

BAROMÈTRE DE PERCEPTION

DES CHARGEURS SUR
LE TRANSPORT FLUVIAL

2024



INTRODUCTION

Prescripteurs sur les modes de transport utilisés, les chargeurs sont au cœur des préoccupations des acteurs du transport. Ce baromètre a pour objectif de **donner la parole aux chargeurs et d'évaluer leur perception en matière de transport fluvial et combiné.**

Le cabinet EUROGROUP CONSULTING réalise, en partenariat avec AUTF, **sa première édition du baromètre de transport fluvial.**

Ces éléments seront **mis à jour d'une année sur l'autre pour définir des tendances** et proposer ainsi une **vision aux acteurs du secteur.** Les éléments d'analyse de l'édition 2024 se basent sur les données de l'année 2023.

Les propos recueillis permettent de dresser un **état des lieux** sur les modes privilégiés par les chargeurs pour transporter leurs marchandises, sur la lisibilité de l'offre fluvial et la satisfaction associée. De ces considérations se dégagent des **tendances d'évolution du fluvial dans les prochaines années.**

Merci aux chargeurs qui ont pris le temps de renseigner le questionnaire en ligne.

SOMMAIRE

FICHE D'IDENTITÉ DU BAROMÈTRE	4
CARACTÉRISTIQUES DU PANEL	5
RÉPARTITION MODALE	6
MODE FLUVIAL	7
LISIBILITÉ DU FRET FLUVIAL	8
INNOVATION	9
SATISFACTION CLIENT ET QUALITÉ DE SERVICE	10
REPORT MODAL POUR LE TRANSPORT FLUVIAL	14
SITUATION FACE AU CONTEXTE ÉNERGÉTIQUE ET AUX GRÈVES	16
PERCEPTION DU POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DES MOYENS DE TRANSPORT	18
A PROPOS D'AUTF	20
A PROPOS D'EUROGROUP CONSULTING	20

FICHE D'IDENTITÉ DU BAROMÈTRE



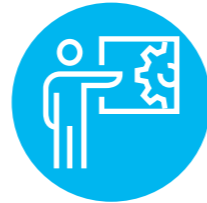
ÉCHANTILLON

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



MODE D'ADMINISTRATION

Un questionnaire en ligne a été adressé aux adhérents et clients du partenaire AUTF.



PÉRIODE D'ADMINISTRATION

La période de consultation a couru de décembre 2023 à fin février 2024. Le précédent baromètre publié en mars 2023 portait sur les faits de 2022.



CARACTÉRISTIQUES DU PANEL

UNE REPRÉSENTATION TRÈS LARGEMENT MAJORITAIRE DES DONNEURS D'ORDRE INDUSTRIELS



Pour cette première édition, le panel est majoritairement composé d'acteurs Français (97%)

Pour 54% du panel, leurs marchandises circulent en France, pour 19% en Europe et pour 27% à l'international.

On peut noter que le panel est composé en majorité de grandes entreprises : 54% du panel a un chiffre d'affaires supérieur à 500 millions d'euros avec 17% des répondants ayant un chiffre d'affaires supérieur à 10 milliards d'euros et 27% un chiffre d'affaires compris entre 1 et 5 milliards d'euros. Les plus petites entreprises sont représentées à hauteur de 10% avec un chiffre d'affaires compris entre 20 et 100 millions d'euros.

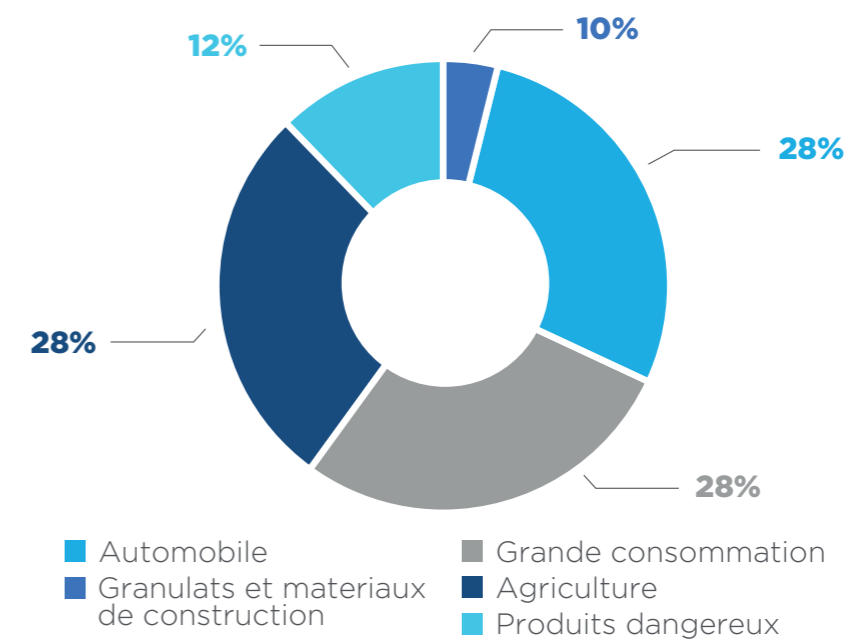
Plus de la moitié du panel (52%) affiche un tonnage annuel inférieur à 50 000 tonnes : la moitié pour la grande consommation et près d'un tiers (29%) pour les granulats et matériaux de construction.

En ce qui concerne le combiné : plus de deux tiers du panel (71%) transportent moins de 100 EVP, principalement les granulats et matériaux de construction (30%) tandis que près du quart (22%) en transportent plus de 1000, majoritairement la grande consommation (45%).

Une majorité du panel ne regroupe pas ses marchandises avec d'autres chargeurs (92%). Près de la moitié du panel (48%) est raccordés à la voie d'eau, principalement dans le secteur des granulats et matériaux de construction (54%). Près d'un tiers de ceux qui ne sont pas raccordés à la voie d'eau sont des chargeurs de la grande consommation (30%).

La grande consommation, les granulats et matériaux de construction et l'agriculture (27% chacun) sont les trois types de marchandises les plus représentés dans le panel des répondants au baromètre. Les produits dangereux et chimie sont également représentés (12%).

Quels types de marchandises transportez-vous principalement ? (Année 2023)



RÉPARTITION MODALE

LE TRANSPORT FLUVIAL RESTENT MAJORITAIREMENT UTILISÉS PAR LES SECTEURS DE L'AGRICULTURE ET DES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION

Précision méthodologique: Les pourcentages déclarés pour chacun des types de marchandises correspondent aux pourcentages de répondants ayant déclaré utiliser tel ou tel mode. On ne peut donc pas tirer de conclusion sur les évolutions de parts modales mais seulement sur le profil des répondants.

Sur cette question, le panel de répondants est de plus petite taille que pour le reste du baromètre (environ un tiers du panel). De plus, les secteurs du bois et papier, métallurgie et bois et papier sont peu, voire pas représentés dans ce panel. Les résultats de satisfaction sur ces modes ne sont donc pas présentés ici.

