



# BAROMÈTRE DE PERCEPTION DES CHARGEURS

SUR LE TRANSPORT FLUVIAL  
ET COMBINÉ

2026



# INTRODUCTION



Depuis plus de dix ans, l'AUTF et Eurogroup Consulting **interrogent les Chargeurs**, donneurs d'ordres en matière de transport, **en vue d'étudier leurs perceptions et attentes** dans tous les modes de transport ainsi qu'en matière de douane.

Les « Baromètres de perception des Chargeurs » dressent ainsi **la vision des Chargeurs d'un secteur en pleine mutation**, confronté à des défis majeurs, mais également **porteur d'opportunités significatives**.

**Ils permettent de dresser un bilan de l'année écoulée et de mettre en perspective les sujets phares.**

Eurogroup Consulting et l'AUTF remercient les Chargeurs qui se sont impliqués dans cette étude.

# BAROMÈTRE DE PERCEPTION DES CHARGEURS EN MATIÈRE DE TRANSPORT FLUVIAL ET COMBINÉ



Le baromètre est actualisé d'une année sur l'autre en vue de définir des tendances, permettre de les analyser et ainsi de proposer une vision.

Les propos recueillis permettent de dresser un état des lieux - lisibilité de l'offre fluviale, satisfaction associée... mais également de dégager des tendances d'évolution du fluvial pour les prochaines années.

## **La « qualité de service dans le domaine du transport » au cœur d'un partenariat avec l'Observatoire National de la Logistique et l'Université Gustave Eiffel**

L'Université Gustave Eiffel coordonne l'Observatoire national de la Logistique, pour le compte de la Direction générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités. Son ambition est de rapprocher, consolider et tirer les enseignements des données quantitatives et qualitatives relatives à la logistique produites régulièrement par les administrations publiques, par les organisations professionnelles et par les organismes scientifiques.

L'observatoire produit annuellement des tableaux de bord, qui présentent les chiffres clés et les tendances concernant le transport routier de marchandises, le transport ferroviaire et fluvial et le transport maritime et aérien. S'y ajoute une analyse de la performance économique, sociale et des impacts environnementaux du transport de fret et de la logistique, ainsi que des liens entre logistique et territoire.

Alors que le sujet de la performance de la logistique et du transport est au cœur des enjeux, tant pour les politiques publiques que pour les Chargeurs, une collaboration s'est naturellement engagée entre l'AUTF et l'Université Gustave Eiffel, afin d'approfondir ce sujet et, plus particulièrement d'éclairer la notion de « qualité de service ».

Les « Baromètres de perception des Chargeurs » s'avèrent être l'outil idoine pour sonder les Chargeurs dans ce domaine.

Depuis 2024, les études sur lesquelles s'adosent les « Baromètres de perception des Chargeurs » ont été enrichies afin d'apporter des éléments permettant de comprendre les critères qui conditionnent la satisfaction des Chargeurs dans leur diversité, à l'égard des différents modes de transport.

## **Un questionnaire renouvelé**

Une refonte complète des questionnaires a été menée avec pour objectif de proposer des livrables plus homogènes mais surtout, d'améliorer la pertinence des résultats dans la durée.

Ainsi, Eurogroup Consulting et l'AUTF ont travaillé sur l'optimisation de points clés comme la qualification des répondants, leur satisfaction vis-à-vis des modes, de la conjoncture, du marché, les enjeux et perspectives incluant notamment des répondants non utilisateurs des modes alternatifs à la route (candidats au report modal/enjeux décarbonation).

**L'enquête menée en décembre 2025 et janvier 2026** a permis aux donneurs d'ordres au transport de tous secteurs d'activité de donner leur vision de la conjoncture, de la qualité de service, de partager leurs enjeux prioritaires et perspectives par rapport aux questions actuelles (décarbonation / report modal, digital, résilience face aux crises...)

# SOMMAIRE

---

ÉDITO	6
CONTEXTE 2025	8
FICHE D'IDENTITÉ DU BAROMÈTRE	9
CARACTÉRISTIQUES DU PANEL	10
CONJONCTURE	13
PRATIQUES & SATISFACTION VIS-À-VIS DES PARTIES PRENANTES	17
SATISFACTION & QUALITÉ DE SERVICE	18
ENJEUX DE L'EXERCICE À VENIR	23
CRITÈRES DE DÉVELOPPEMENT DU REPORT MODAL	24
ADÉQUATION ENTRE L'OFFRE DE TRANSPORT ET LES BESOINS	25
LEVIERS DE DÉVELOPPEMENT DU REPORT MODAL	27
À PROPOS DE L'AUTF - ASSOCIATION DES UTILISATEURS DE TRANSPORT DE FRET	28
À PROPOS D'EUROGROUP CONSULTING	29



# ÉDITO

## 2025 S'EST IMPOSÉE COMME UN EXERCICE D'ÉQUILIBRE PERMANENT POUR LES CHARGEURS

---

### UN ENVIRONNEMENT POLITIQUE ET RÉGLEMENTAIRE SOUS TENSION

La complexité de la situation internationale, l'instabilité politique française et l'inertie qu'elle engendre, la multiplication de dispositifs réglementaires complexes en France, en Europe comme à l'échelle mondiale, et les tensions géopolitiques croissantes, notamment avec les États-Unis, ont fortement pesé sur les choix stratégiques des entreprises.

Il ne s'agit plus seulement de transporter des marchandises dans les meilleures conditions et au meilleur coût, mais de naviguer dans un environnement où les cartes se redessinent en permanence.

Pour les Chargeurs, les conséquences sont directes : réorganisation des supply chains, arbitrages plus prudents en matière d'achat de transport, et évolution de l'approche des modèles massifiés.

L'incertitude a, en effet, alimenté un attentisme notable, en particulier concernant les projets de décarbonation du transport de marchandises (choix des énergies) et de report modal (transport ferroviaire et fluvial).

Les entreprises restent néanmoins actives, mais avancent avec prudence.

### UNE CONJONCTURE INTERNATIONALE 2025 PLUS SOLIDE QU'ANTICIPÉ

Sous l'effet des évolutions géopolitiques — volatilité des droits de douane, sanctions économiques — et réglementaires — mécanismes d'ajustement carbone aux frontières, ETS maritime — les flux se recomposent en continu, tant au niveau du sourcing (fournisseurs) que des marchés de distribution (marché du commerce extérieur).

Face à ces évolutions permanentes, les volumes de transport maritime et aérien ont pourtant enregistré une légère progression (en 2024 et 2025), sans signe d'effondrement.

À l'échelle internationale, les chiffres ont témoigné d'une résilience des échanges.

### ENTRE DÉSORGANISATION ET OPPORTUNITÉS : VERS DES CHAÎNES LOGISTIQUES PLUS RÉSILIENTES

La reconfiguration permanente des supply chains s'avère complexe et facteur d'instabilité pour les Chargeurs, mais elle ne se traduit pas par une baisse généralisée des volumes transportés à l'international.

Elle engendre assurément des perturbations et des pertes de productivité, mais pousse aussi les entreprises à développer des modèles opérationnels plus agiles et adaptables, donc plus résilients — des qualités devenues indispensables face à une volatilité durable et à des crises récurrentes.

## EN FRANCE : DES SIGNAUX ENCOURAGEANTS

En 2025, les Chargeurs français évoluent dans un contexte de légère reprise économique, avec une inflation maîtrisée (qui stabilise les coûts du transport routier après plusieurs années de turbulence).

Ils surveillent l'évolution de la fiscalité liée au transport et aux énergies ainsi que les évolutions réglementaires.

Malgré un climat incertain, un contexte complexe et une retenue sur les investissements, plusieurs dynamiques encourageantes se confirment.

## DES DYNAMIQUES PUBLIQUES : AMBITION FRANCE TRANSPORT - LE DOUBLE ENJEU DU FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES ET DE LA DÉCARBONATION

2025 a été marquée par la conférence Ambition France Transport, destinée à identifier des pistes de financement pour régénérer des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales, de plus en plus limitantes mais indispensables à un transport performant et décarboné.

Avec pour enjeu de résorber la dette grise tout en envoyant des signaux encourageants au monde économique, les travaux auxquels l'ensemble des acteurs du secteur a contribué, ont priorisé les infrastructures existantes, le fléchage des recettes autoroutières, le soutien au ferroviaire, la mobilisation de financements privés, et plus généralement tout ce qui concourt à la décarbonation du fret.

Ces travaux partagés en 2025, ont nourri un projet de Loi Cadre présenté au printemps 2026, qui, en fin de chemin parlementaire, impliquera les Chargeurs en vue de développer l'électrification du transport routier mais également d'accélérer le report modal.

## DES DYNAMIQUES PRIVÉES QUI S'AFFIRMENT

On observe une implication croissante des compagnies maritimes dans le transport massifié fluvial et ferroviaire, le développement de nouvelles plateformes multimodales et logistiques (ports intérieurs, hubs fluviaux ou ferroviaires), avec des initiatives structurantes portées par des acteurs majeurs tels que CMA CGM, MSC ou Maersk.

Ces dynamiques attestent du fait qu'au-delà des incertitudes et des temporalités privées et publiques parfois différentes, le secteur du transport et de la logistique continue d'innover et de se positionner pour les défis à venir.

**Dans un contexte de plus en plus imprévisible, marqué par une forte pression sur les coûts, des exigences élevées en matière de qualité de service client et un environnement international de plus en plus incertain qui les engage à renforcer leur résilience, les entreprises s'inscrivent, en cette fin d'année 2025, dans une phase d'arbitrages structurants.**

**Pour les Chargeurs, la performance durable repose alors sur un triptyque : efficacité opérationnelle, compétitivité et maîtrise des externalités environnementales de leurs activités, et notamment de transport.**

# 2025 DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT FLUVIAL : DES SIGNAUX CONTRADICTOIRES



Le transport fluvial de marchandises a traversé une année 2025 en demi-teinte, dans un contexte de transition écologique exigeant. Si le secteur consolide la dynamique engagée ces dernières années, il doit composer avec des signaux contradictoires : des avancées réelles sur plusieurs fronts, mais des incertitudes persistantes sur les leviers structurels qui conditionneront sa montée en puissance.

Sur le plan des volumes, le mode fluvial se maintient dans une conjoncture économique globalement défavorable, avec 43,1 millions de tonnes transportées et un léger repli de 1,8 % en tonnes-kilomètres par rapport à 2024. Cette tendance globale masque des dynamiques sectorielles différenciées : la métallurgie et les matériaux de construction résistent bien, tandis que le transport conteneurisé marque le pas après plusieurs années de forte croissance. En parallèle, la capacité du parc progresse de +1,7 %, portée par l'ajout de grandes unités automotrices — signe que des opérateurs maintiennent leur confiance dans le mode malgré le contexte\*.

La logistique urbaine fluviale poursuit quant à elle sa montée en puissance, avec une hausse de +6,8 % en 2025 et près de 135 500 tonnes transportées\*. Paris reste le principal marché, mais ceux de Lyon et Strasbourg se développent rapidement, portés par les atouts reconnus du fluvial en milieu urbain : décongestion des axes routiers, réduction des nuisances et accès au cœur des villes.

Sur le plan des aides financières, une nouvelle fiche CEE a ouvert un droit à prime pour les chargeurs engageant de nouveaux flux par voie d'eau, y compris conteneurisés — dispositif bienvenu qui complète son équivalent ferroviaire.

Du côté des infrastructures et de l'engagement des acteurs, l'année a enregistré des avancées notables. Le projet de la Chatière s'est officiellement lancé au port du Havre : cet ouvrage ambitieux vise à connecter directement Port 2000 au bassin de la Seine, renforçant la multimodalité et l'engagement environnemental du port. Au port Édouard Herriot de Lyon, l'engagement de CMA CGM constitue un signal positif, illustrant le rôle que les compagnies maritimes et les commissionnaires de transport doivent jouer pour développer les dessertes massifiées des hinterlands portuaires — un levier jugé indispensable, que les chargeurs seuls ne peuvent actionner.

