



APERÇU DU MARCHÉ

LA NAVIGATION INTÉRIEURE EUROPÉENNE

PUBLIÉ EN

NOVEMBRE 2020



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN



Aperçu du marché
LA NAVIGATION INTÉRIEURE
EUROPÉENNE

Publié en

Novembre 2020

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



TABLE DES MATIÈRES

01

TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES (P.5)

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

Volumes transportés dans les principaux pays européens concernés par la navigation intérieure **(p.12)**

Transport de vrac sec, de vrac liquide et de conteneurs **(p.13)**

02

CONDITIONS D'EXPLOITATION (P.21)

Impact des hauteurs d'eau **(p.22)**

Taux de fret dans les régions du Rhin et du Danube **(p.26)**

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

Évolution des coûts **(p.35)**

03

FOCUS SUR L'AUTRICHE (P.39)

Manutention fluviale dans les ports intérieurs autrichiens **(p.40)**

Fiche d'information sur le transport par navigation intérieure en Autriche **(p.46)**

Transport de passagers sur le Danube autrichien **(p.48)**



01

TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES

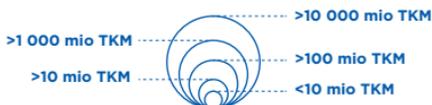
- Au cours des cinq premiers mois de 2020, le transport de marchandises sur le Rhin a diminué de 11 % par rapport à la même période en 2019. La crise de la Covid-19 a eu des effets différents selon les segments de fret concernés.
- Le transport de minerai de fer a été touché par l'interruption de la production automobile et a connu une baisse de 15 %. Le transport de sables, pierres et graviers a enregistré un recul de 12 %, et celui des produits chimiques, de 8 %. Certains segments ont également affiché un résultat positif : le transport de céréales a bénéficié des bons résultats des récoltes et a augmenté de 11 %. Le transport de produits pétroliers s'est maintenu au même niveau qu'en 2019, la baisse des prix du pétrole ayant déclenché une augmentation du trafic d'importation en mars et avril.
- Sur le Danube moyen, le transport de marchandises a augmenté de 1 % au cours des cinq premiers mois de 2020 par rapport à la même période en 2019. Cette évolution s'explique par les bons résultats des récoltes, qui ont généré une augmentation de 76 % du transport des céréales. Entre le Danube moyen et la mer Noire, le transport de céréales vers l'aval a plus que triplé. En revanche, le transport de minerai de fer sur le Danube moyen a reculé de 32 %.

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 2019 ET LE 1^{ER} TRIMESTRE 2020 (EN MILLIONS DE TKM)

Sources : Eurostat [iww_go_qnave], OCDE (Suisse), Office statistique de la République de Serbie

- Hausse du trafic entre T1 2019 et T1 2020
- Baisse du trafic entre T1 2019 et T1 2020



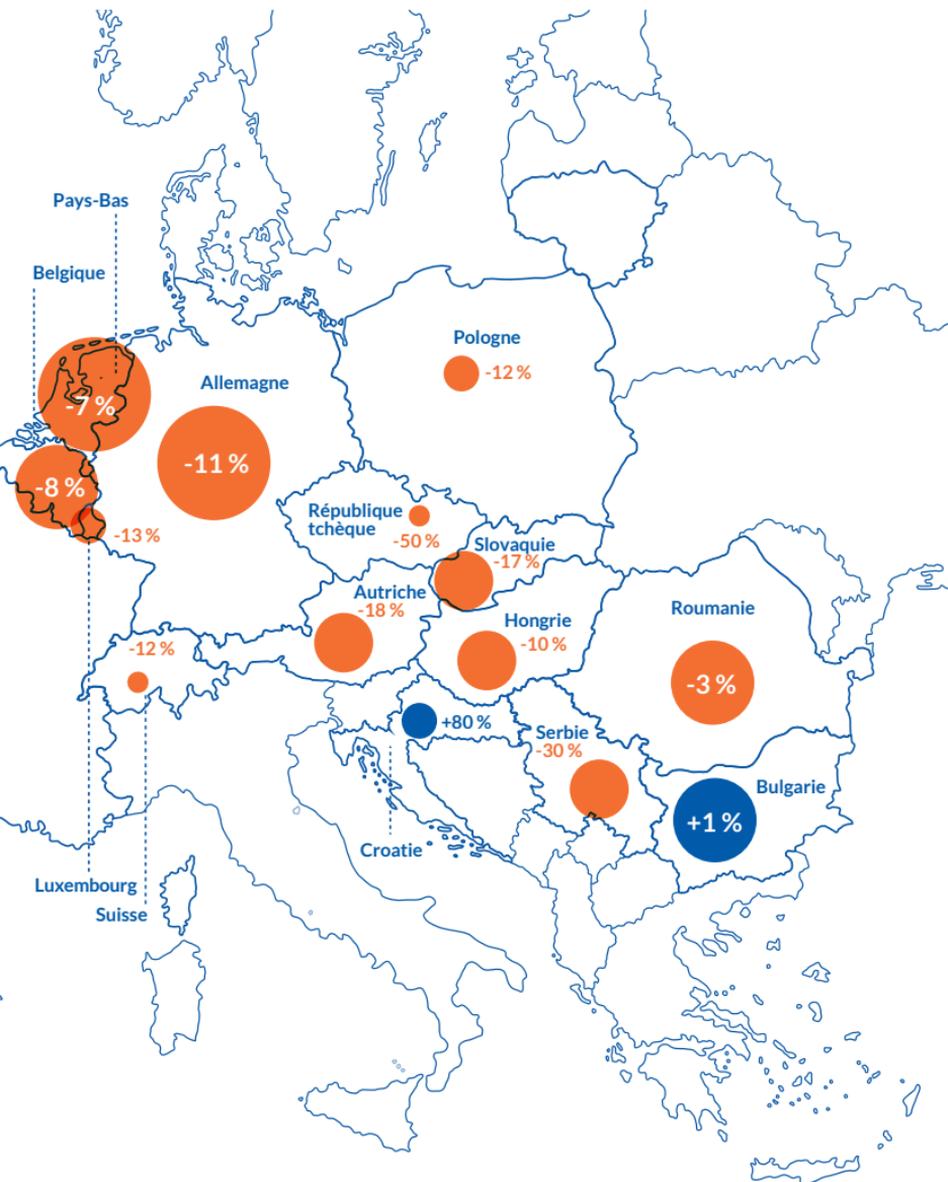
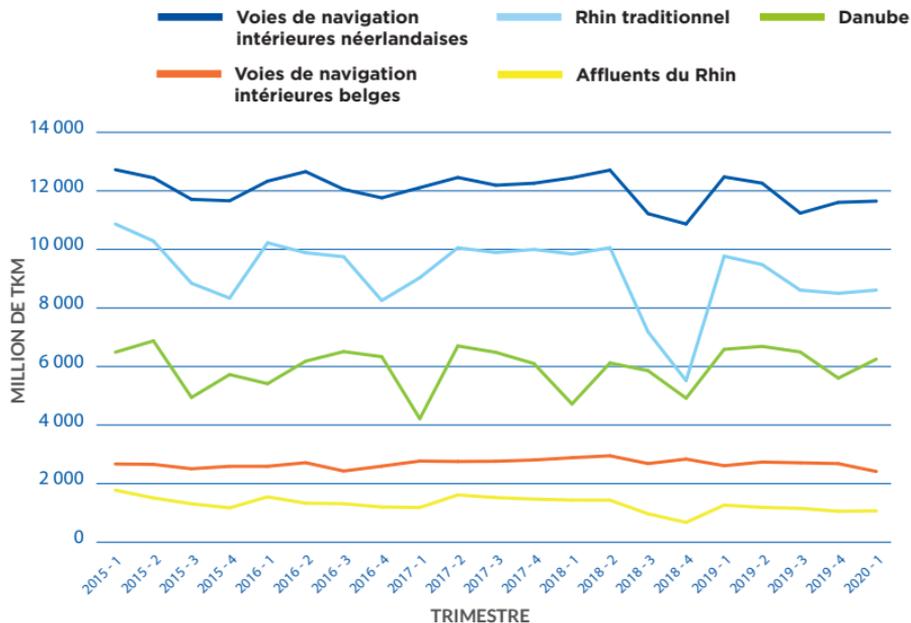


FIGURE 1 : PRESTATION DE TRANSPORT DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE EN EUROPE, PAR RÉGION (EN MILLIONS DE TKM)

Sources : Eurostat [iww_go_qnave], Destatis, Office statistique de la République de Serbie



- Au premier trimestre 2020, la prestation de transport assurée sur les voies de navigation intérieure néerlandaises et belges était inférieure de 7 % (voies navigables néerlandaises) et de 8 % (voies navigables belges) à celle du premier trimestre 2019. Sur le Rhin traditionnel et sur les affluents du Rhin (Moselle, Main, Neckar), la différence était un peu plus marquée, soit -12 % (Rhin) et -16 % (affluents rhénans). C'est sur le Danube que la diminution des prestations de transport a été la plus faible, se traduisant par -5 %.
- Au premier trimestre 2020, les effets de la crise de la Covid-19 ont commencé à se faire sentir au mois de mars. Une analyse détaillée des statistiques relatives aux transports pour les cinq premiers mois de 2020 montre que, sur le Rhin, le segment qui a subi la plus

forte baisse est celui du charbon, qui, pour des raisons structurelles, essayait déjà d'importantes pertes de volumes avant la crise de la Covid-19. Le transport de minerai de fer a été réduit de 15 % en raison de la fermeture temporaire des usines de production automobile.

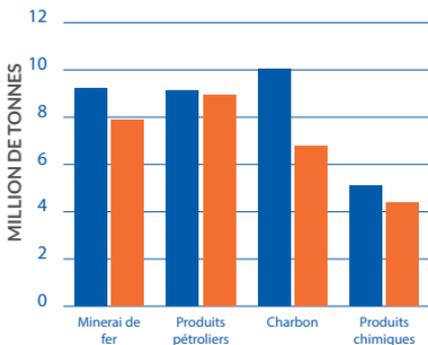
- Le transport des produits chimiques a perdu 8 %, et le transport de sables, pierres et graviers, 12 %. Le transport vers l'aval des céréales et des produits pétroliers a enregistré une hausse de 13 % dans chaque cas. Le transport des céréales a bénéficié d'une année de bonnes récoltes. L'augmentation des produits pétroliers s'explique par la forte baisse des prix du pétrole au printemps 2020, qui a conduit à un réapprovisionnement précoce des dépôts de fioul domestique, augmentant ainsi le transport de ces produits sur le Rhin. Selon les informations fournies par l'Office fédéral allemand des transports, ces effets ont cependant diminué à l'automne 2020.

FIGURES 2 ET 3 : VOLUMES DES PRINCIPAUX SEGMENTS DE CARGAISON TRANSPORTÉS VERS L'AMONT ET VERS L'AVAL SUR LE RHIN (EN MILLIONS DE TONNES POUR LES CINQ PREMIERS MOIS DE 2019 ET 2020)

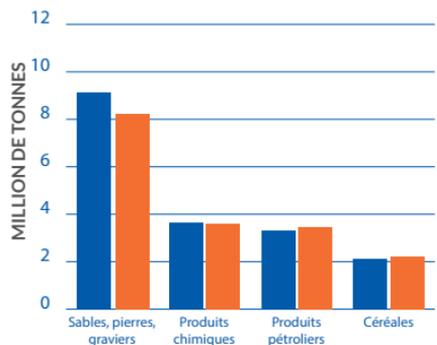
Source : analyse de la CCNR basée sur des données de Destatis

