Rouen, ou de la liaison conteneurs entre Port 2000 et Gennevilliers, par exemple). Or, à l'image du ferroviaire, qui a également

²⁶ REMOVE comprend un dispositif en faveur du report modal (REMO), consistant dans l'accompagnement et le soutien financier des chargeurs et transporteurs, ainsi qu'un dispositif de soutien au verdissement des flottes et aux économies d'énergie, concernant les secteurs ferroviaire, fluvial, maritime et les activités de manutention.

souffert du déclin de certains flux traditionnels industriels²⁷, le fluvial est pénalisé par la dispersion et l'éloignement des plateformes et activités logistiques au sein des aires urbaines – contexte allant à l'encontre de la logique de massification, et dans lequel le mode routier est particulièrement efficace. Cette efficacité de la route, liée à sa réactivité et à la diffusion fine des marchandises au sein des territoires qu'elle permet, s'est d'autant plus accentuée dans un contexte de généralisation du juste-à-temps et d'essor massif du e-commerce.

Concrètement, faire en sorte que le fluvial puisse être utilisé par les chargeurs suppose que les implantations d'entreprises et d'activités logistiques susceptibles de s'appuyer sur le transport fluvial soient opérées en bord à voie d'eau – d'autant plus dans un contexte de raréfaction et de nécessaire limitation de l'usage du foncier – afin d'éviter ou limiter les ruptures de charge.

En ce domaine, le CESER a déjà suggéré d'accentuer l'accompagnement, l'incitation et l'information des chargeurs et logisticiens, tout en mobilisant la commande publique, l'éco-conditionnalité des aides et subventions, ainsi que les documents de planification afin de favoriser une logistique multimodale (notamment lors de la création de nouvelles plateformes). **Réserver le foncier disponible en bord à voie d'eau aux implantations d'activités économiques, logistiques et industrielles qui prévoient l'usage du transport fluvial** irait également dans ce sens.

Différentes collectivités souhaitent mettre en avant ces orientations (usage du foncier en faveur du report modal, accompagnement des acteurs économiques, commande publique). C'est notamment le cas de Paris et des 15 intercommunalités (dont la Métropole de Rouen et la Communauté urbaine du Havre) réunies au sein de l'Entente Axe Seine, avec la signature le 9 décembre 2025 d'une Convention Entente Axe Seine - HAROPA PORT – VNF²⁸.

²⁷ En Normandie, le recours au fret ferroviaire est envisagé dans le cadre du projet de construction de deux EPR à Penly. Le cabotage maritime pourrait par ailleurs également être étudié pour l'approvisionnement de ce chantier.

²⁸ Cette convention d'une durée de deux ans fixe 4 priorités : « *Le développement et la mobilisation du foncier bord à voie d'eau ; l'avitaillement et le verdissement des flottes ; l'accompagnement des entreprises vers le report modal ; la sensibilisation à la commande publique en faveur de solutions fluviales* ».

2. CSNE et liaison Seine-Escaut : depuis l'axe Seine, des risques perçus qui l'emportent sur les opportunités potentielles

Depuis la Normandie et la Vallée de la Seine, le canal Seine-Nord Europe (CSNE) est historiquement perçu comme porteur d'un risque de marginalisation des ports du Havre et de Rouen, en raison de la concurrence accrue d'Anvers et Rotterdam que pourrait induire son ouverture.

Cette perception a tendance à s'atténuer à mesure que l'on s'approche de l'Ile-de-France, en position de bénéficiaire à la fois des importations transitant par le Havre d'une part, ou par le « range nord » et Dunkerque d'autre part. La position des acteurs normands tend également à évoluer ces dernières années, passant d'une logique d'opposition à une logique d'anticipation de la mise en service du canal et de recherche d'opportunités économiques et de complémentarités avec les régions voisines. La fusion des ports du Havre, de Rouen et de Paris, au sein de l'Etablissement public HAROPA PORT en juin 2021, s'inscrit notamment dans cette perspective. Le développement des coopérations Axe Seine/Axe Nord (et HAROPA PORT / Grand port maritime de Dunkerque) est également un enjeu important face à la concurrence des ports belges et hollandais. Les CESER des Régions Hauts-de-France, Ile-de-France et Normandie, à la suite d'un précédent travail commun²⁹, mènent actuellement une réflexion conjointe autour des complémentarités et coopérations interrégionales à mettre en œuvre afin de tirer profit de la liaison Seine-Escaut dans son ensemble, de contribuer au report modal vers le fret fluvial et au développement de la batellerie française³⁰.

Au cours de l'étude complémentaire qu'il a menée, le CESER a interrogé différents acteurs (transporteurs et utilisateurs du fluvial) sur leurs perspectives au sujet du futur CSNE et de la mise en service de la liaison Seine-Escaut à grand gabarit.

Comme les éléments de l'étude de Seine Port Union présentés au CESER le révèlent, **du côté des bateliers français, les craintes et risques l'emportent sur les opportunités perçues**. La vingtaine de bateliers néerlandais et belges rencontrés par Seine Port Union (SPU) dans le cadre de son étude, n'émettent pas de réserves, contrastant avec la position de la quarantaine de représentants de la batellerie française interrogés. Les acteurs rencontrés par SPU – comme la plupart de ceux rencontrés par le CESER, même si leur nombre ne permet pas de prétendre à une représentativité exhaustive – expriment des craintes quant aux **risques de report de trafics** (vracons liquides et conteneurs notamment) depuis le range nord, tout comme en termes de concurrence et de **fragilisation des chantiers navals français**.

²⁹ CESER Hauts-de-France, CESER Ile-de-France, CESER Normandie, *op. cité*, novembre 2017.

³⁰ Un document commun doit être présenté par les trois CESER en juin 2026.

Certains opérateurs défendent la liaison – et cela sans doute davantage du côté des compagnies fluviales que des artisans – voyant par principe dans l’extension du réseau à grand gabarit une source de dynamisation et d’accroissement des trafics. Même en y étant largement favorable, une personne interrogée a toutefois souligné que cette ouverture allait marquer l’arrivée objective d’une concurrence accrue, avec la nécessité de s’y préparer (« *on va souffrir* »).

Cependant, la plupart s’interroge encore sur l’intérêt de l’infrastructure (une personne auditionnée dira ne pas « *avoir très bien compris à quoi [elle] va servir* »). Le fait que la Seine constitue une voie fluviale à grand gabarit actuellement sous-utilisée est notamment mis en avant. Tous estiment nécessaire de s’adapter à cette nouvelle donne à venir, voyant dans Seine-Escaut un facteur de compétition avec les ports du nord, favorable aux Belges et Hollandais pour la desserte de l’Île-de-France, notamment pour les trafics de vracs.

Alors que les mouvements d’unités fluviales entre bassins de navigation existent déjà, plusieurs acteurs ont souligné que la liaison Seine-Escaut devrait conduire à l’arrivée de bateaux étrangers avec des règles sociales et fiscales plus avantageuses. D’autres voient cependant dans l’ouverture de la liaison une opportunité pour la batellerie française de trouver de nouveaux marchés sur le bassin de l’Escaut – considérant que les barges françaises sont actuellement « prisonnières » de la Seine, tout en étant protégées par cette dernière. Il apparaît quoiqu’il en soit que la mise en service de la liaison à grand gabarit va faciliter les déplacements entre bassins – alors qu’il en coûte actuellement environ 15 à 20 000€ pour déplacer un bateau et l’amener sur le bassin de l’Escaut par voie maritime. La crainte de voir des bateaux quitter le bassin de la Seine pour aller opérer dans les pays du nord, sans revenir par la suite, a ainsi été exprimée.

Il convient de préciser que **les perceptions diffèrent en fonction des trafics considérés.**

2.1. Des perceptions qui diffèrent selon la nature des trafics

Pour le **trafic de conteneurs**, la circulation d'embarcations sera limitée par le tirant d'air des ouvrages sur une large partie de la liaison à deux hauteurs de conteneurs, et non trois³¹ – sauf à moyen-long terme, à condition de rehausser de nombreux ponts, à la fois au nord et au sud, et ce alors que le projet MAGEO (dont le plan de financement n'est pas abouti actuellement) est également calibré pour accueillir deux hauteurs. Sur ce point, il faut noter que nombre de représentants de la profession agricole s'opposent à un rehaussement des ponts sur l'ensemble de la liaison pour augmenter le tirant d'air, en raison de l'emprise foncière importante et de l'impact supplémentaire que cela induirait en termes de consommation d'espaces agricoles et naturels.

