

APERÇU DU MARCHÉ

LA NAVIGATION
INTÉRIEURE
EUROPÉENNE

PUBLIÉ EN
NOVEMBRE
2019



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN



Aperçu du marché
LA NAVIGATION INTÉRIEURE
EUROPÉENNE

Publié en
novembre 2019

Retrouvez toutes nos données sur :
www.inland-navigation-market.org



TABLE DES MATIÈRES

01

TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LES VOIES D'EAU INTÉRIEURES ET MANUTENTION DANS LES PORTS (P.5)

Prestation de transport en Europe **(p.6)**

Prestation de transport dans les principaux pays européens concernés par la navigation intérieure **(p.13)**

Cargaison sèche, cargaison liquide et transport de conteneurs **(p.14)**

02

CONDITIONS D'EXPLOITATION (P.19)

Hauteurs d'eau et degrés de chargement des bateaux dans le bassin du Rhin **(p.20)**

Hauteurs d'eau et degrés de chargement des bateaux dans le bassin du Danube **(p.24)**

Taux de fret dans le bassin du Rhin **(p.27)**

Évolution trimestrielle du chiffre d'affaires du transport par navigation intérieure en Europe **(p.30)**

03

FOCUS SUR L'ALLEMAGNE (P.33)

Les 40 plus grands ports intérieurs allemands **(p.34)**

Fiche d'information sur le transport par navigation intérieure en Allemagne **(p.36)**

Le secteur allemand du transport par navigation intérieure dans le contexte de l'Europe **(p.38)**

Port de Duisbourg et port de Hambourg **(p.39)**



01

TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LES VOIES D'EAU INTÉRIEURES ET MANUTENTION DANS LES PORTS

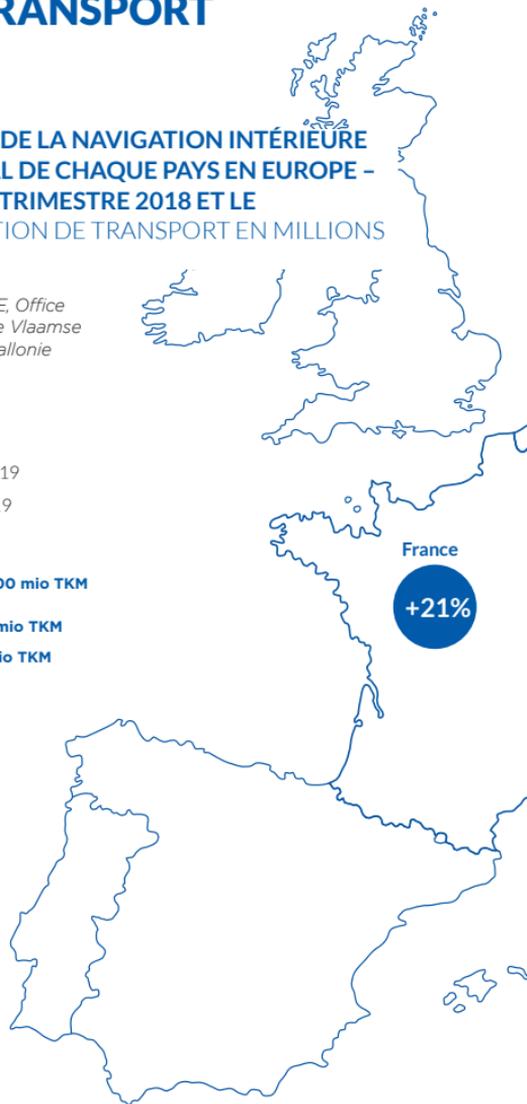
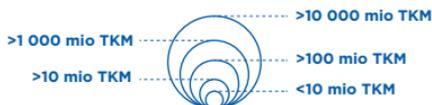
- La prestation de transport sur les voies de navigation intérieure de l'Union européenne au 1er trimestre 2019 s'est relevée de la période de basses eaux du deuxième semestre 2018. En effet, avec une valeur de 37,5 milliards de tonnes-kilomètres au 1er trimestre 2019, la prestation de transport affichait une augmentation de 30% par rapport à celle du 4ème trimestre 2018, une période au cours de laquelle le Rhin, le Danube et l'Elbe avaient beaucoup souffert des basses eaux.
- Parmi les trois pays affichant les prestations de transport les plus élevées sur les voies de navigation intérieure au sein de l'UE au 1er trimestre 2019 (Allemagne, Pays-Bas et Roumanie), le taux de croissance enregistré au 1er trimestre 2019 par rapport au 4ème trimestre 2018 était le plus fort en Allemagne (+62%), ce qui résultait principalement de la reprise à grande échelle du transport sur le Rhin.
- La prestation de transport sur les voies de navigation intérieure de l'UE au 1er trimestre 2019 était également supérieure de 5,5% par rapport au même trimestre de l'année précédente (1er trimestre 2018).

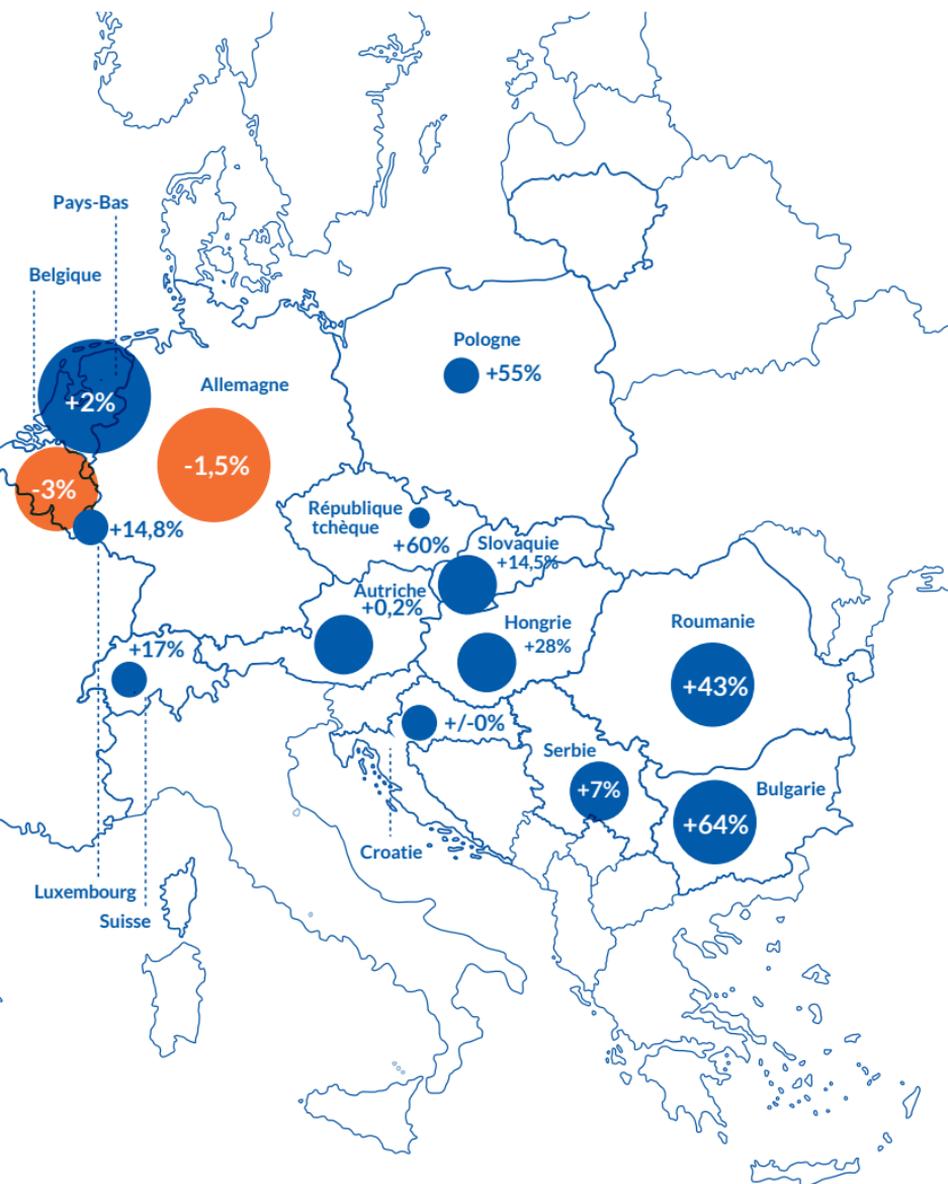
PRESTATION DE TRANSPORT EN EUROPE

PRESTATION DE TRANSPORT DE LA NAVIGATION INTÉRIÈRE
SUR LE TERRITOIRE NATIONAL DE CHAQUE PAYS EN EUROPE –
COMPARAISON ENTRE LE 1^{ER} TRIMESTRE 2018 ET LE
1^{ER} TRIMESTRE 2019 (PRESTATION DE TRANSPORT EN MILLIONS
DE TKM)

Source : Eurostat [iww_go_qnave], OCDE, Office
statistique de la République de Serbie, De Vlaamse
Waterweg, SPW Service Public de la Wallonie

- Hausse du trafic entre T1 2018 et T1 2019
- Baisse du trafic entre T1 2018 et T1 2019



