

RAPPORT ANNUEL SUR LA NAVIGATION INTÉRIEURE EN EUROPE : ÉDITION 2026

Ref: CC/CP (26)08

Dans la continuité de sa longue et fructueuse coopération avec la **Commission européenne**, la **Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)** est heureuse de présenter son **rapport annuel 2026** de l'Observation du marché.

La publication du rapport annuel sur la navigation intérieure en Europe est un exemple de **collaboration réussie au niveau européen**, incluant tous les acteurs et parties prenantes de la navigation intérieure, y compris les commissions fluviales et les représentants du secteur. Les préfaces de Mme Frouwke de Vries, Secrétaire générale de l'Association internationale pour la sauvegarde des intérêts communs de la navigation intérieure européenne et de l'assurance et pour la tenue d'un registre des bateaux intérieurs en Europe (IVR) et de Mme Duursema, Secrétaire générale de la CCNR, viennent illustrer la dimension résolument européenne de la publication.

Le nouveau rapport annuel fournit **un aperçu exhaustif de la situation du marché** et des développements de la navigation intérieure en **Europe au cours de l'année 2025**. Vous trouverez ci-dessous un **résumé exécutif** de ce rapport. Celui-ci peut être **téléchargé dans son intégralité** en pdf en version française, allemande, néerlandaise ou anglaise ou consulté directement en ligne sous : <https://inland-navigation-market.org/>.

Bonne lecture !

RÉSUMÉ EXÉCUTIF

L'économie mondiale a fait preuve de résilience en 2025, affichant des résultats supérieurs aux prévisions initiales, avec une croissance du PIB mondial de +3,4 % et une inflation stabilisée à +4,1 % qui ont contribué à soutenir la demande des consommateurs. La reprise économique est cependant restée inégale, l'Union européenne (UE) ayant enregistré une croissance modeste de +1,6 %. D'une part, les volumes des échanges mondiaux ont augmenté de +5,1 % en 2025, portés par la vigueur des exportations dans les secteurs technologiques et par les entreprises qui ont accéléré leurs importations en prévision des hausses des droits de douane et des prix ; d'autre part, le secteur européen du transport fluvial est resté sous pression, reflétant un environnement économique européen relativement affaibli, notamment en raison d'une activité industrielle réduite et d'une incertitude accrue en matière de politique commerciale.

Les cours des matières premières ont généré des conditions relativement favorables à la navigation intérieure au cours du premier semestre 2025, notamment en raison de la baisse des prix moyens de l'énergie. Cependant, à partir du mois d'août 2025, les perturbations des routes maritimes au Moyen-Orient ont entraîné une forte augmentation des cours du pétrole et du gaz. Ces évolutions laissaient présager un environnement opérationnel plus instable et plus coûteux pour les transporteurs et pour les secteurs industriels fortement tributaires de la navigation intérieure, en particulier ceux de l'industrie chimique et de l'industrie manufacturière.

En 2025, le volume de marchandises transportées sur les voies navigables de l'UE-27 représentait 458,4 millions de tonnes (-3,2 % par rapport à 2024), et la prestation de transport de la navigation intérieure atteignait 118,0 milliards de TKM (-3,0 %). Selon les données recueillies sur la navigation intérieure en Europe (UE-27, plus la Suisse, la Serbie, la République de Moldova et l'Ukraine), la prestation de transport de marchandises a baissé de -3,3 % par rapport à 2024, atteignant 122,7 milliards de TKM.

En 2025, le transport de marchandises sur l'ensemble du Rhin (de Bâle à la mer du Nord) a atteint 281,9 millions de tonnes, ce qui représente une légère baisse de -0,9 % par rapport à 2024. Le transport sur le Rhin traditionnel a diminué de -1,9 %, tandis que le transport sur le Rhin inférieur néerlandais a reculé de -1,3 %. Ce léger fléchissement reflétait une demande industrielle plus faible et des périodes de basses eaux plus fréquentes au printemps 2025. Cette contraction générale s'est répercutée sur les principaux segments de produits transportés sur le Rhin, se traduisant par des baisses pour les produits pétroliers (-2,9 %), les produits chimiques (-2,0 %) et le minerai de fer (-14,4 %), et par de la croissance pour le charbon (+8,1 %), les métaux (+1,6 %) et le vrac agricole (+1,4 %). Le transport de conteneurs est resté stable (-0,3 %).