La transition écologique du secteur progresse également. La décarbonation des flottes et des infrastructures a franchi un cap, avec le développement de l'électrification à quai — plus de 1 200 bornes installées en France — et la poursuite des investissements dans des motorisations alternatives (électrique, hybride, biocarburants), soutenus par les dispositifs publics de type PAMI ou CEE. Au sein de VNF, la modernisation des opérations — pilotage du trafic, gestion de l'eau, interfaces portuaires — progresse également, améliorant la fiabilité et l'intégration du fluvial dans les chaînes logistiques multimodales.

L'avenir des grands projets d'infrastructure apparaît en revanche plus incertain. Les projets Bray-Nogent Mageo et le Canal Seine-Nord Europe constituent des solutions d'avenir pour le développement des modes massifiés, souhaitables face aux enjeux de décarbonation du transport de marchandises. Mais leur trajectoire reste suspendue à des arbitrages financiers et politiques.

Le Comité d'Orientations des Infrastructures a été missionné à la suite du projet « Ambition France Transports », conduit au second trimestre 2025, en vue de réévaluer ces grands projets.

(\*) Source : VNF et GNTC

Le changement climatique — étiages, crues, tension sur la ressource en eau — pèse de plus en plus sur la navigabilité, tandis que le vieillissement des infrastructures impose des investissements lourds et continus.

La capacité du fluvial à changer d'échelle dépendra, à moyen terme, de la robustesse et du développement du réseau, de la lisibilité réglementaire et de la continuité des soutiens publics.

### **Transport combiné fluvial : une année de recul, des perspectives qui restent ouvertes**

2025 aura été une année difficile pour le transport combiné fluvial — composé quasi-exclusivement du transport conteneurisé. Le trafic conteneurisé a en effet reculé de 8,6 % en 2025, retombant sous le seuil des 570 000 EVP atteint l'année précédente. Ce retournement s'explique en partie par un facteur conjoncturel précis : l'arrêt d'une ligne dans les Hauts-de-France, deuxième région fluviale française en volume. Mais au-delà de cet événement, c'est la fragilité structurelle du mode qui se révèle : une dépendance à un nombre encore trop limité de flux réguliers, où la disparition d'une seule ligne suffit à peser significativement sur les résultats nationaux.

Les dynamiques varient sensiblement selon les axes. Le bassin de la Seine, maintient un niveau d'activité soutenu, mais accuse un recul de 3,8 % par rapport à 2024 — dans un contexte paradoxal où le port du Havre affiche pourtant une progression de ses volumes globaux. La baisse du nombre de conteneurs acheminés par voie d'eau traduit donc un report vers la route et le fer, signe que le fluvial ne capte pas encore pleinement la croissance portuaire.

Sur l'axe Rhône-Saône, le tableau est plus encourageant : le renouvellement des sous-concessions des ports de Lyon, Vienne Sud, Portes-lès-Valence et Arles en 2024-2025 a intégré des objectifs ambitieux de massification, et l'engagement de CMA CGM sur les terminaux à conteneurs du port Édouard Herriot de Lyon constitue un signal fort de confiance dans le potentiel de l'axe.

La question des surcoûts de manutention demeure pourtant un frein de premier plan. Les redevances spécifiques au transbordement fluvial dans les grands ports maritimes créent un désavantage concurrentiel persistant par rapport au pré-post acheminement routier. La réduction de l'aide à la pince, décidée sous pression de la Commission européenne avec des effets partiellement rétroactifs, aggrave ce déséquilibre à un moment où la filière aurait eu besoin d'un soutien renforcé, et non d'un recul des dispositifs existants.

Les perspectives à moyen terme restent néanmoins porteuses. L'ouverture en 2025 du terminal de Bruyères-sur-Oise ouvre de nouvelles capacités sur l'axe Seine, tout comme la mise en service progressive de la chatière du Havre, devraient constituer un catalyseur important pour les flux conteneurisés.

Il n'en reste pas moins que le transport combiné fluvial ne représente encore qu'environ 10 % du trafic total de fret fluvial, et le quart des volumes du combiné tous modes confondus.

La résolution durable du problème des surcoûts portuaires, le développement des terminaux intérieurs, et la réalisation des grandes infrastructures structurantes demeurent des enjeux majeurs de développement en cette fin d'année.

# FICHE D'IDENTITÉ DU BAROMÈTRE

---



## ÉCHANTILLON

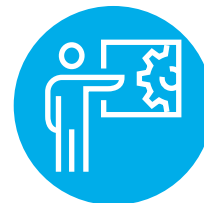
Le panel est composé de Chargeurs industriels et de distributeurs utilisant le transport fluvial ou combiné.

À noter : Certaines questions « multi-modes » ont été posées dans le baromètre de perception des Chargeurs pour les modes ferroviaire, fluvial, maritime et routier et nous ont permis de faire des comparaisons.



## MODE D'ADMINISTRATION

L'AUTF a adressé un questionnaire en ligne à de nombreux Chargeurs, qu'ils soient adhérents de l'association ou non, s'appuyant notamment sur la résonance de son réseau de fédérations adhérentes (notamment France Chimie, l'ANIA, Intercéréales et la FCD)



## PÉRIODE D'ADMINISTRATION

La période de consultation a couru de décembre 2025 à février 2026.



# CARACTÉRISTIQUES DU PANEL

QUATRE SECTEURS SONT PARTICULIÈREMENT REPRÉSENTÉS AU SEIN DU PANEL :  
L'AGRICULTURE, LE BTP, LE COMMERCE DE DÉTAIL ET LE DÉCHET

**100%** Acteurs Français

Le panel est exclusivement composé d'acteurs Français (100%) parmi lesquels on retrouve : **50% de Grandes entreprises / Grands groupes** (plus de 5000 collaborateurs ou plus de 1,5 Mds€ de CA), **32% d'ETI** (moins de 4999 collaborateurs et moins de 1,5 Mds€ de CA), **18% de PME** (moins de 250 collaborateurs et moins de 50 M€ de CA)

Au sein du panel : **77%** des répondants ont recours au transport **Fluvial conventionnel uniquement**. **18%** des répondants ont recours au transport **Fluvial combiné uniquement**. **5%** des répondants ont recours au transport **Fluvial conventionnel et au Fluvial combiné**.

À noter : les usagers du transport combiné sont moins représentés que dans le baromètre dédié au transport ferroviaire (23% des répondants en transport fluvial contre près de 60% en transport ferroviaire).

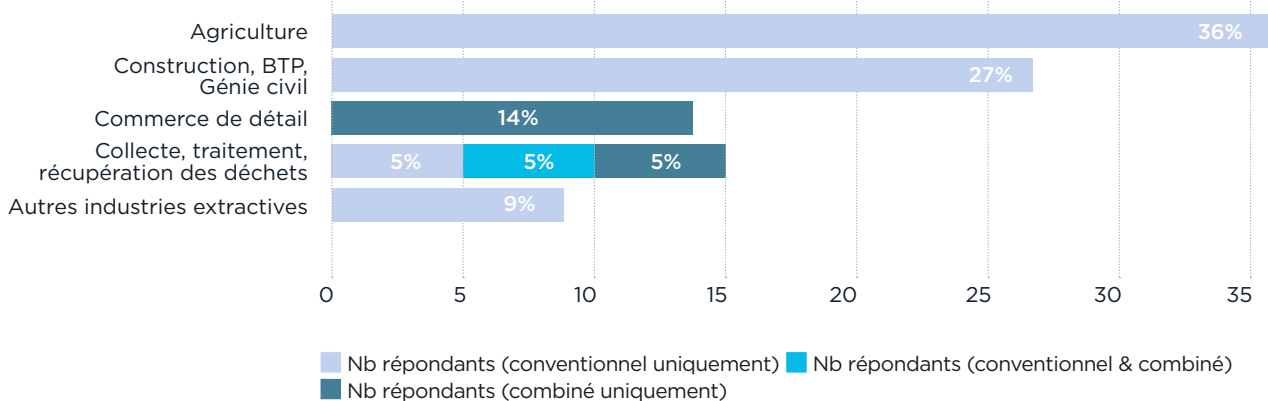
Parmi les répondants au baromètre fluvial, on note également que : **64%** ont également recours au transport **Ferroviaire conventionnel**. **27%** ont également recours au transport **Combiné rail-route**

Au sein du panel, quatre secteurs sont fortement représentés - en cohérence avec les secteurs les plus utilisateurs de fret fluvial :

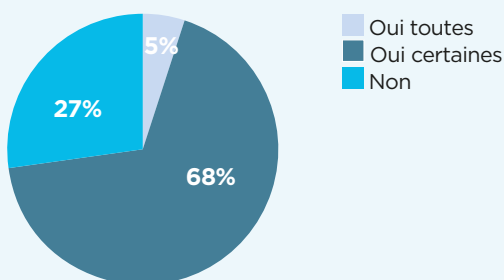
- **L'agriculture** avec **36%** des répondants
- **La construction, BTP, génie civil** avec **27%** des répondants
- **Le commerce de détail** avec **14%** des répondants
- **La collecte, traitement, récupération de déchets** avec **14%** des répondants.

À noter : Dans le panel, les représentants des filières Agriculture, Construction/BTP/Génie Civil et Autres industries extractives n'ont recours qu'au transport fluvial conventionnel - à l'inverse, les représentants de la filière Commerce de détail n'ont recours qu'au transport fluvial combiné

Quel secteur est le plus représentatif de l'activité de votre entreprise ?



Vos implantations sont-elles raccordées à la voie d'eau (bord à voie d'eau) ?



**Presque trois quarts des répondants (73%)** ont tout ou partie de leurs implantations raccordées à la voie d'eau. Cette proportion monte à 83% pour les usagers du fluvial conventionnel uniquement contre seulement 25% pour les usagers du transport fluvial combiné uniquement. Par ailleurs, **seuls 5% des répondants ont toutes leurs implantations bord à voie d'eau**.

À noter : les répondants dont les implantations ne sont pas raccordées à la voie d'eau sont **principalement issus du secteur du Commerce de détail**

## LES RÉPONDANTS SONT EN MOYENNE DE PLUS PETITS UTILISATEURS DU FLUVIAL CONVENTIONNEL QUE DANS LE BAROMÈTRE DE L'AN PASSÉ



59%

Recours au fluvial pour des flux Régionaux

57%

Recours au fluvial pour des flux Nationaux

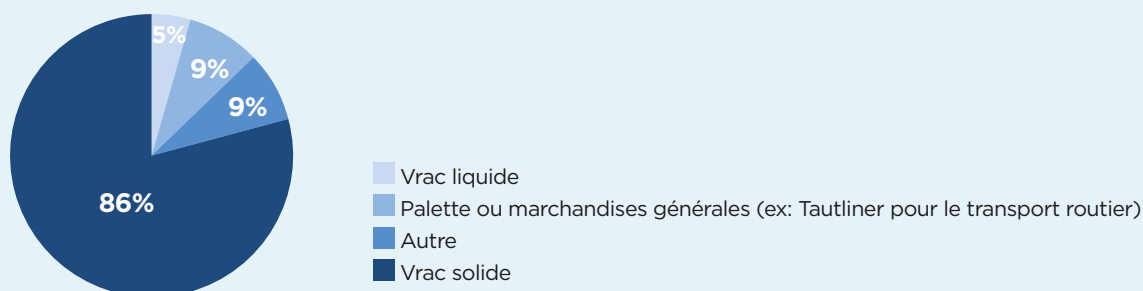
Les flux fluviaux des répondants sont **majoritairement domestiques** :

- 59% des répondants déclarent avoir recours au fluvial pour des **flux Régionaux**
- 57% des répondants déclarent avoir recours au fluvial pour des **flux Nationaux**

Le recours au fluvial pour des flux d'import/export est plus limité au sein du panel (ils ne concernent respectivement que 5% et 27% des répondants).

Les flux de **vrac solide** sont de loin les mieux représentés dans le panel **avec 87% des répondants**. Les **palettes ou marchandises générales (9%)** ainsi que le **vrac liquide (4%)** sont cités plus marginalement.

Quels types de marchandises transportez-vous principalement ?