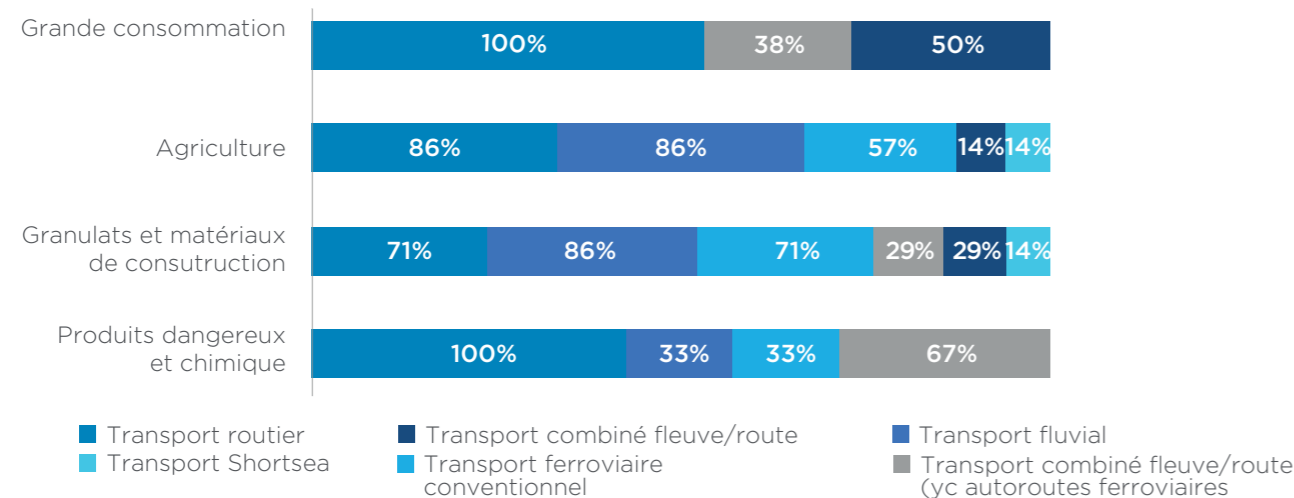
Les usages des modes sont cohérents en fonction du secteur d'activité. Le conventionnel est principalement utilisé par l'agriculture, les granulats et matériaux de construction. A contrario, le combiné est davantage utilisé par la grande consommation et les produits dangereux et chimie.

A noter que l'utilisation du ferroviaire et du combiné est représentatif de l'utilisation de ces modes à l'échelle nationale.

Ainsi, l'image à date ne démontre pas une attractivité du conventionnel pour des filières qui n'en sont pas traditionnellement utilisatrices.

Le **transport routier reste le premier mode de transport utilisé**, toutes filières confondues.

Répartition des modes de transport par type de marchandises



MODE FLUVIAL

COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORT, ENTREPRISES FLUVIALES SONT LES MOTEURS DU DÉVELOPPEMENT DU FRET FLUVIAL

PRESTATAIRES DE SERVICE DE TRANSPORT FLUVIAL

Pour l'organisation de leurs flux de transport fluvial, plus de la moitié des entreprises interrogées (62%) ont été en contact les commissionnaires de transport, dont 25% sont des chargeurs de la grande consommation. Les transporteurs fluviaux demeurent un autre acteur important pour l'organisation des flux fluviaux: 38% des entreprises du panel sont en contact avec eux, principalement le secteur des granulats et matériaux de construction (46% d'entre eux). Seulement 12% des répondants sont en contact avec une entreprise de transport routier.

Pour les flux fluvial combinés, 54% du panel ont eu recours à un commissionnaire de transport, dont un quart des chargeurs de la grande consommation. Les transporteurs fluviaux constituent le deuxième point de contact privilégié des chargeurs (35% d'entre eux), notamment pour à peu près un tiers des chargeurs de granulats et matériaux de construction, ainsi que les produits issus de l'agriculture.

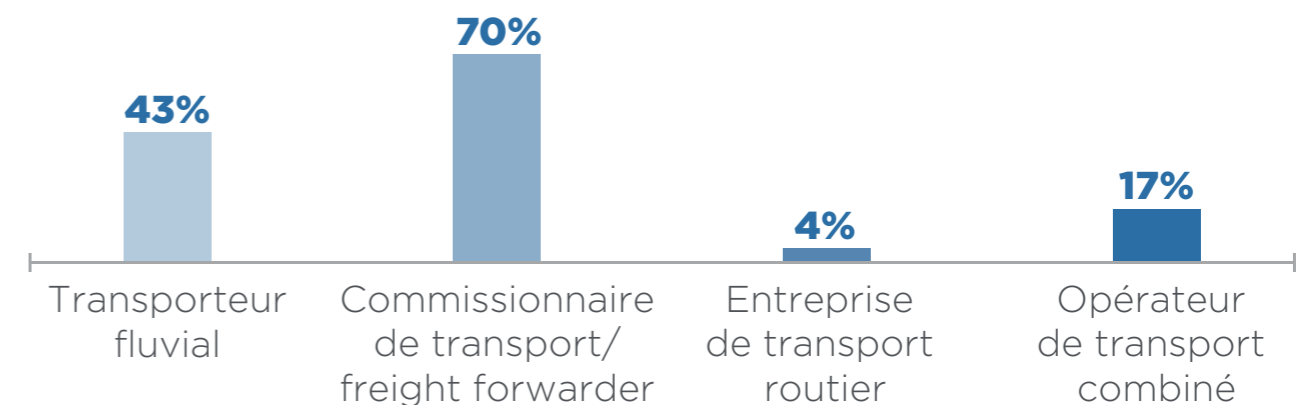
ACTEURS AYANT DÉMARCHÉ LE PANEL POUR FAVORISER LE TRANSPORT FLUVIAL

71% du panel se dit sollicité pour transporter ses marchandises par voie fluviale, un chiffre similaire par voie ferroviaire (73%) tels que exprimés dans le baromètre de perception des chargeurs sur le transport ferroviaire.

Un quart des chargeurs considère être souvent sollicités, contre seulement 9% par voie ferroviaire (cf. baromètre ferroviaire).

Les commissionnaires de transport sont ceux qui sollicitent le plus les chargeurs. A noter, les sollicitations des transporteurs fluvial atteignent 43%, les plaçant en deuxième position en tant que sollicitateurs des chargeurs.

Acteurs sollicitant le panel pour le transport des marchandises par voie fluviale