Si le transport national de conteneurs a progressé aux Pays-Bas, le transport international de conteneurs est resté faible en raison de l'atonie persistante de la croissance de la manutention de conteneurs maritimes, un secteur qui a subi aussi bien l'instabilité géopolitique conjuguée à la congestion persistante dans les ports maritimes que les effets à long terme des périodes de basses eaux antérieures.



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tel. **+33 (0)3 88 52 20 10**

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org

En 2025, le transport de marchandises sur le Danube a reculé en raison d'une conjoncture économique en perte de vitesse, de niveaux d'eau défavorables et de la guerre d'agression de la Russie contre l'Ukraine, marquée par une intensification des attaques contre les infrastructures portuaires ukrainiennes, endommageant les moyens logistiques et les bateaux, et exposant la navigation et le personnel à des risques graves. Les efforts déployés dans le cadre de l'initiative des corridors de solidarité UE-Ukraine ont continué à soutenir la stabilisation des flux commerciaux transitant par le Danube. Néanmoins, à Gabčíkovo, le point d'enregistrement le plus représentatif situé à la frontière entre la Slovaquie et la Hongrie, les volumes de transport de produits alimentaires, de denrées fourragères et de minerai de fer ont diminué par rapport à 2024. Des augmentations ont cependant été observées en ce qui concerne le transport de produits pétroliers, de métaux et d'engrais.

Les conditions hydrologiques ont constitué l'un des principaux défis opérationnels pour la navigation intérieure en 2025. Les niveaux d'eau sur le Rhin ont été moins favorables qu'en 2024, avec plusieurs brèves périodes de basses eaux, notamment au printemps 2025. Même si la situation n'a pas atteint le niveau de gravité observé lors des épisodes d'étiage extrêmes survenus en 2018 ou 2022, les périodes de basses eaux ont continué à limiter la capacité de chargement des bateaux et à réduire l'efficacité des transports. Par rapport aux années précédentes, une dégradation significative des conditions d'hydraulicité a été observée en 2025 à toutes les échelles se trouvant sur le Danube.

Les taux de fret applicables au transport par bateau-citerne sur le Rhin sont restés structurellement élevés en 2025. Bien que les prix des carburants aient baissé pendant une grande partie de l'année, les pressions exercées à long terme sur les coûts ont continué à peser sur le marché. Si les coûts de personnel sont restés particulièrement élevés en raison de la pénurie de personnel qualifié, les coûts de réparation et d'entretien, les primes d'assurance et les coûts d'investissement ont considérablement augmenté par rapport aux niveaux prépandémiques. Sur le marché des cargaisons sèches, la situation s'est avérée plus difficile, les taux de fret corrigés par rapport aux coûts étant restés inférieurs aux niveaux de référence en 2024 et 2025. Dans l'ensemble, l'analyse laisse entrevoir une faible évolution des revenus dans le secteur de la navigation intérieure, notamment en ce qui concerne le transport de cargaisons sèches.

La manutention fluviale effectuée dans les principaux ports maritimes reflète un contexte macroéconomique contrasté. Au port de Rotterdam, 141,6 millions de tonnes ont été manutentionnées en 2025, illustrant une légère baisse de -0,2 %. Le port d'Anvers-Bruges a quant à lui enregistré 98,7 millions de tonnes (-3,2 %), en raison du recul du transport de vrac liquide et de vrac sec lié à la baisse de la production dans le secteur européen de la chimie. Le North Sea Port a enregistré une baisse de -4,3 %, pour s'établir à 61,5 millions de tonnes en 2025. Dans la région du Danube, le port de Constanța a connu une baisse significative de -23,8 % en 2025, n'ayant manutentionné que 13,1 millions de tonnes, principalement en raison de la normalisation des flux de transit suite à la reprise des activités des ports maritimes ukrainiens. En outre, la manutention totale enregistrée dans les principaux ports rhénans traditionnels a diminué de -4,3 % en 2025.