Ainsi, cette configuration est perçue comme pénalisante et « limitante » pour un plein développement de ces trafics, mais d'une certaine manière aussi « protectrice » pour les acteurs de la Vallée de la Seine, sur ce segment dynamique du trafic fluvial. Le temps de transport, qui sera toujours plus favorable depuis Le Havre plutôt qu'Anvers pour accéder au bassin parisien par voie fluviale, est également mis en avant. Il faut par ailleurs noter que cette limite pourrait concerner les ports du range nord (Anvers et Zeebruges³²), mais aussi Dunkerque, comme le souligne le rapport de la Cour des comptes de juillet 2025 consacré au GPMD (Grand port maritime de Dunkerque)³³.

Pour le **transport de céréales** – très majoritairement destinées à l'export – le CSNE apparaît comme une opportunité pour Rouen et Dunkerque d'étendre leur hinterland, avec toutefois le risque d'accroître la concurrence entre les deux ports (tout

³¹ Le modèle économique du transport de conteneurs est généralement décrit comme véritablement rentable à partir de 3 hauteurs de conteneurs sur les barges ou automoteurs. Ainsi, des navettes fluviales transportant des conteneurs entre Gennevilliers et Bonneuil-sur-Marne ont déjà été mises en place, mais le lancement de ce type de ligne a été décrit comme complexe par des intervenants (nécessitant un remplissage optimum des bateaux). HAROPA PORT vient à cet effet de lancer un Appel à manifestation d'intérêt (AMI) pour la mise en place d'une navette fluviale entre Gennevilliers et Bonneuil-sur-Marne, cf. [Paris Terminal et Terminaux de Seine lancent un AMI pour une navette fluviale entre Gennevilliers et Bonneuil-sur-Marne | HAROPA PORT](#)

³² Les deux ports ont fusionné le 1^{er} mai 2022.

³³ Le rapport note ainsi : « *Les perspectives de développement du trafic fluvial conteneurisé dépendent (...) de la levée de nombreux obstacles, à commencer par le rehaussement des ponts. Leur nombre dépend du niveau de conteneurs à faire passer (...) [et] conditionne la capacité de charge des barges et donc la compétitivité du mode par rapport à un secteur routier très majoritaire. Sur ce point, Dunkerque pourrait souffrir d'une priorisation des travaux d'aménagements des ponts sur les autres axes (notamment via la Lys), plus directs et aux volumes plus importants, menant au CSNE. Dans cette hypothèse, Dunkerque subirait pendant une période à la durée inconnue les effets d'un raccordement insuffisant, ce qui limiterait le bénéfice du CSNE pour le port par comparaison aux ports du nord comme Zeebruges et Anvers* » (Cour des comptes, *op. cit.*, p. 92). Le rapport note également que la desserte fluviale de Dunkerque risque d'être fragilisée par la situation de l'écluse des Fontinettes, « *ouvrage monumental et point de passage obligé pour rejoindre le réseau Seine-Escaut* », dont la reconstruction est prévue d'ici 2034, avec un projet de doublement porté par VNF. La Cour des comptes pointe ici un « *risque de désynchronisation avec la mise en service du CSNE* » (*Ibid.*, p. 93).

particulièrement lorsque les campagnes céréalières, soumises aux aléas météorologiques, sont moins bonnes). La mise à grand gabarit de la liaison Seine-Escaut, tout comme l'extension du gabarit de la section Bray-sur-Seine – Nogent-sur-Seine de la Seine amont répondent en particulier à la demande de la filière céréales, désireuse de massifier les trafics à l'export. Le projet Bray-Nogent est également lié au déclin de la flotte adaptée au petit gabarit. De façon générale, **la liaison Seine-Escaut est susceptible de favoriser le report modal vers la voie d'eau des trafics céréaliers destinés à l'export**. Il faut souligner ici que **les perspectives de développement des trafics dépendent essentiellement de ce report modal**, dans la mesure où les volumes de céréales destinés à l'export ne devraient pas augmenter dans les décennies à venir, et pourraient même décliner, sous l'effet du changement climatique et de son impact sur les rendements.

Alors que le **trafic destiné au secteur du BTP** (granulats, matériaux de construction, déchets de chantiers...) constitue le **premier utilisateur du transport fluvial**, la mise à grand gabarit de la liaison Seine-Escaut doit permettre d'approvisionner par voie fluviale les chantiers d'Ile-de-France, depuis les carrières du Boulonnais par exemple. Ainsi, la liaison devrait favoriser ces trafics fluviaux de vrac depuis la région Hauts-de-France.

Le CSNE devrait également avoir un aspect positif pour l'activité fluviale sur la phase de construction – dans la mesure où la Société du CSNE prévoit dans ses appels d'offres de favoriser l'usage du transport fluvial pour répondre aux besoins du chantier. Cela va ainsi générer un besoin accru (en termes de flottes, barges et pousseurs pour approvisionner le chantier ou évacuer les déblais). La question du lissage dans le temps de cette demande accrue se posera également, au-delà du pic d'activité le temps du chantier.

Le transport de granulats et matériaux de construction porte sur des marchandises à faible valeur ajoutée, répondant à des besoins de transport massif, sur des distances relativement courtes. Les carrières ont ainsi tendance à livrer dans un rayon relativement réduit, notamment par la route, et à privilégier les modes massifiés quand leur implantation et les infrastructures – fluviales ou ferroviaires – le permettent pour les distances plus importantes (quelques centaines de kilomètres). Un exemple emblématique concerne la Société des carrières de Vignats (situé en ex-Basse-Normandie). Au-delà de la desserte de proximité, les granulats sont acheminés par voie ferroviaire jusqu'à la plateforme trimodale de Val d'Hazey (Eure), inaugurée en septembre 2025, depuis laquelle ils peuvent ensuite être expédiés vers l'Ile-de-France par voie fluviale.

En considérant cette logique de relative proximité, la mise en service de la liaison Seine-Escaut n'apparaît guère comme un facteur de forte concurrence pour les trafics fluviaux liés au BTP, ni pour les carriers. Différents observateurs estiment ainsi que les carrières de Normandie et Vallée de Seine resteront compétitives. La liaison Seine-Escaut offrira néanmoins des sources d'approvisionnement supplémentaires pour l'Ile-de-France.

A l'image des trafics céréaliers, le développement des trafics liés au BTP dépend du report modal, de surcroît dans un contexte où l'activité fluviale liée à la filière BTP – première utilisatrice de la voie d'eau – est affectée par un fort ralentissement de l'activité et des constructions neuves ces dernières années. Ainsi, il apparaît souvent nécessaire aux opérateurs de diversifier leurs activités, notamment afin d'éviter les trajets retours à vide (l'activité BTP a actuellement davantage besoin d'évacuer des déblais depuis l'Île-de-France que d'alimenter des chantiers de construction ou des centrales à béton). Plus largement, il importe de considérer le fait que l'activité du BTP dans son ensemble – et donc les besoins de transport qui s'y attachent – pourrait se réduire et se transformer de façon plus structurelle dans les décennies à venir, dans un contexte de réduction de l'artificialisation des sols. En effet, comme le CESER l'a déjà souligné³⁴, le secteur du BTP pourrait se tourner progressivement davantage vers la rénovation de l'existant et la reconstruction de la ville sur la ville plutôt que vers des programmes de construction neuve.

Un autre enjeu régulièrement mis en avant au cours des auditions et recherches documentaires concerne le **devenir des chantiers navals et sites de maintenance** encore présents en France. En effet, il apparaît que la liaison Seine-Escaut est porteuse de risques pour ces activités, en facilitant les mouvements des unités fluviales, alors que le coût des chantiers belges ou hollandais est souvent plus de trois fois moins élevé que celui des sites français. Un risque de fragilisation voire de fermetures des sites existants a ainsi été souligné.

Au regard des risques perçus, **l'ouverture de la liaison Seine-Escaut interroge sur les opportunités créées** par la future circulation à grand gabarit entre bassins de navigation. Le secteur du **tourisme fluvial** y voit cependant des perspectives importantes de développement. S'agissant du **fret**, en complément des flux traditionnels (BTP/granulats et filière céréales), les filières énergies et EnR (énergies renouvelables), métallurgie/sidérurgie, chimie ou déchets, constituent – tout comme le transport de conteneurs – des secteurs où une croissance du trafic est attendue, en lien avec la volonté de réindustrialisation, observée notamment en Région Hauts-de-France et le long de la Vallée de la Seine.

³⁴ CESER de Normandie, [Habiter en Normandie en 2040](#), Rapporteuse : Marie-Christine VANHEMS, avril 2023. Considérant en matière d'habitat que « l'avenir est dans l'existant », le rapport invite notamment à s'engager dans une culture du ré-habitat et de densification afin de rompre avec la logique d'étalement urbain et d'artificialisation des sols.

2.2. Des points de vigilance et un fort enjeu d'anticipation

De façon générale, le CESER a déjà souligné **différents enjeux et points de vigilance autour du futur CSNE et plus largement de l'extension du gabarit du réseau fluvial**. Il faut souligner le coût des investissements (estimés à 5,1 Md€ puis réévalués à 7,3 Md€ pour le seul CSNE³⁵, soit un coût global qui pourrait dépasser les 10 Md€ en incluant MAGEO).

