



Étude de branche

ENTREPRISES DU TRANSPORT FLUVIAL

LES EMPLOIS, LES MÉTIERS
ET LES COMPÉTENCES
DANS LE TRANSPORT FLUVIAL
ET LEUR ÉVOLUTION

La branche des entreprises de transport en navigation intérieure a réalisé une étude d'envergure sur l'emploi et les métiers. Ce document de synthèse en présente les éléments et chiffres clés : présentation du secteur, ses principaux métiers et les évolutions des activités et des compétences envisagées.

1. LE TRANSPORT FLUVIAL

Le transport fluvial regroupe deux secteurs : le transport fluvial de marchandises et le tourisme fluvial de passagers.

- **Le transport fluvial de passagers** recouvre essentiellement les activités de promenade sur des sites remarquables, avec ou sans restauration et de croisière longue durée avec hébergement à bord ainsi que le transport public. Il comprend également les activités de plaisance et la location de bateaux habitables, très développées sur les canaux (Bourgogne, Alsace, Canal du midi, ...)¹.
- **Le transport fluvial de marchandises** concerne historiquement le transport de céréales, de matériaux pondéreux (granulats, charbons) et de produits sidérurgiques. Sa diversification l'a porté vers le transport de produits pétroliers et chimiques, et plus récemment vers le transport de conteneurs et la logistique urbaine. Il dispose d'importants atouts pour offrir une alternative au mode routier.

Le développement des modes de transport complémentaires à la route, à la fois massifiés et intégrés aux chaînes logistiques, constitue depuis plusieurs années une priorité de la politique nationale des transports de marchandises, tant pour des raisons environnementales qu'économiques.

La France dispose du plus long réseau fluvial d'Europe avec 8 500 km de voies navigables, dont 2 400 km de réseau dit « à grand gabarit », devant les Pays-Bas, l'Allemagne et la Belgique.

La réalisation attendue du Canal Seine Escaut, qui reliera le bassin Seine Oise au réseau nord européen à grand gabarit va constituer un tournant pour le secteur.

Le transport fluvial compose un **écosystème complexe** comportant de nombreux acteurs fortement interconnectés.

¹ Nota : ces deux activités ne font pas partie de l'étude



Les acteurs de l'écosystème fluvial

Transport de passagers

Bateaux promenade
Paquebots fluviaux
Péniches-hôtels

Acteurs du transport de passagers

Agences de tourisme
Prestataires
(techniques, manning, restauration)
Excursions

Acteurs transversaux

Ports fluviaux
Ports maritimes
Chantiers fluviaux
Equipementiers
Gestionnaires voies navigables
Experts fluviaux

Acteurs du transport de fret

Courtiers/Commissionnaires
Chargeurs
Logisticiens
Manutentionnaires
Plateformes intermodales

Voies navigables
Fleuves - Canaux - Lacs
Gabarit: grand -
intermédiaire - petit

Acteurs institutionnels

Branche, organisations représentatives
des salariés et des employeurs
E2F
VNF
CNR
Ministère des Transports

Transport de fret

Transporteurs

Artisans bateliers
Armateurs
Coopératives
Flottes industrielles
Flottes en propres

Caractéristiques

Tonnage
Type de marchandises
Type de contrat

Personnel

Naviguant technique
Hôtellerie restauration
Sédentaire opérationnel
Sédentaire Support

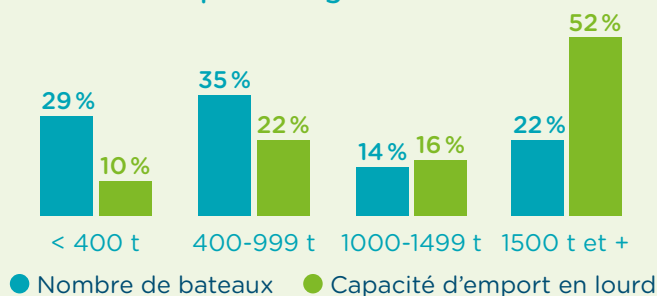
Acteurs formation

OPCO Mobilités
Observatoire des métiers
CFA/Ecoles de formation
Institut de formation continue