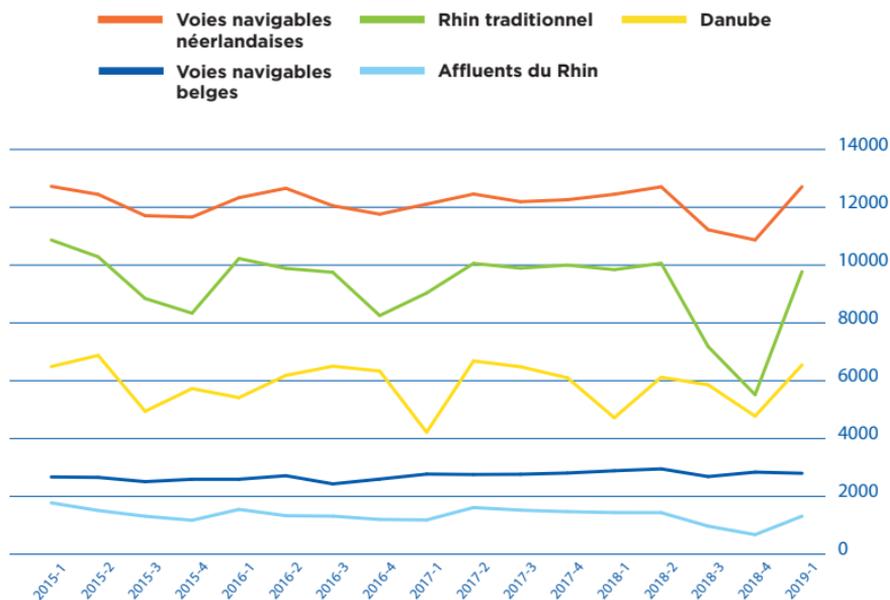


**GRAPH. 1: PRESTATION DE TRANSPORT SUR LE RHIN, LES AFFLUENTS
 DU RHIN*, LE DANUBE** ET LES VOIES NAVIGABLES BELGES ET
 NÉERLANDAISES (PRESTATION DE TRANSPORT EN MILLIONS DE TKM)**

Source : Eurostat [iww_go_qnave], OCDE, Destatis, Stat.Bel, De Vlaamse Waterweg, SPW Service Public de la Wallonie

*Rhin traditionnel = Rhin de Bâle à la frontière germano-néerlandaise. Affluents du Rhin : Main, Moselle, Neckar, Sarre

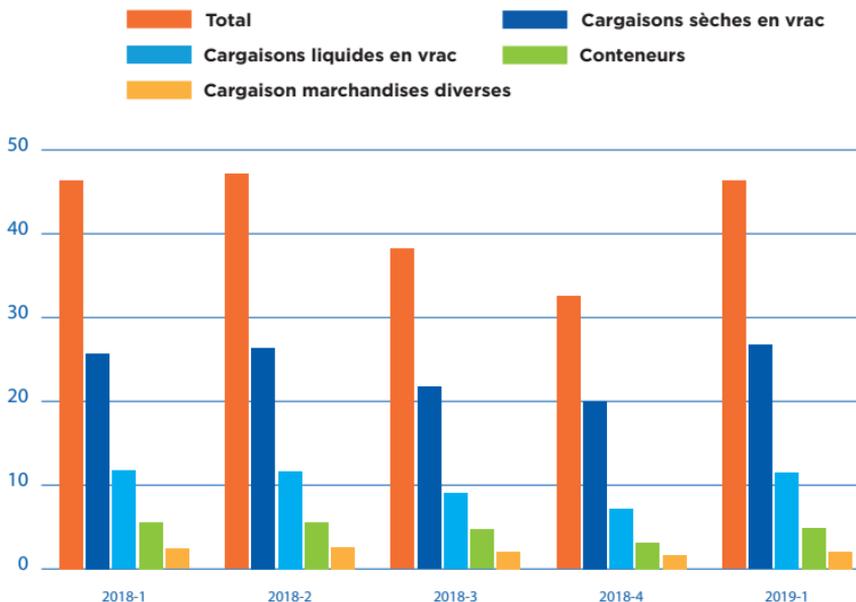
**Danube = prestation de transport en Autriche, Slovaquie, Hongrie, Croatie, Serbie, Roumanie, Bulgarie



- Le transport de marchandises sur les voies de navigation intérieure aux Pays-Bas, le Rhin traditionnel et le Danube s'est relevé de la période de basses eaux survenue au deuxième semestre 2018. Sur le Rhin, la cargaison sèche a enregistré la plus forte hausse, sa prestation de transport au 1er trimestre 2019 étant supérieure de 3,9 % à celle du 1er trimestre 2018. Il est possible que les volumes de cargaison sèche et liquide du 1er trimestre 2019 incluent également les volumes de commandes qui devaient initialement être transportés au 4ème trimestre 2018, contribuant ainsi à cette forte augmentation.

**GRAPH. 2: TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE RHIN TRADITIONNEL
 PAR SEGMENT ET PAR TRIMESTRE (EN MILLIONS DE TONNES)**

Source : Destatis. Les marchandises diverses (break bulk cargo) sont des marchandises qui doivent être chargées individuellement et non dans des conteneurs intermodaux ni en vrac.



- Le transport de conteneurs est une exception à cette reprise. Sa prestation sur le Rhin traditionnel au 1er trimestre 2019 était toujours inférieure de 11% par rapport au 1er trimestre 2018. Ce phénomène peut s'expliquer principalement de deux manières :
 1. Premièrement, selon certains principaux opérateurs logistiques, les chargeurs sont actuellement plus réticents à choisir les voies de navigation intérieure pour le transport de conteneurs qu'ils ne l'auraient été avant la crise des basses eaux.¹ En effet, par rapport au transport de cargaison sèche et liquide, pour lequel le transport par les voies de navigation intérieure est souvent le seul mode de transport possible, les conteneurs peuvent également être livrés via le réseau ferroviaire ou routier.

¹ Informations fournies par Danser France, Haeger & Schmidt Logistics, Contargo AG

L'évolution du transport fluvial de conteneurs dans les ports rhénans suisses le montre également. Au premier semestre 2018, un report modal s'est opéré du réseau ferroviaire vers les voies de navigation intérieure suite à l'accident de Rastatt (interruption de la ligne ferroviaire sur l'axe rhénan). Cependant, la période de basses eaux survenue au deuxième semestre 2018 a de nouveau conduit à un report modal, mais cette fois, il s'agissait d'une perte de parts de marché pour le transport par voie de navigation intérieure : les résultats du trafic de conteneurs rhénan au premier semestre 2019 affichaient une baisse de 16% par rapport à leur niveau du premier semestre 2018.²

2. Une deuxième raison expliquant les résultats plus faibles du trafic de conteneurs est le ralentissement des conditions cadres économiques, notamment du commerce mondial, depuis le deuxième semestre 2018. Cela a eu un effet plus important sur le transport de conteneurs (davantage axé sur le commerce mondial) que sur le transport de cargaison en vrac.
- Le Danube a également récupéré de la période de basses eaux de 2018. Les transports pour les deux principaux segments de marché – produits agricoles et minerais de fer – ont enregistré des taux de croissance importantes au 1er trimestre 2019, non seulement par rapport au deuxième semestre 2018, mais également par rapport au 1er trimestre 2018.
 - Les transports transfrontaliers entre la Serbie, la Croatie et la Hongrie ont enregistré une augmentation de 30% au 1er trimestre 2019 par rapport au 1er trimestre 2018 (source : Commission du Danube), de même que le total des transports par voie de navigation intérieure en Hongrie (source : Eurostat). L'essor du transport du minerai de fer en amont et du transport des produits agricoles en aval ont été les facteurs de croissance sous-jacents.
 - Le rapport sur l'observation du marché de la Commission du Danube pour le 1er trimestre 2019 indique également que le trafic céréalier en aval – de la région hongroise, serbe et croate du Danube moyen aux ports roumains – a doublé au 1er trimestre 2019 par rapport au 1er trimestre 2018. De meilleures récoltes et une normalisation des

² Source : ports rhénans suisses

niveaux d'eau ont été les principales raisons de cette augmentation. D'autres segments du marché danubien, tels que les produits pétroliers et le charbon, ont enregistré un certain recul.

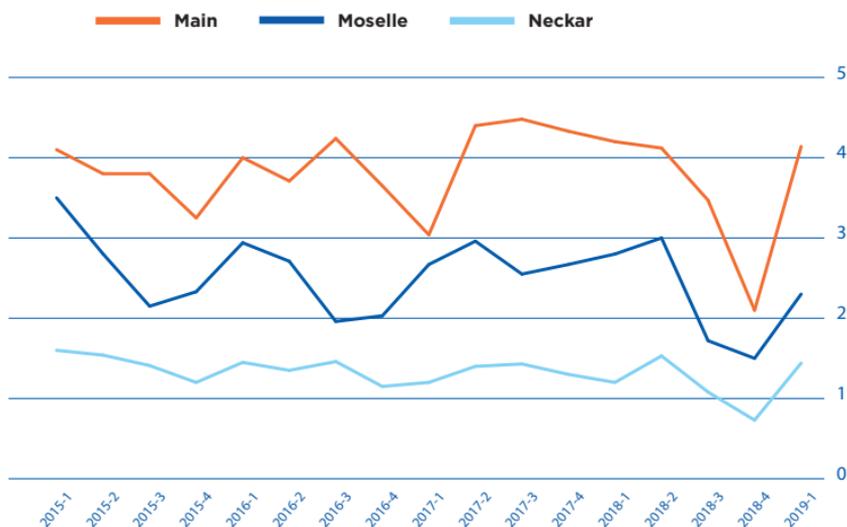
- Les segments de marchandises et leurs tendances sont également un facteur d'évolution majeur du transport sur les affluents du Rhin. Le trafic sur le Main, la Moselle et le Neckar est représenté dans le tableau suivant. Il en ressort que les deux principaux affluents orientaux du Rhin (le Main et le Neckar) ont bien mieux récupéré de la période de basses eaux que son principal affluent occidental, la Moselle. Au 1er trimestre 2019, le trafic sur la Moselle était bien inférieur au niveau atteint aux 1er et 2ème trimestres 2018.
- Une cause sous-jacente peut résider dans les différentes tendances du transport de marchandises entre le Main et le Neckar, d'une part, et la Moselle, d'autre part. Sur le Main et le Neckar, le segment de marchandises le plus important est celui des sables, des pierres et des graviers, ce qui révèle des perspectives de croissance (voir le chapitre 9 du rapport annuel 2019 de l'Observation du marché)³.
- Le transport de charbon sur la Moselle a toutefois fortement diminué ces dernières années sans être compensé par d'autres segments de marchandises, tels que les produits agricoles, les minerais et l'acier, qui ont plutôt stagné. La transition énergétique et la diminution du transport de charbon constituent donc des défis majeurs pour le transport sur les voies de navigation intérieure sur la Moselle.