Les enjeux environnementaux en particulier sont essentiels, qu'il s'agisse de la préservation de la biodiversité – notamment concernant la section Bray-Nogent, située au cœur d'une des plus importantes zones humides d'Ile-de-France – ou de la ressource en eau. L'enjeu de l'eau est ainsi régulièrement mis en avant par les opposants au chantier du CSNE, alors que ce dernier prévoit la construction d'une retenue de 14 millions de m³ d'eau pour alimenter le canal, en complément des prélèvements dans l'Oise destinés à l'alimenter 90 % du temps³⁶. Concernant une infrastructure destinée à être mise en service pour des décennies voire des siècles, **les impacts du dérèglement climatique, avec des périodes d'étiage et des risques de sécheresse croissants, ne peuvent être occultés**. Pour d'autres néanmoins, le CSNE pourra également constituer un outil de régulation hydraulique, en période de crues.

Une interrogation importante – déjà soulevée dans le rapport du CESER sur le fret, et par différents observateurs³⁷ – concerne les **prévisions de trafic et de report modal autour du projet de CSNE, souvent jugées très optimistes**. La Société du CSNE indique un trafic projeté quelques années après la mise en service de 17,4 Mt – soit environ 40 % du trafic fluvial français de fret actuel.

Les trafics sur le futur CSNE et la liaison Seine-Escaut devraient concerner majoritairement le transport de vracs solides (matériaux du secteur BTP et céréales), constituant environ les deux tiers du trafic fluvial français. Si les trafics issus de ces deux filières peuvent faire l'objet d'un report modal supplémentaire vers la voie d'eau, leur volume total n'est pas extensible, voire appelé à décliner, on l'a noté. Cela vient interroger les perspectives de trafics. Il en va de même s'agissant des conteneurs, secteur d'activité dynamique, mais avec les difficultés déjà soulignées liées à la limitation du trafic à deux hauteurs de conteneurs sur de larges sections de la future liaison Seine-Escaut³⁸.

³⁵ « Canal Seine-Nord Europe : le titanesque chantier de "l'autoroute fluviale" entre dans le dur », Les Echos, 7 janvier 2026.

³⁶ Source : SCSNE. Cette retenue serait alimentée par l'Oise, et non par des prélèvements dans les eaux souterraines.

³⁷ Cour des comptes européenne, [Infrastructures de transport de l'UE : accélérer la mise en œuvre de mégaprojets pour générer l'effet de réseau dans les délais prévus](#), rapport spécial, 2020.

³⁸ Le CESER Hauts-de-France note dans un rapport de novembre 2023 qu'il sera impossible de transporter les conteneurs maritimes sur trois hauteurs « vu le tirant d'air des ponts dans le Nord et le Pas-de-Calais (canal Dunkerque à l'Escaut, Lys-Deûle et Escaut) qui y limite le transport à deux

Au regard des prévisions de réduction du trafic routier sur l'autoroute A1, qui constitue un objectif majeur du CSNE (avec une réduction projetée d'un million de camions par an sur les routes en France³⁹), il faut pointer une autre limite quant au report potentiel du trafic de conteneurs et de poids-lourds (transitant par l'autoroute A1) : nombre de conteneurs sont d'ores et déjà traités et distribués depuis Anvers et Rotterdam.

Le fluvial ne se réduit cependant pas aux trafics du BTP et de céréales, ni même au transport de conteneurs : vrac liquides (produits pétroliers), chimie, produits dangereux, énergie et métallurgie, déchets ou encore logistique urbaine, pourraient profiter de l'extension de gabarit du réseau. Néanmoins, il apparaît manifeste que **le développement de l'activité fluviale et la réussite de la future liaison Seine-Escaut à grand gabarit dépendront de la mise en œuvre effective d'un report modal depuis les trafics routiers existants.**

Enfin, il faut noter au sujet du report modal projeté vers la voie d'eau que celui-ci pourrait s'opérer en partie **depuis des trafics ferroviaires**. Ce risque n'est en effet pas à exclure, dans la mesure où le fret ferroviaire est positionné sur des trafics similaires (matériaux de construction et granulats, céréales, marchandises liées à la chimie et produits dangereux...).

Finalement, quel que soit le regard porté par les acteurs sur le CSNE et la liaison Seine-Escaut, désormais en phase de travaux, **un consensus existe sur la nécessité pour l'axe Seine (et la batellerie française plus largement) dans son ensemble, de s'y préparer** en termes d'infrastructures, compétitivité (réglementation, coût de manutention, attractivité du secteur), formation et personnel, services à la batellerie, chantiers navals et activités de maintenance, sensibilisation et incitation à l'usage de la voie d'eau. Cette anticipation apparaît indispensable si l'on considère la puissance de la batellerie belge et hollandaise, largement organisée sous forme d'entreprises industrielles, et disposant d'une importante capacité de développement.

Le CESER de Normandie souligne ainsi l'importance de la promotion et de l'incitation en faveur du transport fluvial, et de la préparation de la batellerie française. Il apparaît ainsi nécessaire d'anticiper la mise en service du canal et de la liaison Seine-Escaut, en favorisant le développement des ports français et le report modal, dans une logique de coopération portuaire et interrégionale – notamment entre les ports de la Vallée de la Seine regroupés au sein d'HAROPA PORT et les ports de Dunkerque et Calais.

couches ». Source : CESER Hauts-de-France, [Logistique et transport de marchandises en Hauts-de-France](#), Rapporteur : Julien TAILLEZ, 7 novembre 2023, p. 40).

Il en est de même dans l'Oise, y compris en tenant compte du projet MAGEO, conçu pour accueillir deux hauteurs de conteneurs. Un plein développement de ce trafic supposerait ainsi le rehaussement de nombreux ponts, dans le Nord, le Pas-de-Calais et l'Oise. Par comparaison, les axes Rotterdam – Strasbourg, Le Havre – Gennevilliers et le canal Albert (reliant Anvers à Liège en Belgique) permettent la navigation avec 4 couches de conteneurs.

³⁹ [Chiffres clés - Canal Seine-Nord Europe](#)

Un véritable report modal suppose d'intégrer le fluvial dans l'ensemble de la chaîne logistique, en favorisant son usage, notamment en matière d'aménagement du territoire, d'accompagnement et d'incitations fortes. Le professeur au CNAM, Antoine Frémont, auditionné dans le cadre du groupe de travail inter-CESER évoqué précédemment, a ainsi mis en évidence l'absence de lien direct et évident entre la présence d'une infrastructure et le report modal. Il souligne le besoin d'anticiper et de préparer la mise en service du CSNE, en développant des chaînes logistiques orientées vers la voie d'eau, au-delà de ses seuls trafics traditionnels, afin d'éviter de subir la concurrence des bateliers du Benelux et du Rhin.

Au sujet de cette anticipation et de la hausse souhaitée du transport fluvial, certains acteurs rencontrés par la CESER ont considéré que la France ne dispose ni de suffisamment de bateaux ni surtout d'assez de personnels navigants formés, pour répondre à une augmentation du trafic, soulignant la nécessité de former, recruter et fidéliser les personnels : « *La profession fluviale manque de matériel, mais surtout de bras* ».

3. Attractivité, formation et emploi

3.1. Un secteur en tension et une offre de formation à améliorer

Avant d'aborder les tensions en matière de recrutement rencontrées par le secteur du fret fluvial, il convient d'avoir à l'esprit que le transport fluvial dans son ensemble – passagers et fret – représente un secteur d'activité restreint, employant quelques milliers de personnes, et de ce fait souvent décrit comme une « niche ». La prédominance de l'artisanat est également une des caractéristiques majeures de la filière. Ainsi, environ 90 % des entreprises comptent moins de 11 salariés, et 99 % moins de 50 salariés⁴⁰. Le modèle type de l'artisanat est souvent constitué par un couple, accompagné d'un matelot – la présence de 3 personnes à bord étant obligatoire pour les bateaux de plus de 85m.

Le nombre d'entreprises fluviales de fret s'élève à un peu plus de 600 entreprises (pour environ 1 000 unités fluviales). Le secteur du fret fluvial emploie environ 2 000 personnes (salariés et non-salariés), dont environ 360 en Normandie⁴¹. Selon l'OPCO (Opérateur de compétences) Mobilités, le secteur du transport fluvial dans son ensemble comptait 4 710 salariés en 2023 (pour 932 entreprises), dont 1 724 dans le fret (et 2 986 dans le transport de passagers). Il faut souligner que ces effectifs comptent également des personnels non-navigants.

⁴⁰ Source : OPCO Mobilités.