Le transport de fret

En 2019, on dénombrait 1 042 unités de transport fluvial de marchandises. Ce chiffre est en retrait de -22% par rapport à 2009 tandis que la capacité de port en lourd reste quasi stable (-3%). C'est la résultante d'un transfert des transports des unités plus petites vers les unités plus importantes permettant d'accroître la massification ainsi que de la diminution des flux transitant par les voies à plus petit gabarit qui disposent néanmoins d'un réel potentiel lié à l'évolution de l'infrastructure.

Répartition de la flotte et de la capacité d'emport par tonnage en 2019



Source: VNF/Traitement Media-T

L'activité et son évolution

L'évolution de l'activité est contrastée. Elle est globalement orientée à la baisse entre 2008 et 2018 (-12%), en lien avec une baisse des besoins de transport sur des marchandises traditionnelles. En 2019, les trafics reprennent fortement à la hausse avec une croissance de 10% ; celle-ci est portée par les matériaux de construction et les produits agricoles qui couvrent 61% du trafic total en t-km.

Les transports liés aux exportations et aux importations représentent un tiers des trafics, et les deux autres tiers tiennent au trafic intérieur.

Le bassin de la Seine concentre la moitié des trafics. Le deuxième bassin est celui de Rhône Saône.



Le transport de passagers

Près de 11 millions de passagers sont transportés sur nos fleuves et Paris, avec près de 8 millions de passagers, est le premier port fluvial mondial pour le tourisme fluvial. L'activité progresse de 25% sur les dix dernières années. La flotte de bateaux à passagers accompagne cette tendance, c'est particulièrement le cas des paquebots fluviaux. La promenade reste néanmoins la première activité.

La flotte en activité

		2015	2016	2017	2018
Croisière	Paquebots fluviaux (>50 passagers)	125	133	153	188
	Péniches-hôtels (<50 passagers)	92	88	91	97
Promenade	Bateaux promenade	326	352	365	367