LISIBILITÉ DU FRET

LA COMPRÉHENSION ET LA LISIBILITÉ DU SYSTÈME FLUVIAL EST BONNE POUR LA MAJORITÉ DU PANEL DE 2023

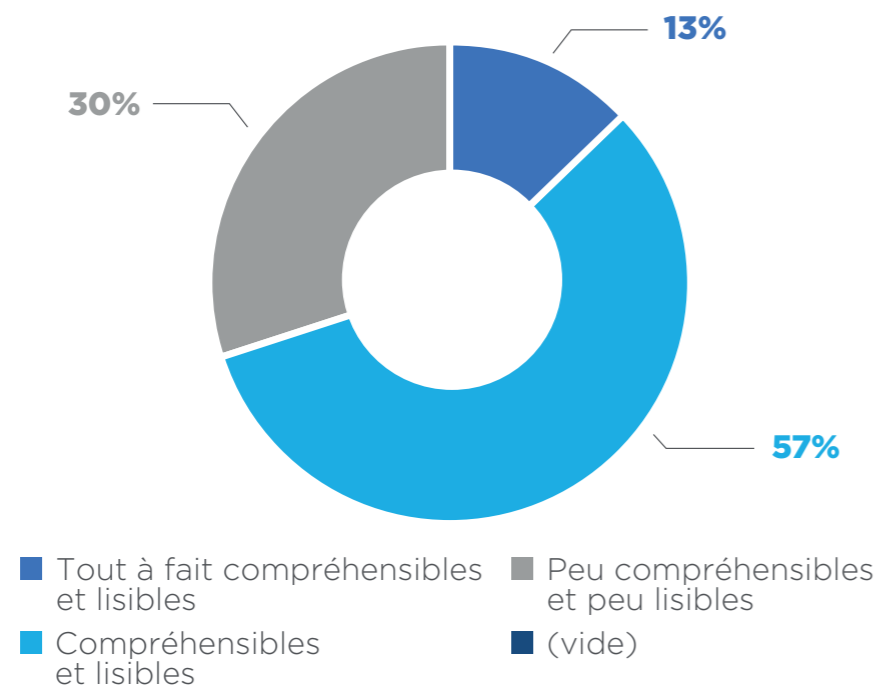
70% du panel déclare avoir une bonne, voire une très bonne lisibilité (pour 13% d'entre eux) de l'organisation du fret fluvial.

De plus, la lisibilité est meilleure pour ceux raccordés à la voie d'eau (82% d'entre eux).

Néanmoins, l'organisation et le système du fret fluvial sont peu compréhensibles et peu lisibles pour 30% du panel.

Un effort de pédagogie est à faire, notamment pour ceux qui ne sont pas raccordés à la voie d'eau représentant 42% de ceux qui estiment que la lisibilité est faible.

Appréciation des chargeurs sur l'organisation et le système de fret fluvial dans leur pays



INNOVATION

LA RÉDUCTION DE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL EST À LA FOIS L'INNOVATION LA PLUS PROPOSÉE ET LA PLUS ATTENDUE

Seul un quart des chargeurs (22%) se sont vu proposer des services innovants en 2023.

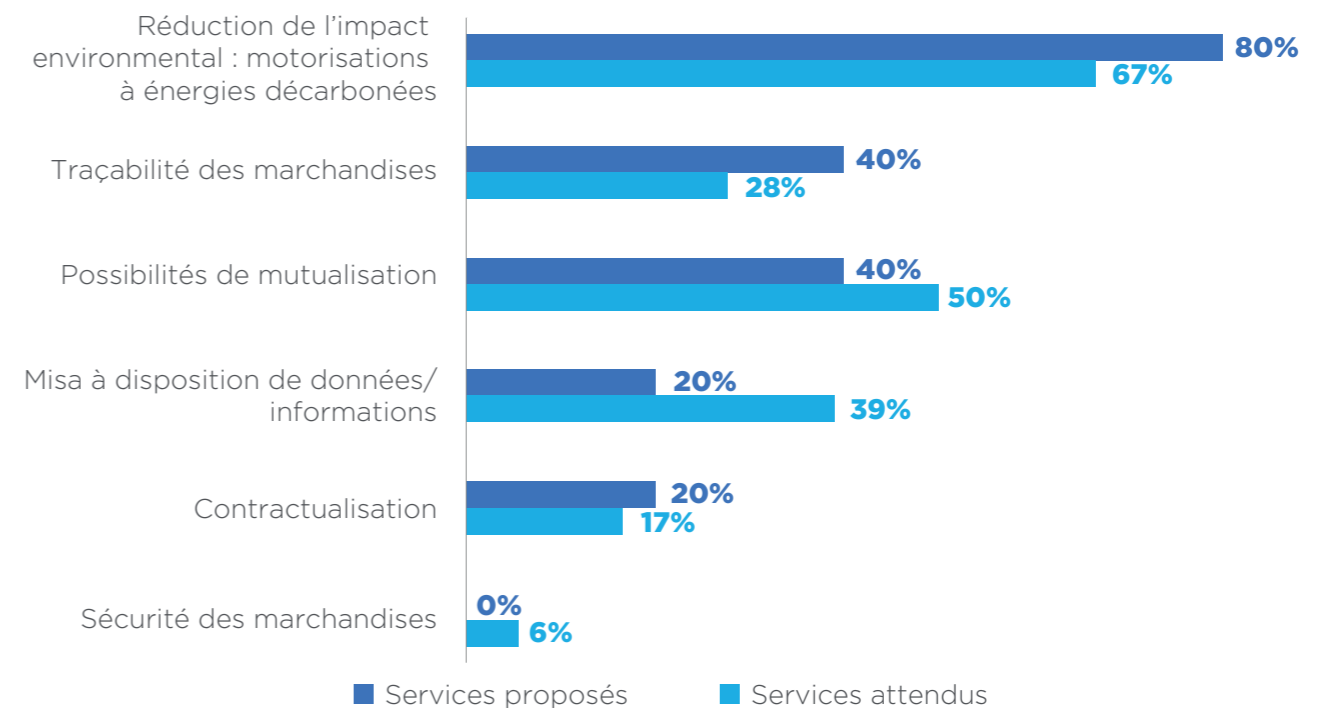
Pour les chargeurs qui se sont vu proposer des services innovants, **la réduction de l'impact environnemental : motorisations à énergies décarbonées est l'élément le plus important (80%)**. Des services innovants pour la traçabilité des marchandises et les possibilités de mutualisation ont été proposés pour 40% d'entre eux. Il n'y a pas eu de services innovants proposés au sujet de la sécurité des marchandises pour le mode fluvial.

A l'avenir, c'est également la réduction de l'impact environnemental : motorisations à énergies décarbonées et les possibilités de mutualisation qui représentent les services les plus attendus par les chargeurs.

Nous pouvons aussi constater que si 40% des chargeurs se sont vus proposés des possibilités de mutualisation, la moitié du panel reste en attente d'innovation à ce sujet.

A noter que la réduction de l'impact environnemental: motorisations à énergies décarbonées, les possibilités de mutualisation et la mise à disposition de données/informations sont également les 3 services les plus attendus par les chargeurs pour le mode ferroviaire en termes d'innovation.

