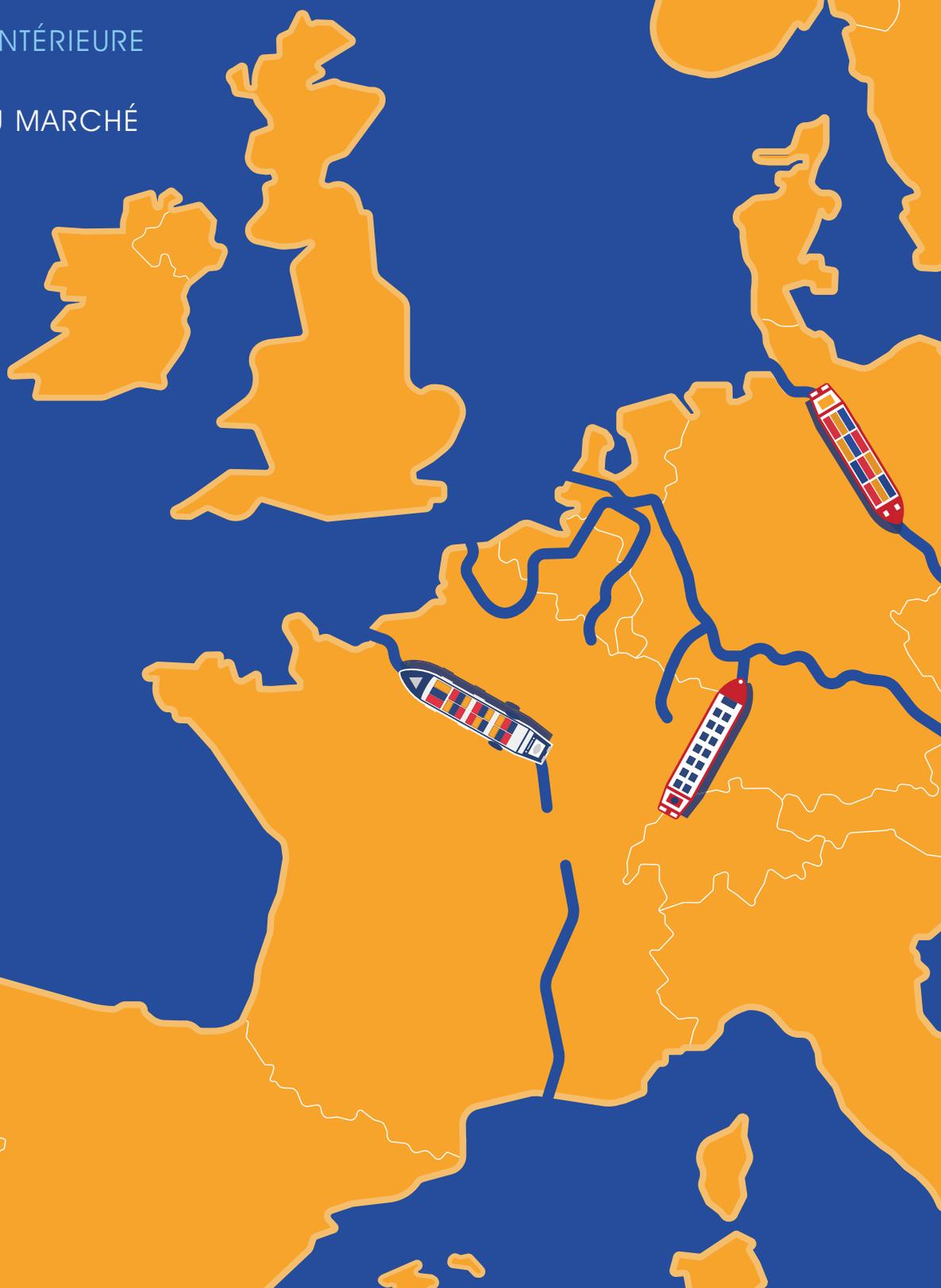


RAPPORT ANNUEL 2021

LA NAVIGATION INTÉRIEURE
EUROPÉENNE
OBSERVATION DU MARCHÉ



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.

Septembre 2021

PRÉFACE



Bruno Georges
*Secrétaire Général
de la CCNR*

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) a le plaisir de présenter l'édition 2021 de son rapport sur l'observation du marché de la navigation intérieure européenne, dans lequel sont analysées les principales évolutions de la navigation intérieure européenne en 2020. Cette année encore, je tiens à remercier la Commission européenne pour sa précieuse collaboration et son soutien dans nos activités relatives à l'observation du marché.

Le nouveau rapport couvre un large éventail de sujets, notamment les conditions macroéconomiques, l'évolution des tendances relatives aux segments de marchandises et aux bassins fluviaux, la manutention fluviale dans les ports, les conditions d'exploitation par rapport aux niveaux des eaux et aux taux de fret, la structure et l'évolution de la flotte de bateaux de navigation intérieure, les données sur l'emploi, le nombre d'entreprises et leur niveau de chiffre d'affaires, ainsi que les données sur les croisières fluviales, afin de permettre à toutes les parties prenantes en navigation intérieure de prendre des décisions éclairées. Hormis une section consacrée aux perspectives macroéconomiques à court et à long terme pour les principaux segments du marché de la navigation intérieure, le rapport de cette année comprend également une annexe statistique, qui constitue un outil précieux pour l'analyse des données.

Il ne peut, hélas, passer outre la pandémie de Covid, qui sévit toujours. Si les campagnes de vaccination en cours permettent de nourrir quelques espoirs pour l'avenir, l'urgence sanitaire provoquée par le coronavirus pèse lourdement sur les indicateurs économiques de 2020 et n'épargne pas la navigation intérieure. En effet, la chute du PIB dans l'UE en 2020 a été plus importante que lors de la crise financière de 2009. En outre, les retards pris dans le lancement de la vaccination et les risques de voir surgir de nouveaux variants sont susceptibles de créer des incertitudes supplémentaires dans tous les secteurs de notre économie. Bien qu'un climat d'incertitude règne toujours, les prévisions relatives au PIB pour 2021 et 2022 laissent entrevoir une reprise qui pourrait aller de pair avec des taux de croissance de 4,4 % en 2021 et de 4 % en 2022.

Le transport de marchandises et de passagers ont été tous deux touchés par la pandémie, ainsi que par les actions politiques et les mesures sanitaires qui en ont découlé. L'ensemble du secteur du transport fluvial de passagers a subi des dommages particulièrement graves, non seulement en ce qui concerne la demande, mais aussi en ce qui concerne la flotte et l'offre. Mon vœu le plus cher est bien sûr celui d'un redressement rapide et complet de l'ensemble du secteur, avec le soutien actif de tous les acteurs engagés dans le transport fluvial.

Comme par le passé, le présent recueil que vous vous apprêtez à consulter est le fruit d'une collaboration intense avec de nombreux acteurs, tant publics que privés. Nous avons pu nous appuyer sur les données statistiques et les informations relatives au marché que nous ont transmises les Commissions du Danube, de la Moselle et de la Save pour leurs bassins fluviaux respectifs. Tout aussi importante a été notre coopération avec Eurostat et les offices statistiques nationaux, les ports, les administrations nationales et régionales des voies navigables ainsi que les organisations professionnelles, notamment l'Union Européenne de la Navigation Fluviale (UENF), l'Organisation Européenne des Bateliers (OEB) et la Coopérative des propriétaires de bateaux-citernes (CITBO). Ce n'est que grâce à cette coopération fructueuse et à leur précieuse contribution et expertise que nous pouvons recueillir, à l'échelle européenne, en temps utile et de manière efficace, toutes les données pertinentes pour notre secteur à des fins de publication de notre rapport annuel.

Enfin, vous trouverez également en page suivante un mot de mon homologue à la Commission du Danube, M. Manfred Seitz, avec qui nous poursuivons et intensifions notre coopération. La Commission du Danube nous envoie chaque année un rapport détaillé sur l'observation du marché contenant des données et des informations très précieuses sur le transport de marchandises et de passagers sur les différentes sections du Danube. Nous sommes très reconnaissants envers la Commission pour cette contribution annuelle. C'est donc avec grand plaisir que je partage la préface de ce nouveau rapport annuel avec son Directeur général.

Dans l'espoir que la pandémie et la pression constante qu'elle exerce sur l'économie appartiendront bientôt au passé, et que notre secteur européen du transport fluvial sera bientôt de nouveau florissant, je vous souhaite une bonne lecture du rapport annuel.

C'est un honneur pour moi d'écrire une brève préface pour le rapport 2021 sur l'observation du marché, publiée par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) en tant que projet réalisé conjointement avec la Commission européenne pour le secteur de la navigation intérieure européenne.

En ce qui concerne l'observation du marché, la coopération entre la Commission du Danube (CD) et la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) a été systématique depuis la signature de l'Arrangement administratif en 2015 entre la CD et la Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne. Une méthodologie commune a été définie sur la base de cet arrangement par les Secrétariats en 2017, à des fins de publication de l'observation du marché, et a ensuite continué à évoluer dans le cadre de réunions bilatérales.

Le Secrétariat de la CD transmet quatre rapports par an à la CCNR, donnant un aperçu détaillé de la structure et du développement du marché de la navigation intérieure dans la région du Danube, et contribuant ainsi à l'observation du marché européen dans son ensemble, coordonnée par la CCNR.

La Commission du Danube attache une grande importance à l'observation du marché, qui lui permet de suivre, en temps réel, les activités économiques du secteur de la navigation danubienne par rapport au développement économique global de la région du Danube, d'une part, et le positionnement concurrentiel du secteur par rapport aux autres modes de transport, d'autre part, en accordant une attention particulière à la forte corrélation entre l'état des chenaux et les performances du marché. Nos rapports trimestriels et le rapport de synthèse annuel, publiés sur le site web de la Commission du Danube, sont salués par le secteur de la navigation intérieure et les administrations publiques comme des contributions importantes aux activités commerciales et à l'élaboration des politiques.

Depuis la mi-mars 2020, le marché du transport de marchandises sur le Danube a été fortement impacté par la pandémie de Covid-19, qui a engendré un recul économique dans tous les États danubiens et une baisse de l'offre et de la demande dans les principaux segments de marché des transports danubiens. Les pertes les plus importantes ont été enregistrées dans le secteur du transport de passagers, sachant que des volumes de trafic record ont été atteints en 2019, tant sur le Danube supérieur que dans le delta du Danube, avec plus de 190 bateaux de croisière à cabine naviguant sur le Danube.

En 2021 et au-delà, le marché du transport de marchandises pourrait subir les effets des quotas existants pour les importations d'acier dans les pays de l'UE, ainsi que celui de l'introduction attendue aux frontières d'une taxe carbone sur les importations de produits métallurgiques, chimiques, de pétrole et de produits pétroliers dans l'UE.

Comme en 2020, une certaine stabilité pourra être assurée en 2021 en ce qui concerne le transport de marchandises sur le Danube, grâce au transport de céréales, principalement à partir des ports du Danube moyen vers les ports maritimes du Danube, et notamment vers Constanța. Les premiers stocks de céréales constitués à partir de la récolte de 2020 dans les pays du Danube, et les volumes satisfaisants récoltés en 2021, devraient permettre de conserver cet équilibre. Le transport de fourrage et de produits chimiques (engrais), ainsi que de produits pétroliers, devrait rester stable.

Les prévisions pour le secteur du transport de passagers sur le Danube annoncent une éventuelle reprise de son activité principale en 2022. Celle-ci dépendra, avant tout, des restrictions nationales liées à la pandémie. Dans le même temps, avec l'assouplissement des restrictions nationales et locales, les itinéraires distincts, tant sur les lignes de croisière que sur les lignes de transport local, pourraient être repris dans une certaine mesure en 2021.

Compte tenu des défis auxquels est confronté le secteur du transport fluvial et de la nécessité d'atteindre les objectifs du Pacte vert pour l'Europe et de la Stratégie de mobilité durable et intelligente, des informations complètes et précises sur le secteur européen du transport fluvial deviendront encore plus cruciales et constitueront une condition préalable à la réalisation de l'objectif ambitieux consistant à transférer sensiblement plus de marchandises vers les voies navigables intérieures. Par conséquent, je considère que le rapport conjoint sur l'observation du marché est une pierre angulaire de la réussite des mesures politiques futures conformément au plan d'action NAIADES 2021-2027 pour la navigation intérieure.

Le Secrétariat de la Commission du Danube se félicite de la coopération avec la CCNR dans le domaine de l'observation du marché, qui est l'illustration d'une initiative très fructueuse et d'une belle complémentarité, tant pour la qualité de l'analyse du marché que des prévisions en matière de développement, et qui continuera assurément à bénéficier du soutien indéfectible de la Commission du Danube.



Manfred Seitz
*Directeur général
du Secrétariat*



Londres

Kiel

Hambourg

Lübeck

Brême

Amsterdam

Rotterdam

Nijmegen

Hanovre

Münster

Magdebourg

Antvers

Duisbourg

Dunkerque

Bruxelles

Cologne

Lille

Liège

Valenciennes

Coblence

Francfort-sur-le-Main

Le Havre

Luxembourg

Trèves

Rouen

Metz

Mannheim

Nuremberg

Paris

Stuttgart

Ratisbonne

Strasbourg

Bâle

Chalon-sur-Saône

Lyon

Mantoue

Venise

Ferrare

Marseille



Szczecin

Berlin

Dresde

Prague

Linz

Vienne

Bratislava

Budapest

Belgrade

Ruse

Constanța

00	RÉSUMÉ	P.10
01	CONTEXTE MACROÉCONOMIQUE ET PERSPECTIVES	P.14
02	TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES	P.20
	Transport en Europe et par pays	P.22
	Transport dans les principaux bassins fluviaux européens	P.26
	• Bassin du Rhin	P.28
	• Bassin du Danube	P.33
	Transport de conteneurs par pays en Europe	P.37
	Navigation intérieure et autres modes de transport	P.39
03	NIVEAUX D'EAU ET TAUX DE FRET	P.42
	Niveaux d'eau et tirant d'eau des bateaux aux échelles du Rhin et du Danube	P.44
	Taux de fret dans la région du Rhin	P.46
	• Taux de fret applicables aux cargaisons sèches dans la région du Rhin	P.46
	• Taux de fret applicables aux cargaisons liquides dans la région du Rhin	P.48
	Taux de fret dans la région FARAG	P.49
	Taux de fret dans la région du Danube	P.51
04	MANUTENTION FLUVIALE DANS LES PORTS	P.52
	Principaux ports maritimes européens	P.54
	• Rotterdam	P.55
	• Anvers	P.56
	• North Sea Port	P.58
	• Hambourg	P.59
	• Constanța	P.61
	Principaux ports intérieurs européens	P.62
	• Ports rhénans	P.62
	• Ports néerlandais	P.64
	• Ports français et belges	P.66
	• Ports du Danube	P.68
	• Ports de la Save	P.70

05

FLOTTES DE BATEAUX À MARCHANDISES

P.72

Taille des flottes par macro-région et par pays en Europe	P.74
Évolution de la flotte rhénane	P.76
• Flotte à cargaison sèche dans les pays rhénans	P.76
• Flotte à cargaison liquide dans les pays rhénans	P.78
Évolution de la flotte danubienne et de la flotte des bateaux à marchandises dans d'autres pays européens	P.80
• Flotte à cargaison sèche dans la région du Danube	P.80
• Flotte à cargaison liquide dans la région du Danube	P.81
• Flotte des bateaux à marchandises dans d'autres pays européens	P.81
Construction de nouveaux bateaux	P.82
Structure par âge de la flotte rhénane	P.86
Suivi de l'évolution des capacités	P.88
• Bateaux à cargaison sèche	P.88
• Bateaux à cargaison liquide	P.89

06

ENTREPRISES, EMPLOI, CHIFFRE D'AFFAIRES

P.92

Entreprises et emploi dans le transport de marchandises	P.94
Entreprises et emploi dans le transport de passagers	P.96
Chiffre d'affaires	P.98
• Chiffre d'affaires du transport fluvial de marchandises	P.98
• Chiffre d'affaires du transport fluvial de passagers	P.99

07

TRANSPORT DE PASSAGERS

P.100

Flotte de croisières fluviales	P.102
Demande de croisières fluviales	P.105
Étude de cas concernant le trafic des bateaux d'excursions journalières à Strasbourg	P.110

08

PERSPECTIVES POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LES VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES

P.112

Perspectives à court terme	P.114
Perspectives à long terme	P.119



RÉSUMÉ

L'année 2020 a été marquée par une crise économique hors du commun. Les fermetures, les réglementations de la mobilité individuelle et la distanciation sociale qui ont marqué le comportement économique des sociétés ont été d'une ampleur sans précédent. Le PIB réel¹ s'est contracté de 6 % dans l'UE en 2020, ce qui représente une contraction supérieure à celle affichée pendant la crise financière de 2009 (-4 %).

L'impact de la pandémie sur l'activité économique a été ressenti par le secteur des transports en général, et par la navigation intérieure en particulier. Le transport de marchandises par voie navigable a cependant mieux résisté que dans les situations de crise précédentes, très probablement en raison d'une réduction inégale de l'activité économique entre les secteurs économiques² : la diminution en pourcentage des marchandises transportées sur le Rhin était de 8,4 % en 2020, contre 18,3 % en 2009.

Un exemple de cette résilience est le transport de conteneurs, qui s'élevait à 15 millions de tonnes sur le Rhin en 2020, ce qui ne représentait qu'une légère différence par rapport à la valeur relevée en 2019 (15,2 millions de tonnes). Or, tous les segments de fret liés à la production d'acier (soit 25 % du transport rhénan) ont connu des baisses non négligeables (minerai de fer : -14,2 % ; métaux : -14,6 %). Le transport de sables, pierres et graviers a été réduit de 8,4 %. Les volumes de produits agricoles transportés, qui constituent une exception positive, ont augmenté sur le Rhin en 2020 (+10,7 %).

La résilience du transport fluvial pendant la pandémie ressort non seulement de l'observation du transport rhénan, mais aussi de celle du transport fluvial dans les grands ports maritimes européens dont l'arrière-pays est intensivement lié à la région rhénane :

- dans le port de Rotterdam, le trafic fluvial a atteint 149,7 millions de tonnes (-2 %) ;
- dans le port d'Anvers, le trafic fluvial était presque stable par rapport à 2019 (101,0 millions de tonnes en 2020, et 101,3 millions de tonnes en 2019) ;
- dans le North Sea Port (Gand, Terneuzen, Borsele, Vlissingen), le trafic fluvial était de 55,0 millions de tonnes, ce qui représente une baisse limitée de 6,0 %.

L'évolution des prix du transport ou des taux de fret en 2020 a globalement suivi la demande de transport : après avoir accusé une baisse au premier semestre, les taux de fret applicables aux cargaisons sèches sur le Rhin se sont redressés à l'approche du second semestre. En ce qui concerne les taux de fret applicables aux cargaisons liquides, la réduction des prix du pétrole en mars a déclenché une reprise temporaire de la demande de transport en avril et en mai. Il s'en est suivi une hausse temporaire des taux de fret pour le gasoil et ses composants. Toutefois, lorsque cet effet s'est estompé, les taux de fret se sont établis à des niveaux beaucoup plus bas au cours du second semestre.

¹ Le produit intérieur brut réel (PIB réel) est une mesure corrigée de l'inflation, qui reflète la valeur de tous les biens et services produits par une économie au cours d'une année donnée (exprimée en prix de l'année de référence).

² La crise de 2009 était une crise économique plus « classique », avec des pertes énormes pour l'activité industrielle, tandis que la crise de 2020 était davantage orientée vers les pertes subies dans le secteur des services et du tourisme, avec un impact moindre sur le transport de marchandises.

En ce qui concerne le transport de marchandises, les perspectives sont globalement orientées vers une reprise pour la période 2021-2024, en raison d'une augmentation attendue de la production industrielle sur les principaux marchés émetteurs de la navigation intérieure (production sidérurgique et chimique, activité de raffinage et demande de produits pétroliers, activité de construction). L'activité économique devrait cependant rester en dessous des niveaux atteints à la fin de l'année 2019, et ce jusqu'en 2022.

En raison des conséquences de la pandémie (règles de distanciation, restrictions des déplacements, etc.), le transport de passagers a été complètement arrêté en mars 2020 et a fait l'objet de fortes restrictions tout au long de l'année 2020.

Sur le Rhin, le nombre de bateaux de croisière ayant franchi l'écluse d'Iffezheim est passé de 2 929 en 2019 à 534 en 2020 (-82 %). Sur d'autres fleuves européens où le trafic de croisière est élevé, la baisse a également été extrême : sur le Danube, à la frontière germano-autrichienne, les chiffres sont tombés de 3 668 bateaux de croisière à 324 (-91 %). Sur la Moselle, le nombre de bateaux ayant franchi l'écluse de Coblenz est passé de 1 536 à 469 (-70 %).

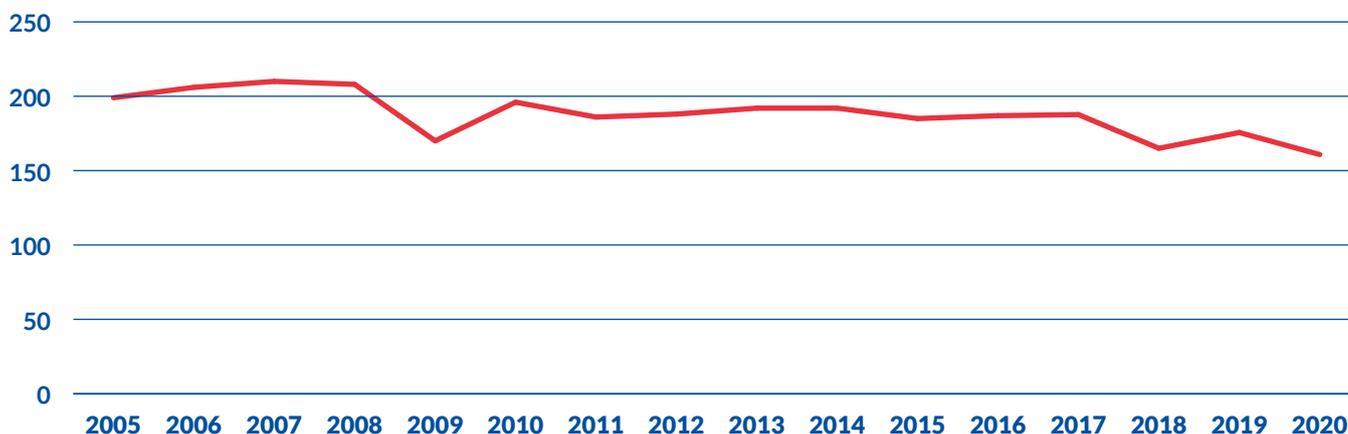
De même, le segment des passagers d'excursions journalières a fortement régressé en raison de la crise en 2020. À Strasbourg, par exemple, le nombre de passagers a chuté de près de 80 % en 2020 par rapport à 2019.

En ce qui concerne les perspectives pour le transport de passagers en 2021 et au-delà, trois grands scénarios peuvent être envisagés :

- 1) levée complète de la quarantaine dans tous les pays ;
- 2) assouplissement ou maintien des mesures de quarantaine dans certains pays seulement ;
- 3) maintien des restrictions en ce qui concerne le transport de passagers.

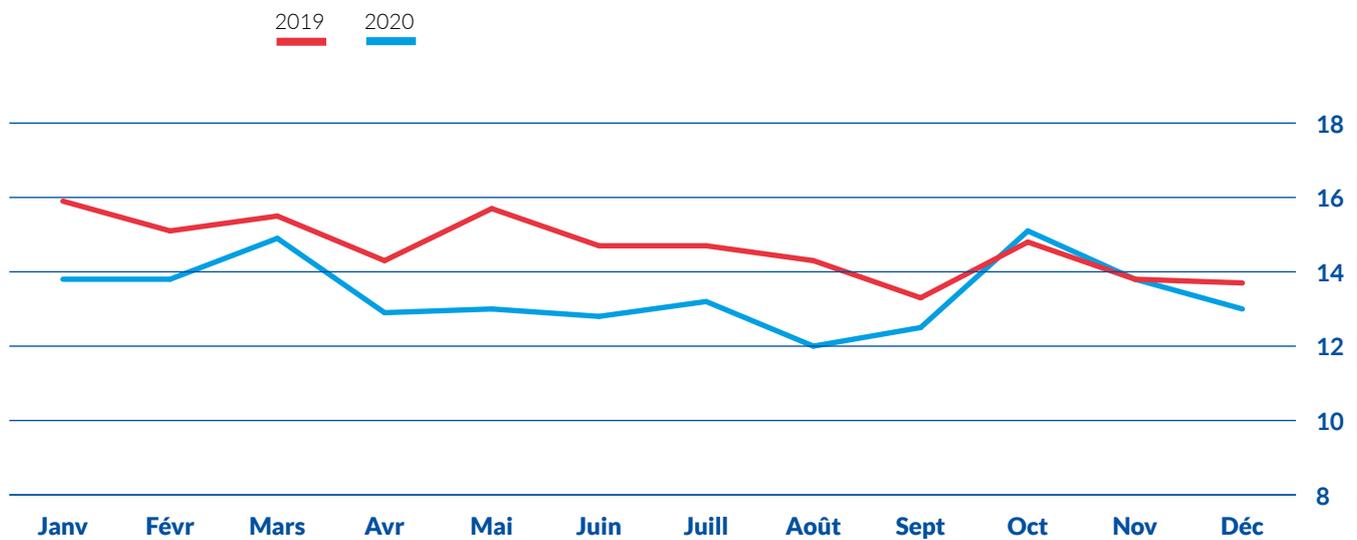
Le scénario qui se concrétisera dépendra principalement de la manière dont se présentera la situation sanitaire liée à la pandémie à la fin de l'année 2021 et en 2022. Même en cas de levée complète des restrictions, il est probable que la pandémie continuera d'avoir un impact sur les croisières fluviales, notamment en raison du degré élevé d'aversion au risque des principaux groupes de clients étrangers.

FIGURE 1: **TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE RHIN TRADITIONNEL** (EN MILLIONS DE TONNES)



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

FIGURE 2 : TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE RHIN TRADITIONNEL EN 2020 PAR RAPPORT À 2019 (EN MILLIONS DE TONNES)



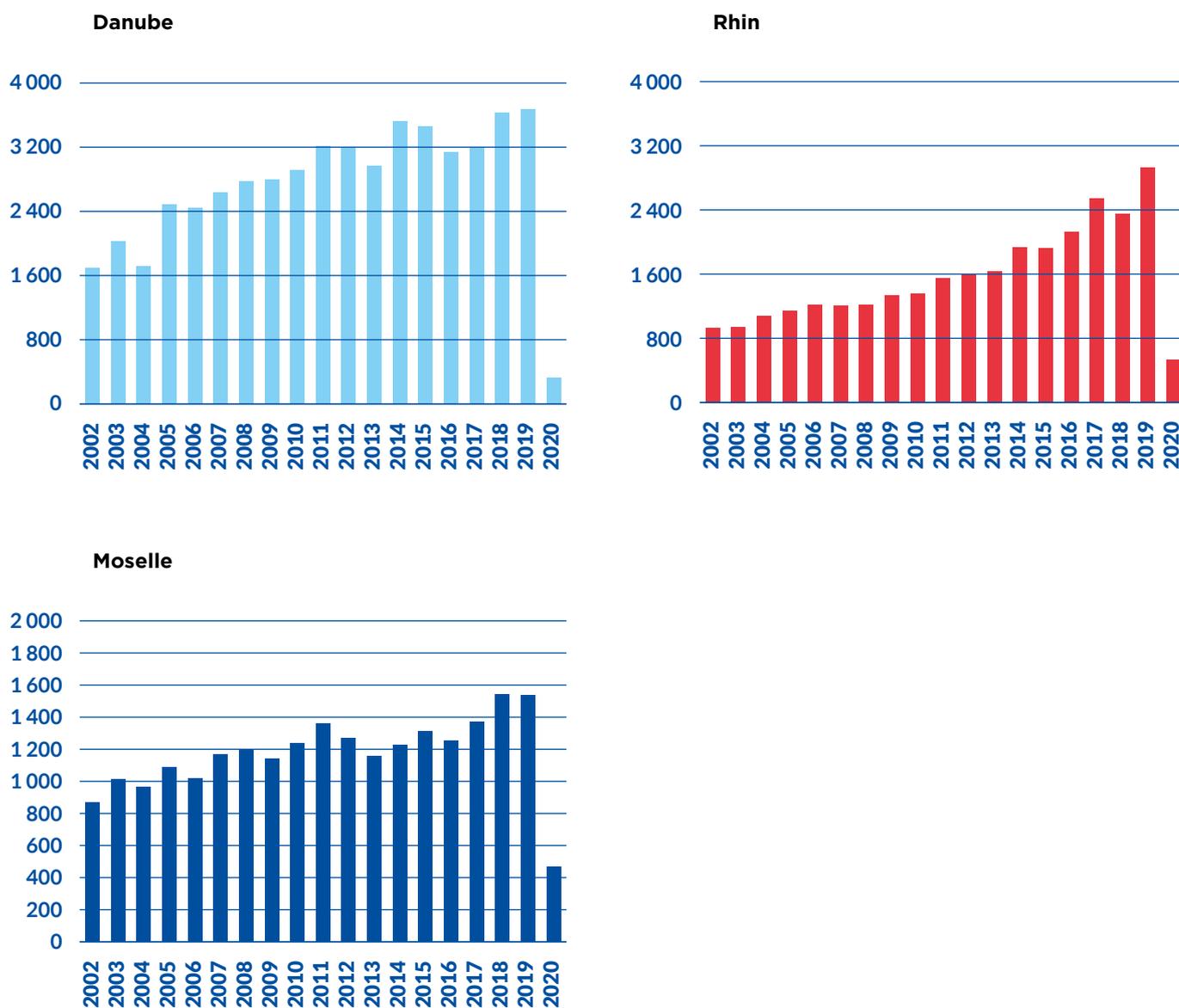
Source : analyse de la CCNR basée sur des données de Destatis

TABLEAU 1 : TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE RHIN TRADITIONNEL, AU TOTAL ET SELON LES PRINCIPAUX SEGMENTS DE MARCHANDISES

Segment de marchandises	2019	2020	2020/2019 en %
Rhin traditionnel au total	174,1	160,0	-8,5
Produits pétroliers	30,0	27,6	-8,0
Sables, pierres et graviers	28,6	26,2	-8,4
Produits chimiques	20,1	19,3	-3,7
Minerai de fer	21,6	18,5	-14,2
Agribulk, produits alimentaires	15,7	17,4	+10,7
Charbon	22,4	17,1	-23,8
Marchandises en conteneurs	15,2	15,0	-1,4
Métaux	9,3	8,0	-14,6

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

FIGURES 3, 4 ET 5 : NOMBRE ANNUEL DE PASSAGES DE BATEAUX DE CROISIÈRE SUR LE DANUBE, LE RHIN ET LA MOSELLE



Source : administration allemande des voies navigables et de la navigation et Commission de la Moselle

* Rhin = Rhin supérieur (écluse d'Iffezheim)

Danube = Danube supérieur à la frontière entre l'Autriche et l'Allemagne (écluse de Jochenstein)

Moselle = écluse de Coblenze





01

CONTEXTE MACRO-ÉCONOMIQUE ET PERSPECTIVES

- La pandémie de Covid qui sévit actuellement continue de peser sur les indicateurs économiques. Les retards qui ont pu être pris au début de la campagne de vaccination et le risque de voir surgir de nouvelles variantes du virus engendrent une incertitude qui se fait sentir dans tous les secteurs.
- Le PIB a baissé de 6,1 % en 2020 dans l'UE. Cette baisse est plus forte que celle prévue il y a un an.
- Bien que des incertitudes entourent la voie que suivra la reprise, les prévisions relatives au PIB pour 2021 et 2022 laissent entrevoir des taux de croissance qui devraient atteindre 4,4 % en 2021 et 4,0 % en 2022.
- Les cours du pétrole ont augmenté à la fin de l'année 2020, par effet de rebond, tandis que les cours du minerai de fer ont connu une hausse de 26 % entre 2020 et 2021 en conséquence de la reprise chinoise.

Le PIB s'est contracté de **6,1 %** dans l'UE en 2020. Les prévisions relatives au PIB pour 2021 et 2022 laissent entrevoir une reprise avec des taux de croissance attendus de **4,4 %** en 2021 et de **4,0 %** en 2022. De fortes incertitudes demeurent cependant en ce qui concerne la voie que suivra la reprise.

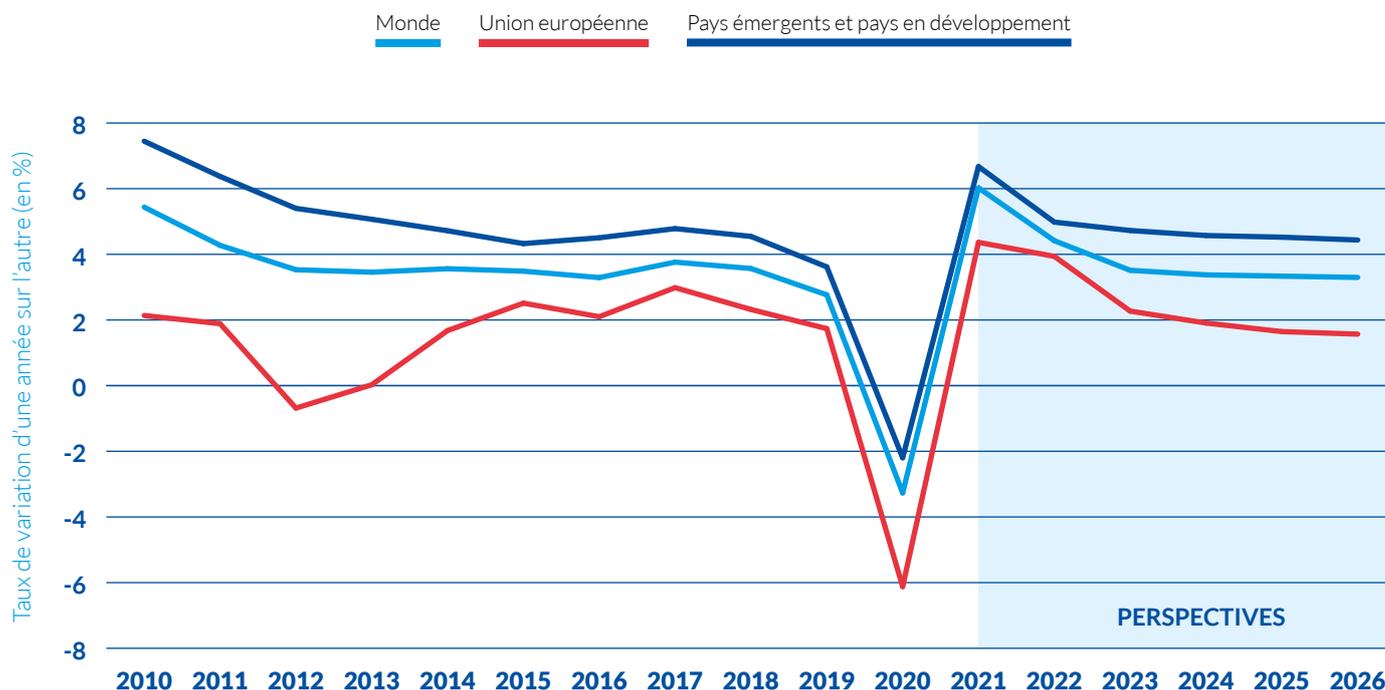
Perspectives pour le produit intérieur brut (PIB)

- La pandémie de Covid a continué à avoir, à l'échelle mondiale, un effet dévastateur sur la vie des citoyens en 2020. La crise a pesé lourdement sur de nombreux secteurs économiques. La production mondiale a fortement ralenti en raison des différentes mesures de confinement, aussi bien dans les économies avancées que dans les économies en développement. Le PIB mondial a diminué de 3 %, accusant une baisse plus importante au sein de l'UE (-6 %).
- En raison de la réouverture des économies en 2020 avant la deuxième vague de contagion, le PIB a diminué moins fortement que prévu dans les Perspectives de l'économie mondiale (PEM) [World Economic Outlook (WEO)] du Fonds monétaire international (FMI) d'octobre 2020¹. Selon les PEM publiées en avril 2021, la projection pour la croissance mondiale de l'année en cours est de 6 % et devrait ralentir jusqu'à 4,4 % en 2022.
- D'éventuels goulets d'étranglement et l'émergence possible de nouvelles mutations virales plus dangereuses constituent des éléments critiques qui pourraient mettre en péril et, par conséquent, retarder la reprise économique, ou même entraîner des séquelles économiques. Il règne donc une grande incertitude, et il convient de faire preuve d'une plus grande prudence que de coutume quant aux prévisions pour l'avenir.
- L'action politique des gouvernements s'avère être une variable décisive de la reprise. Les perspectives de l'économie américaine ont été revues à la hausse, compte tenu des mesures d'aide massives allouées par le gouvernement Biden pour lutter contre la crise sanitaire et économique.
- En Europe, par contre, la crise économique semble devoir perdurer, tant en raison des goulets d'étranglement qui ont freiné la vaccination au début de l'année que de l'incapacité à fournir des mesures d'aide comparables. Il en résulte des divergences croissantes entre les États-Unis et l'UE². À cela s'ajoute la cadence inégale, générée par des économies rouvertes et refermées entravées par les goulets d'étranglement susvisés, qui engendre des voies de reprise différentes.

¹ Peut être consulté en cliquant sur le lien suivant : Perspectives de l'économie mondiale, octobre 2020 : Une ascension longue et difficile (imf.org)

² Financial Times, accessible à l'adresse : <https://www.ft.com/content/0e9396cf-13b2-4034-ab09-c2366c264f91> (dernière consultation, le 06.05.2021)

FIGURE 1 : VARIATION EN POURCENTAGE DU PIB, À PRIX CONSTANTS



Source : base de données du FMI sur les perspectives de l'économie mondiale, perspectives d'avril 2021 : World Economic Outlook Database, April 2021 (imf.org)

Barrières commerciales

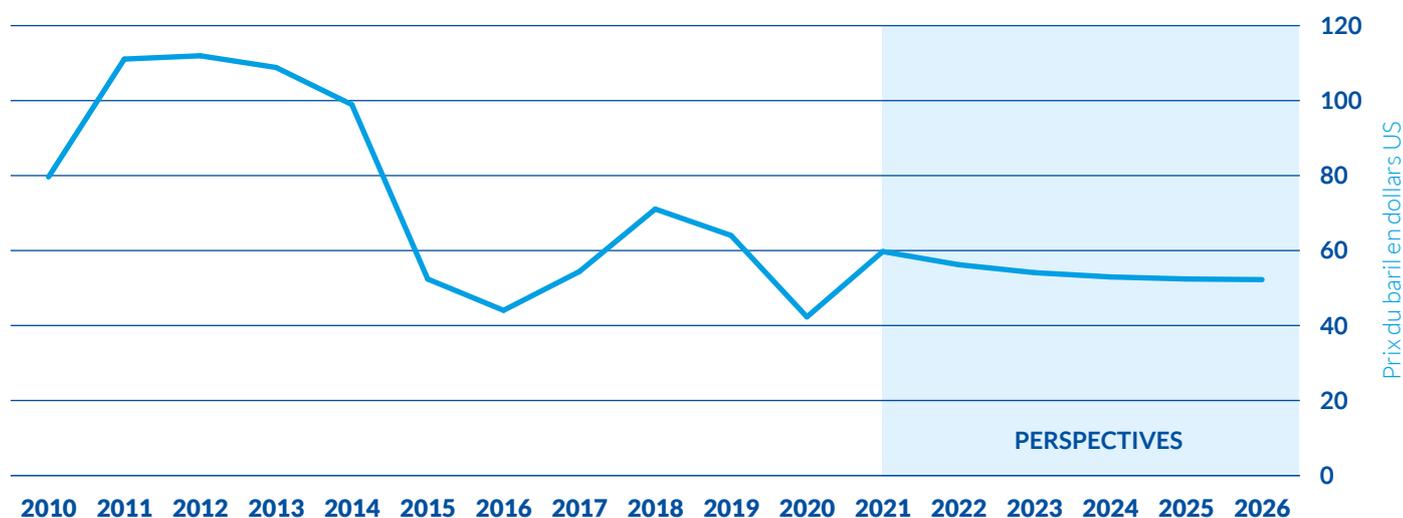
- Le commerce mondial devrait connaître une hausse de 8,4 %, alors que le tourisme risque de souffrir des incertitudes liées à la pandémie pendant une longue période. Les tendances protectionnistes qui existaient déjà avant la pandémie pourraient ralentir la reprise économique mondiale.

Prix des matières premières et production dans les branches liées à la navigation fluviale

- En 2020, les restrictions imposées à la mobilité nationale et internationale ont provoqué une baisse de la demande de pétrole. Après le début prometteur de la campagne de vaccination, les prix ont augmenté de 41 % en 2021 par rapport à 2020. Or, les marchés à terme indiquent que cette augmentation traduit un effet de rebond et que les cours du pétrole reprendront leur tendance à la baisse dans les années à venir, pour descendre jusqu'à 52 dollars US le baril d'ici 2026³.
- Par ailleurs, les difficultés rencontrées en raison des campagnes de vaccination et de la deuxième vague ont entraîné un affaiblissement de la demande de pétrole au début de l'année, soulignant une fois de plus le sentiment d'incertitude touchant tous les secteurs. Le niveau très modeste des cours du pétrole prévu pour les années à venir reflète également les projections selon lesquelles le PIB restera jusqu'en 2024 bien en deçà de la tendance pré-pandémique pour la plupart des pays. Cela étant, si la reprise économique est plus rapide et plus forte que prévu, la trajectoire des cours du pétrole sera certainement davantage orientée à la hausse.

³ Fonds monétaire international, base de données des perspectives économiques mondiales, avril 2021

FIGURE 2 : PÉTROLE BRUT, BRENT DATÉ, MÉLANGE LÉGER DE 38 API, POUR LE ROYAUME-UNI, EN DOLLARS US PAR BARIL



Source : base de données du FMI sur les perspectives de l'économie mondiale, perspectives d'avril 2021

- Les prix des métaux ont augmenté depuis 2017, et cette hausse s'est accélérée en 2021. Cette accélération résultait d'une augmentation de la demande de métaux de base à l'échelle mondiale et de l'effet de rebond de la reprise chinoise. En ce qui concerne le minerai de fer, son prix a connu une forte augmentation, soit 26 %, entre 2020 et 2021, poursuivant une tendance positive soutenue par la reprise de la production d'acier chinoise, qui représente aujourd'hui la plus grande part de la production sidérurgique mondiale. De manière générale, les prix des métaux et du minerai de fer devraient se maintenir, dans les années à venir, à un niveau aussi élevé qu'en 2021. La part de la production européenne d'acier au sein de la production mondiale continue de diminuer, tandis que la part de la Chine ne cesse d'augmenter.
- L'augmentation générale qu'ont connu les prix des denrées alimentaires a été particulièrement forte pour les céréales et les huiles végétales. Plusieurs facteurs ont soutenu cette tendance en 2020, notamment les mauvaises récoltes enregistrées en Europe et dans la région des Grandes Plaines aux États-Unis, la forte demande émanant de la Chine et une taxe restrictive sur les exportations de blé prévue par la Russie, l'un des plus grands producteurs mondiaux de blé. Le résultat plus faible des récoltes en Europe tend à se faire sentir, non seulement en termes de prix, plus élevés, mais aussi en termes de transports de céréales, plus faibles, enregistrés en 2021 sur les voies navigables intérieures européennes (voir chapitre 8).





02

TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES

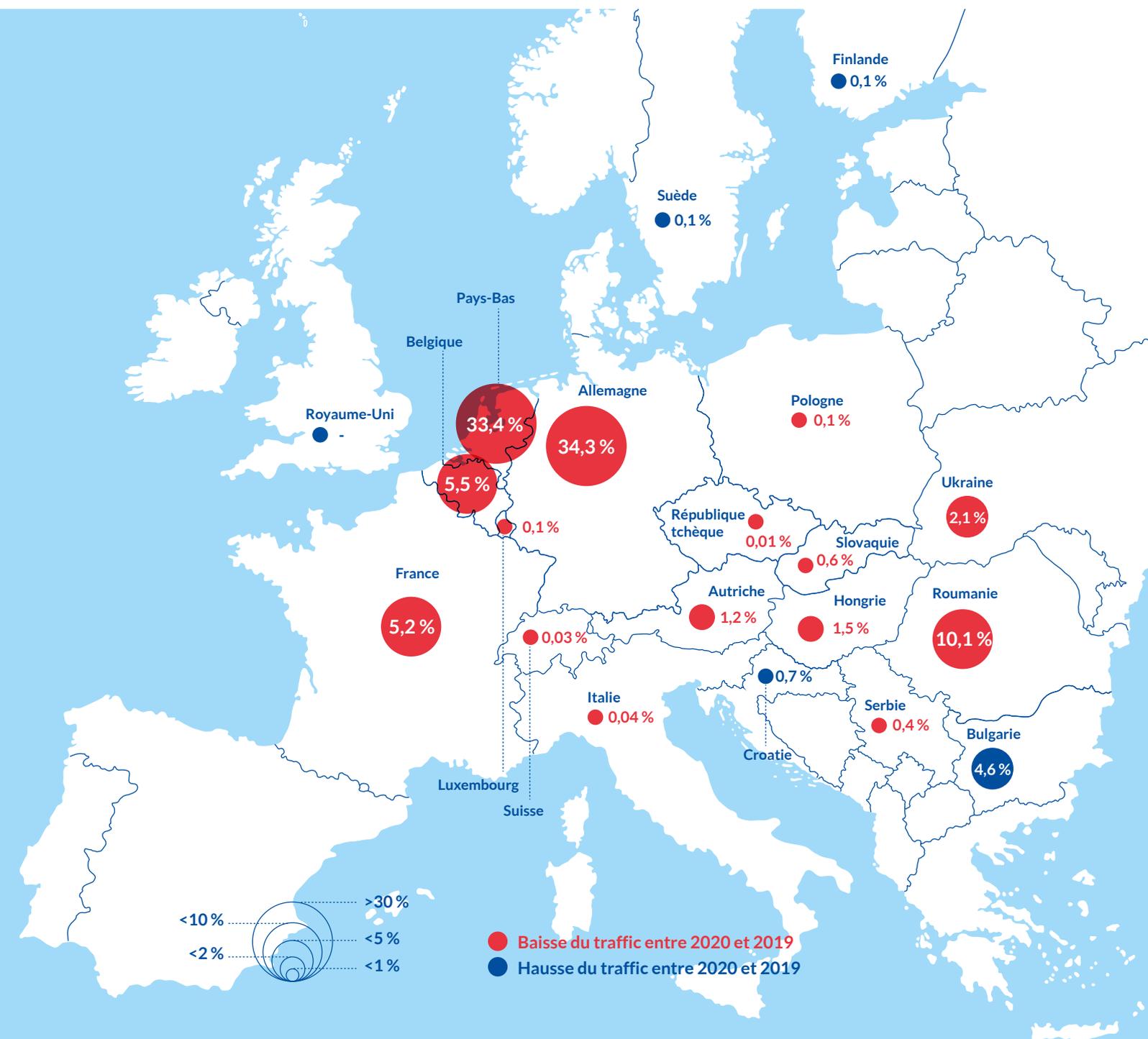
- La prestation de transport par voie de navigation intérieure dans l'UE-27 (sans le Royaume-Uni) représentait 131,7 milliards de TKM en 2020, soit un recul de 8,4 % par rapport à 2019. En additionnant les prestations de transport des trois pays non membres de l'UE – Suisse, Serbie et Ukraine –, on obtient une prestation de transport de 135,1 milliards de tonnes pour 2020 (-8,4 % par rapport à 2019).
- La prestation de transport sur le Rhin traditionnel a diminué de 10 % en 2020, contre 15 % pendant les périodes de basses eaux survenues en 2018 et 15 % lors de la crise financière de 2009. L'unique segment ayant enregistré des chiffres plus élevés en 2020 est celui des produits agricoles. Le transport par conteneurs est resté presque constant.
- Malgré les baisses enregistrées en ce qui concerne le transport de minerai de fer, de métaux et de charbon, la prestation de transport sur le Danube n'a diminué que de 1,4 % en 2020, grâce à un regain de vitalité du transport de produits agricoles.