Source: VNF/Traitement Media-T

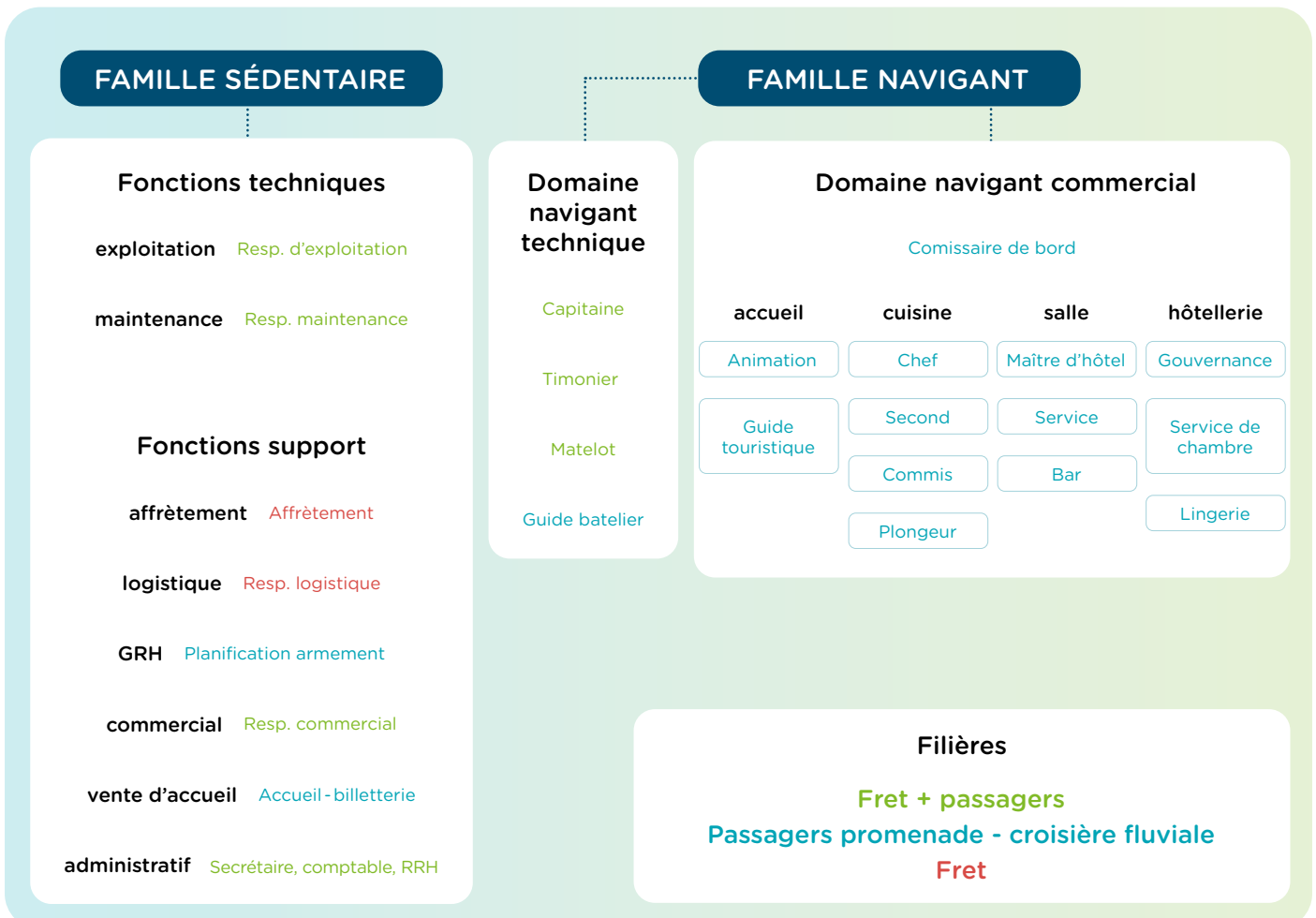
2. LES MÉTIERS DU FLUVIAL

Les métiers du transport fluvial se classent en deux familles : la famille «sédentaire» et la famille «navigant».

Dans la **famille «sédentaire»**, on trouve les métiers des fonctions techniques: exploitation, maintenance, et les métiers des fonctions supports: affrètement, GRH, commercial, vente - accueil, administration.

Les métiers de la **famille «navigant»** se divisent eux-mêmes en deux domaines :

- les métiers du domaine «navigant technique»: capitaine, matelot, guide batelier,
- les métiers du domaine «navigant commercial», subdivisés en secteurs : cuisine, salle, hôtellerie, accueil - tourisme.



3. LES CHIFFRES CLÉS DE L'ACTIVITÉ ET DE L'EMPLOI

	TRANSPORT FLUVIAL	FRET	PASSAGERS
Nombre d'entreprises (2017)	989	711	278
Unités fluviales	1694	1042	652
Chiffres d'affaires (2017)	699 millions d'€	289 millions d'€	410 millions d'€
Nombre de salariés (y.c. CDD) (flux 2015)	7956	3336	4620
Non-salariés (2016)	727	575	152
Emploi estimé hors CCN et actualisé	≈ 1100	≈ 200	≈ 900
TOTAL DE L'EMPLOI	≈ 9800	≈ 4100	≈ 5670

Le **transport de passagers** devient la première activité du fluvial en chiffre d'affaires et en emplois. En revanche, le **transport de fret** dispose de plus d'unités fluviales et mobilise sur les filières amont et aval un potentiel économique important par son intégration dans les chaînes de valeur industrielles et son caractère stratégique pour les ports maritimes. La logique de l'emploi et de la formation de l'étude impose de prendre en compte tous les salariés qui ont travaillé dans la branche au fil de l'année, y

compris les CDD ayant terminé leur contrat avant le 31 décembre de l'année : d'où un décompte d'effectifs plus important à ce qui peut être publié dans un rapport de branche qui comptabilise les salariés en emploi à un instant T. Ainsi, à fin de comparaison, les entreprises de la branche du transport fluvial employaient 5 558 salariés au 31/12/2015 (2 775 pour le transport de voyageurs et 2 738 pour le transport de marchandises).