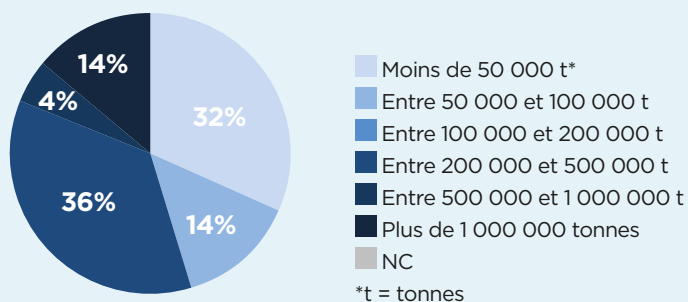
À noter : Les flux palettisés concernent quasi-exclusivement les utilisateurs du fluvial combiné. Les flux de vrac solide concernent quant à eux quasi-exclusivement les utilisateurs du transport fluvial conventionnel.



**Au sein du panel :**

- **Près d'un tiers des répondants (32%)** transportent **moins de 50 000 tonnes par an** via le fluvial
- **Près de la moitié des répondants (50%)** transportent **entre 50 000 et 500 000 tonnes** par an via le fluvial
- **18% des répondants** transportent **plus de 500 000 tonnes par an** : ce ne sont que des utilisateurs de transport fluvial conventionnel uniquement

*Quel tonnage de marchandise transportez-vous annuellement via ce mode (conventionnel et combiné) ?*

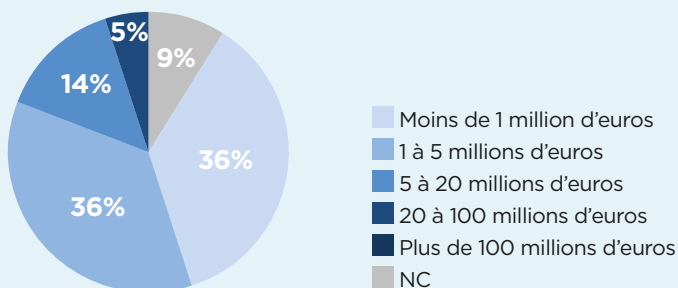


En ce qui concerne le **conventionnel** : **28%** du panel affiche un **tonnage annuel inférieur à 50 000 tonnes** (contre 18% l'an passé).

Les répondants sont 11% à afficher un tonnage compris entre 50 000 et 100 000 tonnes (contre 18% l'an passé), **39% à afficher un tonnage compris entre 200 000 et 500 000 tonnes** (contre 36% l'an passé), et **22% à afficher un tonnage supérieur à 500 000 tonnes** (contre 27% l'an passé).

**Les participants sont donc en moyenne de plus petits utilisateurs du transport fluvial que lors de l'édition précédente.**

*Quelle est votre dépense annuelle moyenne pour le transport de vos marchandises via ce mode ?*



En ce qui concerne le **combiné** :

**40%** des répondants transportent **moins de 100 UTI** par an, **40%** transportent **entre 1000 et 5000 UTI** et **40%** transportent **plus de 5000 UTI**.

Au sein du panel, **les coûts annuels de transport fluvial de 72%** des répondants sont **inférieurs à 5M€**, et **pour 36%** des répondants ces coûts sont même **inférieurs à 1M€**



## LES NON-UTILISATEURS DU MODE FLUVIAL



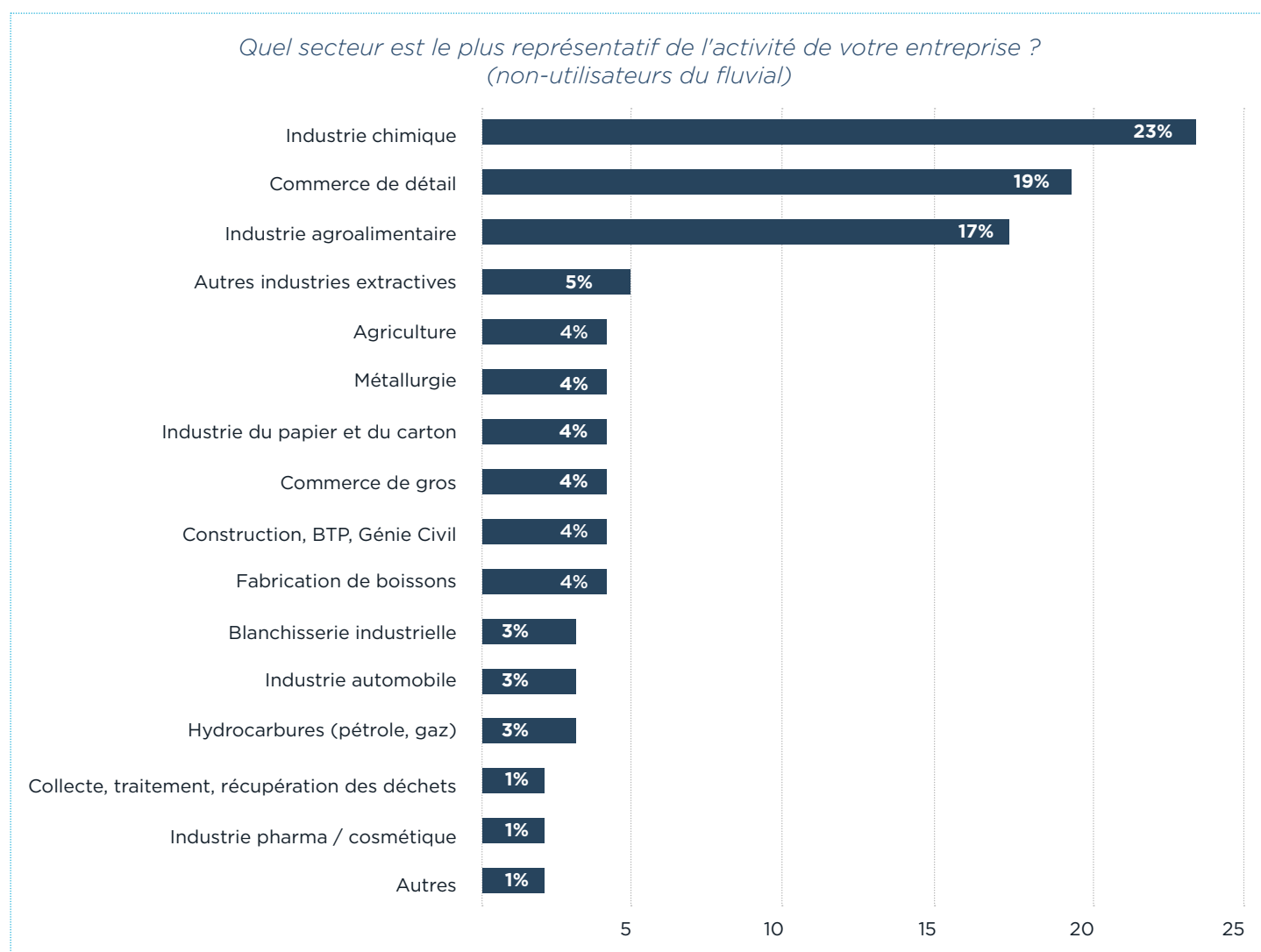
**Précision méthodologique :** Certaines questions multimodes ont été posées dans tous les baromètres de perception des Chargeurs (dédiés aux modes ferroviaire, fluvial, maritime et routier) et permettent de réaliser des comparaisons entre les utilisateurs du mode fluvial (présentés ci-avant) et les non-utilisateurs du mode fluvial.

Parmi les répondants non-utilisateurs du mode fluvial, on retrouve :

- **45% de Grandes entreprises / Grands groupes** (plus de 5000 collaborateurs ou plus de 1,5 Md€ de CA)
- **32% d'ETI** (moins de 4999 collaborateurs et moins de 1,5 Md€ de CA)
- **23% de PME** (moins de 250 collaborateurs et moins de 50 M€ de CA)

Les secteurs suivants sont particulièrement représentés :

- **L'industrie chimique** avec 23% des répondants
- **Le commerce de détail** avec 19% des répondants
- **L'industrie agroalimentaire** avec 17% des répondants

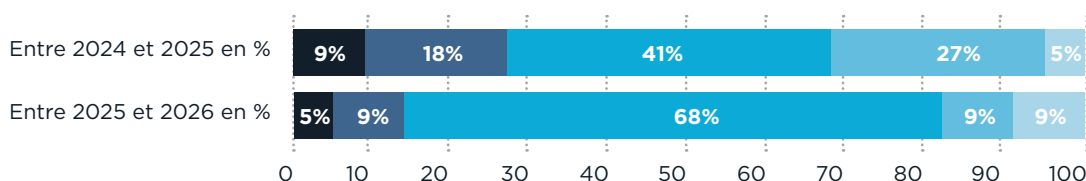


# CONJONCTURE

## LES PARTICIPANTS ANTICIPENT UNE CERTAINE STABILITÉ DES VOLUMES TRANSPORTÉS SUR L'EXERCICE À VENIR (2026) - MALGRÉ QUELQUES DIVERGENCES SECTORIELLES

Évolution des volumes transportés - exercice 2024-2025  
Évolution des volumes transportés - estimation 2025-2026

■ Forte régression ■ Faible régression ■ Stabilité ■ Faible croissance ■ Forte croissance



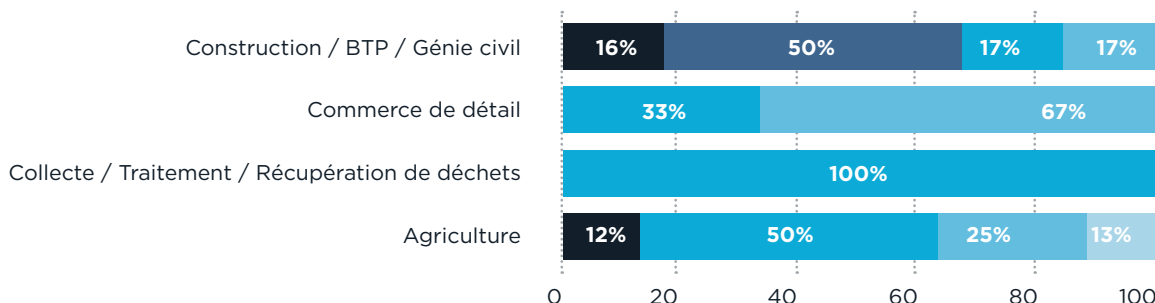
**Le panel constate une certaine stabilité des volumes transportés sur l'exercice 2025 :** 41% des répondants estiment que leurs volumes transportés sont restés stables, 27% que ceux-ci sont en régression (dont 9% en forte régression) et 32% que ceux-ci sont en croissance (dont 5% en forte croissance). A titre de comparaison, au sein du panel de répondants du "baromètre dédié au mode ferroviaire", on observe une proportion plus importante de répondants ayant constaté des volumes en régression sur l'exercice passé (32% contre 27% pour le fluvial), et moins de répondants constatent quant à eux des volumes en croissance (20% contre 32% pour le fluvial) : les volumes semblent ainsi avoir davantage stagné / reculé sur le ferroviaire que sur le fluvial.

**De même, les anticipations du panel pour l'exercice 2026 en ce qui concerne leurs volumes transportés semblent converger vers une certaine stabilité :** 68% des répondants estiment que leurs volumes transportés resteront stables, 14% que ceux-ci seront en régression et 18% que ceux-ci seront en croissance (dont 9% qui anticipent une forte croissance, traduisant des situations « spécifiques »). A titre de comparaison, le panel de répondants du "baromètre dédié au mode ferroviaire" semble « plus optimiste », on observe ainsi, une même proportion de répondants anticipant des volumes en régression, toutefois, davantage de répondants anticipent des volumes en croissance (28% pour le ferroviaire contre 18% pour le fluvial).



Evolution 2024-2025 - vue par secteur

■ Forte régression ■ Faible régression ■ Stabilité  
 ■ Faible croissance ■ Forte croissance



Les dynamiques diffèrent d'un secteur à l'autre, reflétant la conjoncture économique, et des spécificités d'entreprises concernant leurs projets fluviaux.

Parmi les répondants du secteur de la Construction / BTP / Génie Civil, on observe une surreprésentation des répondants constatant une régression des volumes transportés sur l'exercice passé et des répondants anticipant une régression des volumes transportés sur l'exercice à venir, sans doute principalement du fait de la conjoncture.

