OBSERVATION DU MARCHÉ

2007 - 1

de *la navigation intérieure européenne*

Commission Centrale
pour la Navigation du Rhin

Commission européenne
Direction générale
Energie et transports

Observation du marché n° 5

Rapport de conjoncture fin 2007

Déclaration de rejet de responsabilité

L'exploitation des connaissances, informations ou données contenues dans le présent document intervient au risque exclusif de l'usager. La responsabilité de la Communauté européenne et celle de la Commission Centrale ou de son Secrétariat ne sauraient être engagées en cas d'exploitation des connaissances, informations ou données contenues dans le présent document ni pour les conséquences qui en résulteraient. Le présent document ne constitue pas un engagement officiel de ces Commissions.

Avril 2008

Sommaire

Introduction générale

Chapitre 1 : Analyse de la demande de transport

1. Evolution et perspectives de la croissance économique

2. Evolution des perspectives de la demande de transport
2.1 Evolution globale des transports de marchandises
2.2 Transport de marchandises par navigation intérieure
2.2.1 Principaux axes européens
2.2.2 Transport régional et inter-régional
2.3 Approche de la demande de transport par filière
2.3.1 Secteur agricole
2.3.2 Secteur sidérurgique
2.3.3 Secteur énergétique : charbon
2.3.4 Matériaux de construction
2.3.5 Transports par conteneurs
2.3.6 Transports de produits relevant du secteur pétrolier
2.3.7 Secteur chimique

3. Les transbordements portuaires et la part modale de la voie d'eau
3.1 Ports maritimes
3.2 Ports intérieurs

Chapitre 2 : Analyse de l'offre de transport

1. Structure des flottes européennes

2. Nouvelle cale arrivant sur le marché

Chapitre 3 : Hydraulicité

1. Hydraulicité et capacité d'exploitation

2. Hydraulicité du Rhin

3. Hydraulicité du cours supérieur du Danube

4. Hydraulicité sur l'Elbe

Conclusions et prévisions

Annexes

- **Evolution du taux de croissance du PIB réel**
- **Evolution de la part modale des transports terrestres**
- **Principaux flux de la navigation intérieure**
- **Importance respective des principales voies navigables européennes (en 2006)**

Offre de cale :

- Tableau OM1 : les flottes intérieures 2001-2006 par catégories de bateaux
- Tableau OM2 : les flottes intérieures au 31.12.2006 par classes de tonnage
- Tableau OM3 : les flottes intérieures au 31.12.2006 par années de construction
- Tableau OM4 : nouvelles constructions à fin décembre 2007

Demande de cale :

- Tableau OM5 : transport national de marchandises sur les voies navigables des Etats
- Tableau OM6 : transport international de marchandises sur les voies navigables par Etat
- Tableau OM7 : trafic total de marchandises sur les voies navigables par Etat
- Tableau OM8 : trafic de conteneurs sur les principaux axes
- Tableau OM9 : trafic de marchandises sur le Rhin

Glossaire

Sources

Introduction générale

Cette publication 2007-1 est principalement consacrée à l'analyse de l'évolution de l'offre et de la demande de transport en 2006. Concernant la demande de transport, elle est basée sur une approche des transports effectués sur les 4 principaux axes européens et ce par famille de marchandises. Force est de constater que pour les années 2006 et 2007 des données complètes ne sont disponibles que tardivement après la période de référence. Cette situation devrait évoluer à partir de 2008 avec l'entrée en vigueur du nouveau Règlement (CE) N°1365/2006 en matière de suivi des transports de marchandises. Cette réglementation aura l'avantage d'une mise à disposition de données harmonisées et de ce fait plus facilement comparables et exploitables.

L'approche des transports par familles de marchandises et par liaisons principales doit permettre une analyse par filière industrielle dans son contexte et l'intégration de prévisons quant à l'évolution de la demande de transport émanant d'un secteur industriel donné, en tenant compte des ses potentiels.

Elle permet également de suivre l'évolution de la part modale de la navigation intérieure par rapport aux autres modes de transport. Dans le contexte actuel, c'est avant tout dans le domaine des conteneurs au niveau des ports maritimes et intérieurs que cet exercice est possible.

Dans la présente publication, l'offre de transport est comme de tradition estimée à partir des données relatives aux flottes nationales. Pour la première fois, des données relatives aux flottes de la plupart des Etats danubiens et d'Europe de l'Est ont pu être prises en compte. Il s'avère cependant que l'estimation précise de la flotte potentielle européenne reste un exercice délicat, dans la mesure où les critères de recensement ne sont pas toujours harmonisés. Une vision totalement fiable des capacités existant sur le réseau européen ne sera envisageable que lorsque des bases communes d'enregistrement des bateaux seront en place.