4. L'ÉVOLUTION DES ACTIVITÉS, DES MÉTIERS ET DES COMPÉTENCES

Les perspectives de développement du fret, et plus encore du transport de passagers, sont orientées à la hausse à moyen et long terme.

Déterminants du développement (Marchés)

Pour le **transport de passagers**, l'évolution des effectifs et de l'activité envisagée tient au développement général du tourisme (franco-français et international) et à l'augmentation des offres diverses de prestations (croisières, bateaux-promenades avec ou sans restauration, péniches-hôtels) sur l'ensemble des voies navigables (Paris, Seine Aval, lacs, Rhône, canal du Midi, de Bourgogne, d'Alsace, ...).

Pour le **fret**, la massification et la capacité de pénétration en zone urbaine dense, par effet d'évitement des nuisances liées à la congestion routière sont favorables au développement de l'activité. Le fret continue de bénéficier de la révolution qu'a été l'arrivée du conteneur, mais reste sensible à l'intensité du commerce international ; la demande d'agrégats reste bien orientée (notamment en IDF). Il est à noter qu'une augmentation des capacités moyennes d'emport des bateaux de fret implique un développement d'activité possible à effectifs égaux.

Les voies navigables conservent au global un fort potentiel d'utilisation, à noter que le réseau permettrait d'absorber 4 fois plus de trafic sans investissement supplémentaire.

Déterminants du développement (Entreprises)

Le **coût des investissements** (renchérissement du prix du matériel en raison des mises aux normes techniques, capacité d'accès aux aides et au financement notamment bancaire) et les ressources humaines (attractivité des métiers de navigants, sédentaires et hôtellerie-restauration / niveau de qualifications en élévation) sont les deux déterminants du développement des entreprises.

Déterminants du développement (Filière)

L'absence de lisibilité de la stratégie nationale, même si la perception évolue dans le bon sens, l'existence d'intervenants multiples et le retard historique des investissements de mise à niveau et de développement des voies navigables par les pouvoirs publics (nationaux et locaux) ont joué jusqu'ici défavorablement sur le développement de l'activité.

A cela s'ajoute la question de la disponibilité de quais à usage industriel et d'installation de plates-formes multimodales en proximité des voies navigables, une orientation fluviale à davantage affirmer de la part des ports maritimes et l'insuffisance et une sensibilisation-formation au mode fluvial des chargeurs, logisticiens, commissionnaires de transport à améliorer.

Éléments de prospective

Infrastructure

L'événement prospectif majeur est la **construction du Canal Seine Nord**. Celui-ci ouvrira de nouvelles perspectives à moyen terme principalement pour le fret, mais aussi pour le transport de passagers. Il est également synonyme d'une ouverture plus grande à la concurrence internationale avec les flottes nord européennes et entre les ports maritimes des différents pays européens connectés par le fluvial.

Les entreprises qui ont répondu à l'enquête perçoivent le Canal Seine Nord comme une opportunité².

D'autres projets (Bray-Nogent, Chatière de Port 2000 du Havre, ...) sont aussi porteurs de développement.

En outre, l'intégration portuaire sur les axes Seine, Rhône et Nord constitue une opportunité supplémentaire pour le transport fluvial.

Enfin, l'instauration des zones à faible émission (ZFE) est perçue comme favorable au développement de la logistique urbaine fluviale.

Sur un plan plus institutionnel, la signature récente du Contrat d'Objectifs et de Performance (COP) entre l'Etat et VNF marque le réengagement de la politique des transports dans le secteur des voies navigables par un budget sensiblement revu à la hausse pour les 10 années à venir.

Technologie

L'évolution sociétale exige une motorisation plus conforme aux enjeux environnementaux ; s'il n'y a pas à ce jour de solution unique et évidente, l'ensemble des acteurs ont la volonté de s'inscrire dans cette dynamique et plusieurs initiatives voient le jour.