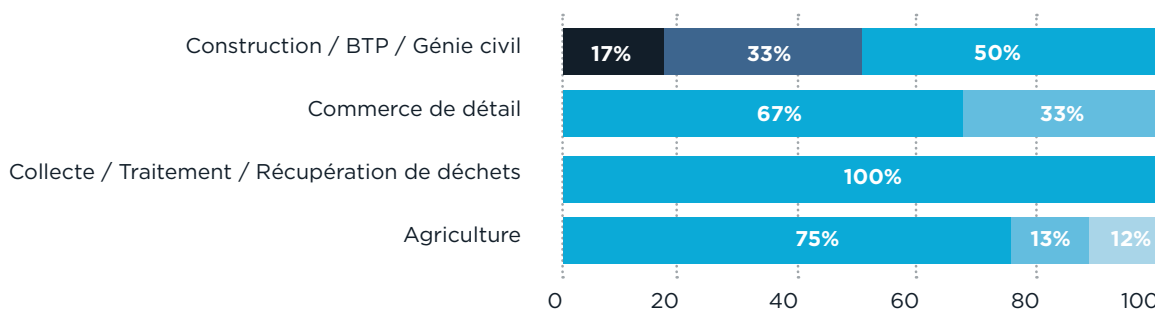
À l'inverse, les répondants du Commerce de détail constatent et anticipent davantage de croissance des volumes transportés que le reste du panel. S'agit-il d'une politique de report modal volontariste ?

Les répondants du secteur de la Collecte / Traitement / Récupération de déchets ont dans leur intégralité constaté et anticipé des volumes transportés stables.

Les répondants du secteur de l'Agriculture ont majoritairement constaté une stabilité voire une hausse de leurs volumes transportés sur l'exercice 2025 (après une année de collecte céréalière particulièrement difficile en 2024) et anticipent pour 75% d'entre eux un maintien de leurs volumes transportés en 2026. A noter : aucun d'entre eux n'anticipe une régression de ses volumes transportés en 2026

Evolution 2025-2026 - vue par secteur

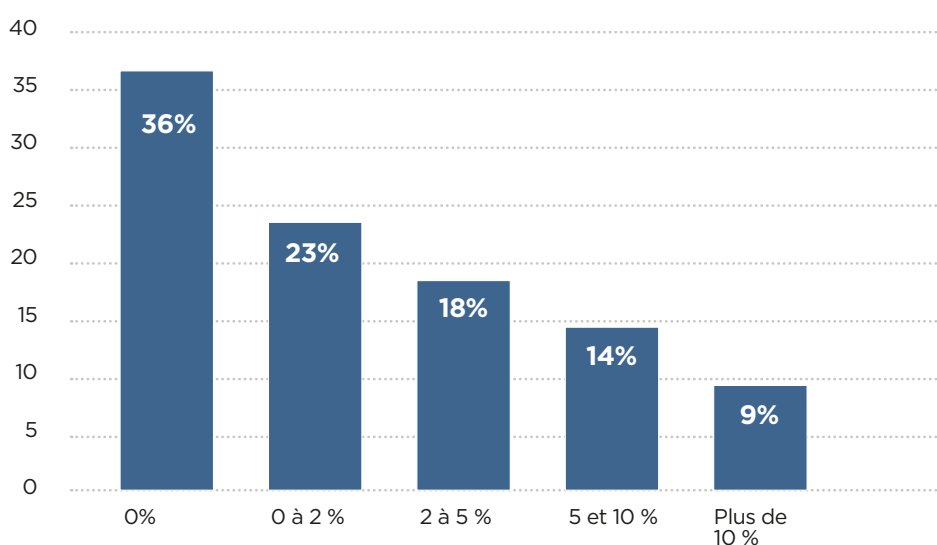
■ Forte régression ■ Faible régression ■ Stabilité  
 ■ Faible croissance ■ Forte croissance



## LES PRIX DE TRANSPORT SONT EN HAUSSE POUR PRÈS DE DEUX TIERS DU PANEL - EN MOYENNE CETTE AUGMENTATION EST ESTIMÉE À +3,68%



A flux comparables, comment a approximativement évolué la moyenne de vos prix de transport (y compris énergie) entre l'exercice 2024 et l'exercice 2025 ? (en %)



En abscisse : l'évolution en % de la moyenne des prix de transport (y compris celui de l'énergie entre 2024 et 2025) constatée.  
En ordonnée : la proportion de répondants du panel.

**À flux comparables, les répondants du panel ont observé une progression moyenne des prix du transport fluvial (y compris celui de l'énergie) de +3,68 % sur l'exercice 2025.**

**Un tiers du panel dit ainsi avoir observé une hausse** des prix de transport (y compris celui de l'énergie) **supérieure à 4%.**

**Certains répondants disent avoir observé des progressions très importantes** des prix sur l'exercice 2025 : ils sont 9% à avoir constaté des augmentations de 10% ou plus. Aussi la moyenne du panel (+3,68%) est supérieure à la médiane (+1,5%).

**Aucun répondant n'a** par ailleurs **observé de recul** des prix du transport fluvial.

À noter : **38% des répondants issu du secteur de l'agriculture** (contre 23% pour le panel dans son intégralité) disent avoir observé des évolutions des prix de transports **supérieures à 5%**

## LA COMPÉTITIVITÉ PRIX DU TRANSPORT FLUVIAL PAR RAPPORT À CELUI DU TRANSPORT ROUTIER APPARAÎT CONTRASTÉE, Y COMPRIS PARMIS LES UTILISATEURS TRADITIONNELS DU MODE



Comparativement à la route, dans quelle mesure ce mode est-il compétitif en termes de coûts ?



■ Excellente ■ Très bonne ■ Bonne ■ Correcte ■ Insuffisante ■ Très insuffisante ■ Non compétitif

La compétitivité prix obtient une note de 3,55/6 – une moyenne similaire à celle obtenue dans le panel l’an passé (à noter : l’an passé la formulation de la question ne citait pas la « route » spécifiquement mais les autres modes de transport pertinents)

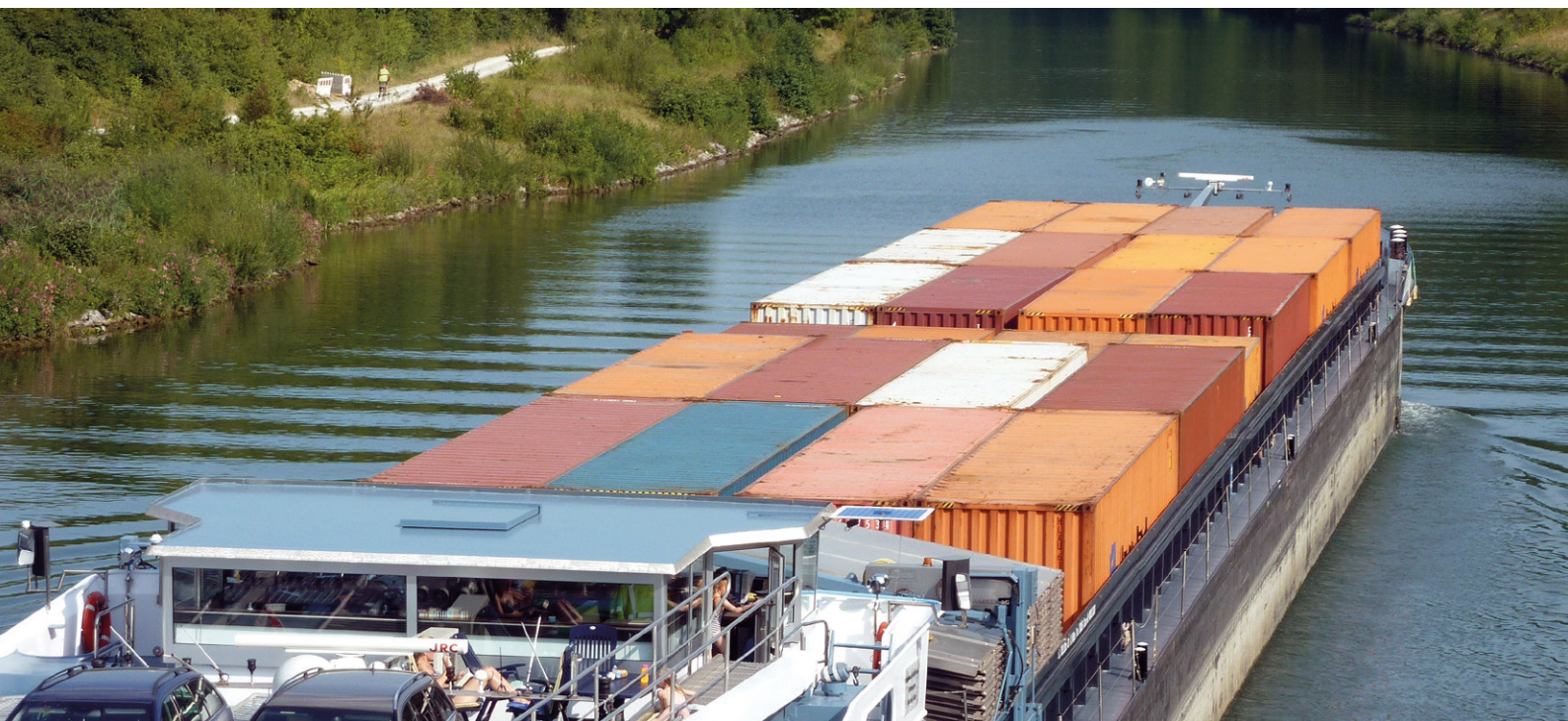
À noter : Les répondants concernés par le transport fluvial conventionnel uniquement attribuent une meilleure moyenne (3,7/6) à la compétitivité du fluvial que les répondants faisant du transport combiné uniquement (3/6)

Ainsi, 55% du panel trouve que la compétitivité prix du transport fluvial (en comparaison au mode routier) est bonne, très bonne voire excellente (contre 64% en 2024) mais 23% du panel estime qu'elle est insuffisante, et 4% le trouve non compétitif

Le niveau de satisfaction quant à la compétitivité prix du transport fluvial varie selon les secteurs :

- Ex : pour l’Agriculture, 50% des répondants la jugent bonne ou très bonne, 25% la jugent seulement correcte et 25% la jugent même insuffisante
- Ex : 66% des répondants appartenant au secteur de la Construction / BTP / Génie Civil la jugent bonne / très bonne voire excellente, mais 17% insuffisante

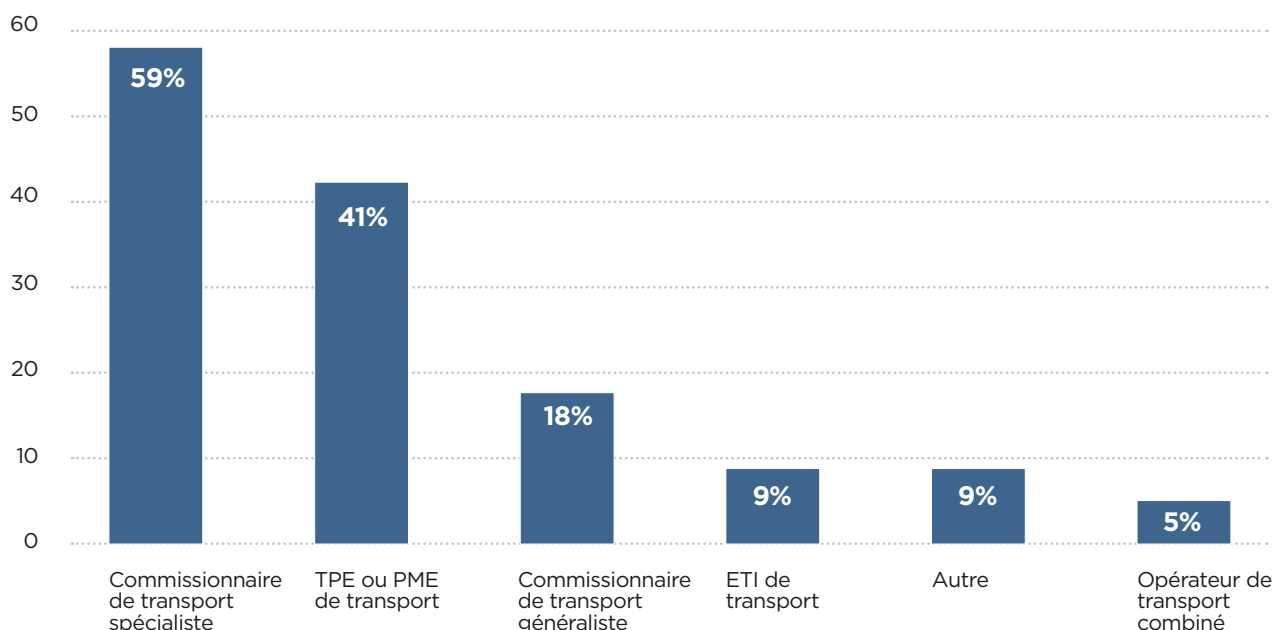
Ainsi, même pour certains secteurs ayant classiquement recours aux modes massifiés, la compétitivité prix du transport fluvial par rapport au transport routier n’apparaît pas toujours évidente.