En attendant cet outil d'information, le suivi des nouvelles constructions constitue un indice majeur en ce qui concerne l'évolution de l'offre de transport, ceci notamment dans un contexte où les déchirages restent exceptionnels et où les transferts entre Etats n'ont pas d'effet sur la capacité globale sur le marché. L'analyse des caractéristiques des bateaux mis en service renseigne sur l'évolution de la flotte.

Chapitre 1
Analyse de la demande de transport

1. Evolution de la croissance économique en Europe

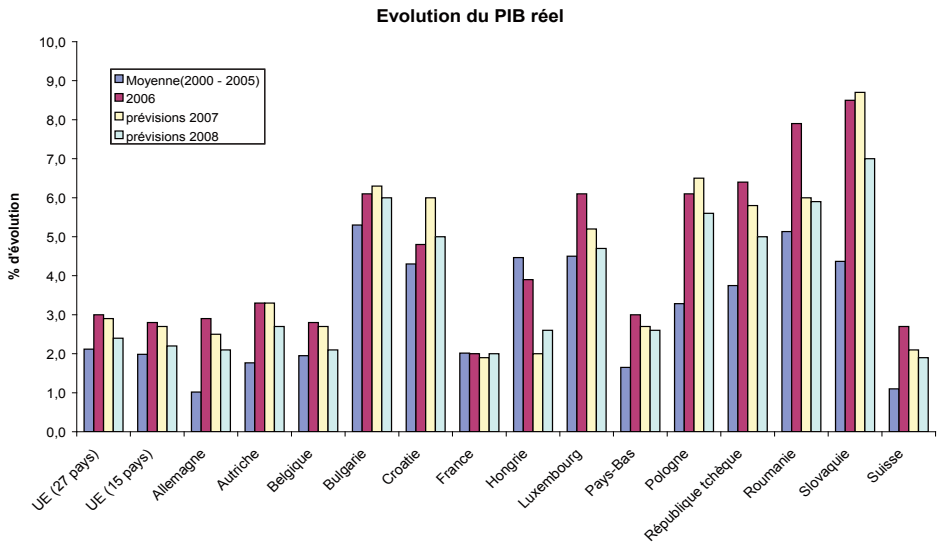
Il est de fait que l'évolution de tous les modes de transport est étroitement liée au développement économique. Une croissance économique accrue auprès des chargeurs se traduit par une augmentation de la demande de transport. Par conséquent, malgré une certaine élasticité, la demande de transport dépend de la croissance ou du ralentissement économique. On peut par contre constater que la demande de transport réagit parfois plus vite et peut anticiper une accélération de la croissance économique générale. C'est pourquoi, il importe d'observer aussi bien l'évolution économique que celle des prestations de transport et ceci à des échelles différentes et pour des secteurs spécifiques.

Même si dès 2006 la croissance économique mondiale a entamée une phase de léger ralentissement elle s'est néanmoins maintenue à un niveau élevé en Europe en 2007. C'est avant tout aux Etats-Unis qu'un ralentissement s'est fait sentir.
Au mois de juillet 2007, les marchés financiers ont connu des turbulences, lorsqu'il s'est avéré que les prêts hypothécaires de faible qualité avaient généré de grosses pertes pour bon nombre de banques. Cette crise du marché de l'immobilier a pesé sur l'évolution du PIB aux Etats-Unis et a engendré une stagnation de la consommation également favorisée par les prix élevés du pétrole. Le marché du travail a quant à lui, évolué de façon constante, voire même positive, surtout au premier semestre. La demande extérieure est restée soutenue aux Etats-Unis du fait du dollar faible face à l'Euro.

Les économies émergentes de l'Asie du Sud-Est ont une fois de plus fait de cette région la plus dynamique, la Chine en tête. Ce pays a notamment vu son PIB augmenter de 11,5% au premier semestre 2007. La hausse de productivité en Chine est forte et les investissements comme les exportations y ont connu une croissance impressionnante. Pour la première fois en 2007, les exportations de l'Asie vers l'Europe ont été plus importantes que vers les États-Unis.

Le fait que le prix du pétrole sur le marché mondial a évolué à des niveaux élevés est une conséquence de la nette augmentation de la consommation qui résulte de la forte croissance de l'économie mondiale (notamment en Inde et en Chine). En novembre 2007, le prix du pétrole a atteint un record absolu. Les pays de l'OCDE accordant un intérêt accru aux biocarburants, les pays de l'OPEP n'ont pas jugé utile de réaliser rapidement de nouveaux investissements. De ce fait, le marché mondial du pétrole demeure structurellement étroit. Il a en outre été influencé par les troubles financiers.