³ Voir: CCNR/CE (2019), Rapport annuel d'Observation du marché 2019, chapitre 9 : https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2019/11/ccnr_2019_Q2_fr-min2.pdf



**GRAPH. 3: DONNÉES TRIMESTRIELLES RELATIVES AU TRANSPORT
 SUR LES AFFLUENTS DU RHIN (EN MILLIONS DE TONNES)**

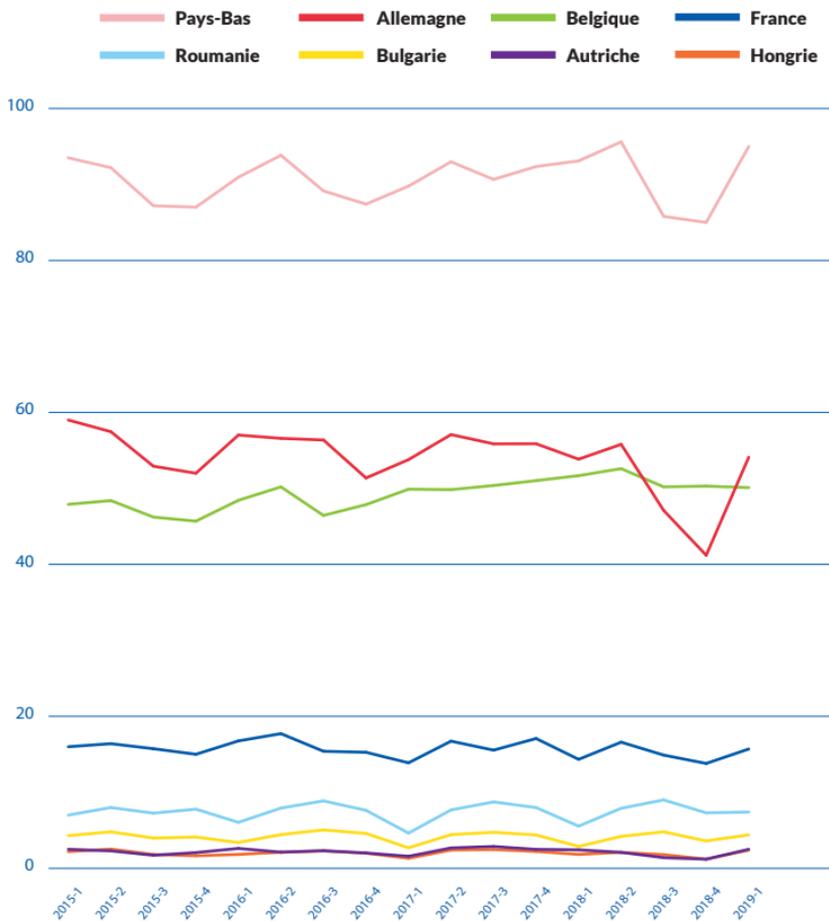
Source : Destatis



PRESTATION DE TRANSPORT DANS LES PRINCIPAUX PAYS EUROPÉENS CONCERNÉS PAR LA NAVIGATION INTÉRIÈRE

GRAPH. 4: VOLUMES TRANSPORTÉS PAR BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIÈRE DANS LES PRINCIPAUX PAYS EUROPÉENS CONCERNÉS PAR LA NAVIGATION INTÉRIÈRE (DONNÉES TRIMESTRIELLES - EN MILLIONS DE TONNES)

Source : Eurostat [iww_go_qnave], Offices nationaux de statistiques et administrations belges des voies navigables

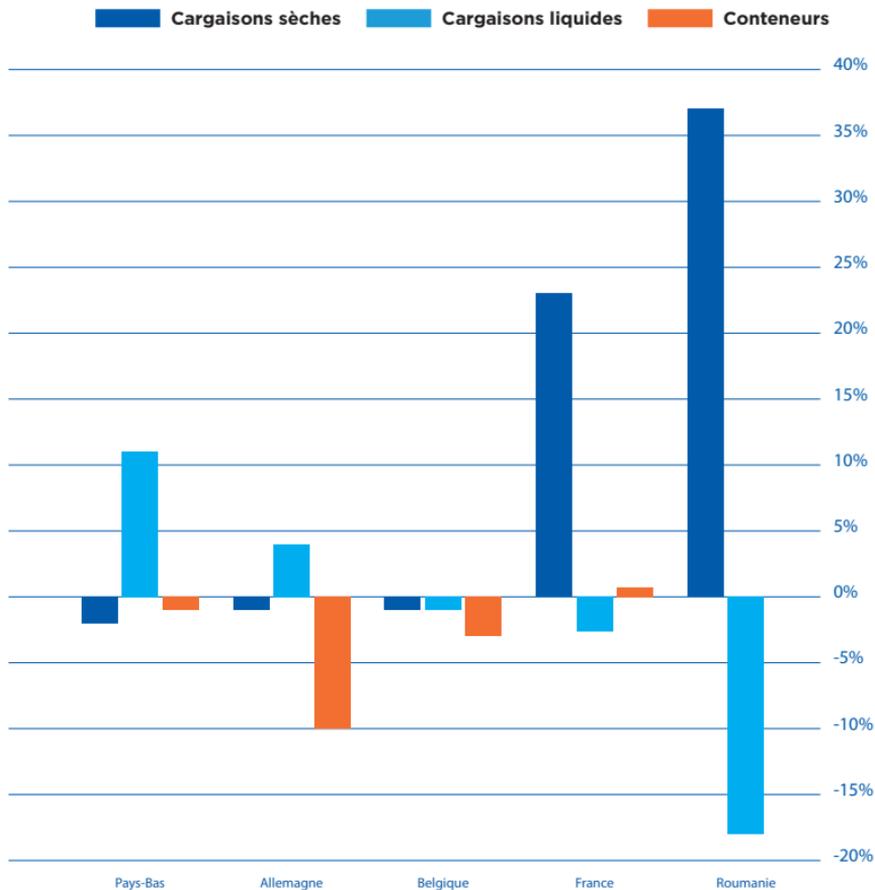


CARGAISON SÈCHE, CARGAISON LIQUIDE ET TRANSPORT DE CONTENEURS

GRAPH. 5: TAUX DE VARIATION DU VOLUME (TONNES) TRANSPORTÉ PAR BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIÈRE DANS CINQ PAYS OÙ LE TRANSPORT FLUVIAL JOUE UN RÔLE IMPORTANT (T1 2019 VST1 2018 - %)*

Source : CBS, Destatis, StatBel, De Vlaamse Waterweg, SPW Service Public de la Wallonie, VNF, Institut roumain de statistiques

*Le transport de conteneurs affiche un niveau presque inexistant en Roumanie et, de ce fait, n'est pas représenté dans le graphique.



- La France a connu une très forte augmentation du transport de cargaisons sèches au 1er trimestre 2019. Cela est également confirmé par les chiffres des Ports de Paris : le trafic de navigation intérieure dans le plus grand port français a augmenté de 32,8% au premier semestre 2019 par rapport à la même période en 2018 et a atteint 12,7 millions de tonnes.
- En ce qui concerne le plus grand segment de marchandises aux Ports de Paris, celui des sables, des pierres et des matériaux de construction, le trafic par voie navigable intérieure observé est de 9,8 millions de tonnes au premier semestre 2019, par rapport à environ 7,3 millions de tonnes au premier semestre 2018 (+34%). Le projet Grand Paris Express, qui intègre des bateaux de navigation intérieure pour la construction de nouvelles lignes de métro, est l'une des principales raisons de cette augmentation.⁴ En outre, au cours du premier semestre de 2018, les inondations sur la Seine ont réduit le transport de marchandises.
- Aux Pays-Bas et en Allemagne, la caractéristique commune du 1er trimestre 2019 a été la reprise dans le secteur des transports de marchandises liquides. Le transport de conteneurs en Allemagne n'a, jusqu'à présent, pas été en mesure d'atteindre le niveau qu'il affichait au premier semestre 2018 (voir les explications sur le transport rhénan à la page 9 et 10).
- La forte croissance du secteur de la cargaison sèche en Roumanie est due à la reprise de ces grands segments : les produits agricoles (+85 %), le minerai de fer (+15 %) et les matériaux de construction (+62 %). Comme l'a confirmé le Rapport d'observation du marché établi par la Commission du Danube⁵, cette très forte croissance des transports agricoles s'explique par la remontée des niveaux d'eau dans le Danube moyen, d'où proviennent les céréales et autres produits livrés aux ports du Danube inférieur en Roumanie.



⁴ Sources : Ports de Paris et INSEE Conjoncture Normandie - Le bilan économique, juin 2019

⁵ Rapport d'observation du marché établi par la Commission du Danube pour le 1er trimestre 2019

**TABLEAU 1: PART DE CARGAISON SÈCHE, CARGAISON LIQUIDE
 ET TRANSPORT DE CONTENEURS AU 1ER TRIMESTRE 2019 (SUR
 LA BASE DU NOMBRE DE TONNES)**

Source: CBS, Destatis, StatBel, VNF, Office roumain des statistiques

* Pour l'Allemagne, les statistiques relatives aux transports contiennent également la catégorie des cargaisons solides en vrac, représentant environ 5 % (non incluse dans le tableau ci-dessus). Les marchandises diverses doivent être chargées individuellement et non dans des conteneurs intermodaux ni en vrac.