TRANSPORT EN EUROPE

ET PAR PAYS

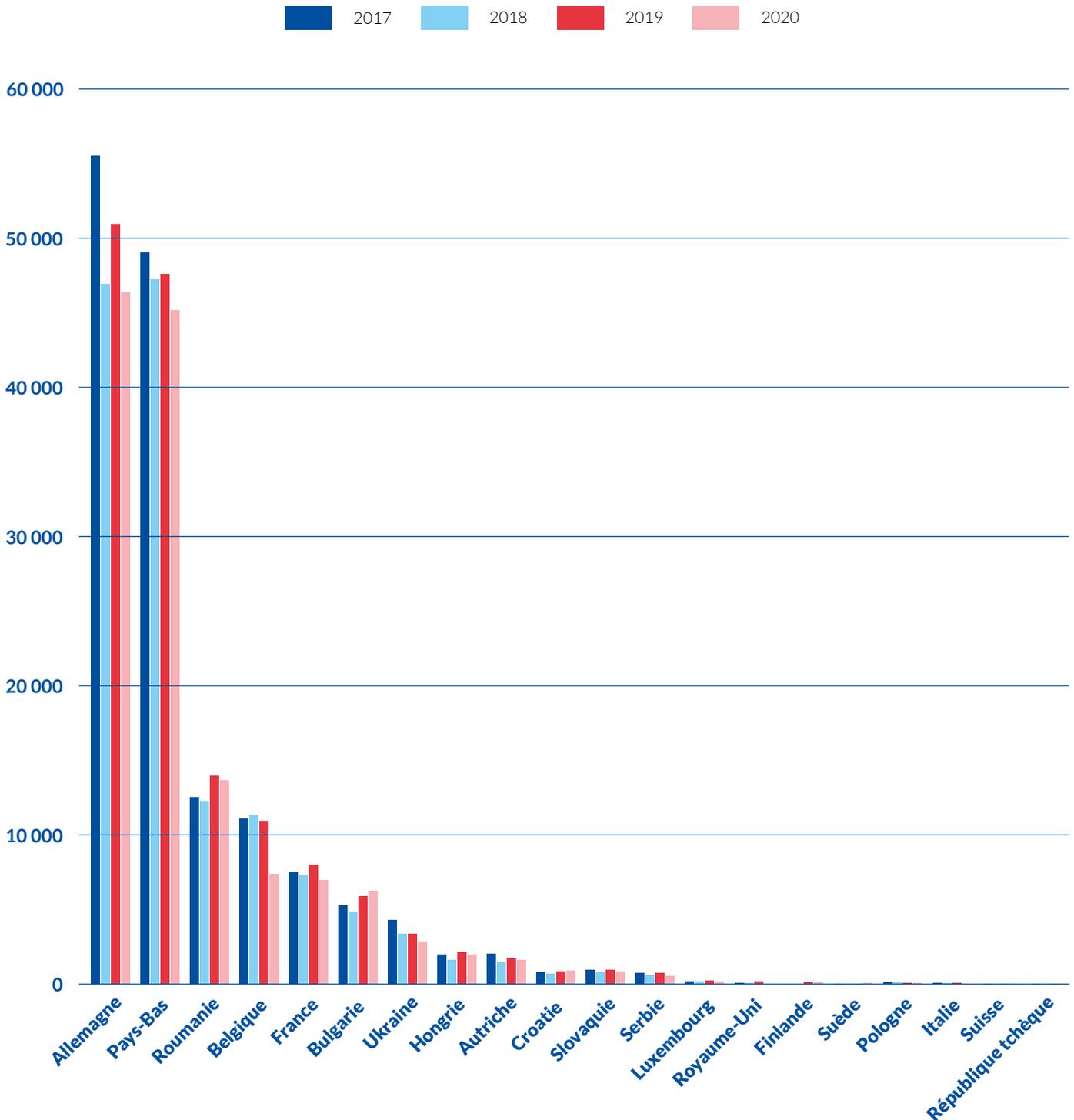
PART EN TONNES-KM (TKM) DES PAYS PAR RAPPORT À LA PRESTATION TOTALE DE TRANSPORT EN EUROPE (EN %)



Sources : Eurostat [iww_go_atygo], OCDE (Serbie, Suisse, Ukraine)

La part de la prestation de transport fluvial du Royaume-Uni en Europe pour 2020 n'est pas disponible en raison d'un retard dans la publication des données.

FIGURE 1 : PRESTATION DE TRANSPORT DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE EN 2017, 2018, 2019 ET 2020 DANS LES PRINCIPAUX PAYS EUROPÉENS CONCERNÉS PAR LA NAVIGATION INTÉRIEURE (EN MILLIONS DE TKM)



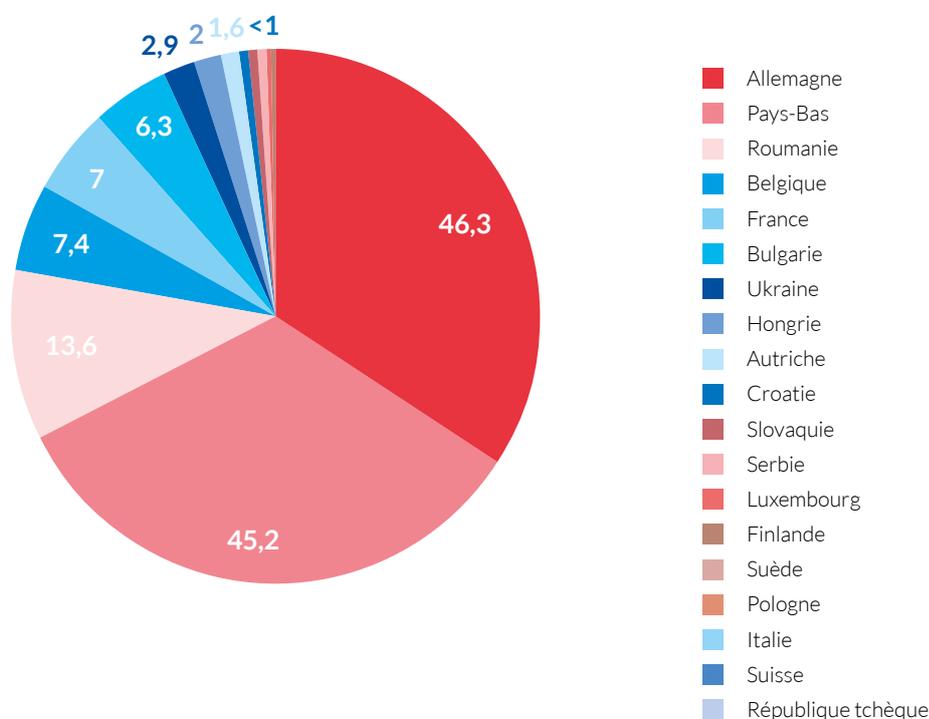
Sources : Eurostat [iww_go_atygo], OCDE (Serbie, Suisse, Ukraine)

La valeur relative à 2020 pour le Royaume-Uni n'est pas disponible en raison d'un retard dans la publication des données.

C'est la première fois que l'Ukraine est incluse dans le rapport annuel. Les principaux fleuves navigables ukrainiens sont le Dniepr, le Boug méridional et le Danube. Si l'on considère le territoire principal de l'Ukraine, le Danube forme une frontière avec la Roumanie sur un tronçon assez court dans la partie la plus au sud-ouest du pays. Le Dniepr et le Boug méridional traversent le cœur de l'Ukraine. Les trois fleuves coulent dans le sens nord-sud, avant de se jeter dans la mer Noire.

Au regard de l'ensemble des prestations de transport, les pays rhénans (Belgique, France, Allemagne, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse) détenaient 78,6 % de la prestation totale de transport sur les voies d'eau intérieures de l'UE-27, plus la Suisse, la Serbie et l'Ukraine. La part des pays danubiens représentait 19,1 % (sans l'Ukraine) et 21,2 % (avec l'Ukraine).

FIGURE 2 : PRESTATION DE TRANSPORT ANNUELLE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE DANS LES PAYS EUROPÉENS (EN MILLIARDS DE TKM EN 2020)*



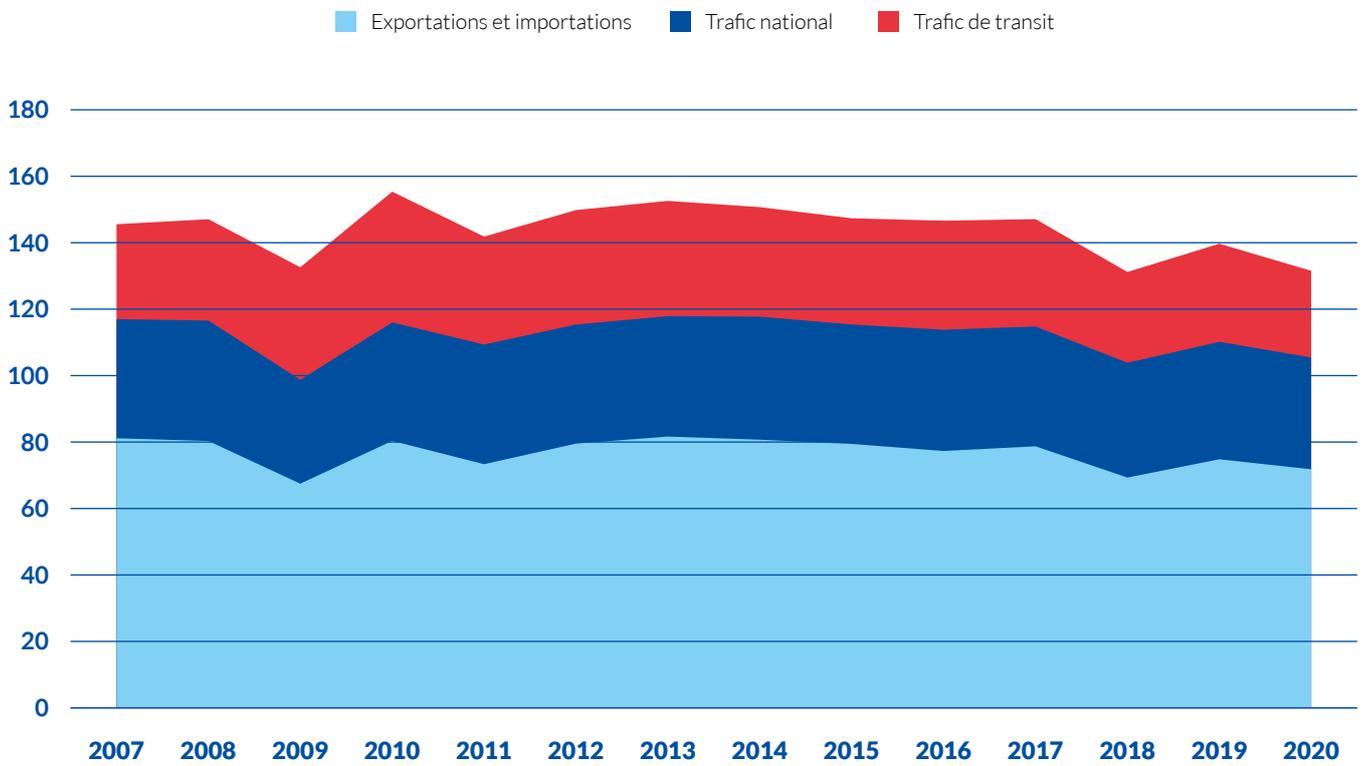
Sources : Eurostat [iww_go_atygo] et OCDE

* Les données pour le Royaume-Uni ne sont pas disponibles pour 2020.

Sur l'ensemble des prestations de transport intérieur en Europe en 2020, qui s'élevaient à environ 132 milliards de TKM, 74,4 % représentaient des transports franchissant une frontière d'une manière ou d'une autre que ce soit sous forme d'exportation, d'importation ou de trafic de transit. Individuellement, le trafic de transit détenait une part de 19,8 % en 2020, et les trafics d'exportation et d'importation représentaient chacun 27,3 %.

Le transport fluvial revêt une importance particulière pour certains corridors. Les caractéristiques actuelles du marché montrent que, pour ce qui est du trafic transfrontalier dans le corridor Rhin-Alpes, les voies navigables intérieures représentent une part modale de 54 %. Pour le corridor mer du Nord-Méditerranée, le trafic fluvial correspond à 35 %, pour le corridor mer du Nord-Baltique, à 38 %, et pour le corridor Rhin-Danube, à 14 %.

FIGURE 3 : PRESTATION DE TRANSPORT ANNUELLE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE
DANS L'UE-27* (EN MILLIARDS DE TKM)



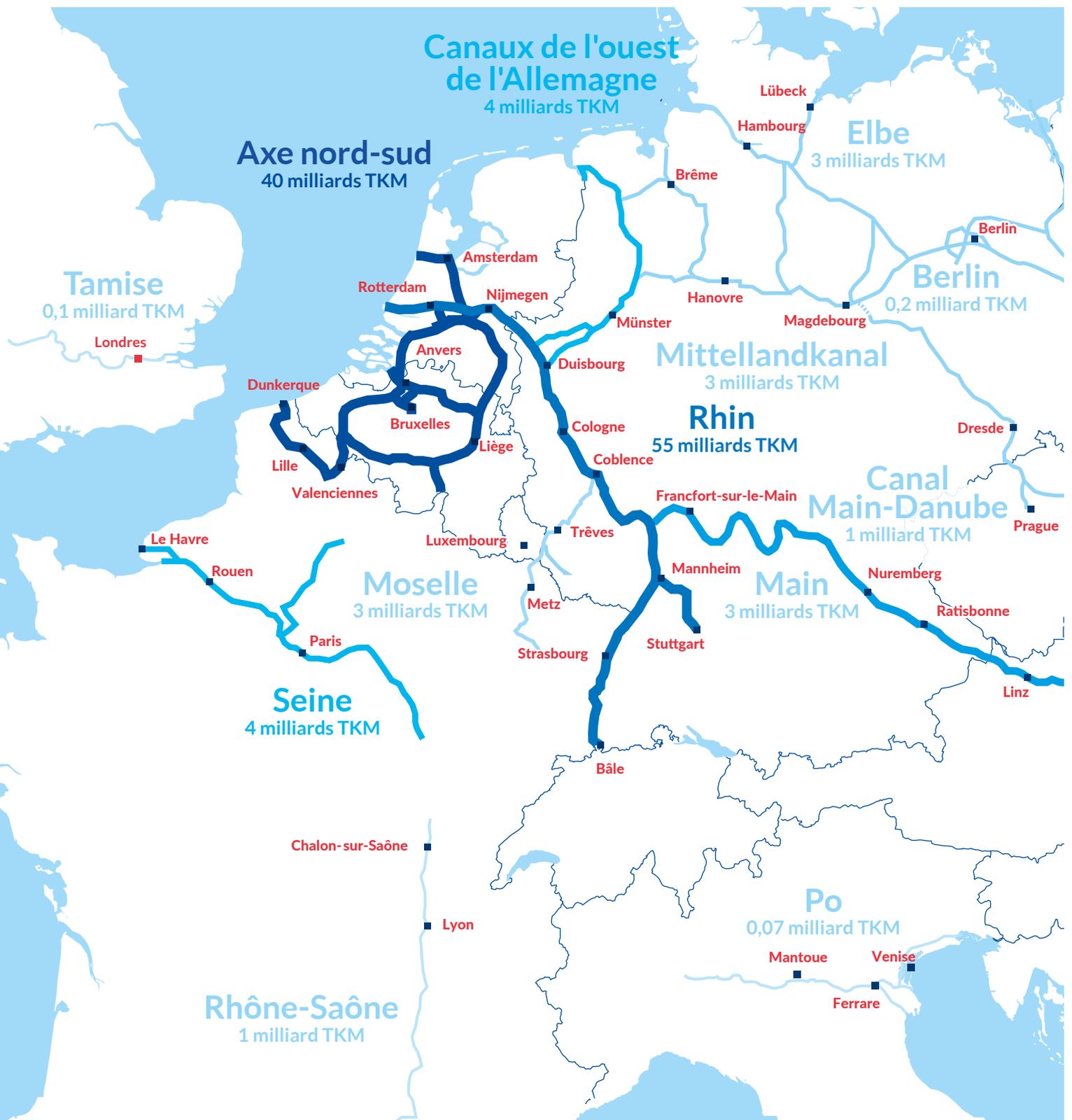
Source : [Eurostat iww_go_atygo]

* L'abréviation UE-27 correspond au nombre de pays membres de l'UE en 2020

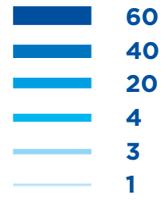


TRANSPORT

DANS LES PRINCIPAUX BASSINS FLUVIAUX EUROPÉENS



VOLUMES TRANSPORTÉS DANS LES PRINCIPAUX BASSINS FLUVIAUX EUROPÉENS (EN MILLIARDS DE TKM)



Sources : analyse de la CCNR basée sur des données de Destatis, VNF, Eurostat



■ BASSIN DU RHIN

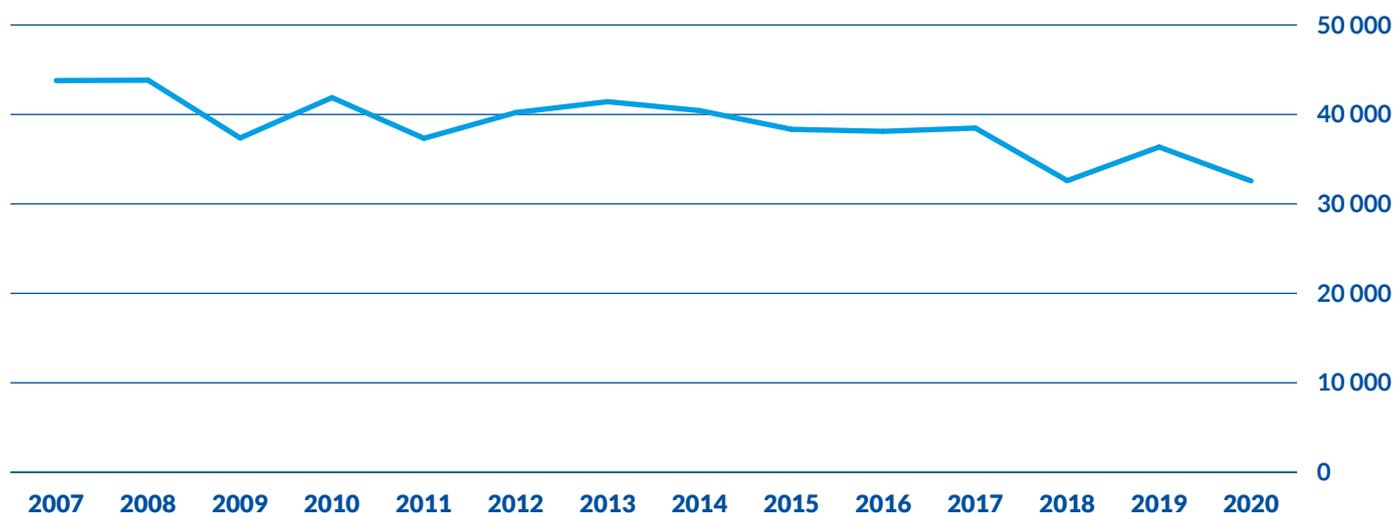
La prestation de transport sur le Rhin traditionnel a diminué de **10 %** en 2020, alors qu'elle avait baissé de 15 % pendant les périodes de basses eaux de 2018, et de 15 % lors de la crise financière de 2009. Le seul segment ayant enregistré des chiffres plus élevés en 2020 est celui des produits agricoles. Le transport par conteneurs est resté presque constant.



Volumes et prestation de transport sur le Rhin traditionnel

Le transport de marchandises sur le Rhin traditionnel (de Bâle à la frontière germano-néerlandaise) équivalait à 160 millions de tonnes en 2020, ce qui représente une baisse de 8,4 % par rapport à 2019. La prestation de transport sur le Rhin traditionnel a atteint 32,6 milliards de TKM, soit 10 % de moins qu'en 2019. Le volume total transporté et la prestation de transport sur le Rhin traditionnel sont calculés par l'Office statistique allemand Destatis, sur la base des informations fournies par les ports et la batellerie (voir glossaire).

FIGURE 4 : PRESTATION DE TRANSPORT SUR LE RHIN TRADITIONNEL (EN MILLIONS DE TKM)



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

Prestation de transport sur le Rhin relevée à des points d'enregistrement spécifiques

Outre le transport global de marchandises sur le Rhin traditionnel (160 millions de tonnes), le transport de marchandises peut également être mesuré à des points d'enregistrement spécifiques (écluses ou points de passage de frontières). Les volumes pertinents reflètent l'activité de transport uniquement à ces points particuliers selon une approche géographique qui donne une image ponctuelle de la situation⁴.

Le tableau suivant contient un ensemble de points d'enregistrement situés dans le bassin du Rhin qui sont utilisés par l'administration allemande des voies navigables et de la navigation.

TABLEAU 1 : POINTS D'ENREGISTREMENT POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS LE BASSIN RHÉNAN ET TAUX DE VARIATION 2020/2019

Secteur / affluent du Rhin	Point d'enregistrement	Nom du point d'enregistrement	Volume transporté en 2020 en mio. de tonnes	Taux de variation 2020/2019
Rhin inférieur	Frontière Allemagne/Pays-Bas	Emmerich	130,0	-7,9 %
Rhin supérieur	Frontière Allemagne/France	Écluse d'Iffezheim	19,2	-9,9 %
Main	Jonction du Main et du Rhin	Écluse de Mainz-Kostheim	13,5	+2,3 %
Moselle	Jonction de la Moselle et du Rhin	Écluse de Coblenze	8,1	-14,5 %
Neckar	Jonction du Neckar et du Rhin	Écluse de Mannheim-Feudenheim	5,1	-5,6 %

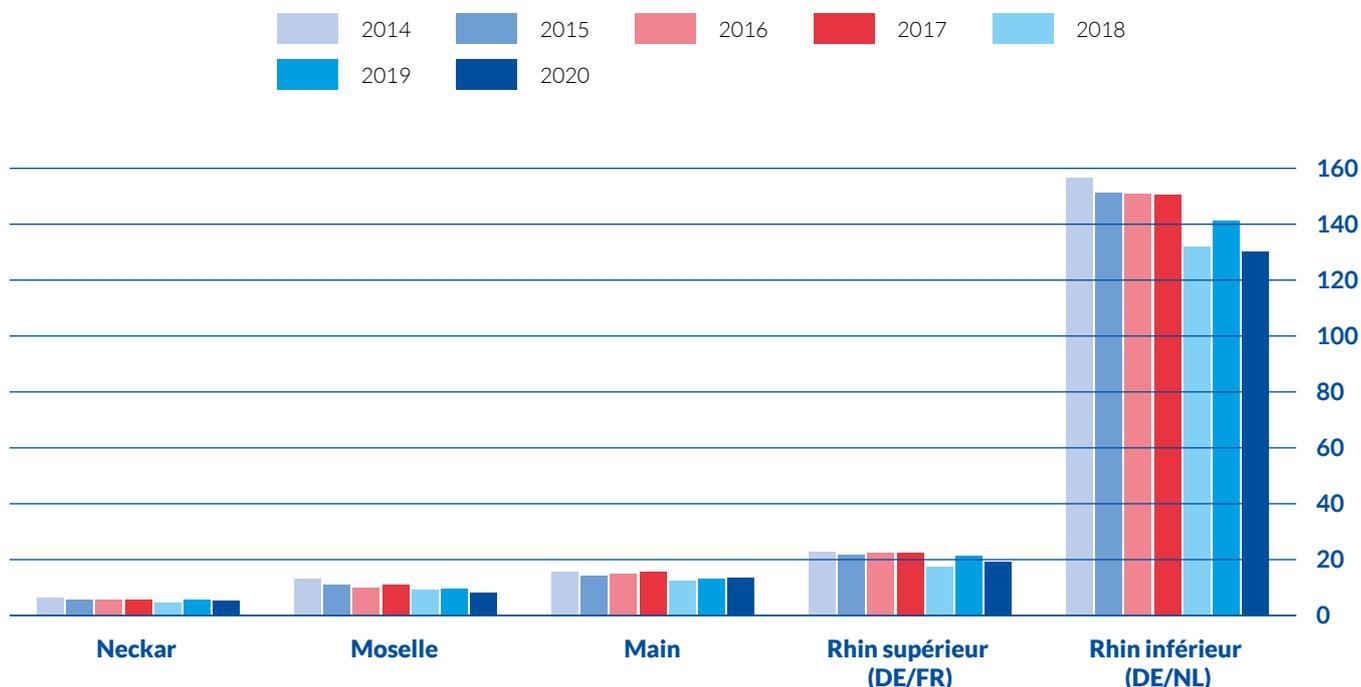
Source : analyse de la CCNR basée sur les données de l'administration allemande des voies navigables.

En ce qui concerne la Moselle, une forte baisse (de 39,6 %) du transport de charbon en 2020 a contribué de manière significative à la réduction globale du transport de marchandises, qui est tombé à 14,5 % (écluse de Coblenze). Une évolution positive au sein du transport mosellan est l'augmentation de 12,7 % enregistrée par le trafic de conteneurs, qui est passé de 22 290 EVP en 2019 à 25 521 en 2020⁵. Depuis 2015, date à laquelle les EVP recensés sur la Moselle étaient au nombre de 16 896, le transport de conteneurs sur la Moselle a augmenté de 51 % en seulement cinq ans. En termes de transport global de marchandises, cette augmentation du transport de conteneurs ne compense cependant pas le déclin des segments traditionnels de marchandises (charbon, minerai de fer) sur la Moselle.

⁴ Les données recueillies à des points d'enregistrement spécifiques sont fournies par l'administration allemande des voies navigables. L'avantage de cette méthode reposant sur les points d'enregistrement est qu'elle ne génère aucun type d'estimation, contrairement à la méthode adoptée par Destatis, qui procède à un calcul estimatif du transport rhénan, et s'appuie donc également sur des hypothèses quant aux lieux de chargement et de déchargement des cargaisons dans les cas où les informations fournies par les conducteurs et les ports ne seraient pas suffisantes. Bien que ces hypothèses correspondent dans une large mesure à la réalité, elles peuvent comporter des inexactitudes. En revanche, l'inconvénient de la méthode employée par l'administration allemande des voies navigables (méthode des points d'enregistrement ou points frontières) est qu'elle ne mesure le transport de marchandises qu'en un point spécifique d'un fleuve, alors qu'avec la méthode suivie par Destatis chaque prestation de transport est attribuée à des voies fluviales données (voir description dans le glossaire).

⁵ Source : Commission de la Moselle (2021), rapport intitulé «Données relatives au trafic sur la Moselle» (Verkehrszahlen Mosel)

FIGURE 5 : TRANSPORT ANNUEL DE MARCHANDISES À DIFFÉRENTS POINTS D'ENREGISTREMENT LE LONG DU RHIN ET DE SES AFFLUENTS (EN MILLIONS DE TONNES)



Sources : administration allemande des voies navigables et de la navigation et Commission de la Moselle

Le nombre de bateaux chargés dans le secteur du Rhin inférieur, où l'intensité du trafic rhénan est la plus forte, s'élevait à 100 000 en 2020, représentant une baisse de 3,5 % par rapport à 2019. La quantité moyenne de marchandises transportées par un bateau franchissant la frontière germano-néerlandaise totalisait 1 300 tonnes par bateau chargé en 2020, contre 1 362 tonnes en 2019.

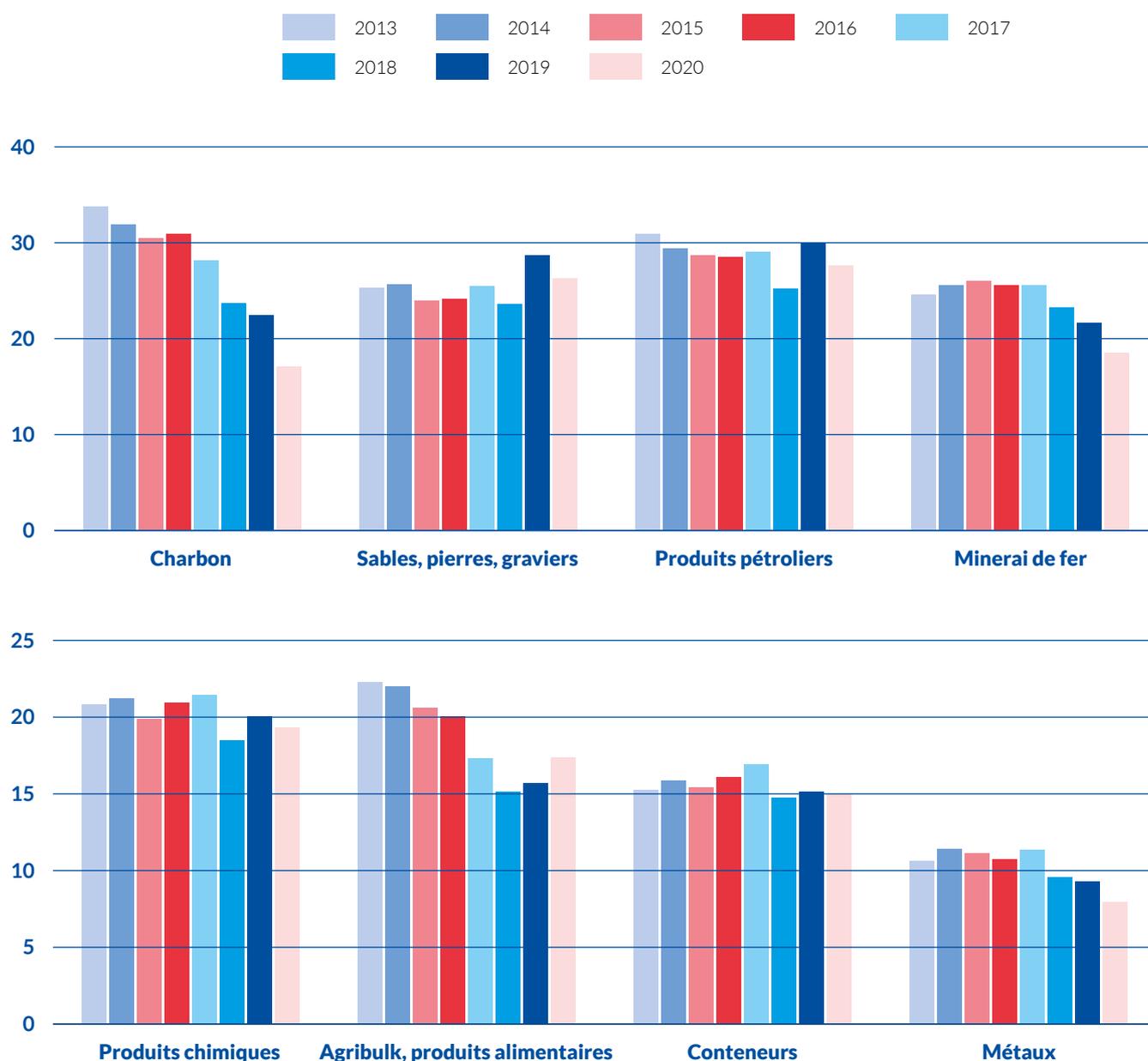
Transport sur le Rhin par segment de marchandises

Une tendance majeure qui se dégage des segments de marchandises transportés en navigation rhénane est l'abandon progressif du charbon dans le secteur de l'énergie et la baisse connexe du transport de charbon. Cette baisse s'est poursuivie en 2020. Le transport de charbon sur le Rhin intègre des volumes de marchandises importés de l'étranger, dont environ la moitié est utilisée dans le secteur de l'énergie, l'autre moitié servant à produire de l'acier. Si l'on regroupe ces quantités de charbon destinées à la production d'acier, l'ensemble des segments de marchandises en rapport avec la production sidérurgique représentent environ 25 % du transport rhénan.

Après le ralentissement macroéconomique et la récession du commerce mondial entamés en 2017 et les périodes de basses eaux qui ont marqué l'année 2018, le transport lié à la production sidérurgique a connu une autre année ponctuée par des facteurs d'influence négatifs. La crise du Covid en 2020 a provoqué une forte baisse de la production automobile et sidérurgique et donc une chute de la demande de transport correspondante. C'est la combinaison de la transition énergétique et de ces évolutions qui permet de comprendre pourquoi les plus fortes baisses du transport rhénan en 2020 ont été observées pour le charbon (-23,8 %), le minerai de fer (-14,2 %) et les métaux (-14,6 %).

Le seul segment ayant enregistré un résultat positif est celui de l'agribulk et des produits alimentaires (+10,7 %), qui est étroitement lié aux résultats des récoltes. Cette croissance s'explique effectivement par les volumes de céréales plus importants récoltés en Europe. Les marchandises transportées par conteneurs (poids net) représentaient 15,0 millions de tonnes, atteignant presque le même niveau qu'en 2019 (15,2 millions de tonnes). En termes d'EVP, le résultat est de 1,967 millions en 2020, contre 2,041 millions en 2019 (-3,6 %).

FIGURES 6 ET 7 : MARCHANDISES TRANSPORTÉES SUR LE RHIN TRADITIONNEL, PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES (EN MILLIONS DE TONNES)*



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

* Poids indiqué pour les conteneurs : poids net

TABLEAU 2 : TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE RHIN TRADITIONNEL, AU TOTAL ET SELON LES PRINCIPAUX SEGMENTS DE MARCHANDISES (EN MILLIONS DE TONNES) ET TAUX DE VARIATION 2020/2019

Segment de marchandises	2019	2020	2020/2019 en %
Rhin traditionnel, au total	174,1	160,0	-8,4
Produits pétroliers	30,0	27,6	-8,0
Sables, pierres et graviers	28,6	26,2	-8,4
Produits chimiques	20,1	19,3	-3,7
Minerai de fer	21,6	18,5	-14,2
Agribulk, produits alimentaires	15,7	17,4	+10,7
Charbon	22,4	17,1	-23,8
Marchandises en conteneurs	15,2	15,0	-1,4
Métaux	9,3	8,0	-14,6

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



■ BASSIN DU DANUBE

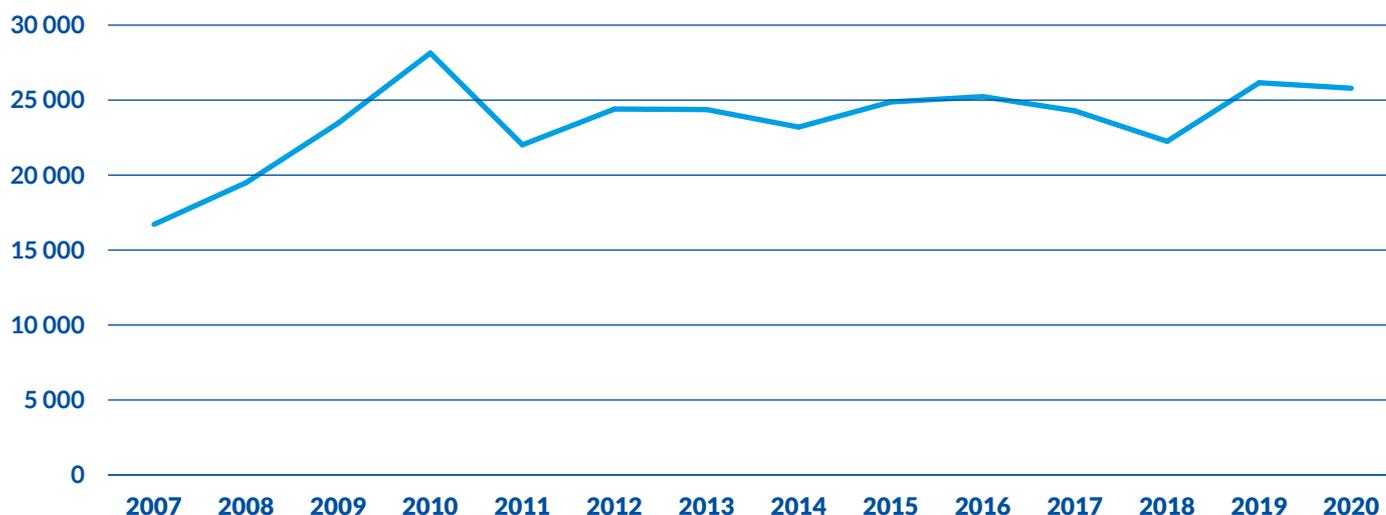
Malgré les baisses enregistrées en ce qui concerne le transport de minerai de fer, de métaux et de charbon, la prestation de transport sur le Danube n'a diminué que de

1,4 % en 2020, grâce à un regain du transport de produits agricoles.

Volume et prestation de transport sur le Danube

Le volume de marchandises transportées sur l'ensemble du Danube navigable entre Kelheim (Allemagne) et la mer Noire en Roumanie oscille entre 36 et 40 millions de tonnes par an⁶. La prestation de transport sur le Danube (pays danubiens de l'UE, plus la Serbie) correspondait à 25,8 milliards de TKM en 2020, soit 1,4 % de moins qu'en 2019.

FIGURE 8 : PRESTATION DE TRANSPORT CONCERNANT LE TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE DANUBE (EN MILLIONS DE TKM)*



Sources : Eurostat [IWW_GO_ATYGO] et OCDE (Serbie)

* Prestation de transport par voies navigables intérieures dans tous les pays danubiens de l'UE et en Serbie

Prestation de transport sur le Danube relevée à des points d'enregistrement spécifiques

Le système statistique utilisé pour analyser le transport de marchandises sur le Danube à certains points d'enregistrement est semblable à celui utilisé dans le bassin du Rhin. Les administrations des voies navigables recueillent les données à certaines frontières ou points d'enregistrement qui sont décrits dans le tableau ci-dessous en ce qui concerne le Danube.

⁶ Source : Via Donau, plusieurs rapports annuels peuvent être consultés à l'adresse <https://www.viadonau.org/newsroom/publikationen/broschueren> (dernière consultation, le 3 juin 2021)

TABLEAU 3 : POINTS D'ENREGISTREMENT POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE DANUBE ET TAUX DE VARIATION 2020/2019

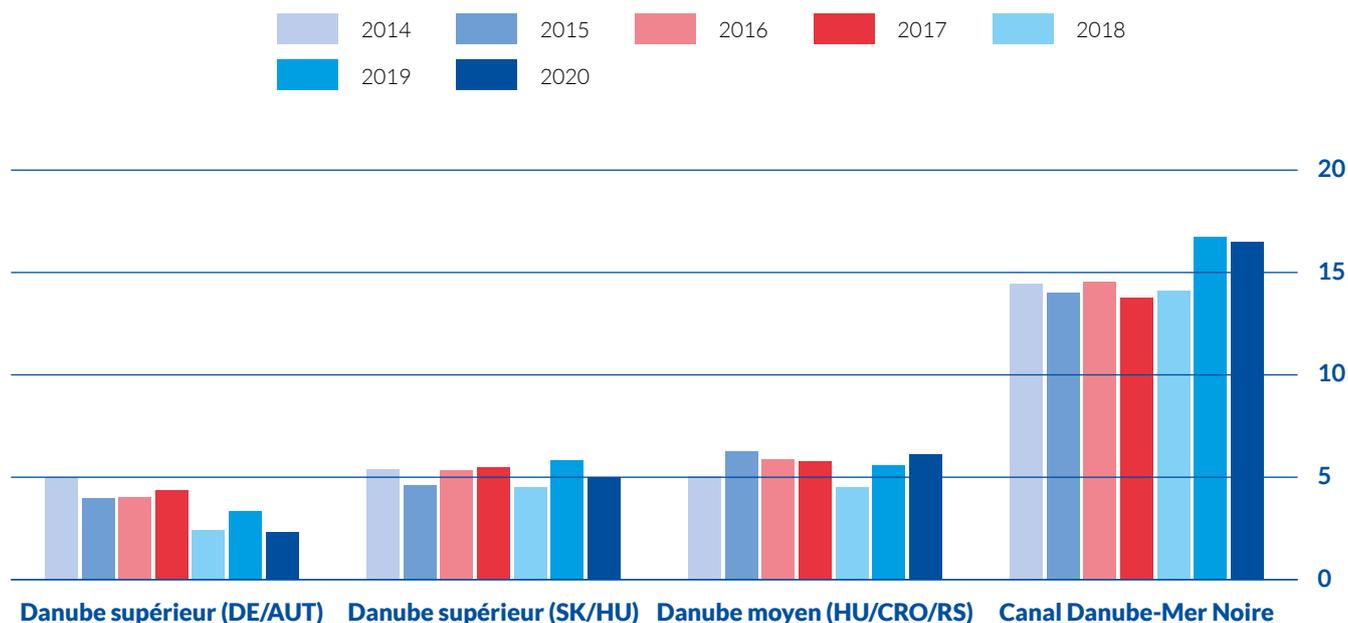
Secteur du Danube	Point d'enregistrement	Nom du point d'enregistrement	Volume transporté en 2020 en mio. de tonnes	Volume transporté en 2020/2019
Danube supérieur	Frontière Allemagne/Autriche	Écluse de Jochenstein	2,3	-30,0 %
Danube supérieur	Frontière Slovaquie/Hongrie	Écluse de Gabčíkovo	5,0	-14,2 %
Danube moyen	Frontière Hongrie/Croatie/Serbie	Mohács	6,1	+9,5 %

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

Sur le Danube, et notamment sur le Danube inférieur et moyen, la part du transport par convois poussés est beaucoup plus importante que sur le Rhin. Pour le Danube moyen, la part des convois poussés par rapport au transport total de marchandises était de 75,7 % en 2020, contre 79,5 % en 2019 et 78,7 % en 2018.

En plus des valeurs relevées aux points d'enregistrement le long du Danube, des chiffres annuels sont également présentés pour le canal Danube-mer Noire, qui chemine de Cernavodă sur le Danube à Constanța (bras sud) et à Năvodari (bras nord) sur la mer Noire. En 2020, le volume de transport relevé sur ce canal était de 16,5 millions de tonnes (soit une baisse de seulement 1,4 % par rapport à 2019).

FIGURE 9 : TRANSPORT ANNUEL DE MARCHANDISES À DIFFÉRENTS POINTS D'ENREGISTREMENT LE LONG DU DANUBE ET SUR LE CANAL DANUBE-MER NOIRE (EN MILLIONS DE TONNES)



Source : Commission du Danube, plusieurs rapports annuels d'observation du marché

Le canal de Sulina est une autre voie navigable artificielle roumaine reliant le Danube à la mer Noire. L'activité de transport de marchandises sur le canal de Sulina est principalement assurée par des navires de mer. En 2020, le transport sur ce canal a atteint un volume de 4,55 millions de tonnes.

TABLEAU 4 : TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE CANAL DE SULINA EN MILLIONS DE TONNES, PAR DIRECTION

Direction / Année	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Danube → Mer Noire	3,24	3,26	3,25	3,61	3,67	4,33	2,87
Mer Noire → Danube	0,42	0,58	0,51	0,70	0,77	1,16	1,67
Transport total	3,67	3,85	3,76	4,31	4,44	5,49	4,55

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

Le transport fluvial total traité par les ports roumains atteignait 27,3 millions de tonnes en 2020 (-4,1 % par rapport à 2019). Ce chiffre comprenait les volumes de navigation intérieure traités dans le port de Constanța, qui s'élevaient à 14,5 millions de tonnes.

Transport sur le Danube par segment de cargaison

Les volumes de minerai de fer, de métaux, de produits métalliques, d'acier et de charbon à coke représentent 45 à 55 % de la totalité des marchandises transportées sur le Danube⁷. Dans l'ensemble, le minerai de fer et les métaux ont suivi une tendance à la hausse sur le Danube entre 2014 et 2019, malgré les basses eaux et les obstacles macroéconomiques. Les raisons en sont le contexte général positif de croissance macroéconomique dans de nombreux pays du Danube, et notamment la croissance de la production d'acier dans la plupart de ces pays entre 2014 et 2019⁸.

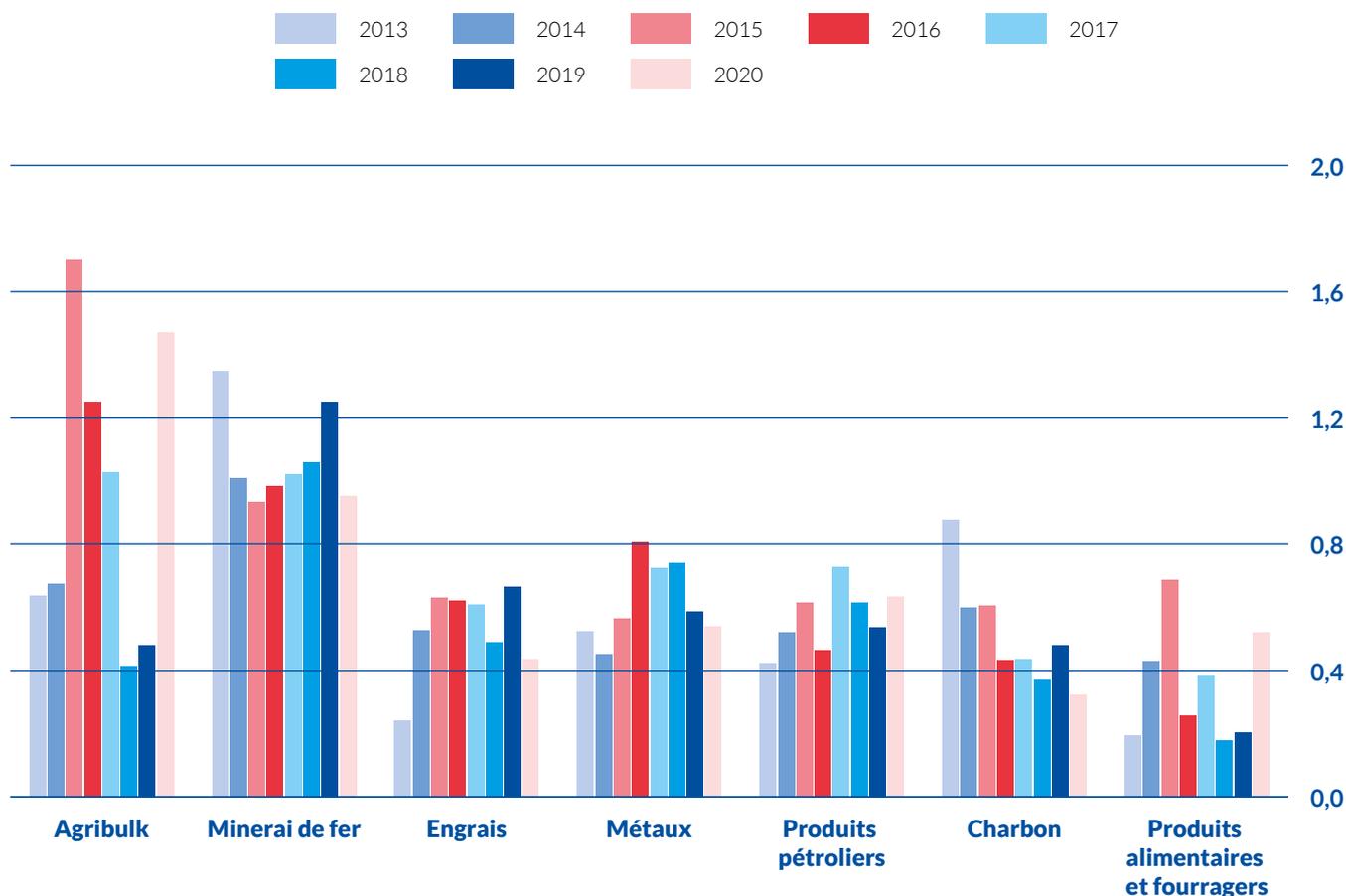
En 2020, cependant, la baisse de la demande de matières premières pour l'industrie de transformation des métaux et de produits métalliques a entraîné une suspension partielle de l'activité dans ce segment de marché. Parmi d'autres développements importants figuraient la réduction des quotas d'importation de métaux vers l'UE et la redistribution des flux d'approvisionnement dues à l'introduction de nouveaux droits de douane dans le commerce international. Globalement, il n'y a pas eu de stabilisation des indicateurs en place dans le segment du marché de l'acier de la navigation sur le Danube avant la fin de l'année 2020.