Graphique n°1



Dans la zone euro, la croissance économique a été supérieure à la tendance de fond mondiale, notamment d'au cours premier semestre 2007. D'après les éléments disponibles pour le moment, la croissance moyenne du PIB de l'UE-27 a été de 3% en 2006 et de 2,9% en 2007. La demande intérieure, les exportations et les investissements ont été les moteurs de cette croissance économique, qui a progressé un peu moins vite qu'au cours des périodes précédentes. Ce léger ralentissement s'explique par le cours de l'Euro par rapport au Dollar, le niveau élevé du prix du pétrole et la stagnation de la demande américaine. En Europe, le secteur des services et dans une moindre mesure l'industrie ont continué à servir de moteur pour la croissance. Les exportations à partir de la zone euro ont à nouveau progressé (profitant des échanges avec les pays émergents), tout comme les investissements et l'emploi. Vers la fin de l'année, on a constaté une augmentation de l'inflation dans la zone euro, résultant principalement de la facture pétrolière. De grandes disparités régionales peuvent être constatées en Europe. Dans les nouveaux États membres comme la Pologne, la Slovaquie (production de voitures) ou les États Baltes, la croissance dépasse largement la moyenne européenne. Elle s'accompagne d'importants flux d'importations et d'exportations. L'économie des pays rhénans a également connu une croissance soutenue, progressant certes un peu moins vite qu'en 2006. Par rapport à 2006, le taux de croissance a été plus faible de 0,1% pour la France, de 0,3% pour les Pays-Bas et de 0,4% pour l'Allemagne. Le 1er janvier 2007, le taux de TVA a été augmenté en Allemagne, ce qui a eu pour conséquence immédiate un ralentissement de la consommation au cours du premier semestre. 2007 fut néanmoins pour l'Europe une année globalement favorable, même si elle n'a pas connu de pics de croissance comme 2006. Le niveau de croissance économique élevé qui avait marqué la fin des années 90, a pourtant à nouveau été atteint.

Sources : CPB, Eurostat

OBSERVATION QUALITATIVE GÉNÉRALE

Les économies sont de plus en plus interdépendantes et deviennent des économies en réseau, basées de plus en plus sur des compétences spécifiques et des services. Néanmoins, le rôle du transport reste capital et reflète les mécanismes caractérisant l'économie moderne internationale : mondialisation, factionnement des tâches, économies d'échelle et spécialisation de la production. Bienque le coût du transport soit relativement faible par rapport aux couts globaux de la production, ces derniers ont contribué à cette évolution. Grâce à la conteneurisation, les marchés d'Europe occidentale sont devenus plus accessibles pour l'Extrême-Orient. Les ports maritimes en Europe consolident leur position et continuent à s'étendre au regard des perspectives de croissance du commerce mondial. Dans ce contexte, des investissements massifs sont réalisés pour le marché des conteneurs, dont les mécanismes diffèrent de ceux des autres marchés, notamment de celui du transport en vrac. Ce dernier est caractérisé en Europe continentale en premier lieu, par des livraisons constantes à des clients importants en nombre limité (par exemple les centrales thermiques et les hauts fourneaux). Le marché du conteneur est par contre caractérisé par sa complexité et une gestion de la chaîne logistiques. Généralement, les conteneurs ne renferment pas de matières premières mais plutôt des produits finis ou semi-finis. La concurrence étant rude dans le marché du conteneur, la flexibilité et la gestion intégrée dans des chaînes logistiques sont essentielles. Les marchandises doivent être livrées exactement dans les délais prévus, parce que les processus de fabrication sont mis au point avec de plus en plus de précision, les chargeurs souhaitant entre autres limiter au maximum les stocks. Par conséquent, la fiabilité des transports jouent un rôle capital, tout retard représentant une perte pour le chargeur.
C'est dans ce contexte que les différents modes de transport terrestres, dont la navigation intérieure, doivent construire leur offre de transport. Sur ce marché où la concurrence est forte notamment au niveau des prix, il subsiste néanmoins des moyens de faire la différence. Si la navigation intérieure a pour ambition de continuer à servir le « concept gateway », elle devra viser l'efficacité et répondre aux attentes des chargeurs. Il ne suffit pas d'offrir la capacité, la flexibilité et la fiabilité des services deviennent elles aussi de plus en plus importantes. Les avantages de la navigation intérieure sont connus : capacité importante et prix attractifs. Mais elle comporte également des inconvénients, comme la nécessité fréquente d'un transbordement supplémentaire. Le secteur de la navigation intérieure accroit ses chances par des innovations et des systèmes de communication comme le RIS. En effet, sur le marché du conteneur les chargeurs expriment un vif intérêt pour la traçabilité immédiate de chaque partie de la cargaison : ces données constituent des informations de base pour la gestion des opérations. Le fait de porter une attention particulière à certains aspects comme la sécurité qui améliore les conditions de transport va également dans le sens d'une optimisation microéconomique chez les chargeurs. D'autres éléments, ne relevant pas de la sphère d'influence du secteur, peuvent constituer une menace pour la part de marché de la navigation intérieure. Pourront être cités un moindre accès auprès des ports intérieurs et des retards dans le traitement au niveau des terminaux maritimes. Tout cela appelle à une vigilance permanente.