	Cargaison sèche	Cargaison liquide	Transport de conteneurs
Pays-Bas	52%	34%	14%
Allemagne*	59%	25%	10%
Belgique	51%	31%	17%
France	81%	13%	6%
Roumanie	96%	4%	0%

Au 1er trimestre 2019

**... ÉVOLUTION POSITIVE DU SECTEUR DU
 TRANSPORT DE CARGAISONS SÈCHES
 EN FRANCE ET REPRISE DU SECTEUR DU
 TRANSPORT DE CARGAISONS LIQUIDES
 AUX PAYS-BAS ET EN ALLEMAGNE**

**... LE TRANSPORT DE CARGAISONS
 SÈCHES REPRÉSENTAIT PLUS DE 50%
 DU TRANSPORT PAR NAVIGATION
 INTÉRIEURE AUX PAYS-BAS, EN
 ALLEMAGNE ET EN BELGIQUE ET PLUS DE
 80% EN FRANCE ET EN ROUMANIE**





02

CONDITIONS D'EXPLOITATION

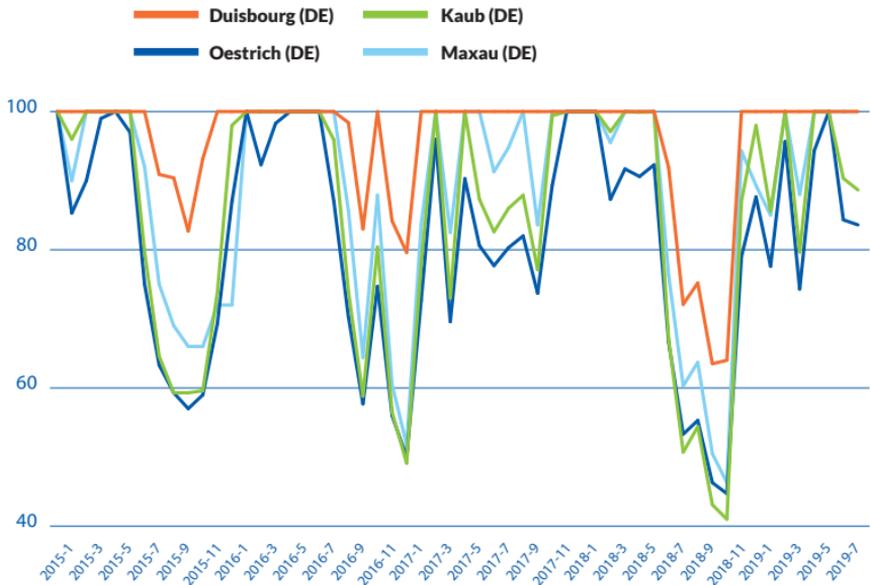
- Avec la normalisation des niveaux d'eau au 1er trimestre 2019 et au 2ème trimestre 2019, les bateaux de navigation intérieure ont à nouveau atteint des degrés de chargement plus élevés, ce qui a eu un effet important sur les prix du transport : ceux-ci ont chuté, en particulier sur le marché au comptant des transports provenant de la région ARA et destinées à l'arrière-pays rhénan (Allemagne, France et Suisse).
- En raison de la baisse des prix du transport au 1er trimestre 2019, les statistiques officielles sur le chiffre d'affaires du transport de marchandises sur les voies de navigation intérieure aux Pays-Bas et en Allemagne montrent que celui-ci a diminué dans les deux pays. Au 2ème trimestre 2019, le chiffre d'affaires a continué de baisser en Allemagne, alors qu'il augmentait à nouveau aux Pays-Bas.

HAUTEURS D'EAU ET DEGRÉS DE CHARGEMENT DES BATEAUX DANS LE BASSIN DU RHIN



GRAPH. 1: DEGRÉ MAXIMAL DE CHARGEMENT DES BATEAUX D'UN TIRANT D'EAU DE 3M AUX ÉCHELLES DU RHIN (%)

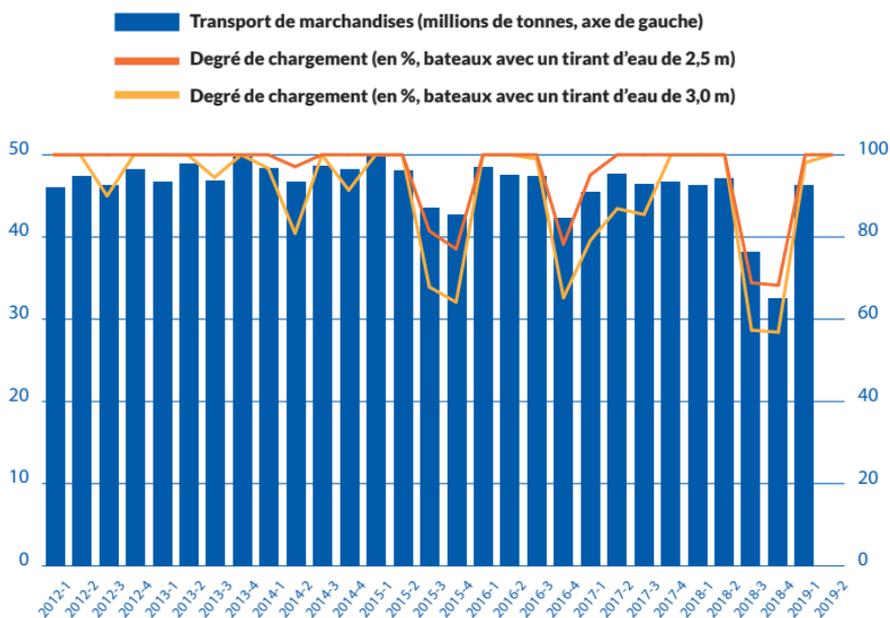
Source : Calcul de la CCNR basé sur des données fournies par l'Office fédéral allemand d'hydrologie



- Au début de l'année 2019, les hauteurs d'eau sur le Rhin se sont normalisées, permettant aux bateaux de navigation intérieure d'atteindre à nouveau des degrés de chargement assez élevés. Les échelles de Kaub et d'Oestrich sur le Rhin moyen ont mis en évidence des conditions de navigation légèrement plus difficiles qu'à Maxau, sur le Rhin supérieur, et à Duisbourg, sur le Rhin inférieur.
- La corrélation entre les niveaux d'eau et le transport de marchandises sur le Rhin est restée intacte, comme le montre le fait que la hausse des niveaux d'eau au 1er trimestre a été suivie d'une augmentation du transport de marchandises.

GRAPH. 2: TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE RHIN PAR TRIMESTRE ET DEGRÉ DE CHARGEMENT MAXIMAL DES BATEAUX À KAUB/RHIN

Source : Destatis et calcul de la CCNR basé sur des données de l'Office fédéral allemand d'hydrologie



NORMALISATION DES NIVEAUX D'EAU SUR LE RHIN ET DU DEGRÉ DE CHARGEMENT DES BATEAUX AU 1ER TRIMESTRE 2019 APRÈS LES BASSES EAUX DU 4ÈME TRIMESTRE 2018



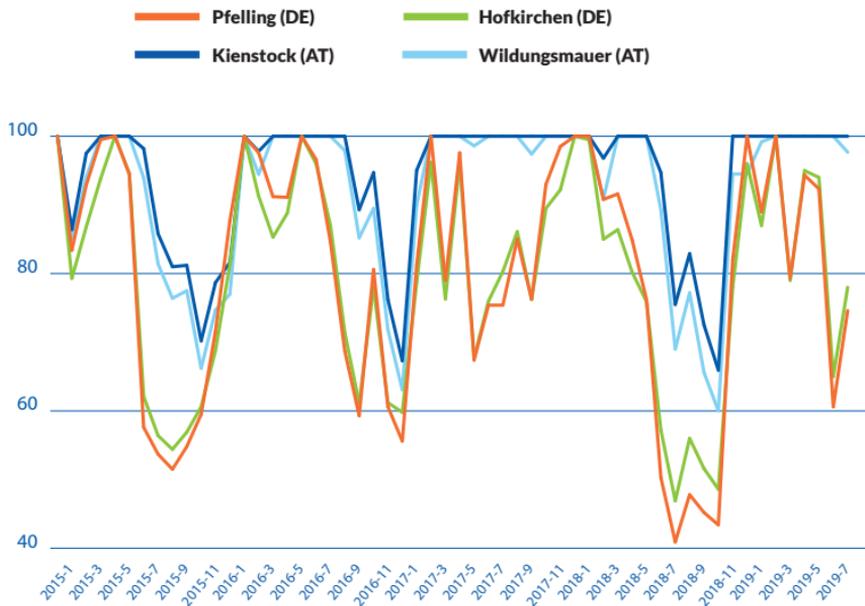


HAUTEURS D'EAU ET DEGRÉS DE CHARGEMENT DES BATEAUX DANS LE BASSIN DU DANUBE



GRAPH. 3: DEGRÉ MAXIMAL DE CHARGEMENT DES BATEAUX PRÉSENTANT UN TIRANT D'EAU DE 3M AUX ÉCHELLES DU DANUBE (%)