⁴¹ Source : CARIF-OREF de Normandie.

Le secteur de la batellerie est aujourd'hui confronté à des **tensions en matière de recrutement**⁴², avec un **renouvellement des générations insuffisant**, ainsi qu'une **concurrence entre le fret et le secteur du transport de passagers**, favorable au second (proposant des conditions de travail et salariales plus attractives). Il apparaît ainsi particulièrement nécessaire d'attirer et de former davantage de personnels navigants, et de parvenir à fidéliser ces personnels – artisans-bateliers ou surtout salariés des compagnies fluviales.

En effet, dans un contexte de vieillissement de la population de navigants (artisans-bateliers et salariés), le secteur de la batellerie est confronté à un déficit de renouvellement des générations, traditionnellement assuré par la transmission des entreprises artisanales aux enfants de bateliers. Ces derniers ont en effet tendance à moins se tourner vers le métier, et le milieu, relativement fermé, qui s'est longtemps auto-alimenté à travers la transmission des entreprises familiales⁴³, est confronté à un manque de personnel.

Ainsi, **le développement du transport fluvial** – projeté avec l'arrivée de la chaudière et les objectifs d'augmentation du trafic conteneurs au Havre, ainsi qu'avec la future liaison Seine-Escaut – **nécessite d'améliorer l'attractivité des métiers et de former davantage de futurs personnels navigants**.

Comme l'indique une étude de l'OPCO Mobilités, « *Le turnover et les problèmes de recrutements constituent un défi majeur pour les entreprises. La plupart des difficultés concernent les métiers navigants, tels que les matelots et les capitaines, qui nécessitent des certifications et des compétences spécifiques et rares : pilotage, sécurité, etc. Le rapide développement du tourisme fluvial n'a fait qu'accroître les tensions aux recrutements avec une concurrence accrue entre les entreprises du transport de passagers et du transport de marchandises.* »⁴⁴

Différentes études, tout comme les acteurs entendus par le CESER, soulignent la concurrence entre opérateurs fluviaux de fret pour les recrutements, accentuée par l'attractivité de la filière passagers. Certains acteurs rencontrés par le CESER ont ainsi souligné la concurrence existante pour attirer les personnels formés, et en particulier les capitaines habilités à piloter les plus grands automoteurs ou les convois poussés de 180m. Le fret est ainsi confronté à une équation difficile à résoudre : *Comment faire en sorte que les personnels formés se dirigent, et restent, dans le domaine du transport de marchandises ? Comment proposer des conditions de travail attractives*

⁴² Pour une présentation exhaustive des enjeux de formation et d'emploi dans le secteur du fret fluvial en Normandie et Vallée de la Seine, se reporter à l'étude du CARIF-OREF de Normandie, [Le secteur du transport fluvial de fret : emploi et compétences](#), décembre 2025.

⁴³ Sur ce point, voir Charlotte PAUL, « La transmission du métier d'artisan batelier : de l'apprentissage traditionnel à l'apprentissage institutionnalisé », *SociologieS* [en ligne], mars 2014, URL: <http://journals.openedition.org/sociologies/4560>

⁴⁴ OPCO Mobilités, « [Transports fluviaux de fret et de passagers à l'horizon 2030. Étude prospective des emplois, des compétences et des qualifications](#) », Edition 2022, p. 14.

(sur le plan salarial notamment) face à un secteur avec lequel il est difficile de rivaliser, et sans trop renchérir le coût du fret fluvial afin de rester compétitif face à la route ?

Une certaine pénurie de main d'œuvre est déjà observée au sein de la filière du fret. Des entreprises ont ainsi recours à des personnels intérimaires venus de l'étranger, sur des postes de matelots notamment. Et le développement de l'activité fluviale peut se trouver limité par le manque de personnels disponibles. Un acteur rencontré par le CESER a donné l'exemple de péniches ne fonctionnant plus (avec notamment le cas d'un bateau d'une capacité de 3 700t, actuellement à l'arrêt faute de personnels disponibles). Une personne auditionnée a également décrit un manque d'unités fluviales disponibles parfois observé pour des chargeurs désireux d'utiliser le fluvial, non pas en raison d'une hausse de l'activité, mais bien d'un manque de main d'œuvre, ou encore en raison du départ de certains bateaux du bassin de la Seine vers les pays du nord (Belgique ou Pays-Bas).

Le « livre blanc » publié par la fédération *Norlink* évoque une « *pénurie généralisée* », soulignant qu'il manque environ 200 bateliers qualifiés en France (selon des données de la fédération E2F). Or, moins de 60 nouvelles recrues sortent chaque année des écoles de batellerie françaises, soit un nombre très insuffisant pour répondre aux besoins du secteur. *Norlink* décrit des établissements de formation qui « *souffrent d'un vieillissement de leurs équipements, réduisant leur attractivité et l'efficacité des formations* ». Le rapport considère que le secteur risque d'être confronté à une « *impasse* » avec « *un besoin croissant de main d'œuvre qualifiée, mais des infrastructures et un cadre de formation qui peine à suivre* »⁴⁵.

Il convient également de souligner **l'impact de la réforme de la formation intervenue en 2022**, faisant suite à une Directive européenne portant sur les qualifications professionnelles dans le transport fluvial⁴⁶. Cette réforme est décrite « *par la profession comme un frein majeur à la capacité du secteur à se renouveler rapidement* ». En effet, depuis 2022, le certificat de qualification de conducteur (CQC) requis pour piloter des bateaux de fret nécessite une obligation de navigation de 540 jours (contre 100 jours de navigation dans le cadre de l'ancien certificat de capacité professionnelle). Cette réforme traduit un rehaussement des compétences et qualifications, mais constitue une difficulté supplémentaire pour la profession, en particulier pour disposer de capitaines de bateaux. Auparavant, « *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* ». Désormais, une fois le Bac pro obtenu, le grade de timonier obtenu ne permet pas de « *prétendre à la conduite puisqu'il [est nécessaire] de compléter [le] temps de*

⁴⁵ *Norlink, Livre blanc – Etat des lieux de la situation des professionnels du transport fluvial en Hauts-de-France*, avec le soutien de CCI Hauts-de-France, Région Hauts-de-France, Préfet de la Région Hauts-de-France, janvier 2025, p. 10 et p. 16.

⁴⁶ Directive (UE) 2017/2397 sur la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure.

navigation pour passer le CQC et devenir capitaine. Il n'est dès lors plus possible d'être capitaine dès la sortie du Bac pro... »⁴⁷.

L'offre de formation comprend aujourd'hui trois Bacs Pro « Transport fluvial » dispensés par le Centre de formation pour apprentis de la navigation intérieure (CFANI) au Tremblay-sur-Mauldre (Yvelines) ; le lycée polyvalent Émile Mathis à Schiltigheim (Bas-Rhin) ; et le lycée professionnel des Catalins à Montélimar (Drôme). Seul le CFANI propose le Bac pro en alternance – les deux autres formations s'appuyant sur des stages en entreprises.

Si le seul Bac Pro fluvial ne permet plus de former des capitaines de navires, à la suite de la réforme entrée en application en 2022, il faut souligner qu'avant même cette dernière, l'accès à certains postes de capitaines nécessitait des années de pratique supplémentaire à l'issue de l'obtention du diplôme, en particulier pour l'habilitation à piloter les plus grandes unités ou le transport de convois nécessitant des autorisations spécifiques (comme les matières dangereuses). Les grandes compagnies forment ainsi beaucoup leur personnel en interne, de nombreuses années (souvent 7 à 10 ans) étant nécessaires pour être habilité à piloter les plus grands convois.

Il faut également souligner qu'une formation a été dispensée à Elbeuf pendant 18 ans, jusqu'en 2024 : l'Institut supérieur de la navigation intérieure (ISNI), rattaché au CNAM, qui disposait de deux bateaux-école. Cet institut formait des personnels de ponts, matelots, et futurs capitaines. Il s'adressait en particulier aux personnes en reconversion professionnelle – même s'il formait également des enfants de bateliers et des personnes en formation initiale. L'arrêt de cette formation vient raréfier l'offre disponible destinée aux personnes en reconversion professionnelle. C'est notamment à la suite de la réforme intervenue en 2022 que l'ISNI a dû fermer ses portes : *« 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 coûteuse pour des adultes en reconversion »⁴⁸.*

Augmenter le nombre de personnels formés apparaît comme une nécessité pour les acteurs rencontrés, dans la mesure où il existe d'ores et déjà des difficultés de recrutement et une concurrence entre transporteurs fluviaux pour attirer/fidéliser la main d'œuvre formée disponible. Cependant, pour certains, soulignant les difficultés rencontrées par le secteur en raison d'une activité tendant à décliner depuis plusieurs années, une augmentation du nombre de personnels formés n'aura de sens qu'à la condition de parvenir à relancer et développer l'activité et les trafics fluviaux.