2. Evolution des perspectives de la demande de transport

2.1: EVOLUTION GLOBALE DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Comme décrit ci-dessus, le commerce mondial a augmenté en 2006 et en 2007 en relation directe avec le contexte favorable de l'économie. Il a entrainé très logiquement une augmetation du transport de marchandises et ce malgré la hausse des prix du pétrole. La délocalisation de la production vers des régions bénéficiant d'une main-d'œuvre meilleur marché – pas seulement en Asie – est la principale raison à la croissance des transports, notamment sous forme conteneurisée. Dans le domaine des transports par conteneurs, la Chine a été la relation la plus importante pour le port de Rotterdam (par où transite également un trafic intra-européen important) et pour celui de Hambourg (avec respectivement 15 et 30% des volumes en 2006). Par ailleurs, la Chine a également été un pays destinataire d'exportations suite à son développement économique (depuis 1999, elle affiche en moyenne une croissance 20% par an de son activité commerciale). La forte croissance des transports est donc manifeste dans le secteur de conteneurs. D'autres ouvertures de marchés mondiaux – du fait du démantèlement des barrières commerciales – viendront augmenter le commerce et par la même occasion, le trafic de conteneurs. Ainsi, d'après la FEFC (la fédération d'armateurs qui fait autorité), 2007 a été une année très favorable (augmentation du trafic de conteneurs de 18%) et les perspectives pour 2008 s'avèrent similaires. Malgré les volumes énormes dont bénéficient les armateurs maritimes, ces derniers ont du mal à rentabiliser leur exploitation. C'est un marché qui évolue constamment (reprises, fusions, compression de dépenses). Ainsi par le biais de consolidations et d'économies d'échelle, la concentration de l'offre sur toutes les liaisons intercontinentales se trouve favorisée. Ainsi, l'observation des trafics d'échange fait clairement apparaître que les armateurs optent fréquemment d'accoster plusieurs ports en Europe (« multi porting ») pour des raisons stratégiques, plutôt que de choisir un port principal. En choisissant d'accoster en Europe, ils exercent une influence sur la répartition des transbordements dans les ports maritimes, ce qui impacte, par voie de conséquence, sur les schémas de distribution en Europe.
La croissance du commerce mondial a potentiellement pour effet une augmentation de la demande de transport en Europe. La navigation intérieure particulièrement indiquée pour les flux importants, en profite également. L'augmentation des transports par conteneur est une chance pour les pays comportant les ports européens, non seulement du fait des volumes à transporter, mais également de par la logistique de valorisation des biens qui y est associée et de l'impact positif sur l'offre d'emplois qui en découle. Pour l'UE, le transport et la logistique sont porteurs de développement économique et seront de ce fait, être facilités partout où c'est possible. Par contre, dans la politique du transport de marchandises, les coûts externes liés notamment à la pollution sont de plus en plus déterminants à côté du développement des volumes. Les modalités qui progressent dans ce domaine-là, ont bien plus de chances sur le long terme. Cependant, le coût et la qualité restent pour l'instant les facteurs déterminants pour la concurrence dans le secteur des transports. En règle générale, le transport de conteneur au niveau national (diffusion à maille fine) se fait principalement par route, même si la navigation intérieure a su prendre une position de marché forte pour ce qui concerne les liaisons internationales (c.à.d. plus longues). La condition préalable au transport fluvial est évidemment l'existence de voies navigables adéquates. La concurrence entre le transport par