Services proposés VS attendus



SATISFACTION CLIENT ET QUALITÉ DE SERVICE

L'ADÉQUATION ENTRE LES BESOINS DES CHARGEURS ET L'OFFRE EST À UN NIVEAU PEU SATISFAISANT, L'OFFRE DOIT ENCORE SE DÉVELOPPER

39% du panel juge que l'offre de transport fluvial conventionnel répond à ses besoins

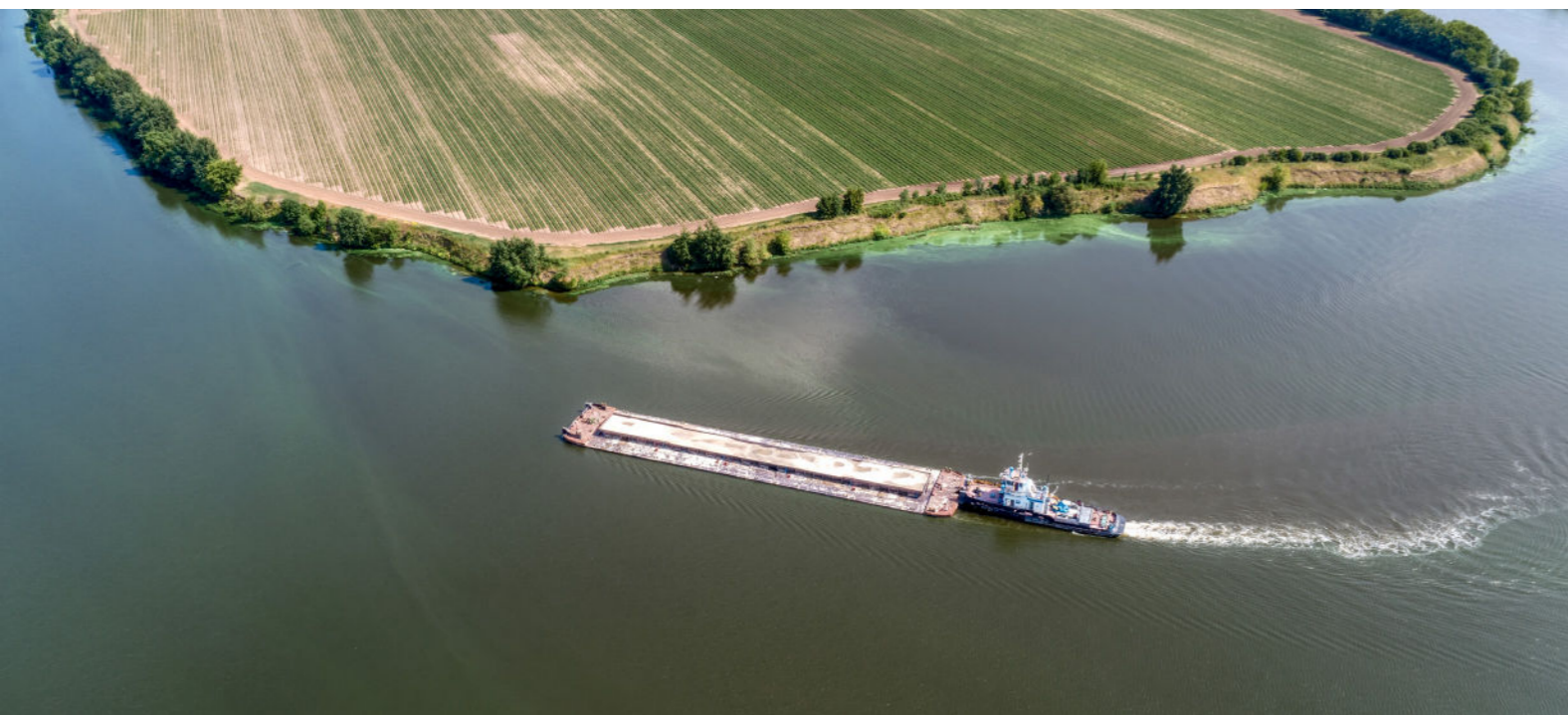
- Ils appartiennent à des catégories d'entreprises différentes en taille et en type de marchandises transportées (mais sont représentés par presque un tiers des chargeurs dans le secteur des granulats et matériaux de construction).
- Parmi ceux pour qui l'offre de transport fluvial conventionnel n'est pas adapté à leurs besoins, la moitié sont des entreprises de grande taille (entre 1 et 5 milliards d'euros de chiffre d'affaires). Le raccordement à la voie d'eau n'entraîne pas une meilleure adéquation de l'offre.

L'offre de transport fluvial conventionnel de votre pays correspond-t-elle à vos besoins ?



- Sur le panel 2023, un peu plus du tiers des chargeurs (35%) estiment que l'offre de transport combiné fluvial correspond à leurs besoins. - Ils appartiennent à des catégories d'entreprises différentes en taille et en type de marchandises transportées.
- 65% des répondants estiment que cette offre ne correspond pas à leurs besoins. En conséquence, plus des deux tiers du panel (73%) n'utilisent pas le transport combiné fleuve-route.

L'offre de transport fluvial combiné fleuve/route de votre pays correspond-t-elle à vos besoins ?

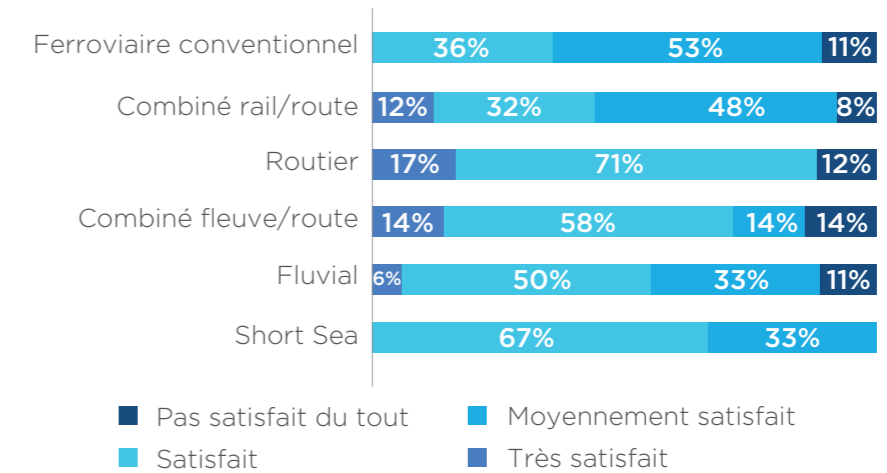


LES NIVEAUX DE SATISFACTION POUR LE TRANSPORT FLUVIAL SONT EN NETTE AMÉLIORATION

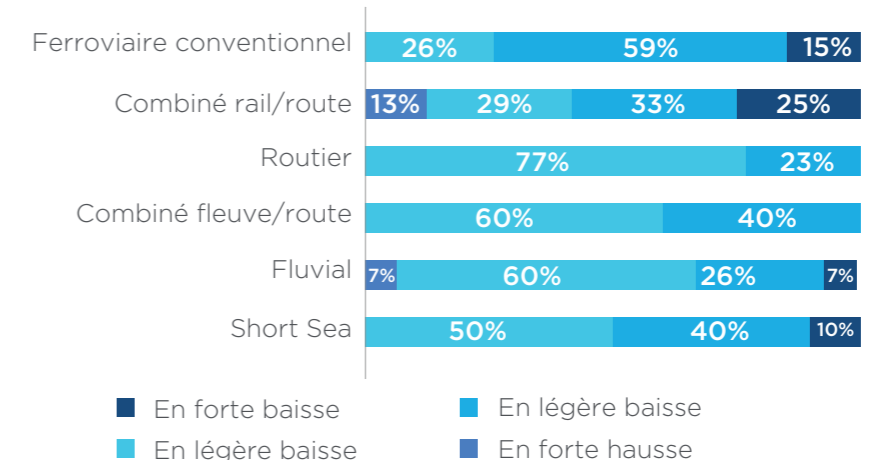
Précision méthodologique : sur ces deux questions, le panel de répondants est de plus petite taille que pour le reste du baromètre (environ la moitié du panel). Ce panel restreint est par ailleurs peu utilisateur du transport combiné rail / fleuve ; les résultats de satisfaction sur ce mode, trop peu représentatifs, ne sont donc pas présentés ici. De plus, cette question a été posée traditionnellement dans le baromètre ferroviaire.