Cette dernière observation dépasse le cadre de la formation et de la disponibilité du personnel, et renvoie à la nécessité d'une intégration accrue du fluvial au sein des chaînes de transport de marchandises et de logistique.

⁴⁷ CARIF-OREF de Normandie, *op. cité*, p. 42 et p. 44.

⁴⁸ CARIF-OREF, *op. cité*, p. 44-45.

Outre la formation, plusieurs observateurs soulignent un besoin de **développement des services à la batellerie**. Il s'agit là de l'ensemble des infrastructures et services susceptibles d'**améliorer les conditions de travail et la vie quotidienne des bateliers**, notamment artisans (la situation des personnels salariés, soumis à des horaires plus réguliers, étant différente). Ces services, souvent décrits comme relativement peu présents sur l'axe Seine, concernent l'accueil des bateaux, des artisans-bateliers et de leurs familles : capacité de stationnement et d'accueil pour les escales, capacité à sortir un véhicule, accès aux transports en commun, approvisionnement en eau et électricité, collecte des déchets, scolarisation des enfants de navigants (via des internats notamment), accès à la santé. Cette mise à disposition de diverses commodités en mesure de faciliter la vie quotidienne apparaît comme un facteur important d'attractivité pour les ports fluviaux, de plus en plus pris en compte par les chargeurs pour trouver un bateau en fonction des besoins de transport.

3.2. L'opportunité de la création à Rouen d'un pôle fluvial de formation-compétences-services

Dans le cadre de son étude, *Le fret en Normandie*, le CESER a souligné l'importance du développement de la formation, et proposé que la Région « *[étudie] la création d'une école nationale de formation aux métiers du fluvial à Rouen* ». A la suite de la présentation de son rapport, le président du Conseil régional a demandé au CESER d'approfondir son étude sur le fret fluvial, en considérant notamment l'opportunité de la création à Rouen d'un pôle de formation autour des métiers du fluvial.

Alors que le CESER engageait ce travail complémentaire, un **Appel à manifestation d'intérêt (AMI) a été lancé** en novembre 2025 par l'ANFPPB (Association nationale pour la formation et la promotion professionnelle dans la batellerie) **afin de relocaliser le CFANI sur le bassin Seine-Escaut, dans l'une des 3 régions Ile-de-France, Hauts-de-France ou Normandie**. Le CFANI est en effet situé dans des locaux vieillissants, et distants de la voie d'eau. Ainsi, l'AMI vise à « *identifier sur le périmètre Seine-Escaut un nouveau site d'implantation constitutif d'un point d'équilibre entre les deux bassins, pour le centre de formation à portée nationale et européenne* ». Le site devra disposer « *d'outils pédagogiques modernes et en particulier un **bateau-école*** ». Parmi les critères attendus, figurent notamment la « *proximité immédiate avec une voie navigable* », une « *accessibilité performante en transport collectif pour les apprenants susceptibles de venir de la France entière* », et une « *capacité d'hébergement adaptée et financièrement viable* ». Dans la perspective d'un essor du trafic fluvial, l'AMI indique que le CFANI devra former davantage d'apprentis à partir de septembre 2029 – date envisagée pour une rentrée au sein du futur site – puis à horizon 2032 (doublement des effectifs visé à cette échéance).

L'AMI précise que les porteurs de projet doivent se positionner parmi 3 scénarios – voire proposer un 2^e scénario alternatif :

- intégration à un pôle de formation existant (à l'image du modèle actuel) ;
- « *autonomie avec possibilité d'accès à des infrastructures de support et de services* » ;
- ou, « *scénario le plus ambitieux* », une « *autonomie avec création ex nihilo d'un campus fluvial intégrant des fonctions de support et de services entièrement dédiées* ».

La **date limite de réception** des manifestations d'intérêt, initialement au 31 mars 2026, **aurait été reportée à début juin**.

Au cours des auditions qu'il a menées, le CESER a interrogé les acteurs sur les besoins en matière de formation et d'emploi, et leur regard quant à l'opportunité de la création à Rouen d'un centre ou pôle de formation dédié au fluvial.

Il apparaît, pour différents acteurs, qu'il existe un grand intérêt à voir un pôle de formation se développer à Rouen, au centre de nombreux trafics actuels – en particulier céréaliers, mais aussi plus largement du fait de sa position centrale au cœur de l'axe Seine, où le fluvial est en part modale comme en valeur absolue le plus développé.

Plusieurs intervenants ont souligné la nécessité de ne pas concurrencer les outils de formation actuels (sans forcément considérer alors le contexte d'AMI pour la relocalisation du CFANI, 1^{er} pôle français de formation) et suggéré la pertinence d'une démarche qui intégrerait la formation aux métiers du fluvial dans une approche plus large, pouvant inclure le maritime, la recherche et l'innovation autour de la décarbonation et du verdissement des flottes, ainsi que des activités de maintenance et de réparation navale – à condition là aussi de ne pas venir concurrencer les outils existants dans ce dernier domaine. Certains ont ainsi suggéré, sans qu'il s'agisse de la création d'un chantier naval dédié à la construction de bateaux, de l'intérêt qu'il y aurait à disposer à Rouen d'un centre de maintenance (entretien des motorisations, carénage, réparations légères). A également été soulignée la nécessité de disposer d'une capacité de recharge de batteries sur l'ensemble des quais de Rouen. En outre, le possible aménagement du bassin Saint-Gervais, à Rouen – où se situe actuellement un port de plaisance et un espace utilisé pour l'hivernage de bateaux de croisières – a été évoqué afin d'offrir des espaces de stationnement et un raccordement en électricité et en eau aux bateaux fluviaux.

Enfin, il faut noter qu'un dock flottant (destiné à l'entretien des navires, et pouvant accueillir des bateaux de près de 150m) réceptionné à Rouen il y a plusieurs années, doit être prochainement remis en service, dans le courant de l'année 2026, par la Direction territoriale de Rouen d'HAROPA PORT. Cette infrastructure va ainsi améliorer l'offre de réparation et maintenance disponible à Rouen.

Pour une candidature régionale et collective à l'AMI pour la relocalisation du CFANI

Alors que trois régions sont susceptibles d'accueillir le futur CFANI au sein du bassin Seine-Escaut, c'est-à-dire du Havre à Lille, la Normandie a des atouts à faire valoir. Au cœur de l'axe Seine, où près de 50 % du trafic fluvial de marchandises est opéré chaque année, Rouen apparaît au barycentre de nombreux trafics fluviaux et bénéficie du caractère fluvial et maritime de ses infrastructures portuaires. Le CESER considère ainsi qu'il serait particulièrement pertinent de renforcer l'outil de formation sur l'axe Seine, où le trafic fluvial est déjà largement présent.

L'axe Seine dispose en outre d'infrastructures de navigation à grand gabarit modernisées, avec la mise à niveau largement engagée des barrages et écluses de la Seine, et la construction de la chatière au Havre, appelée à contribuer à dynamiser le trafic de conteneurs, avec un emport possible de 4 hauteurs de conteneurs du Havre à Gennevilliers.

Par ailleurs, dans un contexte où la flotte fluviale devra être modernisée et orientée vers des technologies décarbonées à moyen-terme, il apparaîtrait pertinent qu'une candidature à l'accueil du CFANI soit portée dans une approche plus large, intégrant **recherche et innovation** (motorisation électrique, hydrogène, télépilotage, recherche sur l'autonomisation des barges...). L'intégration de métiers connexes, notamment pour les personnes sédentaires, serait ainsi à envisager, tout comme la constitution d'une offre de formation permettant une montée en compétences et répondant aux besoins du secteur. Cette approche plus large consisterait, ainsi que l'AMI y invite, à « *faire émerger un pôle de compétence fluviale, dont le pilier est constitué par le CFANI* ».

Dans cette perspective, il pourrait s'agir de développer des **activités de maintenance et de réparation navale** à Rouen. De même, le développement de **services à la batellerie** – concernant essentiellement les artisans et équipages des sociétés artisanales, majoritaires dans le secteur – sont relativement peu développés sur la Seine. Ainsi, il s'agirait d'envisager dans une même approche globale la constitution d'une **base de vie** pour l'accueil des bateliers et de leurs familles : capacité de stationnement des barges et bateaux, chargement/déchargement de véhicules, approvisionnement en eau et électricité, collecte des déchets, accueil des familles et scolarisation des enfants de bateliers – via des internats notamment – ou encore accès aux services de santé pour les personnels navigants. Le développement de ces diverses commodités apparaîtrait comme un facteur d'attractivité de la place portuaire rouennaise, susceptible de conforter et développer les trafics.