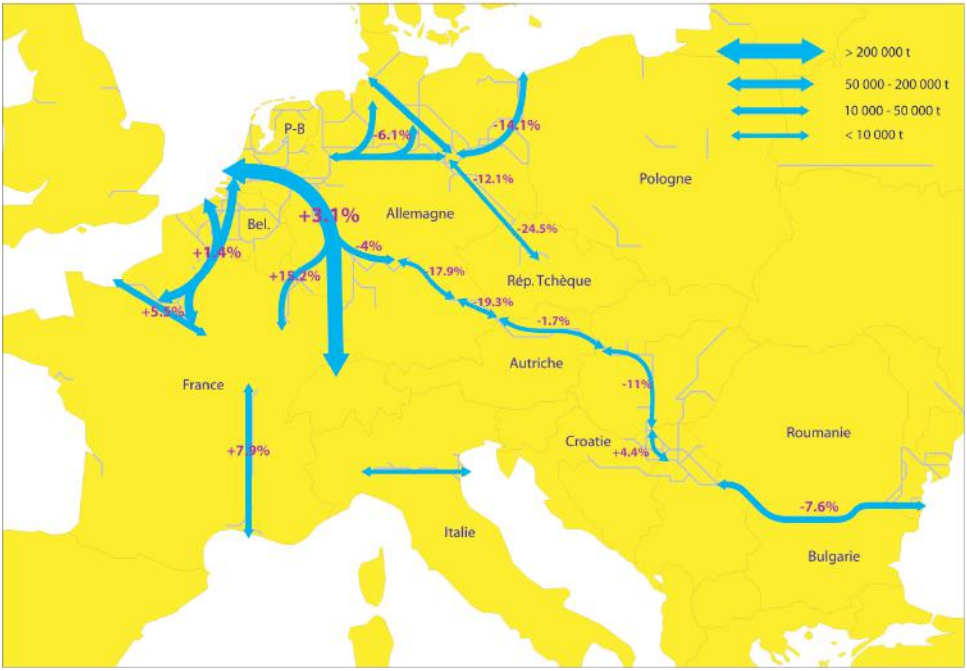
route et par navigation intérieure se manifeste surtout sur le marché des colis, sur les distances moyennes. Une menace potentielle pour la fiabilité du rail et de la navigation intérieure est constituée par leur vulnérabilité en tant qu'axe de transport concentré. En revanche, la route est congestionnée sur les maillons clés réseau, ce qui entraîne des pertes économiques grandissantes. Le rail dispose de nouvelles capacités pour le transport de marchandises en Europe, suite à la capacité dégagée sur le réseau du fait de la création de lignes de grande vitesse pour le transport de personnes et suite à l'amélioration de la gestion du trafic sur le plan national. L'interopérabilité internationale qui fait parfois défaut au niveau du transport de marchandises par rail progresse.

Une étude prospective concernant le trafic du transport en Allemagne vers 2025 démontre que tous les modes profiteront de la croissance soutenue du transport de marchandises, mais que celui-ci se fera surtout au profit de la route, malgré toutes les mesures visant à favoriser le rail et la navigation intérieure ainsi que l'augmentation des distances parcourues. Néanmoins, le transport par rail devrait augmenter davantage que la navigation intérieure.

D'une manière générale, il ressort de cette étude que les volumes échangés entre les ports maritimes (ARA et Mer du Nord) et l'arrière-pays devraient d'ici à 2025 croître à un rythme annuel moyen de 6,3% pour les produits conteneurisés et de 2,4% pour les produits non conteneurisés. Cette différence au niveau des taux de progression conduira sur ces relations à une augmentation de la proportion de marchandises conteneurisées qui passera de 35,6% en moyenne pour les ports maritimes européens en 2004 à près de 55% en 2025.

sources : Eurostat, port de Rotterdam, port de Hambourg, Etude Planco

Principaux axes Européens de navigation intérieure



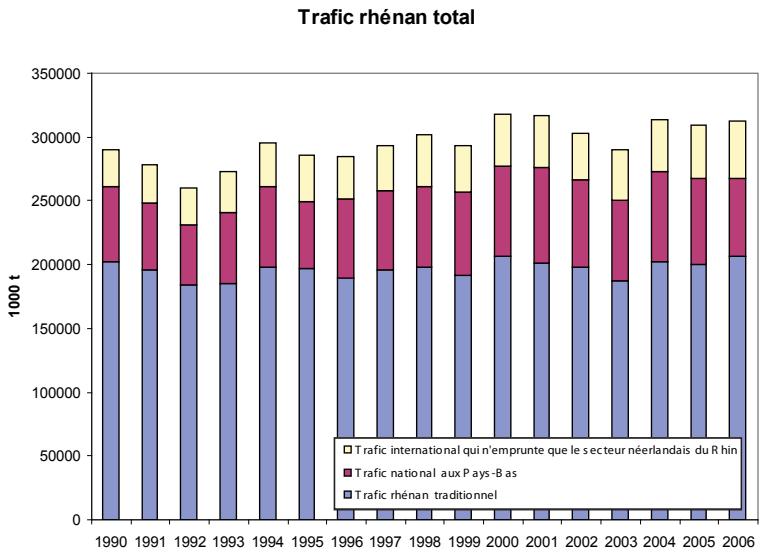
2.2 Transport de marchandises par navigation intérieure