La flotte fluviale européenne comptait 13 263 bateaux, dont 8 992 basés dans les pays rhénans et 3 376 dans les pays danubiens. La flotte à cargaison sèche des pays rhénans a vu le nombre de ses bateaux légèrement diminuer, avec 6 224 bâtiments immatriculés en 2025, mais a maintenu une capacité de chargement constante d'environ 10,0 millions de tonnes. La flotte à cargaison liquide s'est élargie pour atteindre 1 477 bâtiments, d'une capacité totale de 4,0 millions de tonnes, confirmant ainsi une tendance structurelle à l'utilisation de bateaux-citernes plus grands. La construction navale a connu un regain d'activité en 2025, avec l'arrivée sur le marché de 87 nouveaux bateaux de marchandises, dont notamment 67 nouveaux bateaux-citernes et 18 bateaux à cargaison sèche.

Le secteur européen de la croisière fluviale a poursuivi son expansion en 2025. Au cours de la saison 2025, 1,5 million de passagers (+8,0 % par rapport à 2024) ont voyagé sur les fleuves européens, générant 3,7 milliards d'euros de recettes brutes de billetterie (+5,0 %). La flotte de croisière fluviale en activité est passée à 420 bâtiments, avec l'arrivée de 14 nouveaux bateaux sur le marché en 2025. Le secteur affiche des perspectives positives, tant du côté de l'offre, avec un carnet de commandes bien rempli, dont 17 nouveaux bateaux attendus en 2026, que du côté de la demande, qui devrait connaître une croissance continue du nombre de passagers et du chiffre d'affaires. Le transport de voyageurs pour des excursions journalières a également continué à jouer un rôle majeur dans toute l'Europe, avec des volumes de passagers particulièrement élevés enregistrés en France, aux Pays-Bas, en Italie et sur le Danube.



Source : Adobe Stock



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tel. **+33 (0)3 88 52 20 10**

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org

Les données relatives aux entreprises et à l'emploi continuent de faire apparaître des tendances divergentes entre le transport de marchandises et le transport de passagers. En 2024, les entreprises de transport fluvial de marchandises opérant en Europe étaient au nombre de 5 477, dont 86 % étaient enregistrées dans des pays rhénans. Le nombre d'entreprises de transport fluvial de marchandises a diminué de -9,5 % depuis 2011, et l'emploi dans ce secteur a reculé de -5,6 %, pour s'établir à 23 183 personnes en 2024. En revanche, le transport de passagers a connu une croissance soutenue à long terme, le nombre d'entreprises ayant augmenté de +44,5 % depuis 2011, pour atteindre 5 103 en 2024. Dans ce secteur, l'emploi s'est remis de la pandémie, totalisant 29 055 personnes employées.

À court terme, les perspectives pour les marchés du transport fluvial resteront limitées, celles-ci étant tributaires des réalités économiques et commerciales. La demande d'acier a montré des signes de stabilisation en 2025, même si de récents modèles économétriques ne laissent entrevoir qu'une reprise limitée du transport de minerai de fer au cours des prochaines années, en fonction de l'activité industrielle concernée et des conditions d'hydraulicité futures. De même, les résultats du modèle appliqué au transport de produits pétroliers confirment un déclin structurel continu lié à la transition énergétique, avec une demande future de transport qui restera sensible aux niveaux d'eau et aux incitations au stockage sur les marchés de l'énergie. L'industrie chimique s'attend à une année 2026 difficile, avec un taux d'utilisation des capacités de production historiquement bas (70-72 %). La reprise du transport de conteneurs est menacée par le caractère imprévisible du conflit au Moyen-Orient, qui a entraîné une révision à la baisse des prévisions de croissance du commerce mondial pour 2026. Au cours des prochaines décennies, la demande de transport à long terme sera fortement influencée par la transition énergétique et les efforts de décarbonisation en cours en Europe.