C'est le segment agricole qui a stabilisé le transport sur le Danube : d'importants volumes de céréales et d'autres produits agricoles ont été transportés des ports du Danube moyen vers les ports du delta du Danube (Constanța). Le marché du transport de produits pétroliers et de produits de l'industrie chimique sur le Danube a pu être considéré comme relativement stable au cours de l'année.

⁷ Source : CCNR / EC : Market Report 2014-2019 (2021), Main features and trends of the European Inland Waterway Transport Sector, p. 9.

⁸ La production d'acier a augmenté de 9,2 % en Roumanie entre 2014 et 2019, de 53,6 % en Hongrie, et de 231 % en Serbie. Source : CCNR / Commission européenne : Rapport de marché 2014-2019 (2021), p. 58.

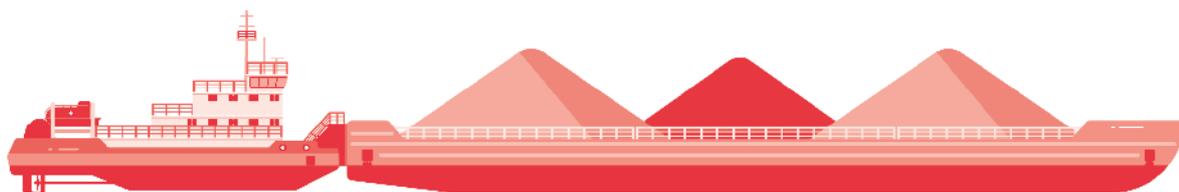
FIGURE 10: **TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE DANUBE MOYEN**
(EN MILLIONS DE TONNES) *



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

*À Mohács (sud de la Hongrie - zone frontalière avec la Croatie et la Serbie)

Sur le Danube supérieur et moyen, le minerai de fer est transporté dans son intégralité vers l'amont, tandis que les céréales, les produits alimentaires et fourragers sont transportés dans leur intégralité vers l'aval. Le premier élément reflète l'approvisionnement en matières premières de l'industrie sidérurgique en Autriche, en Hongrie et en Serbie, tandis que le second élément illustre l'exportation de produits agricoles de Croatie, de Hongrie et de Serbie vers l'aval, vers la région du Danube inférieur et les ports maritimes.



TRANSPORT DE CONTENEURS PAR PAYS EN EUROPE

Structure géographique

Il s'avère que 99,99 % du total de la prestation de transport de conteneurs (TKM) sur les voies d'eau intérieures européennes sont réalisés dans les six pays rhénans (Pays-Bas, Belgique, Allemagne, France, Suisse et Luxembourg). Sur le Danube, le transport par conteneurs est encore pratiquement inexistant.

Ensemble de l'UE

Le transport fluvial de conteneurs dans l'ensemble de l'UE-27 s'est élevé à 6,8 millions d'EVP et à 56,5 millions de tonnes en 2020, soit une augmentation de 2 % (sur la base des EVP) mais une diminution de 3 % (sur la base des tonnes) par rapport à 2019.

Ces 56,5 millions de tonnes représentaient 11,3 % du transport fluvial total de l'UE. La part du transport par conteneurs suit une tendance à la hausse, comme le montrent les chiffres correspondants présentés ci-dessous : 9 % (2015), 9,9 % (2018), 10,4 % (2019) et 11,3 % (2020).

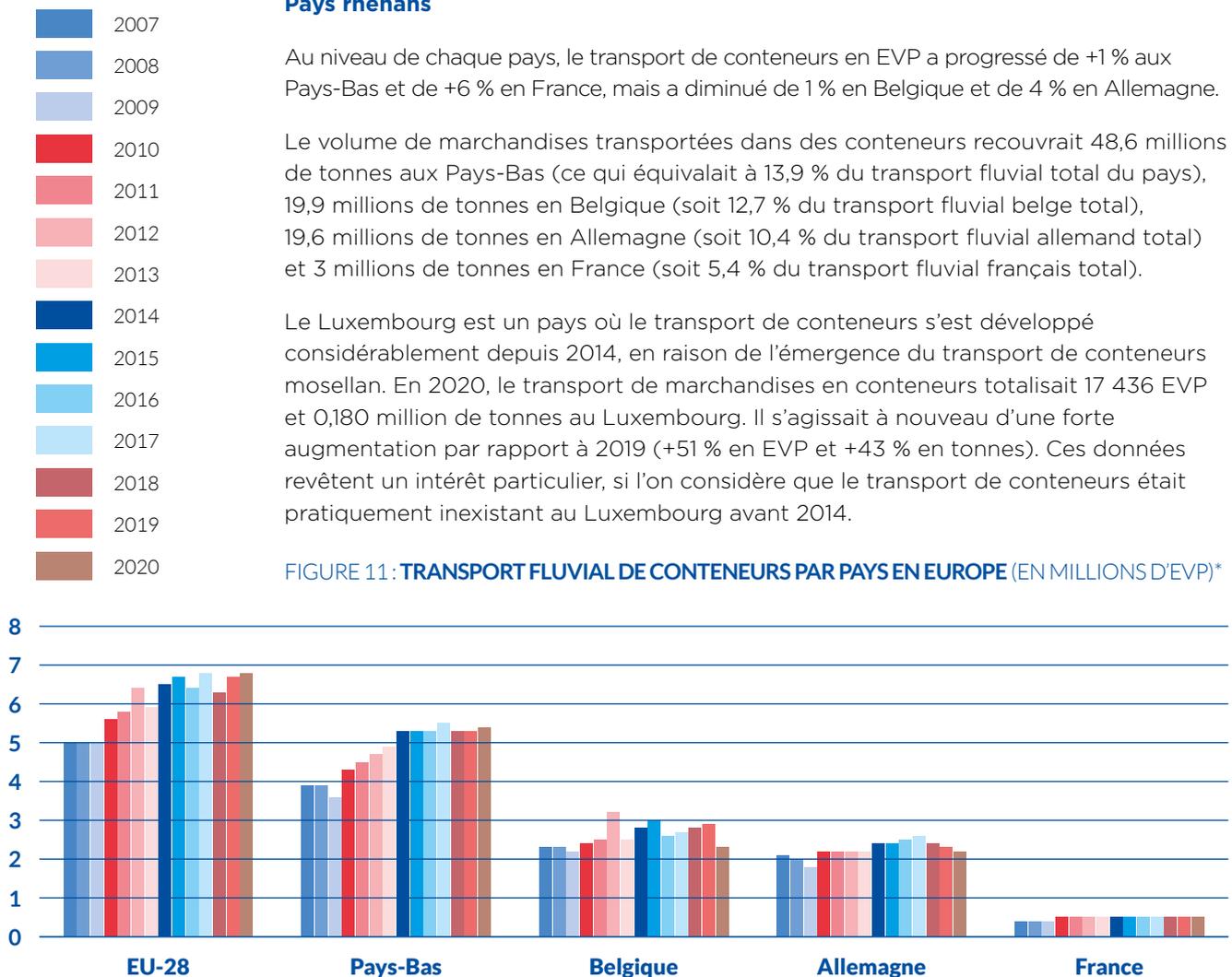
Pays rhénans

Au niveau de chaque pays, le transport de conteneurs en EVP a progressé de +1 % aux Pays-Bas et de +6 % en France, mais a diminué de 1 % en Belgique et de 4 % en Allemagne.

Le volume de marchandises transportées dans des conteneurs recouvrait 48,6 millions de tonnes aux Pays-Bas (ce qui équivalait à 13,9 % du transport fluvial total du pays), 19,9 millions de tonnes en Belgique (soit 12,7 % du transport fluvial belge total), 19,6 millions de tonnes en Allemagne (soit 10,4 % du transport fluvial allemand total) et 3 millions de tonnes en France (soit 5,4 % du transport fluvial français total).

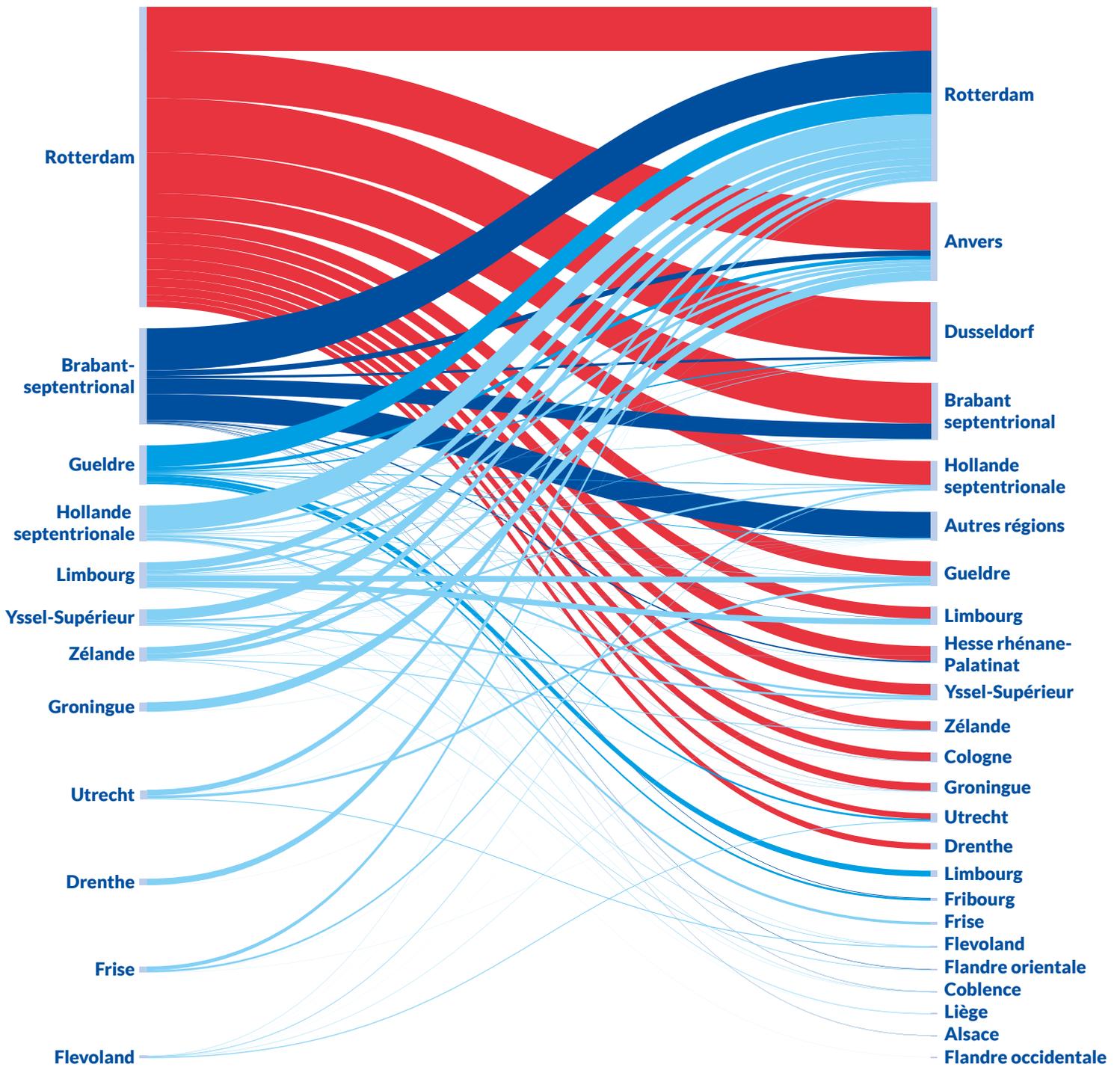
Le Luxembourg est un pays où le transport de conteneurs s'est développé considérablement depuis 2014, en raison de l'émergence du transport de conteneurs mosellan. En 2020, le transport de marchandises en conteneurs totalisait 17 436 EVP et 0,180 million de tonnes au Luxembourg. Il s'agissait à nouveau d'une forte augmentation par rapport à 2019 (+51 % en EVP et +43 % en tonnes). Ces données revêtent un intérêt particulier, si l'on considère que le transport de conteneurs était pratiquement inexistant au Luxembourg avant 2014.

FIGURE 11 : TRANSPORT FLUVIAL DE CONTENEURS PAR PAYS EN EUROPE (EN MILLIONS D'EVP)*



Source : Eurostat [iwww_go_actygo]

* Les valeurs correspondant aux pays ne peuvent être additionnées, car cela conduirait à un double comptage. Le total UE-28 inclut le transport transfrontalier de conteneurs.

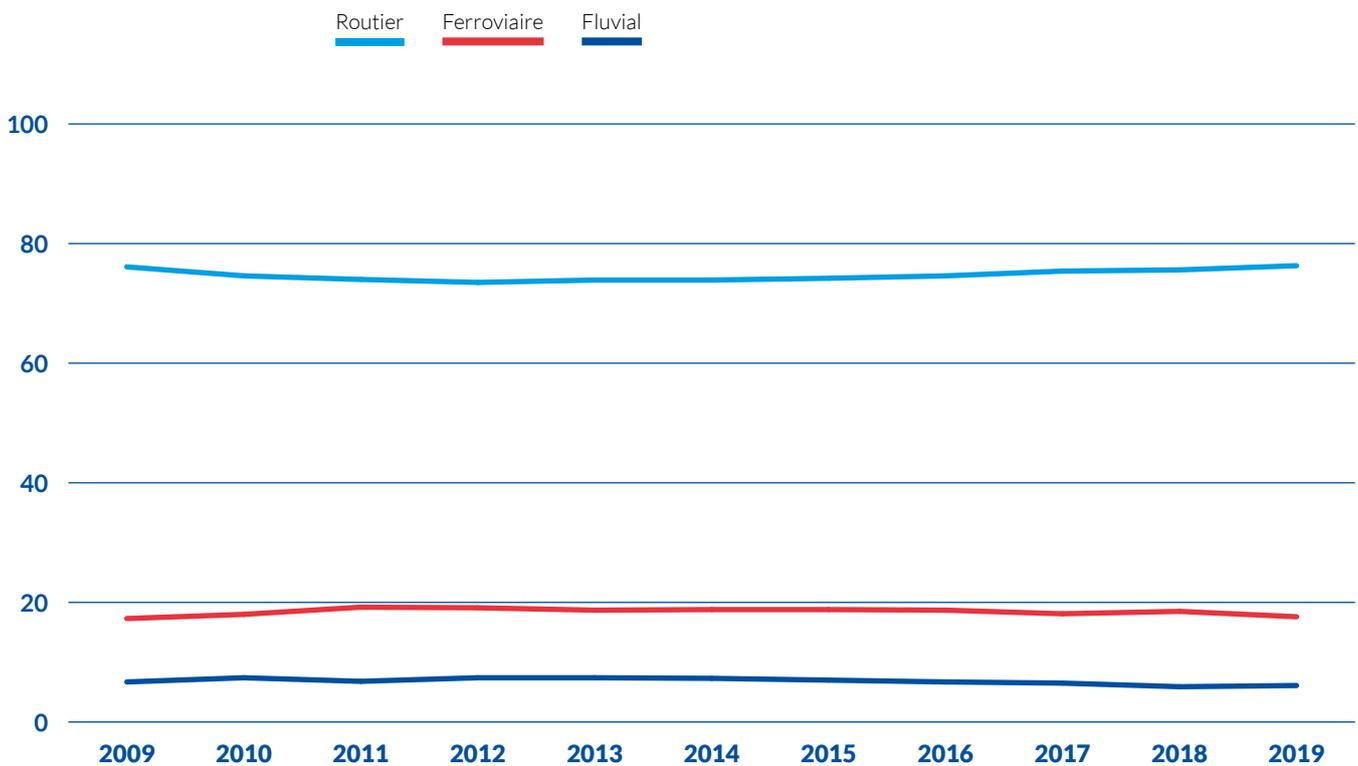
FIGURE 12 : FLUX DE CONTENEURS (EVP), À PARTIR DES RÉGIONS DE CHARGEMENT
AUX PAYS-BAS VERS LES RÉGIONS DE DÉCHARGEMENT (NUTS 2)

Source : analyse de la CCNR basée sur les données du CBS

NAVIGATION

INTÉRIEURE ET AUTRES MODES DE TRANSPORT

FIGURE 13 : PART MODALE DES MODES DE TRANSPORT INTÉRIEUR DANS L'UE-27 (EN %) DE 2009 À 2019

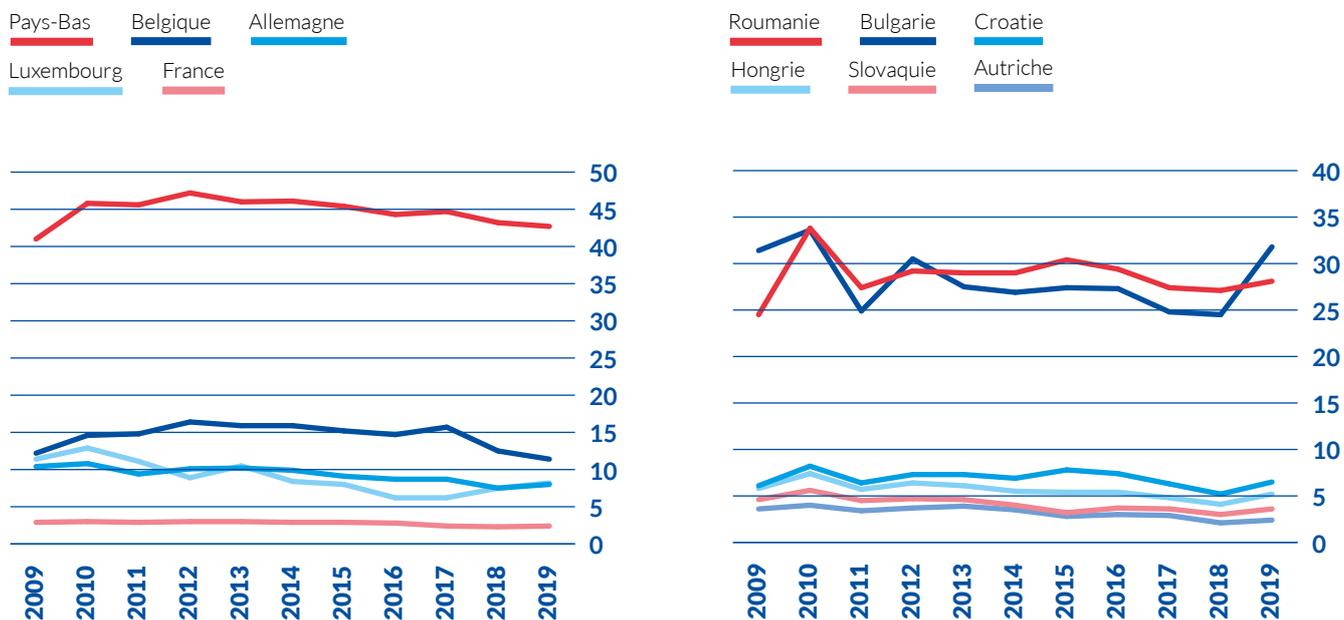


Source : Eurostat [tran_hv_frm0d]

Au cours des dernières décennies, les parts modales sont restées plutôt stables. La part modale du transport fluvial au niveau de l'UE-27 était de 6,1 % en 2019, ce qui la plaçait derrière le transport routier (76,3 %) et le transport ferroviaire (17,6 %). Elle a donc conservé des niveaux similaires, tandis que celle du transport ferroviaire a diminué au profit du transport routier. Étant donné que de nombreux pays de l'UE ne disposent pas de voies navigables intérieures, la part modale globale de la navigation intérieure au niveau de l'UE ne devrait pas être utilisée comme indicateur de performance pour chiffrer le succès du transport par voies navigables dans l'UE.

Pour mesurer le succès de la navigation intérieure sur le marché des transports, il est préférable d'examiner l'évolution de la part modale de la navigation intérieure dans les pays où le réseau de voies navigables intérieures est suffisamment dense, comme aux Pays-Bas, en Belgique ou en Allemagne, ou dans lesquels la navigation intérieure revêt traditionnellement une importance majeure pour le transport de marchandises, comme par exemple dans de nombreux pays du Danube.

FIGURES 14 ET 15 : ÉVOLUTION DE LA PART MODALE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE
DANS LES PAYS RHÉNANS ET DANUBIENS (EN %, SUR LA BASE DES TONNES-KILOMÈTRES)*



Source : Eurostat [tran_hv_frmod]

* Part de la prestation de transport de la navigation intérieure au total (navigation intérieure + route + rail). En ce qui concerne la Belgique, les données relatives à 2018 sont estimées.

La part modale de la navigation intérieure dans les pays de l'UE présente des tendances variables. Aux Pays-Bas, elle a augmenté entre 2009 et 2012, pour atteindre 47,2 %. Elle a diminué dans les années suivantes, pour tomber à 42,7 % en 2019. Le recul du transport du charbon, qui a commencé en 2015, et les périodes d'étiage de 2015, 2017 et 2018 peuvent expliquer en partie une telle tendance à la baisse, qui est également visible en Belgique et en Allemagne. Au Luxembourg, la part modale du transport fluvial a augmenté au cours des dernières années. Parmi les pays danubiens, la Roumanie et la Bulgarie enregistrent des parts modales élevées de transport fluvial en 2019, atteignant respectivement 28,1 % et 31,8 %. En ce qui concerne la Bulgarie, c'est la première fois depuis 2012 que la part modale du transport fluvial est supérieure à 30 %, ce qui représente une augmentation importante de 7,3 points de pourcentage par rapport à 2018.





03

NIVEAUX D'EAU ET TAUX DE FRET

- Les contraintes générées par les niveaux d'eau et les conditions de navigation sur le Rhin et le Danube se sont avérées plus importantes en 2020 qu'en 2019, mais étaient mineures par rapport à 2018.
- Les taux de fret ont diminué pour la plupart des groupes de marchandises en 2020, malgré des exceptions comme celles constituées par les matériaux de construction sur le Rhin et l'agribulk sur le Danube.
- Au cours des dix dernières années, les moyennes annuelles des taux de fret applicables aux cargaisons sèches et liquides dans la région du Rhin ont suivi une tendance à la hausse.



NIVEAUX D'EAU

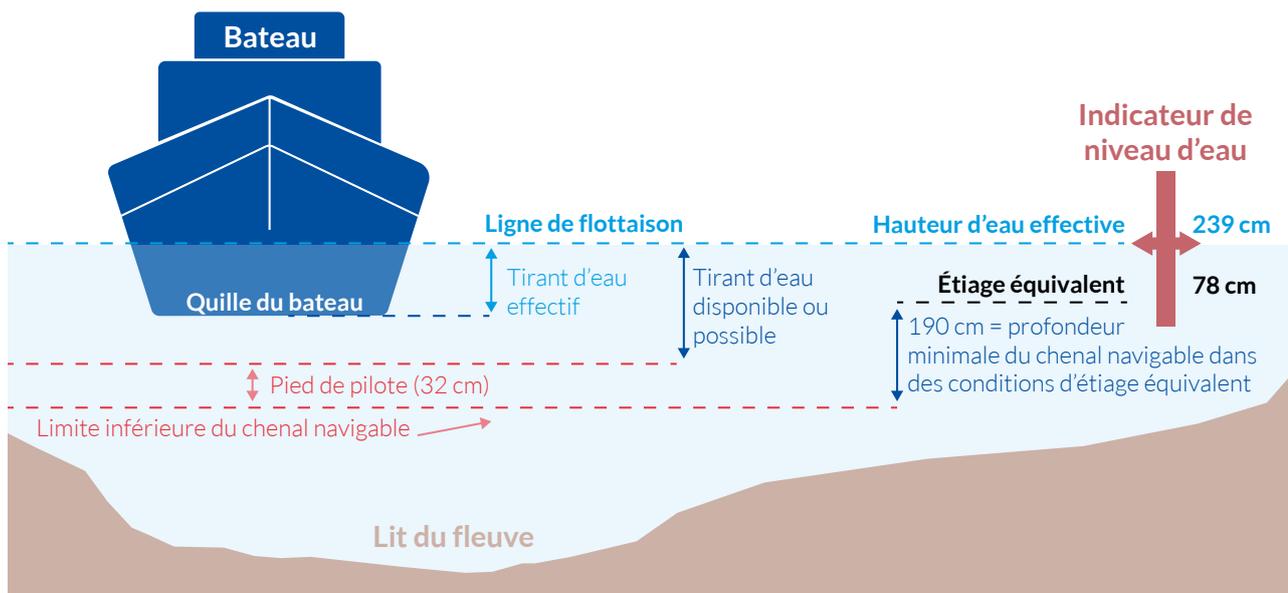
ET TIRANT D'EAU DES BATEAUX AUX ÉCHELLES DU RHIN ET DU DANUBE

Les niveaux d'eau et les conditions de navigation ont été plus contraignants en 2020 qu'en 2019, mais meilleurs qu'en 2018. Les taux de fret ont diminué pour la plupart des groupes de marchandises en 2020, malgré les exceptions constituées par les matériaux de construction sur le Rhin et l'agribulk sur le Danube.

Le tirant d'eau disponible pour un bateau à une échelle donnée est calculé à l'aide de la formule suivante⁹ : Tirant d'eau disponible ou possible = profondeur minimale du chenal navigable + (hauteur d'eau effective - étiage équivalent) - pied de pilote.

Si le niveau d'eau effectif correspond à l'étiage équivalent (ce qui signifie que le niveau d'eau est très bas), la différence (niveau d'eau effectif - étiage équivalent) sera nulle. Dans ce cas, le tirant d'eau possible d'un bateau doit toujours être égal à la profondeur minimale du chenal navigable moins le pied de pilote (voir illustration).

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



Dans cette illustration, la date choisie pour déterminer le tirant d'eau disponible ou possible est celle du 3 septembre 2020, à laquelle les hauteurs d'eau effectives ont atteint 239 cm en moyenne.

⁹ Pour plus de précisions concernant la formule, voir : SVS Aktuell, déc. 2018/janv. 2019, pages 7 et 8, accessible à l'adresse http://www.svs-ch.ch/sites/default/files/svs-aktuell/winter_2018.pdf

Dans le tableau 1 figure l'analyse des données relevées quotidiennement aux échelles sur le Rhin et le Danube pendant trois années, à savoir 2018, 2019 et 2020. Il a été constaté qu'un tirant d'eau disponible, au moins égal à la profondeur minimale du chenal de navigation de 1,90 m, a été atteint à Kaub :

- En 2018 : pendant 63,5 % du nombre total annuel de jours
- En 2019 : pendant 98,3 % du nombre total annuel de jours
- En 2020 : pendant 87,3 % du nombre total annuel de jours

Le fait que le «taux atteint» en 2018 et 2020 ait été inférieur au taux cible de 95 % reflète la survenance de fortes périodes d'étiage au cours de ces deux années.

Duisburg-Ruhrort, sur le Rhin inférieur, présente des niveaux d'eau, des profondeurs de chenal navigable et des tirants d'eau possibles généralement plus élevés, en raison de caractéristiques morphologiques différentes du Rhin à cet endroit. Il en découle un objectif de profondeur plus élevé (2,80 m), mais ce n'est qu'en 2019 que cet objectif a pu être atteint à un taux d'au moins 95 %.

Des calculs équivalents ont pu être effectués pour le Danube. Deux échelles ont été retenues sur le Danube supérieur en Autriche : Kienstock (122 km à l'est de Linz et 90 km à l'ouest de Vienne) et Wildungsmauer (250 km à l'est de Linz et 38 km à l'est de Vienne). La profondeur cible pour les deux stations était de 2,50 m.

De meilleures conditions de navigation ont été observées aux quatre échelles en 2019 par rapport à 2018, année fortement marquée par les phénomènes de basses eaux. En 2020, une baisse relativement importante a pu être notée en raison du retour d'une chaleur et d'une sécheresse intenses pendant l'été, avec une réapparition de niveaux d'eau inférieurs.

TABEAU 1 : PROFONDEUR MINIMALE DU CHENAL DE NAVIGATION ATTEINTE EN TANT QUE TIRANT D'EAU DISPONIBLE EN 2018-2020 (EN % DU NOMBRE TOTAL ANNUEL DE JOURS)

Échelle	Profondeur minimale du chenal navigable dans des conditions d'EE*	2018	2019	2020
Kaub (Rhin moyen)	190 cm	63,5 %	98,3 %	87,3 %
Duisburg-Ruhrort (Rhin inférieur)	280 cm	62,3 %	95,3 %	83,6 %
Kienstock (Danube supérieur)	250 cm	50,4 %	63,3 %	57,4 %
Wildungsmauer (Danube supérieur)	250 cm	43,3 %	53,4 %	46,2 %

Sources : calcul de la CCNR basé sur des données de l'administration fédérale allemande de l'eau et de la navigation, fournies par l'Institut fédéral allemand d'hydrologie (BfG), et sur des données de l'État fédéral de Basse-Autriche
*EE : étiage équivalent

Les valeurs en pourcentage indiquées pour les deux échelles situées sur le Danube autrichien sont globalement conformes aux informations fournies par la Commission du Danube sur les conditions de navigation sur le Danube en 2020. Selon le rapport d'observation du marché danubien communiqué par la Commission du Danube, l'approvisionnement en eau n'a été suffisant qu'au mois de mars, permettant de procéder au chargement de bateaux de marchandises avec un tirant d'eau de 250 à 270 cm. Pendant les autres mois, ce niveau de tirant d'eau n'a pas été atteint.

TAUX DE FRET

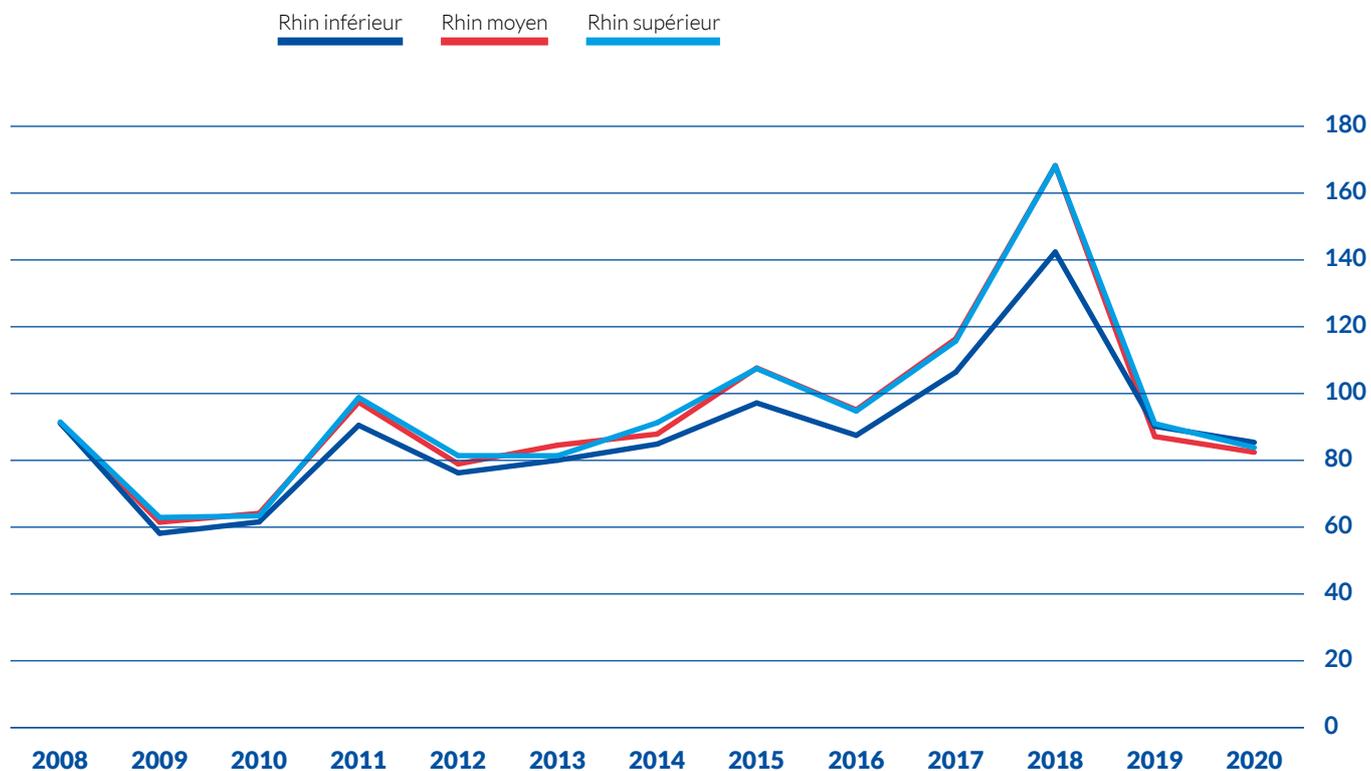
DANS LA RÉGION DU RHIN

TAUX DE FRET APPLICABLES AUX CARGAISONS SÈCHES DANS LA RÉGION DU RHIN

En 2020, les taux de fret applicables aux cargaisons sèches dans la région rhénane sont restés inférieurs aux niveaux de 2019, à l'exception des taux de fret applicables aux matériaux de construction. Une reprise a pu être observée vers le second semestre 2020 sur le Rhin inférieur et le Rhin moyen, alors qu'il n'y avait aucun signe de reprise sur le Rhin supérieur.

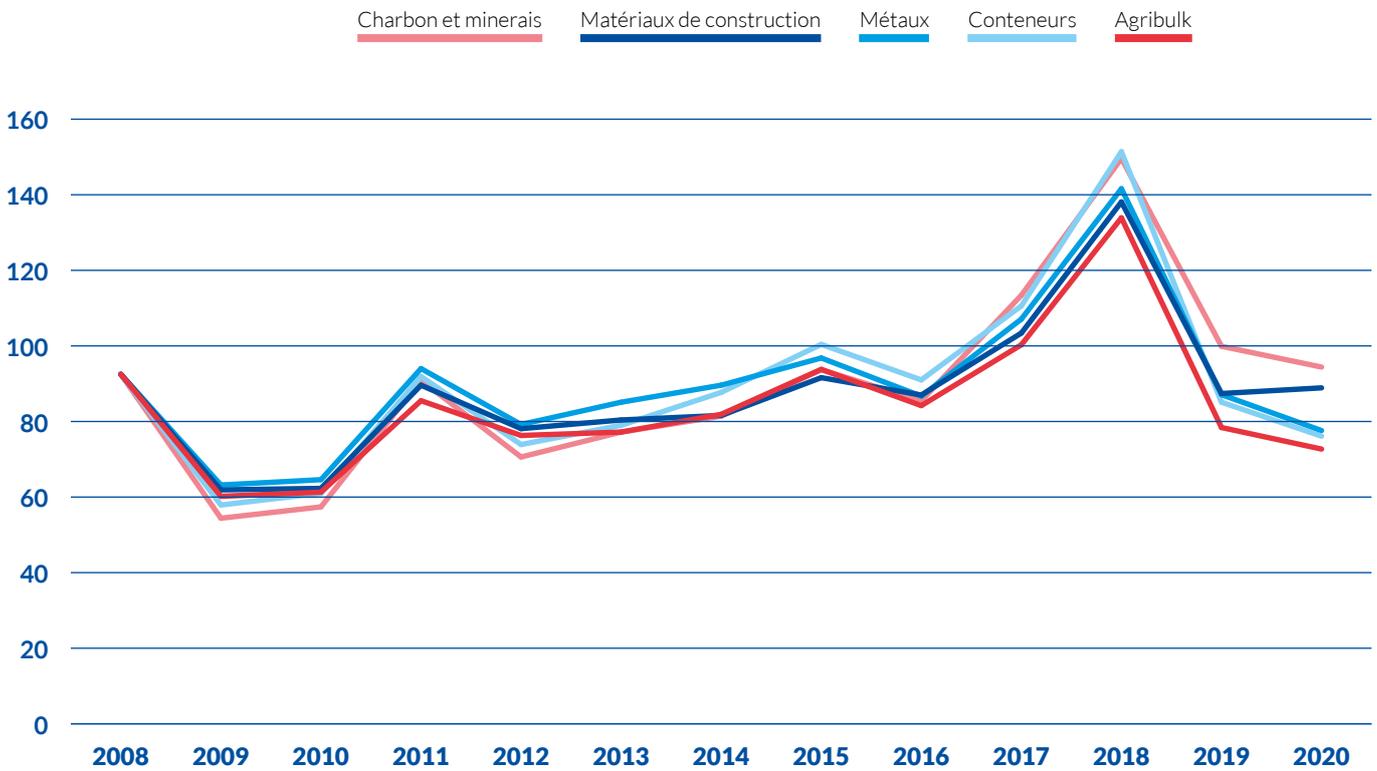
Dans une perspective à long terme, on observe une tendance à la hausse des taux de fret applicables aux cargaisons sèches dans la région du Rhin. La valeur élevée de l'indice en 2018 constitue cependant bien une exception, étant donné qu'elle résultait principalement de la période de basses eaux survenue cette année-là.

FIGURE 2 : INDICE DES TAUX DE FRET PANTEIA APPLICABLE AU TRANSPORT DE CARGAISONS SÈCHES DANS LA RÉGION DU RHIN (INDICE 2015 = 100)



Source : Panteia

FIGURE 3 : INDICE DES TAUX DE FRET PANTEIA APPLICABLE AU TRANSPORT DE CARGAISONS SÈCHES SELON LE SEGMENT DE MARCHANDISES (INDICE 2015 = 100)



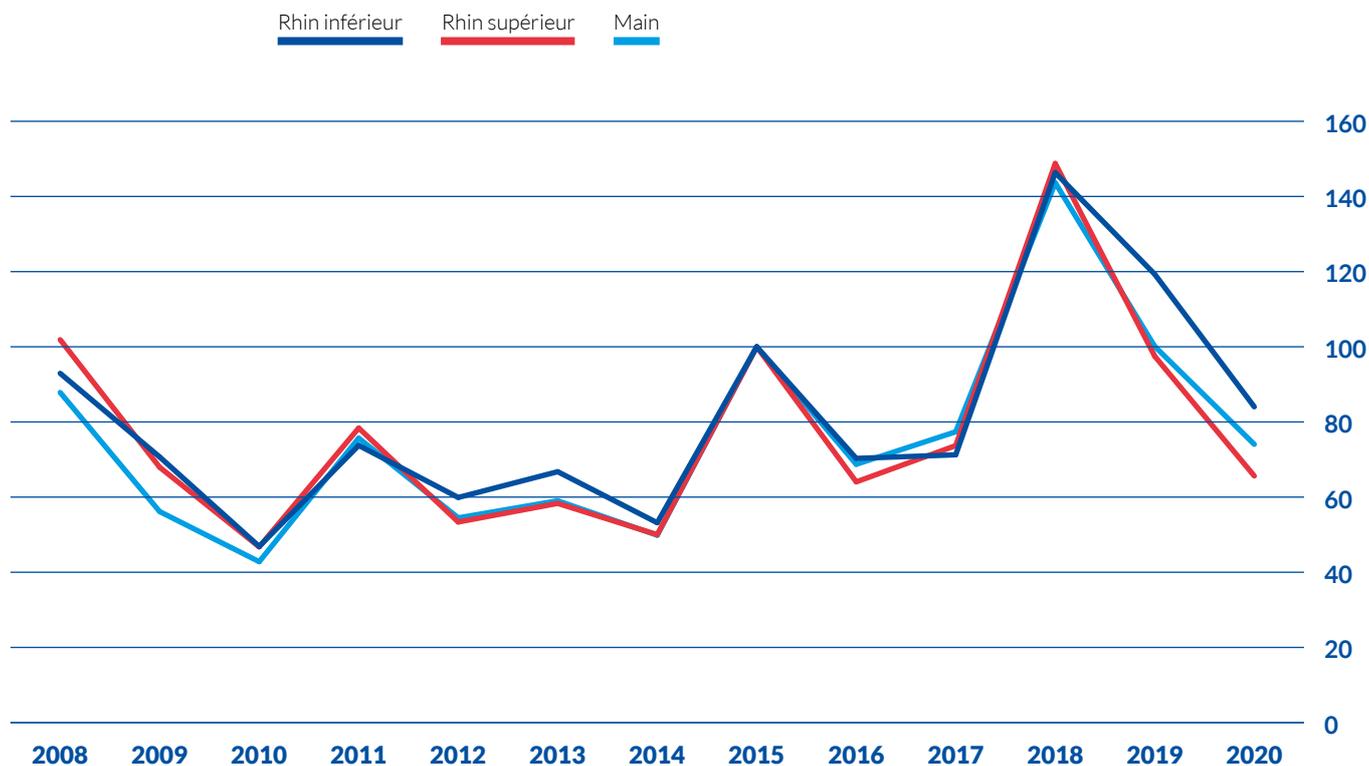
Source : Panteia

Les taux de fret applicables aux cargaisons sèches selon le segment de marchandises concerné présentent des baisses significatives tout au long du premier semestre de l'année 2020 par rapport à 2019. La reprise a commencé autour du troisième trimestre 2020. Le segment des métaux a subi la perte la plus importante en raison d'une demande de transport inférieure résultant en partie de la baisse de la production automobile et a donc commencé à se redresser vers le dernier trimestre 2020. De même, le charbon et le minerai de fer affichent une certaine précarité au premier semestre mais atteignent une petite pointe vers octobre 2020.

TAUX DE FRET APPLICABLES AUX CARGAISONS LIQUIDES DANS LA RÉGION DU RHIN

L'indice des taux de fret applicable aux cargaisons liquides, illustré dans la figure 4, montre que les taux de fret relatifs au gasoil sur le Rhin ont suivi une tendance légèrement croissante depuis 2010. Les périodes de basses eaux de 2011, 2015 et 2018 y sont considérées comme des exceptions positives par rapport à cette tendance. En raison de la pandémie de Covid, la tendance positive susmentionnée s'est interrompue. C'est le cas pour les trois secteurs du Rhin (inférieur, moyen et supérieur). L'évolution de l'indice du taux de fret applicable à l'essence sur le Rhin est très similaire à celle illustrée par le graphique pour le gasoil.

FIGURE 4 : INDICE DES TAUX DE FRET PJK APPLICABLES AUX TRANSPORTS DE CARGAISONS LIQUIDES DANS LA RÉGION RHÉNANE (INDICE 2015 = 100)



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

TAUX DE FRET

DANS LA RÉGION FARAG¹⁰

En ce qui concerne le transport de cargaisons liquides dans la région ARA étendue, l'analyse porte sur un ensemble de données illustrant les taux de fret du marché au comptant, fourni par la coopérative de bateaux-citernes CITBO¹¹. Au regard des données du marché au comptant, les parts des différents groupes de produits se présentaient comme suit :

- Gasoil et composants : 55 % en 2020 (50 % en 2019 et 47 % en 2018)
- Essence et composants : 21 % en 2020 (26 % en 2019 et 35 % en 2018)
- Biodiesel : 17,6 % en 2020 (15 % en 2019 et 11 % en 2018)
- Produits chimiques : 5,4 % en 2020 (9 % en 2019 et 8 % en 2018)
- Produits lourds et autres : 1,1 % en 2020 (1 % en 2019 et 2018)

Sur l'ensemble du fret liquide transporté au cours de la période étudiée (de janvier à décembre 2020), 36 % ont été chargés à Anvers, 34 % à Rotterdam, 9 % à Vlissingen, 7 % à Amsterdam et 16 % dans tous les autres ports. En ce qui concerne les ports de déchargement, environ 27 % des volumes ont été déchargés à Anvers, 18 % à Rotterdam et 13 % à Amsterdam. Le reste a été déchargé dans d'autres régions, notamment en Belgique, aux Pays-Bas, en Allemagne et en Suisse. Dans l'ensemble, les ports de déchargement sont géographiquement plus diversifiés que les ports de chargement, reflétant la logistique nécessaire pour les produits pétroliers concernés (produits souvent issus de la région FARAG, demande et consommateurs souvent localisés dans l'arrière-pays proche et lointain).

Un indice des taux de fret a été calculé pour le gasoil et ses composants, l'essence et ses composants et le biodiesel, sur la base des taux de fret du marché au comptant¹². Pour ces trois segments de fret, les taux de fret ont suivi des tendances assez différentes en 2020 :

- **Gasoil et composants** : un pic net peut être observé en avril 2020, lequel s'explique par la forte baisse des prix du pétrole et du gasoil au début de la pandémie. La chute des prix a entraîné une hausse de la demande de stockage, étant donné que le stockage de produits pétroliers permet de tirer profit de la hausse des prix à l'avenir. Les activités de stockage ayant entraîné une hausse de la demande de transport, les taux de fret pour le gasoil et ses composants ont augmenté pendant une courte période. Une fois la capacité de stockage maximale atteinte, ce surcroît d'activité a diminué, de sorte que les taux de fret sont tombés en dessous des niveaux antérieurs à la pandémie.
- **Essence et composants** : une évolution très stable peut être constatée tout au long de l'année 2020.

¹⁰ Vlissingen, Anvers, Rotterdam, Amsterdam, Gand, Terneuzen

¹¹ <https://citbo.com/>

¹² Les données relatives aux taux de fret pour le transport de produits chimiques n'étaient pas suffisantes pour permettre l'élaboration d'un indice. Il en était de même pour les prix de la location à temps.

- **Biodiesel** : un pic net peut être observé en avril 2020, auquel peut également s'appliquer l'explication relative au gasoil et à ses composants. La tendance générale au cours de l'année 2020 était orientée à la baisse.

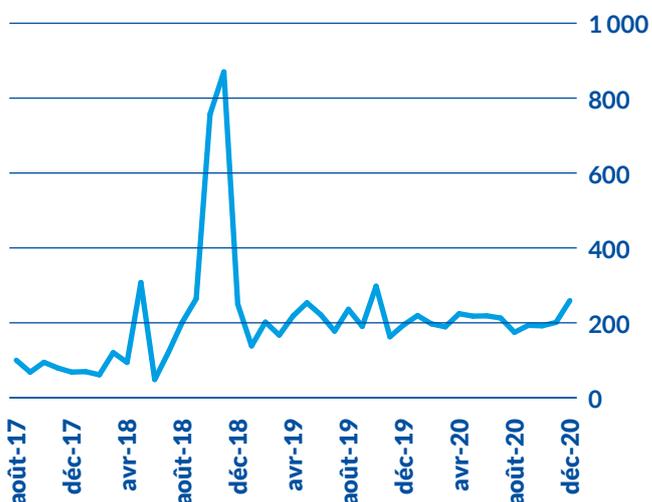
L'essence et ses composants affichaient en termes absolus (€/tonne) les taux de fret moyens les plus élevés du marché au comptant, ces trajets étant en moyenne relativement longs et devant donc couvrir des coûts absolus plus élevés (augmentation de la consommation de carburant, etc.). Le transport de l'essence et de ses composants durait en moyenne 21 heures, contre 15 heures pour le gasoil et ses composants. En 2020, le segment de marchandises dont la durée moyenne des trajets était la plus élevée était celui du biodiesel, qui affichait 25 heures.