■ 2019, M1-M5 ■ 2020, M1-M5

TRANSPORTS VERS L'AMONT SUR LE RHIN



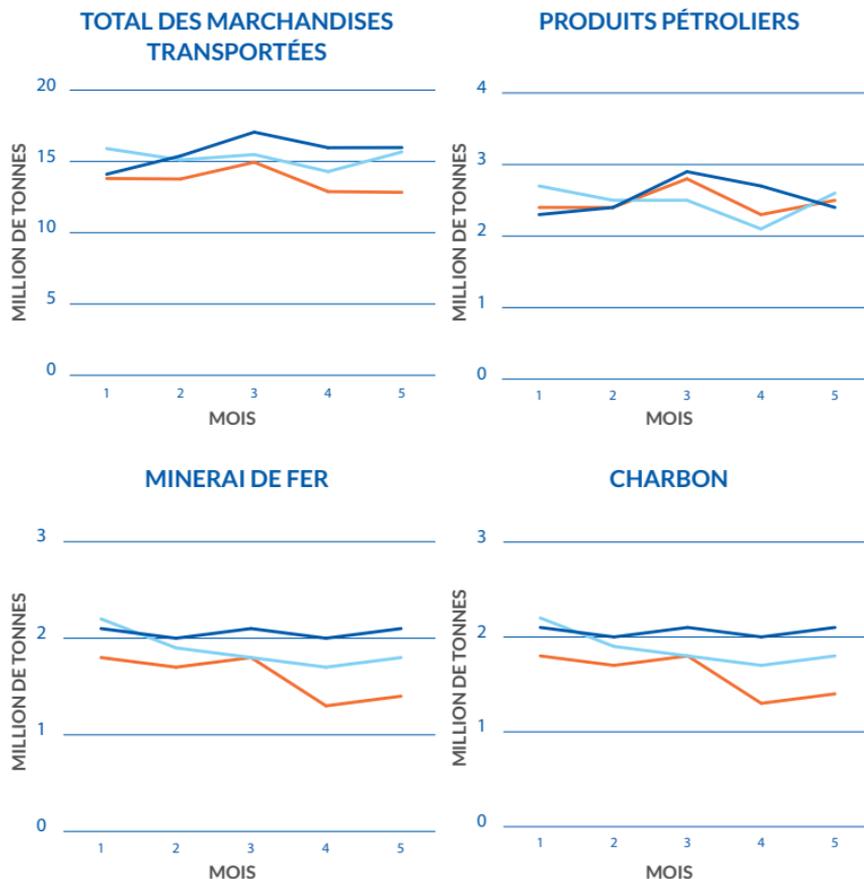
TRANSPORTS VERS L'AVAL SUR LE RHIN



FIGURES 4 À 7 : TRANSPORT MENSUEL DE MARCHANDISES SUR LE RHIN TRADITIONNEL (AU COURS DES CINQ PREMIERS MOIS DE 2018, 2019 ET 2020, VERS L'AMONT ET VERS LAVAL)

Source : analyse de la CCNR basée sur des données de Destatis

2018 2019 2020



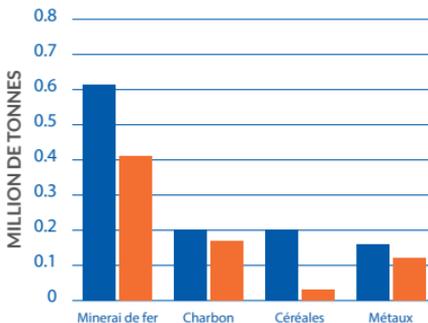
- La navigation sur le Danube, dont les statistiques ont été établies au point d'enregistrement de Mohács sur le Danube moyen, dans le sud de la Hongrie, présente un certain parallèle avec la navigation du Rhin. En effet, sur le Danube, le minerai de fer a également perdu des volumes, alors que le transport de céréales augmentait. En avril 2020, au beau milieu de la pandémie de Covid-19, la quantité de céréales exportée vers l'aval à partir des ports du Danube moyen était plus de quatre fois supérieure à celle du mois d'avril 2019. Cela montre que la navigation intérieure a pu jouer un rôle majeur aux fins du maintien des chaînes logistiques dans un secteur économique fondamental.
- Au cours des cinq premiers mois de 2020, le segment de marchandises le plus important du transport vers l'amont sur le Danube, le minerai de fer, a été fortement touché par la chute de la production d'acier et d'automobiles en Europe. Il a baissé de quelque 33 % par rapport aux cinq premiers mois de 2019.

FIGURES 8 ET 9 : VOLUMES DES PRINCIPAUX SEGMENTS DE CARGAISON TRANSPORTÉS VERS L'AMONT ET VERS L'AVAL SUR LE DANUBE (EN MILLIONS DE TONNES POUR LES CINQ PREMIERS MOIS DE 2020 ET 2019)*

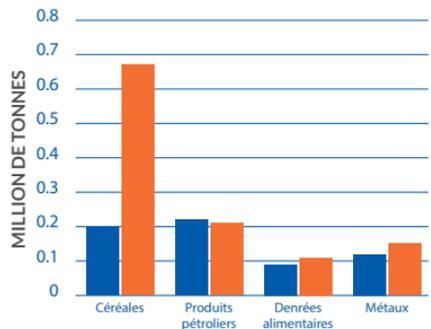
Source : rapport d'observation du marché de la Commission du Danube
 * Sur le Danube moyen à Mohács / sud de la Hongrie

■ 2019, M1-M5 ■ 2020, M1-M5

**TRANSPORTS VERS L'AMONT
 SUR LE DANUBE**



**TRANSPORTS VERS L'AVAL
 SUR LE DANUBE**



VOLUMES TRANSPORTÉS DANS LES PRINCIPAUX PAYS EUROPEENS CONCERNÉS PAR LA NAVIGATION INTÉRIÈRE

FIGURE 10 : VOLUMES TRANSPORTÉS PAR VOIE DE NAVIGATION INTÉRIÈRE (DONNÉES TRIMESTRIELLES – EN MILLIONS DE TONNES)

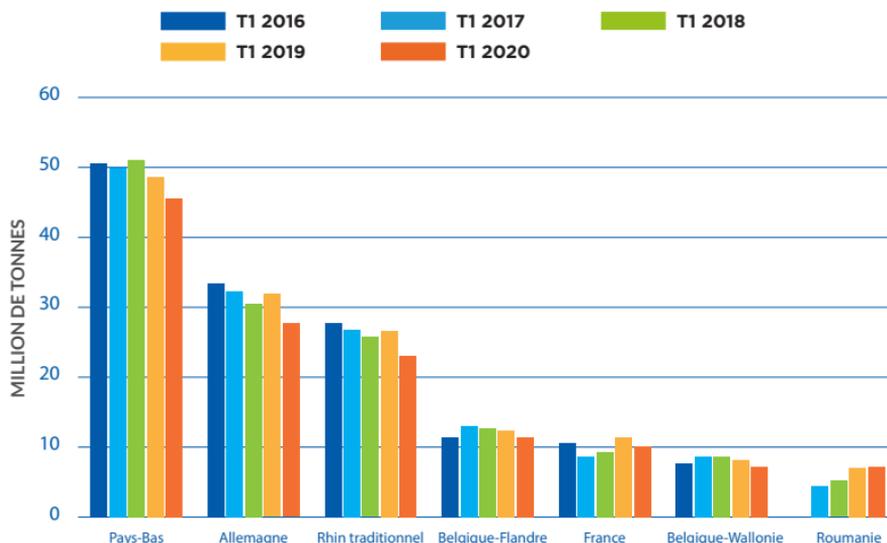
Source : Eurostat [iww_go_qnave]. Pour la Belgique, les données de Statbel pour les trimestres des années 2019 et 2020 ont été corrigées à la lumière des données disponibles auprès des administrations des voies navigables de la Belgique (De Vlaamse Waterweg et SPW, Service Public de Wallonie).



TRANSPORT DE VRAC SEC, DE VRAC LIQUIDE ET DE CONTENEURS

Sources : Centraal Bureau voor de Statistiek, Destatis, De Vlaamse Waterweg, SPW Service Public de Wallonie, Voies Navigables de France, Institut roumain des statistiques
 Nota : pour la France et la Wallonie, aucune statistique infra-annuelle en tonnes n'est disponible concernant les conteneurs. Il est par conséquent considéré que le segment de produits « machines/autres marchandises » comprend principalement le transport de conteneurs.

FIGURE 11 : TRANSPORT DE CARGAISONS SÈCHES (EN MILLION DE TONNES)



DANS LES PRINCIPAUX PAYS D'EUROPE CONCERNÉS PAR LA NAVIGATION INTÉRIEURE, LE TRANSPORT DE MARCHANDISES SÈCHES A SUIVI UNE TENDANCE PLUS OU MOINS NÉGATIVE CES DERNIÈRES ANNÉES, LES SEULES EXCEPTIONS ÉTANT LA FRANCE ET LA ROUMANIE.

FIGURE 12 : TRANSPORT DE CARGAISONS LIQUIDES

■ T1 2016 ■ T1 2017 ■ T1 2018
 ■ T1 2019 ■ T1 2020

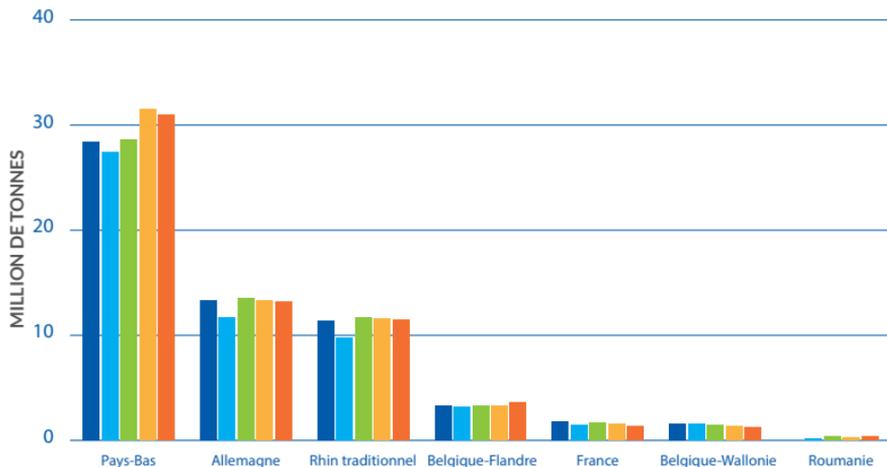
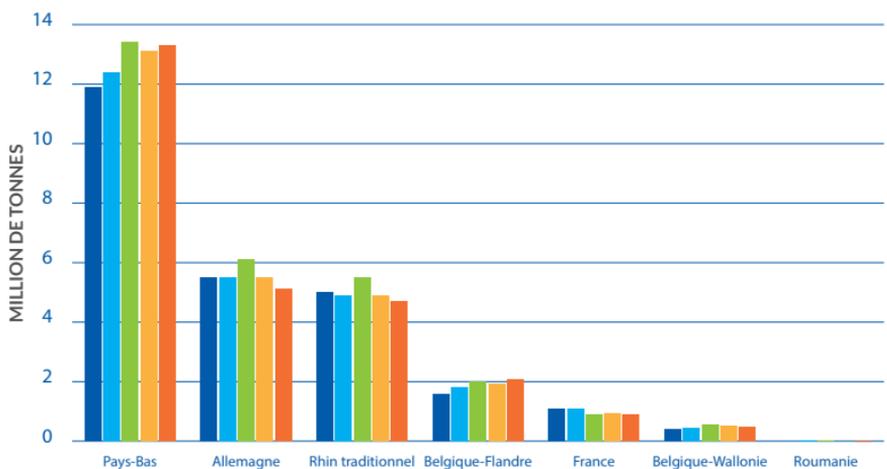


FIGURE 13 : TRANSPORT DE CONTENEURS

■ T1 2016 ■ T1 2017 ■ T1 2018
 ■ T1 2019 ■ T1 2020



- La tendance à la transition énergétique, qui se traduit par une diminution du transport de charbon, s'est également poursuivie au premier trimestre 2020. L'impact de la crise de la Covid-19 n'a été que partiel au premier trimestre (au mois de mars). Il faudrait connaître l'ensemble des données relatives au deuxième trimestre 2020 pour pouvoir étudier les effets de la Covid-19. Ces données étaient disponibles pour les Pays-Bas, la Roumanie et la France, au moment de la rédaction du présent rapport.
- Pour les Pays-Bas, elles ne révèlent que des réductions limitées du transport de marchandises au deuxième trimestre de 2020. Les chiffres du transport par voie de navigation intérieure aux Pays-Bas ont diminué de 6 % au deuxième trimestre 2020 par rapport au deuxième trimestre 2019. Selon ces données (préliminaires), le transport de cargaisons sèches a diminué de 9 % aux Pays-Bas au cours du deuxième trimestre 2020 (par rapport au deuxième trimestre 2019). Les cargaisons liquides n'ont perdu que 1 %, et le transport de conteneurs, 3 %. Ce résultat plutôt favorable pour les cargaisons liquides tient compte du remplissage des réservoirs de stockage de produits pétroliers dû à la baisse des prix du pétrole en mars.
- Les données roumaines montrent des tendances qui ont également été observées lors de l'examen des données pour le Danube moyen à Mohács : une forte baisse du transport de minerai de fer, et une forte augmentation du transport de céréales. Ces tendances peuvent s'expliquer par la baisse de la production d'acier européenne au printemps 2020. La forte hausse du transport de céréales reflète l'augmentation des exportations de céréales des ports du Danube moyen vers la région du Danube inférieur (région de la mer Noire).