# PRATIQUES & SATISFACTION VIS-À-VIS DES PARTIES PRENANTES

LES COMMISSIONNAIRES GÉNÉRALISTES SONT ENCORE RELATIVEMENT PEU PRÉSENTS DANS L'ORGANISATION DES FLUX DE TRANSPORT FLUVIAUX

*Avec quels acteurs du transport êtes-vous en contact pour l'organisation de flux de transport fluvial ? (plusieurs réponses possibles)*



## Pour l'organisation de leurs flux de transport fluvial :

- **67%** des entreprises interrogées ont été en contact avec **les commissionnaires de transport** - généralistes et/ou spécialisés, certaines entreprises ayant recours aux deux (soit 5 points de moins que l'an passé)
- **50%** des entreprises interrogées ont été en contact **avec les transporteurs directement** (10 points de moins que l'an passé)

**Le recours aux commissionnaires de transport - notamment aux commissionnaires spécialisés - semble ainsi prédominer pour le mode fluvial.** 59% des répondants disent avoir recours à des commissionnaires de transport spécialisés contre 18% qui disent avoir recours à des commissionnaires de transport généralistes.

**Cette tendance est à rebours de ce qu'on observe dans le baromètre dédié au mode ferroviaire** où les opérateurs ferroviaires sont davantage sollicités que les commissionnaires de transport et où les commissionnaires de transport généralistes sont davantage sollicités que les commissionnaires spécialisés (25% de répondants ayant recours à des commissionnaires généralistes contre 18% ayant recours à des commissionnaires spécialisés).

Le transport fluvial semble donc offrir **des marges de progression pour les commissionnaires de transport généralistes.**

Par ailleurs, les répondants sont **beaucoup plus fréquemment en contact avec des transporteurs de petite taille (des artisans) (41%)** qu'avec des entreprises plus importantes (9%)

# SATISFACTION ET QUALITÉ DE SERVICE

LES CHARGEURS SALUENT LA FIABILITÉ DU TRANSPORT FLUVIAL ET SE CONSIDÈRENT MOINS IMPACTÉS PAR DES ALÉAS QU'AVEC D'AUTRES MODES, MAIS REGRETTENT SON MANQUE DE RÉACTIVITÉ ET SA CAPACITÉ D'INNOVATION INSUFFISANTE

**Précision méthodologique** : Dans chaque baromètre, quel que soit le mode de transport, les entreprises étaient interrogées sur leur perception de la qualité de service à partir d'une série de questions identiques.

On présente ici l'appréciation de la qualité de service du transport fluvial par ses utilisateurs, comparée à l'appréciation de la qualité de service du transport routier par ses utilisateurs, et à celle des utilisateurs du transport ferroviaire sur ce mode. L'appréciation a été convertie en une note sur 6 pour chaque critère. Les chiffres entre parenthèses indiquent le rang de chaque critère, du mieux noté (1) au moins bien noté (10).

La moyenne des notes attribuées par les répondants à la qualité de service globale du mode fluvial a baissé par rapport à l'an dernier (3,77 contre 4,38)

Les 3 critères obtenant des scores de satisfaction les plus élevés auprès du panel de répondants traduisent la bonne fiabilité du mode fluvial :

- **Le respect des délais** – aussi placé en 1ère position par le panel de l'an dernier
- **La régularité du service** – déjà placé en 3ème position par le panel de l'an dernier
- **Les aléas lors de l'exécution du transport** (peu fréquents)

À l'inverse, les 3 critères ayant obtenu les scores de satisfaction les plus faibles sont :

- **La capacité d'innovation** – qui porte à la fois sur la décarbonation et sur la digitalisation et qui était déjà le critère qui avait obtenu la note moyenne la plus faible l'année dernière (1,93/6)
- **La réactivité**
- **Le traitement des litiges**

La traçabilité est le critère qui a connu la progression la plus significative depuis l'an passé (3,32 vs 2,38/6) : au-delà des effets de panel, cette évolution traduit peut-être des avancées progressives.

	Baromètre Fluvial 2025	Baromètre Fluvial 2024
Qualité de service globale	3,77	4,38
Respect des délais	4,22 (1)	4,55 (1)
Régularité du service	3,95 (2)	3,55 (3)
Aléas lors de l'exécution du transport	3,90 (3)	3,36 * (4)
Qualité de la relation client	3,82 (4)	4,08 (2)
Aléas avant prise en charge marchandise	3,59 (5)	3,36 * (4)
Adéquation coût / niveau de service	3,41 (6)	N/A **
Traçabilité	3,32 (7)	2,38 (8)
Traitement des litiges	3,27 (8)	3,27 (6)
Réactivité	3,05 (9)	2,91 (7)
Capacité d'innovation	2,73 (10)	1,93 (9)

\* : Dans le baromètre 2025 portant sur l'exercice 2024 les aléas avant prise en charge et les aléas lors de l'exécution n'étaient pas distingués

\*\* : Le critère portant sur l'adéquation entre le coût et le niveau de service rendu est nouveau. Il remplace un critère sur la « compétitivité prix par rapport aux modes comparables ». A noter : la compétitivité prix fait désormais l'objet d'un zoom dédié permettant une comparaison avec le mode routier

\*\*\* : Le baromètre dédié au transport routier ne reprend pas de critère en lien avec la régularité du service (peu adapté)

## LES UTILISATEURS DE TRANSPORT FLUVIAL COMBINÉ UNIQUEMENT SONT EN MOYENNE MOINS SATISFAITS DU MODE QUE LES UTILISATEURS DE TRANSPORT FLUVIAL CONVENTIONNEL UNIQUEMENT



	Baromètre Fluvial 2025	Dont Utilisateurs du fluvial conventionnel uniquement	Dont Utilisateurs du fluvial combiné uniquement
Qualité de service globale	3,77	3,89	3,25
Respect des délais	4,22 (1)	4,33 (1)	3,80 (1)
Régularité du service	3,95 (2)	4,06 (2)	3,50 (3)
Aléas lors de l'exécution du transport	3,90 (3)	4,00 (3)	3,50 (3)
Qualité de la relation client	3,82 (4)	3,89 (4)	3,50 (3)
Aléas avant prise en charge marchandise	3,59 (5)	3,77 (6)	2,75 (7)
Adéquation coût / niveau de service	3,41 (6)	3,61 (5)	2,50 (9)
Traçabilité	3,32 (7)	3,55 (7)	2,25 (10)
Traitement des litiges	3,27 (8)	3,39 (8)	2,75 (7)
Réactivité	3,05 (9)	3,05 (9)	3,00 (6)
Capacité d'innovation	2,73 (10)	2,50 (10)	3,75 (2)

Les utilisateurs du transport fluvial combiné uniquement sont globalement moins satisfaits du mode fluvial sur toutes les dimensions testées que les utilisateurs du transport fluvial conventionnel uniquement à l'exception de la capacité d'innovation - qu'ils placent en 2<sup>ème</sup> position tandis que les utilisateurs du transport fluvial conventionnel la placent en dernière position.

Aussi, les utilisateurs du transport fluvial combiné identifient la traçabilité, l'adéquation coûts / niveau de service, le traitement des litiges et les aléas avant prise en charge de la marchandise comme les critères les moins satisfaisants du mode.

	Baromètre Fluvial 2025	Baromètre Ferro. 2025	Baromètre Routier 2025
Qualité de service globale	3,77	3,38	3,88
Respect des délais	4,22 (1)	3,40 (4)	3,97 (2)
Régularité du service	3,95 (2)	3,15 (6)	N/A ***
Aléas lors de l'exécution du transport	3,90 (3)	3,01 (8)	3,42 (6)
Qualité de la relation client	3,82 (4)	3,91 (1)	4,03 (1)
Aléas avant prise en charge marchandise	3,59 (5)	3,47 (3)	3,50 (5)
Adéquation coût / niveau de service	3,41 (6)	3,19 (5)	3,61 (4)
Traçabilité	3,32 (7)	3,04 (7)	2,79 (9)
Traitement des litiges	3,27 (8)	3,51 (2)	3,31 (7)
Réactivité	3,05 (9)	2,45 (10)	3,92 (3)
Capacité d'innovation	2,73 (10)	2,89 (9)	2,99 (8)

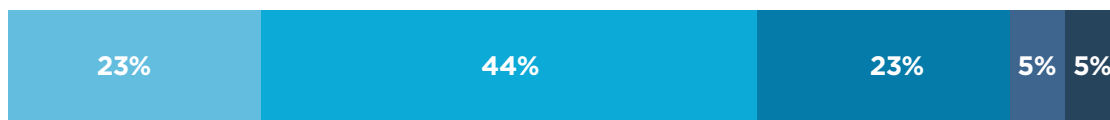
\*\*\* : Le baromètre dédié au transport routier ne reprend pas de critère en lien avec la régularité du service (peu adapté)

La qualité de service globale attribuée par le panel de chaque mode est meilleure dans le baromètre dédié au transport fluvial que dans le baromètre dédié au transport ferroviaire. Celle-ci est même proche de la note attribuée dans le baromètre dédié au transport routier (3,77 contre 3,88).

## SATISFACTION DES CHARGEURS - ZOOM #1/3



### Qualité de service globale : 3,77 /6



■ Excellente ■ Très bonne ■ Bonne ■ Correcte ■ Insuffisante ■ Très insuffisante ■ Inacceptable

**Globalement, la qualité de service est notée à 3,77/6**, un score légèrement supérieur à la moyenne qui témoigne d'une **satisfaction plus mitigée que le panel de l'année précédente**. Ainsi, près de deux tiers du panel de Chargeurs interrogés s'estime globalement satisfait ou très satisfait. Cependant, 23% d'entre eux jugent la qualité de service correcte et 10% la jugent insuffisante ou très insuffisante.

### Respect des délais : 4,22 /6



■ Excellente ■ Très bonne ■ Bonne ■ Correcte ■ Insuffisante ■ Très insuffisante ■ Inacceptable

**Le respect des délais obtient cette année encore la meilleure note moyenne avec 4,22/6**. La grande majorité des répondants (90%) estime que le respect des délais est bon ou très bon. Seulement 10% du panel juge le critère uniquement correct, et aucun insuffisant.

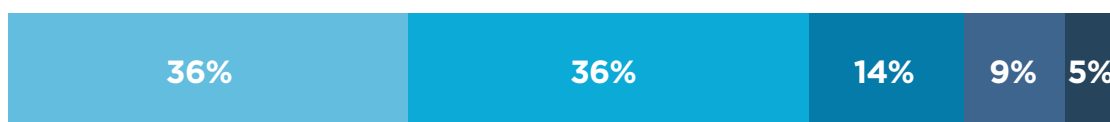
### Régularité du service : 3,95 /6



■ Excellente ■ Très bonne ■ Bonne ■ Correcte ■ Insuffisante ■ Très insuffisante ■ Inacceptable

**La régularité de service obtient une note moyenne de 3,95/6**. 88 % du panel estime que la régularité de service est bonne voire très bonne – c'est 18% de plus que dans le panel de l'an dernier. Toutefois 8% des répondants la juge insuffisante voire très insuffisante : l'année dernière aucun répondant n'avait jugé la régularité moins que « correcte ».