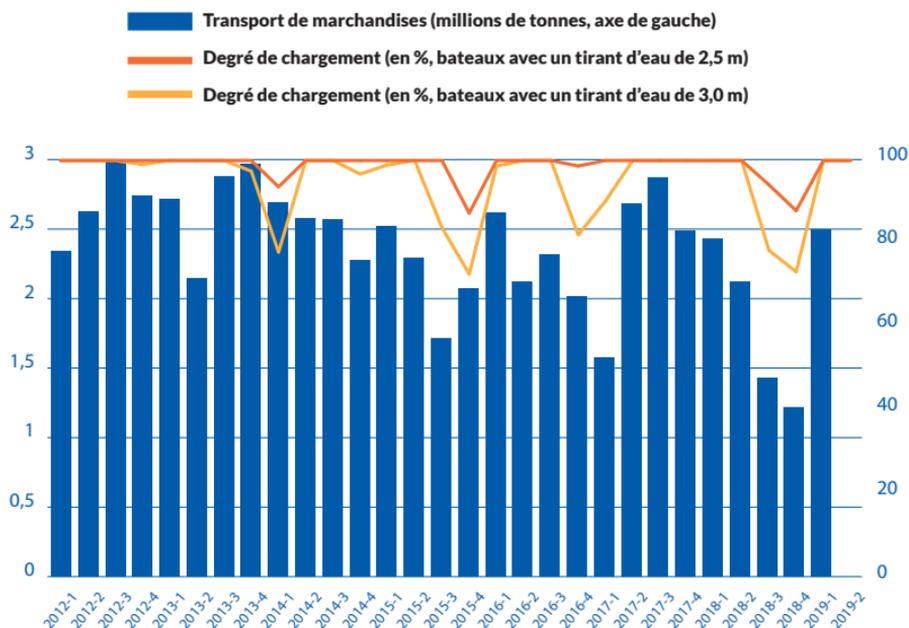
Source : calcul de la CCNR basé sur des données de l'Office fédéral allemand d'hydrologie et du Land de Basse-Autriche



- Dans le bassin du Danube, les différences de conditions hydrologiques entre le Danube autrichien et le Danube allemand sont restées inchangées en 2019. Alors que les conditions de navigation se rétablissaient rapidement à Kienstock et Wildungsmauer, deux localités situées en Basse-Autriche, elles continuaient d'être très instables et moins favorables sur le Danube allemand en Basse-Bavière.

GRAPH. 4: TRANSPORT DE MARCHANDISES EN AUTRICHE PAR TRIMESTRE ET DEGRÉ DE CHARGEMENT MAXIMAL DES BATEAUX À WILDUNGSMAUER EN BASSE-AUTRICHE

Source : Eurostat [iww-go-qnav] et calcul de la CCNR sur la base des données hydrologiques de l'État fédéral de Basse-Autriche

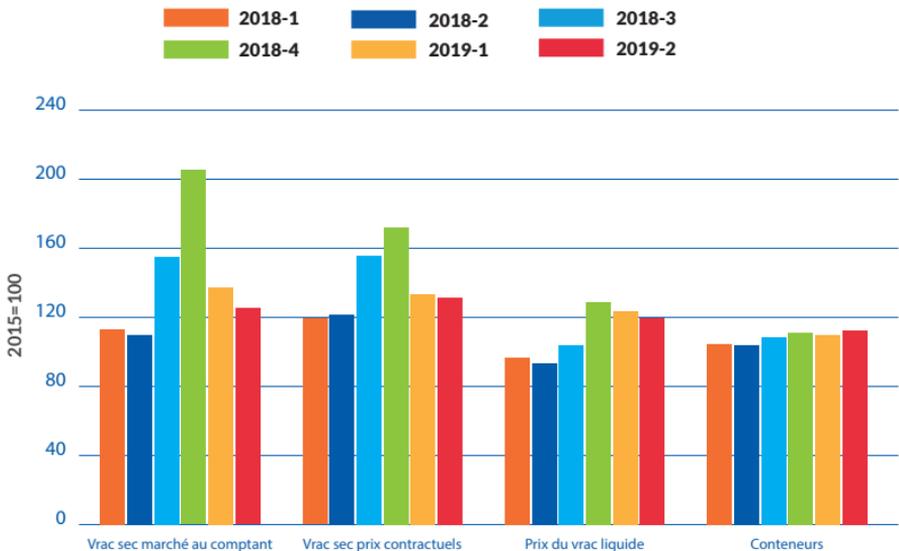


RÉTABLISSEMENT DES CONDITIONS DE NAVIGATION EN AUTRICHE ET DU DEGRÉ DE CHARGEMENT DES BATEAUX AU 1ER TRIMESTRE 2019 APRÈS LES BASSES EAUX DU 4ÈME TRIMESTRE 2018

■ TAUX DE FRET DANS LE BASSIN DU RHIN

GRAPH. 5: INDICE CBS DES TAUX DE FRET POUR LA NAVIGATION INTÉRIÈRE AUX PAYS-BAS

Source : CBS (Pays-Bas)



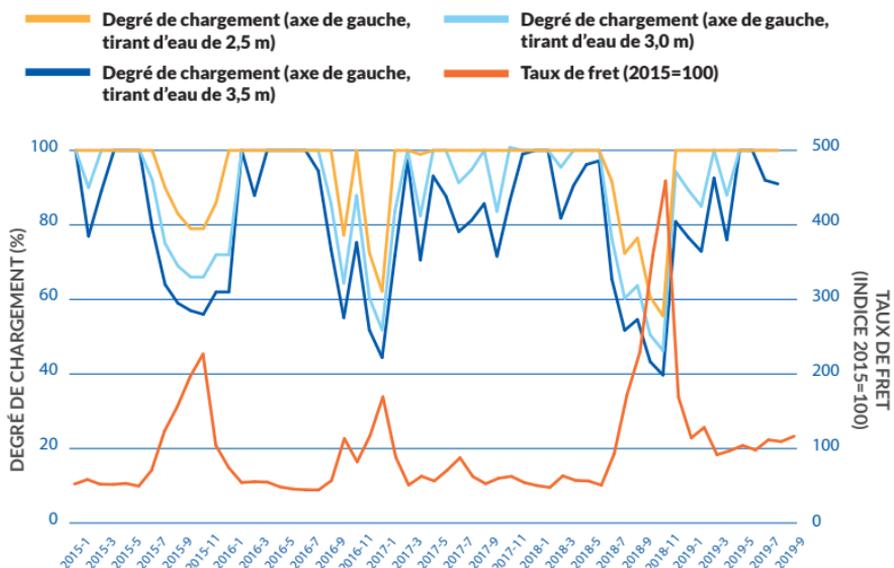
- Le CBS mène régulièrement (huit fois par an) des enquêtes auprès de 80 entreprises néerlandaises de transport fluvial. Le chiffre d'affaires d'une entreprise conditionne l'influence qu'elle exerce sur l'indice des prix. Selon cet indice, les taux de fret sur le marché du vrac sec au comptant ont chuté au premier semestre 2019, plus ou moins parallèlement à un retour à la norme des niveaux d'eau le long du Rhin.
- La partie «vrac liquide» de l'indice CBS inclut le transport de marchandises sur le Rhin, mais aussi des trajets plus courts dans le secteur ARA (Amsterdam-Rotterdam-Anvers) et dans d'autres régions des Pays-Bas. Il comprend les taux du marché au comptant, les taux des contrats (à long terme) et l'acheminement de tout type de vrac liquide (produits chimiques, diesel, fioul, méthanol, naphta, huile de tournesol, etc.).

- Un autre indice des taux de fret est l'indice PJK⁶ pour le vrac liquide, qui est un indice du marché au comptant basé sur le transport de produits pétroliers depuis la région ARA via le Rhin vers des destinations en Allemagne, en France et en Suisse. Le fait qu'il soit axé sur le marché au comptant et qu'il repose uniquement sur le marché ARA-Rhin le rendent assez instable.
- Au sein de l'indice PJK, les taux de fret ont fortement baissé en décembre 2018 et au début de l'année 2019 et se sont stabilisés à un niveau plus bas aux 1er et 2ème trimestres 2019. Toutefois, comme c'est le cas pour la partie CBS de l'indice concernant le vrac liquide, le niveau des prix n'a pas complètement reculé.

GRAPH. 6: INDICE DES TAUX DE FRET PJK POUR LES MARCHANDISES LIQUIDES (GASOIL) ACHÉMINÉES DE LA RÉGION ARA VERS DES DESTINATIONS LE LONG DU RHIN - COMPARÉ AU DEGRÉ DE CHARGEMENT DES BATEAUX À MAXAU/RHIN SUPÉRIEUR*

Source : Calcul de la CCNR basé sur des données PJK International

*L'indice du taux de fret a été calculé sur la base du prix par tonne de transport de marchandises liquides. Les valeurs de l'indice montrent le prix à un mois donné par rapport au prix moyen en 2015.



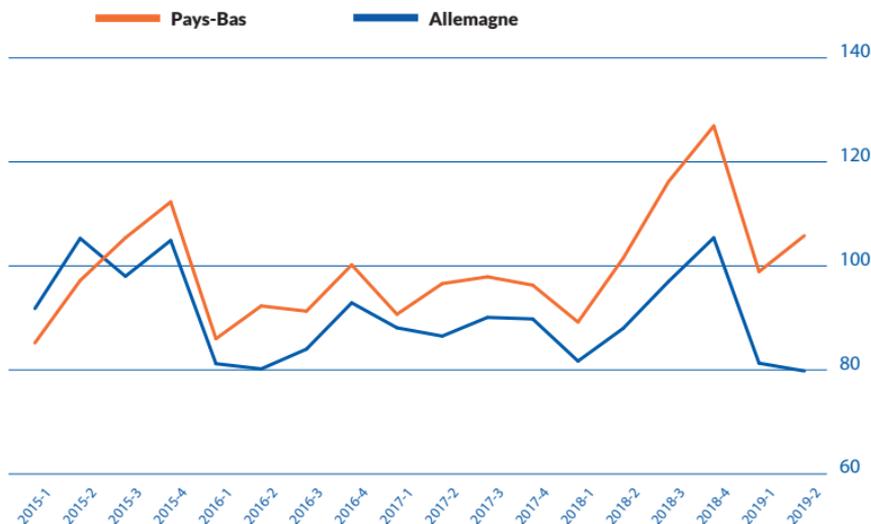
⁶ PJK International/Insight Global est une société d'étude de marché basée à Breda (Pays-Bas), spécialisée dans le secteur des cargaisons liquides.