TABEAU 1 : VOLUME DE MARCHANDISES TRANSPORTÉ AU 2^{ÈME} TRIMESTRE 2020 PAR RAPPORT AU 2^{ÈME} TRIMESTRE 2019 EN ROUMANIE (EN MILLIONS DE TONNES)

Source : Institut roumain des statistiques (<https://insse.ro/cms/en/content/harbour-transport-goods-and-passengers-semi2020>)

	T2 2019	T2 2020	Évolution en %
Volume total transporté	8,19	7,55	-7,9
Minerai de fer	2,85	1,50	-47,4
Céréales	1,44	2,40	+66,4
Sables, pierres, gravier	1,95	2,07	+6,2
Autres catégories de vrac sec	0,49	0,47	-4,7
Charbon	0,51	0,38	-24,5
Métaux	0,40	0,30	-25,4
Produits pétroliers	0,42	0,23	-43,5

- En France, au deuxième trimestre 2020, si le transport a diminué de près de 35 % au sein du plus grand segment de marchandises (sables, pierres, gravier) en raison de la fermeture temporaire d'importants chantiers de construction, le transport effectué dans le cadre du deuxième segment



le plus important (segment agricole, céréales) a légèrement augmenté (+0,8 %). En effet, ce segment a bénéficié d'une bonne saison de récolte 2019/2020. Tous les autres segments de marchandises ont enregistré une baisse. Globalement, le transport par voie de navigation intérieure en France a diminué de 23,6 % au deuxième trimestre 2020.

TABLEAU 2 : **VOLUME DE MARCHANDISES TRANSPORTÉ AU 2^{ÈME} TRIMESTRE 2020 PAR RAPPORT AU 2^{ÈME} TRIMESTRE 2019 EN FRANCE (EN MILLIONS DE TONNES)**

Source : VNF

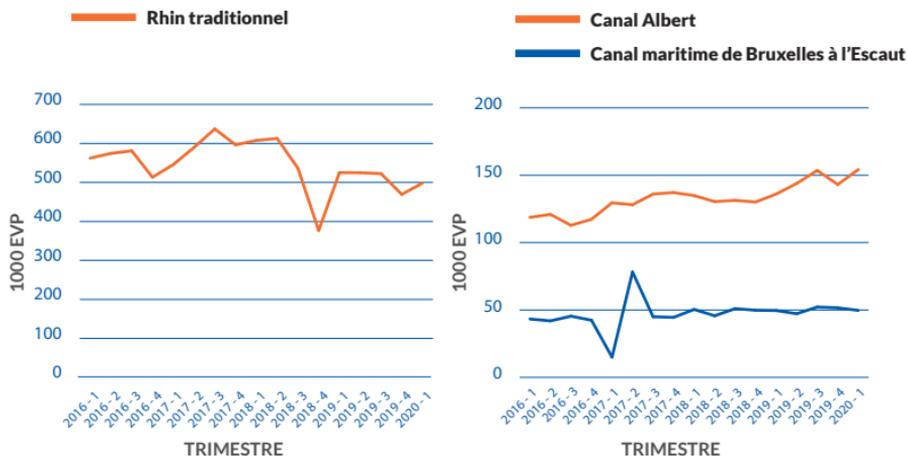
	T2 2019	T2 2020	Évolution en %
Vol. total transporté	14,8	11,3	-23,6
Sables, pierres, gravier	6,64	4,33	-34,8
Céréales	3,03	3,06	+0,8
Produits pétroliers	0,96	0,87	-9,8
Machines, équipements	0,89	0,79	-10,9
Produits alimentaires	0,92	0,65	-29,1
Produits chimiques	0,52	0,46	-11
Engrais	0,39	0,35	-8,6



FIGURES 14 À 19 : ÉVOLUTION DU TRANSPORT DE CONTENEURS POUR CERTAINES VOIES NAVIGABLES EUROPÉENNES (EN 1000 EVP)

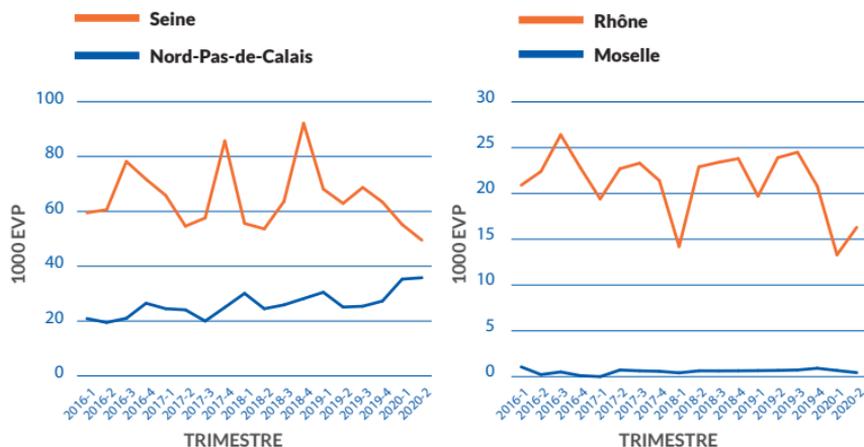
Sources : Destatis, De Vlaamse Waterweg, VNF

- Sur le Rhin, le résultat en EVP au premier trimestre 2020 était supérieur de 6,2 % à celui du quatrième trimestre 2019, mais également inférieur de 5,1 % à celui du premier trimestre 2019. Le résultat du Canal Albert a augmenté de 7,4 % par rapport au quatrième trimestre 2019 et même de 13,4 % par rapport au premier trimestre 2019.

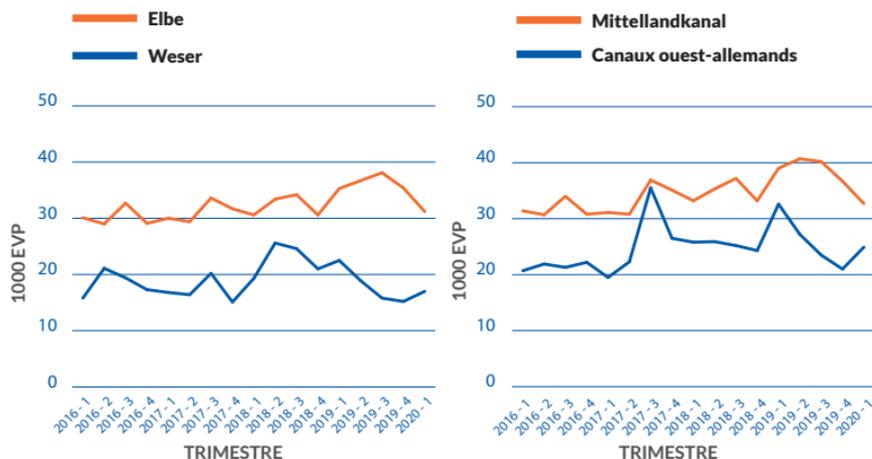


LE TRANSPORT DE CONTENEURS SUR LE RHIN N'EST PAS ENCORE REVENU AUX NIVEAUX QUI ÉTAIENT LES SIENS AVANT LES BASSES EAUX DE 2018.

- Alors que, sur la Seine et le Rhône, le transport de conteneurs a souffert de la crise de la Covid-19, dans la région Nord-Pas-de-Calais, il a augmenté et s'est stabilisé à un niveau record au deuxième trimestre 2020.



- Le transport de conteneurs sur l'Elbe et le Mittellandkanal a connu une baisse des volumes en EVP au quatrième trimestre 2019 et au premier trimestre 2020. Sur la Weser et les canaux ouest-allemands, les volumes d'EVP ont légèrement augmenté au premier trimestre 2020.





02

CONDITIONS D'EXPLOITATION

- Dans la région du Rhin, les taux de fret pour les cargaisons sèches ont suivi une tendance à la baisse au cours du premier semestre 2020. Les taux du marché au comptant pour le charbon, le minerai de fer et les métaux ont connu une baisse de 21-22 % par rapport au premier semestre 2019. Les taux de fret pour les sables, pierres et graviers, ainsi que pour l'agribulk, ont également diminué, mais de manière moins prononcée.
- Les taux de fret du marché au comptant pour les produits pétroliers ont principalement diminué au cours du premier semestre 2020, le mois de mai étant la seule exception, lorsque le retour à un fonctionnement à 24 heures par jour des écluses sur le Rhin supérieur a entraîné un mouvement temporaire à la hausse des taux de fret (en raison d'une plus grande demande de transport).
- L'évolution du chiffre d'affaires par pays montre une baisse limitée pour le transport de marchandises, mais une baisse très nette pour le transport de passagers. Pour les entreprises françaises de transport de passagers, le chiffre d'affaires a diminué de 91 % au second semestre 2020 par rapport au second semestre 2020.

■ IMPACT DES HAUTEURS D'EAU

- Le tirant d'eau disponible ou possible d'un bateau est un paramètre économique important. Un tirant d'eau disponible élevé supporte des degrés de chargement élevés, ce qui permet de réaliser des économies d'échelle et des volumes de transport importants, et de réduire les coûts unitaires. Un modèle détaillé permettant d'estimer l'effet des basses eaux sur la capacité de chargement des bateaux de navigation intérieure de différents types et tailles a récemment été publié dans l'European Journal of Transport Infrastructure Research.¹ Pour la navigation intérieure dans son ensemble, des degrés de chargement élevés pourraient permettre à cette dernière de gagner des parts modales sur le marché du transport.
- Le tirant d'eau disponible ou possible d'un bateau de navigation intérieure peut être calculé sur la base de la hauteur d'eau effective, de l'étiage équivalent et de la profondeur minimale du chenal navigable garantie par l'administration des voies navigables dans des conditions d'étiage équivalent. En outre, une marge de sécurité sous la quille (pied de pilote) doit être prise en compte.² L'étiage équivalent désigne un seuil de basses eaux en dessous duquel les niveaux d'eau ne descendent pas plus de 20 jours par an sans glace, sur une moyenne de 30 ans.
- Le schéma ci-contre illustre le cas d'un bateau présentant un tirant d'eau effectif donné (compte tenu d'un poids donné de marchandises chargées) à l'échelle de Kaub, sur le Rhin moyen. À cette échelle, l'étiage équivalent est de 78 cm, et la profondeur minimale correspondante du chenal navigable est de 190 cm. La longueur prise en compte pour le pied du pilote est de 32 cm. Dans cette illustration, la date choisie pour déterminer le tirant d'eau disponible ou possible est le 3 septembre 2020, à laquelle les hauteurs d'eau effectives étaient de 239 cm en moyenne.

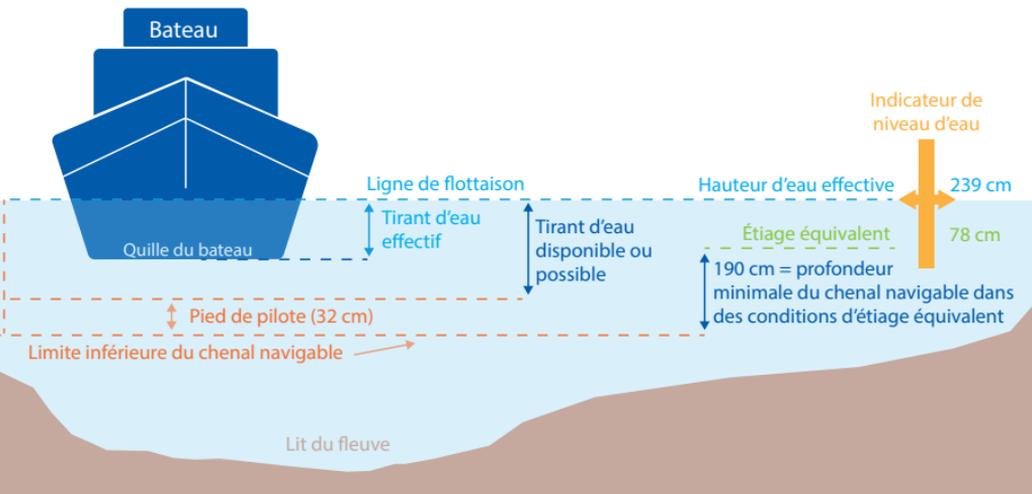
¹ Van Dorsser, C. et al., *Effect of low water on loading capacity of inland ships*, *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, vol. 20, n° 3, p. 47-70, sept. 2020. ISSN 1567-7141. Disponible à l'adresse : <https://journals.open.tudelft.nl/ejtir/article/view/3981>

² Tirant d'eau disponible ou possible = profondeur minimale du chenal navigable + (hauteur d'eau effective - étiage équivalent) - pied de pilote

FIGURE 1 : HAUTEUR D'EAU EFFECTIVE, TIRANT D'EAU EFFECTIF, ÉTIAGE ÉQUIVALENT, PROFONDEUR MINIMALE DU CHENAL NAVIGABLE ET TIRANT D'EAU POSSIBLE OU DISPONIBLE À KAUB/SUR LE RHIN MOYEN*

Source : données communiquées à la CCNR par l'Institut fédéral allemand d'hydrologie (Bundesanstalt für Gewässerkunde - BfG) (2015)

*Les distances représentées dans ce schéma ne sont pas à l'échelle



- Dans l'exemple ci-dessus, on peut constater que le bateau aurait pu charger plus de poids étant donné qu'il n'a pas pleinement exploité le tirant d'eau disponible ou possible ce jour-là à Kaub.
- Selon l'administration allemande des voies navigables, pour un lit de fleuve dont le sol est composé de sable ou de gravier, un pied de pilote d'au moins 20 cm est suffisant. Le pied de pilote pour un lit rocheux doit être compris entre 20 cm et 40 cm.