- **La moitié du panel est satisfait du transport fluvial (+10 points).** Dans l'ensemble la satisfaction du mode fluvial (conventionnel et fleuve/route) est meilleure que celle du mode ferroviaire (conventionnel et rail/route).
- **La satisfaction du mode fluvial est très bonne et en amélioration par rapport à 2022, avec 67% du panel estimant sa satisfaction en légère voire forte hausse (+20 points).**
- **Globalement, l'évolution de la satisfaction est meilleure pour le mode fluvial (conventionnel et fleuve/route) que pour le mode ferroviaire (conventionnel et rail/route).**
- **Le transport routier obtient le meilleur score de satisfaction, néanmoins en baisse** par rapport à l'année dernière puisque 71% des répondants sont satisfaits de ce mode, contre 86% en 2022.

Niveau de satisfaction pour chaque mode de transport



Evolution perçue de la satisfaction pour chaque mode de transport

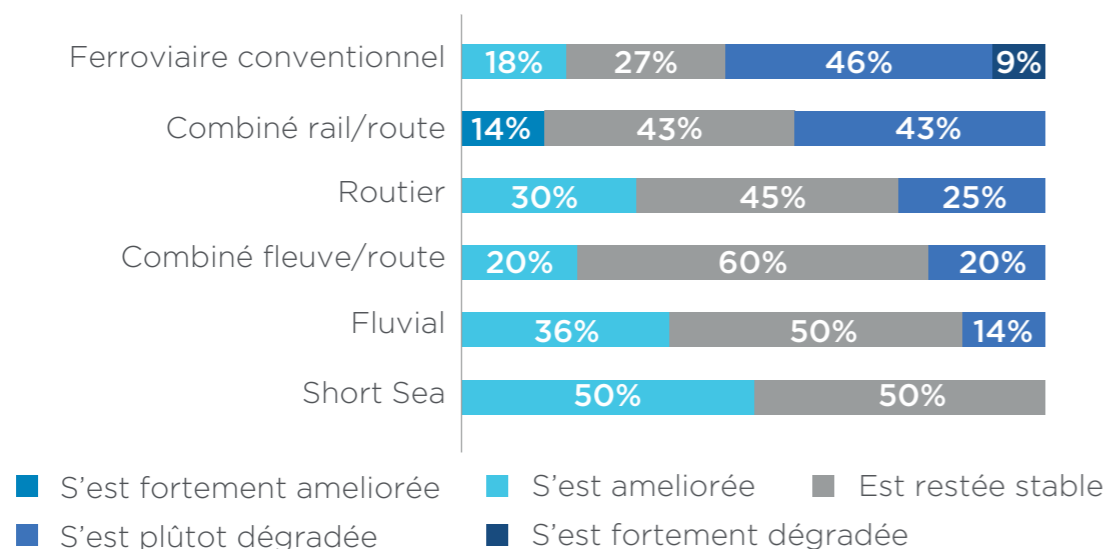


LA QUALITÉ DE SERVICE POUR LE TRANSPORT FLUVIAL EST JUGÉE STABLE UNE MAJORITÉ DES RÉPONDANTS

Précision méthodologique : sur cette question, le panel de répondants est de plus petite taille que pour le reste du baromètre (environ la moitié du panel). Ce panel restreint est par ailleurs peu utilisateur du transport combiné rail / fleuve ; les résultats de satisfaction sur ce mode, trop peu représentatifs, ne sont donc pas présentés ici. De plus, cette question a été posée traditionnellement dans le baromètre ferroviaire.

- La qualité de service du transport fluvial est jugée stable par la moitié du panel interrogé, voire en amélioration pour plus d'un tiers d'entre eux.
- Le mode fluvial est mieux perçu en termes d'évaluation de la qualité de service que le mode ferroviaire. En effet, les modes fluvial conventionnel et combiné fleuve/route sont considérés comme s'étant plutôt dégradés pour respectivement 14% et 20% du panel alors que pour le ferroviaire conventionnel et le combiné rail/route, cela concerne respectivement 55% et 43% d'entre eux.
- A noter que si celle du transport routier est considérée comme stable pour environ la moitié du panel, 30% répondants ont constaté une amélioration de la qualité de service.

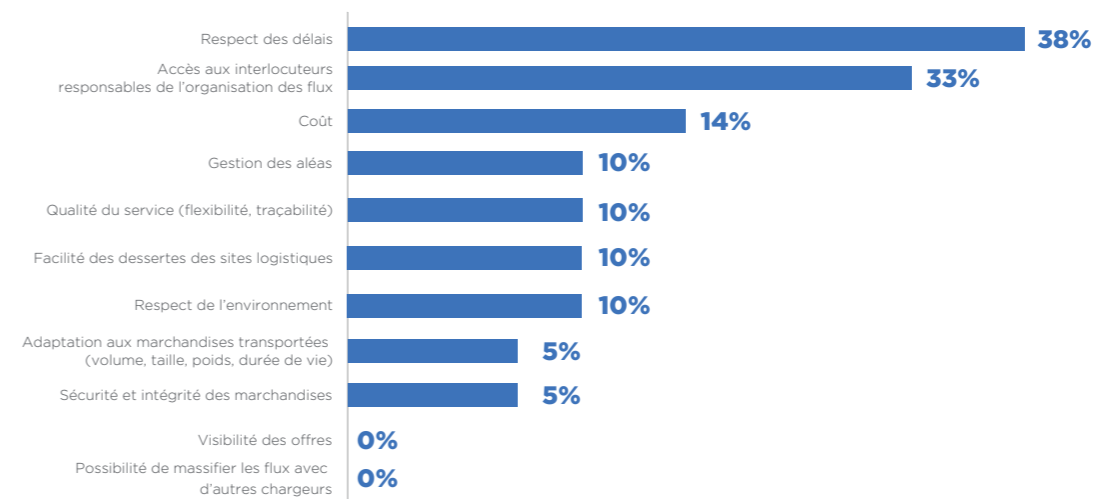
Evaluation de la qualité de service pour chaque mode de transport



LE RESPECT DES DÉLAIS ET L'ACCÈS AUX INTERLOCUTEURS SONT LES DEUX CRITÈRES AYANT ÉTÉ PERÇUES COMME S'ÉTANT LES PLUS AMÉLIORÉS POUR LE TRANSPORT FLUVIAL ET COMBINÉ FLEUVE/ROUTE