2.2.1 Principaux axes Européens

Au niveau européen, on distingue 4 axes principaux de transport représentés sur la carte ci-contre :

- l'axe rhénan qui représente plus de 63% des volumes transportés en Europe. S'agissant d'un axe fluvial développé de longue date, la progression des volumes transportés y est assez lente mais structurelle. Elle reflète le développement d'un tissu industriel implanté de longue date. Seul le secteur des conteneurs a connu au cours de la décennie écoulée une progression soutenue.
- l'axe Nord-Sud entre la France, la Belgique et les Pays-Bas qui représente environ 15% des volumes et se trouve dans une phase de développement qui sera encore renforcée par l'ouverture du canal Seine-Nord. Cet axe connaît un taux de progression important notamment en ce qui concerne les trafics d'échange entre la France, la Belgique et les Pays-Bas. Il convient néanmoins de rappeler que cette progression s'effectue sur base de volumes encore assez faibles mais avec un potentiel qui reste conséquent.

Graphique n° 2 :



- l'axe Est-Ouest en Allemagne qui relie l'Europe de l'Est et les ports de la mer du Nord au tissu industriel de la Ruhr et qui représente un peu plus de 4%. Cet axe repose principalement sur les échanges entre la région de la Ruhr avec la zone qui la sépare de Berlin et l'Elbe, ainsi que du trafic fluvial d'échange avec les ports maritimes allemands.
- l'axe Main-Danube qui représente environ 10% et qui se trouve dans une phase de développement au même rythme que le tissu industriel dans les Etats riverains du Danube. Compte tenu de la longueur de cet axe, la plupart des trafics revêtent un caractère plutôt interrégional ou international, sans que le trajet n'aille systématiquement d'un bout à l'autre du fleuve. Cet aspect sera bordé sous le paragraphe suivant.

Ces axes sont pour l'essentiel représentatifs des flux internationaux, hormis pour l'axe Est-Ouest dont une grande partie des trafics ne sont pas transfrontaliers.

On constate en 2006 une progression des trafics sur l'axe Nord-Sud et sur le Rhin, par contre une diminution des volumes transportés sur l'axe Est-Ouest et sur l'ensemble sur le Danube.

2.2.2 Transportnational et régional

Bassin de la Seine
Le bassin de la Seine a poursuivi en 2006 son développement avec une progression de l'ordre de 5,5% des volumes transbordés. Les marchandises dont les volumes ont le plus progressé sont respectivement les conteneurs et les produits liés au batiment et aux travaux publics. Les données relatives à l'année 2007 complète ne sont pas encore disponibles, mais devrait indiquer une poursuite de cette tendance eu égard au contexte économique observé.

Belgique
Compte tenu de la structure du réseau fluvial belge et des distances relativement réduites, l'évolution du transport national en Belgique peut donner des indications quant à la position de ce mode de transport dans ce pays. Compte tenu de l'état du réseau ferroviaire dans ce pays, on note un gain de part de marché de la navigation intérieure par rapport au rail notamment au cours des dernières années. Ainsi, en 2006 les volumes transportés en trafic national par navigation intérieure ont-ils augmenté de 6%, contre seulement 2,7% pour les trafics internationaux.

Pays-Bas
Plus encore que pour la Belgique, la densité du réseau fluvial néerlandais justifie une analyse spécifique. En effet, la navigation intérieure y détient depuis longtemps une forte part de marché. En 2006, les volumes transportés par la navigation intérieure y ont diminués de près de 2% et les trafics internationaux ont progressé d'environ 1%. Globalement, cela se traduit par une stagnation des volumes dans un contexte économique pourtant favorable et des transbordements dans les ports maritimes soutenus. A côté de la route, c'est incontestatblement le rail qui a gagné des parts de marché au cours de cette année, suite notamment à l'ouverture en 2007 de la dite « Betuwe Route ». Cette tendance devrait se poursuivre au cours des années à venir.