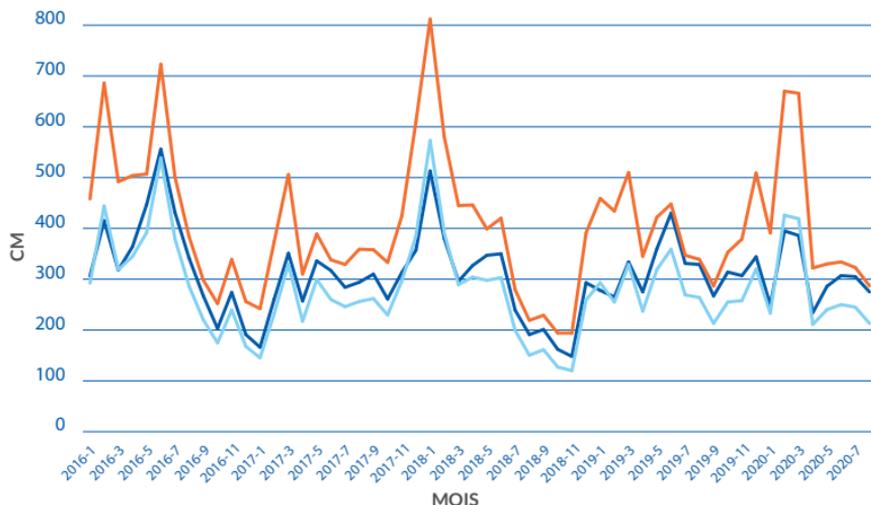
- Les graphiques suivants montrent le tirant d'eau disponible à plusieurs échelles d'importance majeure sur le Rhin et le Danube jusqu'en août 2020.³

FIGURES 2 ET 3 : IMPACT DE L'HYDRAULICITÉ – TIRANT D'EAU DISPONIBLE OU POSSIBLE DES BATEAUX AUX PRINCIPALES ÉCHELLES LE LONG DU RHIN ET DU DANUBE (EN CM)

Sources : calcul de la CCNR basé sur des données fournies par l'administration fédérale allemande de l'eau et de la navigation, l'Institut fédéral allemand d'hydrologie (BfG) et l'État fédéral de Basse-Autriche (<https://www.noel.gv.at/wasserstand/#/de/Messstellen/Map/Wasserstand>)

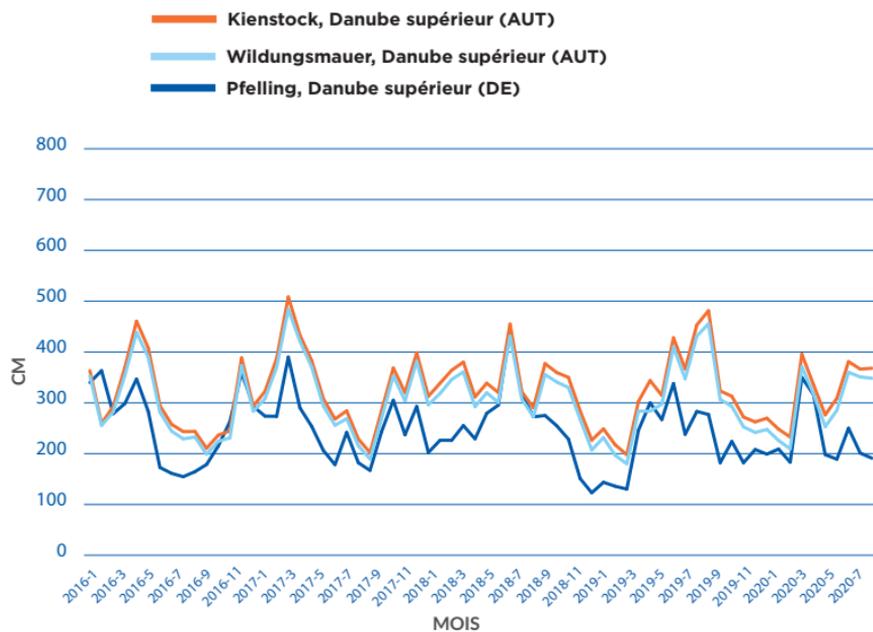
RHIN

- Duisbourg, Rhin inférieur (DE)
- Maxau, Rhin supérieur (DE)
- Kaub, Rhin moyen (DE)



³ Dans ces calculs, les valeurs suivantes ont été prises en compte pour le pied de pilote : 32 cm pour Kaub, 21 cm pour Maxau, 27 cm pour Duisbourg et 40 cm pour les trois échelles sur le Danube. Les valeurs concernant les échelles sur le Rhin sont publiées dans un rapport de l'Association Suisse de navigation et d'économie portuaire (voir l'article rédigé par l'Association suisse de navigation et d'économie portuaire (Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafengewirtschaft), dans : SVS Aktuell, décembre 2018 / janv. 2019, pages 7 et 8, disponible à l'adresse : http://www.svs-ch.ch/sites/default/files/svs-aktuell/winter_2018.pdf). Les valeurs concernant le Danube sont recommandées par viadonau.

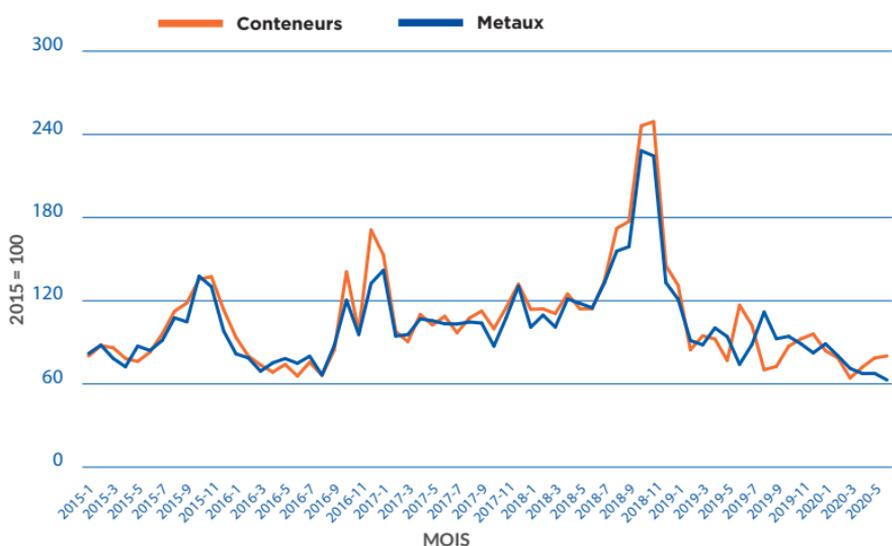
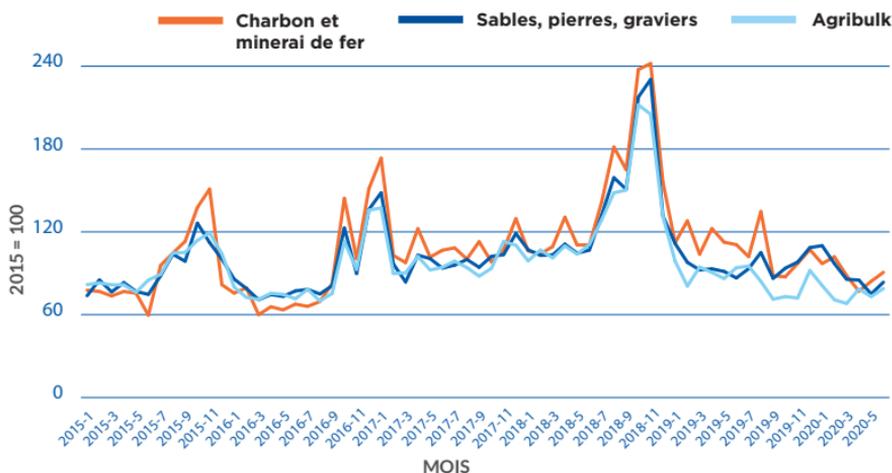
DANUBE



TAUX DE FRET DANS LES RÉGIONS DU RHIN ET DU DANUBE

FIGURES 4 ET 5 : ÉVOLUTION DES TAUX DE FRET POUR LES CARGAISONS SÈCHES DANS LA RÉGION DU RHIN (INDICE 2015 = 100)

Source : Panteia

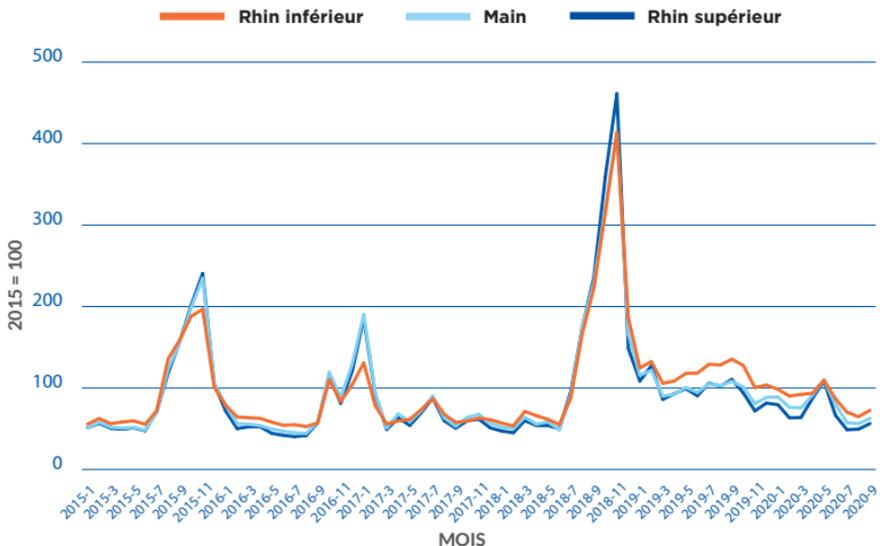


- Les taux de fret de la cargaison sèche (marché au comptant) dans la région du Rhin ont été impactés au cours du premier semestre 2020. Selon les données recueillies par Panteia en ce qui concerne les taux de fret, ceux applicables au charbon, au minerai de fer et aux métaux ont connu la plus forte réduction par rapport au premier semestre 2019, affichant une baisse de 22 % (charbon et minerai de fer) et 21 % (métaux). Le déclin structurel du transport de charbon et les effets négatifs de la Covid-19 sur la production d'acier et la production automobile peuvent largement expliquer cette tendance.
- Pour les sables, pierres et graviers ainsi que l'agribulk, la baisse des taux de fret s'est avérée un peu plus faible (-6 % et -17 % respectivement). Les taux de fret dans le transport de conteneurs (taux du marché au comptant) ont été, au premier semestre 2020, de 23 % inférieurs à ceux de la même période un an plus tôt. Il convient de noter que la plupart des porte-conteneurs sont exploités dans le cadre d'un accord d'affrètement à temps. L'évolution que montre le graphique concerne les taux de fret du marché au comptant et peut donc présenter des différences avec les taux d'affrètement à temps.

FIGURE 6 : ÉVOLUTION DES TAUX DE FRET POUR LE GASOIL DE LA RÉGION ARA VERS LES DESTINATIONS RHÉNANES (INDICE 2015 = 100)*

Source : calcul de la CCNR basé sur les données de PJK International

* PJK enregistre les taux de fret (en euros par tonne) pour le transport de vrac liquide entre la région ARA et le Rhin. La CCNR convertit ces valeurs en un indice avec pour base l'année 2015. Rhin inférieur : Duisbourg, Cologne. Rhin supérieur : Karlsruhe, Bâle. Main : Francfort/M.