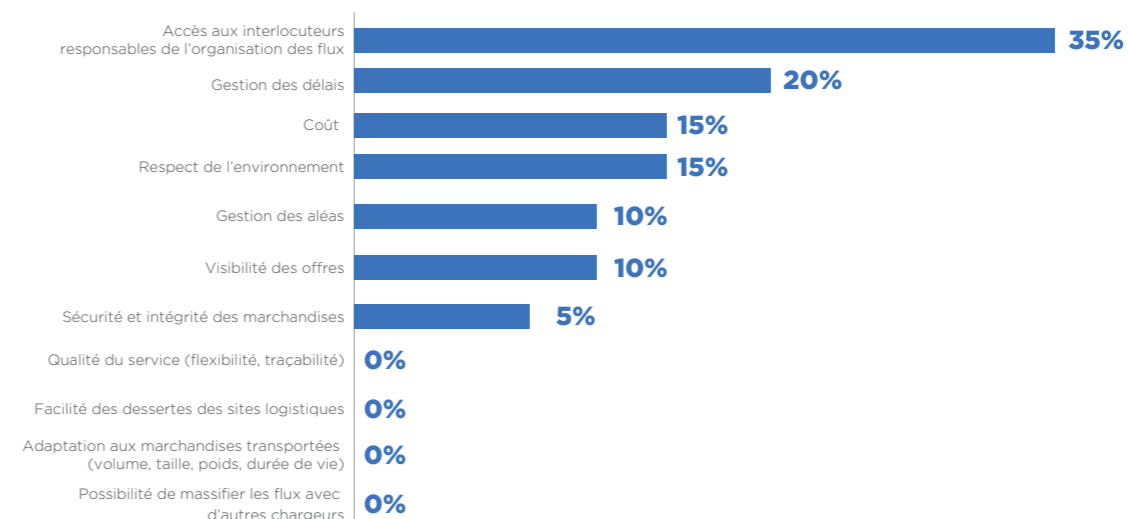
- Le respect des délais et l'accès aux responsables de l'organisation des flux sont les deux critères s'étant le plus améliorés sur l'année pour respectivement 38% et 33% du panel.
- Par ailleurs, la visibilité des offres et la possibilité de massifier les flux avec d'autres chargeurs sont 2 critères qui n'ont pas vu d'amélioration.
- A noter que des améliorations significatives ont été constatées pour l'ensemble des critères pour le mode ferroviaire (conventionnel et combiné rail/route).

Les 2 critères qui se sont le plus améliorés pour le transport fluvial



- S'agissant du combiné fleuve/ route, l'accès aux interlocuteurs responsables de l'organisation des flux est de loin considéré comme le critère s'étant le plus amélioré (35% du panel).

Les 2 critères qui se sont le plus améliorés pour le transport combiné fleuve/route

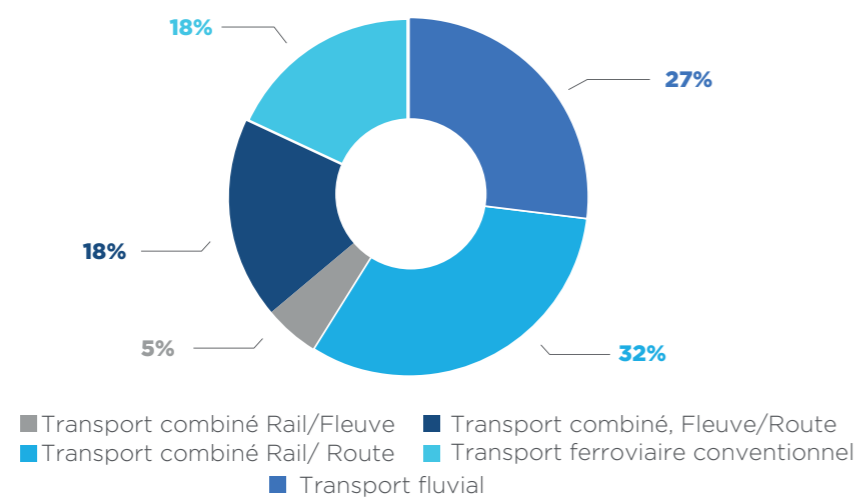


REPORT MODAL

LE TRANSPORT FLUVIAL EST LE 2E CHOIX EN MATIÈRE DE REPORT MODAL DERRIÈRE LE COMBINÉ RAIL/ROUTE

- **Le transport rail/route est le mode de transport privilégié en cas de report modal.**
- **Le transport fluvial est en deuxième position.** Cela est dû au fait que les répondants du baromètre sont parfois également utilisateur du transport ferroviaire.
- Le report modal vers le combiné rail/fleuve reste faible (17%). En effet, cette disposition est plus complexe à mettre en œuvre.

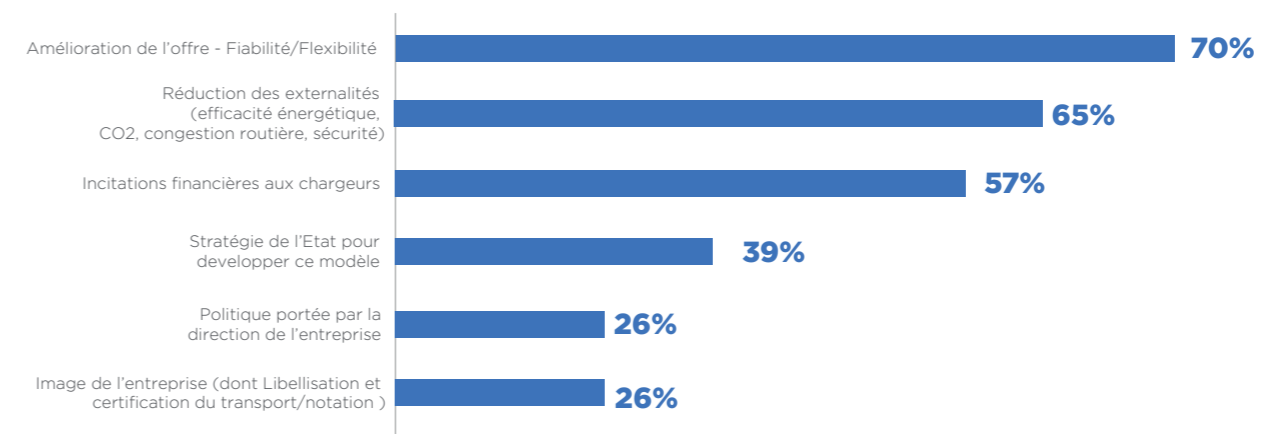
Mode de transport privilégié en cas de report modal



FIABILITÉ/FLEXIBILITÉ, RÉDUCTION DES EXTERNALITÉS ET INCITATIONS FINANCIÈRES CONSTITUENT LES CRITÈRES-CLÉS POUR LE REPORT MODAL VERS LE FLUVIAL

- Les trois premiers critères favorisant le report modal sont **l'amélioration de l'offre (fiabilité/flexibilité), la réduction des externalités et les incitations financières respectivement pour 70%, 65% et 57% du panel. Le critère décisif est ainsi centré autour de la recherche d'efficacité ; la volonté stratégique des entreprises ne suffit pas.**
- **La stratégie de l'Etat pour développer ce mode est le quatrième critère pour le panel.**
- L'image de l'entreprise et la politique portée par la Direction de l'entreprise sont citées par environ un quart des répondants (26%), ce qui confirme l'intérêt des entreprises pour le report modal en lien avec leurs objectifs RSE. Néanmoins **le prérequis reste la performance opérationnelle et économique, ainsi que la visibilité offerte par l'Etat.**

Quels critères favoriseraient le report modal vers le transport fluvial de vos marchandises à moyen terme ?