Réseau allemand (hors Rhin)
Les transports effectués dans la région de l'Elbe ont été affectés par l'irrégurlarité de l'hydraulicité. Pourtant, des potentiels importants existent, notamment pour le secteur des conteneurs en relation avec les ports maritimes du Nord de l'Allemagne où les volumes traités ne cessent de grandir. Dans le contexte actuel, la navigation intérieure en bénéficie puisque ls volumes transportés dans ce secteur ont nettement augmenté en 2006, mais certains freins liés aux infrastructures subsistent, surtout en amont de Magdebourg, qui dispose du potentiel pour devenir à l'avenir un hub important.

Danube supérieure et Canal
Aussi bien au niveau des transports d'échange entre le Main et le Danube via le canal Main-Danube que sur le Danube supérieur l'année 2006 a plutôt été marquée par une diminution conséquente des volumes transportés. Cette diminution est avant le résultat de phénomènes hydrologiques comme le blocage du canal pendant une longue période pour cause de glace et une irrégularité de l'hydraulicité marquée notamment en été par des périodes de basses eaux. En 2007, il semblerait que l'hydraulicité ait été plus abondante, mais à la date de cette publication les éléments chiffrés complets relatifs aux volumes ne sont pas encore disponibles.

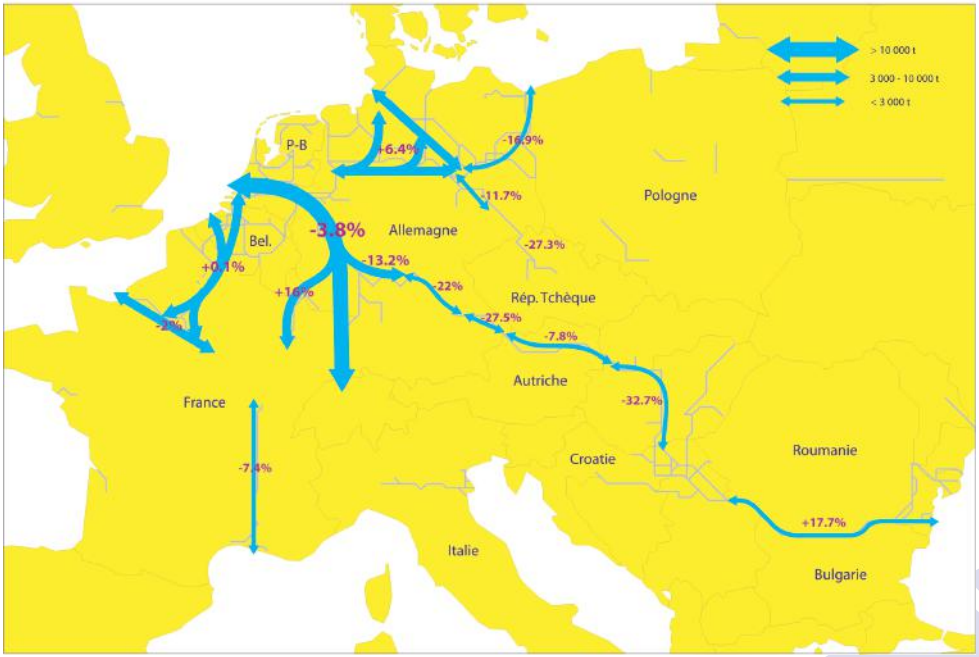
2.3 Approche de la demande de transport par filière

Remarque préalable :
Pour chaque filière desservie par la navigation intérieure est présentée une carte décrivant la situation des principaux flux de transport de marchandises sur le territoire européen, aini que les taux d'évolution des flux en 2006 par rapport à 2005.

2.3.1 Secteur agricole

Conjoncture générale du secteur
Pour 2008, un accroissement des exportations de blé est attendu, compte tenu du faible niveau des stocks au niveau du marché mondial. Cette situation est due à des récoltes insuffisantes dans certaines régions. En Europe de l'Ouest, la récolte 2007 est qualifiée d'assez satisfaisante, comparable à celle de 2006. Pour ces raisons, un redressement de la demande de transport de blé peut être espéré en 2008.
Les transports de denrées alimentaires et de fourrages ont progressé de près de 6%. Cette croissance est essentiellement due à celle des transports de produits oléagineux et de tourteaux qui représentent plus de 80% de ce marché. Leniveau de la demande devrait rester soutenu à court-terme.