FIGURES 5, 6 ET 7 : **INDICE DES TAUX DE FRET CITBO POUR LES SEGMENTS DE CARGAISON LIQUIDE** (INDICE AOÛT 2017 = 100)

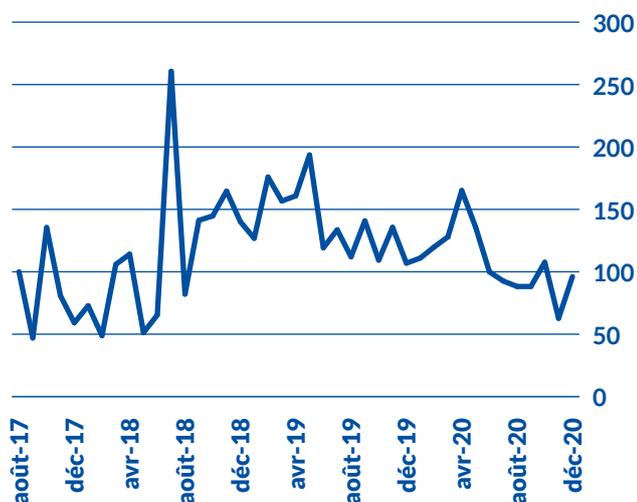
Gasoil et composants



Essence et composants



Biodiesel



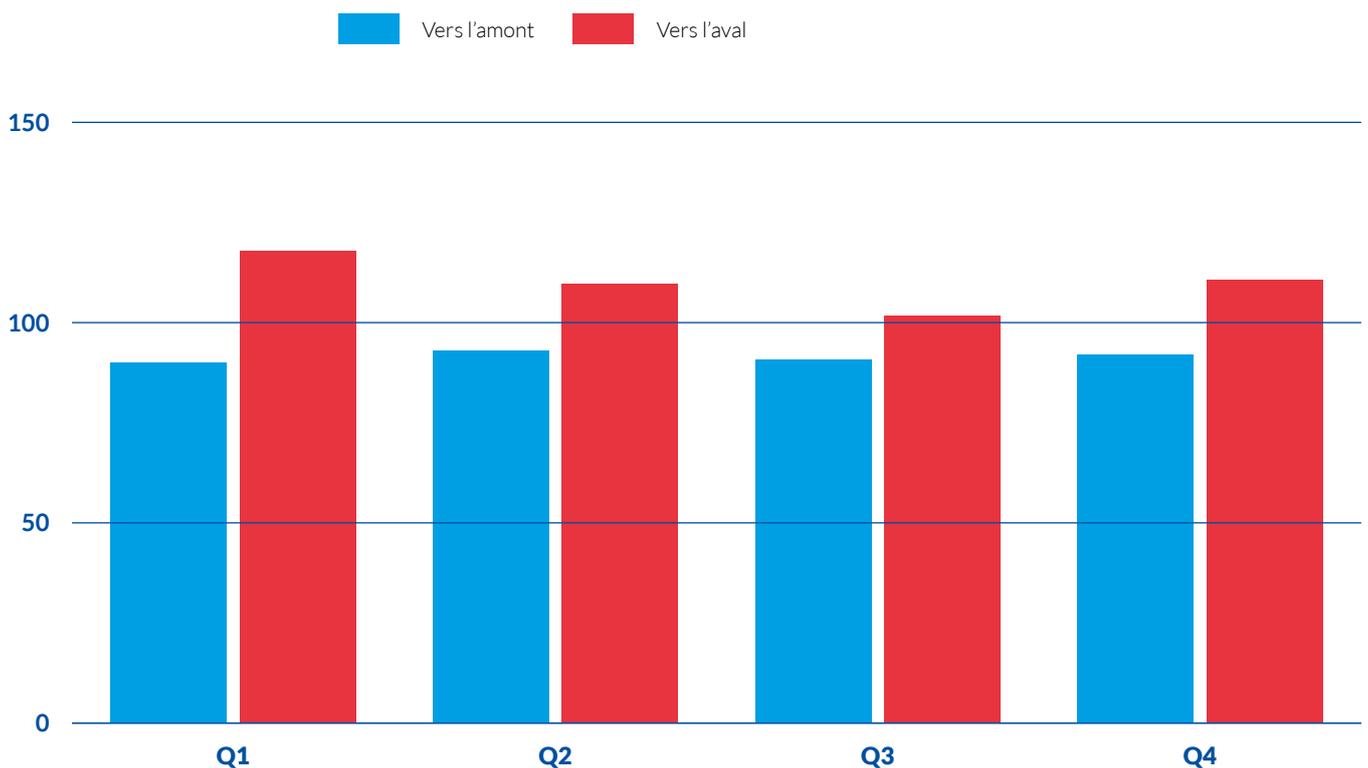
Source : analyse de la CCNR basée sur les taux de fret du marché au comptant fournis par CITBO

TAUX DE FRET

DANS LA RÉGION DU DANUBE

Les taux de fret, bien que dépendant en partie des prix des carburants, ont été principalement influencés par la demande de transport. Les tarifs de fret pour le transport vers l'amont ont connu une baisse de 8 % en moyenne pour l'année 2020, tandis que les prix du transport vers l'aval connaissaient une hausse de 10 %. Ces tendances reflètent le développement du transport de marchandises. Le minerai de fer, qui est transporté vers l'amont sur le Danube, a été confronté à un recul de la demande dû au ralentissement de la production automobile, mais a entamé une reprise vers la fin de l'année, au quatrième trimestre. Le transport vers l'aval englobe principalement les produits agricoles, qui ont connu une augmentation tout au long de l'année, comme le montre l'indice des taux de fret applicable au trafic vers l'aval.

FIGURE 8 : INDICE DU TAUX DU FRET POUR 2020 PAR TRIMESTRE - DANUBE (INDEX T4 2019 = 100)



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



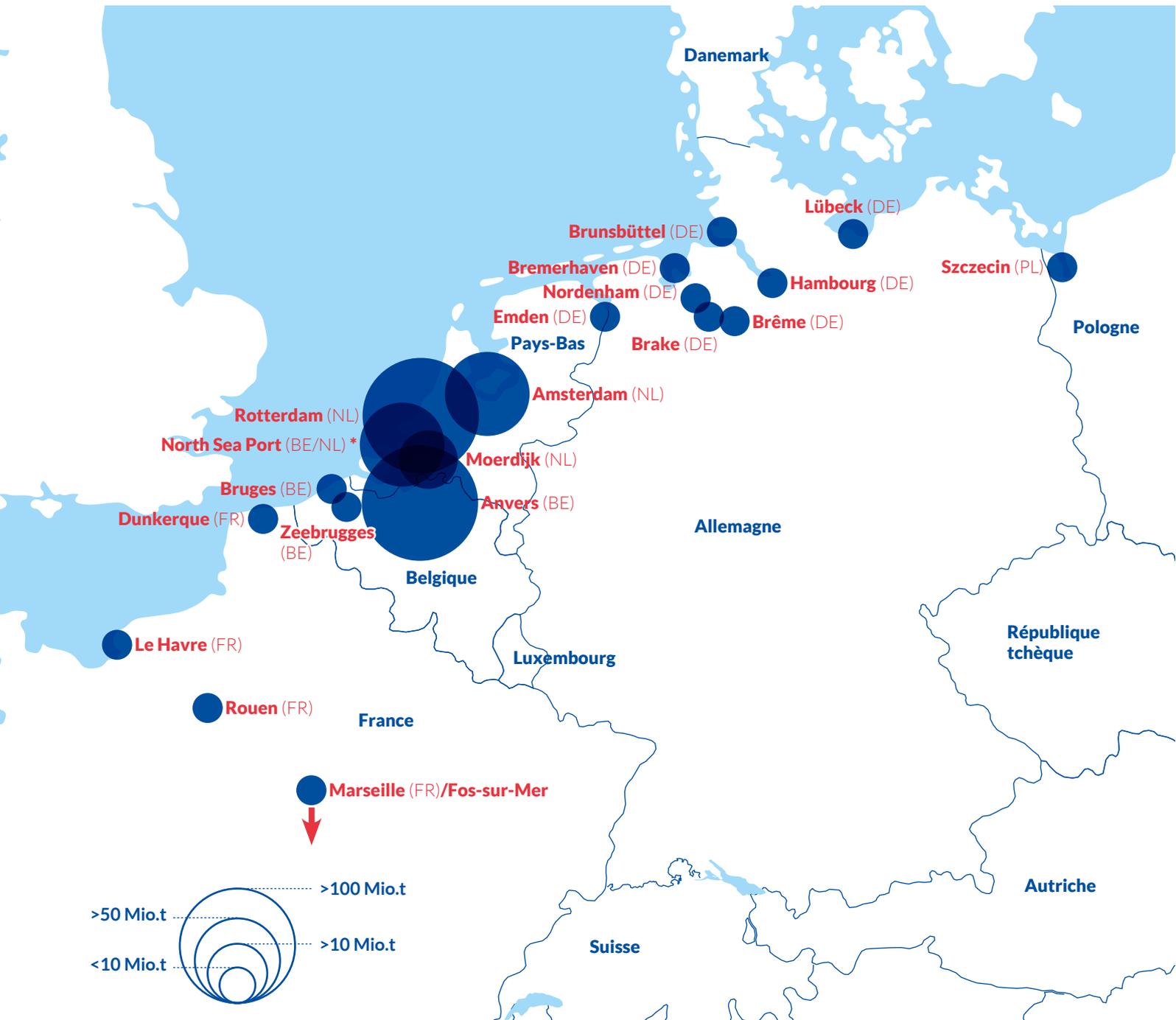
04

MANUTENTION FLUVIALE DANS LES PORTS

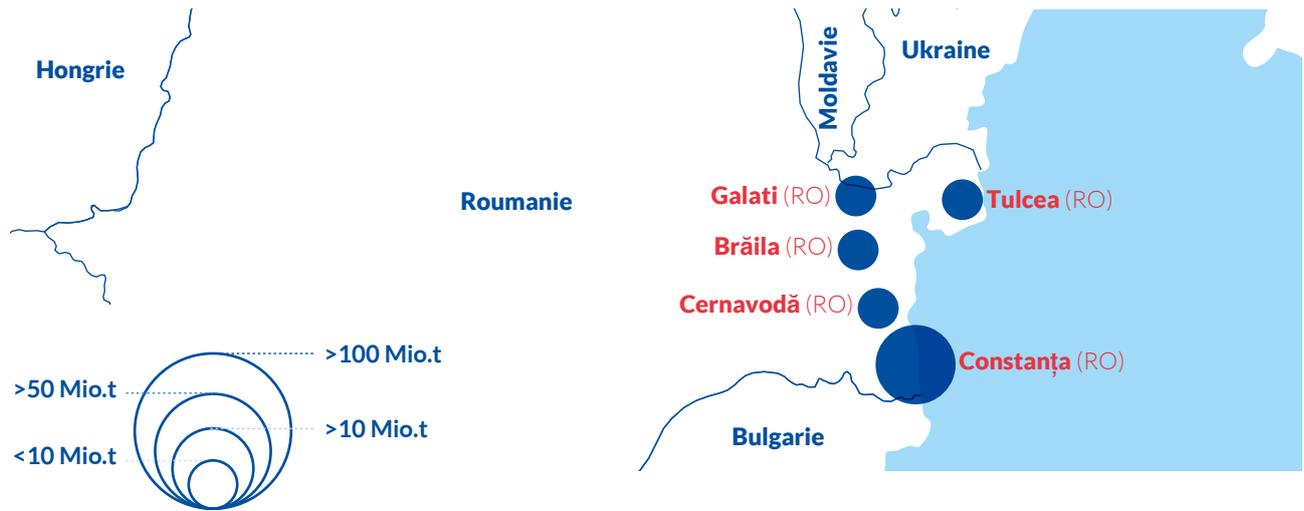
- La manutention fluviale a diminué dans la plupart des ports maritimes et intérieurs en 2020.
- La baisse a été moins forte dans les ports maritimes, comme le montrent les résultats recueillis pour Rotterdam (-2 %), le North Sea Port (-6,1 %), Hambourg (-6,1 %) et Constanța (-2 %). Le port d'Anvers a même maintenu ses volumes de manutention à un niveau constant.
- Dans les principaux ports du Rhin et du Danube, l'activité de transport fluvial a accusé en moyenne une baisse de 8 %, résultant principalement de la pandémie. Le plus grand port intérieur européen, Duisbourg, a enregistré un recul de 11,3 % de sa manutention fluviale. Le deuxième plus grand port intérieur européen, Paris, a subi une baisse de 9,7 %.

PRINCIPAUX PORTS

MARITIMES EUROPÉENS



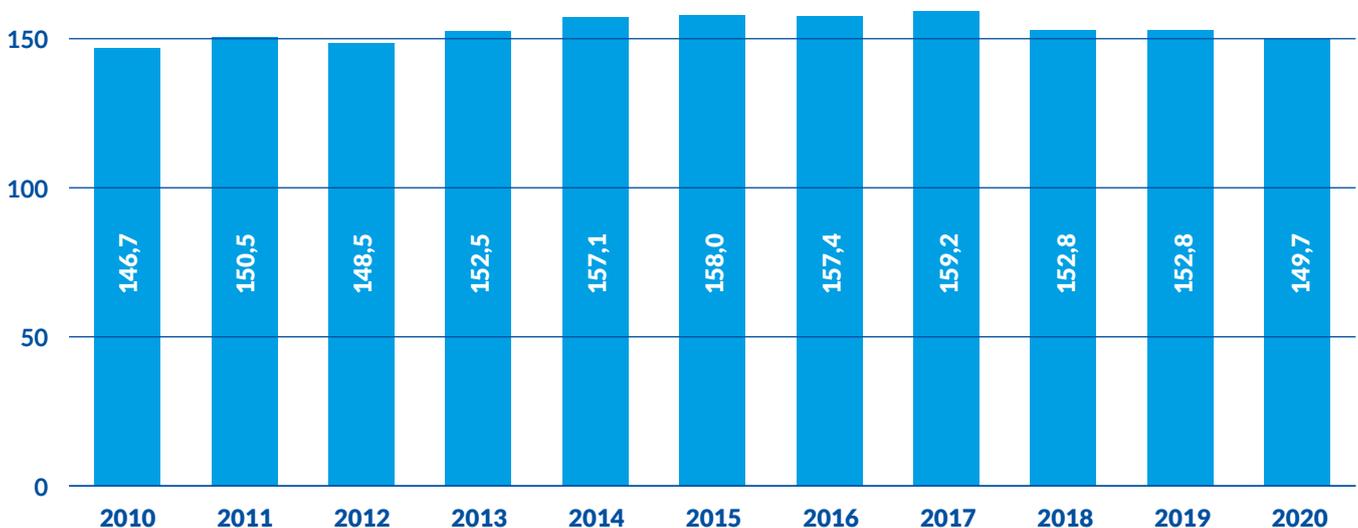
Sources : statistiques portuaires, Eurostat [iww_go_apor], CBS
 * Pour la plupart des ports : données de 2019; Moerdijk : données de 2018; Szczecin, Zeebrugge, Brugge : données de 2016.



■ ROTTERDAM

Rotterdam, le plus grand port maritime européen, demeure le premier port de la région Hambourg-Le Havre en termes de débit total de marchandises, avec 36,6 % de parts de marché, suivi par Anvers (19,4 %), Hambourg (10,7 %) et Amsterdam (8 %)¹³. Les volumes des marchandises, transportées par voie fluviale, chargées ou déchargées au port de Rotterdam, ont diminué de 2 % pour descendre à 149,7 millions de tonnes en 2020 (contre 152,8 millions de tonnes en 2019). Le segment de la cargaison liquide a augmenté de 15 %, tandis que celui de la cargaison sèche a diminué de 14 %. Le transport de conteneurs a enregistré un recul de 5 %. Comme observé lors des années précédentes, les transports sortants continuent de jouer un rôle important dans le port (près de 70 %). En 2020, le port de Rotterdam a accueilli 92 552 bateaux de navigation intérieure.

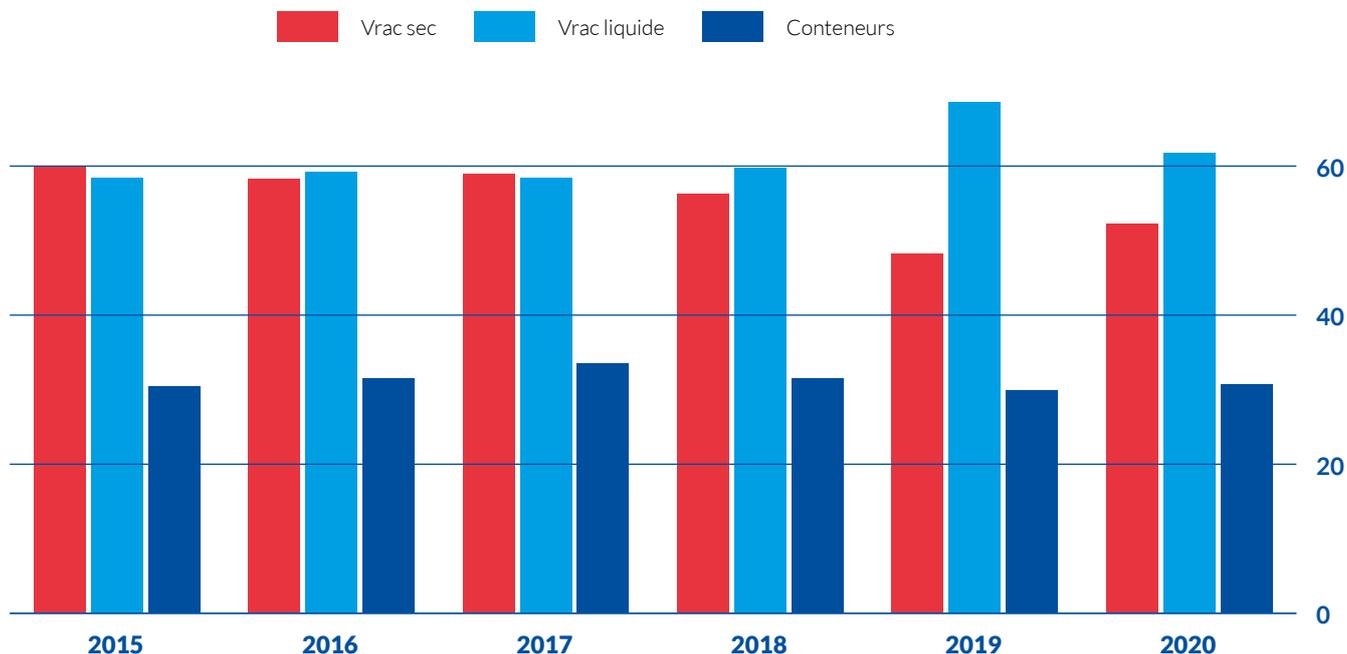
FIGURE 1 : MANUTENTION FLUVIALE DANS LE PORT MARITIME DE ROTTERDAM
(EN MILLIONS DE TONNES)



Source : Port de Rotterdam sur la base des données CBS

¹³ Autorité portuaire de Rotterdam, rapport annuel 2020 : PDF - Aperçu en ligne (portofrotterdam.com)

FIGURE 2 : MANUTENTION FLUVIALE DANS LE PORT MARITIME DE ROTTERDAM, PAR SEGMENTS DE MARCHANDISES (EN MILLIONS DE TONNES)*



Source : Port de Rotterdam sur la base des données CBS

* Les marchandises diverses ne sont pas prises en compte dans ces calculs. En 2020, le volume de marchandises diverses transporté s'est élevé à 4,9 millions de tonnes.

ANVERS

En 2020, les bateaux de navigation intérieure qui ont transité par le port d'**Anvers** (contre 56 585 en 2019) étaient au nombre de 56 585. Le transport fluvial de marchandises au port d'Anvers est resté stable en 2020, affichant un volume de 101,3 millions de tonnes (contre 101,3 en 2019). La part des importations a enregistré une légère hausse, tandis que les exportations ont légèrement diminué. Globalement, par rapport à 2010, on observe une augmentation de 15 % de l'ensemble de la manutention fluviale dans le port.

La répartition modale par rapport à la capacité totale de rendement maritime (à l'exclusion du trafic industriel) en 2020 était la suivante : 45 % pour la route, 47,3 % pour la navigation intérieure et 7,7 % pour le rail (par rapport aux chiffres recueillis en 2019 : 47 % pour la route, 44,7 % pour la navigation et 8,4 % pour le rail).

Comme en 2019, les principaux segments de marché relatifs à la manutention fluviale au port en 2020 étaient ceux des produits pétroliers, des produits chimiques et des conteneurs. Les deux premiers segments représentent plus de la moitié de la manutention fluviale totale de ce port. La manutention de conteneurs revêt également de l'importance, représentant 25 % du total de la manutention fluviale.

Malgré la pandémie de Covid, les importations de produits pétroliers ont augmenté de 28,5 % en 2020 par rapport à 2019, tandis que les importations de produits métalliques (-22,4 %), d'engrais (-5,7 %), de produits chimiques (-4,1 %) ainsi que de minéraux bruts et de matériaux de construction (-12,5 %) ont diminué. En ce qui concerne les exportations, la situation était différente, le segment des minéraux bruts

et des matériaux de construction ayant enregistré une forte hausse (+55,4 %) et les produits pétroliers ayant subi une baisse limitée. Cela étant, les exportations de produits métalliques ont aussi fortement diminué (-29,9 %).

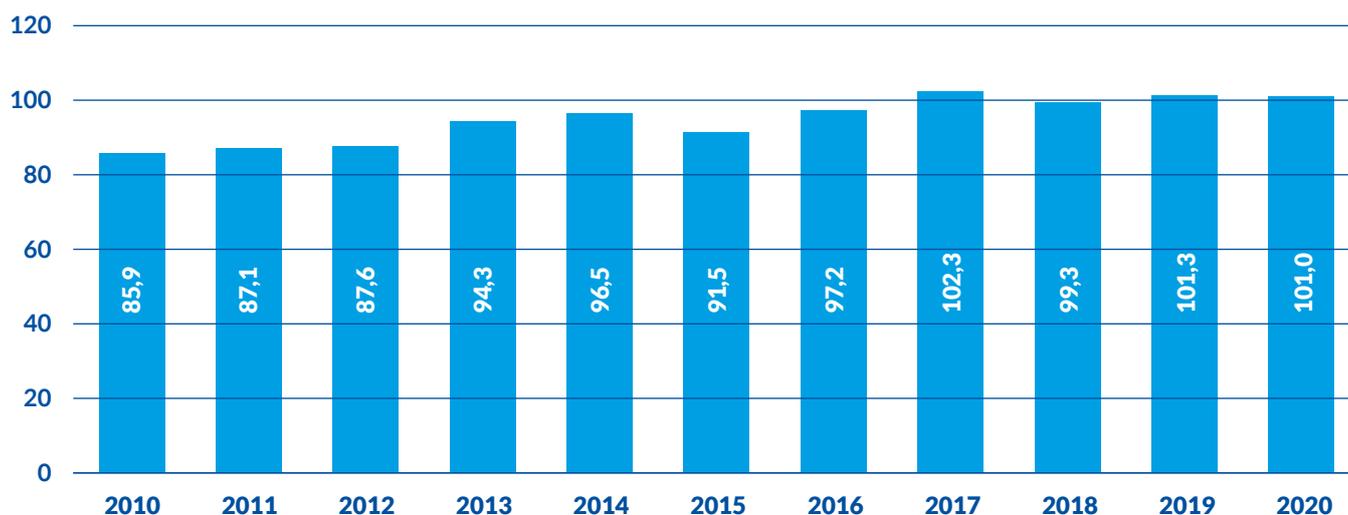
Les résultats globalement positifs pour les produits pétroliers s'expliquent par quelques mois exceptionnellement favorables au transport de ces marchandises à destination et au départ du port (mars, novembre et décembre 2020). Le principal facteur à l'origine de ces résultats positifs a été la baisse des cours du pétrole.

Dans l'ensemble, les combustibles solides suivent une tendance à la baisse depuis 2010, sous l'effet de la transition énergétique. Bien qu'ayant atteint un pic élevé en 2017, les volumes de produits métalliques ont diminué depuis et subi en 2020 la perte la plus importante (-29 %) par rapport à tous les autres segments de marchandises. Ce résultat négatif s'explique, d'une part, par les limitations commerciales (quotas d'importation notamment) qui, depuis le troisième trimestre 2019, ont entraîné de fortes baisses des volumes maritimes. La crise du Covid a été un facteur supplémentaire qui a également touché la demande, notamment dans l'industrie automobile, entraînant ainsi une baisse importante du transport pour ce segment de marchandises.

En ce qui concerne les matériaux de construction, les volumes ont augmenté depuis 2015. Pour ce segment, l'année 2020 a été tout à fait particulière puisqu'elle a enregistré des résultats exceptionnellement bons (février 2020) mais aussi extrêmement bas (décembre 2020). Dans l'ensemble, le premier semestre 2020 a été plutôt positif, tandis que la seconde partie de l'année est restée stable par rapport aux autres années.

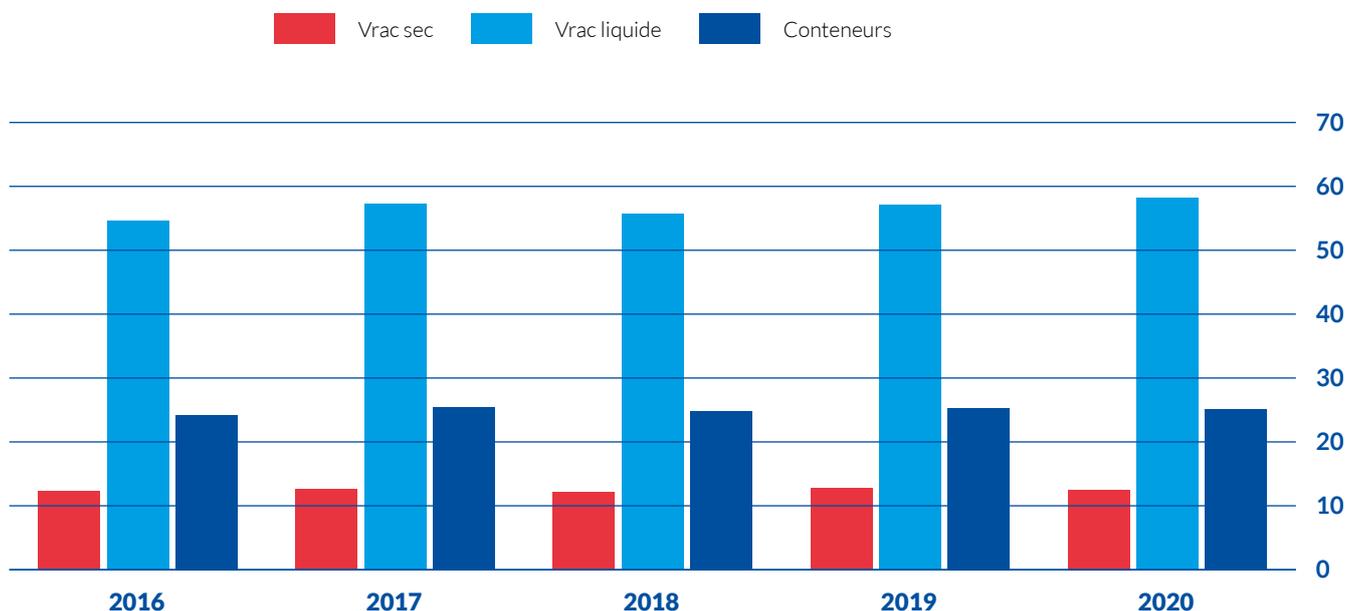
Les volumes de conteneurs sont restés stables en 2020 par rapport à 2019, tout en suivant, de manière générale, une tendance à la hausse.

FIGURE 3 : MANUTENTION FLUVIALE DANS LE PORT MARITIME D'ANVERS (EN MILLIONS DE TONNES)



Source : Port d'Anvers

FIGURE 4 : TRANSPORT FLUVIAL DANS LE PORT MARITIME D'ANVERS, PAR SEGMENTS DE MARCHANDISES (EN MILLIONS DE TONNES)*



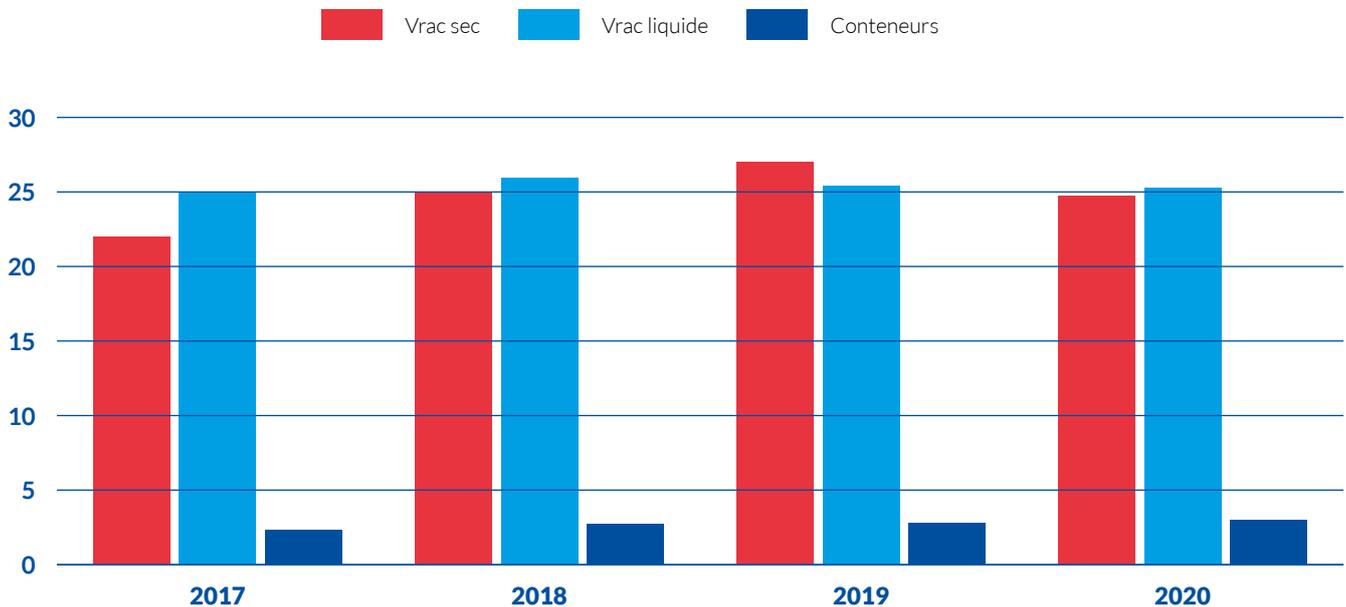
Source : Port d'Anvers

* Ro/ro, les marchandises diverses et non affectées ne sont pas prises en compte dans ces calculs (en 2020, le volume transporté pour ces trois types de marchandises totalisait 5,1 millions de tonnes, principalement imputées aux marchandises conventionnelles).

NORTH SEA PORT

Dans le **North Sea Port (Gand, Terneuzen, Borsele, Vlissingen)**, la manutention fluviale totale représentait 54,95 millions de tonnes en 2020, soit une baisse de 6,1 % par rapport à 2019, principalement due à la pandémie de Covid. 41 446 bateaux de navigation intérieure y ont fait escale en 2020 (contre 47 000 en 2019). Si, en temps normal, le trafic maritime et le trafic fluvial évoluent de la même manière, on observe que le trafic fluvial a été moins touché que le trafic maritime (-11 % par rapport à 2019), qui doit également faire face à l'impact du Brexit.

En ce qui concerne la manutention fluviale au port, le vrac sec a enregistré une légère baisse (-0,5 %), principalement liée à la réduction des volumes de minerais et de matériaux de construction au début de la crise du Covid, en conséquence du premier confinement qui a duré de mars à mai 2020. En effet, pendant cette période, le secteur de la construction était au point mort. En ce qui concerne le vrac liquide, la baisse a été plus forte (-8,4 %), principalement en raison d'une diminution de la consommation des produits pétroliers liquides. Il s'agit là d'un effet indirect de la crise du Covid, qui a eu une incidence sur les transports et donc sur la consommation des produits pétroliers liquides. Le transport de conteneurs a augmenté de 4,3 %. Il convient de noter qu'une baisse de 39 % a également été observée pour les marchandises conventionnelles. Elle résulte principalement d'une diminution de la production du secteur métallurgique. L'industrie sidérurgique a en effet été assez fortement touchée par la crise.

FIGURE 5 : MANUTENTION FLUVIALE DANS LE PORT MARITIME DE NORTH SEA PORT
(EN MILLIONS DE TONNES)*

Source : North Sea Port

* Ro/ro ainsi que les marchandises conventionnelles ne sont pas prises en compte dans ces calculs (en 2020, le volume transporté pour ces deux types de marchandises totalisait 1,99 millions de tonnes, principalement attribuées aux marchandises conventionnelles).

HAMBOURG

Les volumes transportés par bateau de navigation intérieure ont diminué de 6,1 % en 2020 par rapport à 2019 (8,9 millions de tonnes) dans le port de **Hambourg**. Ce résultat est principalement dû à la forte baisse des volumes d'exportation (-23,5 %), alors que les volumes d'importation ont augmenté (+13,6 %). Bien sûr, cela est surtout lié à la pandémie de Covid.

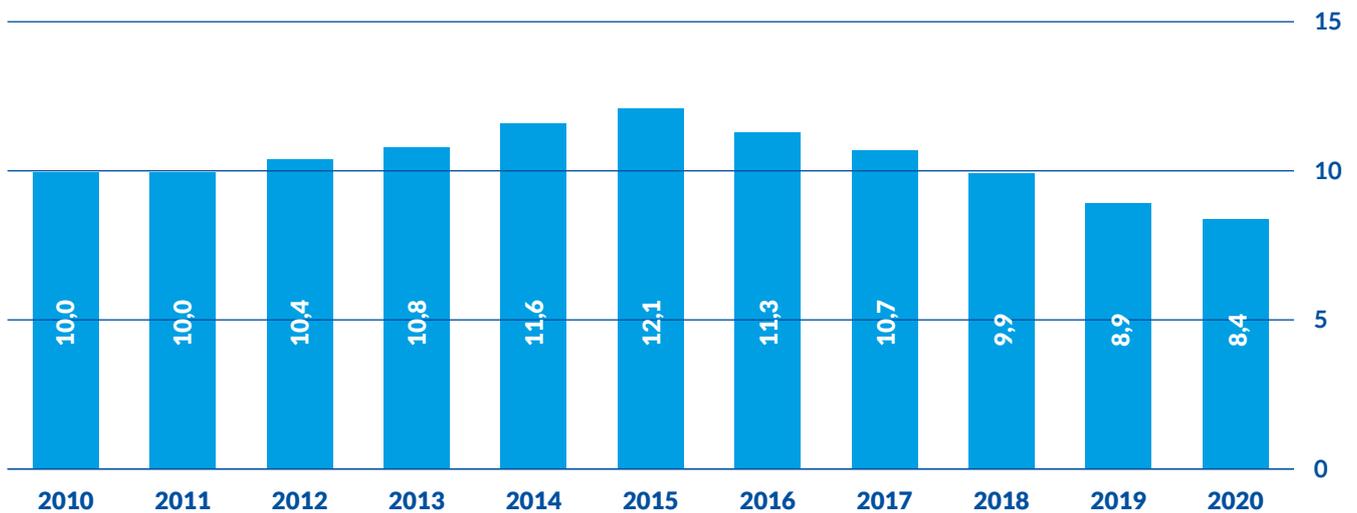
Dans l'ensemble, ce sont les cargaisons liquides qui ont le plus souffert de la pandémie, avec une baisse de 23,4 % des volumes de transport par rapport à 2019, qui peut s'expliquer par la réduction des volumes de transport de coke et de produits pétroliers (-24,3 %). Ce segment de marché a été fortement touché dans de nombreuses régions d'Europe.

Le transport de cargaisons sèches est resté plutôt stable, alors qu'il avait déjà affiché des résultats négatifs en 2019, notamment celui du charbon, en raison de l'abandon progressif du charbon comme source de production d'électricité en Allemagne. En 2020, la tendance à la baisse observée pour le transport de charbon s'est poursuivie (-63,1 %). Cette baisse semble avoir été compensée par une augmentation des volumes de transport de matériaux de construction (+16,4 %), de matières premières secondaires et de déchets (+38,4 %). Dans l'ensemble, les cargaisons sèches et liquides ont suivi une tendance à la baisse depuis 2015.

La situation est plus positive pour le transport de conteneurs, qui a augmenté de 8,9 % et suit, à un rythme lent, une tendance à la hausse depuis 2015.

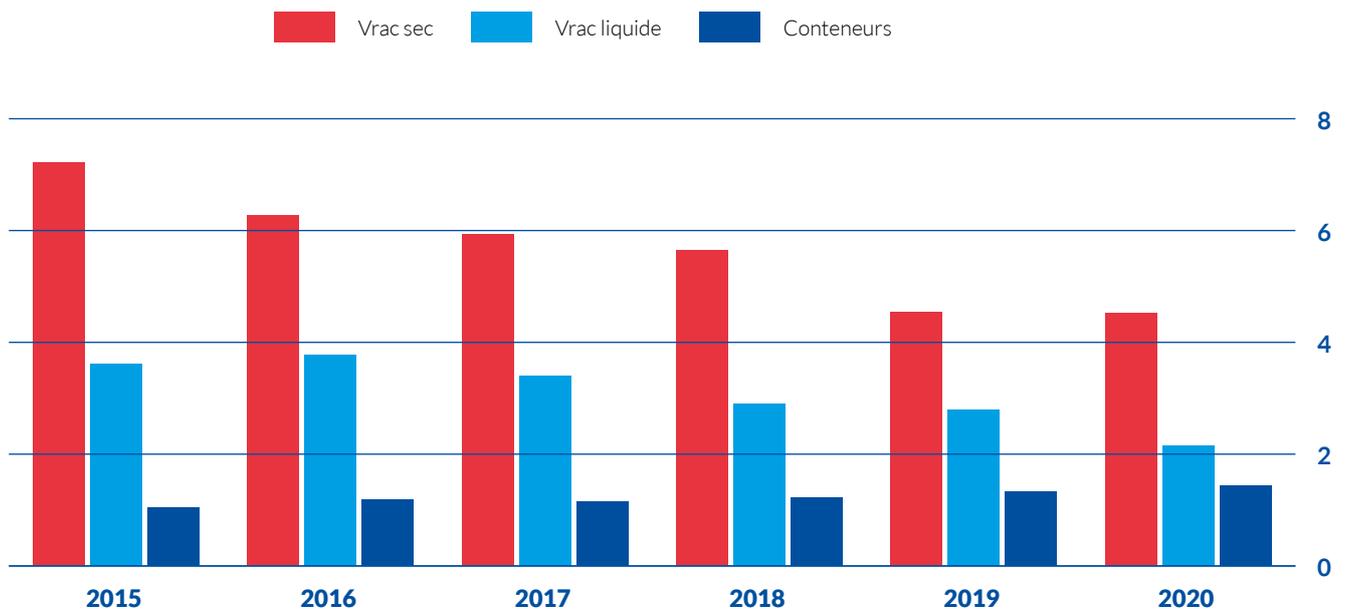
En 2020, le trafic fluvial dans l'arrière-pays représentait 92 millions de tonnes de marchandises transportées. Avec une part de 50,7 %, le transport ferroviaire devance le transport par camion, qui lui a une part de 40,3 %, et le transport fluvial qui a une part de 9 %.

FIGURE 6 : MANUTENTION FLUVIALE DANS LE PORT MARITIME DE HAMBOURG
(EN MILLIONS DE TONNES)*



Source : Office statistique de Hambourg

FIGURE 7 : MANUTENTION FLUVIALE DANS LE PORT MARITIME DE HAMBOURG,
PAR SEGMENTS DE MARCHANDISES (EN MILLIONS DE TONNES)*



Source : Office statistique de Hambourg

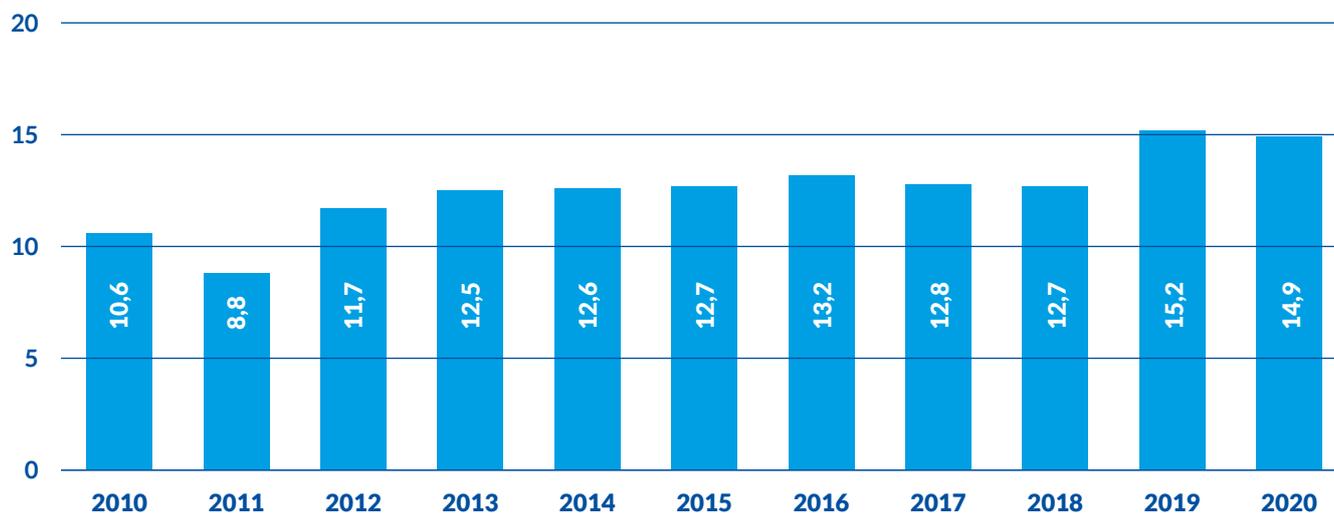
* Les marchandises diverses ne sont pas prises en compte dans ces calculs (en 2020, le volume transporté pour cette catégorie de marchandises totalisait 0,3 millions de tonnes).

CONSTANȚA

10 344 bateaux de navigation intérieure ont fait escale au port de **Constanța** en 2020 (contre 10 395 en 2019). Le transport fluvial a diminué de près de 2 %, pour atteindre 14,9 millions de tonnes.

Ce sont principalement des cargaisons sèches qui sont manutentionnées dans le port de Constanța, représentant 90 % du total de marchandises transportées. Les volumes de cargaisons sèches ont légèrement augmenté par rapport à 2018, alors que les cargaisons liquides ont accusé une baisse de 27,3 %. Le fret conteneurisé, Ro/ro et divers s'est élevé à 330 milliers de tonnes en 2020, principalement imputables aux marchandises diverses. En effet, le transport de conteneurs dans le port de Constanța est resté faible, affichant une baisse constante depuis 2010.

FIGURE 8 : **MANUTENTION FLUVIALE DANS LE PORT MARITIME DE CONSTANȚA**
(EN MILLIONS DE TONNES)



Source : Port de Constanța/Office statistique de Roumanie

La manutention fluviale a diminué dans la plupart des ports maritimes et intérieurs en 2020. La baisse a été moins forte dans les ports maritimes, comme le montrent les résultats recueillis pour Rotterdam (- 2 %), le North Sea Port (-6,1 %), Hambourg (-6,1 %) et Constanța (-2 %). Le port d'Anvers a même maintenu les volumes de manutention à un niveau constant.

PRINCIPAUX PORTS

INTÉRIEURS EUROPÉENS

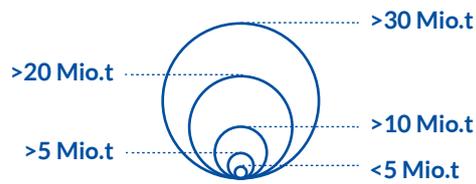
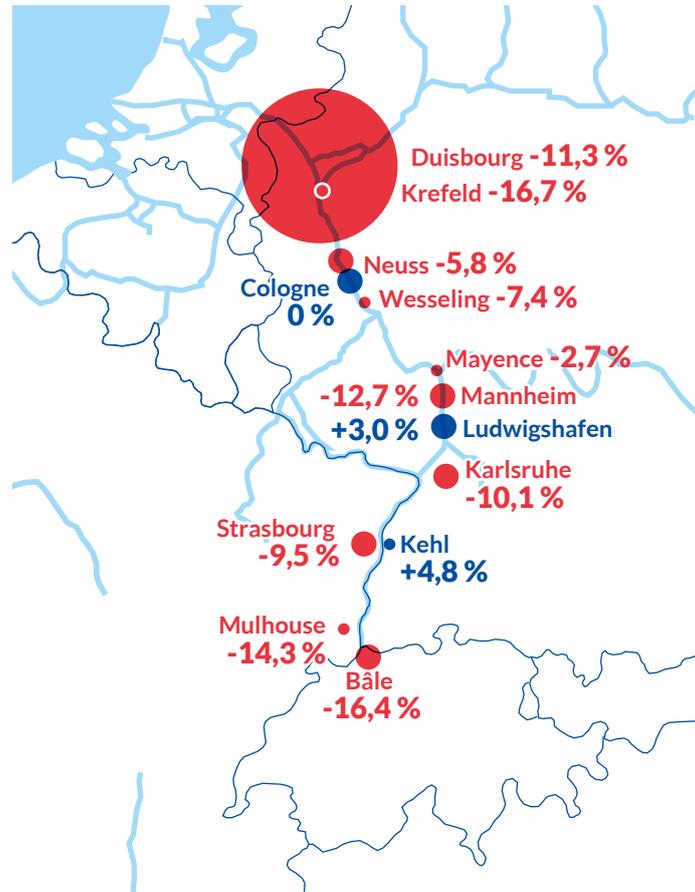
PORTS RHÉNANS

TABLEAU 1 : MANUTENTION FLUVIALE DANS LES PRINCIPAUX PORTS RHÉNANS
(EN MILLIONS DE TONNES) ET TAUX DE VARIATION 2020/2019

	2017	2018	2019	2020	2020/2019
Duisbourg	52,2	48,1	47,8	42,4	-11,3 %
Cologne	10,7	8,9	9,1	9,1	0 %
Mannheim	9,7	7,5	7,9	6,9	-12,7 %
Strasbourg	8,0	5,9	7,5	6,8	-9,5 %
Neuss	8,0	7,6	6,9	6,5	-5,8 %
Karlsruhe	7,2	6,4	6,9	6,2	-10,1 %
Ludwigshafen	5,6	6,1	6,6	6,8	+3,0 %
Bâle	5,8	4,7	6,1	5,1	-16,4 %
Mulhouse	4,8	4,4	4,9	4,2	-14,3 %
Kehl	3,5	3,9	4,2	4,4	+4,8 %
Mayence	2,9	3,2	3,7	3,6	-2,7 %
Krefeld	3,4	3,3	3,6	3,0	-16,7 %
Wesseling	2,6	2,0	2,7	2,5	-7,4 %
Total	124,4	112,1	118,1	108,5	-8,0 %

Sources : Destatis, Port de Strasbourg, Ports rhénans suisses, Port de Mulhouse. Le « total » ne concerne que les ports mentionnés dans le tableau, et non l'ensemble des ports rhénans.