ÉVOLUTION TRIMESTRIELLE DU CHIFFRE D'AFFAIRES DU TRANSPORT PAR NAVIGATION INTÉRIÈRE EN EUROPE⁷

GRAPH. 8: ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES AUX PAYS-BAS ET EN ALLEMAGNE – PRINCIPALEMENT LE TRANSPORT DE MARCHANDISES* (2015=100)

Source : CBS, Destatis

* Pour les Pays-Bas, la série de données correspond au chiffre d'affaires total du transport par navigation intérieure, le transport de marchandises représentant toutefois une part très élevée de 92 % ; pour l'Allemagne, la série de données ne porte que sur le chiffre d'affaires du transport de marchandises.



- Aux Pays-Bas et en Allemagne, le chiffre d'affaires du transport de marchandises a atteint un certain pic au 4^{ème} trimestre 2018. C'était une conséquence des taux de fret très élevés dus à la période de basses eaux, notamment sur le Rhin. Avec des prix en baisse au premier semestre 2019, le chiffre d'affaires s'est normalisé en Allemagne, alors qu'il est resté assez élevé aux Pays-Bas, reflétant une évolution plus positive de

⁷ Les données trimestrielles concernant le chiffre d'affaires de la navigation intérieure ne sont actuellement disponibles que pour très peu de pays en raison de contraintes statistiques. EUROSTAT fournit des données pour le secteur NACE H50 (transport par bateau) qui couvre les transports maritimes et fluviaux. Sur la base de cette série de données, il n'est possible de déterminer le chiffre d'affaires de la navigation intérieure que pour les pays n'ayant quasiment aucune activité de transport maritime. Pour la France, l'Allemagne et les Pays-Bas, les données trimestrielles concernant le chiffre d'affaires sont fournies par les offices statistiques nationaux (INSEE, Destatis, CBS).

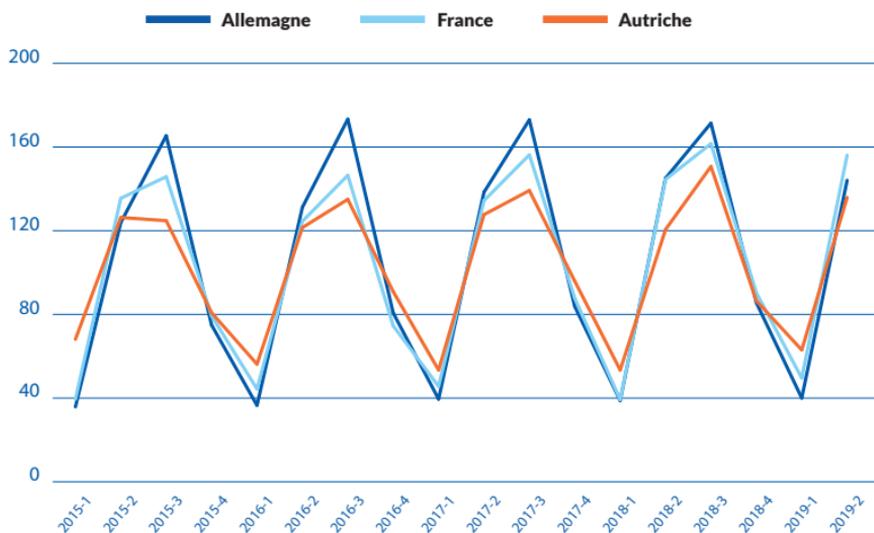
la demande en matière de transport aux Pays-Bas qu'en Allemagne.

- Le chiffre d'affaires des entreprises autrichiennes, françaises et allemandes de transport fluvial de passagers a connu les variations saisonnières habituelles. Au 2ème trimestre 2019, le chiffre d'affaires des entreprises françaises de transport fluvial de passagers a augmenté de 8 % par rapport au 2ème trimestre 2018 et de 16 % par rapport au 2ème trimestre 2017.
- Pour les entreprises allemandes de transport fluvial de passagers, le résultat du 2ème trimestre 2019 a été inférieur de 1 % à celui de l'année précédente, mais supérieur de 4 % à celui du 2ème trimestre 2017. Le chiffre d'affaires des entreprises autrichiennes de transport fluvial, dont la majorité est liée au transport de passagers, a augmenté de 13 % au 2ème trimestre 2019 par rapport à l'année précédente et de 6 % par rapport au 2ème trimestre 2017.

GRAPH. 9: ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES EN AUTRICHE, EN FRANCE ET EN ALLEMAGNE - PRINCIPALEMENT POUR LE TRANSPORT DE PASSAGERS* (2015=100)

Source : Eurostat [sts-setu-q] pour l'Autriche, Destatis pour l'Allemagne et l'INSEE pour la France

* Pour l'Autriche, la série de données reflète le chiffre d'affaires total du transport par navigation intérieure, mais le secteur est largement dominé par le transport de passagers ; pour l'Allemagne et la France, la série de données ne porte que sur le chiffre d'affaires du transport de passagers.





03

FOCUS SUR L'ALLEMAGNE

- Le transport par les voies de navigation intérieure en Allemagne représentait 36% de la performance totale du transport par voies de navigation intérieure dans l'UE au premier trimestre 2019, par rapport à 35% en 2018. Cette part correspondrait à 39% si seul le transport de conteneurs était pris en compte.
- Le nombre d'entreprises allemandes de transport fluvial représente 11% de l'ensemble des entreprises de navigation intérieure dans l'UE, alors que leur part du chiffre d'affaires est bien plus élevée : 34% du chiffre d'affaires total généré par les entreprises de transport de marchandises par voie fluviale dans l'UE sont produits par des sociétés allemandes.
- Cela montre également que les entreprises allemandes sont en moyenne plus grandes que celles de nombreux autres pays disposant de voies navigables intérieures et présentant un degré élevé de fragmentation du marché.

LES 40 PLUS GRANDS PORTS INTÉRIEURS ALLEMANDS⁸ - TRAFIC FLUVIAL AU 1^{ER} TRIMESTRE 2019

Source : Destatis



⁸ Ces 40 ports intérieurs ont représenté 74,6% de l'ensemble du trafic fluvial de marchandises dans les ports intérieurs allemands au 1^{er} trimestre 2019. Des informations détaillées sur les 32 plus grands ports intérieurs allemands figurent à la page suivante.

Au 1er trimestre
2019 (Mio.t.)

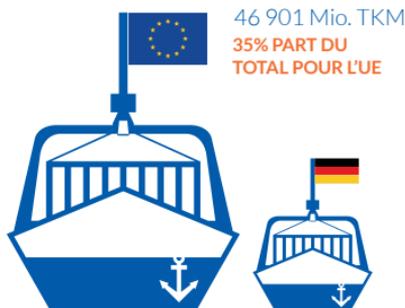
	Importations de l'étranger	Importations d'origine nationale	Exportations vers des destinations nationales	Exportations à l'étranger	Trafic fluvial total
Duisbourg	9,17	0,38	0,88	1,99	12,4
Hambourg	0,00	1,08	1,41	0,01	2,5
Mannheim	1,33	0,27	0,26	0,47	2,3
Cologne	0,64	0,45	0,42	0,80	2,3
Neuss	1,13	0,29	0,21	0,48	2,1
Karlsruhe	0,69	0,13	0,50	0,43	1,8
Ludwigshafen am Rhein	0,68	0,44	0,15	0,40	1,7
Francfort	0,61	0,27	0,24	0,23	1,3
Gelsenkirchen	0,27	0,15	0,32	0,50	1,2
Kehl	0,33	0,29	0,23	0,15	1,0
Mayence	0,37	0,23	0,07	0,26	0,9
Kiesbaggereien Kreis Wesel	0,00	0,41	0,03	0,48	0,9
Marl	0,52	0,15	0,05	0,19	0,9
Bottrop	0,46	0,03	0,13	0,25	0,9
Hamm	0,55	0,23	0,02	0,07	0,9
Krefeld	0,35	0,23	0,09	0,19	0,9
Brunsbüttel	0,00	0,03	0,80	0,00	0,8
Lünen	0,59	0,08	0,02	0,13	0,8
Brême	0,02	0,57	0,14	0,05	0,8
Sarrelouis	0,45	0,00	0,03	0,20	0,7
Andernach	0,10	0,10	0,03	0,45	0,7
Salzgitter	0,02	0,41	0,23	0,01	0,7
Heilbronn	0,24	0,11	0,28	0,04	0,7
Leverkusen	0,33	0,12	0,09	0,07	0,6
Rheinberg	0,47	0,00	0,04	0,09	0,6
Lingen (Ems)	0,10	0,11	0,28	0,09	0,6
Magdebourg	0,02	0,28	0,16	0,11	0,6
Wesseling	0,01	0,05	0,26	0,22	0,5
Wesel	0,16	0,08	0,07	0,22	0,5
Dormagen	0,14	0,02	0,18	0,16	0,5
Bendorf	0,15	0,10	0,07	0,18	0,5
Berlin	0,02	0,33	0,12	0,00	0,5

