

Le secteur fluvial pour le transport de marchandises, levier d'amélioration de la qualité de l'air

Dossier de la rédaction de H2o
October 2026

À

Selon un ensemble de paramètres décrits dans les travaux du CEREMA, le transport fluvial peut constituer une alternative modale crédible au transport routier, il est un levier à considérer pour un report modal moins émissif (polluants et gaz à effet de serre). Son encouragement et sa promotion comme alternative au secteur routier peut ainsi être associée aux politiques publiques de réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre (GES). Néanmoins, afin que ce report modal soit efficace en termes d'amélioration de la qualité de l'air, il s'agit de s'assurer d'un certain nombre de prérequis liés à différents enjeux : volume et massification des flux de marchandises, motorisations utilisées et énergies consommées, etc.

Cet article se concentre essentiellement sur le transport fluvial de marchandises. Pour rappel, le réseau fluvial français est globalement réparti en sept bassins : Seine, Nord Pas-de-Calais, Nord-Est, Rhin, Centre Bourgogne, Rhône-Saône et Sud-Ouest. Les flux se concentrent sur trois grands axes structurants : l'axe Seine (Le Havre-Rouen-Paris), l'axe Rhône-Saône, le Nord et l'Est (liaisons avec le Benelux et l'Allemagne). Le réseau est constitué de 8 500 km de voies navigables, dont environ 4 100 km gérés par Voies navigables de France (VNF) pour le transport de marchandises. En 2024, 43,7 millions de tonnes de marchandises ont été transportées, ce qui équivaut à 2,1 millions de transports par camion, soit 404 000 tonnes de CO₂ évitées. Historiquement, ce sont les matériaux du BTP et les produits agroalimentaires qui sont les plus transportés, pour autant, nous pouvons observer dans la période récente une augmentation des flux liés à la logistique urbaine et au transport de conteneurs. Pour ce qui est du transport de marchandises, malgré ses différents atouts et l'attente de son réseau (qui ne couvre toutefois pas toutes les régions) part modale du fluvial reste aux alentours de 2 à 3 % au niveau national, loin derrière le transport routier (environ 88 %).

CEREMA