TRAFIC FLUVIAL ANNUEL TOTAL (EN MILLIONS DE TONNES)



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

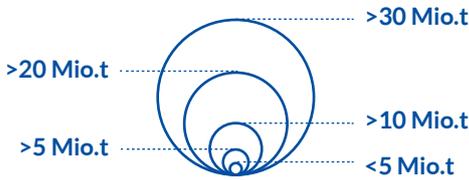
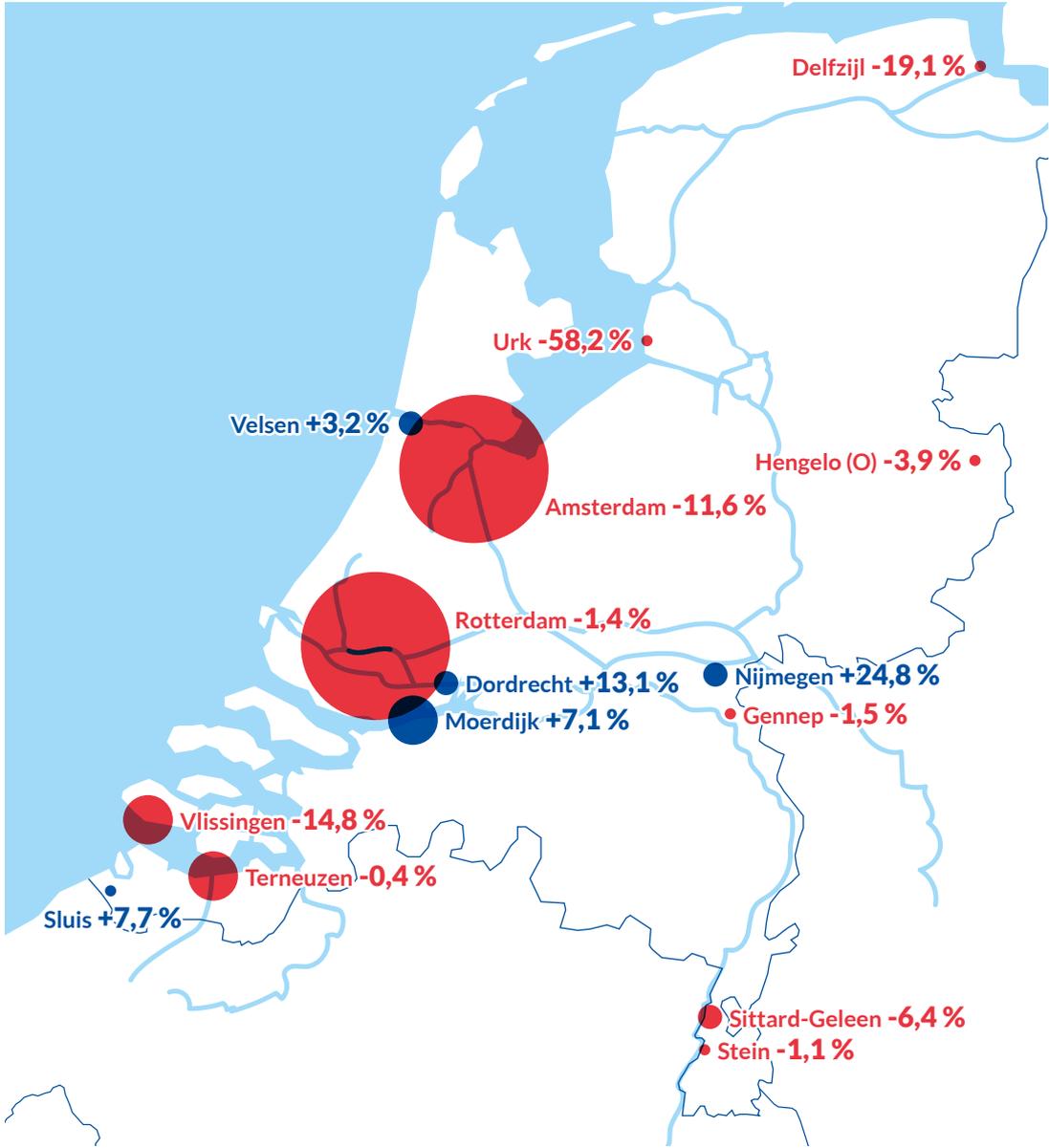
■ PORTS NÉERLANDAIS

TABLEAU 2 : MANUTENTION FLUVIALE DANS LES PRINCIPAUX PORTS NÉERLANDAIS
(EN MILLIONS DE TONNES) ET TAUX DE VARIATION 2020/2019

	2017	2018	2019	2020	2020/2019
Rotterdam	159,2	152,8	152,8	150,6	-1,4 %
Amsterdam	58,4	60,1	60,0	53,1	-11,6 %
Vlissingen	13,4	15,3	19,9	17,0	-14,8 %
Terneuzen	14,1	14,1	14,4	14,3	-0,4 %
Moerdijk	9,5	10,2	10,2	10,9	+7,1 %
Sittard-Geleen	4,2	6,3	6,8	6,4	-6,4 %
Velsen	4,8	4,6	6,4	6,6	+3,2 %
Urk	3,7	5,1	6,0	2,5	-58,2 %
Dordrecht	4,7	5,3	5,7	6,4	+13,1 %
Delfzijl	5,6	6,4	5,2	4,2	-19,1 %
Nijmegen	2,4	2,8	4,1	5,1	+24,8 %
Hengelo (O)	4,5	3,6	4,0	3,8	-3,9 %
Gennep	3,5	3,7	3,2	3,2	-1,5 %
Stein	3,6	3,6	3,1	3,1	-1,1 %
Sluis	3,4	3,3	2,8	3,0	+7,7 %

Source : CBS

TRAFIC FLUVIAL ANNUEL TOTAL (EN MILLIONS DE TONNES)



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

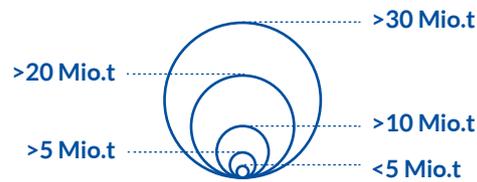
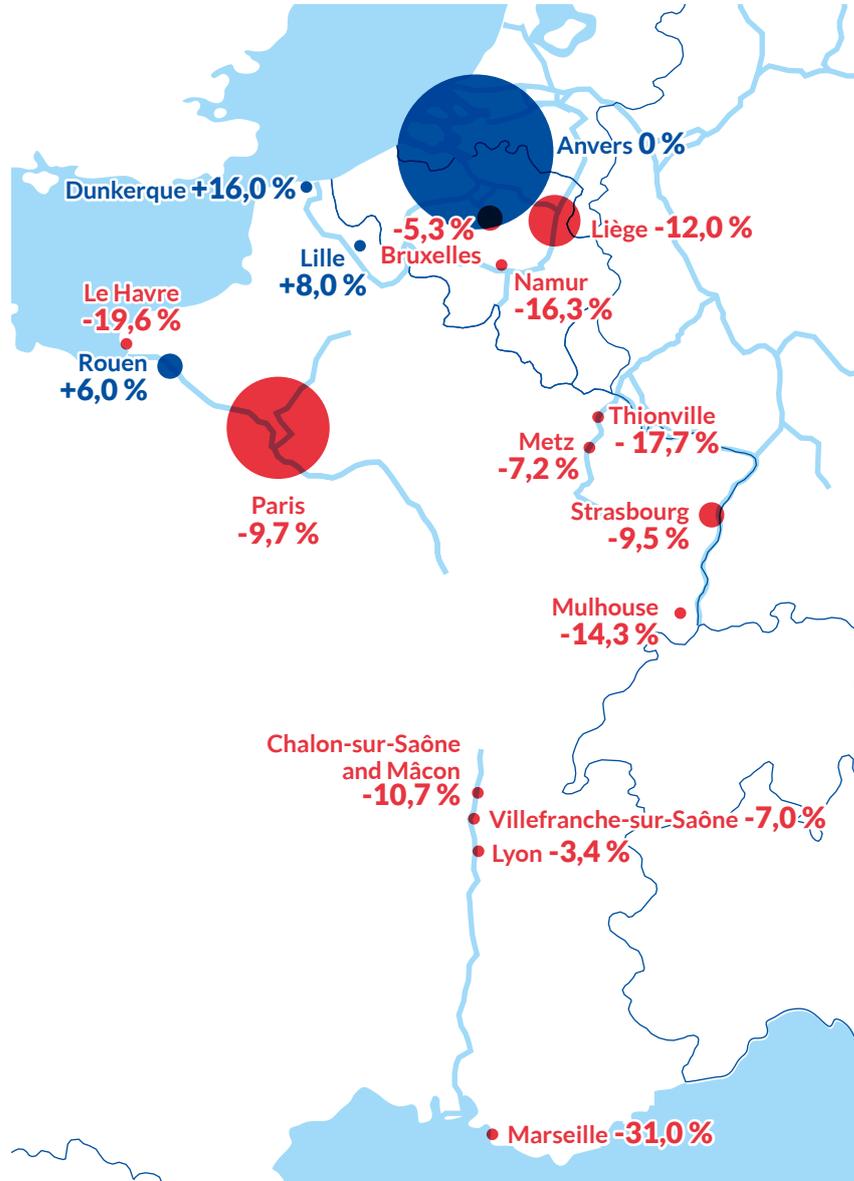
PORTS FRANÇAIS ET BELGES

TABLEAU 3 : MANUTENTION FLUVIALE DANS LES PRINCIPAUX PORTS FRANÇAIS ET BELGES (EN MILLIONS DE TONNES) ET TAUX DE VARIATION 2020/2019

	2018	2019	2020	2020/2019
Anvers	99,3	101,3	101,0	0 %
Paris	22,1	25,3	22,8	-9,7 %
Liège	16,0	16,0	13,9	-12,0 %
Strasbourg	5,9	7,5	6,8	-9,5 %
Rouen	4,8	5,5	5,9	+6,0 %
Bruxelles	5,2	5,2	4,9	-5,3 %
Mulhouse	4,4	4,9	4,2	-14,3 %
Namur	5,1	4,6	3,8	-16,3 %
Le Havre	3,2	3,4	2,7	-19,6 %
Marseille	2,5	2,8	2,0	-31,0 %
Dunkerque	2,4	2,5	2,9	+16,0 %
Metz	1,9	2,2	2,0	-7,2 %
Lille	1,8	1,9	2,0	+8,0 %
Lyon	1,4	1,1	1,0	-3,4 %
Villefranche-sur-Saône	0,8	0,8	0,8	-7,0 %
Chalon-sur-Saône et Mâcon	0,8	0,8	0,7	-10,7 %
Thionville	0,6	0,7	0,6	-17,7 %
Total	178,2	186,5	178,0	-4,5 %

Sources : Ministère de la Transition écologique, Voies Navigables de France, Ports de Paris, Port de Liège, Port de Strasbourg, Port de Mulhouse, Port de Bruxelles, Port de Namur, Nouveau port de Metz, Port de Lille, Port de Dunkerque. Le « total » ne concerne que les ports mentionnés dans le tableau, et non l'ensemble des ports français et belges.

TRAFIC FLUVIAL ANNUEL TOTAL (EN MILLIONS DE TONNES)



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

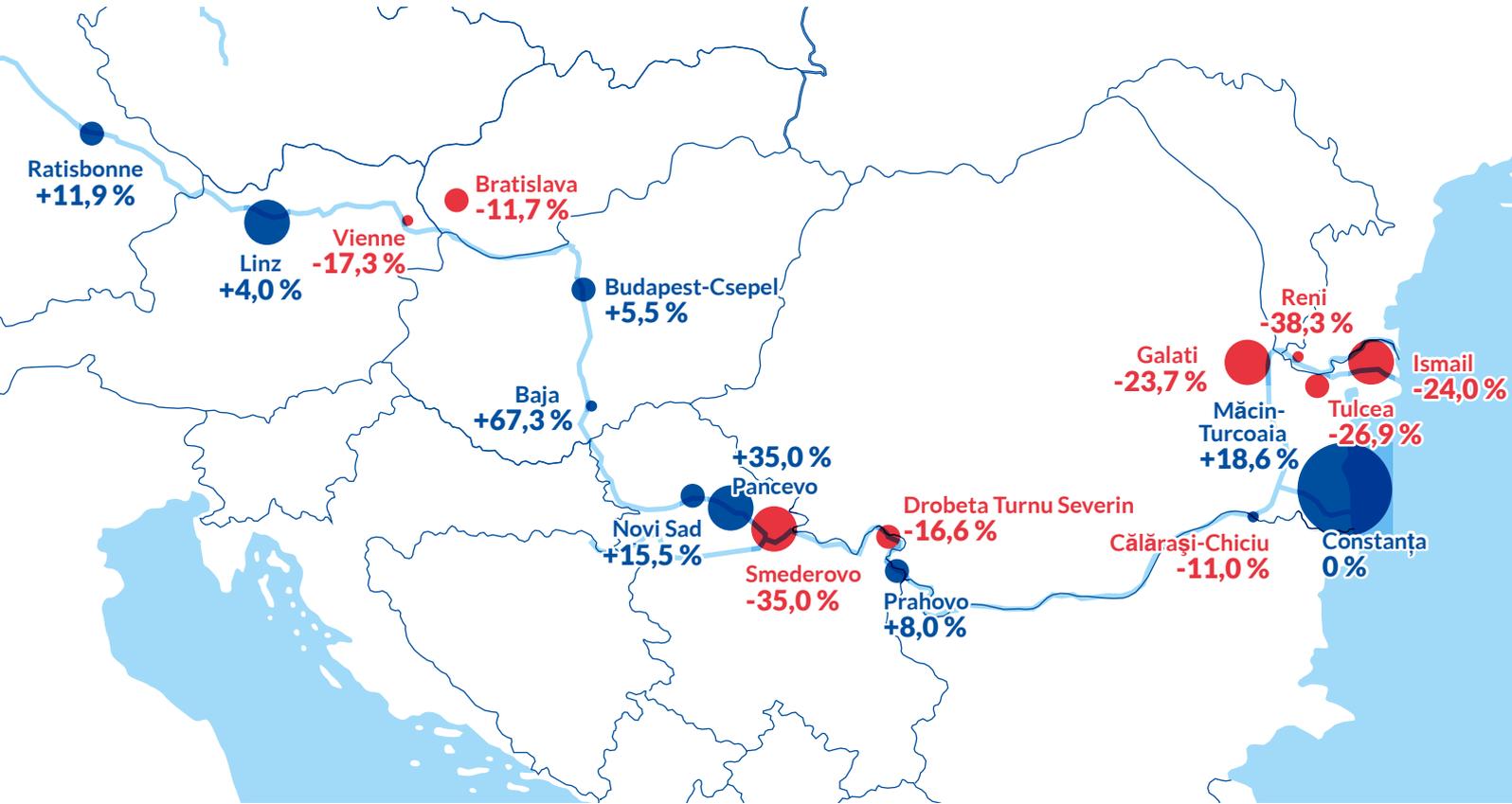
PORTS DU DANUBE

TABLEAU 4 : TRANSPORT FLUVIAL DANS LES PRINCIPAUX PORTS DU DANUBE
(EN MILLIONS DE TONNES) ET TAUX DE VARIATION 2020/2019

	2017	2018	2019	2020	2020/2019
Constanța	12,1	12,1	14,5	14,5	0 %
Galati	6,3	6,4	5,9	4,5	-23,7 %
Ismail	5,1	4,7	4,3	3,2	-24,0 %
Smederovo	3,2	3,6	4,0	2,6	-35,0 %
Linz	4,2	3,2	3,4	3,4	+4,0 %
Bratislava	2,1	1,5	1,7	1,5	-11,7 %
Tulcea	1,3	1,7	1,6	1,2	-26,9 %
Pancevo	1,1	1,4	1,5	2,0	+35,0 %
Novi Sad	1,2	1,0	1,4	1,6	+15,5 %
Ratisbonne	1,5	1,1	1,3	1,5	+11,9 %
Reni	1,1	1,3	1,3	0,8	-38,3 %
Vienne	1,1	1,0	1,2	0,8	-17,3 %
Drobeta Turnu Severin	1,2	1,1	1,2	1,0	-16,6 %
Călărași-Chiciu	0,7	0,7	1,1	0,9	-11,0 %
Prahovo	0,9	1,0	1,1	1,2	+8,0 %
Budapest-Csepel	1,1	0,9	1,1	1,2	+5,5 %
Măcin-Turcoaia	0,8	0,8	0,9	1,2	+18,6 %
Baja	0,6	0,3	0,5	0,8	+67,3 %
Total	45,6	43,8	48,0	43,9	-8,5 %

Sources : Rapport d'observation du marché de la Commission du Danube, Institut statistique de Roumanie, Office statistique de Hongrie, Autorité portuaire de Serbie. Le « total » ne concerne que les ports mentionnés dans le tableau, et non l'ensemble des ports du Danube.

TRAFIC FLUVIAL ANNUEL TOTAL (EN MILLIONS DE TONNES)



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

PORTS DE LA SAVE

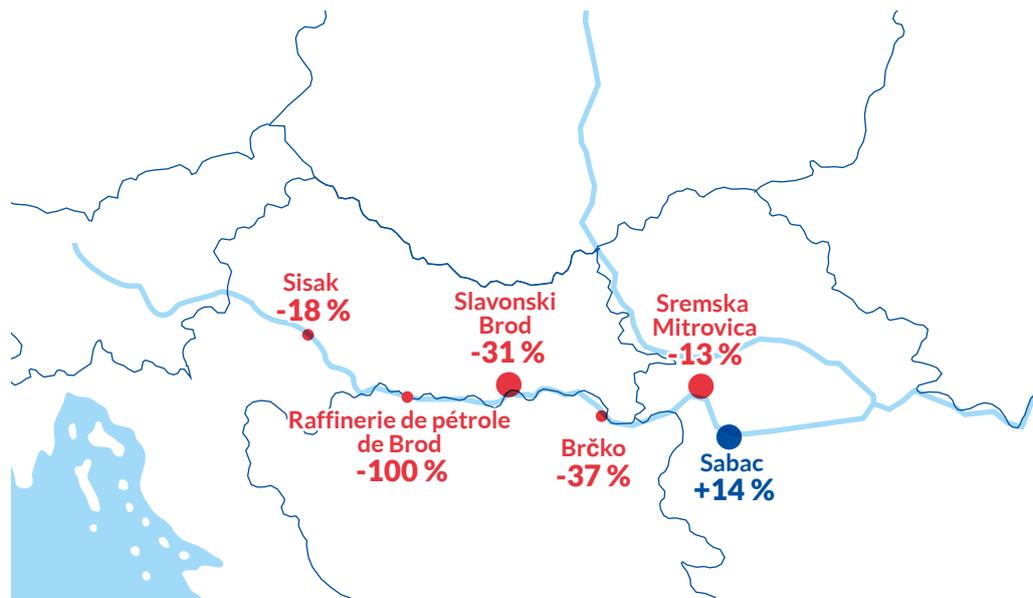
TABLEAU 5 : TRANSPORT FLUVIAL DANS LES PRINCIPAUX PORTS SUR LA SAVE
(EN MILLIERS DE TONNES) ET TAUX DE VARIATION 2020/2019*

	2017	2018	2019	2020	2020/2019
Autres ports (Serbie)	-	682	949	2000	+111 %
Sremska Mitrovica (Serbie)	189	234	560	486	-13 %
Slavonski Brod (Croatie)	117	131	199	138	-31 %
Sabac (Serbie)	170	149	149	170	+14 %
Brčko (Bosnie-Herzégovine - BIH)	136	98	103	65	-37 %
Sisak (Croatie)	60	66	67	55	-18 %
Raffinerie de pétrole de Brod (BIH)	9,7	29	8,1	0	-100 %
Total	682	1390	2035	2914	+43 %

Source : Commission de la Save

* En 2015, le port de Samac en Bosnie-Herzégovine a déposé son bilan; aucun transbordement de cargaison n'a donc été enregistré par la suite. Depuis 2018 et 2019, des données ont commencé à être collectées pour des lieux de transbordement plus modestes en Serbie, ce qui explique la quantité croissante de marchandises transbordées enregistrées en Serbie pour ces années-là.

TRAFIC FLUVIAL ANNUEL TOTAL (EN MILLIERS DE TONNES)



>1 Mio.t

>100 K.t



>500 K.t

<100 K.t



Baisse du trafic entre 2019 et 2020



Hausse du trafic entre 2019 et 2020







05

FLOTTES DE BATEAUX À MARCHANDISES

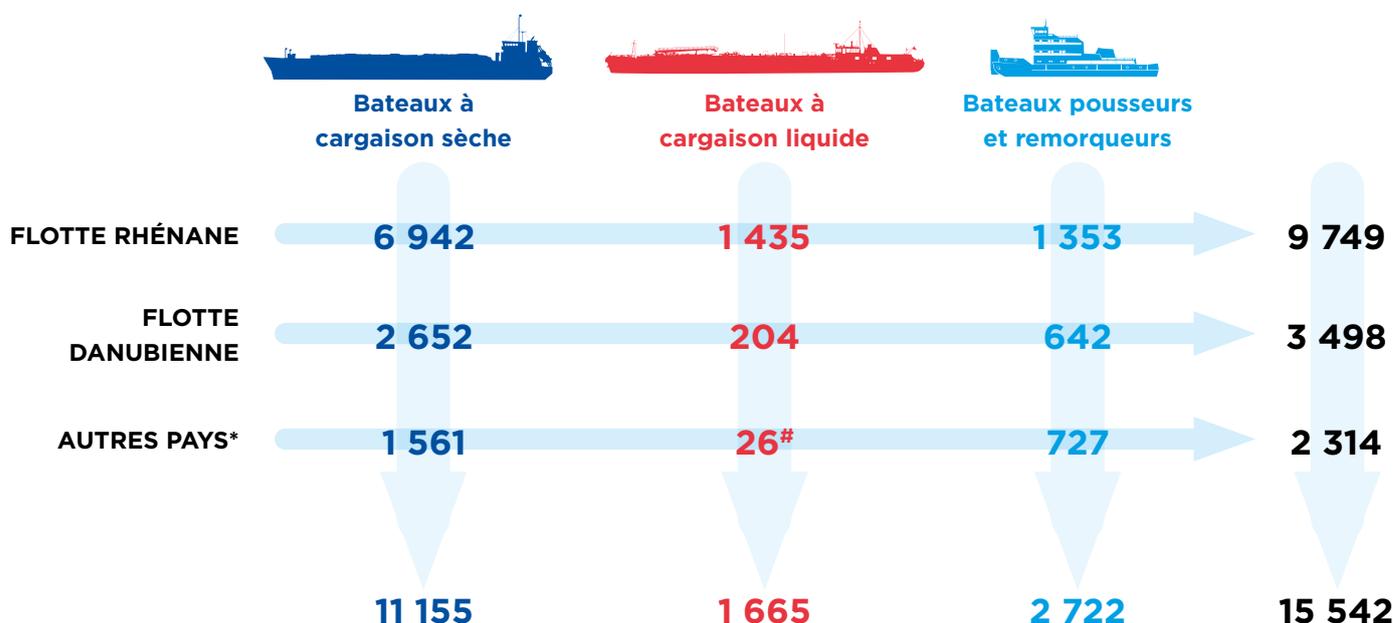
- La flotte de navigation intérieure en Europe comprend près de 10 000 bateaux immatriculés dans les pays rhénans, 3 500 bateaux immatriculés dans les pays danubiens et 2 300 bateaux immatriculés dans d'autres pays européens.
- En 2020, les effectifs des flottes d'Europe occidentale se sont accrus, comptant ainsi 27 nouveaux bateaux à cargaison sèche et 54 nouveaux bateaux-citernes. La reprise de l'activité de nouvelles constructions s'est poursuivie, aussi bien pour les bateaux à cargaison sèche que pour les bateaux-citernes.
- La flotte de bateaux-citernes est le segment de flotte le plus jeune que comptent les pays rhénans, représentant 52 % du nombre total de bateaux-citernes construits au 21^e siècle, alors que cette part correspond à 16 % pour les bateaux à cargaison sèche et à 29 % pour les bateaux à passagers.

TAILLE DES FLOTTES

PAR MACRO-RÉGION ET PAR PAYS EN EUROPE

La flotte de bateaux de navigation intérieure en Europe comprend près de 10 000 bateaux immatriculés dans les pays rhénans, 3 500 bateaux immatriculés dans les pays danubiens et 2 300 bateaux immatriculés dans d'autres pays européens.

TABLEAU 1 : TAILLE DES FLOTTES (NOMBRE DE BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE) PAR MACRO-RÉGION ET PAR TYPE DE BATEAU EN EUROPE



Sources : 1) Pays rhénans : VNF (France), CBS/Rijkswaterstaat (Pays-Bas), ITB (Belgique), administration allemande des voies navigables et de la navigation, registre national de la flotte du Luxembourg et administration fédérale des voies d'eau suisses. 2) Pays du Danube : Commission du Danube. 3) Autres pays : Eurostat [iww_eq_loadcap], [iww_eq_age], Ministère tchèque des transports, Office statistique de Pologne, Office statistique de Lituanie.

*Autres pays = Pologne, République tchèque, Italie, Royaume-Uni, Finlande, Lituanie

dont 9 bateaux-citernes en Pologne, 1 en République tchèque et 16 en Lituanie, et un nombre inconnu dans les autres pays

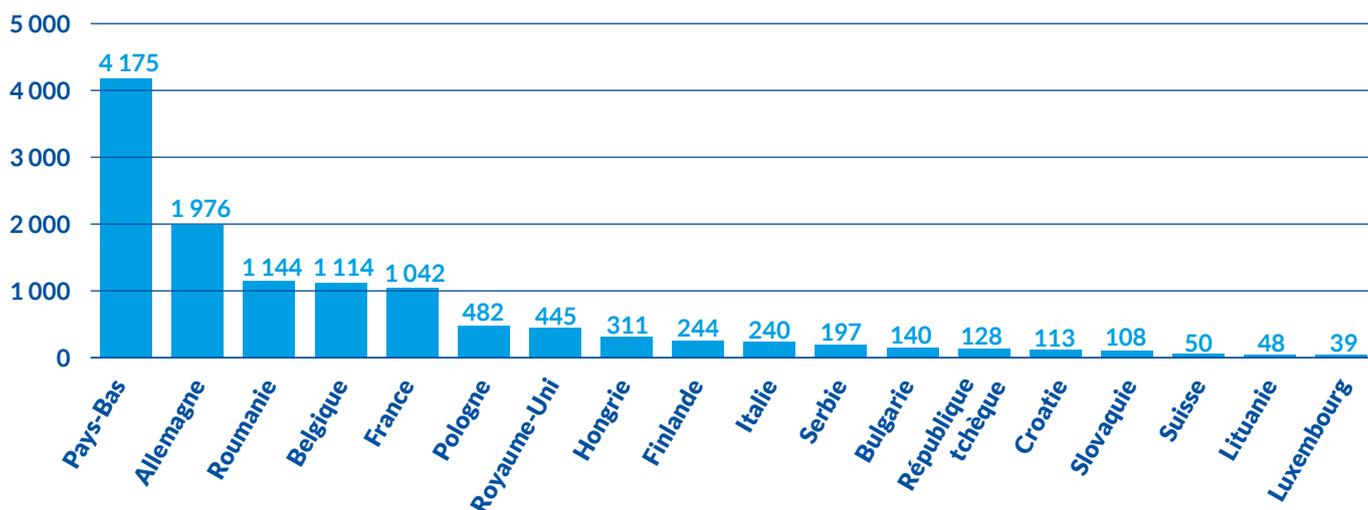
Les chiffres suivants indiquent le nombre cumulé de bateaux à cargaisons sèche et liquide (automoteurs et barges) et le nombre de pousseurs et de remorqueurs par pays en Europe. Les données sont les dernières disponibles et se réfèrent à l'année 2020 pour les Pays-Bas, la Belgique, la France, la Suisse, le Luxembourg, et à 2019 pour tous les autres pays, à l'exception de l'Italie (2018), du Royaume-Uni (2018) et de la Serbie (2017).

En l'absence de données d'Eurostat sur la flotte de la Belgique et celle du Luxembourg, ce sont les données établies par les administrations des voies d'eau intérieures et celles figurant dans les registres nationaux qui ont été utilisées. Ce sont également les données établies par les administrations des voies navigables néerlandaises

qui ont été prises en compte en ce qui concerne la flotte des Pays-Bas, car elles semblent être les plus fiables¹⁴. Pour certains autres pays (par exemple, la France, l'Allemagne, la République tchèque, la Lituanie), les données relatives à leurs flottes respectives correspondent exactement aux données d'Eurostat [iww_eq_loadcap].

Pour les pays du Danube et les autres pays d'Europe, c'est la base de données de la flotte d'Eurostat [iww_eq_loadcap] qui a été utilisée.

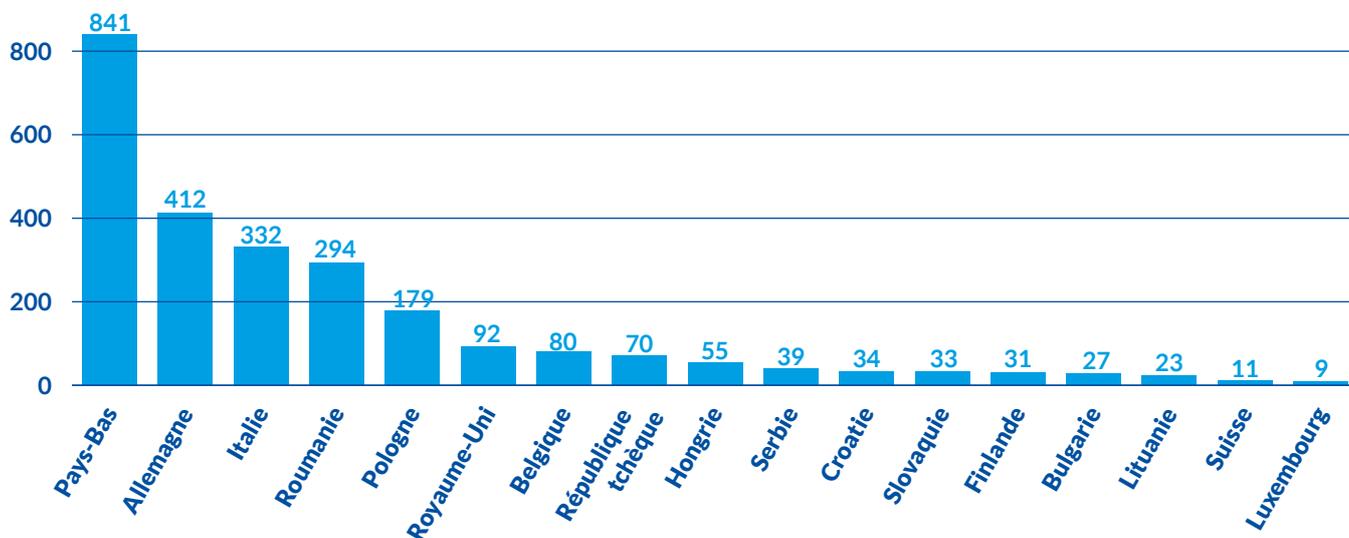
FIGURE 1 : NOMBRE DE BATEAUX À CARGAISONS SÈCHE ET LIQUIDE PAR PAYS EN EUROPE



Sources : Eurostat [iww_eq_loadcap] et sources nationales utilisées pour les pays rhénans

Les données relatives au nombre de pousseurs et de remorqueurs par pays sont extraites de la base de données d'Eurostat, à l'exception de la Belgique et du Luxembourg (en l'absence de données d'Eurostat pour ces deux pays, ce sont les données de leur administration nationale des voies navigables qui ont été utilisées).

FIGURE 2 : NOMBRE DE POUSSEURS ET DE REMORQUEURS PAR PAYS EN EUROPE



Sources : Eurostat [iww_eq_age] et ITB (Belgique), registre des bateaux immatriculés au Luxembourg

¹⁴ Une comparaison entre les données sur la flotte établies au niveau national et les données compilées par Eurostat en ce qui concerne les Pays-Bas montre que les chiffres d'Eurostat sont beaucoup plus élevés, ce qui est très probablement dû aux bateaux inactifs figurant dans la base de données d'Eurostat. Les données nationales sur la flotte des Pays-Bas ont été fournies par le Rijkswaterstaat et le CBS et prennent en compte la flotte active (voir la partie « Flotte à cargaison sèche dans les pays rhénans »).

ÉVOLUTION DE LA FLOTTE RHÉNANE

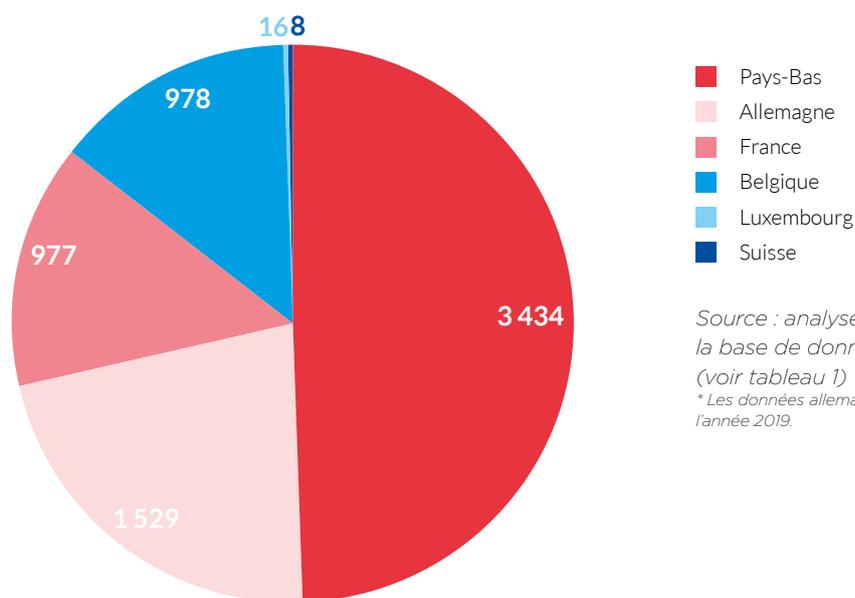
FLOTTE À CARGAISON SÈCHE DANS LES PAYS RHÉNANS

Les données relatives à la flotte qui sont présentées dans cette partie reposent entièrement sur les données nationales fournies par les administrations des voies navigables respectives. La raison qui a motivé cette approche tient à la distinction, entre bateaux à cargaison sèche et bateaux à cargaison liquide, qui est faite dans les bases de données nationales et dans la base de données de l'IVR, mais pas dans celles d'Eurostat.

Environ 50 % de l'ensemble des bateaux à cargaison sèche des pays rhénans (bateaux et barges automoteurs, sans les pousseurs et remorqueurs) sont immatriculés aux Pays-Bas. Les données utilisées pour la flotte néerlandaise incluent les bateaux de navigation intérieure immatriculés aux Pays-Bas et actifs dans ce pays en 2020¹⁵.

Les données relatives aux flottes d'autres pays rhénans comprennent aussi essentiellement les bateaux actifs et sont fournies par les administrations des voies navigables belge, allemande, française et suisse, et sont extraites du registre des bateaux immatriculés au Luxembourg. Le nombre total de bateaux à cargaison sèche dans les pays rhénans était, selon ces sources, de 6 942 en 2020, contre 7 012 en 2019.

FIGURE 3 : NOMBRE DE BATEAUX À CARGAISON SÈCHE DANS LES PAYS RHÉNANS POUR 2020*

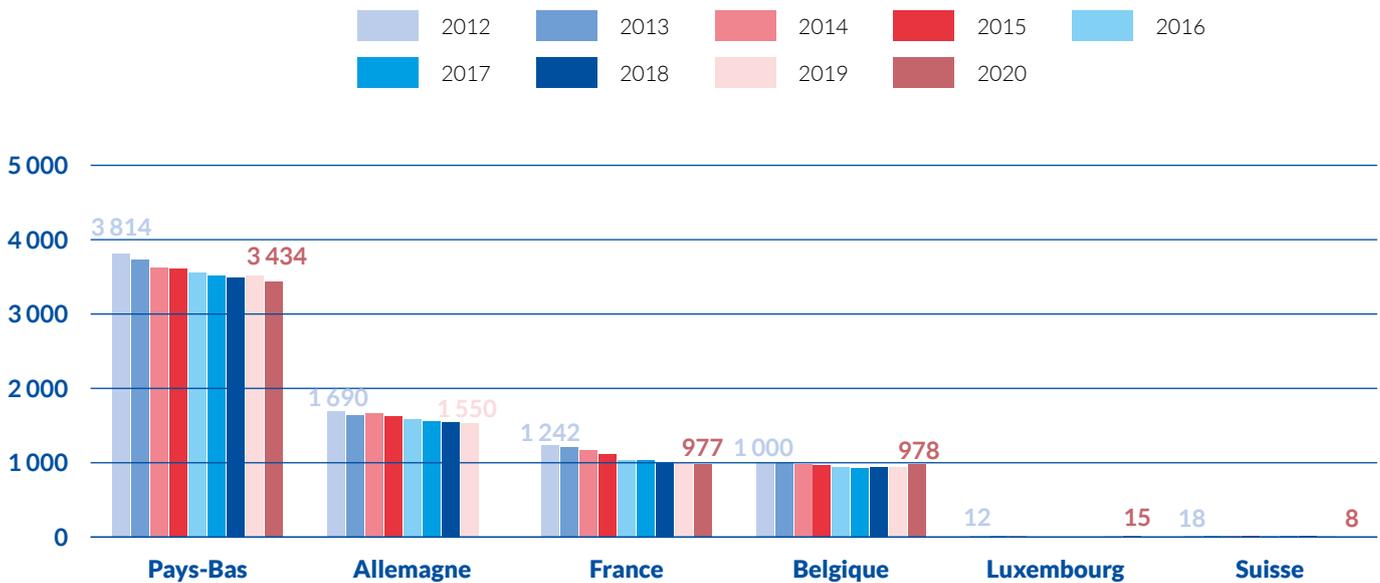


Source : analyse de la CCNR sur la base de données nationales (voir tableau 1)

* Les données allemandes concernent l'année 2019.

¹⁵ Le CBS (Centraal Bureau voor de Statistiek) transmet à la CCNR les données brutes sur la flotte opérationnelle aux Pays-Bas que lui communique l'administration néerlandaise des voies navigables (Rijkswaterstaat). Ces bateaux sont effectivement opérationnels puisqu'ils ont franchi des points d'enregistrement aux Pays-Bas en 2020.

FIGURE 4 : NOMBRE DE BATEAUX À CARGAISON SÈCHE PAR PAYS RHÉNAN *



Source : analyse de la CCNR sur la base de données nationales

* Les données relatives à la flotte allemande n'étaient pas encore disponibles pour 2020.

La capacité de chargement moyenne ou port en lourd moyen d'un bateau de la flotte rhénane équivalait à environ 1 500 tonnes en 2020, par rapport à 1 090 tonnes en 2005. La capacité de chargement totale de la flotte est restée plutôt constante depuis 2008 et s'élevait à 10,5 millions de tonnes en 2020.

Les bateaux de petite taille sont généralement définis comme des bateaux dont la capacité de chargement ne dépasse pas 1 500 tonnes. Selon cette définition, les flottes belge, néerlandaise, française et allemande se composaient comme suit en 2020¹⁶ :

TABLEAU 2 : COMPOSITION DE LA FLOTTE À CARGAISON SÈCHE (BATEAUX ET BARGES AUTOMOTEURS) PAR PAYS RHÉNAN

Flotte	Bateaux de petite taille (≤ 1 500 t)	Nombre total de bateaux à cargaison sèche	Pourcentage de bateaux de petite taille
Flotte néerlandaise	1 796	3 434	52 %
Flotte allemande *	1 097	1 525	72 %
Flotte française	761	977	78 %
Flotte belge	537	978	55 %

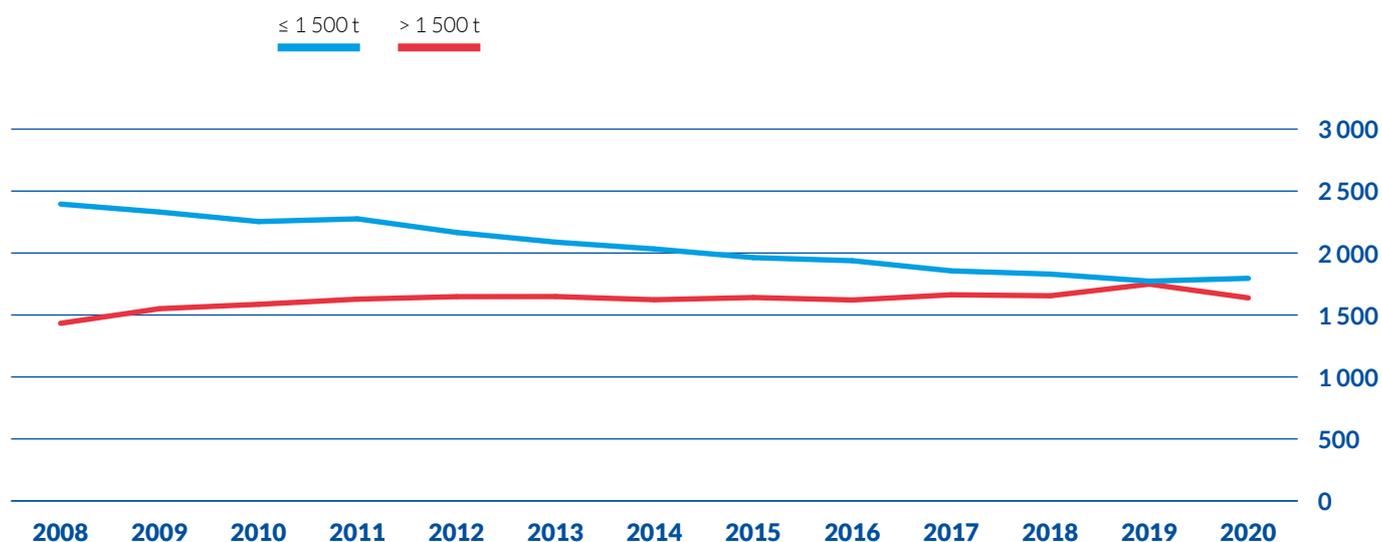
Sources : CBS/Rijkswaterstaat, administration allemande des voies navigables, ITB / administration belge des voies navigables, VNF

* Données allemandes pour 2019

¹⁶ Les données allemandes se rapportent à 2019.

On entend souvent dire que le nombre de bateaux de petite taille dans le secteur de la navigation intérieure est en baisse. Les données à long terme confirment cette hypothèse, comme le montre la figure suivante. Au sein de la flotte néerlandaise, le nombre de bateaux avec un port en lourd maximum de 1 500 tonnes est passé de 2 395 en 2008 à 1 796 en 2020. Cela représente une baisse de 25 %, ce qui signifie qu'un bateau de petite taille néerlandais sur quatre qui transportait des cargaisons en 2008 n'était plus en activité en 2020.

FIGURE 5 : NOMBRE DE BATEAUX À CARGAISON SÈCHE DE LA FLOTTE NÉERLANDAISE PAR CLASSE DE PORT EN LOURD



Sources : analyse de la CCNR basée sur des données du CBS établies par le Rijkswaterstaat

FLOTTE À CARGAISON LIQUIDE DANS LES PAYS RHÉNANS

La part de la flotte néerlandaise recouvre environ 52 % du nombre total de bateaux à cargaison liquide dans les pays rhénans. La Suisse et le Luxembourg comptent un nombre relativement élevé de bateaux-citernes.

La flotte à cargaison liquide peut être considérée comme une flotte jeune, par rapport à la flotte à cargaison sèche¹⁷. En ce qui concerne la flotte suisse de bateaux-citernes, par exemple, 30 des 42 bâtiments ont été construits après l'an 2000 (part de 71 %). Quant aux flottes belge et allemande, il en est ainsi pour 69 % et 59 % du nombre total de bateaux-citernes, respectivement. Cette structure par âge s'explique par la conversion des bateaux à simple coque en bateaux à double coque, qui a entraîné d'importants investissements dans de nouveaux bateaux et le retrait progressif des bateaux plus anciens.

D'un point de vue quantitatif, le nombre total de bateaux-citernes a diminué depuis 2012, étant donné que le nombre de bâtiments en cours de retrait dépassait le nombre de nouveaux bateaux à double coque entrant sur le marché.

¹⁷ Les parts sont calculées sur la base des données relatives à la flotte établies par l'administration nationale des voies navigables.

FIGURE 6 : NOMBRE DE BATEAUX À CARGAISON LIQUIDE DANS LES PAYS RHÉNANS EN 2020*

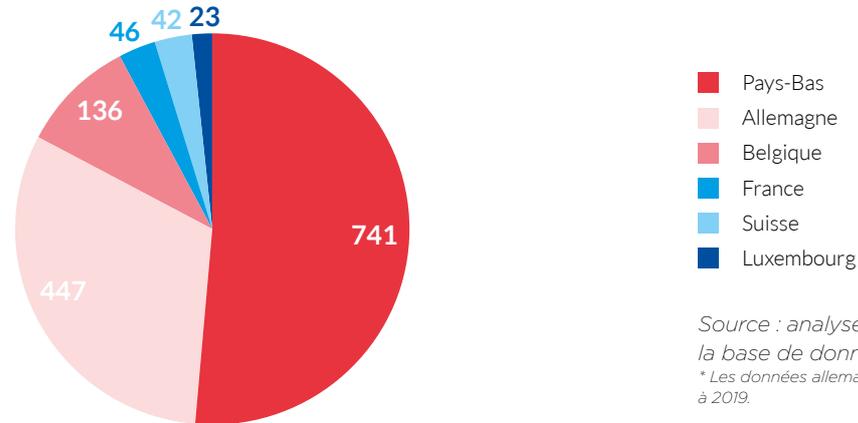
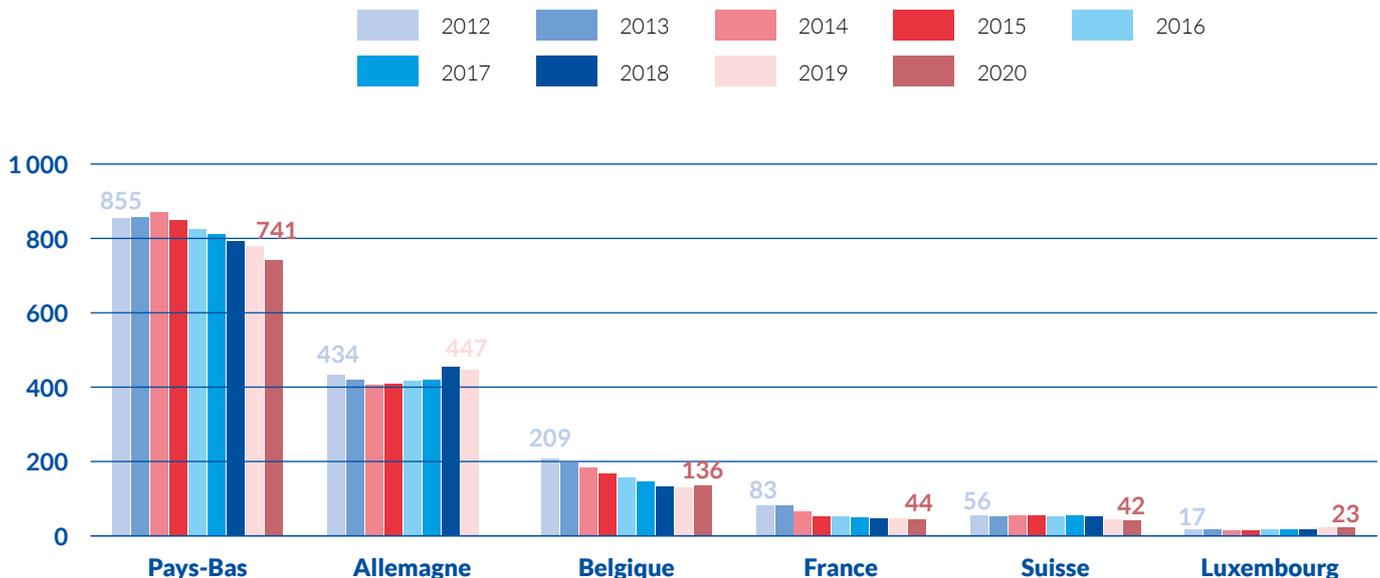


FIGURE 7 : NOMBRE TOTAL DE BATEAUX À CARGAISON LIQUIDE PAR PAYS RHÉNAN *



Source : analyse de la CCNR sur la base de données nationales
* Les données relatives à la flotte allemande n'étaient pas encore disponibles pour 2020.

En janvier 2021, le nombre total de 1 433 bateaux à cargaison liquide dans les pays rhénans comprenait 1 199 bateaux-citernes de type ADN, selon le Système européen d'inspection des barges (EBIS)¹⁸. Parmi ceux-ci, 1 170 étaient des bateaux-citernes à double coque, et 29 des bateaux-citernes à simple coque. La différence entre le nombre total de bateaux-citernes et le nombre de bateaux-citernes de type ADN s'explique par l'existence de bateaux à cargaison liquide ne transportant pas de marchandises dangereuses (par exemple, les bateaux transportant des huiles végétales, bateaux-citernes transportant du ciment ou les bateaux transportant de l'eau douce, chargés de ravitailler en eau potable les navires de mer stationnés à quai dans les ports maritimes).