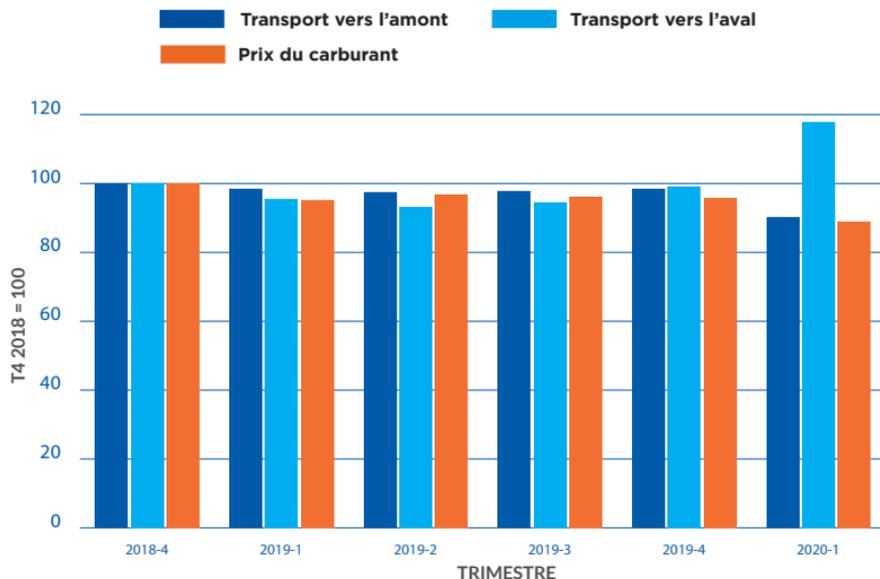


- Les facteurs qui ont soutenu les taux de fret du marché au comptant pour le transport de cargaisons liquides sur le Rhin au cours du premier semestre 2020 étaient les faibles cours du pétrole et les niveaux d'eau relativement bas (voir le graphique ci-dessus). La faiblesse des cours du pétrole sur le marché au comptant, combinée à une situation de « contango »⁴ sur les marchés pétroliers futurs, a eu pour conséquence que les importateurs ont jugé rentable d'importer des produits pétroliers, de les stocker et de faire couvrir les risques concernant leur cours par le marché futur. Au début du mois de mai 2020, le rétablissement du fonctionnement des écluses du Rhin supérieur à raison de 24 heures par jour a entraîné temporairement une activité de transport supplémentaire, qui s'est traduite par une hausse soudaine des taux de fret.
- Cet effet s'est atténué en juin et dans les mois suivants, de sorte que les taux de fret ont diminué. Aux mois de juillet, août et septembre 2020, les taux de fret du gasoil étaient beaucoup plus bas qu'au cours des mêmes mois un an plus tôt. Pour le Rhin inférieur, la différence moyenne au troisième trimestre 2020 par rapport au troisième trimestre 2019 était de -47 %, et même de -51 % pour le Rhin supérieur, et de -57 % pour le Main. Ces fortes réductions à l'automne 2020 s'expliquent par le fait que les effets habituels de reconstitution des réserves de pétrole étaient à peine ressentis à l'automne 2020, les dépôts ayant déjà été remplis au printemps lorsque les cours du pétrole avaient fortement baissé (voir chapitre 1).
- Au premier trimestre 2020, les taux de fret de la navigation sur le Danube – dans le transport vers l'aval – affichaient une hausse de 24 % par rapport au premier trimestre 2019. C'est l'augmentation du transport des céréales vers l'aval (voir chapitre 1) qui a déclenché cette hausse. Dans le transport vers l'amont, les taux de fret ont baissé (-9 %) en raison de la diminution du transport de minerai de fer au cours des premiers mois de 2020 (voir chapitre 1). Il y a également eu une réduction des prix du combustible en raison de la baisse des cours du pétrole, qui était de 7 % par rapport à 2019.

⁴ Dans une situation de contango, les prix du marché au comptant sont inférieurs aux prix d'une future livraison de produits pétroliers.

FIGURE 7 : ÉVOLUTION DES TAUX DE FRET RELATIFS A LA NAVIGATION SUR LE DANUBE (INDICE T4 2018 = 100)

Source : rapport d'observation du marché de la Commission du Danube

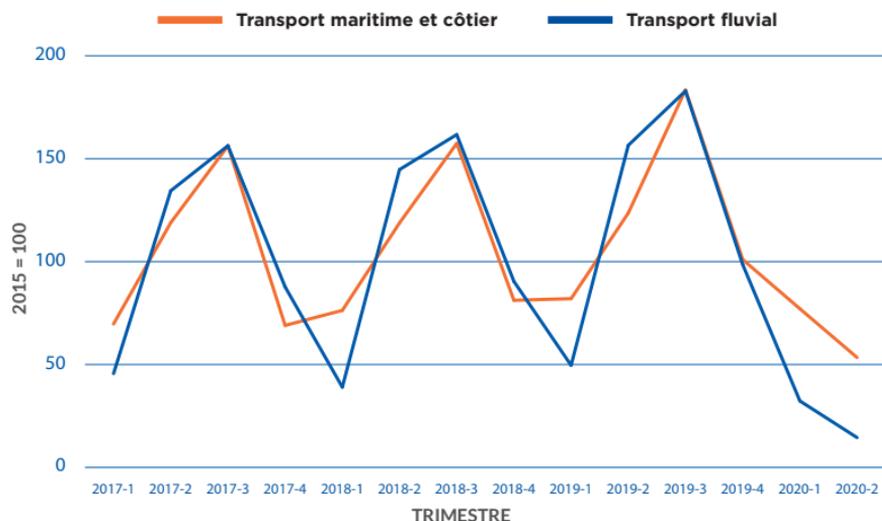


LES CÉRÉALES SONT LE PRINCIPAL SEGMENT DE MARCHANDISES TRANSPORTÉ VERS L'AVAL SUR LE DANUBE. LES LIVRAISONS DE CÉRÉALES DU DANUBE MOYEN VERS LA RÉGION DE LA MER NOIRE ONT FORTEMENT REPRIS EN 2020. IL EN EST RÉSULTÉ UN EFFET POSITIF SUR LES TAUX DE FRET POUR LE TRANSPORT VERS L'AVAL SUR LE DANUBE.

ÉVOLUTION TRIMESTRIELLE DU CHIFFRE D'AFFAIRES DU TRANSPORT PAR NAVIGATION INTÉRIEURE PAR PAYS EN EUROPE

FIGURE 8 : ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRE DES ENTREPRISES FRANÇAISES DE TRANSPORT DE PASSAGERS (INDICE 2015 = 100)

Source : INSEE - Indice de chiffres d'affaires



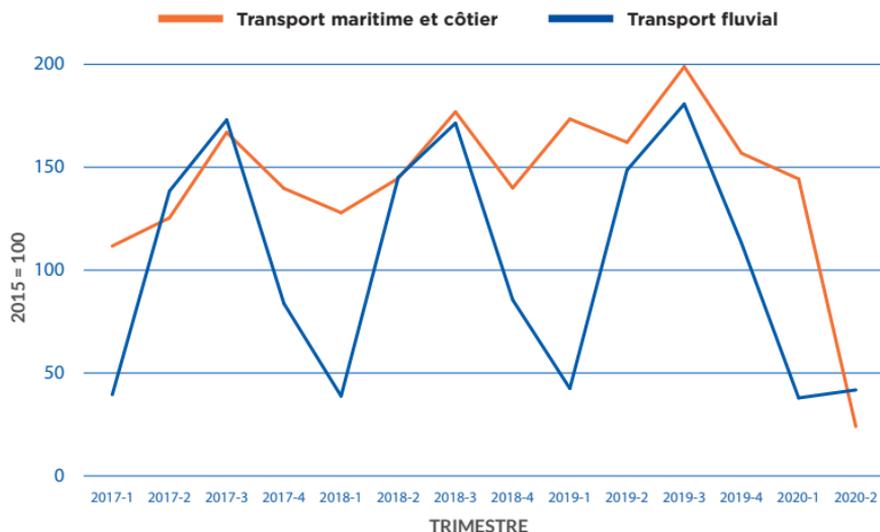
- Au premier trimestre 2020, le chiffre d'affaires du transport fluvial de passagers en France était inférieur de 35 % à celui du premier trimestre 2019. Au deuxième trimestre 2020, le chiffre d'affaires du transport fluvial a chuté de 91 % par rapport au même trimestre de l'année précédente.
- À la mi-mars, lorsque commence généralement la saison des croisières, toute l'activité de transport de passagers (croisières fluviales et excursions journalières) a complètement cessé. Ce n'est qu'à la fin du mois de mai que certains bateaux d'excursions

journalières et petits bateaux de croisière ont repris leur activité, mais avec un nombre de passagers assez limité. Les bateaux de croisière de taille supérieure n'ont été autorisés à naviguer qu'à partir de la première moitié du mois de juillet.⁵ Pourtant, les grands croisiéristes fluviaux n'ont pas tous repris leurs activités. Par exemple, Viking River Cruises, une entreprise qui propose des croisières fluviales en France, a décidé de prolonger la suspension de toutes ses activités en matière de croisières fluviales jusqu'à la fin de 2020.

- La forte diminution du chiffre d'affaires en France s'explique par l'absence quasi totale de touristes étrangers (américains, canadiens, australiens) et britanniques. Ces marchés jouent un rôle essentiel pour le transport de passagers en France en termes de clientèle, en particulier dans le segment du trafic de croisière (bateaux de croisière de grande et de petite taille).

FIGURE 9 : ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DES ENTREPRISES ALLEMANDES DE TRANSPORT DE PASSAGERS (INDICE 2015 = 100)

Source : Destatis

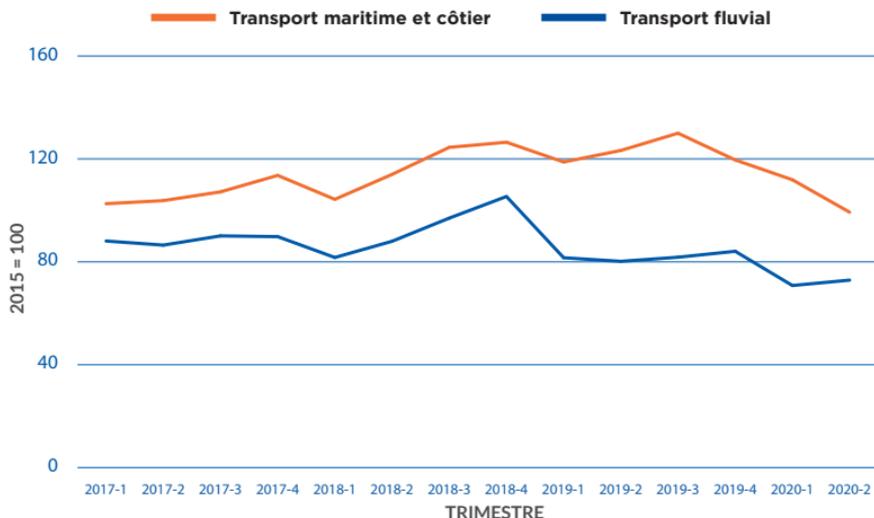


⁵ Voir l'article « Accompagner les entreprises, une priorité absolue » paru dans la revue NPI en septembre 2020

- Le chiffre d'affaires du transport de passagers allemand a chuté de 11 % au premier trimestre 2020 par rapport au premier trimestre 2019. Au deuxième trimestre 2020, en raison des annulations à grande échelle de croisières fluviales et d'excursions journalières, le chiffre d'affaires du transport fluvial de passagers a été inférieur de 72 % au niveau atteint au deuxième trimestre 2019. Il est à noter que cette diminution a été plus faible qu'en France, dont la demande, exposée plus haut, est structurée en fonction des nationalités. Dans le transport maritime et côtier, le taux de réduction était encore plus élevé, atteignant 85 %.

FIGURE 10 : ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DES ENTREPRISES ALLEMANDES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES (INDICE 2015 = 100)

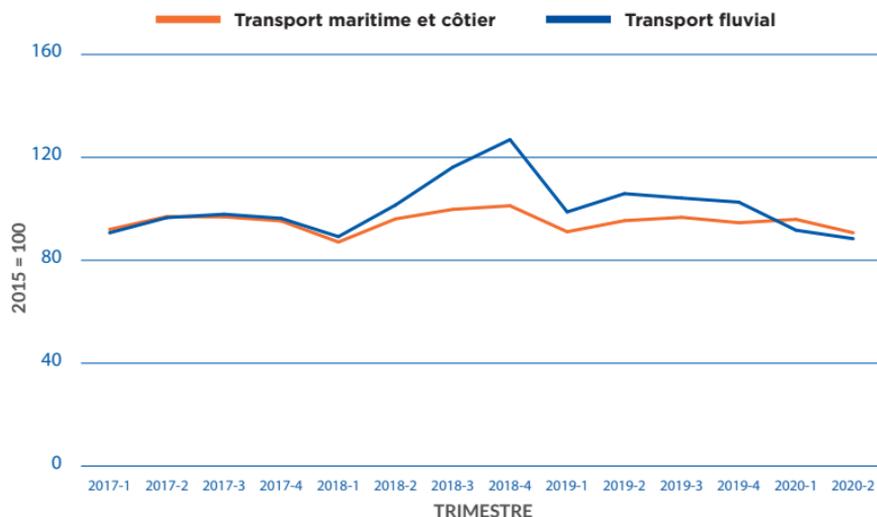
Source : Destatis



- En comparant l'évolution du transport maritime/côtier avec celle du transport fluvial, on constate que le chiffre d'affaires du transport de marchandises a connu une baisse de 9 % au deuxième trimestre 2020 dans le transport fluvial, contre 19 % dans le transport maritime/côtier. Dans le secteur du fret allemand, la pandémie de Covid-19 a donc eu un effet plus grave sur le chiffre d'affaires du segment maritime que sur celui de la navigation intérieure. Ces données confirment également que le chiffre d'affaires du transport de marchandises a été moins impacté que celui du transport de passagers.