### Aléas lors de l'exécution du transport : 3,90 /6



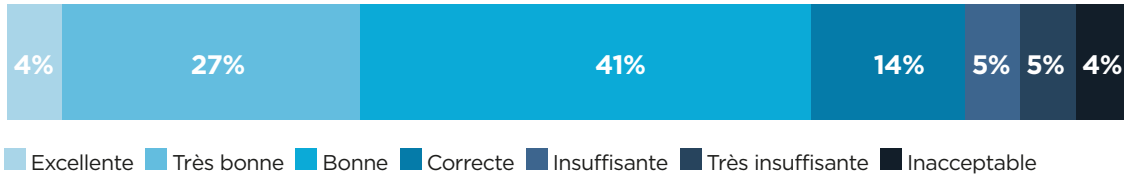
■ Jamais ■ Très rarement ■ Rarement ■ Parfois ■ Souvent ■ Très souvent ■ Systématiquement

**La fréquence des aléas lors de l'exécution des transports obtient une note moyenne de 3,90/6**, traduisant une perception positive des Chargeurs. Ainsi 72% du panel estiment qu'il ne rencontre des aléas que rarement ou très rarement lors du transport (contre 14% des répondants qui disent en rencontrer parfois et 14% qui disent en rencontrer souvent ou très souvent).

## SATISFACTION DES CHARGEURS - ZOOM #2/3

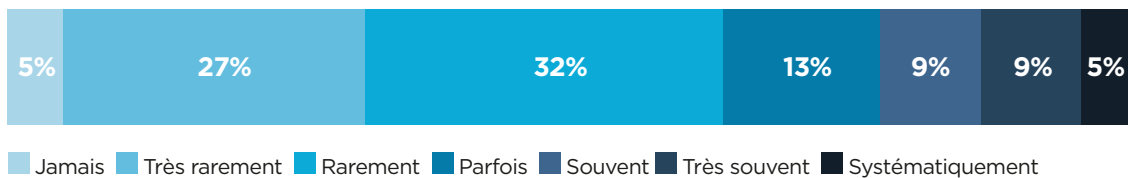


### Qualité de la relation client : 3,82 /6



En quatrième position, **la qualité de la relation client obtient cette année encore une bonne note moyenne, s'élevant à 3,82/6** (contre 4,06/6 dans le panel de l'an passé). Ainsi, 5% des Chargeurs interrogés la jugent excellente, 27% la jugent très bonne, 41% bonne et 14% la jugent correcte. A noter : 5% des répondants la jugent respectivement insuffisante, très insuffisante et 4% inacceptable.

### Aléas avant prise en charge : 3,59 /6



La **fréquence des aléas avant prise en charge obtient une note moyenne de 3,59/6** – moins bonne que la moyenne concernant les aléas lors de l'exécution du transport.. Ainsi 64% du panel estiment qu'ils ne rencontrent jamais d'aléas ou seulement rarement ou très rarement avant la prise en charge. (contre 13% des répondants qui disent en rencontrer parfois, 19% qui disent en rencontrer souvent ou très souvent et même 5% qui disent en rencontrer systématiquement).

### Adéquation coût / niveau de service : 3,41 /6



**L'adéquation coût / niveau de service rendu obtient une note moyenne de 3,41/6** : 41% du panel la jugent bonne ou très bonne et 41% du panel la jugent correcte. 18% des répondants la jugent toutefois insuffisante. A noter : aucun répondant n'a qualifié l'adéquation coût / niveau de service rendu d'insuffisante ou d'inacceptable.

### Traçabilité : 3,32 /6



**La traçabilité obtient une note de 3,32/6 – alors qu'elle avait été notée à 2,38 par le panel de l'année précédente. C'est la plus grande variation observée par rapport au baromètre de l'an passé.** Seulement 10% des répondants la jugent insuffisante ou très insuffisante (l'année dernière 50% du panel la jugeaient insuffisante ou pire – et même 25% la jugeaient inacceptable), 54% des répondants la jugent correcte et 36% la jugent bonne ou très bonne.

## SATISFACTION DES CHARGEURS - ZOOM #3/3



### Traitement des litiges : 3,27 /6



■ Excellente ■ Très bonne ■ Bonne ■ Correcte ■ Insuffisante ■ Très insuffisante ■ Inacceptable

**Le traitement des litiges obtient une note de 3,27/6 - celle-ci n'a pas varié depuis le baromètre de l'an dernier.** 41% du panel jugent le traitement des litiges bon et 9% des répondants le jugent même très bon ou excellent. 32% du panel le jugent correct. À noter : près de 9% des répondant jugent toutefois le traitement des litiges très insuffisant et 4% inacceptable.

### Réactivité : 3,05 /6



■ Excellente ■ Très bonne ■ Bonne ■ Correcte ■ Insuffisante ■ Très insuffisante ■ Inacceptable

**La réactivité obtient une note moyenne de 3,05/6, une des notes les plus basses bien que juste au-dessus de la moyenne.** Les avis semblent partagés au sein du panel : 41% du panel jugent la réactivité bonne ou très bonne quand 36% du panel 23% des répondants la jugent insuffisante ou très insuffisante.

### Capacité d'innovation : 2,73 /6



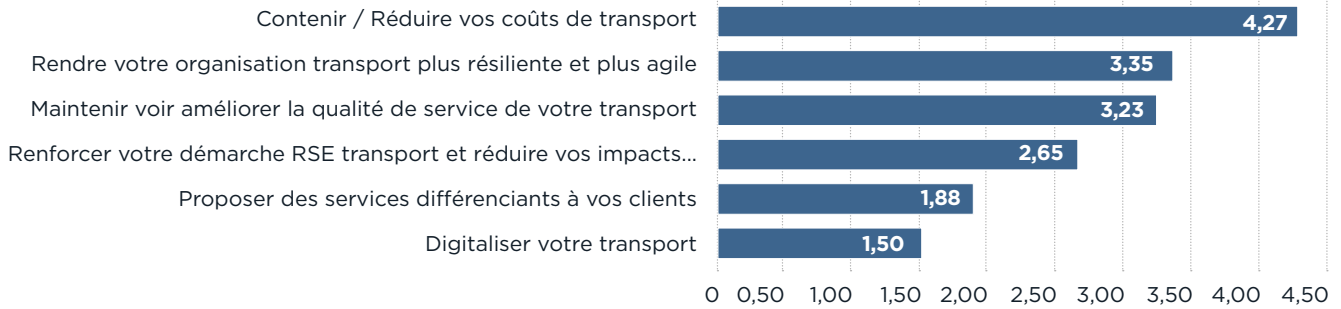
■ Excellente ■ Très bonne ■ Bonne ■ Correcte ■ Insuffisante ■ Très insuffisante ■ Inacceptable

**La capacité d'innovation obtient à nouveau la note moyenne la plus basse à 2,73/6 (le panel de l'année dernière lui avait attribué une note de 1,93/6) :** ainsi, seulement 23% du panel la jugent bonne ou très bonne, tandis que 36% du panel l'estiment insuffisante et 9% très insuffisante. Contrairement à l'année dernière, aucun répondant ne l'a toutefois qualifiée d'inacceptable (9%)

# ENJEUX DE L'EXERCICE À VENIR

## COÛTS, RÉSILIENCE ET QUALITÉ DE SERVICE SONT LES ENJEUX PRINCIPAUX DES UTILISATEURS DU TRANSPORT FLUVIAL POUR 2026

Classez vos enjeux pour l'exercice à venir du plus important (1) au moins important (5)



Les enjeux les moins prioritaires pour l'exercice à venir identifiés par les répondants au baromètre dédié au transport fluvial restent cette année encore :

- La digitalisation du transport (à l'exception notable des répondants du Commerce de détail qui la placent en 3<sup>ème</sup> position)
- La proposition de services différenciants à leurs clients.

Au regard des enjeux identifiés plus fréquemment et prioritairement par les répondants, le panel semble se concentrer sur les « basiques » :

- La maîtrise des coûts – encore une fois classée en 1<sup>ère</sup> position
- L'agilité et la résilience de l'organisation des transports
- La qualité de service

À noter :

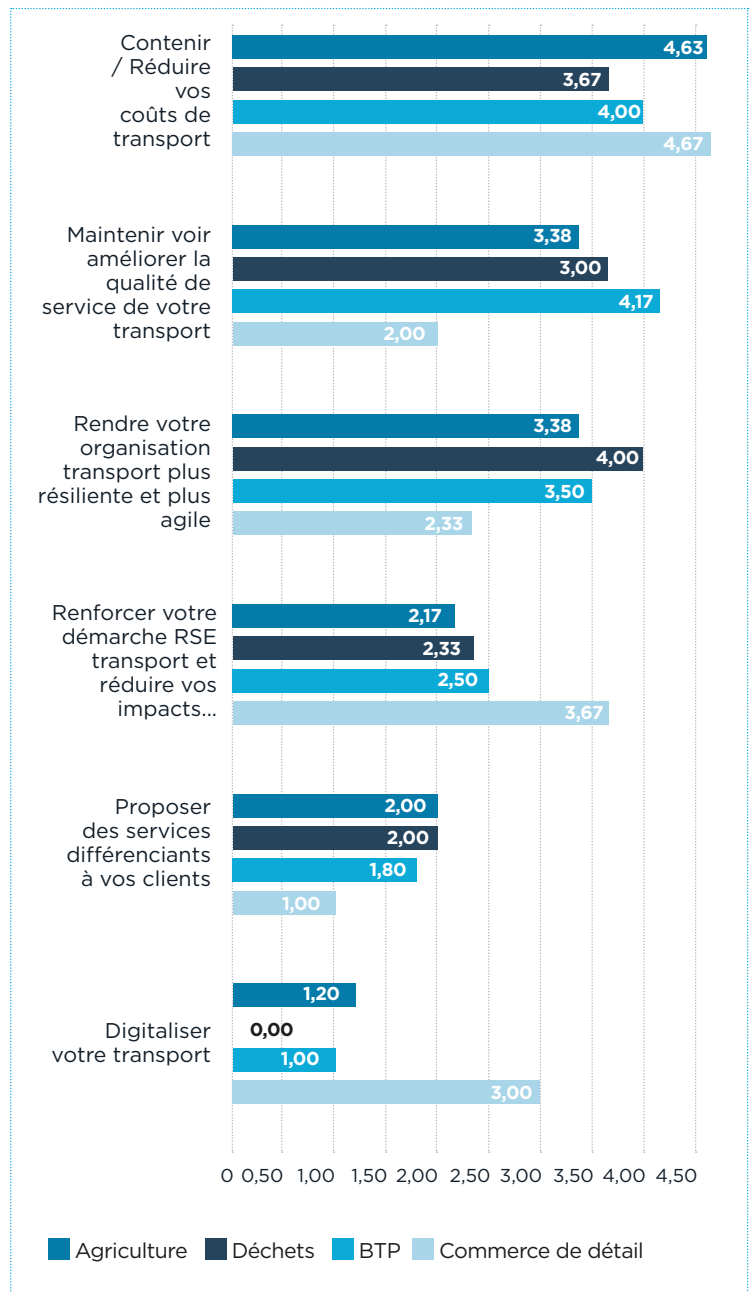
Ce trio de tête est similaire pour les secteurs de l'agriculture, de la collecte / traitement / récupération de déchets et pour la construction / BTP / génie civil même si leur ordre évolue à la marge :

- La collecte / traitement / récupération de déchets place l'agilité et la résilience de l'organisation des transports en première position
- La construction / BTP / génie civil place la qualité de service en première position.

Pour le commerce de détail le classement des enjeux diffère fortement : la maîtrise des coûts apparaît en 1<sup>ère</sup> position tandis que le renforcement de la démarche RSE transport et la digitalisation des transports sont repris respectivement en 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> position.