Situation de l'emploi et évolution des compétences

Compte tenu notamment de la structure de la pyramide des âges, les entreprises peuvent connaître des **difficultés de recrutement**. Le secteur travaille sur l'attractivité et la méconnaissance des métiers : peu de jeunes, faute de les connaître, voire en raison d'une image dégradée, se dirigent vers ces métiers.

Demain, les membres d'équipages devront se conformer aux dispositions issues de la nouvelle réglementation européenne.

Plutôt qu'une véritable rupture il s'agit d'un rehaussement des compétences et qualifications des membres d'équipage qui sera un facteur d'attractivité pour les emplois dans le secteur.

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

Dans le fret, l'évolution des compétences nécessaires découle de l'évolution du matériel, des procédures de

Développement des prestations

Pour le fret, les enjeux du report modal et la demande des chargeurs amènent les transporteurs à repenser leur organisation et leur matériel en travaillant de plus en plus avec les affréteurs et les organisateurs de transport, à travailler en coopération. Cette évolution est particulièrement marquante sur les marchés des colis exceptionnel/lourd, du conteneur, de la logistique urbaine ou bien encore des déchets et matières recyclables.

Concernant le transport de passagers, la mise en tourisme des territoires favorise le développement et la diversification de l'offre.

Au-delà de la réponse à la contrainte de transition énergétique (remotorisation), les acteurs sont engagés dans le renouvellement de la flotte pour s'adapter aux besoins du marché.

Impact de la nouvelle réglementation européenne sur la qualification des membres d'équipages

La directive européenne applicable à partir de janvier 2022 renforce le niveau de qualification requis pour chaque membre d'équipage, de l'homme de pont au capitaine en passant par le matelot, le maître matelot et le timonier. Les exigences relatives à l'expert passagers sont aussi renforcées. Tout le dispositif de formation se met en ordre de marche pour répondre à ces nouveaux besoins.



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

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

Pour répondre aux besoins d'évolution des compétences, les enjeux principaux sont l'accès aux dispositifs de formation, la formation en interne et la professionnalisation de la « Formation en situation de travail ».

² Voir chapitre suivant



L'ÉTUDE

Etude réalisée sur la volonté de la CPNEFP de la branche du personnel des entreprises de transport en navigation intérieure.

Elle a été réalisée entre septembre 2018 et septembre 2020 par OPCO Mobilités en maîtrise d'ouvrage et le cabinet Media-T mandaté pour la maîtrise d'œuvre. Cette étude dresse **le portrait statistique de la branche**, elle comprend une **étude sur l'emploi et la formation** et présente une **cartographie** et les **fiches métiers du secteur**.



Pour en savoir plus

- E2F: Entreprises fluviales de France, <https://entreprises-fluviales.fr/>
- FEETS-FO: Fédération de l'Équipement, des Transports et des Services, <https://www.feets-fo.fr>
- FNPD-CGT: Fédération Nationale des Ports et Docks, <http://portsetdockscgt.free.fr>
- SGMF: Syndicat Général de la Marine Fluviale
- FGTE-CFD: Fédération Générale des Transports et de l'Environnement, <https://www.cfdt-transports-environnement.fr>
- CFE-CGC: Syndicat national de l'encadrement des personnels sédentaires des compagnies de navigation <http://cfecgc-transports.org>
- UNSA: Union Nationale des Syndicats Autonomes, <https://www.unsa.org>
- CFA de la navigation intérieure, <http://www.cfa-navigation.fr>
- Lycée Mathis, <http://www.lyc-mathis-schiltigheim.ac-strasbourg.fr/spip.php?article14>
- Lycée les Catalins, <https://www.catalins.fr/les-formations/18-bac-pro-tf.htm>
- Institut Fluvia, <http://www.institutfluvia.fr>
- VNF, <https://www.vnf.fr/vnf/>

OPCO Mobilités est l'opérateur de compétences des métiers de la mobilité, mandaté par les partenaires sociaux de 20 branches et la RATP pour mettre en œuvre et décliner leurs politiques de formation et de GPEC.