FIGURE 11 : ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DES ENTREPRISES NEERLANDAISES DE TRANSPORT (INDICE 2015 = 100)

Source : CBS



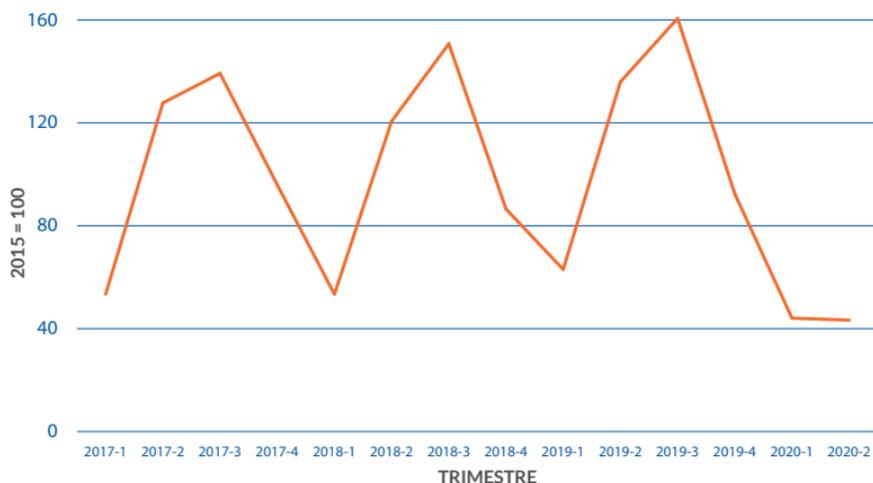
- Dans le secteur néerlandais des transports, le chiffre d'affaires du transport fluvial (transport de marchandises et de passagers confondus) est dominé par le transport de marchandises (92 % du chiffre d'affaires total). Le chiffre d'affaires total a chuté de 7 % au premier trimestre 2020 (par rapport au même trimestre un an plus tôt), tandis que le transport maritime et côtier a enregistré une hausse de 5 %. Au deuxième trimestre 2020, la baisse du chiffre d'affaires d'une année sur l'autre était de 17 % pour le transport fluvial et de 5 % pour le transport maritime et côtier.
- Bien que des chiffres distincts ne soient pas disponibles pour le transport de passagers aux Pays-Bas, certaines expériences des entreprises de transport peuvent déjà apporter un éclairage sur les effets de la pandémie de Covid-19. Un article consacré à une entreprise de navigation assurant des excursions journalières, opérant sur l'Yssel, indique une réduction du chiffre d'affaires de 70 % en mars et avril.⁶ Dans l'intervalle, l'activité de cette entreprise a redémarré, mais avec une faible utilisation des capacités. Par exemple, l'un de ses bateaux dispose d'une capacité de 250 passagers, mais il ne peut, pour le moment, accueillir que 70 passagers pour pouvoir satisfaire aux exigences sanitaires actuelles.

⁶ Voir l'article « Rederij Celjo signaleert licht herstel rond-en partyvaart », dans : Weekblad Schuttevaer, 2 septembre 2020

- Il existe également des cas d'entreprises de transport de passagers dont le chiffre d'affaires n'a pas été affecté de manière négative par la Covid-19. Par exemple, à Dordrecht, une entreprise possédant trois petits bateaux-taxis traditionnels (« watertaxis », d'une capacité inférieure à 10 passagers) a signalé qu'en intensifiant son activité commerciale dans la région, en ciblant la population locale, la réduction du nombre de touristes étrangers pourrait être compensée.⁷

FIGURE 12 : ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DES ENTREPRISES AUTRICHIENNES DE TRANSPORT FLUVIAL (INDICE 2015 = 100)

Source : Eurostat [sts_setu_q]



- En Autriche, le chiffre d'affaires total du transport fluvial est dominé par le transport de passagers, en raison du nombre plus élevé d'entreprises actives dans ce domaine.⁸ Au deuxième trimestre 2020, une baisse de 68 % du chiffre d'affaires total de la navigation intérieure autrichienne a pu être observée par rapport au deuxième trimestre 2019, ce qui est très similaire à l'effet observé pour le transport de passagers en Allemagne, où la baisse était de 72 %.

⁷ Voir l'article dans Weekblad Schuttevaer : « Rondvaartschip Si Barone beleeft beste seizoen ooit », 7 septembre 2020

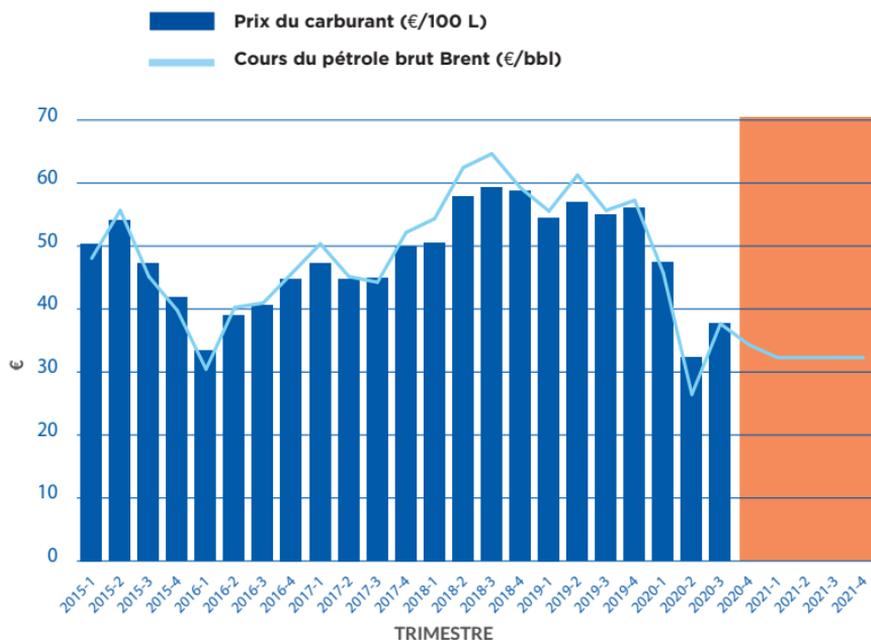
⁸ Il n'existe pas de chiffres actualisés concernant la répartition du chiffre d'affaires entre le transport de marchandises et le transport de passagers pour l'Autriche. Les derniers chiffres disponibles concernent l'année 2014 et accordent une part de 56 % au transport de passagers dans le chiffre d'affaires total du transport fluvial. On peut effectivement supposer que cette part a encore augmenté dans les années 2015-2019, en raison de l'absence de croissance du transport de marchandises et d'une activité croissante du transport de passagers.

■ ÉVOLUTION DES COÛTS

- Les coûts du carburant sont analysés sur la base des prix du gasoil/diesel publiés par le système de surveillance des prix de l'énergie du ministère belge des affaires économiques. Il s'agit de prix maximums, valables pour un volume d'achat d'au moins 2 000 litres de gasoil. Comme le montre le graphique suivant, il existe une forte corrélation avec l'évolution des cours du pétrole brut (Brent).

FIGURE 13 : PRIX MOYEN DU CARBURANT SELON LE MINISTÈRE BELGE DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET COURS DU PÉTROLE BRUT BRENT, PRÉVISIONS INCLUSES*

Sources : ITB et SPF Economie (prix du carburant), US Energy Information Administration (prix du pétrole), Federal Reserve Economic Data (taux de change US-Dollar/Euro)
 * Prévissions relatives aux cours du pétrole extraites des Perspectives de l'économie mondiale de l'FMI, avril 2020. Ces prévissions contiennent l'hypothèse d'une appréciation de l'euro (= dépréciation du dollar US) de 1,18 dollar US par euro en septembre 2020 à 1,22 dollar US par euro au quatrième trimestre 2022. 1 baril (bbl) = 159 litres.



- Avec la baisse des cours du pétrole au premier semestre 2020, les coûts du carburant ont chuté également, et les deux indicateurs n'ont amorcé qu'une légère reprise au troisième trimestre 2020. Avec la baisse des coûts du carburant, les entreprises de navigation intérieure, confrontées à la réduction de la demande de transport, ont connu une réduction de leurs coûts d'exploitation.
- Les prix du carburant devraient rester bas en 2021. Outre le faible cours du pétrole, la dépréciation du dollar américain par rapport à l'euro joue encore un autre rôle. Cette tendance a commencé en mai 2020 et devrait se poursuivre en 2021, en raison des dommages économiques plus importants subis aux États-Unis en conséquence de la crise de la Covid-19 par rapport à l'Europe.⁹

FIGURE 14: TAUX DE CHANGE DOLLAR AMÉRICAIN / EURO - DOLLAR AMÉRICAIN POUR UN EURO (DONNÉES QUOTIDIENNES)

Source : Données économiques de la Réserve fédérale
(<https://fred.stlouisfed.org>)



⁹ Voir l'article paru dans le « Handelsblatt » du 13 août 2020, comprenant un entretien avec M. Bernd Rürup (Dr.), professeur en sciences économiques

- Une diminution des coûts du carburant est également attendue par Panteia dans son observation des coûts, publiée en février 2020. La réduction des coûts du carburant est particulièrement pertinente pour les nouveaux bateaux à forte intensité de capital, qui doivent naviguer un grand nombre d'heures pour amortir leurs prêts. Outre les coûts du carburant, les coûts des investissements devraient également diminuer, compte tenu de la baisse des taux d'intérêt engendrée par la crise de la Covid-19 en raison de l'augmentation des liquidités qui inondent les marchés et des réductions des taux d'intérêt, destinée à stimuler l'économie en Europe.





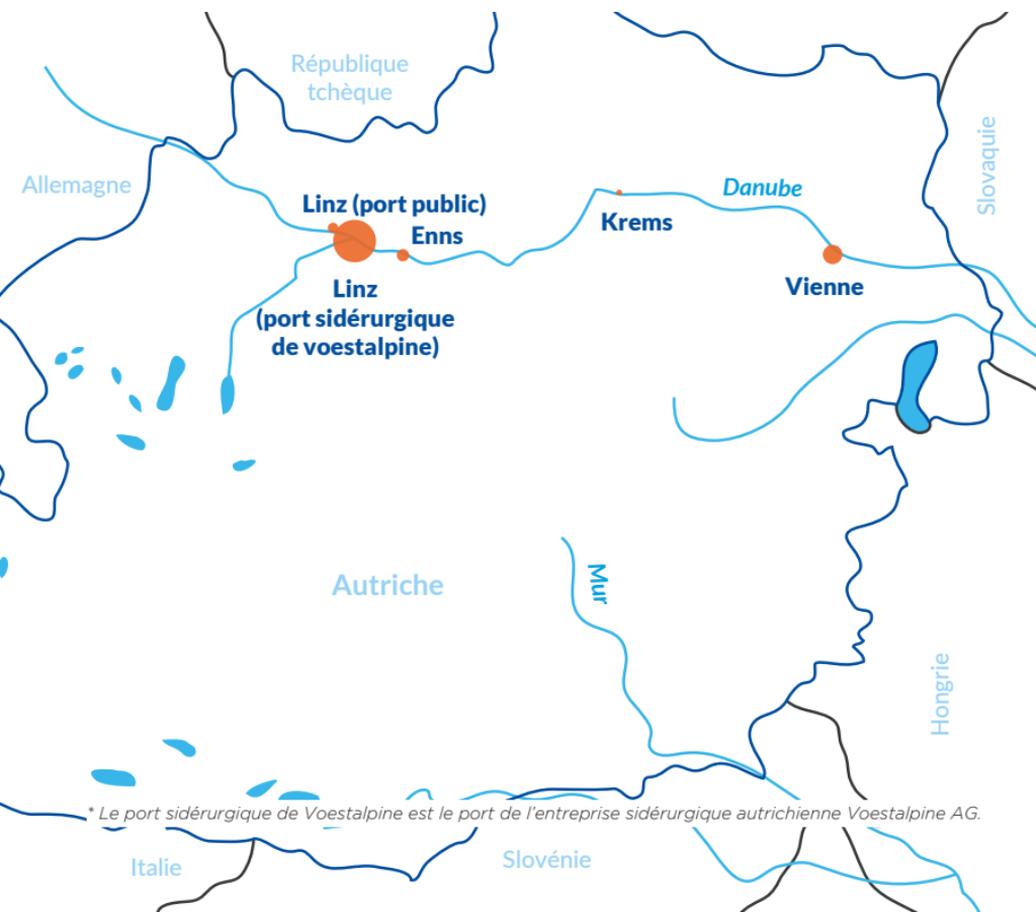
03

FOCUS SUR L'AUTRICHE

- Le chapitre « Focus sur... » est consacré à l'Autriche, où 48 % du transport de marchandises sur les voies navigables intérieures étaient constitués de produits agricoles, de minerai de fer et de ferraille en 2019. La part des produits pétroliers représentait 17 %.
- La part de la navigation intérieure dans le corridor multimodal du Danube (route, rail, fleuve) est la plus élevée pour les importations en provenance des pays limitrophes situés à l'Est de l'Autriche. Dans ce corridor, le trafic danubien atteint une part modale de 27 % pour le trafic d'importation transfrontalier en provenance de l'Est.
- Le transport de passagers sur les voies navigables autrichiennes recouvre les croisières, les excursions journalières sur le Danube et sur les lacs. Avec un taux de croissance des croisières fluviales de 80 % entre 2010 et 2019, le trafic de croisière sur le Danube autrichien est un secteur en pleine expansion. Le taux de croissance des excursions journalières sur le Danube autrichien était de 9 % entre 2010 et 2019. Les deux segments ont souffert au cours du premier semestre 2020, comme le confirment les chiffres d'affaires.