La base de données de l'EBIS indique également que dix bateaux-citernes bicom bustibles (GNL et autre combustible) naviguaient sur les voies d'eau européennes au début de l'année 2021, alors qu'ils étaient au nombre de neuf l'année précédente.

¹⁸ Le Système européen d'inspection des barges (EBIS) a été développé par des compagnies pétrolières et chimiques dans le cadre de leur engagement à améliorer la sécurité des opérations de transport par bateaux-citernes.

ÉVOLUTION

DE LA FLOTTE DANUBIENNE ET DE LA FLOTTE DES BATEAUX À MARCHANDISES DANS D'AUTRES PAYS EUROPÉENS

FLOTTE À CARGAISON SÈCHE DANS LA RÉGION DU DANUBE

Selon les statistiques de la Commission du Danube (assorties de précisions reposant sur des enquêtes menées auprès des entreprises de navigation des États membres de la Commission du Danube), la flotte du Danube comptait, fin 2017¹⁹, environ 400 pousseurs, 242 remorqueurs, 409 bateaux automoteurs à cargaison sèche et environ 2 100 barges à cargaison sèche. Plus de 70 % du volume total de transport sont acheminés par des convois poussés, dont la composition est présentée dans le tableau ci-dessous, en fonction de la classe de la voie navigable et des conditions de navigation.

TABLEAU 3 : TYPE DE TRANSPORT DE CARGAISON SÈCHE SUR LE DANUBE (PART DU TRANSPORT TOTAL EN %)

Bateau pousseur + 7-9 barges poussées	40-42 %
Bateau pousseur + 6 barges	20-23 %
Bateau pousseur + 4 barges	12-14 %

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

La flotte totale de bateaux à cargaison sèche du Danube a diminué depuis 2005. Cependant, à partir de 2014, la tendance à la baisse s'est interrompue et la taille de la flotte s'est à présent stabilisée. La flotte de cargaison sèche roumaine est la plus importante de la région du Danube, représentant environ 48 % de l'ensemble des bateaux à cargaison sèche de la région. Sa taille continue d'augmenter.

¹⁹ Il n'y avait pas de données disponibles pour les années ultérieures en ce qui concerne la flotte du Danube, ce qui aurait permis de faire une distinction entre les bateaux à cargaison sèche et les bateaux à cargaison liquide.

FLOTTE À CARGAISON LIQUIDE DANS LA RÉGION DU DANUBE

Selon les statistiques de la Commission du Danube (assorties de précisions reposant sur des enquêtes menées auprès des entreprises de navigation dans les États membres de la Commission du Danube), à la fin de l'année 2017, il y avait 74 bateaux-citernes automoteurs et 128 bateaux-citernes, d'une capacité totale de chargement d'environ 0,22 million de tonnes²⁰.

FLOTTE DES BATEAUX À MARCHANDISES DANS D'AUTRES PAYS EUROPÉENS

Eurostat met à disposition des statistiques sur les flottes de bateaux de navigation intérieure en Pologne, en République tchèque, en Finlande et en Lituanie. Les données relatives à l'Italie sont marquées par deux ruptures structurelles. Les dernières données disponibles pour l'Italie (2018) font état de 240 bateaux autopropulsés, 164 barges et 332 bateaux pousseurs et remorqueurs.

En Pologne, le nombre de bateaux et de barges autopropulsés a diminué au cours des dernières années, passant de 607 en 2016 à 482 en 2019. La taille de la flotte polonaise de pousseurs et remorqueurs a également diminué ces dernières années (étant passée de 219 pousseurs et remorqueurs en 2017 à 179 pousseurs et remorqueurs en 2019).

²⁰ Les données relatives à la flotte de 2017 étaient les plus récentes dont disposait la Commission du Danube.



CONSTRUCTION

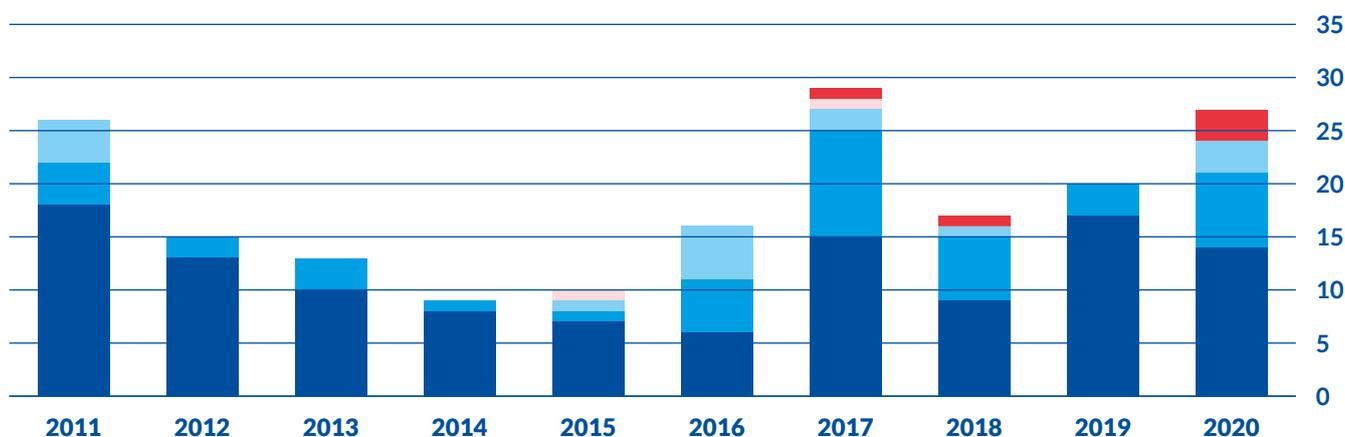
DE NOUVEAUX BATEAUX

En 2020, les effectifs des flottes d'Europe occidentale se sont accrus, comptant ainsi **27** nouveaux bateaux à cargaison sèche et **54** nouveaux bateaux-citernes. La reprise de l'activité de nouvelles constructions s'est poursuivie, aussi bien pour les bateaux à cargaison sèche que pour les bateaux-citernes.

En 2020, la demande de bateaux nouvellement construits affichait des tendances à la hausse. Par rapport à l'année 2019, le taux de nouvelles constructions a augmenté de sept unités pour les bateaux à cargaison sèche. Au nombre de bateaux-citernes nouvellement construits se sont ajoutées 14 unités (passant de 40 en 2019 à 54 en 2020). On note une forte augmentation de la capacité des bateaux à cargaison liquide nouvellement construits.

La majorité des nouveaux bateaux à cargaison sèche mis sur le marché en 2020 sont immatriculés aux Pays-Bas (14 sur 27), suivis par la Belgique avec sept bâtiments, et trois bateaux pour l'Allemagne et la France, respectivement.

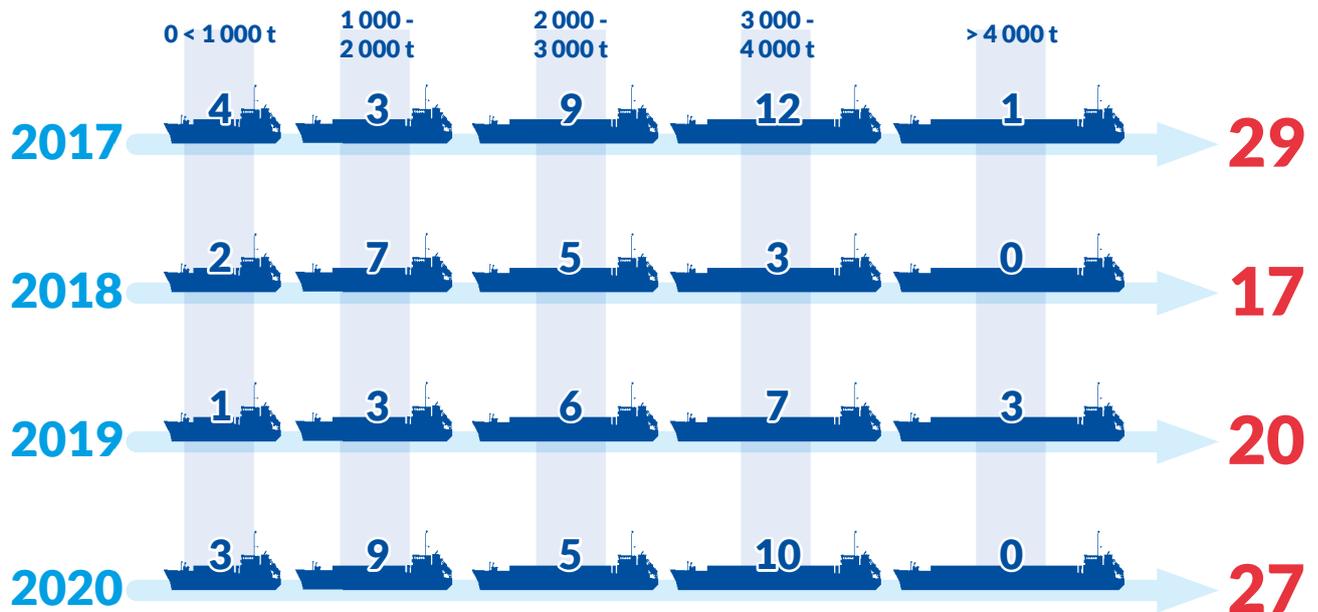
FIGURE 8 : BATEAUX À CARGAISON SÈCHE NOUVELLEMENT MIS SUR LE MARCHÉ, PAR PAYS D'IMMATRICULATION (NOMBRE, 2011-2020)



Source : IVR

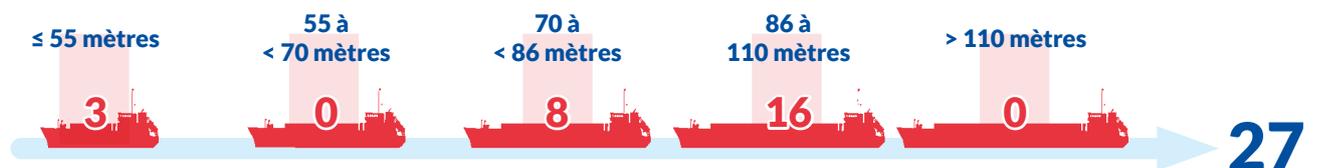
Une forte proportion des bateaux à cargaison sèche nouvellement construits avaient une capacité de chargement de plus de 3 000 tonnes. En effet, sur les 27 nouveaux bateaux, 10 appartenait à la catégorie des 3 000-4 000 tonnes. La capacité moyenne des bateaux à cargaison sèche nouvellement construits atteignait 2 474 tonnes en 2020, alors que cette valeur correspondait à 3 256 tonnes en 2019.

TABLEAU 4 : BATEAUX À CARGAISON SÈCHE NOUVELLEMENT CONSTRUITS, PAR CAPACITÉ DE CHARGEMENT



Source : IVR. Il convient de noter que, pour 2 bateaux nouvellement construits, le tonnage de port en lourd est en partie estimatif en raison de valeurs manquantes à la base.

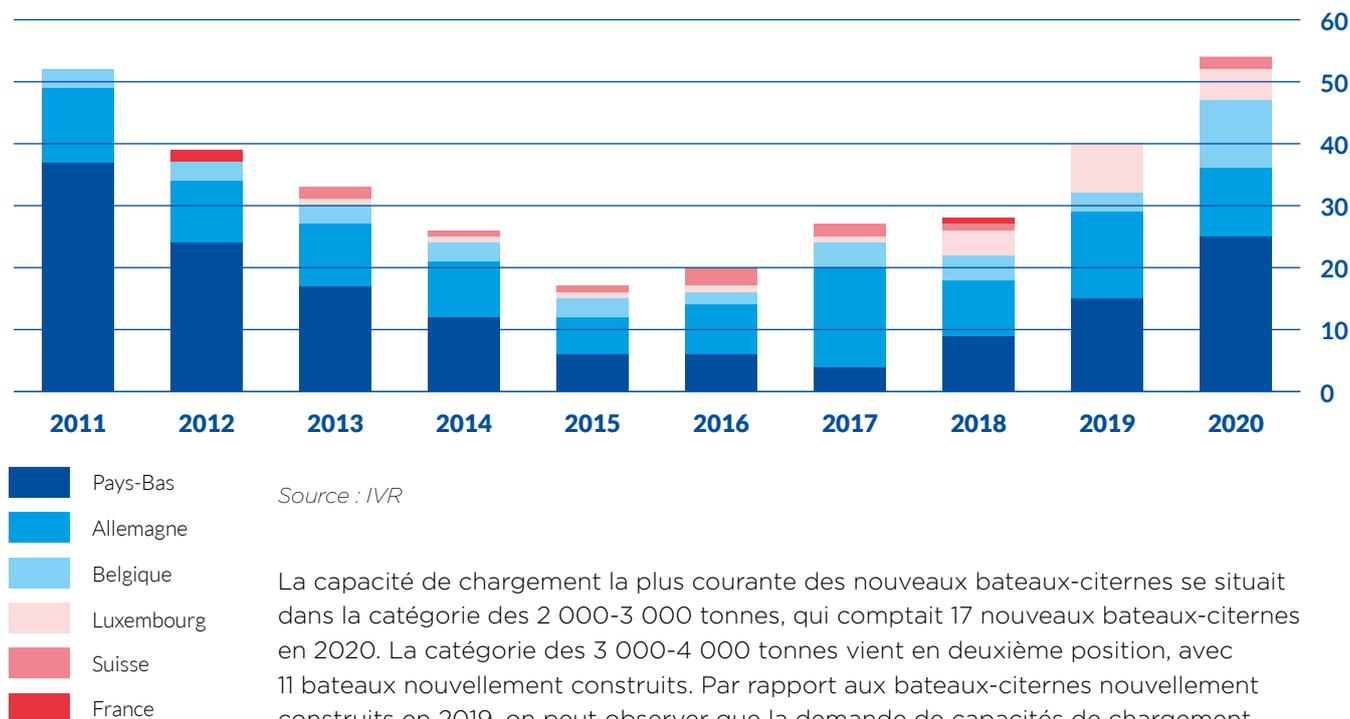
TABLEAU 5 : BATEAUX À CARGAISON SÈCHE NOUVELLEMENT CONSTRUITS EN 2020, PAR LONGUEUR



Sources : IVR, analyse de la CCNR

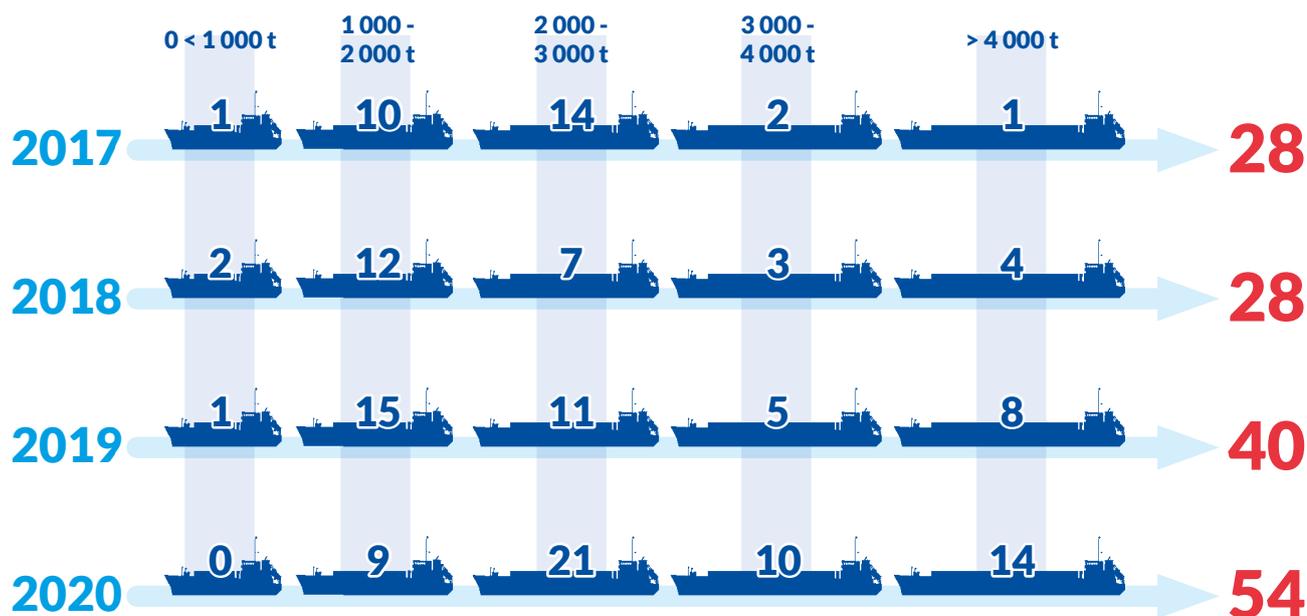
Selon la base de données de l'IVR, 54 nouveaux bateaux-citernes sont entrés sur le marché en 2020. Outre les 25 nouveaux bateaux immatriculés aux Pays-Bas, 11 nouveaux bateaux ont été enregistrés en Allemagne, 11 en Belgique, 4 au Luxembourg et 2 en Suisse.

FIGURE 9 : BATEAUX-CITERNES NOUVELLEMENT MIS SUR LE MARCHÉ, PAR PAYS D'IMMATRICULATION (NOMBRE, 2011-2019)

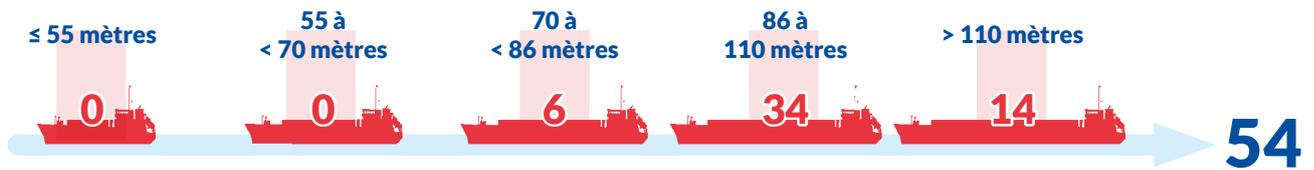


La capacité de chargement la plus courante des nouveaux bateaux-citernes se situait dans la catégorie des 2 000-3 000 tonnes, qui comptait 17 nouveaux bateaux-citernes en 2020. La catégorie des 3 000-4 000 tonnes vient en deuxième position, avec 11 bateaux nouvellement construits. Par rapport aux bateaux-citernes nouvellement construits en 2019, on peut observer que la demande de capacités de chargement plus importantes a augmenté en 2020. La capacité de chargement moyenne des nouveaux bateaux-citernes correspondait à 3 793 tonnes en 2020 et à 3 103 tonnes en 2019.

TABLEAU 6 : BATEAUX-CITERNES NOUVELLEMENT CONSTRUITS, PAR CAPACITÉ DE CHARGEMENT



Sources : IVR, analyse de la CCNR. Il convient de noter que pour un bateau nouvellement construit, le tonnage de port en lourd a été partiellement estimé en raison d'une valeur initialement manquante.

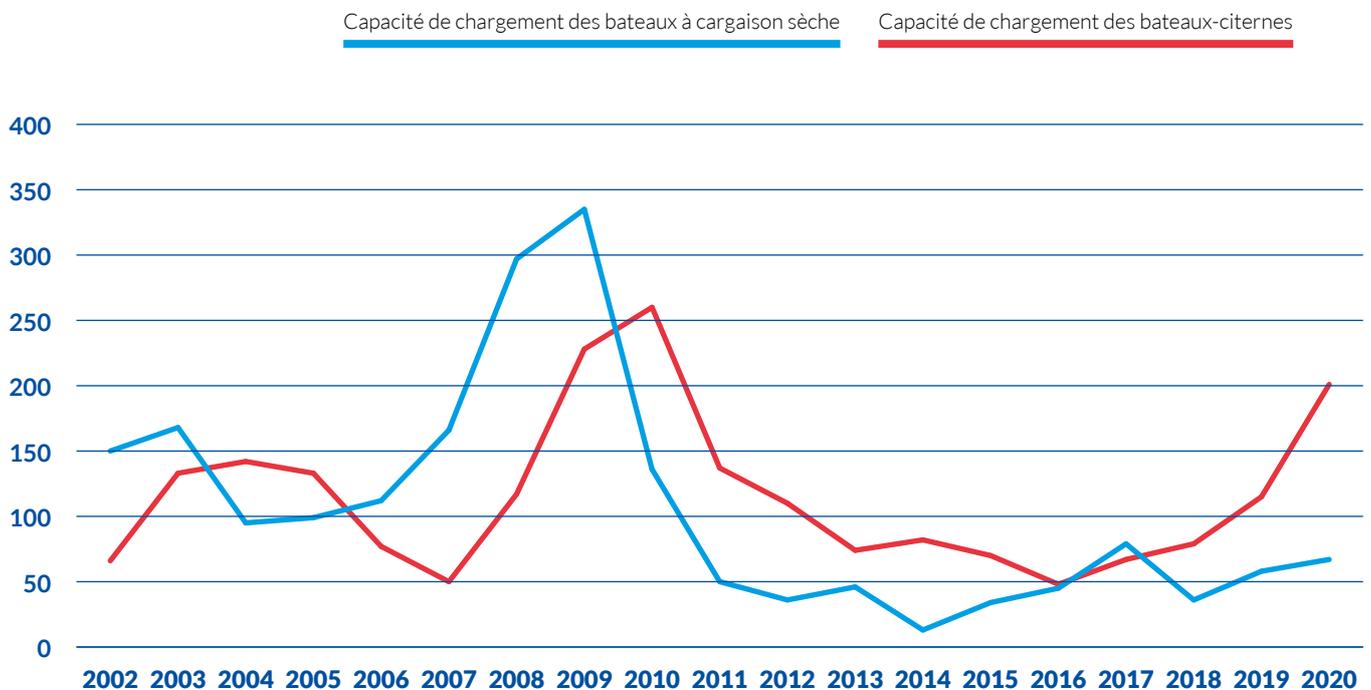
TABLEAU 7 : BATEAUX-CITERNES NOUVELLEMENT CONSTRUITS EN 2020,
PAR LONGUEUR

Sources : IVR, analyse de la CCNR

Dans la catégorie des pousseurs et remorqueurs, seuls deux bateaux nouvellement construits ont été immatriculés aux Pays-Bas. L'un d'eux est le pousseur PIETER VAN DER WEES et l'autre est le TENACIOUS.

La figure 10 illustre la nouvelle capacité de chargement entrant sur le marché par année et par bateau à cargaison sèche et liquide. Après un long déclin consécutif à la crise financière, les nouvelles capacités, tant sèches que liquides, ont augmenté au cours des dernières années. En ce qui concerne la capacité de chargement de cargaisons liquides, on note une plus forte hausse de l'activité de construction de nouveaux bateaux, ce qui peut s'expliquer par des tendances plus favorables de la demande de transport dans le secteur des cargaisons liquides, par rapport au secteur des cargaisons sèches.

FIGURE 10 : NOUVELLES CAPACITÉS MISES SUR LE MARCHÉ DES CARGAISONS SÈCHE ET LIQUIDE (CAPACITÉ DE CHARGEMENT EN 1 000 T)



Source : IVR

STRUCTURE PAR ÂGE

DE LA FLOTTE RHÉNANE (IVR²¹)

La flotte de bateaux-citernes est le type de flotte le plus jeune que comptent les pays rhénans, représentant **52 %** du nombre total de bateaux-citernes construits au 21^e siècle, alors que cette part correspond à 16 % pour les bateaux à cargaison sèche et à 29 % pour les bateaux à passagers.

Selon la base de données de l'IVR, les Pays-Bas détiennent la plus grande part de la flotte rhénane dans presque toutes les catégories de bateaux.

Pousseurs et remorqueurs

Les bateaux-pousseurs et les remorqueurs ont été, pour la plupart, construits au 20^e siècle, les Pays-Bas arrivant en tête. Au 21^e siècle, les Pays-Bas comptaient à eux seuls 70 des 102 nouveaux pousseurs et remorqueurs.

Environ 69 % (1 144 sur un total de 1 649²²) de l'ensemble des pousseurs et remorqueurs de la flotte rhénane sont immatriculés aux Pays-Bas, suivis par 19 % en Allemagne et 9 % en Belgique.

Bateaux-citernes

Sur les quelque 53 % de l'ensemble de la flotte de bateaux-citernes des pays rhénans immatriculés aux Pays-Bas, 47 % ont été construits au 20^e siècle, et les 53 % restants au 21^e siècle. Il est fait observer que cette part de 53 % détenue par la flotte néerlandaise correspond presque exactement à celle figurant dans la base de données nationale, dans laquelle la part attribuée à la flotte néerlandaise est de 52 % par rapport à l'ensemble des bateaux-citernes rhénans.

L'Allemagne, en deuxième position, possède 25 % des bateaux-citernes, dont environ 45 % ont été construits au 20^e siècle, et 20 % au 21^e siècle. Selon la base de données nationale, cette dernière part représente 59 %.

Le Luxembourg, qui détient environ 5 % des bateaux-citernes, a construit 80 % de sa flotte depuis le début de ce siècle.

On peut donc constater l'émergence d'une flotte de bateaux-citernes relativement récente dans les pays rhénans, avec deux pics d'activité pour les nouvelles constructions au cours des 20 dernières années (un premier au moment de la crise financière (2008-2009) et un second, plus modeste, au cours des années 2019/20).

Cargaison sèche

La flotte à cargaison sèche reste la plus ancienne, toutes catégories confondues, ayant été construite à 84 % au 20^e siècle et à 16 % au 21^e siècle.

²¹ La base de données de l'IVR recense les bateaux actifs, mais aussi un certain nombre de bâtiments inactifs.

²² Le nombre de pousseurs et de remorqueurs immatriculés dans les pays rhénans est supérieur au nombre total de pousseurs et de remorqueurs indiqué plus haut pour ces mêmes pays (tableau 1), étant donné que plusieurs bateaux inactifs ont été pris en compte dans la base de données IVR.

51 % des bâtiments de la flotte à cargaison sèche sont immatriculés aux Pays-Bas. Ceux immatriculés en Allemagne et la Belgique représentent 22 % et 16 %, respectivement. Ces chiffres, fondés sur la base de données de l'IVR, correspondent approximativement aux parts qui ressortent des bases de données nationales, selon lesquelles 49 % de la flotte à cargaison sèche des pays rhénans sont enregistrés aux Pays-Bas, 22 % en Allemagne et 14 % en Belgique.

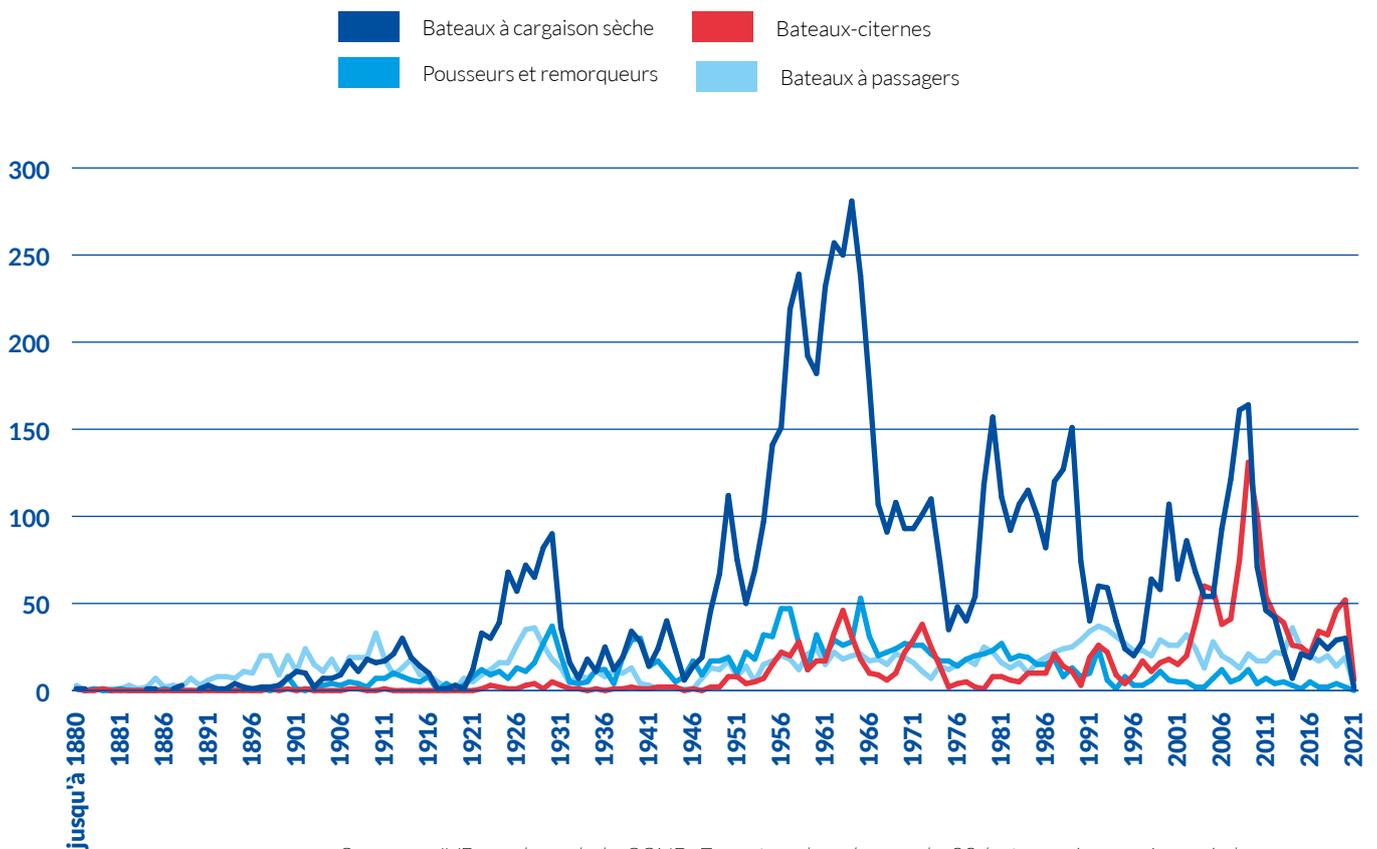
En France, 98 % des bateaux à cargaison sèche ont été construits avant le 21^e siècle, ce qui en fait la flotte la plus ancienne de tous les pays rhénans. En Suisse et aux Pays-Bas, cette part atteint 76 %.

Flotte à passagers

Le nombre total de bateaux à passagers dans les pays rhénans s'élève à 2 213 bateaux, dont 71 % sont entrés sur le marché avant l'an 2000.

Les Pays-Bas et l'Allemagne figurent en tête de cette catégorie, possédant respectivement 53 % et 33 % du nombre total de bateaux. La Suisse arrive en troisième position avec une part de 9 %, ce qui représente environ 200 bateaux à passagers.

FIGURE 11 : MISES EN SERVICE DE LA FLOTTE RHÉNANE AU FIL DU TEMPS (NOMBRE DE BATEAUX DE NAVIGATION INTERIEURE)



Sources : IVR, analyse de la CCNR. En outre, dans le cas de 60 bateaux à cargaison sèche, 50 bateaux à passagers, 30 pousseurs et 2 bateaux-citernes, l'année de construction est inconnue.

SUIVI DE L'ÉVOLUTION DES CAPACITÉS

Le taux d'utilisation moyen de la flotte est calculé à l'aide d'un modèle qui tient compte de la demande de transport par segment de marchandises dans les pays rhénans (Pays-Bas, Allemagne, France, Belgique, Suisse), du tonnage de la flotte dans les pays rhénans (différentiée en fonction des catégories de taille) et des niveaux d'eau sur le Rhin aux échelles de Maxau, Kaub, Cologne et Duisbourg. Le taux d'utilisation des capacités est défini comme le ratio entre le tonnage de la flotte nécessaire (demande dérivée de la flotte, établie à partir de la demande de transport) et le tonnage de la flotte disponible déterminé sur la base des statistiques relatives à la flotte rhénane présentées dans la deuxième partie de ce chapitre.

BATEAUX À CARGAISON SÈCHE

Bateau de
capacité
< 1 000 t

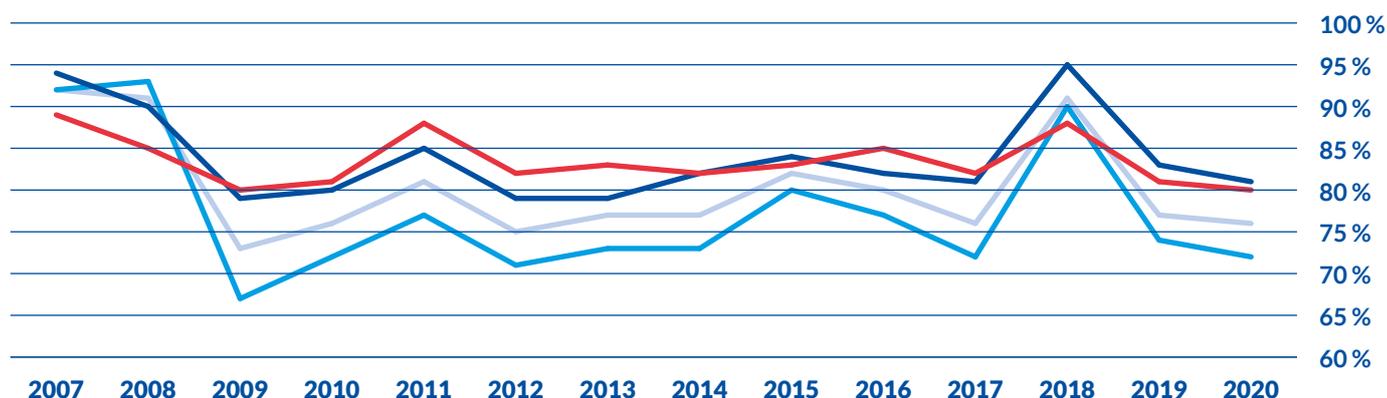
Bateau de
capacité
1 000 - 2 000 t

Bateau de
capacité
> 2 000 t

Total

En 2020, le taux d'utilisation des capacités des bateaux à cargaison sèche en Europe occidentale a diminué pour les bateaux présentant un port en lourd de 1 000 tonnes ou plus. Ceci était lié à la baisse de la demande suite à la crise du Covid. Le graphique ci-dessous montre l'évolution de l'utilisation des capacités pour les différents segments de la flotte. En ce qui concerne les bateaux présentant un port en lourd inférieur à 1 000 tonnes, le degré d'utilisation des capacités est resté à un niveau plus élevé que pour les autres segments de la flotte.

FIGURE 12 : UTILISATION DE LA CAPACITÉ DE LA FLOTTE À CARGAISON SÈCHE
DANS LES PAYS RHÉNANS (PAR SEGMENT DE FLOTTE)



Source : analyse Panteia sur la base de données fournies par la CCNR

Cela peut s'expliquer par le fait que le nombre de bateaux de petite taille diminue en raison des exigences plus strictes imposées aux bateaux et du manque de nouvelles constructions. Parallèlement, les bateaux de petite taille occupent une part de marché relativement importante au sein du transport fluvial national, qui a été le moins touché par la crise due au Covid. Aux Pays-Bas, le volume de fret intérieur ou national a augmenté d'un demi pour cent (+1 million de tonnes). En Belgique, le volume intérieur a augmenté de 7 % (+2 millions de tonnes). Cette hausse a cependant été contrée par une diminution de 4 % en Allemagne (-2 millions de tonnes) et de 15 % en France (-5 millions de tonnes). Dans l'ensemble, les volumes intérieurs ont par conséquent diminué d'environ quatre millions de tonnes.

Le transport international – notamment sur le Rhin – a été beaucoup plus durement touché. Aux Pays-Bas, une baisse de 5 % du transport international (soit 10 millions de tonnes) a été enregistrée; en Allemagne, la perte a été d'environ 8 % (-12 millions de tonnes). La baisse a été particulièrement perceptible dans les industries sidérurgiques et a touché à la fois l'approvisionnement en matières premières et la livraison de produits semi-finis.

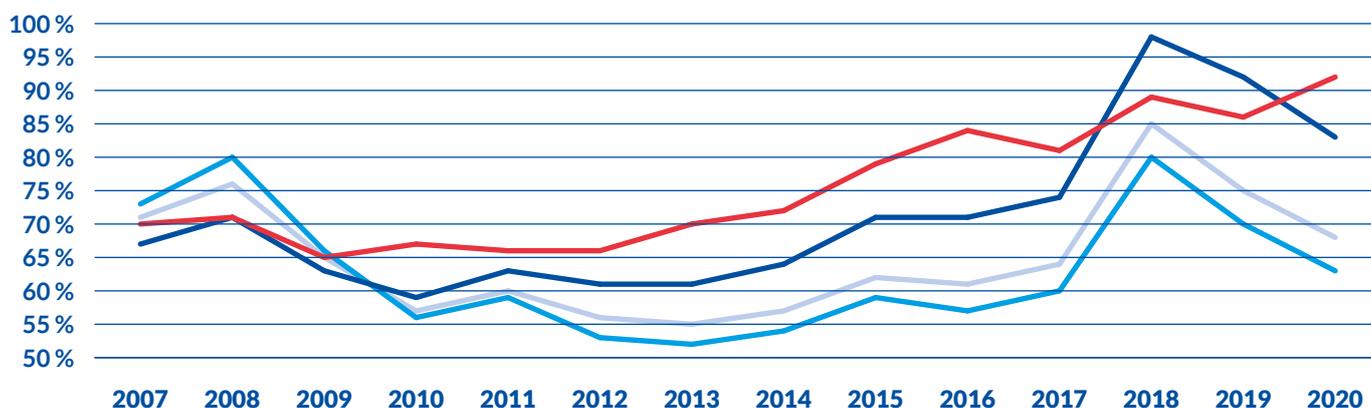
Au regard des tendances structurelles du secteur de la cargaison sèche, nous pouvons conclure qu'il existe toujours une surcapacité. Cette surcapacité est particulièrement visible dans la catégorie des bateaux les plus grands. Selon notre estimation, cela concerne 200 bateaux d'une capacité de chargement supérieure à 2 000 tonnes.

■ BATEAUX À CARGAISON LIQUIDE



En 2020, le taux d'utilisation des capacités a fortement diminué, étant tombé à 68 % après s'être élevé à 75 % en 2019. Ce sont les bateaux d'une capacité de chargement supérieure à 1 000 tonnes qui ont subi cette baisse; en ce qui concerne les bateaux-citernes plus petits (soit 19 % de la flotte de bateaux-citernes dans les pays rhénans), leur utilisation dans des segments de marché spécifiques (ciments et huiles comestibles) et la réduction du nombre de bâtiments présentant une capacité de chargement supérieure font que le taux d'utilisation continue d'augmenter.

FIGURE 13 : ÉVOLUTION DE L'UTILISATION DES CAPACITÉS DE LA FLOTTE À CARGAISON LIQUIDE DANS LES PAYS RHÉNANS (PAR SEGMENT DE FLOTTE)



Source : analyse Panteia sur la base de données fournies par la CCNR

Les bateaux de capacité supérieure (> 1 000 tonnes) ont affiché un taux d'utilisation beaucoup plus faible en raison du Covid et notamment de la baisse de la demande de carburants (paraffine, essence et diesel) qui en a résulté. Il convient de noter que, dans les premiers mois qui ont suivi l'apparition du Covid, la demande de transport par barges-citernes augmentait encore. Les produits qui étaient raffinés en Allemagne et en Suisse devaient être transportés vers les ports maritimes en raison d'un recul de la demande sur les marchés nationaux (la baisse d'activité dans le transport routier ayant entraîné la baisse de la demande de carburant). Sans ce pic temporaire de la demande, la diminution de l'utilisation des capacités aurait été encore plus importante. En outre, le transport par barges-citernes en 2020 a été favorisé par des conditions d'hydraulicité critiques sur le Rhin supérieur, ce qui signifiait que les capacités maximales de la flotte ne pouvaient pas être utilisées. Le niveau du rapport entre l'offre et la demande s'en est ainsi trouvé soutenu et, par conséquent, dans une certaine mesure, le degré d'utilisation de la flotte s'en est trouvé accru.

La baisse de la demande contrastait avec l'augmentation de la capacité de transport. La capacité de chargement de la flotte de pétroliers en Europe occidentale a augmenté de 2,6 % en 2020 (contre une réduction de 1,6 % de la capacité de cargaison sèche). Cette croissance a eu lieu presque exclusivement dans le segment des bateaux de grande taille; les segments de marché inférieurs à 1 000 tonnes et compris entre 1 000 et 2 000 tonnes ont connu une baisse de capacité.

Pour 2020, la surcapacité dans le secteur de la navigation citerne est estimée à 133 bateaux. Pour 2021, nous prévoyons une légère augmentation de la demande en raison des assouplissements des mesures prises dans le cadre de la lutte contre le Covid mais elle n'entraînera encore aucune amélioration structurelle des conditions du marché. À plus long terme, la surcapacité semble diminuer, mais la transition énergétique nécessitera également des ajustements de la part du transport par bateau-citerne.





06

ENTREPRISES, EMPLOI, CHIFFRE D'AFFAIRES

- Les Pays-Bas, l'Allemagne et la France sont les pays qui comptent le plus grand nombre d'entreprises et le plus grand nombre d'emplois dans le transport fluvial de marchandises. En ce qui concerne le transport de passagers, ce sont les Pays-Bas, l'Allemagne, l'Italie et la Suède qui arrivent en tête.
- En 2018, les entreprises de transport fluvial de marchandises opérant en Europe (UE, plus la Serbie et la Suisse) étaient au nombre de 5 662 et employaient 22 902 personnes. La même année, 4 028 entreprises de transport fluvial de passagers, employant 23 000 personnes, ont été répertoriées en Europe.
- Le chiffre d'affaires du transport fluvial de marchandises est fortement concentré dans les pays rhénans. En ce qui concerne le transport de passagers, le chiffre d'affaires est plus diversifié du point de vue géographique. Les Pays-Bas ont enregistré le chiffre d'affaires net le plus élevé en ce qui concerne le transport de marchandises, tandis que la Suisse présentait le chiffre d'affaires net le plus élevé en ce qui concerne le transport de passagers.



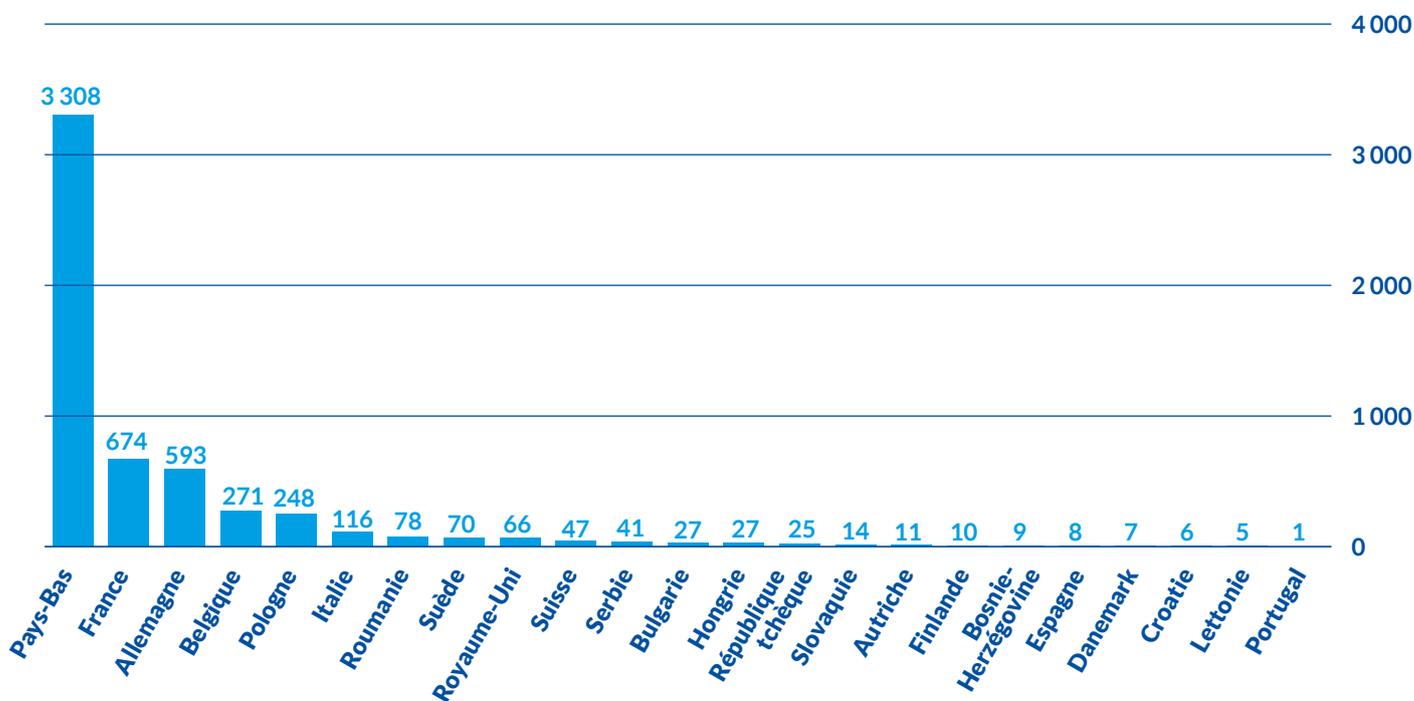
ENTREPRISES ET EMPLOI

DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Les Pays-Bas, l'Allemagne et la France comptent le plus grand nombre d'entreprises et le plus grand nombre d'emplois dans le transport fluvial de marchandises. En ce qui concerne le transport de passagers, les Pays-Bas, l'Allemagne, l'Italie et la Suède arrivent en tête.

En 2018²³, selon Eurostat, 5 662 entreprises de transport fluvial de marchandises opéraient en Europe (UE, plus la Bosnie-Herzégovine, la Serbie et la Suisse). Parmi celles-ci, 86,4 % étaient immatriculées dans les pays rhénans (Pays-Bas, Allemagne, Belgique, France, Suisse). Les pays qui comptent le nombre le plus élevé d'entreprises de navigation sont les quatre plus grands pays rhénans, auxquels s'ajoute la Pologne. Ils représentent conjointement 90 % de l'ensemble des entreprises en Europe.