Alors que le développement du fret fluvial suppose d'améliorer l'attractivité des formations et des métiers de navigants, le CESER invite la Région à porter la **construction d'une candidature collective normande, localisée à Rouen**, susceptible d'asseoir et dynamiser l'activité fluviale à Rouen mais aussi plus largement à l'échelle de l'axe Seine. Une telle candidature pourrait être portée en partenariat

avec l'ENSM (Ecole nationale supérieure maritime), dont le siège se situe au Havre – qui compte également une antenne du CNAM. Il faut mentionner également l'expertise des Pilotes de Seine, dont la station basée à Rouen dispose d'outils de simulation au pilotage de navires, ou encore la présence d'instituts et laboratoires de recherche présents sur le territoire régional (IDIT – Institut du droit international des transports ; CERTAM – Centre d'étude et de recherche technologique en aérothermique et moteurs ; pôle de compétitivité NEXTMOVE...).

Une telle candidature collective supposerait un portage par la Région, et pourrait associer une diversité d'acteurs, publics et privés : collectivités (Métropole de Rouen, Communauté urbaine du Havre), services de l'Etat, Agence régionale de l'orientation et des métiers (AROM), HAROPA PORT, Union portuaire rouennaise et Union maritime et portuaire du Havre, Seine Port Union, Logistique Seine Normandie, CCI.

Il conviendra de garder à l'esprit que le fret fluvial représente un secteur de « niche », et il apparaît dès lors opportun, au-delà de l'AMI, de ne pas multiplier les sites de formation, et de réfléchir en termes de mutualisation de différents outils – y compris dans le cadre d'éventuelles approches multisites et coopérations interterritoriales et interrégionales.

Éléments de conclusion

La relance et le développement du transport fluvial de marchandises renvoient à un ensemble de leviers : **modernisation des infrastructures ; renouvellement et verdissage de la flotte ; intégration du fluvial comme maillon de la chaîne logistique et complémentarité avec les autres modes ; communication-sensibilisation et incitations à l'usage de la voie d'eau ; formation et attractivité des métiers du fret fluvial...**

Le présent document a mentionné le sujet de la **mutualisation des coûts de manutention portuaire** (Terminals handling charges), déjà porté par différents acteurs (dont la Région Normandie) et faisant l'objet d'un article dans le projet de loi-cadre sur les transports en cours d'examen (cf. 1.2.). Plus largement, les acteurs du secteur fluvial plaident pour une harmonisation du cadre réglementaire et fiscal, avec les autres modes et avec les bateliers des pays du nord et du Rhin (Belgique, Pays-Bas, Allemagne), dans la perspective de l'ouverture de la liaison Seine-Escaut à grand gabarit.

Un levier mis en évidence de façon récurrente afin de favoriser le fret fluvial concerne la **communication et la sensibilisation au fluvial et à la multimodalité**, dans les formations logistiques existantes, auprès des acteurs économiques et chargeurs, comme des collectivités. Il s'agit là d'informer les chargeurs sur la possibilité de recourir au fluvial, à travers la recension des besoins et la mise à disposition des données relatives aux terminaux et infrastructures existants. Le CESER a ainsi préconisé dans son dernier rapport d'**accentuer l'accompagnement, l'information et les incitations auprès des chargeurs, commissionnaires de transport et logisticiens à recourir aux modes massifiés et décarbonés** via des dispositifs fiscaux et financiers (par exemple via des aides bonifiées ou des loyers réduits), en mobilisant la **commande publique**, et en mettant en œuvre une **éco-conditionnalité des aides et subventions**.

La sensibilisation des acteurs de l'orientation, de l'éducation nationale et de la formation professionnelle est également un sujet identifié.

Au-delà des aides au report modal, et des dispositifs réglementaires et fiscaux, permettre un meilleur usage du transport fluvial nécessite de **mobiliser les outils disponibles en matière d'aménagement du territoire et d'usage du foncier**. Ainsi, il peut s'agir de **réserver le foncier en bord à voie d'eau aux implantations d'activités économiques prévoyant l'usage du transport fluvial**. Le CESER rappelle ici qu'il est nécessaire de « *favoriser la logistique multimodale lors de la création de nouvelles plateformes* » ⁴⁹, notamment en mobilisant les outils de planification régionaux et

⁴⁹ CESER de Normandie, *Le fret en Normandie, op. cité*, p. 35.

infrarégionaux (SRADDET⁵⁰, SCOT⁵¹, PLUI⁵²). Ainsi, il convient de favoriser l'implantation des activités logistiques à proximité de la voie d'eau (et des infrastructures ferroviaires), alors que l'on observe une dispersion croissante de l'immobilier logistique dans les agglomérations rouennaise et havraise.

Par ailleurs, attaché à l'objectif du Zéro artificialisation nette (ZAN), le CESER rappelle l'importance de la mobilisation des friches afin de préserver les espaces naturels, agricoles, et les zones humides. Le recensement des friches disponibles en Vallée de Seine et l'identification de leur potentiel de réutilisation conduits par l'Etablissement public foncier de Normandie (EPFN) constitue à cet égard une réalisation particulièrement utile.

Enfin, le CESER souligne l'intérêt de la **création d'un pôle fluvial de formation-compétences-services à la batellerie-innovation et recherche, localisé à Rouen**, au cœur de l'axe Seine, premier bassin fluvial français. Le CESER invite ici la Région, les collectivités territoriales et les différents acteurs publics et privés à se positionner dans le cadre de l'AMI en cours pour la relocalisation du CFA de la navigation intérieure, en poursuivant l'objectif de construire à cette occasion un pôle fluvial de portée nationale (cf. 3.2.).

Le CESER de Normandie souligne **l'importance de la promotion du transport fluvial et de son renforcement à l'échelle de l'axe Seine à court terme**. La Seine dispose d'infrastructures modernisées, et d'un important potentiel de développement pour le transport fluvial de conteneurs en particulier, en lien avec le chantier de la « chatière » et les projections de hausse du trafic de conteneurs au Havre. Ce développement doit participer au renforcement de la batellerie française, notamment dans la perspective de la mise en service de la future liaison Seine-Escaut à grand gabarit. En effet, cette dernière doit être anticipée, dans une logique **de coopération inter-régionale** (notamment entre les ports de la Vallée de la Seine regroupés au sein d'HAROPA Ports et les ports de Dunkerque et Calais).

Après des décennies de déclin, la relance souhaitée du transport fluvial supposera une volonté politique constante de l'Etat, ainsi que la mobilisation des collectivités et des acteurs privés afin de faire en sorte que les projets d'infrastructures majeures (CSNE et liaison Seine-Escaut, chatière) liés au fluvial contribuent à la décarbonation du transport de marchandises.

Le report modal vers le fluvial – tout comme le fret ferroviaire – doit contribuer, avec d'autres facteurs (électrification du transport routier, maîtrise de la demande de transport...) à la réduction de l'empreinte carbone du transport de

⁵⁰ Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'équilibre des territoires.

⁵¹ Schéma de cohérence territoriale.

⁵² Plan local d'urbanisme intercommunal.

marchandises. Le CESER partage cet objectif de report modal, qu'il défend de longue date, et constitue la raison d'être des projets de mise à grand gabarit du réseau fluvial – comme du projet de chatière. Il faut néanmoins souligner le caractère multiple des enjeux environnementaux, qui ne se réduisent pas à la réduction des GES et à l'impact des activités humaines sur le climat. Ainsi, le CESER rappelle **l'importance de la prise en compte des enjeux de préservation des sols, de la biodiversité et de la ressource en eau** dans les différents projets d'infrastructures, l'usage du foncier ou l'aménagement de terminaux et plateformes. Enfin, il observe que dans une approche de décarbonation du fret, il s'agit non pas seulement de favoriser l'usage des modes massifiés, mais bien de **mettre en œuvre un véritable report modal depuis les trafics routiers afin de réduire les émissions de GES et de contribuer à la décarbonation du transport de marchandises**⁵³.

⁵³ Dans cette optique, les objectifs d'HAROPA PORT visant un doublement du trafic fluvial et un triplement du trafic ferroviaire de conteneurs à horizon 2030 appelleraient à être définis en termes de parts modales.

Déclarations des groupes

Déclaration de M. Mathias DUBOURGUAIS

Au titre du groupe CGT Normandie

Madame la Présidente,

Mesdames et Messieurs les Conseillers.ères,

Chers.Chères Collègues,

Cette saisine de la Région fait suite au rapport sur le Fret en Normandie, étude réalisée par notre CESER.

Le trafic routier au départ du Havre est de plus en plus important et nous arrivons à saturation. Le ferroviaire se retrouve quant à lui confronté au problème d'engorgement de la région parisienne.

Promouvoir et développer le fluvial paraît primordial pour réussir à trouver les solutions multimodales de demain, qui donneront un accès plus facile à la région parisienne au départ des ports normands du Havre et de Rouen.