MANUTENTION FLUVIALE DANS LES PORTS INTÉRIEURS AUTRICHIENS

Port	Trafic fluvial 2019 en millions de tonnes
Linz (port sidérurgique de voestalpine)*	2,696
Vienne	1,227
Enns	0,779
Linz (port public)	0,665
Krems	0,370

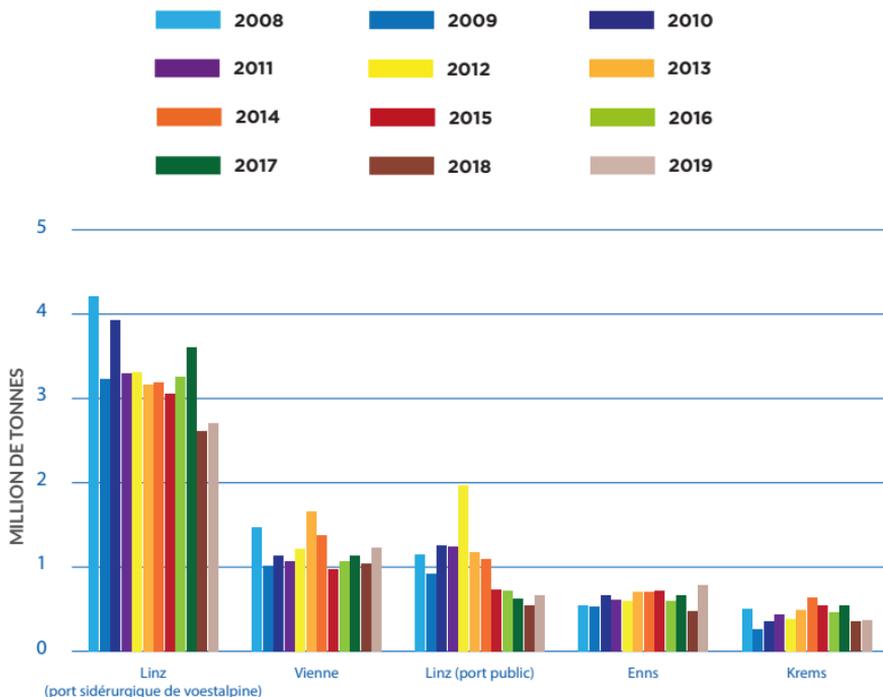


* Le port sidérurgique de Voestalpine est le port de l'entreprise sidérurgique autrichienne Voestalpine AG.

FIGURE 1 : MANUTENTION FLUVIALE DANS LES PRINCIPAUX PORTS INTÉRIEURS AUTRICHIENS 2008-2019 (EN MILLIONS DE TONNES)*

Source : viadonau

* En 2019, ces ports représentaient 82,4 % de l'ensemble de la manutention fluviale dans les ports en Autriche.



LE PLUS GRAND PORT INTÉRIEUR AUTRICHIEN EST SITUÉ À LINZ ET APPARTIENT À L'INDUSTRIE SIDÉRURGIQUE AUTRICHIENNE.

TABLEAU 1 : MANUTENTION FLUVIALE DANS LES PORTS DES PAYS DU DANUBE – COMPARAISON ENTRE LES PREMIERS TRIMESTRES 2019 ET 2020

Source : Commission du Danube

Les ports allemands sont les ports situés sur le Danube en Allemagne. En ce qui concerne les ports bulgares, les données sont partiellement manquantes et ne peuvent donc pas être comparées.

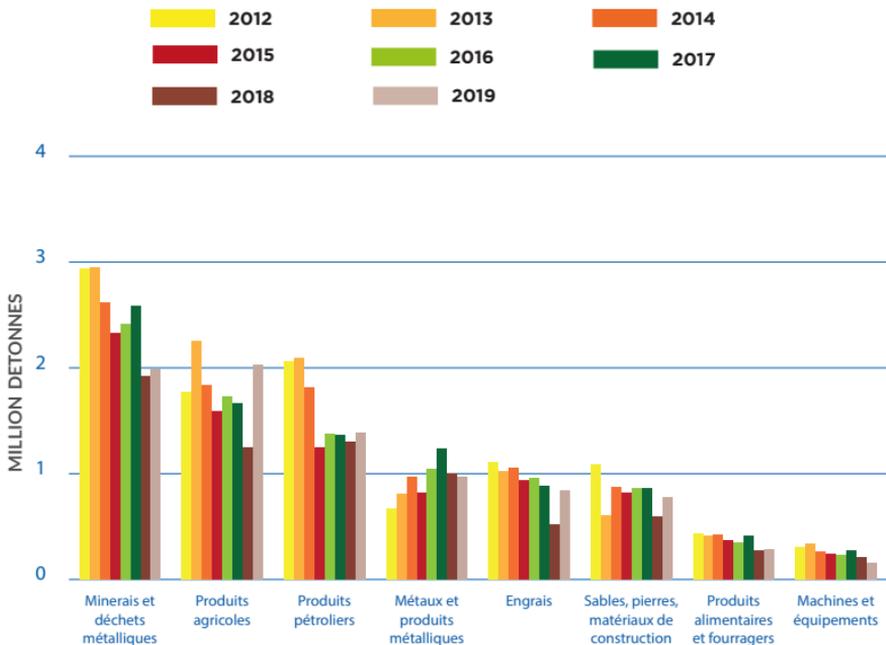
Pays	T1 2019 en millions de tonnes	T1 2020 en millions de tonnes	Taux de variation en %
Ports roumains	6,212	6,668	+7,3
Ports serbes	2,662	1,845	-30,7
Ports autrichiens	2,016	1,709	-15,2
Ports hongrois	1,526	1,597	+4,7
Ports ukrainiens	1,569	1,278	-18,5
Ports allemands	0,899	0,765	-14,9
Ports slovaques	0,523	0,390	-25,5
Ports moldaves	0,284	0,296	+4,4
Ports croates	0,137	0,190	+38,7



FIGURE 2 : LE TRANSPORT FLUVIAL SUR LE DANUBE AUTRICHIEN PAR SEGMENT DE MARCHANDISES (EN 1000 T) *

Source : viadonau (plusieurs rapports annuels)

* Les produits chimiques et le charbon ne sont pas inclus en raison de leur très faible nombre.



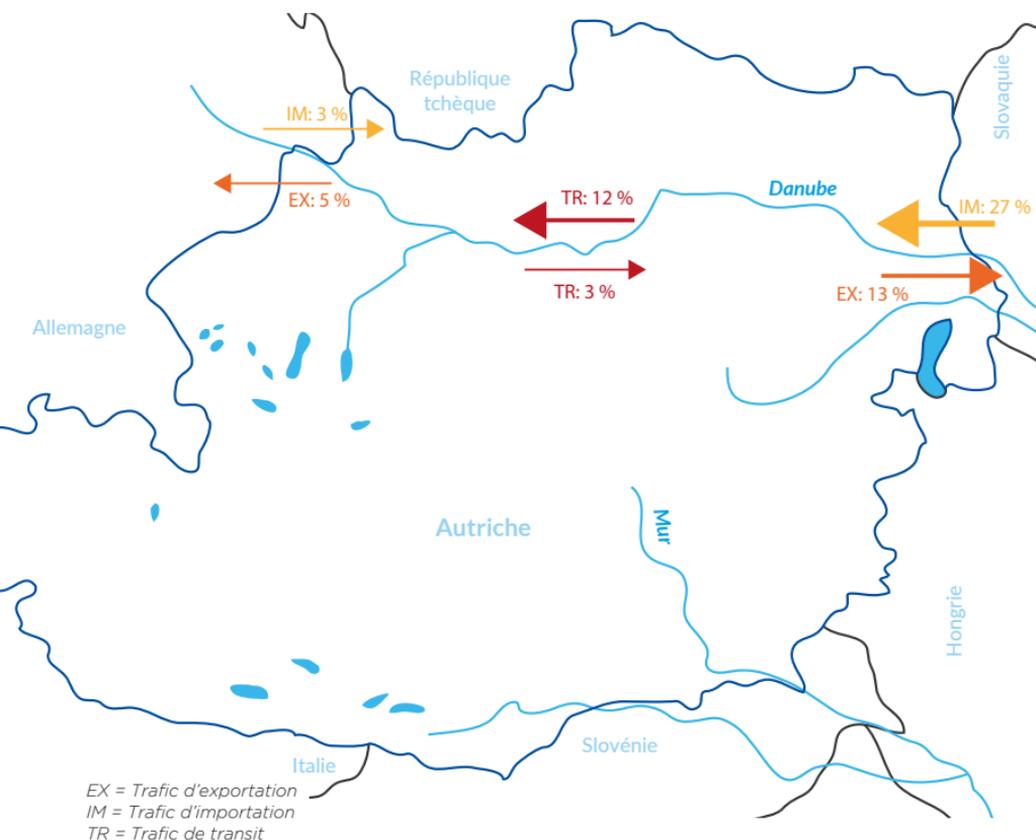
- Le trafic d'importation joue un rôle majeur pour le transport fluvial en Autriche. Alors que les produits agricoles y sont principalement importés (43 %) ou y transitent (50 %), la part que représente le minerai de fer en Autriche frôle 100 % des importations. Il est principalement livré par le transport vers l'amont à partir de la région du Danube inférieur et moyen, et sa destination est l'industrie sidérurgique à Linz (voir aussi les chiffres des ports). Dans le corridor du Danube, le fleuve atteint une part de répartition modale de 27 % pour le trafic d'importation transfrontalier en provenance de l'est (part modale dans les secteurs routier, ferroviaire et fluvial).

- Au sein du trafic de transit, la part de la répartition modale du Danube est également plus élevée pour le trafic vers l'amont (12 %) que pour le trafic vers l'aval (3 %). En ce qui concerne le trafic d'exportation, la part du Danube est à nouveau plus élevée pour la route commerciale vers l'est (13 %) que pour la route vers l'ouest (5 %).

RÉPARTITION MODALE DE LA NAVIGATION INTÉRIURE AU SEIN DU TRAFIC TRANSFRONTALIER DANS LE CORRIDOR DANUBIEN EN AUTRICHE (EN % DU TRANSPORT ROUTIER, FERROVIAIRE ET FLUVIAL) *

Sources : Institut autrichien d'études régionales et viadonau

* Données pour 2019





FICHE D'INFORMATION SUR LE TRANSPORT PAR NAVIGATION INTÉRIEURE EN AUTRICHE - VALEURS ANNUELLES

VALEUR ABSOLUE¹⁰ POUR L'AUTRICHE VS PART DU TOTAL POUR L'UE

Notes sur la fiche d'information - Voir page 54

TOTAL DE LA PRESTATION DE TRANSPORT

1 715 millions TKM

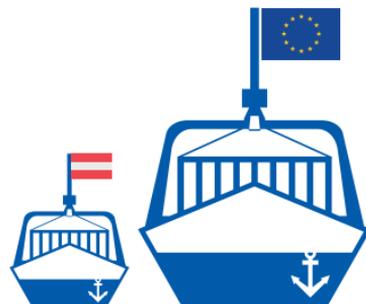
1,2% PART DU TOTAL POUR L'UE

Volume total des marchandises transportées :

8,512 millions de tonnes (# - Voir page 54)

Volume du transport de conteneurs :

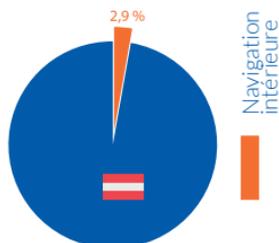
8 000 tonnes (3 967 EVP) (# - Voir page 54)



SEGMENT DE MARCHANDISES POUR LE TRANSPORT PAR NAVIGATION INTÉRIEURE

1. Minerais, sables, pierres : 565 millions TKM
1,6% PART DU TOTAL POUR L'UE
2. Produits agricoles : 529 millions TKM
3% PART DU TOTAL POUR L'UE
3. Métaux et produits métalliques : 201 millions de TKM
2,3% PART DU TOTAL POUR L'UE

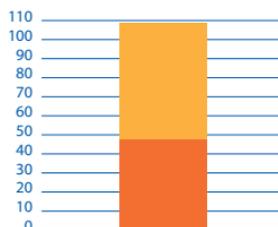
PART MODALE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE - TOTAL DE LA PRESTATION DE TRANSPORT



NIVEAU DU CHIFFRE D'AFFAIRES DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE

108,4 millions € **1,4% PART DU TOTAL POUR L'UE**

- Transport de marchandises : 47,6 millions € **0,8%**
- Transport de passagers : 60,8 millions € **2,8%**



¹⁰ Les données relatives à la demande de transport et à la flotte concernent 2019. La répartition modale et les données relatives aux entreprises concernent 2018. Les données relatives à l'emploi et au chiffre d'affaires concernent 2014.