À noter :

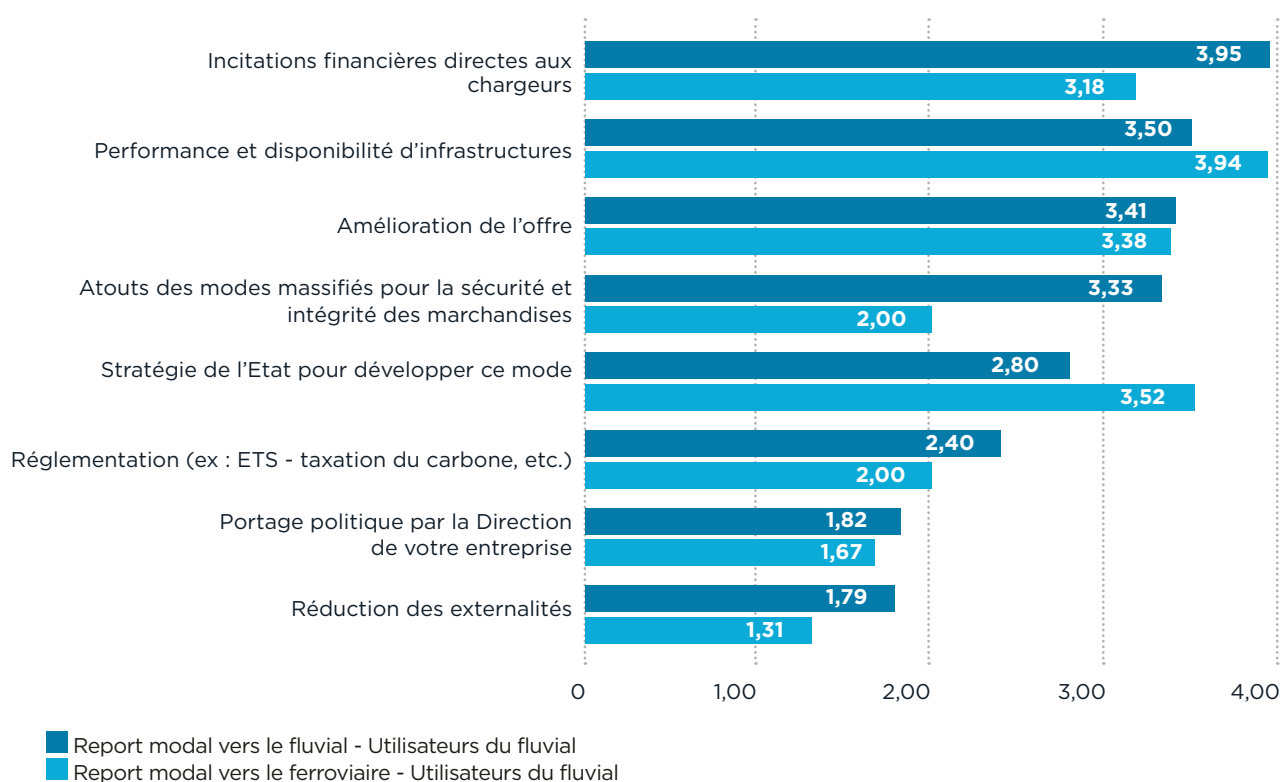
Le fait que le panel étudié ait d'ores-et-déjà recours aux modes massifiés pourrait expliquer le classement du critère portant sur le renforcement de leur démarche RSE seulement en 4<sup>ème</sup> position par les répondants en moyenne.



# CRITÈRES DE DÉVELOPPEMENT DU REPORT MODAL

LES UTILISATEURS DE TRANSPORT FLUVIAL ONT BESOIN DE SOUTIEN FINANCIER POUR MAINTENIR LEURS FLUX, ET DE PERFORMANCES OPÉRATIONNELLES RENFORCÉES. LES NON-UTILISATEURS SERAIENT QUANT A EUX ÉGALEMENT SENSIBLES À DES SIGNAUX DE L'ETAT, RÉGLEMENTAIRES OU FISCAUX.

*Classez par ordre d'importance les critères qui vous amèneraient à développer le report modal vers le fluvial et vers le ferroviaire (top 5) - Utilisateurs des modes fluviaux*



Pour les répondants utilisateurs du transport fluvial les critères qui amèneraient à développer le report modal vers le mode fluvial ou vers le mode ferroviaire varient.

Les critères principalement cités pour **développer le report modal vers le mode fluvial** sont comme à l'accoutumée :

- **Les incitations financières directes aux Chargeurs**
- **Les sujets de performance opérationnelle** (performance et disponibilité des infrastructures et amélioration de l'offre)
- Prise en compte des atouts en matière de **sécurité /intégrité des marchandises** transportées

Les critères principalement cités pour **développer le report modal vers le mode ferroviaire** témoignent d'attentes différentes. Ainsi se démarquent majoritairement :

- Des attentes autour de la **performance et de la disponibilité des infrastructures**
- **Des attentes vis-à-vis de l'Etat pour développer ce mode** (dans un contexte où la politique « ferroviaire » est plus visible que pour le fluvial)

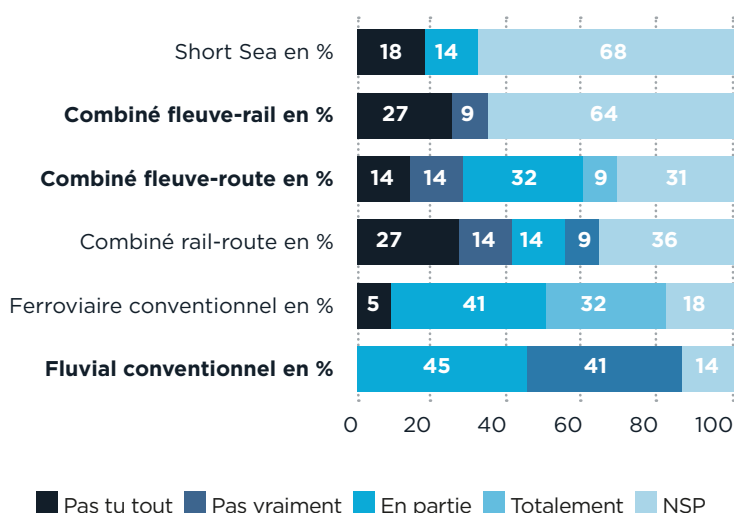
À noter : pour les répondants non-utilisateurs du mode fluvial les critères qui amèneraient à développer le report modal vers le mode fluvial concernent :

- En premier lieu **la performance opérationnelle du mode** (i.e la performance et la disponibilité des infrastructures et l'amélioration de l'offre)
- En second lieu **les incitations financières mais aussi la réglementation (Taxation du CO2, ETS2...) et la stratégie d'Etat** pour développer ce mode

# ADÉQUATION ENTRE OFFRE ET BESOINS DE TRANSPORT

JUGÉE PERTINENTE PAR NOMBRE DE SES UTILISATEURS, L'OFFRE DE TRANSPORT FLUVIAL SEMBLE AVOIR DES MARGES DE DÉVELOPPEMENT ET DEVOIR MIEUX SE FAIRE CONNAÎTRE

*L'offre de transport pour les modes suivants correspond-t-elle à vos besoins ? - Utilisateurs des modes fluviaux*



Les utilisateurs du transport fluvial estiment que l'offre est au moins en partie adaptée à leur besoin.

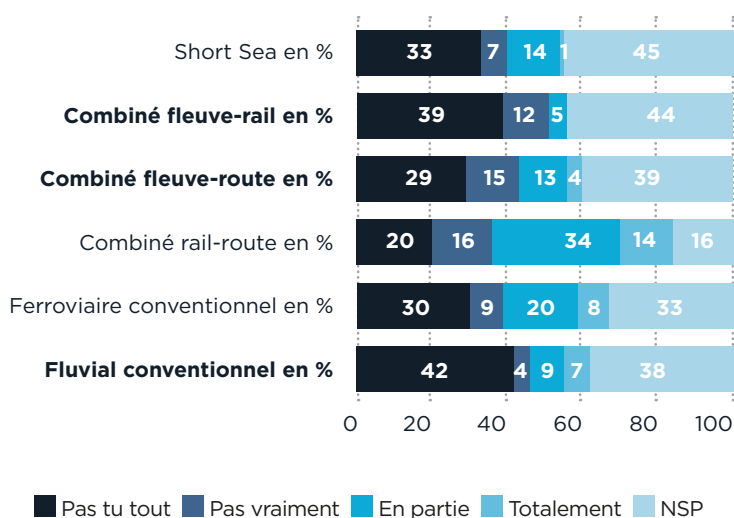
Au sein du panel de répondants, **les utilisateurs du mode fluvial semblent évaluer l'offre de transport combiné fleuve-route plus adaptée à leurs besoins que l'offre rail-route.**

Ceci est sans doute lié à leurs implantations actuelles (bord à voie d'eau, à proximité de ports intérieurs, etc.).

Ainsi **41%** des répondants jugent que **l'offre de transport combiné fleuve-route correspond en partie ou totalement à leur besoin.**

**Pour le combiné rail-route**, cette proportion est de **seulement 23%**.

*L'offre de transport pour les modes suivants correspond-t-elle à vos besoins ? - Non-utilisateurs des modes fluviaux*



Les résultats présentés ci-contre prennent en compte les répondants aux baromètres dédiés au transport ferroviaire, routier et maritime - qui n'ont pas recours au mode fluvial.

**Les résultats mettent en évidence des marges de progression pour le mode fluvial.** En effet, parmi les répondants non-utilisateurs des modes fluviaux :

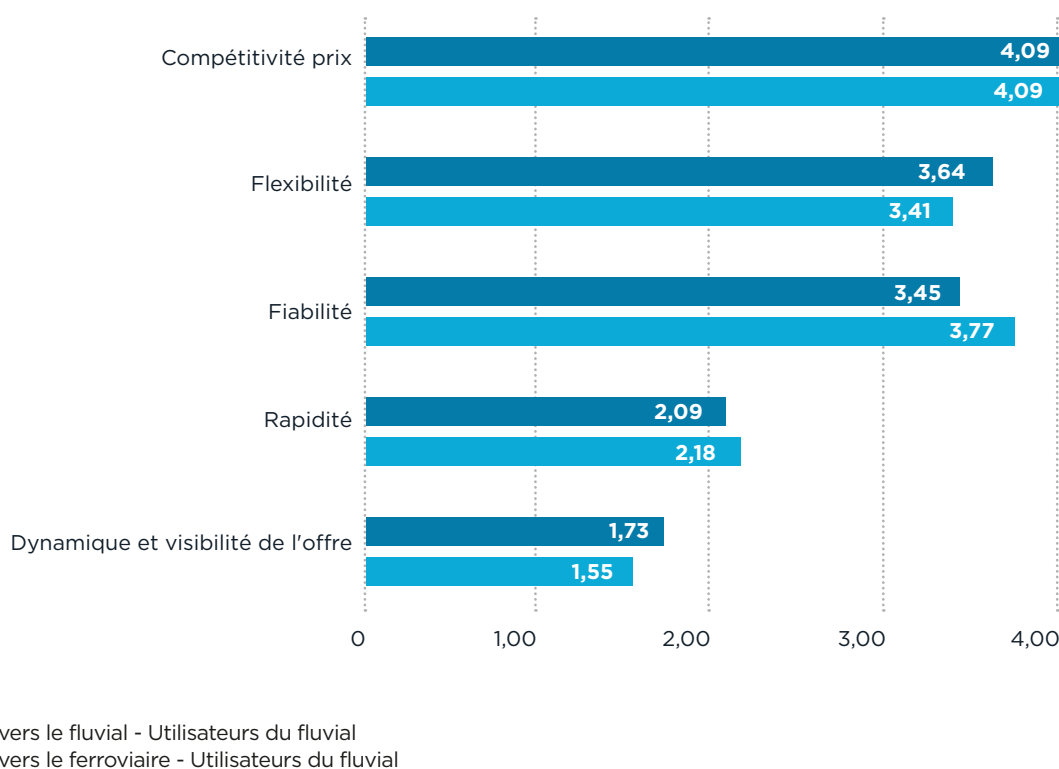
- **16%** affirment que **l'offre de transport fluvial conventionnel** pourrait répondre partiellement ou totalement à leur besoin.
- **17%** affirment que **l'offre de transport combiné fleuve-route** pourrait répondre partiellement ou totalement à leur besoin.

Au sein du panel de non-utilisateurs des modes fluviaux, il est également à noter que **39% des répondants ne savent pas si l'offre de transport combiné fleuve-route répond à leur besoin** (contre seulement 16% pour le transport combiné rail-route) traduisant un certain besoin de renforcement de la visibilité de l'offre. Il s'agit peut-être là d'un challenge à relever pour les commissionnaires généralistes ?