FICHE D'INFORMATION SUR LE TRANSPORT PAR NAVIGATION INTÉRIÈRE EN ALLEMAGNE

VALEUR ABSOLUE⁹ POUR L'ALLEMAGNE VS PART DU TOTAL POUR L'UE

Notes sur la fiche d'information - Voir page 43

TOTAL DE LA PRESTATION DE TRANSPORT



PRESTATION DE TRANSPORT POUR LES CONTENEURS

5 698 Mio. TKM

39% PART DU
TOTAL POUR L'UE

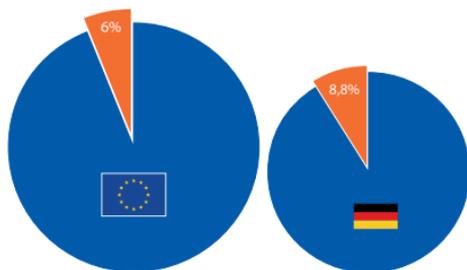


Volume total des marchandises transportées : 197,9 Mio. tonnes (# - Voir page 43)

Volume du transport de conteneurs : 21,2 Mio. tonnes (# - Voir page 43)

SEGMENT DE MARCHANDISES EN NAVIGATION INTÉRIÈRE

1. Minerais, sables, pierres : 8 724 Mio. TKM
25% PART DU TOTAL POUR L'UE
2. Produits pétroliers : 7 838 Mio. TKM
38% PART DU TOTAL POUR L'UE
3. Produits chimiques : 5 672 Mio. TKM
38% PART DU TOTAL POUR L'UE



PART MODALE DE LA RÉPARTITION DU TRANSPORT FLUVIAL - TOTAL DE LA PRESTATION DE TRANSPORT

Navigation intérieure

⁹ Les données pour tous les indicateurs de transport concernent 2018, tandis que les données sur la répartition modale, l'emploi, le chiffre d'affaires, les entreprises et le nombre de bateaux concernent 2017. La répartition modale de la navigation intérieure est calculée comme la part de navigation intérieure dans la prestation totale de transport fluvial, ferroviaire et routier.



PERSONNES EMPLOYÉES EN NAVIGATION INTÉRIÈURE

10 314

24% PART DU TOTAL

Transport de marchandises : 4 211

21% PART DU TOTAL

Transport de passagers : 6 103

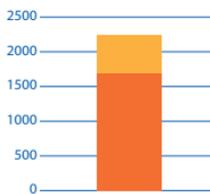
27% PART DU TOTAL

NOMBRE D'ENTREPRISES DE NAVIGATION INTÉRIÈURE

1 102

Transport de marchandises : 668

Transport de passagers : 434



NIVEAU DE CHIFFRE D'AFFAIRES EN NAVIGATION INTÉRIÈURE

2 234 Mio. € 30% PART DU TOTAL POUR L'UE

● Transport de marchandises : 1 689 Mio. € 34%

● Transport de passagers : 545 Mio. € 22%

NOMBRE DE BATEAUX ACTIFS

2 394 16% PART DU TOTAL POUR L'UE

Cargaison sèche : 1 564 14%

Cargaison liquide : 419 25%

Pousseurs et remorqueurs : 411 18%



TONNAGE DE BATEAUX À MARCHANDISES EN ACTIVITÉ

Cargaison sèche : 1,8 Mio. tonnes

13% PART DU TOTAL POUR L'UE

Cargaison liquide : 0,75 Mio. tonnes

22% PART DU TOTAL POUR L'UE

Source : analyse de la CCNR basée sur des données d'Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], [iww_go_atygo], [iww_go_actygo], [tran_hv_frmod], [iww_eq_loadcap], [road_go_ta_tcrj], [rail_go_contwgt], [iww_eq_age], base de données de la CCNR concernant les flottes

LE SECTEUR ALLEMAND DU TRANSPORT PAR NAVIGATION INTÉRIEURE DANS LE CONTEXTE DE L'EUROPE

- Les bateaux de navigation intérieure ont transporté **197,9 millions de tonnes de marchandises** en 2018 et 222,7 millions de tonnes en 2017 sur les voies navigables allemandes. En 2018, la prestation de transport (produit des tonnes et de la distance) représentait **35% de la prestation totale de transport au sein de l'UE**.
- En ce qui concerne le **transport de conteneurs**, la prestation du transport par voie de navigation intérieure en Allemagne représente **39% de la prestation totale de transport de conteneurs au sein de l'UE**.
- Outre le transport de conteneurs, la prestation relative au **transport de marchandises liquides** en Allemagne est **supérieure à la moyenne de l'UE**. Les transports des produits pétroliers et des produits chimiques en Allemagne représentent chacun 38% de la prestation européenne totale de transport dans ces deux segments.
- Quelques **10,3 milliers de personnes travaillent** dans des entreprises allemandes du secteur de la navigation intérieure, et celles-ci génèrent un chiffre d'affaires de plus de 2,2 milliards d'euros par an.
- Avec les 10,3 milliers de postes occupés, la part de l'Allemagne représente 24% de l'emploi du transport fluvial de l'Union européenne, ce qui signifie que **près d'une personne sur quatre travaillant dans des entreprises européennes de transport fluvial est employée dans une entreprise allemande de ce secteur**.
- **La taille des entreprises allemandes de transport fluvial est supérieure à la moyenne de l'UE**, selon les deux indicateurs suivants :
 1. Elles représentent **11% du nombre total des entreprises de transport fluvial de l'UE**, mais la part de personnes actives au sein de ces entreprises allemandes correspond à 24% de la totalité des emplois de ce secteur à l'échelle de l'UE.
 2. Les entreprises allemandes représentent 11% du nombre d'entreprises de transport fluvial de l'UE, mais elles génèrent **30% du chiffre d'affaires du transport fluvial européen**.

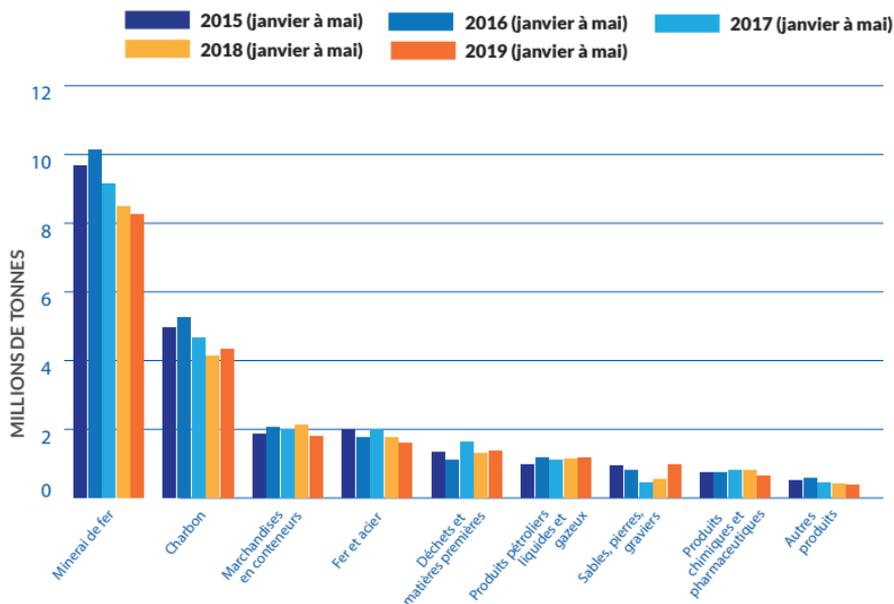
- La flotte de bateaux de navigation intérieure allemands représente 16% de l'ensemble des bateaux de navigation intérieure européens. À eux seuls, les bateaux à cargaison liquide représentent 25% – **cela signifie que, sur quatre bateaux-citernes immatriculés en Europe, un est immatriculé en Allemagne.**

PORT DE DUISBOURG ET PORT DE HAMBOURG

- Duisbourg est le plus grand port intérieur d'Allemagne et d'Europe, représentant 48,1 millions de tonnes de trafic fluvial en 2018. Son trafic fluvial se répartit entre le port public de Duisbourg (duisport GmbH) et les ports privés de l'industrie sidérurgique locale. La figure suivante prend en compte tout le trafic fluvial de la ville de Duisbourg. Les matières premières (minerai de fer, charbon) pour la production d'acier, ainsi que le fer et l'acier représentent une part de 70%. En 2018, le trafic fluvial était de 48,1 millions de tonnes, et de 12,4 millions de tonnes au 1er trimestre 2019, tout comme au 1er trimestre 2018.