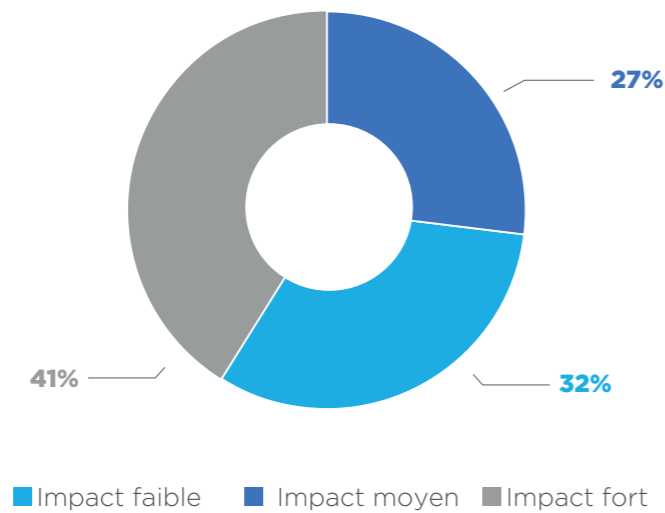


SITUATION FACE AU CONTEXTE ÉNERGÉTIQUE ET AUX GRÈVES

LE CONTEXTE ÉNERGÉTIQUE A IMPACTÉ LA MAJEURE PARTIE DES CHARGEURS ET LEURS CHOIX DE TRANSPORT

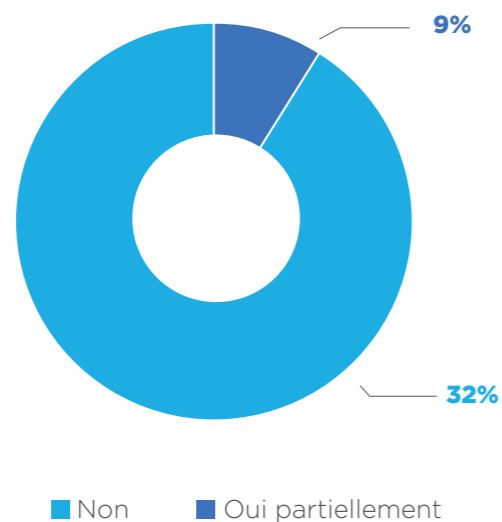
- L'impact du contexte énergétique sur le transport fluvial de leurs marchandises est plutôt partagé et réparti relativement uniformément entre un impact faible, moyen et fort, même si plus d'un tiers d'entre eux estiment l'impact comme étant fort.
- Il n'y pas de différence notable entre les secteurs, ce qui démontre d'une logique au cas par cas, en fonction des politiques d'achats. **Les acteurs sont relativement habitués à gérer les fluctuations du coût du GNR.**

Comment qualifieriez-vous l'impact de la crise énergétique sur le transport fluvial de vos marchandises ?



- Si le contexte énergétique a eu un impact sur leur transport de marchandises par voie fluviale, la majorité d'entre eux (91%) n'a pas rencontré d'autres problèmes sur l'organisation transport (comme la supply chain).

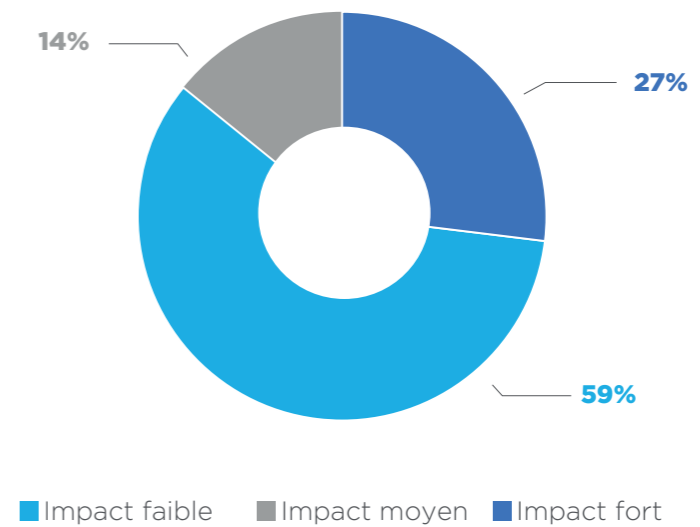
Est-ce que le contexte énergétique a eu d'autres impacts sur votre organisation transport (par exemple modifications de la Supply Chain) ?



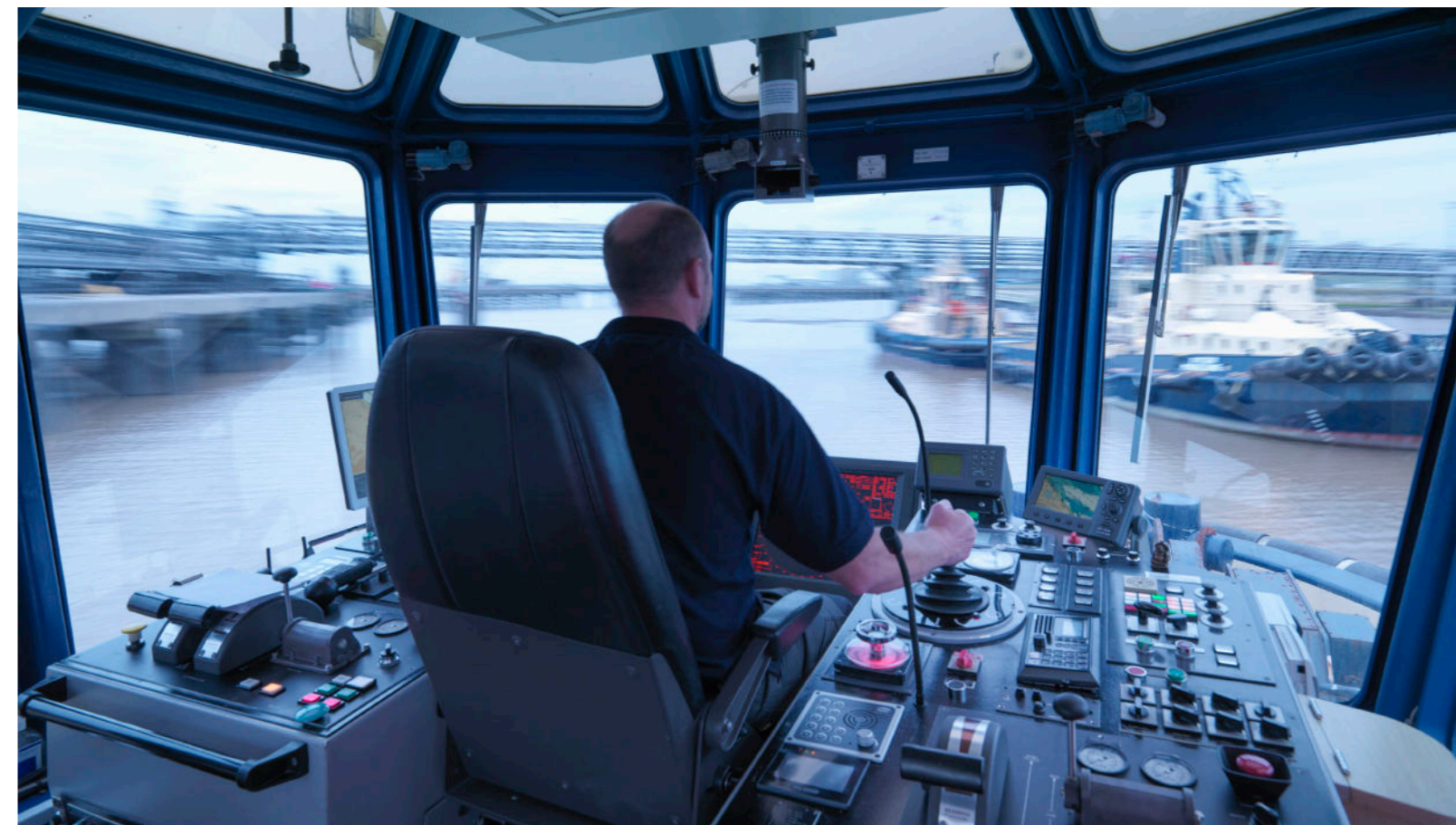
LES GRÈVES DURANT L'ANNÉE 2023 ONT EU UN IMPACT ASSEZ CONTRASTÉ ET PLUTÔT LOCALISÉ POUR LE TRANSPORT FLUVIAL DES MARCHANDISES