FIGURE 1 : NOMBRE D'ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES EN EUROPE*

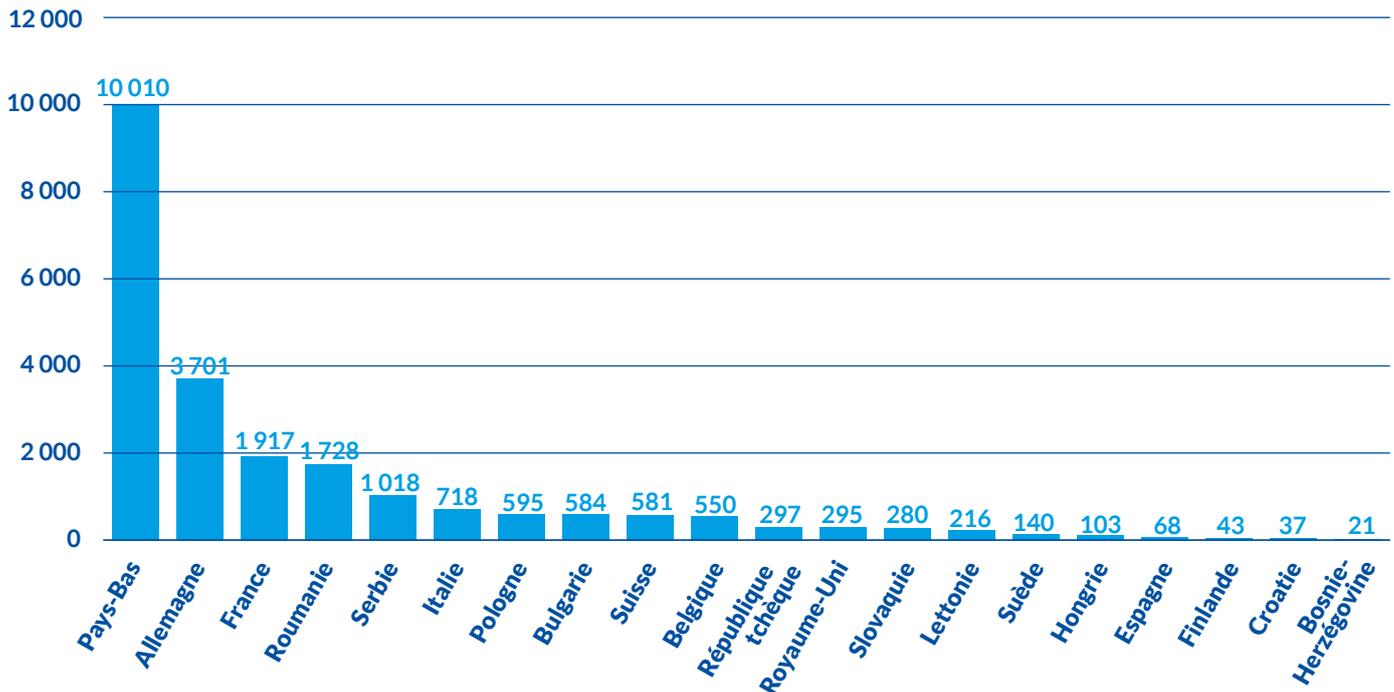


Sources : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] et Office fédéral de la statistique (CH)

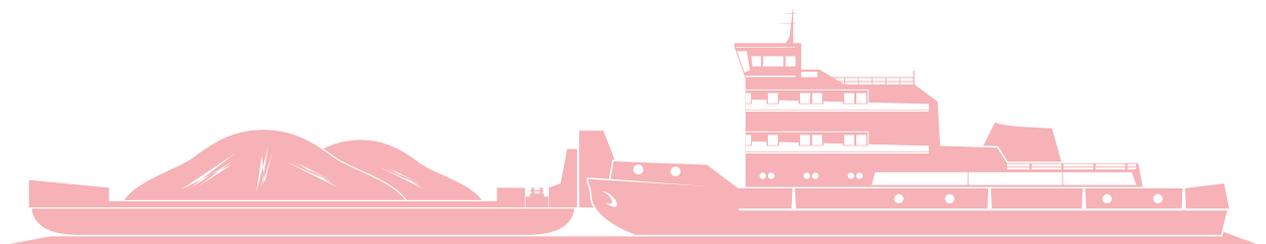
²³ Les statistiques les plus récentes d'Eurostat sur les entreprises sont celles concernant l'année 2018.

Le nombre de personnes employées comprend les travailleurs indépendants, ceux qui aident les membres de leur famille à bord et les salariés. Le nombre total relatif à cette variable était de 22 902 en 2018²⁴. En ce qui concerne ces personnes employées, 73 % travaillaient pour des entreprises des pays rhénans, 17 % pour des entreprises des pays danubiens, et 10 % pour des entreprises établies en dehors des régions rhénane et danubienne.

FIGURE 2 : NOMBRE DE PERSONNES EMPLOYÉES DANS LE TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES EN EUROPE*



Source : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2]
*Données relatives à 2018



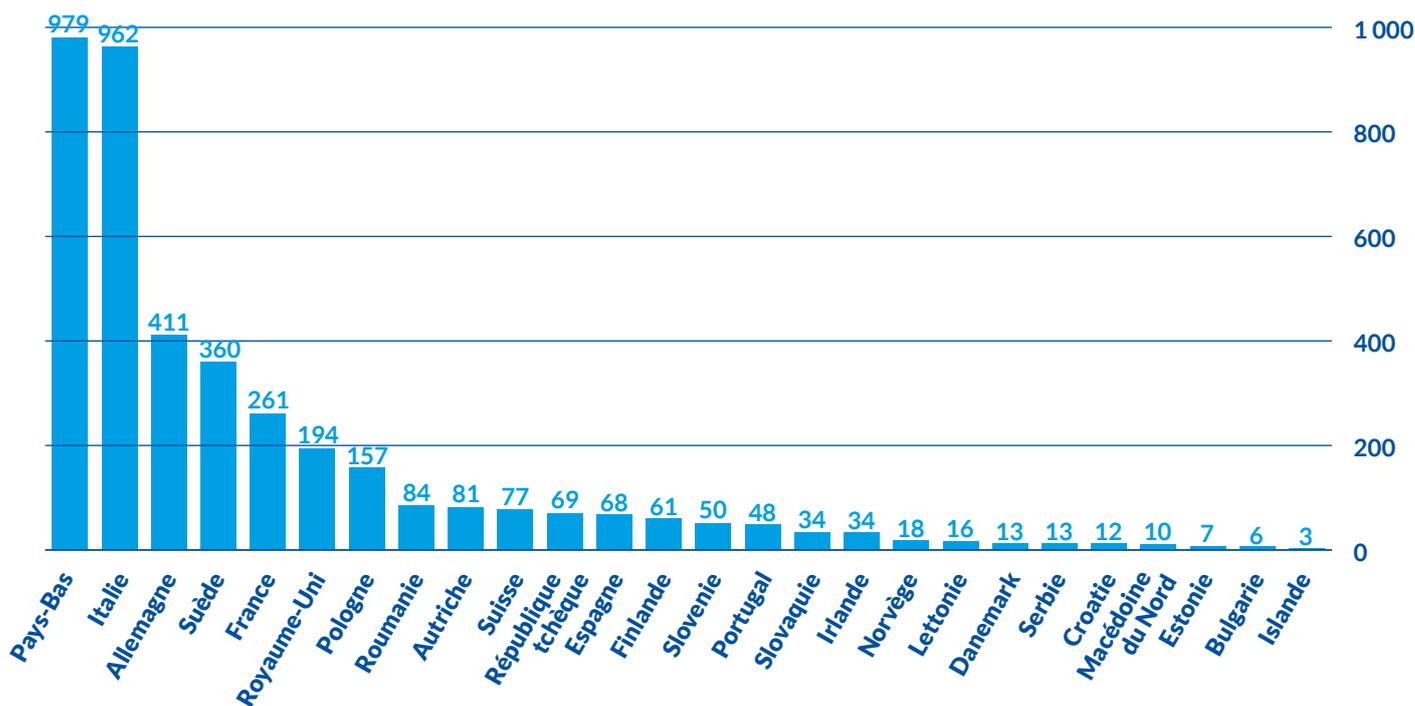
²⁴ Il convient de noter que les chiffres obtenus auprès des institutions nationales sont souvent plus élevés que ceux obtenus auprès d'Eurostat. En ce qui concerne les comparaisons entre pays, Eurostat est cependant considéré comme la source privilégiée étant donné que les données sont harmonisées entre les pays, et donc comparables.

ENTREPRISES ET EMPLOI

DANS LE TRANSPORT DE PASSAGERS

Les entreprises de transport fluvial de passagers en Europe interviennent dans différents segments : les croisières fluviales et les excursions journalières sur les fleuves, rivières, canaux et lacs. Le transport de passagers par bac fait également partie du secteur. La position occupée par l'Italie résulte du grand nombre de lacs que compte le pays et de bateaux exploités sur les canaux à Venise. Les Pays-Bas comptent également de nombreux bateaux d'excursions journalières, de bacs pour franchir les cours d'eau, ainsi que de grands et petits bateaux de croisière.

FIGURE 3 : NOMBRE D'ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL DE PASSAGERS EN EUROPE*

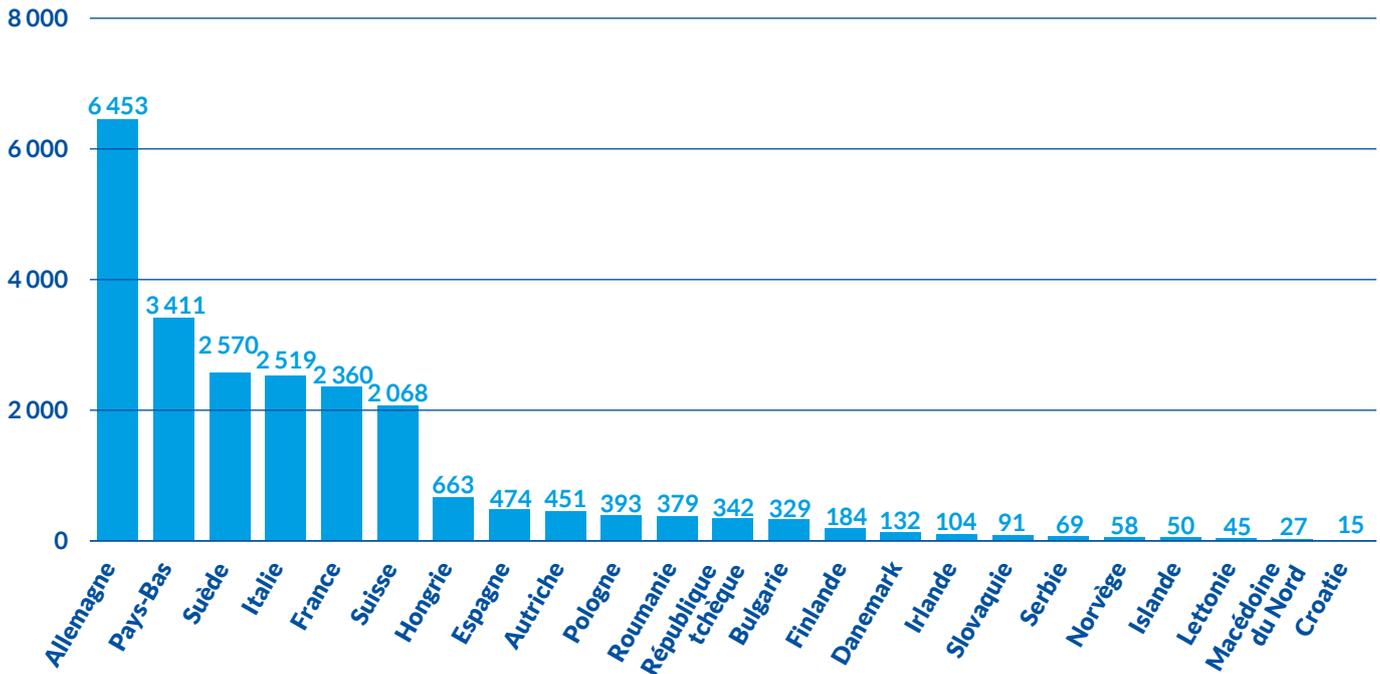


Sources : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] et Office fédéral de la statistique (CH)

*Données pour 2018

L'Allemagne occupe la première place en matière d'emploi dans le transport fluvial de passagers avec plus de 6 000 personnes employées. Les Pays-Bas suivent, avec plus de 3 000 personnes, puis l'Italie, la Suisse et la France, qui emploient chacune entre 2 000 et 2 500 personnes. La position de la Suède peut s'expliquer par le nombre élevé de lacs, de canaux et de rivières que compte le pays.

FIGURE 4 : NOMBRE DE PERSONNES EMPLOYÉES DANS LE TRANSPORT FLUVIAL DE PASSAGERS EN EUROPE*



Source : Eurostat (sbs_na_1a_se_r2)

* Données concernant 2018. Les données pour le Royaume-Uni sont manquantes.

Étant donné que le nombre total de personnes employées dans le transport fluvial européen de passagers s'élevait à 23 187 en 2018, ce chiffre était donc supérieur au nombre d'effectifs recensés en ce qui concerne le transport de marchandises. Environ 82 % du nombre total de personnes employées dans le transport fluvial de passagers dans l'UE travaillent en Allemagne, aux Pays-Bas, en Suède, en Italie, en France et en Suisse.

II CHIFFRE D'AFFAIRES

Le chiffre d'affaires du transport fluvial de marchandises est fortement concentré dans les pays rhénans. En ce qui concerne le transport de passagers, le chiffre d'affaires est plus diversifié du point de vue géographique.

CHIFFRE D'AFFAIRES DU TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES

Au regard des statistiques structurelles sur les entreprises (SBS) d'Eurostat, de la base de données des statistiques sur les entreprises de l'Office statistique des Pays-Bas et de la base de données de l'administration fédérale suisse des contributions, le chiffre d'affaires financier annuel net du transport de marchandises par voies navigables intérieures dans les pays rhénans peut être ventilé comme suit :

TABLEAU 1 : CHIFFRE D'AFFAIRES ANNUEL NET DU TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES

	Chiffre d'affaires net en milliards d'euros *
Entreprises néerlandaises	3,359
Entreprises allemandes	1,493
Entreprises françaises	0,397
Entreprises belges	0,181
Entreprises suisses	0,156
Dans les pays riverains du Rhin	5,586

Sources : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) des Pays-Bas et Administration fédérale des contributions (CH)

* Les chiffres sont ceux de 2018, à l'exception de la Suisse (2017). La valeur pour les Pays-Bas est estimative, ayant été établie sur la base des données communiquées par le CBS, selon lesquelles le transport de marchandises représente 92 % du chiffre d'affaires total du transport fluvial. La valeur en vigueur en Suisse a été convertie en euros en appliquant le taux de change moyen de 2017, soit 1,117 EUR/CHF²⁵.

Les entreprises de fret fluvial des pays riverains du Rhin ont généré 5 586 milliards d'euros en 2018. Le chiffre d'affaires généré dans les pays riverains du Danube s'élevait à 290,9 millions d'euros en 2018, selon la base de données SBS d'Eurostat.

²⁵ <https://www.centralbank.ie/statistics/interest-rates-exchange-rates/exchange-rates>

CHIFFRE D'AFFAIRES DU TRANSPORT FLUVIAL DE PASSAGERS

En ce qui concerne le transport de passagers, la Suisse, avec 884,2 millions d'euros, présentait le chiffre d'affaires le plus élevé d'Europe en 2017²⁶. Elle était suivie par le Royaume-Uni (572,4 millions d'euros), l'Allemagne (518,4 millions d'euros), l'Italie (436,4 millions d'euros), la Suède (406,3 millions d'euros) et la France (353,3 millions d'euros), toutes ces valeurs se rapportant à 2018. En ce qui concerne les Pays-Bas, le chiffre d'affaires pouvant être estimé à 292 millions d'euros en 2018²⁷.

Toutes les données relatives au chiffre d'affaires généré par le transport de passagers sont extraites de la base de données d'Eurostat sur les statistiques structurelles des entreprises (SSE), sauf pour la Suisse (source : Administration fédérale des contributions) et les Pays-Bas (source : Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)).

²⁶ Source : Administration fédérale suisse des contributions (Eidgenössische Steuerverwaltung). L'année à laquelle correspond la valeur disponible est la plus récente.

²⁷ Le CBS estime que le transport de passagers représente 8 % du chiffre d'affaires total de la navigation intérieure aux Pays-Bas.





07

TRANSPORT DE PASSAGERS

- La saison des croisières fluviales de 2020 a été marquée par la pandémie de Covid, qui a largement touché le secteur des croisières fluviales, non seulement du côté de la demande, mais aussi du côté de la flotte et de l'offre.
- Malgré la crise, 397 bateaux de croisière fluviale ont été recensés en Europe, et 19 nouveaux bateaux mis en service (soit le même nombre de nouveaux bateaux qu'en 2019). Une tendance à la baisse du pourcentage de nouvelles constructions de bateaux de croisière fluviale est cependant attendue dans les prochaines années, laquelle impactera aussi les chantiers navals.
- En conséquence directe de la pandémie, le nombre de voyages en bateau de croisière a diminué de 91 % sur le Danube, de 82 % sur le Rhin et de 70 % sur la Moselle en 2020.
- De même, le nombre de passagers à bord des bateaux d'excursions journalières en Europe a considérablement diminué. Une réduction de 79 % a été observée en 2020 à Strasbourg.



FLOTTE

DE CROISIÈRES FLUVIALES ²⁸

La saison des croisières fluviales de 2020 a été marquée par la pandémie de Covid, qui a touché dans une large mesure le secteur des croisières fluviales, non seulement du côté de la demande mais aussi du côté de la flotte ou de l'offre. En effet, de nombreux bateaux ont été « mis en attente » pendant une année entière, les bateaux les plus anciens et les moins performants ont même été vendus par certains opérateurs. Cependant, dans l'espoir d'une meilleure saison en 2021, les commandes de nouvelles constructions n'ont pas souvent fait l'objet d'annulations en 2020. Une tendance à la baisse du pourcentage de nouvelles constructions de bateaux de croisière fluviale est attendue dans les prochaines années, ce qui impactera les chantiers navals.

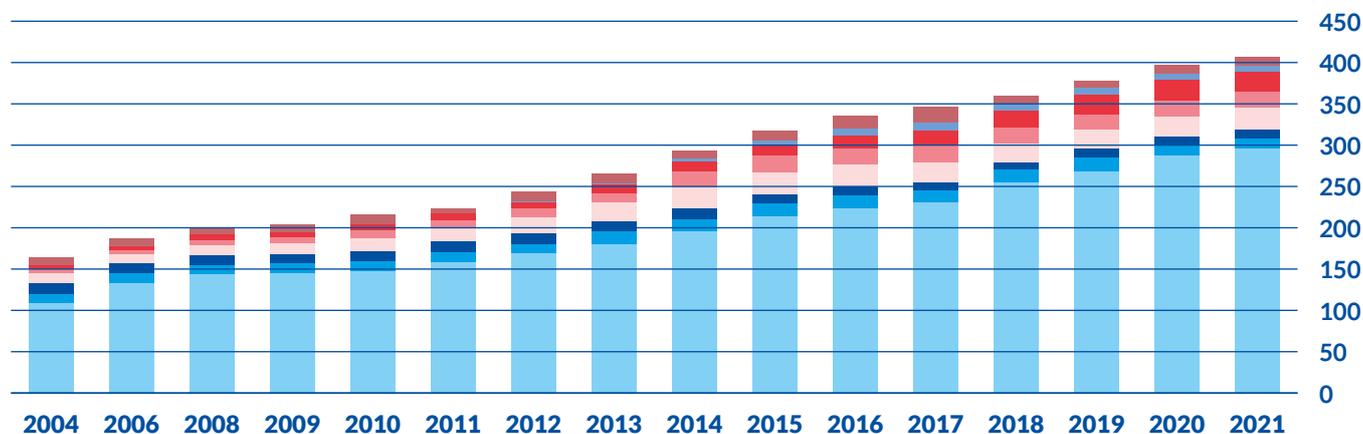
En 2020, la flotte de croisière fluviale de la région de l'UE est restée la plus importante²⁹, suivie par celle desservant le Nil et d'autres fleuves africains. La flotte européenne n'a cessé d'augmenter depuis 2005. En près de deux décennies, elle a augmenté de 150 %, affichant la plus forte croissance enregistrée entre 2013 et 2015 (lorsque Viking River Cruises a investi massivement dans de nouveaux bateaux de croisière fluviale). À l'heure actuelle, si les passagers américains et européens stimulent la croissance de la flotte européenne, le nombre de clients chinois a également connu une croissance rapide avant la pandémie de Covid.

Au regard du nombre de bateaux, la flotte de croisière fluviale exploitée en Europe représente 40 % de la flotte de croisière opérant dans le monde³⁰. La flotte de croisière fluviale opérant dans la région de l'UE est principalement concentrée sur les voies navigables d'Europe centrale³¹, dont la part représente près de 75 % du total de la flotte de croisière fluviale de l'UE, si l'on se réfère au nombre de bateaux.

En 2020, le nombre de 397 bateaux de croisière fluviale a été atteint en Europe, totalisant 57 940 lits (contre 378 bateaux actifs en 2019, et 54 814 lits).



FIGURE 1 : NOMBRE DE BATEAUX DE CROISIÈRE FLUVIALE OPÉRANT DANS L'UE PAR RÉGION D'EXPLOITATION (2004-2021)*



Source : Hader, A. (mars 2021), *The River Cruise Fleet*
*2021, fondé sur le carnet de commandes de mars 2021

²⁸ Hader, A. (mars 2021), *The River Cruise Fleet*

²⁹ La flotte de croisière fluviale de l'UE, telle qu'elle est définie dans le présent rapport (bateaux de croisière d'une capacité supérieure à 39 lits), comprend les bâtiments naviguant dans l'UE et en Suisse.

³⁰ À l'exclusion des navires de mer assurant des croisières fluviales

³¹ Rhin, Main, Canal Main-Danube, Danube, Elbe-Oder

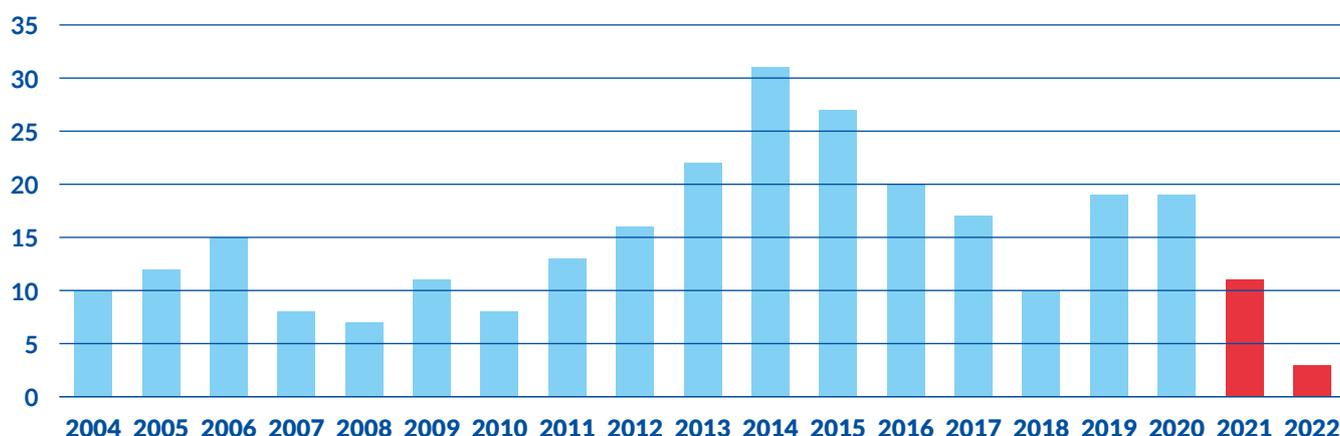
Au cours de la saison 2020, dix-neuf nouveaux bateaux ont été mis sur le marché, comme ce fut le cas en 2019. Un bateau plus ancien (construit en 1955) a été retiré du marché, désormais considéré comme étant hors service. Sur ces 19 nouveaux bateaux, 12 ont rejoint la flotte opérant sur les voies navigables d'Europe centrale, 1 a rejoint le Danube, 2 le Douro et 4 la Seine. Sept de ces nouveaux bateaux sont destinés au marché germanophone des croisières fluviales, un nombre supérieur à celui enregistré les années précédentes.

Tous les bateaux prévus pour 2020 étaient prêts, ou à un stade avancé de construction, lorsque la pandémie de Covid a frappé en mars 2020. Certains ont été mis en service dans les délais, d'autres avec un certain retard. Au cours de la même période, plusieurs bateaux avaient déjà été commandés, et leur livraison était prévue pour 2021. Il est difficile de fournir un nombre précis d'annulations pour 2021. On observe cependant que certaines dates de livraison ont été reportées et que le nombre de nouveaux contrats de construction signés depuis 2020 est extrêmement faible.

Les onze nouveaux bâtiments qui feront leur entrée sur le marché en 2021 devraient opérer dans les régions suivantes : huit sur les voies navigables d'Europe centrale, deux sur le Danube et un sur le Rhône. En 2021, un bateau supplémentaire rejoindra le marché, à l'issue d'une longue phase de conversion, et deux bateaux en seront retirés, après avoir été mis hors service.

La tendance à la baisse des nouvelles commandes de construction devrait se poursuivre en 2022, étant donné que les carnets de commandes ne contiennent qu'une seule nouvelle commande et un ou deux reports. Cette situation est directement liée à la pandémie de Covid. Il est également très peu probable qu'un voyageur étranger commande de nouvelles capacités dans un avenir proche. En effet, si la plupart des entreprises ont survécu à la première vague de Covid, l'année 2021 risque d'être décisive pour de nombreux opérateurs. Les carnets de commandes de la plupart des constructeurs de bateaux de croisière fluviale sont également vides au regard de l'avenir proche.

FIGURE 2 : NOUVEAUX BATEAUX DE CROISIÈRE FLUVIALE POUR LE MARCHÉ EUROPÉEN 2004-2022 (NOMBRE DE BATEAUX DE CROISIÈRE) *



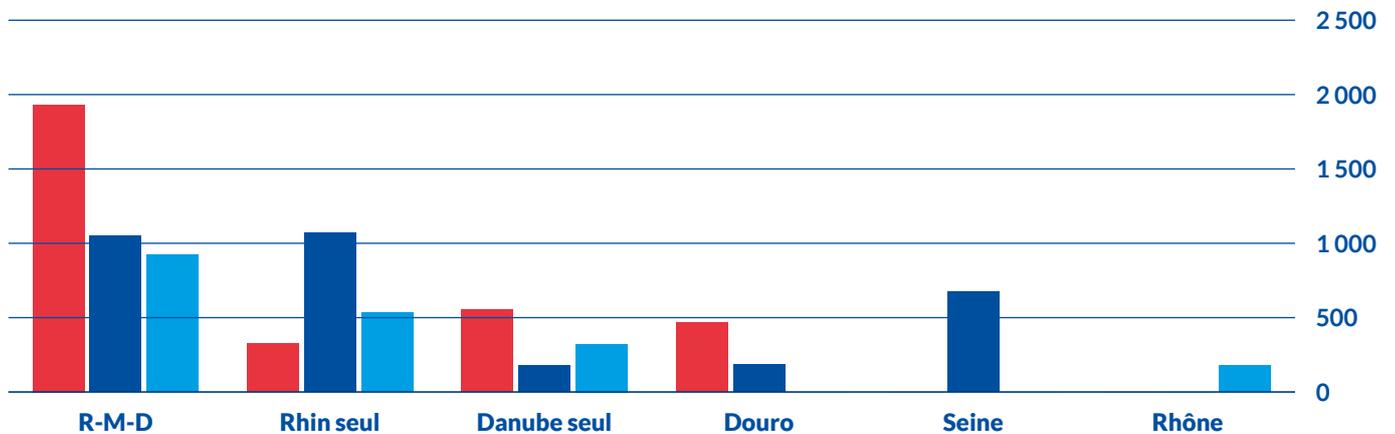
Source : Hader, A. (mars 2021), *The River Cruise Fleet*
* 2021 et 2022 : sur la base des carnets de commande du mois de mars 2021

Les 19 nouveaux bateaux qui ont rejoint le marché en 2020 ont doté le marché des croisières fluviales en Europe d'une capacité supplémentaire de 3 155 lits (contre 131 lits en 2019). L'augmentation nette de la capacité a été de 5,6 %. En 2021, la capacité supplémentaire devrait atteindre près de 2 000 lits pour 11 nouveaux bateaux rejoignant le marché.

En 2020, le nombre moyen de lits dans les nouveaux bateaux de croisière fluviale était de 166, un chiffre qui, après avoir subi une baisse entre 2014 et 2018, a continué de progresser. En effet, sept grands bateaux de croisière d'une grande capacité (190 lits) sont apparus sur le marché en 2019, et trois autres en 2020. Quatre de ces bateaux de croisière à forte capacité devraient être mis en service en 2021.



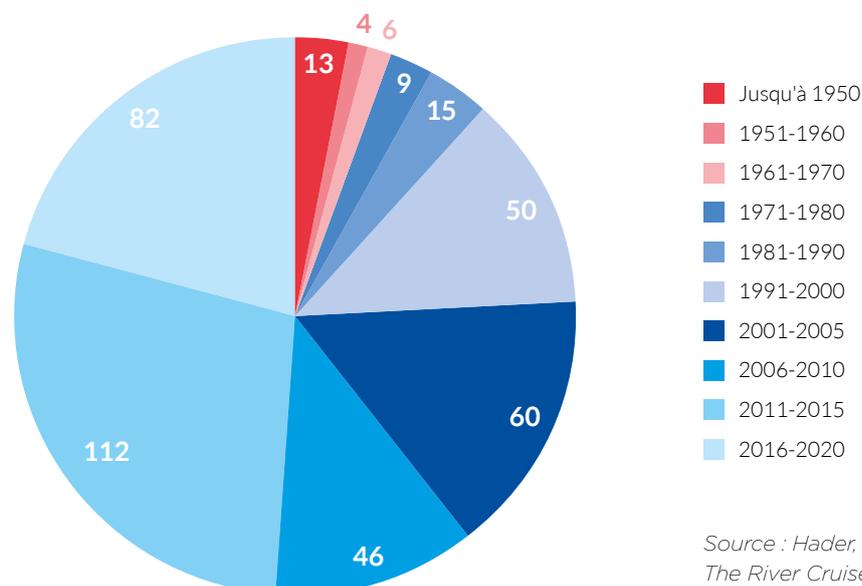
FIGURE 3 : NOUVELLES CAPACITÉS DE CROISIÈRE EN 2019, 2020 ET 2021 PAR RÉGION D'ACTIVITÉ (NOMBRE DE LITS)*



Source : Hader, A. (mars 2021), *The River Cruise Fleet*

* R-M-D= Rhin/Main/Canal Main-Danube/Danube. En 2019, les 150 nouveaux lits enregistrés sur le Rhin sont également le résultat de la transformation d'un bateau existant. 2021 : prévisions découlant des carnets de commandes du mois de mars 2021.

FIGURE 4 : NOMBRE MOYEN DE LITS À BORD DES NOUVEAUX BATEAUX DE CROISIÈRE EN EUROPE PAR ANNÉE DE CONSTRUCTION



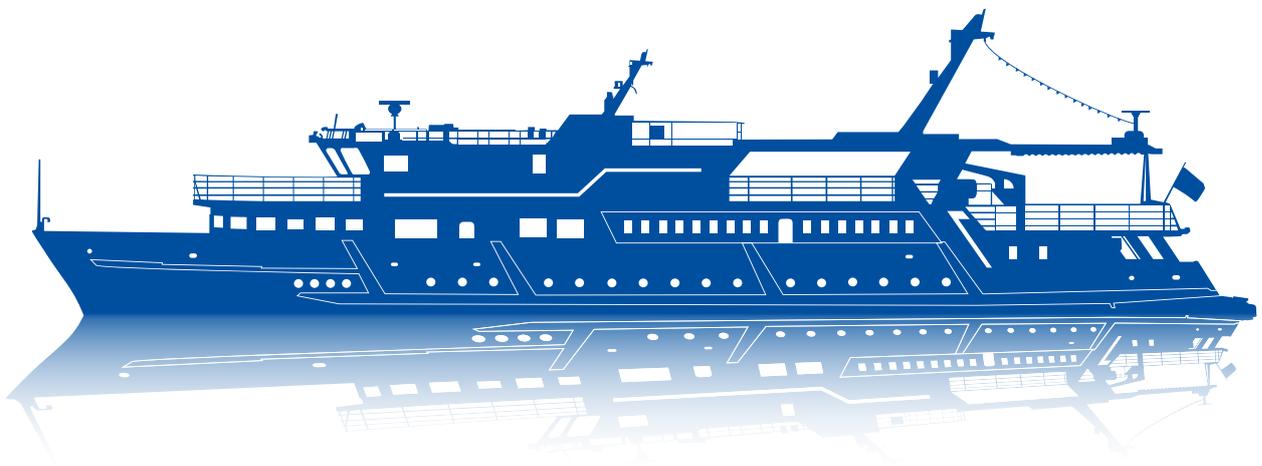
Source : Hader, A. (mars 2021), *The River Cruise Fleet*

DEMANDE DE CROISIÈRES FLUVIALES

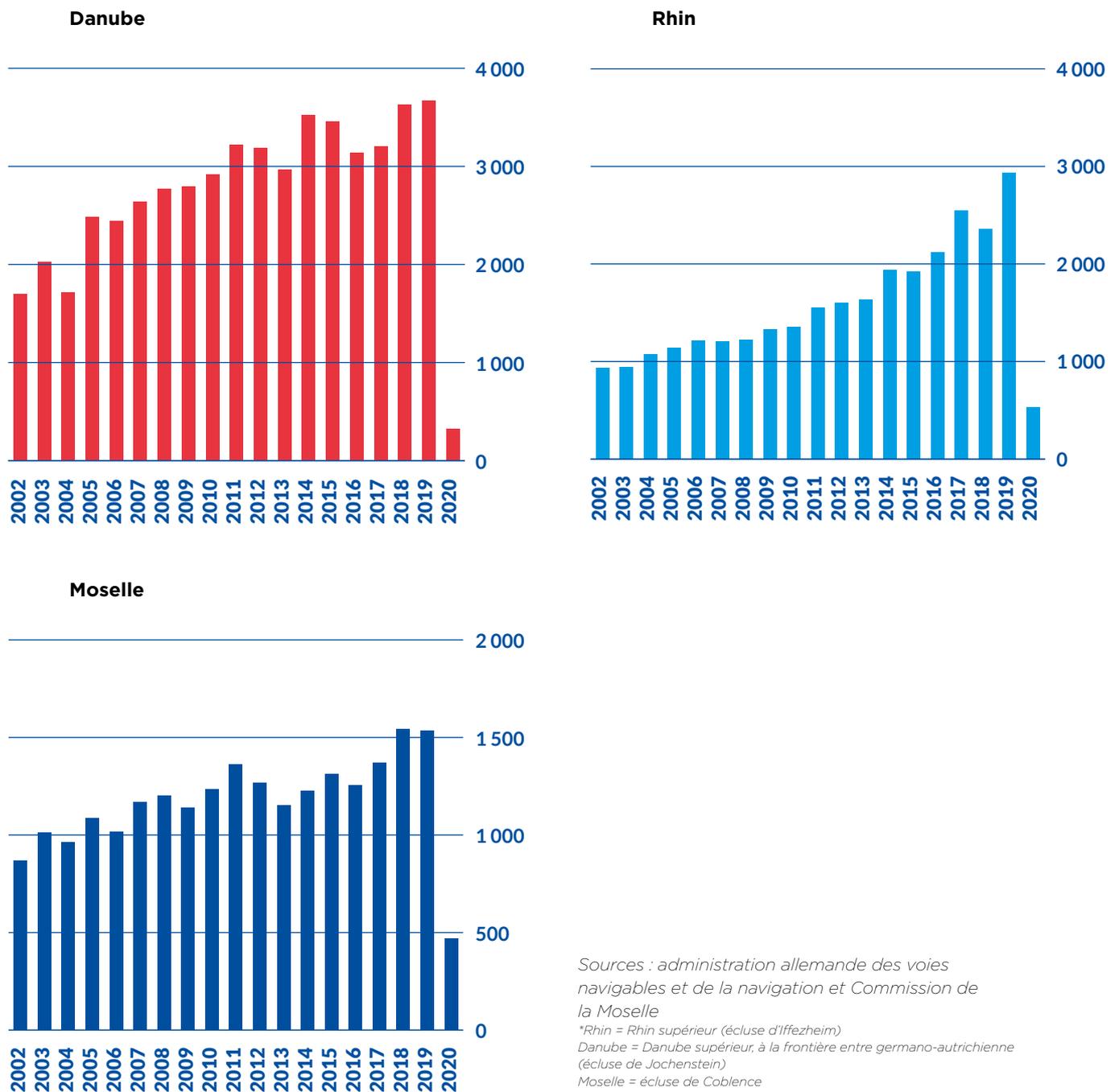
En 2020, le nombre de bateaux de croisière exploités sur le Danube, le Rhin et la Moselle a diminué de 91 % (Danube), 82 % (Rhin) et 70 % (Moselle).

En 2020, le nombre de passagers ayant effectué un voyage de croisière fluviale sur les voies navigables européennes était de 124 800. Ce chiffre représente une diminution de 93 % par rapport au 1,79 million de passagers enregistré pour l'année 2019. En raison des restrictions de voyage drastiques, la part autrefois dominante des passagers américains (36,7 % de 1,79 million en 2019) a été pulvérisée en 2020, ne représentant plus que 0,11 % des 124 800 passagers susmentionnés. En termes de nationalité, la part la plus élevée en 2020 était détenue par les Allemands, qui représentaient 78 % de l'ensemble des croisiéristes en 2020. Ils étaient suivis par les Suisses (6,4 %) et les Autrichiens (5,9 %).

Les chiffres annuels relatifs aux bateaux de croisière fluviale naviguant sur le Rhin, le Danube et la Moselle montrent une baisse considérable pour 2020. Les figures 5, 6 et 7 illustrent la manière dont la situation s'est dégradée à trois écluses : Iffezheim (sur le Rhin supérieur), Jochenstein (sur le Danube supérieur, à la frontière germano-autrichienne) et Coblenze (sur la Moselle). La baisse est de 69,5 % pour la Moselle à l'écluse de Coblenze et de 81,8 % pour le Rhin à l'écluse d'Iffezheim, par rapport à 2019. Sur le Danube, le chiffre représente une baisse de 91 % en 2020 par rapport à l'année précédente.



FIGURES 5, 6, ET 7 : NOMBRE ANNUEL DE PASSAGES DE BATEAUX DE CROISIÈRE SUR LE DANUBE, LE RHIN ET LA MOSELLE



Dans la période pré-pandémique, le trafic des bateaux de croisière suivait une tendance positive sur les trois fleuves. Pourtant, en raison des mesures strictes de confinement imposées au début de l'année 2020, l'activité économique s'est presque totalement arrêtée, pour ne connaître qu'une reprise mineure de l'activité au cours du second semestre de l'année 2020, après la levée des mesures de confinement.

Les tableaux suivants contiennent les chiffres relatifs au trafic de bateaux et le nombre correspondant de passagers enregistrés aux frontières entre l'Allemagne et l'Autriche, la Slovaquie et la Hongrie, et la Hongrie, la Croatie et la Serbie.

La majorité des croisières sur le Danube consistent en de courts voyages d'une durée de 5, 7 ou 8 jours sur les itinéraires Passau-Vienne-Bratislava-Budapest-Passau et Vienne-Bratislava-Budapest, comprenant aussi des voyages à destination et au départ de ports sur le Rhin et le Main. Les chiffres relatifs aux croisières sur le Danube sont donc les plus élevés entre Vienne et Budapest. Ces chiffres concernant le trafic reposent sur les passages de bateaux enregistrés à la frontière entre la Slovaquie et la Hongrie (Gabčíkovo), qui se trouve entre ces deux villes.

Les croisières allant de Passau au delta du Danube, d'une durée de 14, 15 ou 16 jours, sont en général moins fréquentes que les voyages plus courts entre Passau et Vienne ou Budapest. Les chiffres correspondant à ces voyages de deux semaines ont été obtenus au poste frontière de Mohács, dans le sud de la Hongrie.

TABLEAU 1 : TRAFIC DES BATEAUX DE CROISIÈRE À LA FRONTIÈRE ENTRE L'ALLEMAGNE ET L'AUTRICHE (ÉCLUSE DE JOCHENSTEIN) ET NOMBRE DE PASSAGERS

Année	Nombre de passages de bateaux	Nombre de passagers
2015	3 456	473 800
2016	3 134	430 000
2017	3 204	414 153
2018	3 625	507 665
2019	3 668	512 500
2020	324	25 160

Sources : administration allemande des voies navigables et de la navigation et Commission du Danube

TABLEAU 2 : TRAFIC DES BATEAUX DE CROISIÈRE À LA FRONTIÈRE ENTRE LA SLOVAQUIE ET LA HONGRIE (ÉCLUSE DE GABČÍKOVO) ET NOMBRE DE PASSAGERS

Année	Nombre de passages de bateaux	Nombre de passagers
2015	3 702	534 000
2016	3 946	564 700
2017	4 210	595 500
2018	3 945	548 800
2019	5 141	720 800
2020	557	56 100

Source : Commission du Danube

TABLEAU 3 : TRAFIC DES BATEAUX DE CROISIÈRE À LA FRONTIÈRE ENTRE LA HONGRIE, LA CROATIE ET LA SERBIE (MOHÁCS) ET NOMBRE DE PASSAGERS

Année	Nombre de passages de bateaux	Nombre de passagers
2015	667	83 000
2016	693	86 900
2017	707	97 700
2018	754	103 600
2019	1 017	135 040
2020	58	5 141

Source : Commission du Danube

Perspectives pour les croisières fluviales

En raison de restrictions continues de voyage, les passagers venant de pays tiers ne devraient toujours pas pouvoir entrer dans l'UE en 2021; les opérateurs ont donc adapté leurs offres, en proposant davantage de liaisons nationales aux clients européens. De nombreux bateaux transportant habituellement des touristes étrangers devraient également rester immobilisés en 2021.

Les prévisions tablent sur une éventuelle reprise des activités en 2022. Le redémarrage de la navigation de croisière sur les fleuves européens dépendra principalement de l'évolution de la pandémie. Trois scénarios sont envisageables³² :

- 1) levée complète de la quarantaine dans tous les pays;
- 2) assouplissement ou maintien des mesures de quarantaine dans certains pays seulement;
- 3) maintien des restrictions pour le transport de passagers.

En ce qui concerne le scénario 1, les croisières auraient lieu et leur nombre serait déterminé principalement par la demande des clients. Compte tenu de la baisse partielle des revenus et des préoccupations des clients en matière de santé et de sécurité (au sein de la principale clientèle, en particulier parmi les Américains), il est peu probable que la demande soit importante. Le nombre total de touristes transportés diminuera également de manière significative en raison de l'application de règles sanitaires à bord des bateaux et d'éventuelles restrictions sur les excursions à terre. Les scénarios 2 et 3 rendraient les voyages sur de longues distances assez difficiles, voire impossibles.

La pandémie a également touché d'autres régions du monde. Aux États-Unis, on peut constater que les opérateurs adaptent, eux aussi, leurs croisières fluviales pour attirer davantage de clients nationaux. En Asie du Sud-Est, la navigation fluviale a également souffert de l'absence de touristes étrangers, à l'exception du fleuve Yangtze, étant donné que la vie en Chine a plus ou moins « repris son cours normal ». De même, la pause dans l'expansion de la flotte due à la pandémie semble aussi terminée en Chine et plusieurs nouveaux bateaux sont en commande.

³² Source : rapport d'observation du marché de la Commission du Danube 2020



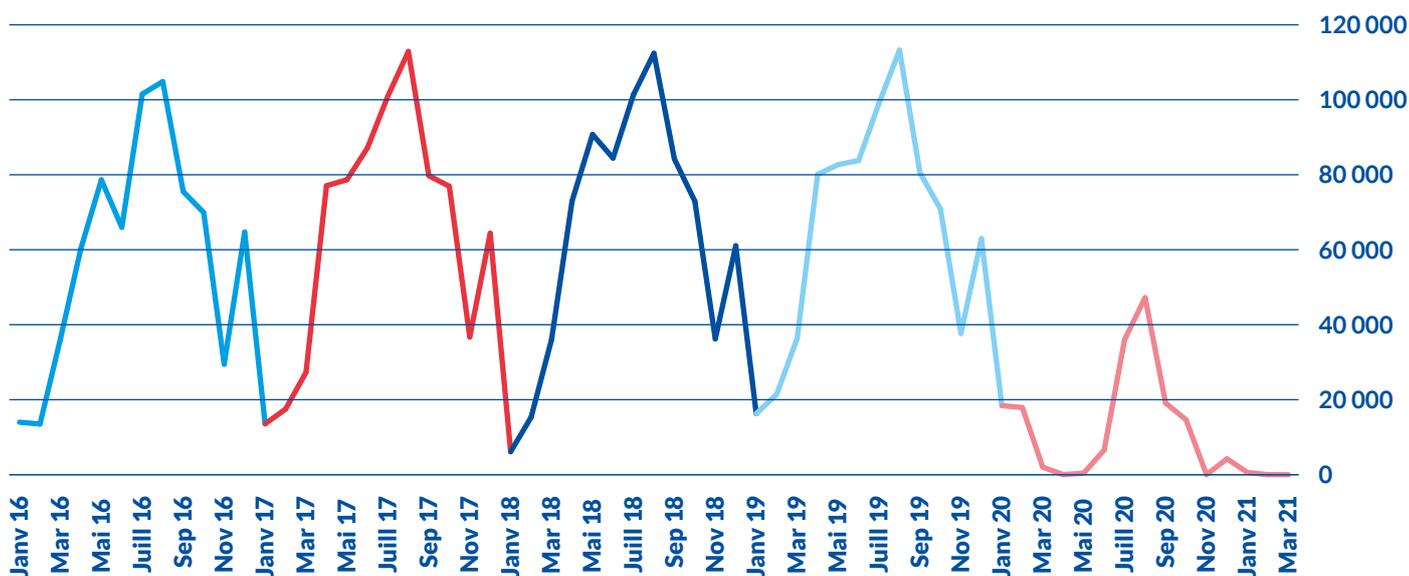
ÉTUDE DE CAS

CONCERNANT LE TRAFIC DES BATEAUX D'EXCURSIONS JOURNALIÈRES À STRASBOURG

Le nombre de passagers sur les bateaux d'excursions journalières à Strasbourg a diminué de **79 %** en 2020.

L'étude de cas pour ce segment de marché portera sur les bateaux d'excursions journalières à Strasbourg (BATORAMA). Le nombre mensuel de passagers est extrait de la base de données du port de Strasbourg.

FIGURE 8 : NOMBRE DE PASSAGERS SUR LES BATEAUX D'EXCURSIONS JOURNALIÈRES À STRASBOURG (BATORAMA)



Sources : données du Port autonome de Strasbourg, analyse de la CCNR

Le nombre de passagers augmente au fur et à mesure que la saison estivale avance et, en ce qui concerne la période considérée, atteint un pic en août, pour retomber en automne. Le mouvement à la baisse s'interrompt régulièrement en décembre de chaque année, en raison des vacances de Noël, lorsque les touristes visitent le marché de Noël de Strasbourg. La courbe atteint ensuite son minimum annuel absolu en janvier.

Entre 2016 et 2019, ont été observées une forte saisonnalité et une légère croissance annuelle du nombre de passagers sur les bateaux d'excursions journalières BATORAMA.

TABLEAU 4 : NOMBRE ANNUEL DE PASSAGERS SUR LES BATEAUX D'EXCURSIONS JOURNALIÈRES « BATORAMA » ET TAUX DE VARIATION D'UNE ANNÉE À L'AUTRE

Année	Nombre de passagers	Taux de variation en %
2016	714 713	-
2017	772 852	+8,1
2018	773 888	+0,1
2019	785 144	+1,5
2020	166 535	-78,8

Sources : BATORAMA/Port de Strasbourg, analyse CCNR

Le graphique montre clairement l'impact considérable et lourd de conséquences du Covid sur le nombre de passagers en 2020. Par rapport à l'année 2019, le nombre de passagers a chuté de près de 80 %. En avril et novembre 2020 (les mois critiques de la première et de la deuxième vague de contagion en Europe), aucun passager n'a été enregistré sur les bateaux de BATORAMA. Une reprise a été observée en août 2020, mais les chiffres sont évidemment beaucoup plus faibles que ceux des années précédentes.

En 2021, la pandémie continuera probablement à avoir un impact sur les croisières journalières. Le nombre de passagers au cours des premiers mois de 2021 est resté extrêmement faible, même en tenant compte de la saisonnalité susmentionnée. Les évolutions futures seront nécessairement liées au nombre de vaccinations et à l'assouplissement éventuel des restrictions imposées à la circulation des personnes.







08

PERSPECTIVES POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LES VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES

- Dans sa structure actuelle, le transport fluvial s'appuie sur des segments de marché traditionnels, comme ceux de l'acier, de l'agriculture et de l'alimentation, ainsi que celui de la chimie.
- En ce qui concerne les prestations de transport liées à la sidérurgie et à l'industrie chimique, une reprise est prévue en 2021 et 2022. Quant aux produits agricoles, la baisse des résultats des récoltes en 2021 devrait freiner la demande de transport en 2021 et en partie aussi en 2022.
- Le transport par conteneurs sera soumis à des conditions cadres macroéconomiques moins favorables à moyen et à long terme, étant donné que le commerce mondial de marchandises devrait connaître un ralentissement structurel en raison de tendances actuelles, telles que la numérisation et la croissance du secteur des services.