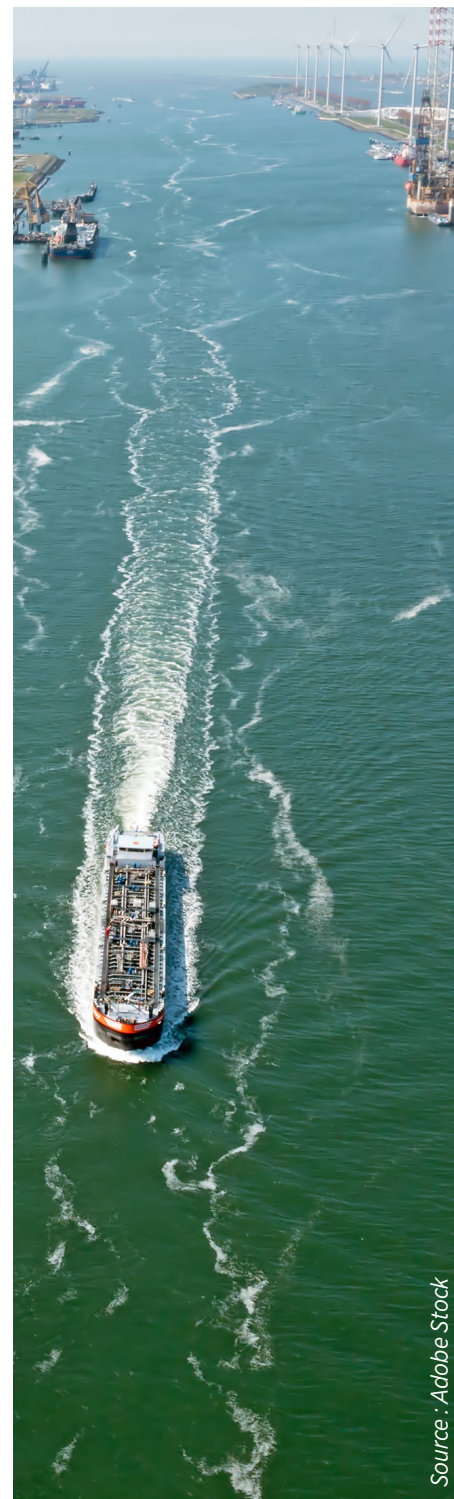
À l'horizon 2026, la croissance mondiale devrait ralentir pour s'établir entre +2,9 % et +3,1 %, dans la mesure où les tensions géopolitiques, en particulier le conflit au Moyen-Orient, continuent de perturber les marchés de l'énergie et d'accroître l'incertitude entourant les échanges commerciaux. Ces évolutions devraient peser sur la production industrielle et la demande de transport de marchandises, créant ainsi un contexte plus difficile pour la navigation intérieure. En même temps, certains secteurs, comme ceux du transport de conteneurs et des produits chimiques, montrent des signes de stabilisation, alors que celui du transport de produits agricoles pourrait continuer à bénéficier de la demande d'exportations. La navigation intérieure reste cependant confrontée à d'importants défis structurels, auxquels s'ajoutent une fréquence accrue des périodes de basses eaux liées au changement climatique, la transition énergétique en cours et la concurrence croissante d'autres modes de transport. Le rapport annuel 2026 présente un aperçu détaillé de ces évolutions et de leurs implications pour l'avenir de la navigation intérieure en Europe.

À PROPOS DE LA CCNR

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) est une organisation internationale exerçant un rôle réglementaire essentiel pour l'organisation de la navigation sur le Rhin. Elle intervient dans les domaines technique, juridique, économique, social et environnemental. Dans l'ensemble de ses domaines d'action, l'efficacité du transport rhénan, la sécurité, les considérations sociales ainsi que le respect de l'environnement dirigent ses travaux. Au-delà du Rhin, de nombreuses activités de la CCNR concernent aujourd'hui les voies navigables européennes au sens large. Elle travaille étroitement avec la Commission européenne, ainsi qu'avec les autres commissions fluviales et institutions internationales.

À PROPOS DE L'OBSERVATION ET DE L'APERÇU DU MARCHÉ

L'Observation et l'Aperçu du marché sont des publications respectivement annuelles et semestrielles de la CCNR portant sur le marché de la navigation intérieure en Europe. La CCNR publie également des rapports thématiques, dont le thème est défini en concertation avec la Commission européenne. Gratuites, ces analyses de la situation économique visent à contribuer à la prise de décision stratégique dans ce secteur en Europe, tant au niveau de la profession et des entreprises qu'au niveau de la politique des transports et des administrations. La collecte et l'analyse de ces données par la CCNR ont fait l'objet dès 2005 d'un cofinancement par la Commission européenne. Cette collaboration fructueuse a permis à la CCNR d'étendre cette activité, qu'elle assurait historiquement depuis presque deux siècles, au-delà de l'espace rhénan en couvrant la globalité du réseau de voies navigables européennes.



Source : Adobe Stock



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org