Il paraît aussi important de se préparer au futur Canal Seine-Nord Europe qui apportera avec lui la concurrence des Ports du Nord pour approvisionner Paris. Pour cela il faut une flotte de bateaux sur la Seine et des équipages. L'idée d'une école sur l'Axe Seine pour avoir des bateliers « locaux » nous paraît une bonne idée, avoir des infrastructures pour améliorer la vie des bateliers est une bonne idée elle aussi. Mais l'attractivité du métier ne se fera pas sans conditions sociales qui s'améliorent.

Le modèle d'aujourd'hui prôné par certains ne fait plus vraiment recette puisque la reprise des navires est compliquée. On se retrouve un peu avec les mêmes difficultés que les transmissions d'exploitations chez les agriculteurs.

Pour la CGT, il est donc important de développer le fluvial sur la Seine. Il est important de faire du transfert modal de la route vers ce mode de transport. Il est important d'être prêt avant l'arrivée du canal. Et pour cela il nous faudra certainement des aides mais aussi ne pas négliger les conditions sociales pour trouver des bateliers. Car une école sans attractivité pour le métier, annonce un échec retentissant qu'elle soit à Rouen ou autre part.

La CGT votera pour ce rapport.

Déclaration de Jean-Luc LÉGER

Personnalité qualifiée

Je remercie le Président de la 3^{ème} commission, Pascal Férey de citer le groupe de travail inter-CESER, lequel fût d'abord composé et missionné sur le projet de canal Seine-nord Europe, et aujourd'hui, sur la liaison fluviale de la Seine jusqu'à l'Escaut.

C'est un domaine économique hautement soumis à la compétition internationale. Pour atténuer les effets mortifères de la compétition, il est nécessaire que nos trois régions (pas seulement les trois Conseils régionaux), les acteurs publics et privés coopèrent.

Pour comprendre les enjeux de compétition, il suffit sûrement de rappeler qu'à l'est du Rhin, existe une euro-région Rhein Waal, c'est-à-dire un territoire de coopération transnationale de la Ruhr jusqu'à Rotterdam. Et de rappeler qu'à Duisburg, se situe le terminus ferroviaire de la route de la soie.

Bien-sûr, les Hauts de France, l'Île de France et la Normandie ont des intérêts différents et même divergents. Pourquoi en serait-il autrement ?

Il est donc urgent et nécessaire qu'au-delà des CESER, les acteurs du fluvial travaillent ensemble et que les trois exécutifs régionaux construisent ensemble les axes stratégiques de développement du fluvial et du portuaire, impliquant également le ferroviaire.

Je ne voudrais pas que nous concluions que rien n'est possible au motif que les effets de la concurrence nuiraient au mode de fret vertueux voisin. Car dans ce cas, à la fin, c'est toujours le routier qui gagne.

Déclaration de M. Jean-Pierre GIROD

Personne qualifiée environnement

Madame la Présidente, Messieurs le Président de commission et Rapporteur,

Ce rapport résume bien les enjeux pour favoriser et développer le fret fluvial donc le report modal.

Je voudrais insister sur le travail accompli depuis plus de 20 ans afin de favoriser la massification et accroître le trafic fluvial avec la rénovation des écluses de Poses/Amfreville, Port Mort/Notre Dame de la Garenne, ainsi que celui de Méricourt et la mise aux normes notamment avec la construction de passes à poissons supplémentaires pour favoriser la remontée des poissons migrateurs.

Ce report modal nécessite la décarbonation du transport fluvial même si ce mode est déjà 4 à 5 fois moins émetteur de CO₂.

Ne pas oublier que ce mode de transport permet de stocker des marchandises sur barges et diminue l'artificialisation des sols.

À propos du projet Seine-Escaut de mise à grand gabarit, n'est-il pas une chimère écologique car les besoins en eau vont conduire en période d'étiage au vu du tirant d'eau à réduire le chargement des bateaux.

Concernant la formation fluviale, Rouen est incontournable et stratégique car 50% du fret fluvial est concentré sur la Seine et c'est même 80% pour le tourisme fluvial. Rouen des atouts historiques avec son ex-bourse du fret fluvial, l'accueil des enfants de mariniers dans un établissement spécialisé sur la commune de Barentin.

Ne pas oublier le Contrat de plan interrégional qui a consacré des moyens importants pour le fluvial mais il sera nécessaire de les accroître.

Enfin l'Île-de-France/Paris ne doivent pas oublier qu'une ville monde doit avoir un accès direct et proche à la mer ce qui est le cas avec l'ensemble portuaire vallée de Seine / HAROPA et un axe fluvial performant y compris pour des convois lourds.

Déclaration de Mme Christine LEROY

Au titre de la CFDT Normandie

La CFDT s'émeut du constat de déclin du transport fluvial au cours des dernières décennies. La perspective de l'arrivée du CSNE et plus globalement l'ambition nationale affichée du développement du report modal vers les modes massifiés nous obligent à trouver les ressorts d'un développement du fret fluvial sur l'axe Seine en termes de modernisation des infrastructures, de mise à disposition de foncier en bord à voie d'eau, de simplification du passage de la marchandise, d'organisation de transport, de sensibilisation des chargeurs, de services aux exploitants fluviaux et enfin de renforcement du volet formation-emploi à la batellerie.

LA CFDT salue les efforts entrepris déjà engagés, rénovation des écluses, accès fluvial du Port 2000, accès nautique du port de Rouen, électrification des quais avec 110 bornes électricité-eau installées. Cependant, il y a lieu de compléter les infrastructures par des quais de services à la batellerie pour faciliter la vie des navigants et de leur famille. De tels investissements, contribueraient à renforcer l'attractivité des ports fluviaux et semblent pouvoir être réfléchis avec les collectivités locales traversées par le fleuve aussi bien d'un point de vue transport de marchandises en ville que pour les autres activités susceptibles de report modal.

Concernant la simplification du passage de la marchandise, il reste encore beaucoup à faire par rapport à l'organisation de l'Europe du Nord pour faire face à la concurrence. La simplification douanière sur le corridor axe Seine, serait un premier élément, l'harmonisation des couts de manutention portuaire quel que soit le mode de transport de pré-post acheminement portuaire mettrait fin à la pénalisation du mode fluvial. L'uniformisation de la taxation en cas de revente de bateaux sur la fiscalité au niveau européen ne serait plus un handicap à la modernisation de la flotte. Enfin les conditions de navigation sur la Seine méritent d'être harmonisées sur le modèle des ports du nord de l'Europe.

En matière d'entretien et de réparation navale, la filière de construction semble difficilement en mesure de rivaliser avec la Chine, la Turquie ou les pays du nord de l'Europe. Néanmoins, dans le cadre du renouveau des activités industrielles nationales et du rétrofit d'unités fluviales vers des motorisations hybrides ou électriques moins gourmandes en énergie, il apparaît judicieux de se pencher sur l'entretien et les grosses réparations de bateaux fluviaux sur le bassin de la Seine, d'autant plus que des infrastructures existent telles les cales de l'Eure au Havre ou le dock flottant de Rouen ainsi que d'autres chantiers plus en amont. Le nouveau dock flottant de Rouen permet ainsi d'accueillir simultanément plusieurs bateaux fluviaux en même temps. Des coopérations avec les laboratoires des écoles d'ingénieurs (CERTAM, IRSEEM,) permettraient sans doute de faciliter l'innovation sur les motorisations hybrides et leur adaptation aux bateaux fluviaux.

En matière de formation-emploi, le secteur du fret fluvial, constitué à 90% de petites entreprises, rassemble 2 000 personnes (salariées et non-salariées), 1 000 unités fluviales au sein de 600 entreprises dont 360 en Normandie. Rappelons que le bassin de la Seine concentre près de 50% du trafic fluvial français et 80 % de l'activité fluviale touristique. Le vieillissement des navigants et le manque d'attractivité du métier conduisent à de fortes tensions en matière de recrutement d'autant plus que la réglementation pour l'obtention de la licence de capitaine pilote s'est durcie au niveau européen avec l'allongement de la durée d'obligation de navigation passée de 100 à 540 jours.

La CFDT soutient la création d'un pôle fluvial à Rouen au barycentre de l'axe Seine qui bénéficierait de la capacité de mobilisation de foncier bord à quai. La présence d'un écosystème propice au développement d'activités fluviales y est particulièrement favorable avec la présence d'équipements de maintenance et d'entretien des bateaux et la concentration d'un réseau de formation et recherche/développement adapté aux différents problèmes des entreprises fluviales. Ainsi, la présence d'écoles d'ingénieurs (INSA, ESIGELEC, CESI) et de laboratoires aptes à développer des concepts et outils de modernisation de la flotte (CERTAM et IRSEEM) de système d'informations, d'analyses juridiques et douanières (IDIT) et Supply Chain Management (NEOMA), et des centres de formation initiale et d'apprentis en organisation des transports, mécanique, maintenance... est un atout majeur.