## POUR CONQUÉRIR DE NOUVEAUX CHARGEURS, LE TRANSPORT FLUVIAL NE PEUT SE REPOSER SUR SES ACQUIS : IL DOIT ÊTRE COMPÉTITIF, DÉMONTRER SA FIABILITÉ, VOIRE DEVENIR PLUS FLEXIBLE OU RAPIDE



*Pouvez-vous préciser les critères relatifs à l'amélioration de l'offre qui vous pousseraient à développer le report modal vers le fluvial ? - Utilisateur des modes fluviaux*



**Les critères d'amélioration de l'offre principalement cités par les utilisateurs du mode fluvial** pour développer le report modal vers le mode fluvial sont dans l'ordre :

- **La compétitivité prix**
- **La flexibilité**
- **La fiabilité** (à noter : le trafic fluvial de l'année 2025 a été moins perturbé par des événements que l'exercice précédent : accident du pont de Sully, Jeux Olympiques, etc.)

**La visibilité de l'offre fluviale ne semble pas être un sujet en soi pour ses utilisateurs**, apparaissant en dernière position.

Le classement des critères d'amélioration de l'offre principalement cités par les utilisateurs du mode fluvial pour développer le report modal **vers le mode ferroviaire est similaire** - l'ordre dans lequel apparaissent la fiabilité et la flexibilité est simplement inversé.

À noter : **les répondants non-utilisateurs** du mode fluvial citent prioritairement comme critères d'amélioration de l'offre qui amèneraient à développer le report modal vers le mode fluvial :

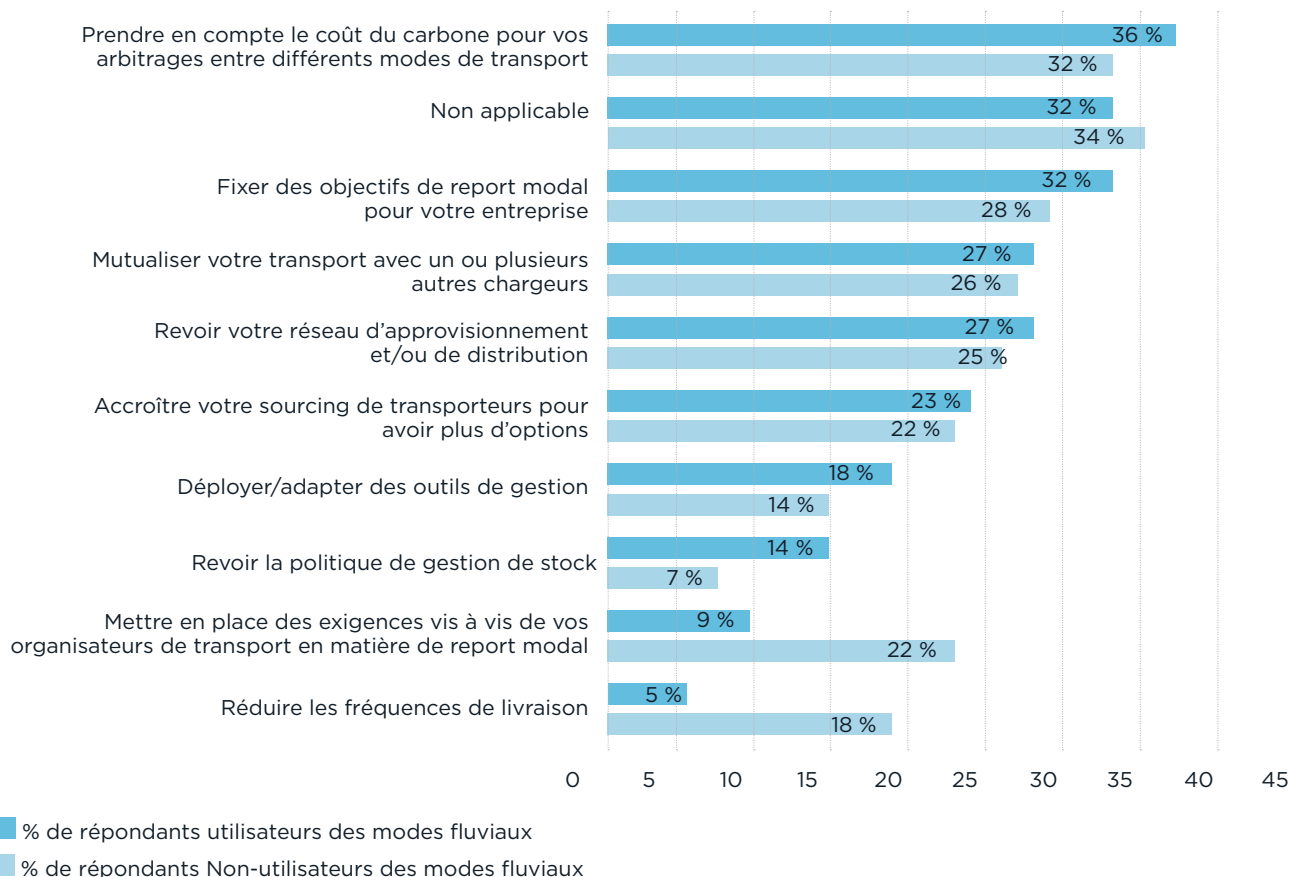
- **La fiabilité**
- **La rapidité**

Ceci pourrait venir **d'enjeux de marché spécifiques, notamment pour la desserte des hinterlands portuaires.**

# LEVIERS DE DÉVELOPPEMENT DU REPORT MODAL

LA PRISE EN COMPTE DU COÛT DU CARBONE APPARAÎT COMME UN LEVIER SIGNIFICATIF DE DÉVELOPPEMENT DU REPORT MODAL POUR LES CHARGEURS- QU'ILS SOIENT UTILISATEURS DES MODES FLUVIAUX OU NON

Quels sont les leviers que votre entreprise envisage de mettre en œuvre pour développer le report modal (le cas échéant) – plusieurs réponses possibles ?



Parmi les utilisateurs des modes fluviaux, les leviers dont la mise en œuvre est envisagée afin développer le report modal sont :

- **En premier lieu, la prise en compte du coût du carbone** - indiquant que 36% des répondants seraient sensibles à une valorisation des avantages environnementaux des modes alternatifs à la route
- **En second lieu, un ensemble de leviers « internes »** dont l'activation peut pourtant apparaître lourde
  - La fixation d'objectif de report modal
  - La revue du réseau d'approvisionnement et/ou de distribution
  - La mutualisation des transports avec un ou plusieurs autres Chargeurs
- Par ailleurs, ces leviers viennent avant d'autres leviers traduisant des **attentes vis-à-vis des transporteurs** (accroître le sourcing de transporteurs, mettre en place des exigences vis-à-vis des organisateurs de transport, etc.)

- Peu de répondants envisagent de revoir leur politique de gestion de stock ou de réduire les fréquences de livraison : **toucher au besoin en fonds de roulement ou à la politique commerciale est difficilement envisageable**
- 32% des répondants n'envisagent pas de report modal supplémentaire

Les non-utilisateurs des modes fluviaux sont plus partagés quant aux leviers dont la mise en œuvre est envisagée afin développer le report modal :

- La prise en compte du coût du carbone apparaît également en première position
- Toutefois les leviers « internes » et les leviers consistant à déplacer les contraintes sur les transporteurs reviennent à parts égales
- 34% n'envisagent pas de report modal (N/A)



### NOS EXPERTISES

- Réglementation et enjeux juridiques
- Evolutions des marchés
- Processus douaniers
- Transition énergétique & écologique
- Massification des transports
- Développement de la multimodalité
- Transformation numérique
- Logistique urbaine
- Emplois et compétences, formation
- RSE

### OUTILS DÉDIÉS AUX CHARGEURS

- Commissions, Ateliers et Groupes de travail
- Partenariats
- Evènements et mises en relation
- Baromètres de perception des Chargeurs
- Newsletter ; Revue de presse

## L'AUTF

ASSOCIATION DES UTILISATEURS DE TRANSPORT DE FRET - PORTE LA VOIX DES CHARGEURS.

### À PROPOS

**Association professionnelle**, elle représente et accompagne les entreprises industrielles, agricoles et commerciales dans leur rôle de donneurs d'ordre en matière de transport. **Couvrant tous les secteurs d'activité et tous les modes de transport**, elle œuvre à l'amélioration de la performance économique et environnementale des chaînes logistiques et de transport, **au service de la compétitivité des entreprises**, de leurs enjeux RSE et de l'attractivité du territoire.

L'AUTF valorise et défend les intérêts des Chargeurs en matière de transport et de douane auprès des pouvoirs publics et dans les différentes instances internationales, européennes et nationales. Face aux enjeux politiques, économiques et sociétaux liés au transport de marchandises ainsi qu'aux évolutions du secteur, elle les fédère autour d'un partage de bonnes pratiques,

d'informations et de conseils en assurant une veille réglementaire. Par ailleurs, elle les accompagne dans la réflexion et la mise en place de solutions adaptées à leurs enjeux de décarbonation et de transition énergétique.

Son expertise et sa notoriété font de l'AUTF un interlocuteur privilégié et le porte-parole des Chargeurs auprès des parties prenantes professionnelles, publiques et privées, ainsi que des médias.

En savoir davantage <https://autf.fr>

### Valérie CORNET

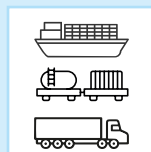
Déléguée au Pôle Continental – Transport terrestre et multimodal  
[valerie.cornet@autf.fr](mailto:valerie.cornet@autf.fr)

### DOMAINES D'ACTION



#### Transport international

Maritime – Aérien – Douane et commerce international



#### Transport continental

Routier – En Compte propre – Ferroviaire – Fluvial – Combiné



#### Logistique durable

Réduction des GES et de l'impact énergétique & environnemental



#### Report modal



# EUROGROUP CONSULTING

## À PROPOS

**Eurogroup Consulting** est un cabinet de conseil français, 100% indépendant et spécialisé en stratégie, organisation et management. Avec 400 collaborateurs qui interviennent sur tout le territoire en France et une présence accrue à l'international (à travers le réseau de cabinets indépendants NextContinent, dont il est fondateur), le cabinet est reconnu pour ses interventions dans tous les domaines d'activités des secteurs privé et public.

Dans un contexte d'accélération des grandes transitions, les équipes d'**Eurogroup Consulting** développent une approche qui permet d'accompagner chaque organisation vers des résultats positifs, utiles et durables.

## NOS SECTEURS D'ACTIVITÉS

- Aérospatial et défense
- Énergie et utilities
- Industrie
- Mobilités
- Santé
- Protection sociale et assurance
- Secteur public
- Banque et services financiers

## MOBILITÉS

- **Autorités publiques** : conventionnements, création d'une autorité organisatrice de transport, élaboration de stratégies sectorielles.
- **Gestionnaires d'infrastructures** : étude prospective, élaboration de projet stratégique, audit organisationnel de grands établissements gestionnaire d'infrastructures, conception et déploiement d'un dispositif de pilotage et de reporting des projets d'investissements, intégration de la satisfaction client dans les pôles d'échanges.
- **Acteurs du transport public** : évolution de la politique tarifaire d'un opérateur de bus, évolution des offres de service, métiers et démarche managériale associée, politique et organisation de la relation clients à distance.
- **Logisticiens** : fiabilisation de chiffre d'affaires, création d'offres, études de marchés, amélioration de la performance opérationnelle de la supply chain, optimisation des flux.
- **Numérique** : conception d'expériences utilisateurs et de services numériques désirables, mobilisation autour des transformations numériques et conduite du changement avec de nouveaux outils numériques, intégration des approches quantitatives, de l'analyse de données massives et de l'intelligence artificielle dans la réalisation des enjeux des organisations.

# EUROGROUP CONSULTING

## NOS SAVOIR-FAIRE



**Mobilisation & RH :**  
conquérir, développer,  
fidéliser vos collaborateurs



**Optimiser  
et aligner** vos systèmes  
d'information



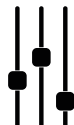
**Excellence  
opérationnelle :**  
garantir une performance  
durable



**Mettre en œuvre  
vos projets** réglementaires  
et de gestion des risques



**Stratégie :**  
maximiser l'empreinte  
de votre entreprise



**Piloter**  
vos programmes  
complexes



**Relation client :**  
conquérir, développer,  
fidéliser vos clients



**Réussir**  
votre transformation  
digitale





Leading positive transformation

## **CONTACT**

**Hind LAGHMAM**

Associée

[Hind.laghmam@eurogroupconsulting.com](mailto:Hind.laghmam@eurogroupconsulting.com)

Tel. +33 (0)6 46 41 75 65