PERSPECTIVES

À COURT TERME

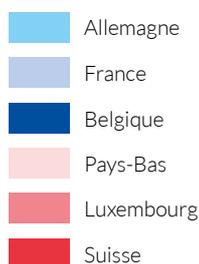
Dans sa structure actuelle, le transport fluvial repose sur des segments de marché traditionnels, qui constituent sa base quantitative. Le segment de l'acier, ceux de l'agriculture et de l'alimentation, ainsi que celui de la chimie, en sont des exemples.

Minerai de fer et segment de l'acier

Sur le Rhin, environ 25 % de l'ensemble du transport de marchandises est lié à la production d'acier (minerai de fer, ferraille d'acier, charbon à coke, métaux, produits métalliques). Cette part est encore plus importante sur le Danube, atteignant 45-55 % pour le Danube moyen³³.

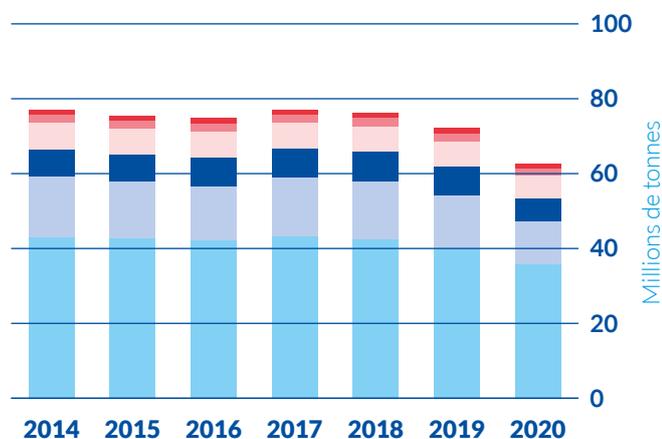
La production d'acier dans les pays rhénans était assez stable au cours de la période 2014-2018, mais a diminué en 2019 et 2020, en raison des barrières commerciales et de la tendance à la baisse de la production automobile. Le transport du minerai de fer sur le Rhin en a subi les conséquences (voir figures ci-dessous).

Selon l'Association professionnelle de l'industrie sidérurgique allemande (*Wirtschaftsvereinigung Stahl*), la part modale de la navigation intérieure au sein de la logistique sidérurgique allemande était de 30,5 % en 2019. En 2018, elle était de 28,8 % en raison des faibles niveaux d'eau. Les années précédentes, la part modale avait été de 31,3 % (2017) et de 30,6 % (2016)³⁴. Dans leur globalité, ces chiffres ne permettent pas d'identifier les pertes de parts modales comme étant la principale explication de la réduction du transport de minerai de fer sur le Rhin. Cette réduction semble être principalement due aux facteurs macroéconomiques mentionnés plus haut.

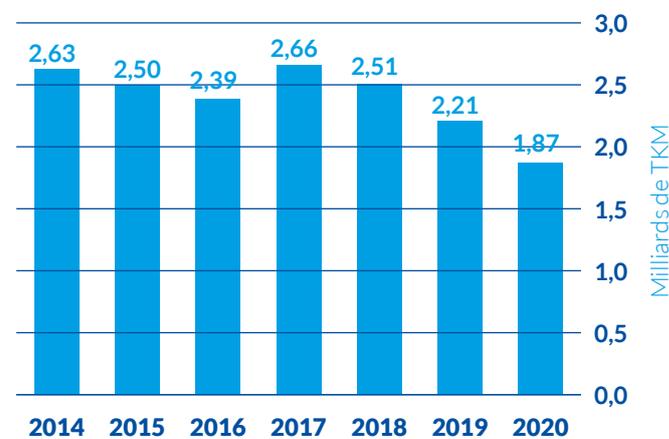


FIGURES 1 ET 2 : PRODUCTION D'ACIER DANS LES PAYS RHÉNANS ET TRANSPORT DE MINERAI DE FER SUR LE RHIN TRADITIONNEL

Production d'acier dans les pays rhénans



Transport de minerai de fer sur le Rhin traditionnel



Sources : Association mondiale de l'acier, Eurofer, Destatis, analyse CCNR

³³ Voir : CCNR / EC (2021), Market Report 2014-2019, accessible à l'adresse : https://www.ccr-zkr.org/files/documents/ompublicationssp/Market-report-2014-2019_Web.pdf

³⁴ Source : *Wirtschaftsvereinigung Stahl* (Association professionnelle de l'industrie sidérurgique allemande)

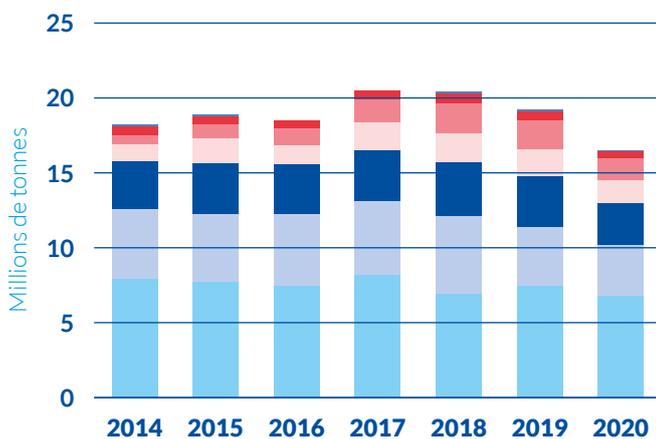
Entre 2014 et 2020, la production totale d'acier dans les pays riverains du Danube a suivi une tendance similaire à celle des pays rhénans. Or, contrairement à la région rhénane, le transport de minerai de fer a augmenté. Cela peut s'expliquer par le fait que, dans les pays danubiens, où la sidérurgie fait un usage intensif du transport fluvial (Roumanie, Hongrie et Serbie), la production d'acier a augmenté entre 2014 et 2019 : +9 % en Roumanie, +54 % en Hongrie et même +231 % en Serbie.

La prestation de transport pour le minerai de fer sur le Danube inférieur (Roumanie, Bulgarie) découle de la demande de minerai de fer, non seulement en Roumanie et en Bulgarie, mais aussi dans des pays du Danube moyen, tels que la Hongrie et la Serbie. En effet, le minerai de fer est transporté vers l'amont sur le Danube, de la région de la mer Noire vers la Hongrie et la Serbie. La prestation de transport pour le minerai de fer en Roumanie et en Bulgarie est donc en partie dirigée vers la région du Danube moyen.

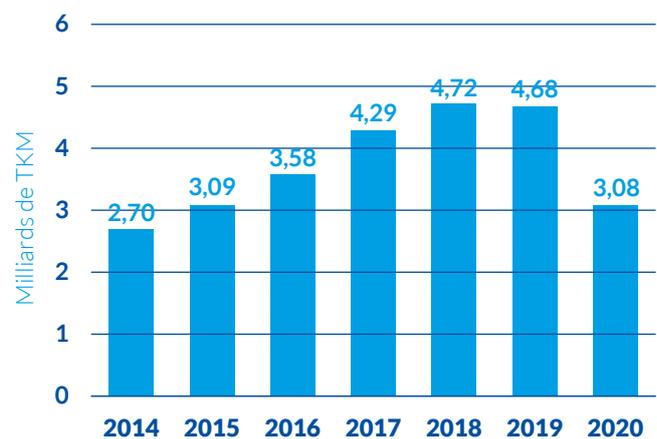
FIGURES 3 ET 4: PRODUCTION D'ACIER DANS LES PAYS DU DANUBE ET TRANSPORT DE MINERAI DE FER SUR LE DANUBE INFÉRIEUR



Production d'acier dans les pays danubiens



Transport de minerai de fer sur le Danube inférieur*



Sources : Association mondiale de l'acier, Eurofer, Eurostat [IWW_GO_ATYGO]

* Danube inférieur = Roumanie et Bulgarie. Les données pour les pays du Danube moyen étaient pour la plupart manquantes.

En ce qui concerne les prestations de transport liées à la sidérurgie et à l'industrie chimique, une reprise est prévue en 2021 et 2022. Quant aux produits agricoles, la baisse des résultats des récoltes en 2021 devrait freiner la demande de transport en 2021 et en partie aussi en 2022.

Les perspectives pour le segment de l'acier

Selon la Fédération européenne de l'acier, *Eurofer*, la consommation apparente d'acier (demande d'acier) a considérablement souffert en 2020 en raison de la pandémie et a connu une baisse de 11,1 %. Un rebond de 11,7 % est attendu en 2021, auquel viendra s'ajouter une croissance modérée de 4,9 % en 2022, permettant de retrouver les niveaux pré-pandémiques. Cette augmentation est due à la stimulation de la demande par les secteurs consommateurs d'acier³⁵.

L'Association mondiale de l'acier, dans ses perspectives à court terme du mois d'avril 2021, prévoit également une reprise de la production d'acier dans l'Union européenne de 10,2 % en 2021 et de 4,8 % en 2022³⁶.

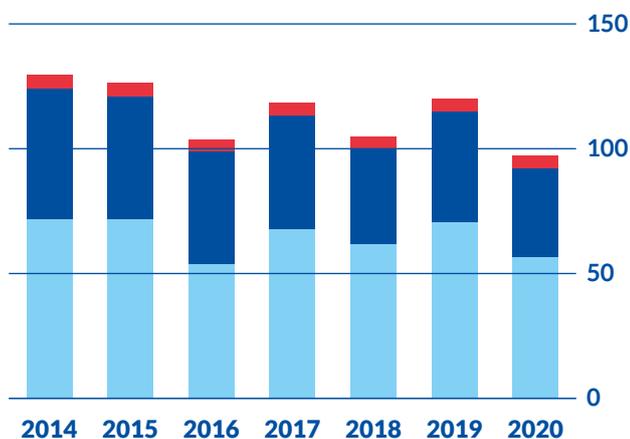
Produits agricoles et alimentaires

Les produits agricoles et alimentaires représentent une part d'environ 9 % dans la navigation rhénane et d'environ 16 % dans la navigation danubienne. Comme cela a été décrit au chapitre 1, les résultats des récoltes en Europe (et aux États-Unis) ont été plutôt faibles en 2020, ce que confirment également les chiffres d'Eurostat concernant la production céréalière. Or, les transports agricoles d'une année donnée sont en partie déterminés par les résultats des récoltes de l'année précédente. C'est ce qui explique la prestation de transport élevée dans les pays du Danube.



FIGURES 5 ET 6 : PRODUCTION CÉRÉALIÈRE DANS LES PAYS DU RHIN ET TRANSPORT DE PRODUITS AGRICOLES

Production céréalière dans les pays rhénans



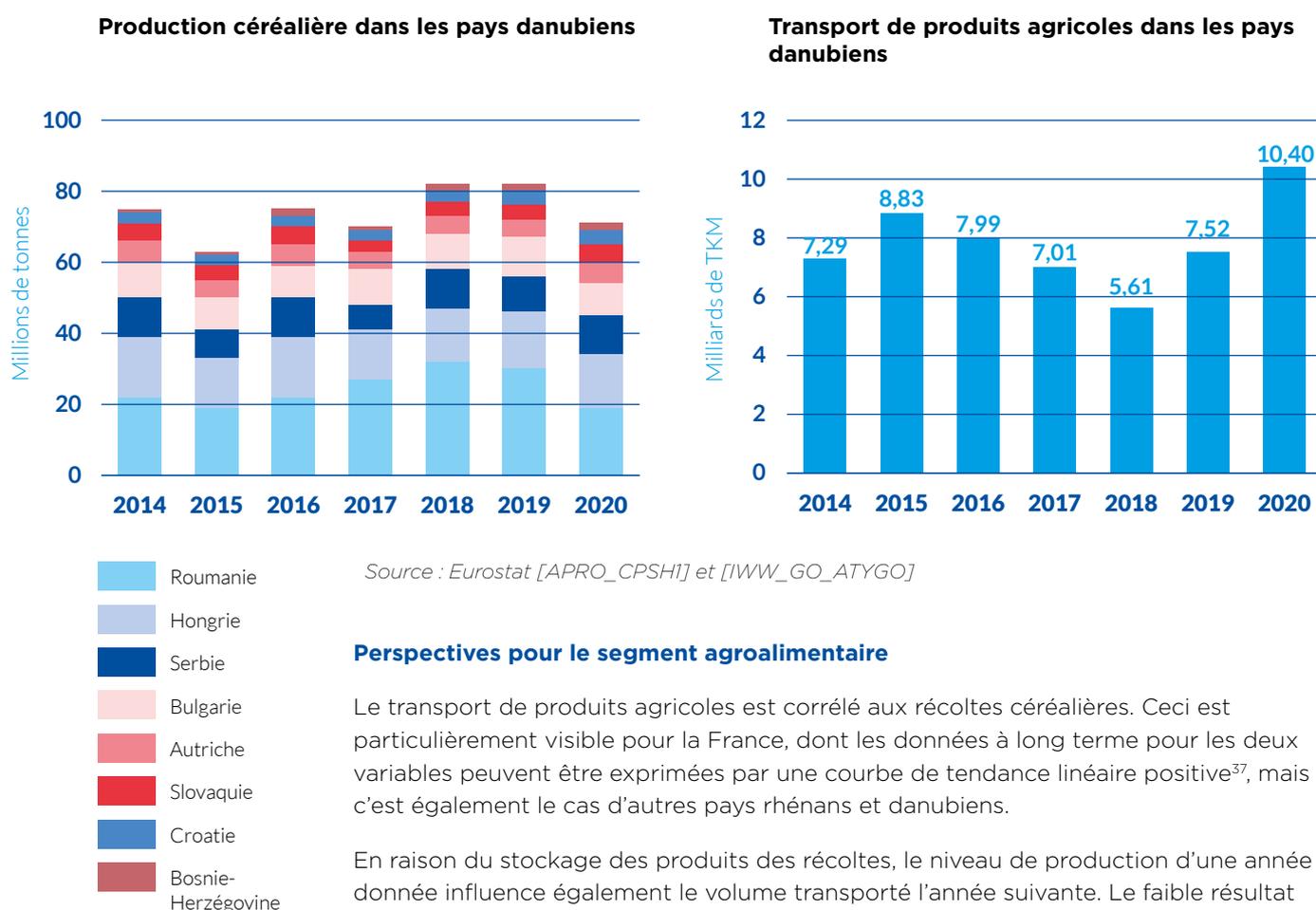
Transport de produits agricoles dans les pays rhénans



Source : Eurostat [APRO_CPSHI] et [IWW_GO_ATYGO]

³⁵ Source : Economic and steel market outlook 2021-2022, mai 2021, accessible à l'adresse : <https://www.eurofer.eu/publications/economic-market-outlook/economic-and-steel-market-outlook-2021-2022-second-quarter/> (dernière consultation, le 06.05.2021)
³⁶ Source : Association mondiale de l'acier, perspectives à court terme (World Steel Association, Short Range Outlook), avril 2021, accessible à l'adresse : <https://www.worldsteel.org/steel-by-topic/statistics/short-range-outlook.html> (dernière consultation, le 06.05.2021)

FIGURES 7 ET 8 : PRODUCTION CÉRÉALIÈRE DANS LES PAYS DANUBIENS ET TRANSPORT DE PRODUITS AGRICOLES



Perspectives pour le segment agroalimentaire

Le transport de produits agricoles est corrélé aux récoltes céréalières. Ceci est particulièrement visible pour la France, dont les données à long terme pour les deux variables peuvent être exprimées par une courbe de tendance linéaire positive³⁷, mais c'est également le cas d'autres pays rhénans et danubiens.

En raison du stockage des produits des récoltes, le niveau de production d'une année donnée influence également le volume transporté l'année suivante. Le faible résultat des récoltes en 2020 aura donc un impact négatif sur le transport des produits agricoles en 2021.

Par ailleurs, selon le rapport d'observation du marché de la Commission du Danube, les prévisions pour le marché des céréales (blé, orge, maïs) font état d'une baisse tendancielle des volumes de transport pour la saison 2020/2021 en raison de l'impact sévère de la sécheresse qui a sévi au printemps et en été dans les pays du sud-est du Danube.

Produits chimiques

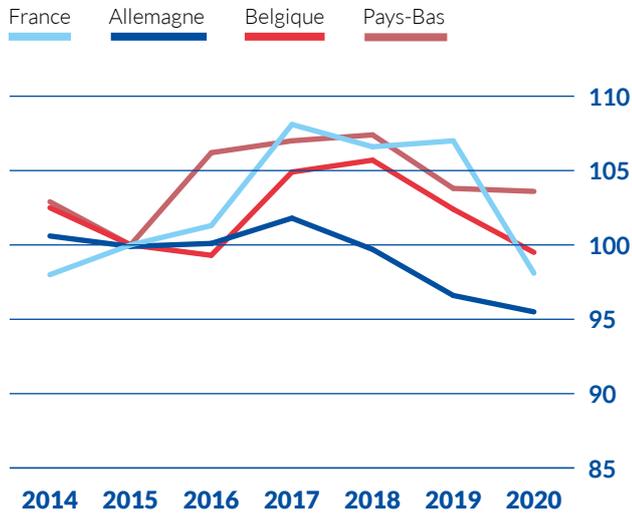
La part des produits chimiques dans le transport total de marchandises sur le Danube et le Rhin s'élevait à 10,8 % et 11,8 % respectivement en 2019.

La prestation de transport pour les produits chimiques dans les pays rhénans s'est maintenue à des niveaux plus ou moins constants au cours des cinq dernières années, affichant seulement une baisse significative en 2018 (effets des basses eaux). En ce qui concerne les pays danubiens, les volumes de produits chimiques transportés sur le Danube sont plus faibles que sur le Rhin. La prestation suit cependant une tendance positive, avec quelques fluctuations. En particulier de 2019 à 2020, on constate une augmentation significative de 39 % du transport de produits chimiques sur le Danube.

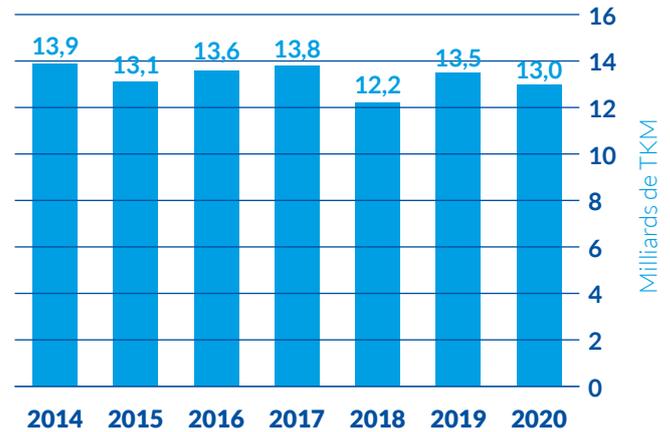
³⁷ Voir Commission européenne/CCNR, Rapport annuel 2020, Observation du marché, chapitre « Perspectives »

FIGURES 9, 10, 11 ET 12 : INDICE DE LA PRODUCTION CHIMIQUE DANS LES PAYS RIVERAINS DU RHIN ET DU DANUBE ET TRANSPORT DE PRODUITS CHIMIQUES

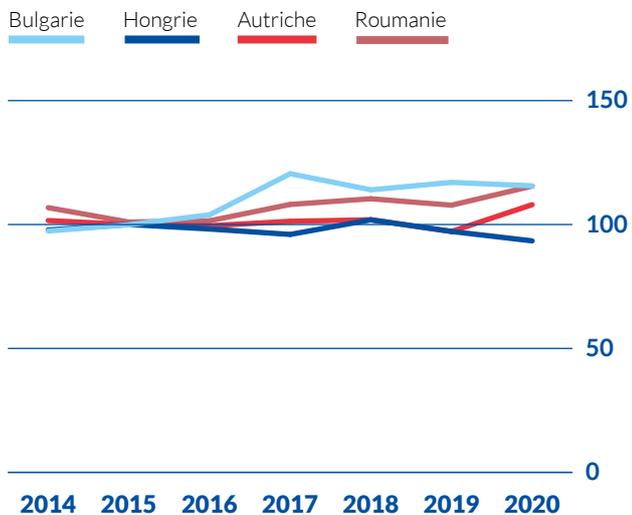
Indice de la production chimique dans les pays rhénans



Transport de produits chimiques dans les pays rhénans



Indice de la production chimique dans les pays danubiens



Transport de produits chimiques dans les pays danubiens



Source : Eurostat [STS_INPR_A], [IWW_GO_ATYGO]

* Données non disponibles pour la Bosnie-Herzégovine, la Croatie, la Serbie et la Slovaquie.

Perspectives pour le segment chimique

Selon les perspectives économiques 2021 du CEFIC pour l'industrie chimique européenne³⁸, la production de l'industrie chimique devrait croître de 3 % en 2021 et de 2 % en 2022. L'incertitude entoure cependant les perspectives économiques à plus long terme, compte tenu de la pandémie et de ses effets persistants.

³⁸ Accessible à l'adresse : <https://cefic.org/media-corner/newsroom/new-eu-chemicals-industry-data-reveals-green-shoots-of-recovery-but-long-term-outlook-remains-uncertain-and-stronger-eu-industrial-policy-is-needed-to-enable-large-scale-green-deal-investments> (dernière consultation, le 06.05.2021)

PERSPECTIVES

À LONG TERME

TABLEAU 1 : SEGMENTS TRADITIONNELS DE CARGAISONS

Segment	Potentiel	Principaux facteurs déterminants	Tendance à long terme pour le transport fluvial
 Produits chimiques	++	Haut degré d'innovation de l'industrie chimique en Europe	Le transport fluvial reste le mode de transport privilégié pour les produits chimiques.
 Conteneurs	+	Réduction des taux de croissance du commerce mondial et du commerce maritime connexe (en raison de la croissance du secteur des services et de la numérisation)	La croissance sur les itinéraires longue distance se poursuit en affichant des taux plus faibles et un potentiel plus élevé pour le transport urbain de conteneurs.
 Sable, pierres, matériaux de construction	+	La navigation intérieure est un mode de transport privilégié pour les entreprises de navigation et la croissance du secteur de la construction sera positive en Europe occidentale (WE).	Croissance modérée sur les itinéraires longue distance existants ; les zones urbaines affichent un potentiel élevé.
 Métaux et produits métalliques	0/+	La croissance économique des marchés émergents entraîne une augmentation de la demande d'acier.	Le transport des métaux et de l'acier peut se développer de manière limitée.
 Produits pétroliers	0/-	Les produits pétroliers sont toujours nécessaires comme combustible pour la prochaine décennie, mais un retrait progressif est déjà en cours.	Retrait graduel dans la plupart des régions mais des exceptions positives sont possibles.
 Produits fourragers	WE* : 0/- EE : 0/+	Diminution des activités d'élevage en Europe occidentale en raison des émissions d'azote (entre autres émissions), délocalisation d'une partie de ces activités vers l'Europe orientale (EE)	Diminution du transport de produits fourragers en raison d'une activité d'élevage réduite en Europe occidentale. Pour l'EE, une évolution plus stable, voire positive, est attendue.
 Minerai de fer	WE: - EE: +	WE) Une certaine saturation de la demande d'acier et une moindre intensité de minerai de fer dans la production d'acier EE) Un plus fort potentiel de croissance de la demande d'acier	Le transport de minerai de fer devrait diminuer en Europe occidentale, mais il devrait augmenter pendant un certain temps en Europe orientale.

Segment	Potentiel	Principaux facteurs déterminants	Tendance à long terme pour le transport fluvial
 Charbon	WE : - EE : 0/+	Élimination progressive du charbon dans le secteur de l'énergie et diminution progressive de l'utilisation du charbon dans l'industrie sidérurgique	Réduction du transport de charbon en Europe occidentale, ce qui provoquera au moins une stagnation en Europe orientale

Sources : CCNR, Royal HaskoningDHV

*WE = Europe occidentale; EE = Europe orientale

TABLEAU 2 : NOUVEAUX SEGMENTS DE CARGAISONS

Segment	Potentiel	Principaux facteurs déterminants	Tendance à long terme pour le transport fluvial
 Cargaison à usage d'équipement, cargaison lourde et surdimensionnée	+	Transition énergétique (éoliennes), demande d'électricité (transformateurs), goulets d'étranglement pour le transport de ce type de marchandises par d'autres modes de transport	La navigation intérieure bénéficie de ses grandes capacités spatiales et de sa flexibilité pour les cargaisons à usage d'équipement, les cargaisons lourdes et surdimensionnées.
 Recyclage, économie circulaire	+	Les industries européennes doivent devenir plus efficaces sur le plan énergétique et réduire leur production à forte intensité d'émissions. En outre, la disponibilité des matériaux de base est limitée en Europe, et leurs prix augmenteront à l'échelle mondiale en raison de la hausse de la demande dans les économies de marché émergentes.	La navigation intérieure intervient déjà dans le transport de matériaux de recyclage et devrait augmenter cette activité.
 Biomasse	+	Transition énergétique, besoin de plus de biocarburants, compensation pour la réduction de la production de denrées alimentaires	La navigation intérieure dispose de grandes capacités pour le transport de ces matériaux.
 Hydrogène, méthanol, carburants synthétiques	+	Ces carburants, en combinaison éventuelle avec l'électricité et les batteries, peuvent être des éléments majeurs du futur système énergétique.	La tendance n'en est encore qu'au tout début, le transport se faisant, si possible, par pipeline ou par conteneurs sur des navires de mer et des bateaux de navigation intérieure (ou par une combinaison de ces modes). Un potentiel majeur à partir de 2030.

Sources : CCNR, Royal HaskoningDHV



ANNEXE STATISTIQUE

TABLEAU 1 : VOLUME DE TRANSPORT ANNUEL SUR LE RHIN TRADITIONNEL, PAR SEGMENT DE CARGAISON (EN MILLIONS DE TONNES)

	1	2	3	4	5	6	7
Année	Cargaisons sèches	Cargaisons liquides	Conteneurs*	Conteneurs #	Unités transportées	Autres cargaisons	Total**
2009	97,724	41,201	13,334	16,710	8,551	6,179	170,364
2010	114,615	44,947	16,008	20,031	10,298	6,209	196,100
2011	107,780	39,013	15,704	19,652	13,761	5,520	185,725
2012	108,048	41,740	14,707	18,653	14,865	4,827	188,133
2013	112,213	43,021	15,256	19,279	14,183	3,756	192,452
2014	111,622	42,281	15,838	20,152	14,499	3,759	192,313
2015	106,342	40,695	15,431	19,758	14,111	3,686	184,593
2016	106,194	41,877	16,062	20,475	13,556	3,792	185,894
2017	104,966	43,206	16,924	21,609	12,943	3,680	186,404
2018	93,840	39,584	14,736	18,951	8,757	3,103	164,235
2019	97,486	45,411	15,162	19,192	7,753	4,305	174,146
2020	87,678	42,591	14,955	18,819	6,952	3,611	159,651

Source : Destatis

* Poids de la cargaison dans le conteneur

Poids de la cargaison dans le conteneur plus le poids de l'unité de chargement (caisse)

** Total = 1+2+4+5+6

TABLEAU 2 : VOLUME DE TRANSPORT ANNUEL SUR LE RHIN TRADITIONNEL, SELON LES PRINCIPAUX SEGMENTS DE MARCHANDISES (EN MILLIONS DE TONNES)

	1	2	3	4	5	6	7
Année	Charbon	Sables, pierres et graviers	Minerai de fer	Produits agricoles et alimentaires	Métaux	Produits pétroliers	Produits chimiques
2012	30,221	23,736	23,152	19,562	11,613	33,201	22,834
2013	33,766	25,280	24,608	22,262	10,621	30,919	20,807
2014	31,851	25,613	25,541	21,993	11,407	29,378	21,240

	1	2	3	4	5	6	7
Année	Charbon	Sables, pierres et graviers	Minerai de fer	Produits agricoles et alimentaires	Métaux	Produits pétroliers	Produits chimiques
2015	30,453	23,994	25,993	20,603	11,138	28,681	19,883
2016	30,923	24,109	25,600	20,057	10,727	28,466	20,942
2017	28,150	25,510	25,520	17,320	11,340	29,000	21,450
2018	23,690	23,584	23,251	15,116	9,577	25,167	18,492
2019	22,430	28,650	21,611	15,690	9,306	29,958	20,070
2020	17,100	26,240	18,550	17,370	7,950	27,570	19,320

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

TABLEAUX 3 - 7 : FLOTTE RHÉNANE³⁹

TABLEAU 3 : NOMBRE DE BATEAUX À CARGAISON SÈCHE (BATEAUX AUTOPROPULSÉS ET BARGES)

	1	2	3	4	5	6	7
Année	Pays-Bas	Allemagne	France	Belgique	Luxembourg	Suisse	Total
2012	3 814	1 690	1 242	1 000	12	18	7 776
2013	3 737	1 645	1 211	997	12	16	7 618
2014	3 626	1 665	1 163	983	13	14	7 464
2015	3 604	1 620	1 114	962	9	14	7 323
2016	3 559	1 585	1 037	935	7	13	7 136
2017	3 519	1 564	1 036	925	6	11	7 061
2018	3 485	1 545	993	940	8	10	6 981
2019	3 522	1 525	996	939	16	10	7 008
2020	3 434	nd	977	978	15	8	nd

³⁹ Bateaux immatriculés dans les pays rhénans

TABLEAU 4 : NOMBRE DE BATEAUX À CARGAISON LIQUIDE (BATEAUX AUTOMOTEURS ET BARGES)

	1	2	3	4	5	6	7
Année	Pays-Bas	Allemagne	France	Belgique	Luxembourg	Suisse	Total
2012	855	434	83	209	56	17	1 654
2013	857	419	81	196	53	17	1 623
2014	871	406	67	184	56	16	1 600
2015	849	409	53	168	56	16	1 551
2016	824	418	51	158	51	18	1 520
2017	811	419	50	146	55	17	1 498
2018	794	455	48	133	51	17	1 498
2019	780	447	46	131	43	23	1 470
2020	741	nd	44	136	42	23	nd

TABLEAU 5 : NOMBRE DE POUSSEURS ET DE REMORQUEURS

	1	2	3	4	5	6	7
Année	Pays-Bas	Allemagne	France	Belgique	Luxembourg	Suisse	Total
2012	nd	423	nd	77	10	7	nd
2013	851	423	nd	78	10	6	nd
2014	833	413	nd	80	10	9	nd
2015	821	411	nd	76	9	8	nd
2016	820	416	nd	85	10	10	nd
2017	838	414	nd	78	10	9	nd
2018	806	418	nd	76	10	10	nd
2019	841	412	nd	72	10	11	nd
2020	nd	nd	nd	80	10	11	nd

TABLEAU 6 : FLOTTE RHÉNANE À CARGAISON SÈCHE, SELON LA CAPACITÉ DE CHARGEMENT (2015-2020)

2015	Pays-Bas	Allemagne	France	Belgique	Suisse	Luxembourg	Total
< 1 000 t	1 346	757	789	385	3	7	3 287
1 000 t - 2 000 t	971	589	170	275	4	2	2 011
2 000 t - 3 000 t	793	251	137	154	3	0	1 338
> 3 000 t	494	16	18	148	2	0	678
Total	3 604	1 613	1 114	962	12	9	7 314
2016	Pays-Bas	Allemagne	France	Belgique	Suisse	Luxembourg	Total
< 1 000 t	1 323	753	725	359	3	5	3 168
1 000 t - 2 000 t	972	574	166	272	3	2	1 989
2 000 t - 3 000 t	772	233	126	155	5	0	1 291
> 3 000 t	492	20	20	148	2	0	682
Total	3 559	1 580	1 037	934	13	7	7 130
2017	Pays-Bas	Allemagne	France	Belgique	Suisse	Luxembourg	Total
< 1 000 t	1 257	747	710	341	3	6	3 064
1 000 t - 2 000 t	956	565	173	267	3	2	1 966
2 000 t - 3 000 t	792	221	132	160	4	0	1 309
> 3 000 t	514	22	21	157	2	0	716
Total	3 519	1 555	1 036	925	12	8	7 055
2018	Pays-Bas	Allemagne	France	Belgique	Suisse	Luxembourg	Total
< 1 000 t	1 241	740	666	343	3	6	2 999
1 000 t - 2 000 t	955	563	181	266	2	2	1 969
2 000 t - 3 000 t	773	219	126	164	3	0	1 285
> 3 000 t	516	23	20	167	2	0	728
Total	3 485	1 545	993	940	10	8	6 981

2019	Pays-Bas	Allemagne	France	Belgique	Suisse	Luxembourg	Total
< 1 000 t	1 183	736	657	330	3	6	2 915
1 000 t - 2 000 t	961	540	187	270	2	6	1 966
2 000 t - 3 000 t	876	224	134	165	3	3	1 405
> 3 000 t	502	25	18	174	2	0	721
Total	3 522	1 525	996	939	10	15	7 007

2020	Pays-Bas	Allemagne	France	Belgique	Suisse	Luxembourg	Total
< 1 000 t	1 186	n d	618	337	2	6	n d
1 000 t - 2 000 t	988	n d	195	276	3	6	n d
2 000 t - 3 000 t	775	n d	146	171	2	3	n d
> 3 000 t	485	n d	18	194	1	0	n d
Total	3 434	n d	977	978	8	15	n d

TABLEAU 7 : FLOTTE RHÉNANE À CARGAISON LIQUIDE, SELON LA CAPACITÉ DE CHARGEMENT (2015-2020)

2015	Pays-Bas	Allemagne	Belgique	France	Suisse	Luxembourg	Total
< 1 000 t	247	15	55	8	0	0	325
1 000 t - 2 000 t	219	201	39	17	16	11	503
2 000 t - 3 000 t	156	132	36	25	25	2	376
> 3 000 t	227	15	38	3	14	3	300
Total	849	363	168	53	55	16	1 504

2016	Pays-Bas	Allemagne	Belgique	France	Suisse	Luxembourg	Total
< 1 000 t	236	22	46	9	0	0	313
1 000 t - 2 000 t	206	201	35	14	10	12	478
2 000 t - 3 000 t	157	132	37	25	27	2	380
> 3 000 t	225	17	40	3	14	4	303
Total	824	372	158	51	51	18	1 474

2017	Pays-Bas	Allemagne	Belgique	France	Suisse	Luxembourg	Total
< 1 000 t	241	23	47	8	0	0	319
1 000 t - 2 000 t	199	200	28	13	6	12	458
2 000 t - 3 000 t	151	134	30	27	35	2	379
> 3 000 t	220	18	38	2	14	4	296
Total	811	375	143	50	55	18	1 452
2018	Pays-Bas	Allemagne	Belgique	France	Suisse	Luxembourg	Total
< 1 000 t	238	51	38	9	2	0	338
1 000 t - 2 000 t	189	201	29	14	6	13	452
2 000 t - 3 000 t	150	138	27	23	29	1	368
> 3 000 t	217	20	39	2	14	4	296
Total	794	410	133	48	51	18	1 454
2019	Pays-Bas	Allemagne	Belgique	France	Suisse	Luxembourg	Total
< 1 000 t	221	46	39	7	0	0	313
1 000 t - 2 000 t	194	199	26	15	0	7	441
2 000 t - 3 000 t	143	140	24	22	29	2	360
> 3 000 t	222	19	42	2	14	3	302
Total	780	404	131	46	43	12	1 416
2020	Pays-Bas	Allemagne	Belgique	France	Suisse	Luxembourg	Total
< 1 000 t	174	nd	34	8	0	0	nd
1 000 t - 2 000 t	186	nd	27	15	3	7	nd
2 000 t - 3 000 t	156	nd	24	19	27	2	nd
> 3 000 t	225	nd	51	2	12	3	nd
Total	741	nd	136	44	42	12	nd

Sources : analyse de la CCNR basée sur des données du CBS/Rijkswaterstaat; administration allemande des voies navigables intérieures (WSV); ITB; VNF; Ports rhénans suisses registre des bateaux du Luxembourg et Eurostat [iww_eq_age]
 n d = aucune donnée disponible actuellement

I GLOSSAIRE

AXE EST-OUEST : canaux ouest-allemands, Mittellandkanal, Berlin, est de l'Allemagne et Pologne

BATEAUX DE PETITE TAILLE : bateaux d'une capacité de chargement allant jusqu'à 1 500 tonnes. Selon une autre définition, les bateaux de petite taille ont une capacité de chargement inférieure ou égale à 650 tonnes.

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

DANUBE INFÉRIEUR : tronçon du Danube allant des Portes de Fer, à la frontière entre la Serbie et la Roumanie, jusqu'à Sulina, sur la mer Noire, en Roumanie

DANUBE MOYEN : tronçon du Danube allant de la Porte Devín, à la frontière entre l'Autriche et la Slovaquie, jusqu'aux Portes de Fer

DANUBE SUPÉRIEUR : section du Danube navigable allant de Kelheim, en Allemagne, à la Porte de Devín, à la frontière entre l'Autriche et la Slovaquie

DEMANDE D'ACIER PAR HABITANT : production d'acier, plus les importations, moins les exportations, par habitant

DONNÉES RELATIVES AU TRANSPORT RHÉNAN (DESTATIS) : le calcul repose sur les informations fournies aux ports par les conducteurs. En arrivant dans un port, le conducteur informe le port, qui transmet les données à l'office statistique régional compétent, qui, à son tour, les fait suivre au siège central de l'Office statistique allemand à Wiesbaden. En ce qui concerne la distance parcourue, le port d'origine et le port de destination de l'ensemble des marchandises transportées sont pris en compte. Afin de pouvoir préciser la distance parcourue, les conducteurs ont la possibilité d'indiquer les points marqués ou les points de repère qu'ils ont dépassés au cours de leur voyage. Si un ou plusieurs de ces points de repère sont spécifiés, Destatis détermine l'itinéraire le plus court qui prend en compte ces points marqués. Si aucun point de repère n'est spécifié, l'itinéraire le plus court en termes de kilomètres qui est retenu.

ESPACE FARAG : Vlissingen, Amsterdam, Rotterdam, Anvers et Gand

ÉTIAGE ÉQUIVALENT (EE) : 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

LE SYSTÈME EUROPÉEN D'INSPECTION DES BARGES (EBIS) : système développé par des compagnies pétrolières et chimiques dans le cadre de leur engagement à améliorer la sécurité des opérations de transport par bateaux-citernes.

LA FLOTTE DE CROISIÈRE EUROPÉENNE : bateaux de croisière de plus de 39 lits qui opèrent dans l'UE et en Suisse.

MIO : million

MRD : milliard

NORTH SEA PORT : nom du port issu de la fusion transfrontalière entre Zeeland Seaports (Vlissingen, Borsele et Terneuzen) aux Pays-Bas et Ghent Port Company en Belgique

PART MODALE : pourcentage de la prestation de transport de marchandises par voie de navigation intérieure (en TKM) dans la prestation totale de transport par voie terrestre. Les modes de transport terrestre de marchandises comprennent la route, le rail et les voies de navigation intérieure.

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

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

PIB : Produit Intérieur Brut (indicateur de base du niveau général de santé économique d'un pays)

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.

PORT EN LOURD (DWT) : capacité de chargement maximale d'un bateau. La capacité de chargement maximale comprend la cargaison, le carburant, l'eau douce, l'eau de ballastage, les provisions, les passagers et l'équipage.

PRODUIT INTÉRIEUR BRUT RÉEL (PIB réel) : une mesure corrigée de l'inflation qui reflète la valeur de tous les biens et services produits par une économie au cours d'une année donnée (exprimée en prix de l'année de référence).

RÉGION ARA : Amsterdam-Rotterdam-Anvers

RÉGION DE LA RUHR : une zone urbaine dense en Allemagne occidentale et la plus grande zone industrielle d'Europe occidentale

RHIN INFÉRIEUR : section du Rhin qui s'écoule de Bonn, en Allemagne, jusqu'à la mer du Nord, à Hoek van Holland, aux Pays-Bas.

RHIN MOYEN : tronçon du Rhin entre Bingen am Rhein et Bonn

RHIN SUPÉRIEUR : section du Rhin qui s'écoule dans la plaine du Rhin supérieur entre Bâle, en Suisse, et Bingen, en Allemagne.

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.

TAUX D'UTILISATION MOYEN (D'UNE FLOTTE DE BATEAUX À MARCHANDISES) : rapport entre le tonnage nécessaire (en raison de la demande de transport au cours d'une année donnée) et le tonnage disponible cette même année, en %

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 D'UN BATEAU : distance entre la quille du bateau et la ligne de flottaison du bateau

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

TVN : Transport par voies navigables intérieures

UE : Union européenne

VNI : Voies navigables intérieures

VOIES NAVIGABLES D'EUROPE CENTRALE : Rhin, Main, Canal Main-Danube, Danube, Elbe-Oder

OFFICES ET INSTITUTS NATIONAUX DE STATISTIQUES

Acronyme	Nom original	Nom français	Pays
BFS	Bundesamt für Statistik	Office fédéral de la statistique	Suisse
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	Bureau central des statistiques	Pays-Bas
Destatis	Statistisches Bundesamt	Office fédéral des statistiques d'Allemagne	Allemagne
GUS	Główny Urząd Statystyczny	Office statistique de la Pologne	Pologne
INSSE	Institutul National de Statistica	Institut national de la statistique	Roumanie
KSH/ HCSO	Központi Statisztikai Hivatal	Office central de statistique de Hongrie	Hongrie
Lietuvos statistika	Lietuvos statistika	Statistiques de Lituanie	Lituanie
РзС	Републички завод за статистику Србије	Office statistique de la République de Serbie	Serbie

LIVRES, ARTICLES DE JOURNAUX ET ÉTUDES

Nom original	Pays
CCNR / EC, Market Report 2014-2019 (2021), Main features and trends of the European Inland Waterway Transport sector: https://www.ccr-zkr.org/files/documents/ompublicationssp/Market-report-2014-2019_Web.pdf	Europe
Voir Commission européenne/CCNR, Rapport annuel d'observation du marché 2020, chapitre « Perspectives ».	Europe
CEFIC, Economic Outlook 2021 for the European Chemical Industry: https://cefic.org/media-corner/newsroom/new-eu-chemicals-industry-data-reveals-green-shoots-of-recovery-but-long-term-outlook-remains-uncertain-and-stronger-eu-industrial-policy-is-needed-to-enable-large-scale-green-deal-investments	Europe
Central Bank of Ireland: https://www.centralbank.ie/statistics/interest-rates-exchange-rates/exchange-rates	Irlande
Commission du Danube, rapports d'observation du marché	Europe
Eurofer, Economic and steel market outlook 2021-2022. Mai 2021: https://www.eurofer.eu/publications/economic-market-outlook/economic-and-steel-market-outlook-2021-2022-second-quarter/	Europe
Hader, A. (March 2021), The River Cruise Fleet	Europe
FMI, base de données des perspectives économiques mondiales (PEM) : - Perspectives de l'économie mondiale, octobre 2020: une ascension longue et difficile - Télécharger les données PEM : édition avril 2021	Mondial

Nom original	Pays
Commission de la Moselle (2021), « Données relatives au trafic sur la Moselle » (Verkehrszahlen Mosel).	Europe
Autorité portuaire de Rotterdam : Key players develop emission-free navigation solution for barges Port of Rotterdam	Pays-Bas
SVS Aktuell, déc. 2018/Jan. 2019, pages 7 et 8: http://www.svs-ch.ch/sites/default/files/svs-aktuell/winter_2018.pdf	Suisse
The Financial Times: https://www.ft.com/content/0e9396cf-13b2-4034-ab09-c2366c264f91	États-Unis
World Steel Association Short Range Outlook, April 2021: https://www.worldsteel.org/steel-by-topic/statistics/short-range-outlook.html	Mondial

AUTRES SOURCES

Original	Nom français	Pays
Agencija za upravljanje lukama	Autorité portuaire de Serbie	Serbie
BATORAMA	BATORAMA	France
Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)	Institut fédéral d'hydrologie	Allemagne
CCNR/ZKR/CCR	Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)	Europe
Corporation Inland Tanker Barge Owners (CITBO)	Coopérative des propriétaires de bateaux-citernes (CITBO)	Belgique
De Vlaamse Waterweg	Voies d'eau flamandes	Belgique
Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques	Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques	Belgique
Donaukommission	Commission du Danube	Europe
Eidgenössische Steuerverwaltung	Administration fédérale des contributions	Suisse
European Barge Inspection Scheme (EBIS)	Système européen d'inspection des barges (EBIS)	Europe
European Commission	Commission européenne	UE
European Steel Association (Eurofer)	Association européenne de l'acier (Eurofer)	Europe
EUROSTAT	EUROSTAT	UE
International Monetary Fund (IMF)	Fonds monétaire international (FMI)	Mondial
International Sava River Basin Commission	Commission internationale du bassin de la Save	Europe
ITB - Institut pour le Transport par Batellerie/ Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren	Institut pour le Transport par Batellerie	Belgique

Original	Nom français	Pays
Internationale Vereniging voor de behartiging van de gemeenschappelijke belangen van de binnenvaart en de verzekering en voor het houden van het register van binnenschepen in Europa (IVR)	Association Internationale pour la sauvegarde des intérêts communs de la navigation intérieure européenne et de l'assurance et pour la tenue d'un registre des bateaux intérieurs en Europe (IVR)	Pays-Bas
Land Niederösterreich	État fédéral de Basse-Autriche	Autriche
Ministère de la transition écologique	Ministère de la transition écologique	France
Ministerstvo dopravy České republiky	Ministère des transports de la République tchèque	République tchèque
Moselle Commission	Commission de la Moselle	Europe
National fleet data	National fleet data	Europe
National fleet register of Luxembourg	Registre des bateaux immatriculés au Luxembourg	Luxembourg
Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)	Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)	Mondial
Office fédéral des transports (OFT)	Office fédéral des transports (OFT)	Suisse
Panteia	Panteia	Pays-Bas
PJK International (Insights Global)	PJK International (Insights Global)	Pays-Bas
Ports mentioned in the report	Ports mentionnés dans le rapport	Europe
Rijkswaterstaat	Ministère de l'infrastructure et de la gestion de l'eau	Pays-Bas
Royal HaskoningDHV	Royal HaskoningDHV	Pays-Bas
Statistikamt Nord	Office statistique de Hambourg et du Schleswig-Holstein	Allemagne
SeaConsult	SeaConsult	Allemagne
Voies Navigables de France (VNF)	Voies Navigables de France (VNF)	France
Wasserstraßen-und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)	Administration allemande des voies navigables intérieures	Allemagne
Wirtschaftsvereinigung Stahl	Fédération allemande de l'industrie de l'acier	Allemagne
World Steel Association	Association mondiale de l'acier	Mondial



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

COLLABORATEURS

SECRÉTARIAT DE LA CCNR

Norbert Kriedel (Économiste)

Laure Roux (Coordinatrice de projet)

Athanasia Zarkou (Économiste junior)

Lucie Fahrner (Communication)

Sarah Meissner (Assistante de projet)

Marco Ferrari (Stagiaire)

Contact : ccnr@ccr-zkr.org

EN PARTENARIAT AVEC

Commission du Danube

Commission de la Moselle

Commission de la Save

EBU

ESO

IVR

CITBO

DIRECTION ARTISTIQUE

Agence Press-Agrum.com

<https://www.press-agrum.com>

et Agence Citeasen

<https://www.citeasen.fr>

TRADUCTION

Laurence Wagner (Français)

Barbara Vollath-Sommer (Allemand)

Pauline de Zinger (Néerlandais)

Veronica Schauinger-Horne (Anglais - Relecture)

<https://www.inland-navigation-market.org>

Achevé d'imprimer : Septembre 2021

Édité par le Secrétariat de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)

2, place de la République - CS 10023 - 67082 Strasbourg Cedex - France

<https://www.ccr-zkr.org> - ccnr@ccr-zkr.org

ISSN 1997-891X



RAPPORT ANNUEL
2021

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

En collaboration avec