Par ailleurs il convient de mettre en exergue l'entente Axe Seine qui rassemble les Métropoles du grand Paris, Rouen, Le Havre en vue de créer un écosystème favorable à un cadre commun d'actions et de projets avec la création de la SEM ASER (Société d'Économie Mixte Axe-Seine Énergies Renouvelables) pour accélérer la transition énergétique à l'échelle de ce grand territoire, intégrer la voie d'eau dans la commande publique, valoriser les métiers de la logistique fluviale, identifier les lieux favorables en milieu urbain et faciliter la logistique du dernier kilomètre.

La présente déclaration ne traitera pas du Canal Seine-Nord Europe qui fait l'objet d'un groupe de travail Inter-CESER et qui rendra prochainement ses conclusions.

En conclusion, la CFDT votera cet avis.

Déclaration de M. Christian BOULOCHER

Au titre de l'Union portuaire rouennaise et de l'Union maritime et portuaire du Havre

Merci, Madame la Présidente. D'abord, j'adresse mes félicitations à Patrick et à Pascal. Je salue la qualité de ce rapport dans un domaine qui, évidemment, au départ, n'est pas forcément le vôtre. Je ne vais pas revenir sur tout ce qui vient d'être dit, en particulier ce que vient de dire Christine, concernant l'environnement qui est favorable à la Normandie. Je commence par cette expression « à la Normandie ». Je ne sais pas si les tonnages qui sont annoncés au niveau du canal Seine-Nord existeront. On pourrait en débattre ; je ne sais pas s'il y aura suffisamment d'eau.

Par contre, ce que je sais, c'est que la Seine, elle coule. Elle coule bien, et nous disposons d'une grosse capacité et de temps devant nous, un tout petit peu de temps. Et donc, cet atout, il faut vraiment l'utiliser au maximum. Ce que je sais aussi, et qui a été dit précédemment, c'est que les Hauts-de-France ont une capacité de mobilisation formidable derrière un homme, ou une femme ; peu importe. Ils savent se mettre ensemble. J'espère bien, et je salue d'avance Olivier JAMEY, le Président de Seine Port Union, qui pourra le dire mieux que moi, que nous allons réussir ici, à avoir une candidature unique portée par la Région. Il est souhaitable que la Région consulte, mette autour de la table et fasse vraiment son travail de coordination. Elle ne doit pas être observatrice et se contenter de dire : *Tiens, au Havre ils ont fait ci, à Rouen, ils n'ont pas fait ça* » ou « *ils ont fait ça à Rouen et pas au Havre* ».

Je vois le bâtiment de l'École nationale supérieure maritime juste au bout du quai, ici. Il faut coordonner pour agir ensemble. Notre premier objectif, bien sûr très important, c'est bien d'avoir non seulement le centre de formation, mais pas seulement. Ce centre de formation, cet A.M.I., avec l'ouverture proposée en 2029, doit être le prétexte à cette unité. Et si Seine Port Union s'appelle Seine Port Union, c'est parce qu'il comporte le mot « Union », et c'est « Union » du Havre à Paris. C'est cela qui constitue le vrai atout et c'est sur ce sujet que nous devons construire.

Nous faisons 50% du trafic fluvial, et pouvons faire beaucoup plus. Il faut, et ce serait très profitable pour le canal, que la Seine soit le promoteur du développement du transport fluvial, ce qui montrera que cela fonctionne. Ce seront autant d'atouts pour le fret fluvial français sur le canal, parce qu'évidemment, tout le monde le sait, de manière intuitive, sans forcément faire un travail d'expert, qu'aux Pays-Bas, en Belgique et en Allemagne, 40% du trafic étant fluvial, il existe un savoir-faire colossal. Nous disposons de tous ces atouts. Parmi la liste donnée par Christine, il y a également un élément important :

La Région Normandie accueille l'Institut de Droit international des Transports qui est un institut de recherche, dont la moitié des travaux actuellement se font sur le transport fluvial, sur le transport fluvial autonome et plein d'autres choses. Nous sommes en possession de tous ces atouts pourvu qu'on ait en Normandie une

capacité à disposer d'un chef de filât qui les coordonne, pour obtenir un dossier qui se présente. C'est un travail qui doit être un travail de coordination. Bien sûr qu'il doit y avoir des choses au Havre, et bien sûr nous avons prévu qu'il soit à l'ENSM, parce qu'il y a là des outils de simulation ; il est inutile de les recréer, ils existent déjà.

Le centre de l'axe Seine-Escaut, ce n'est pas Le Havre, Le Havre est le centre du transport conteneur français. Donc, il faut s'appuyer là-dessus. Le souhait, que j'exprime très fort, est que la Région force un peu cette coordination qui me semble nécessaire, faute de quoi, nous n'aurons ni le centre, ni l'écosystème. Donc, nous devons disposer de l'écosystème avant le centre, puisque le centre, c'est après. Nous devons être le moteur, j'allais dire « locomotive », du transport fluvial français, y compris sur le canal Seine-Nord, parce que le canal verra le jour en 2032-2034. Nous verrons, mais profitons des 7-8 ans qui se présentent devant nous pour faire la promotion de ce fluvial.

ANNEXES

Liste des sigles

ADEME : Agence de la transition écologique (auparavant Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie)

ANFPPB : Association nationale pour la formation et la promotion professionnelle dans la batellerie

AMI : Appel à manifestation d'intérêt

AREC : Agence régionale énergie climat

AVICAFE : Avitaillement en carburants à faibles émissions

BTP : Bâtiment et travaux publics

CARIF-OREF : Centre d'animation, de ressources et d'information sur la formation – Observatoire régional emploi formation

CEE : Certificats d'économie d'énergie

CERTAM : Centre d'étude et de recherche technologique en aérothermique et moteurs

CFANI : Centre de formation de la navigation intérieure

CFT : Compagnie fluviale de transport

CNAM : Conservatoire national des arts et métiers

CPER/CPIER : Contrat de plan Etat-Région / Contrat de plan interrégional Etat-Régions

CSNE : Canal Seine-Nord Europe

E2F : Entreprises fluviales de France

EPFN : Etablissement public foncier de Normandie

EPR : European pressurized reactor (Réacteur pressurisé européen)

FNAUT : Fédération nationale des associations d'utilisateurs des transports

GES : Gaz à effet de serre

GNR : Gazole non routier

GPMD : Grand port maritime de Dunkerque

IPR : Institut Paris Région

ISNI : Institut supérieur de la navigation intérieure

LSN : Logistique Seine Normandie

MAGEO : Mise à gabarit européen de l'Oise

MSC : Mediterranean Shipping Company

OPCO : Opérateur de compétences

PAMI : Plan d'aides à la modernisation et à l'innovation

PARM : Plan d'aide au report modal

PME : Petites et moyennes entreprises

PLUI : Plan local d'urbanisme intercommunal

PSMO : Port Seine Métropole ouest

REMOVE : Report modal et verdissement des flottes de transport massifié

SCOT : Schéma de cohérence territoriale

SNCF : Société nationale des chemins de fer français

SNDF : Stratégie nationale de développement du fret ferroviaire

SCAT : Société coopérative artisanale de transport

SCOT : Schéma de cohérence territoriale

SRADDET : Schéma régional
d'aménagement, de développement
durable et d'égalité des territoires

TPE : Très petite entreprise

UE : Union européenne

UTLF : Union des entreprises transport et
logistique de France

VNF : Voies navigables de France

ZAN : Zéro artificialisation nette

Promouvoir et développer le fret fluvial sur l'axe Seine



A la suite de son étude, "Le fret en Normandie – Décarbonation et report modal" (juin 2025), le CESER a mené un travail complémentaire sur le développement du transport fluvial de marchandises sur la Seine.

L'étude établit des éléments d'état des lieux, et formule des pistes de recommandations de nature à favoriser le report modal vers le transport fluvial. Elle interroge les perspectives liées à la future liaison Seine-Escaut, invitant les acteurs et opérateurs à anticiper sa mise en service. Enfin, le CESER souligne les enjeux d'attractivité, de formation et d'emploi dans le secteur de la batellerie – en considérant l'intérêt et l'opportunité de la création à Rouen d'un pôle fluvial de formation-compétences-services.

Mars 2026

Présenté par **Patrick Morel**

Avec la contribution de **Pierre Landais**

CONSEIL ÉCONOMIQUE SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL RÉGIONAL

Caen Abbaye-aux-Dames
CS 30529 - 14036 CAEN - Cedex 1
Tél : 02 31 06 98 90

Rouen 5 rue Schuman
CS 21129 - 76174 ROUEN - Cedex
Tél : 02 35 52 56 30

ceser.normandie.fr