- Sur le transport fluvial des marchandises, les grèves ont eu un impact faible pour plus de la moitié du panel (59%). Elles ont eu un impact moindre pour la voie fluviale (impact fort pour 27% contre 56% pour le mode ferroviaire).

Comment qualifieriez vous l'impact des grèves durant l'année 2023 sur le transport fluvial de vos marchandises ? (année 2023)



- L'impact a été plus localisé sur le fluvial, notamment sur le Rhône où la navigation a été perturbée plusieurs semaines par le blocage d'une écluse.

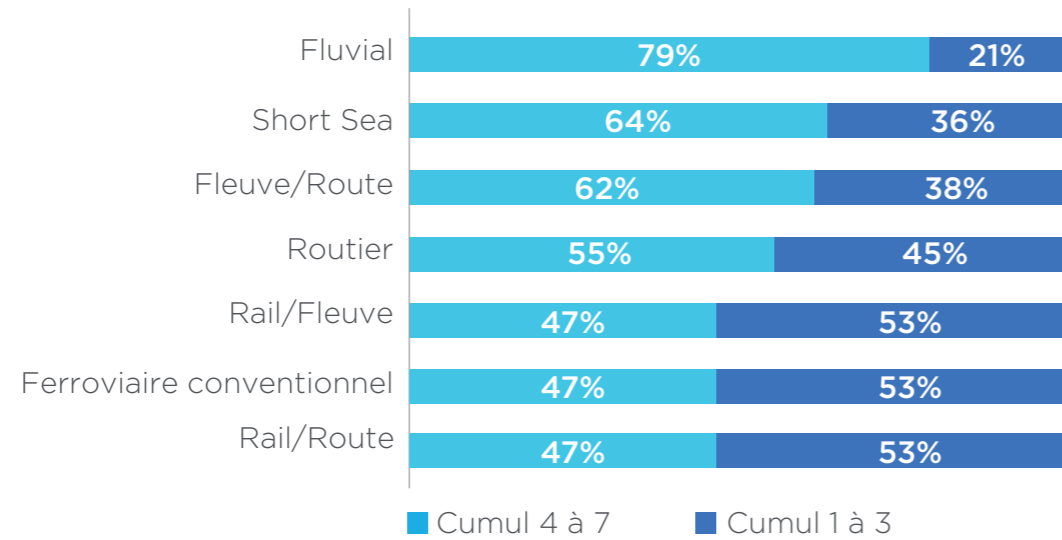


POTENTIELS PAR MODE

LE TRANSPORT FLUVIAL EST PERÇU COMME LE MODE AYANT LE PLUS DE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT À MOYEN TERME

- De tous les modes proposés, **le transport fluvial est le plus fréquemment classé dans le top 3 des modes de transport appelés à connaître un fort développement** dans les années à venir, suivi par le transport short sea et le transport combiné fleuve/route. C'est une nouveauté par rapport à 2022, où le transport combiné rail/route occupait la première place du classement dans le baromètre ferroviaire dans lequel la question a été posée.
- Cela vient peut-être du fait que ces deux types de transport ont été moins exploités ces dernières années.

Mode de transport présentant le plus de potentiel de développement à moyen terme pour les chargeurs (classement de 1 à 7 selon le potentiel reçu (1 étant le moins fort développement et 7 le plus fort développement))





NOS SECTEURS D'ACTIVITÉS

- Aérospatial, Défense et sécurité
- Gouvernement, territoires et institutions
- Mobilités
- Santé, social et solidarités
- Services financiers
- Utilities et autres industries

NOS THÉMATIQUES TRANSVERSES

- Digital
- Transitions
- Excellence opérationnelle

L'AUTF

(ASSOCIATION DES UTILISATEURS DE TRANSPORT DE FRET)

À PROPOS

Association professionnelle des chargeurs, l'AUTF représente les entreprises industrielles et commerciales dans leur fonction de donneurs d'ordre aux transports **dans toutes ses dimensions, incluant les opérations douanières et le commerce international**. Multisectorielle et résolument multimodale, l'action de l'AUTF s'inscrit dans une démarche globale d'amélioration de la performance économique et environnementale des chaînes de transport au service de la compétitivité des entreprises et de l'attractivité du territoire.

EUROGROUP CONSULTING

À PROPOS

Créé en 1982, **Eurogroup Consulting est un cabinet de conseil indépendant et d'essence européenne**, spécialisé en stratégie, organisation et management.

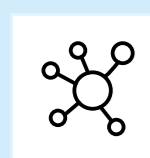
Avec plus de 400 collaborateurs qui interviennent sur tout le territoire en France, et une présence accrue à l'international grâce au réseau de cabinets indépendants Nextcontinent, dont il est fondateur, le cabinet est reconnu pour ses interventions dans tous les domaines d'activité des secteurs privé, public et social.

Face aux défis sociaux et environnementaux qui modifient en profondeur les rapports à l'entreprise, à l'innovation et au management, les équipes d'Eurogroup Consulting développent une approche qui permet d'accompagner chaque organisation vers des résultats positifs, utiles et durables.

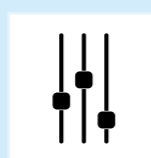
MOBILITÉS

- **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.

NOS SAVOIR-FAIRE



Stratégie :
maximiser l'empreinte
de votre entreprise



Piloter
vos programmes
complexes



Relation client :
conquérir, développer,
fidéliser vos clients



Réussir
votre transformation
digitale



Mobilisation & RH :
conquérir, développer,
fidéliser vos collaborateurs



**Excellence
opérationnelle :**
garantir une performance
durable



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



Mettre en œuvre
vos projets réglementaires
et de gestion des risques



Leading positive transformation



eurogroupconsulting.com



[@EurogroupFR](https://twitter.com/EurogroupFR)



[/eurogroup-consulting-france](https://www.linkedin.com/company/eurogroup-consulting-france)



[/eurogroupconsulting](https://www.youtube.com/channel/UC...)

CONTACTS

Anne-Laure NOAT

Associée

anne-laure.noat@eurogroupconsulting.com

Tel. : +33(0)6 11 48 51 94

Hind LAGHMAM

Associée

Hind.laghmam@eurogroupconsulting.com

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