GRAPH. 1: TRAFIC FLUVIAL DANS LES PORTS DE DUISBOURG (DE JANVIER À MAI) EN MILLIONS DE TONNES

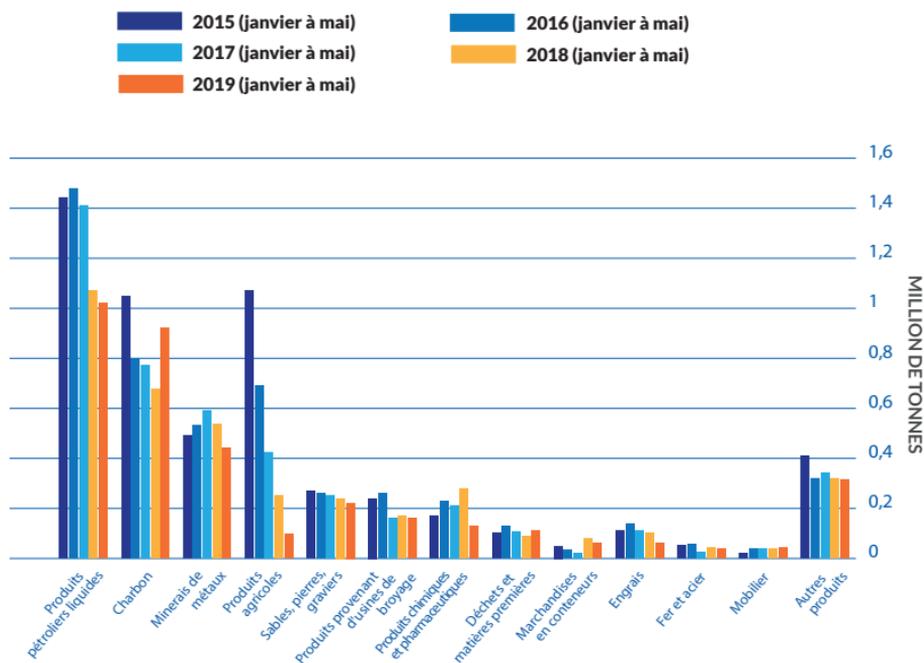
Source : Analyse de la CCNR basée sur Destatis



- Le port de Hambourg est non seulement le plus grand port maritime allemand, mais également le deuxième plus grand port intérieur allemand. Son trafic fluvial s'élevait à 10 millions de tonnes en 2018 (source : Destatis), et à 2,5 millions de tonnes au 1er trimestre 2019 (2,3 millions de tonnes au 1er trimestre 2018). La cargaison liquide est actuellement le type de marchandises le plus important à Hambourg, alors que le transport de conteneurs a jusqu'à présent joué un rôle relativement modeste dans l'arrière-pays de l'Elbe par rapport au Rhin.

GRAPH. 2: TRAFIC FLUVIAL DANS LE PORT DE HAMBOURG (DE JANVIER À MAI)

Source : Analyse de la CCNR basée sur Destatis





■ GLOSSAIRE

20XX-1/20XX-T1 : premier trimestre

20XX-3/20XX-T3 : troisième trimestre

CEMT : classification des voies navigables européennes

CHIFFRE D'AFFAIRES : le volume de ventes, net des taxes de vente

DEGRÉ DE CHARGEMENT : pourcentage de la capacité maximale de chargement d'un bateau. Calculé en fonction de deux paramètres de voies navigables (étiage équivalent (EE) et profondeur d'eau cible), de la marge de sécurité sous la quille du bateau et les niveaux d'eaux relevés à une échelle donnée.

EUROPE : dans le présent rapport, la navigation intérieure européenne inclut deux pays non membres de l'Union européenne, la Suisse et la Serbie.

EVP : Unité équivalent vingt pieds (unité pour le volume d'un conteneur)

MIO : million

MRD : milliard

OCDE : Organisation de coopération et de développement économique

PAYS DANUBIENS : Autriche, Bulgarie, Croatie, Hongrie, Roumanie, Serbie, Slovaquie

PAYS RHÉNANS : Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse

PIB : Produit Intérieur Brut

REGION ARA : Amsterdam – Rotterdam – Anvers

RHIN TRADITIONNEL : Rhin de Bâle à la frontière entre les Pays-Bas et l'Allemagne

TAUX DE FRET : prix auquel une cargaison est livrée d'un point à un autre

TKM : tonne-kilomètre (unité pour la prestation de transport qui représente le volume des marchandises transportées multiplié par la distance de transport)

UE : Union européenne

VNI : Voies de navigation intérieures

NOTES SUR LA FICHE D'INFORMATION

1) La colonne «Part du total pour l'UE» contient les données pour l'UE, la Suisse et la Serbie.

2) En ce qui concerne le transport de conteneurs, les chiffres comprennent le poids des conteneurs, selon le Manuel de référence sur les statistiques des transports par voies intérieures publié par Eurostat (Voir: https://circabc.europa.eu/sd/a/b1c81773-ce2b-47cd-ad43-a0fbfe395402/Reference_Manual_April_2018_.pdf)

Contrairement à la prestation de transport, il n'est pas possible de calculer une part spécifique par pays pour les volumes transportés. Exemple: lorsque des minerais de fer sont transportés de Rotterdam à Duisbourg, les tonnes transportées sont comptées dans les statistiques des deux pays, tandis que les tonnes-kilomètres (tkm) sont réparties entre les deux pays en fonction de la distance (km) parcourue dans chaque pays. Cela permet de calculer la part spécifique par pays pour la prestation de transport (tkm). Pour les volumes de transport (tonnes), la part ne peut pas être calculée, étant donné que la somme des parts de tous les pays serait supérieure à 100%.

OFFICES ET INSTITUTS NATIONAUX DE STATISTIQUES

Acronyme	Nom	Nom français	Pays
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	Bureau central des statistiques	Pays-Bas
Destatis	Statistisches Bundesamt	Office fédéral des statistiques d'Allemagne	Allemagne
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques	Institut national de la statistique et des études économiques	France
INSSE	Institutul National de Statistica	Office statistique de Roumanie	Roumanie
P3C	Републички завод за статистику Србије	Office statistique de la République de Serbie	Serbie
Statbel	Statistics Belgium	Statistique Belgique	Belgique

AUTRES SOURCES

Original	Nom français	Pays
Bundesanstalt für Gewässerkunde	Office fédéral d'hydrologie	Allemagne
CCNR/ZKR/CCR	CCNR	Europe
Contargo AG	Contargo AG	Allemagne
Danser France	Danser France	France
Danube Commission	Commission du Danube	Europe
De Vlaamse Waterweg	Voies d'eau flamandes	Belgique
European Commission	Commission européenne	UE
EUROSTAT	EUROSTAT	UE
Haeger & Schmidt Logistics	Haeger & Schmidt Logistics	Allemagne
Land Niederösterreich	Etat fédéral de Basse-Autriche	Autriche
OECD	OCDE	Mondial
Ports mentioned in the report	Ports mentionnés dans le rapport	Europe
PJK International	PJK International	Pays-Bas
SPW Service Public de Wallonie	SPW Service Public de Wallonie	Belgique
Swiss Rhine ports	Ports rhénans suisses	Suisse
Voies Navigables de France	Voies Navigables de France	France

■ MÉTHODOLOGIE

Trafic de marchandises sur les voies de navigation intérieure et dans les ports

L'Europe, telle que définie au chapitre 1, comprend tous les pays européens qui mettent à disposition des données trimestrielles relatives au transport par voie de navigation intérieure. Tous ces pays figurent sur la carte des prestations de transport en Europe (voir carte au chapitre 1).

Lorsque des écarts sont constatés entre les données pour la prestation de transport émanant d'Eurostat et celles issues des statistiques nationales, l'information est transmise à Eurostat et les données des Offices nationaux de statistiques sont prises en compte.

Lorsqu'elle est disponible, la classification des produits NST est utilisée pour répartir les prestations de transport sur les segments suivants : cargaison sèche, cargaison liquide, conteneurs.

■ DÉCLARATION DE REJET DE RESPONSABILITÉ

L'exploitation des connaissances, informations ou données contenues dans la présente publication intervient au risque exclusif de l'utilisateur. La responsabilité de la Commission européenne et de la Commission centrale pour la navigation du Rhin ou de son Secrétariat ne saurait en aucun cas être engagée, ni en cas d'exploitation des connaissances, informations ou données contenues dans la présente publication, ni pour les conséquences qui en résulteraient.

Les constats présentés et les opinions exprimées sont ceux des auteurs et ne reflètent pas nécessairement la position de la Commission européenne, de ses services ou de la Commission centrale pour la navigation du Rhin sur le sujet traité. Cette publication ne constitue en rien un engagement officiel des organisations citées.

L'Observation du Marché de la navigation européenne est un projet commun de la CCNR et la Commission européenne

Collaborateurs

CCNR

Norbert KRIEDEL (Économiste)

Laure ROUX (Coordination de projet)

Lucie FAHRNER (Chargée de communication)

Sarah MEISSNER (Assistante de projet)

Contact: ccnr@ccr-zkr.org

EN PARTENARIAT AVEC

Commission du Danube

Commission de la Moselle

Commission de la Sava

EBU

ESO

IVR

DIRECTION ARTISTIQUE – AGENCE PRESS-AGRUM.COM (<https://www.press-agrum.com>)
ET CCNR

TRADUCTION

Laurence WAGNER (Français)

Barbara VOLLATH-SOMMER (Allemand)

Pauline de ZINGER (Néerlandais)

Veronica SCHAUINGER-HORNE (Anglais-relecture)

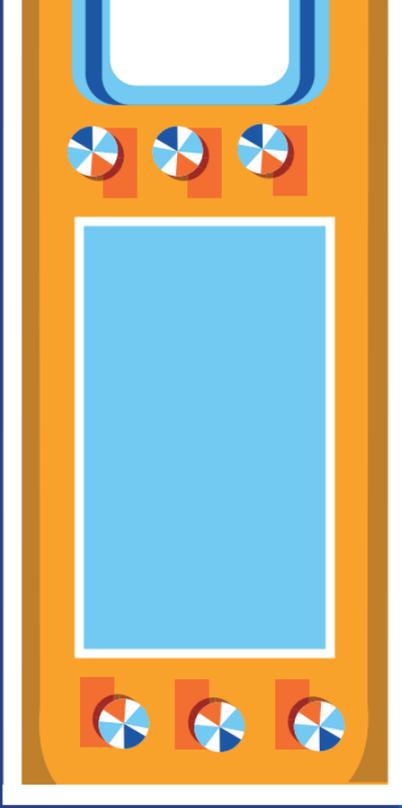
Achévé d'imprimer: novembre 2019

Édité par le Secrétariat de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)
2, place de la République CS10023 – 67082 STRASBOURG cedex – www.ccr-zkr.org
ISSN : 2519-1136



Retrouvez toutes nos données sur :

www.inland-navigation-market.org



En partenariat
avec



Dansk Kommission
Commission du Dannebrog
Датская Комиссия



COMMISSION DE LA MOSELLE