PERSONNES EMPLOYÉES EN NAVIGATION INTÉRIEURE

627

1,5% PART DU

NOMBRE D'ENTREPRISES DE NAVIGATION INTÉRIEURE

92

Transport de marchandises : 81 0,4% TOTAL 0,2%

Transport de passagers : 546 2,9% POUR L'UE 2% Transport de passagers : 81

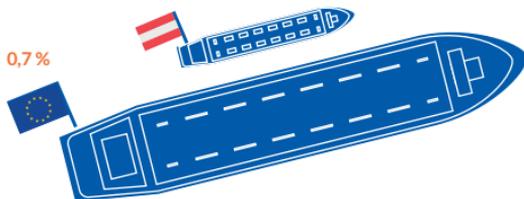
NOMBRE DE BATEAUX À MARCHANDISES EN ACTIVITÉ

Cargaison sèche : 186 (* - Voir page 54)

1,6% PART DU TOTAL POUR L'UE

Cargaison liquide : 19 1,1%

Pousseurs et remorqueurs : 16 0,7%



TONNAGE DES BATEAUX À MARCHANDISES EN ACTIVITÉ

Cargaison sèche : 0,184 millions de tonnes
1,3% PART DU TOTAL POUR L'UECargaison liquide : 0,022 million de tonnes
0,7% PART DU TOTAL POUR L'UE

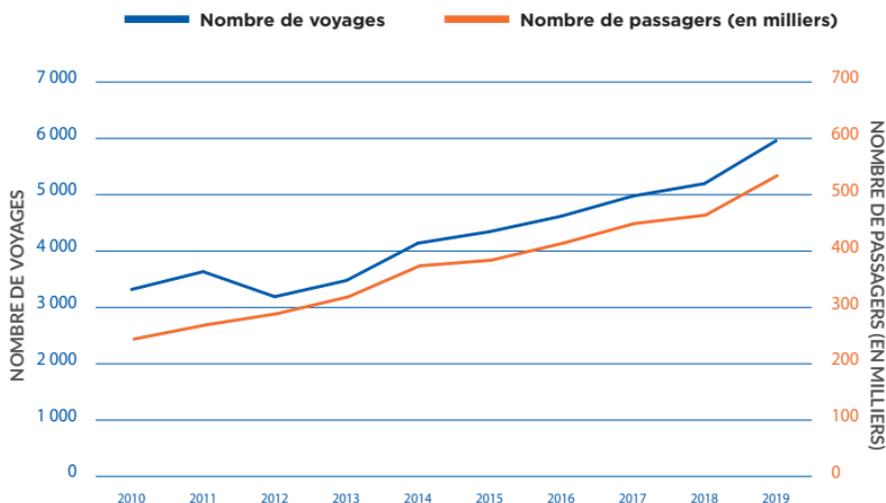
TRANSPORT DE PASSAGERS SUR LE DANUBE AUTRICHIEN

- Le nombre de croisières fluviales en Autriche est mesuré sur la base des données recueillies à l'écluse d'Aschach près de Linz et à l'écluse de Wien-Freudenau. Si le nombre de voyages représente des « données concrètes », le nombre de passagers est en partie estimé par viadonau sur la base d'une utilisation moyenne supposée de 75 % de la capacité des bateaux. Selon ces chiffres, le nombre de croisières fluviales sur le Danube autrichien a augmenté de 80 % entre 2010 et 2019. En raison de la crise de la Covid-19, on peut s'attendre à ce que les chiffres pour l'année 2020 soient nettement inférieurs à ceux des années précédentes.

FIGURE 3 : NOMBRE DE CROISIÈRES FLUVIALES ET NOMBRE DE PASSAGERS DES CROISIÈRES FLUVIALES SUR LE DANUBE AUTRICHIEN*

Sources : viadonau, plusieurs rapports annuels

* Le nombre de passagers a été estimé par viadonau.

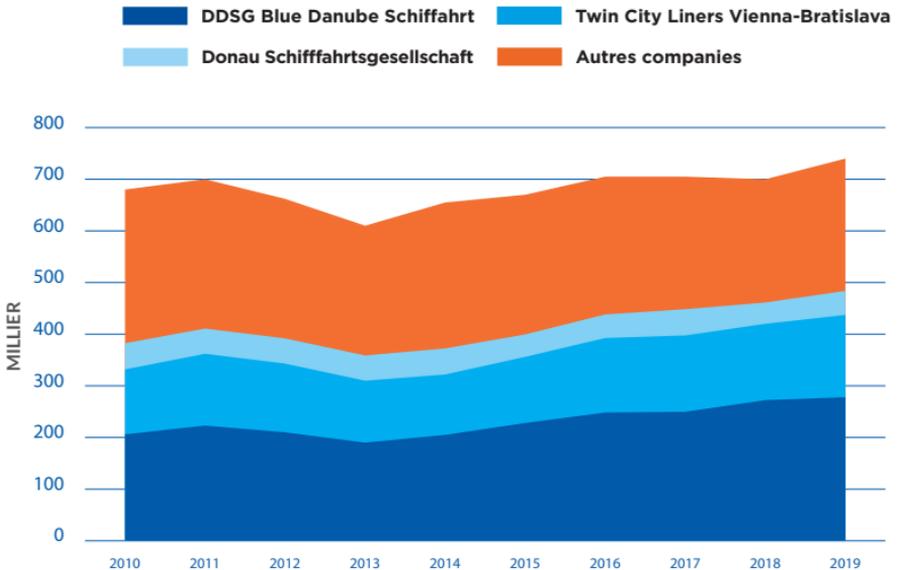


- Les bateaux de croisière fluviale ainsi que les bateaux d'excursions journalières (services de ligne et services non réguliers) jouent un rôle majeur sur le Danube autrichien. En raison de l'absence de chiffres officiels, viadonau a recueilli le nombre de passagers auprès des entreprises. Il existe plusieurs entreprises assurant des services de ligne (y compris les services de ferry sur le Danube) et des services non réguliers (voyages d'affrètement ou thématiques).

FIGURE 4 : NOMBRE DE PASSAGERS DANS LES SERVICES DE LIGNE SUR LE DANUBE AUTRICHIEN (EN MILLIERS)*

Sources : viadonau, plusieurs rapports annuels

* Les chiffres incluent les services de ferry.



■ GLOSSAIRE

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

20XX-2 / 20XX-T2 : deuxième trimestre

20XX-3 / 20XX-T3 : troisième trimestre

CHIFFRE D'AFFAIRES : volume de ventes net de taxes de vente

CONTANGO : dans une situation de contango, les prix du marché au comptant sont inférieurs aux prix d'une future livraison de produits pétroliers.

ÉTIAGE ÉQUIVALENT : désigne un seuil de basses eaux en dessous duquel les niveaux d'eau ne descendent pas plus de 20 jours par an sans glace, sur une moyenne de 30 ans.

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

INDICATEUR DE LA PART MODALE : le pourcentage du transport assuré par la navigation intérieure dans le total des prestations de transport intérieur de marchandises (route, rail, navigation intérieure) mesuré en tonnes-kilomètres.

MANUTENTION PORTUAIRE : le volume transbordé, mesuré en tonnes, lors des activités de transbordement suivantes : « de bateau à bateau », « de bateau à véhicule routier », « de bateau à wagon de marchandises » et « de bateau à quai ».

MIO : million

MODES DE TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES : ils comprennent la route, le rail et les voies de navigation intérieure.

MRD : milliard

OCDE : Organisation de coopération et de développement économique

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

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

PIED DE PILOTE : la distance entre le point le plus bas de la quille (ou de la coque) du bateau et le point le plus haut du fond du chenal sous le bateau. C'est pour ainsi dire la « marge de sécurité » sous la quille.

RÉGION 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.

TIRANT D'EAU DISPONIBLE OU POSSIBLE D'UN BATEAU : profondeur minimale du chenal navigable + (hauteur d'eau effective - étiage équivalent) - pied de pilote

TIRANT D'EAU EFFECTIF D'UN BATEAU : différence verticale entre la ligne de flottaison à laquelle le bateau navigue et la quille d'un bateau.

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

UE : Union européenne

VNI : Voies navigables intérieures

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	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 Statistică	Office statistique	Roumanie
РЗС	Републички завод за статистику Србије	Office statistique de la République de Serbie	Serbie
Statbel	Office Belge de Statistique	Statistiques Belgique	Belgique

AUTRES SOURCES

Nom	Nom français	Pays
Bundesanstalt für Gewässerkunde	Institut fédéral d'hydrologie	Allemagne
CCNR/ZKR/CCR	CCNR	Europe
Commission du Danube	Commission du Danube	Europe
De Vlaamse Waterweg	Voies d'eau flamandes	Belgique
EUROSTAT	EUROSTAT	UE
Federal Reserve Economic Data	Données économiques de la Réserve fédérale	États-Unis
Institut pour le Transport par Batellerie (ITB)	Institut pour le Transport par Batellerie (ITB)	Belgique
Land Niederösterreich	État fédéral de Basse-Autriche	Autriche
OCDE	OCDE	Mondial
Österreichisches Institut für Raumplanung	Institut autrichien d'aménagement du territoire	Autriche
Panteia	Panteia	Pays-Bas
PJK International	PJK International	Pays-Bas

Nom	Nom français	Pays
Ports mentioned in the report	Ports mentionnés dans le rapport	Europe
SPF Economie	Service public fédéral Économie	Belgique
SPW Service Public de Wallonie	Service Public de Wallonie	Belgique
US Energy Information Administration	US Energy Information Administration	Etats-Unis
viadonau	viadonau	Autriche
Voies Navigables de France (VNF)	Voies Navigables de France (VNF)	France
Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes	Administration fédérale des voies d'eau et de la navigation	Allemagne

LIVRES, ARTICLES DE JOURNAUX ET ÉTUDES

Nom	Pays
« Accompagner les entreprises, une priorité absolue », NPI, September 2020	France
Rapport d'observation du marché de la Commission du Danube pour 2020	Europe
Effect of low water on loading capacity of inland ships, European Journal of Transport and Infrastructure Research, vol. 20, n° 3, p. 47-70, Van Dorsser, C. et al., sept. 2020. ISSN 1567-7141. Disponible à l'adresse : https://journals.open.tudelft.nl/ejtir/article/view/3981	Pays-Bas
Entretien avec M. Bernd Rürup (Dr.), professeur d'économie, Handelsblatt, 13 août 2020	Allemagne
„Rederij Celjo signaleert licht herstel rond-en partyvaart“, Weekblad Schuttevaer, 2 septembre 2020	Pays-Bas
„Rondvaartschip Si Barone beleeft beste seizoen ooit“, Weekblad Schuttevaer, 7 septembre 2020	Pays-Bas
Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafengewirtschaft (Association suisse de navigation et d'économie portuaire), dans : SVS Aktuell, décembre 2018 / janv. 2019, pages 7 et 8. Disponible à l'adresse : http://www.svs-ch.ch/sites/default/files/svs-aktuell/winter_2018.pdf	Suisse
Rapports annuels viadonau (plusieurs années)	Autriche
„Wasserstände und Abflüsse fallen weiter“, Bundesanstalt für Gewässerkunde (Institut fédéral allemand d'hydrologie), novembre 2015. Disponible à l'adresse : https://www.bafg.de/DE/07_Nachrichten/Archiv/2015/20151111_nw_download.pdf?__blob=publicationFile#page=3	Allemagne

NOTES CONCERNANT LA FICHE D'INFORMATION

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

#) Contrairement à la prestation de transport, pour le volume de transport, il n'est pas possible de calculer la part spécifique d'un pays.

**) Le nombre de bateaux à cargaison sèche comprend les bateaux de travail et les bateaux RoRo (source : viadonau).*

L'indicateur de répartition modale est défini comme étant le pourcentage du transport fluvial par rapport au total de la prestation de transport de marchandises, mesuré en tonnes-kilomètres. Les modes de transport intérieur de marchandises comprennent la route, le rail et les voies de navigation intérieure. Le transport routier prend en compte les TKM des camions immatriculés dans les pays étrangers sur le territoire autrichien, selon la nouvelle méthodologie d'Eurostat dans la série [tran_hv_frmod].

■ 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 (CCNR) 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 2020

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



Danubienkommission
Commission du Danube
Дунайская Комиссия