Flux de transport générés par le secteur agricole

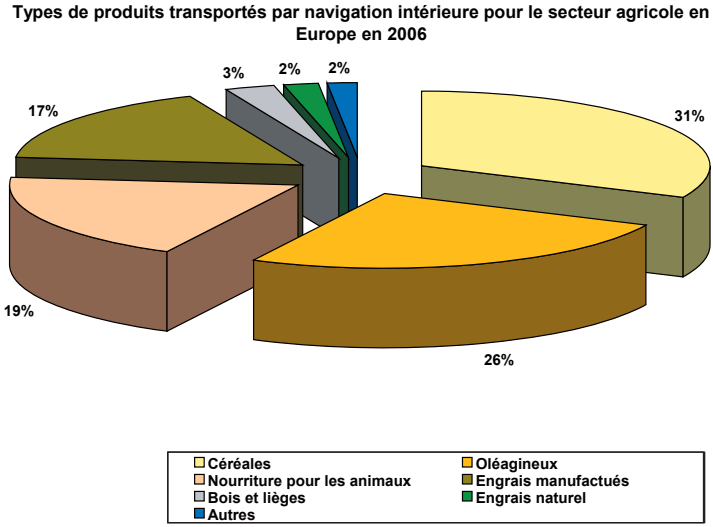


Sur une période de 6 ans (2000 – 2006), on constate les tendances suivantes :

- une relative stagnation des volumes de blé transportés en Europe de l'Ouest,
- une nette diminution des transports d'engrais avec -28% pour les engrais chimiques lié à un usage plus mesuré de ces derniers,
- une baisse de 30% des transports de bois qui peut avoir un caractère conjoncturel, les volumes résultants des tempêtes étant à présent résorbés, bien que parallèlement des achats d'approvisionnement commencent à nouveau à soutenir la demande (cf évolution en 2004),
- une progression de plus de 6% des oléagineux en relation avec le recours aux bioénergies.

Le graphique ci-dessous décrit la répartition des parts de marché que représentent les différents produits agricoles.

Graphique n° 3



Sur le Rhin

Si les transports d'engrais ont stagné au cours du premier semestre 2007, les transports de produits agricoles ont par contre progressé de près de 1%.

Les transports de céréales qui constituent environ 80% de cette catégorie de marchandises ont légèrement diminué. En effet, la baisse de 20% des transports de blé qui représentent environ la moitié de cette catégorie n'a pu être compensée par l'augmentation de l'ordre de 20% des transports d'orge et de maïs. Ainsi la progression des transports dans cette catégorie est essentiellement due au triplement en volumes des transports de bois (qui passe à 12% de ce marché).

Nord-Sud
Sur l'axe Nord-sud, les transports de produits liés à l'agriculture qui représentent environ 11% de l'ensemble des transports sur cet axe, ont stagné en 2006. Pour 2007, les éléments détaillés ne sont pas encore disponibles, mais on peut s'attendre à une légère progression des volumes transportés sur cet axe.

Danube
Sur le Danube, les transports de produits liés à l'agriculture ont nettement diminué dans tous les Etats concernés. C'est notamment au niveau du Danube supérieur où ce segment représente une part importante des volumes transportés (40 à 50%) que la diminution a été forte (plus de 20% de baisse sur l'axe Main-Danube).

Elbe
Sur le marché de l'Elbe, ce type de transport a également connu une baisse importante à l'image du trafic dans son ensemble, dû essentiellement à un manque de confiance de la part des chargeurs eu égard à l'hydraulicité et qui conduit ces derniers à délaiser un peu ce marché au profit des autres voies navigables allemandes moins sujettes aux basses eaux.

2.3.2 Secteur sidérurgique

Conjoncture générale du secteur
Les importations d'acier en Europe ont progressé au cours des 6 premiers mois de l'année 2007, pour couvrir entre autres les besoins générés par les Etats ayant récemment adhéré à l'Union Européenne. Selon les professionnels de ce secteur, une pause était perceptible depuis le troisième trimestre 2007. Elle ne résulte cependant que d'une réduction des stocks devenus trop importants au cours du 1er semestre 2007. En effet, sur l'année 2007 dans son ensemble, l'industrie sidérurgique allemande a battu un nouveau record avec une production de produits bruts en hausse de 2,5%.
Les experts de ce secteur estiment que suite à cette période de rationalisation des stocks, l'activité dans ce secteur devrait reprendre son rythme antérieur pour l'année 2008, sous l'effet notamment de la conjoncture mondiale et européenne toujours favorable à ce secteur. Cependant, quelques éléments d'incertitudes sont apparus au cours des derniers mois, qui pourraient quelque peu tempérer cet optimisme. On peut ainsi noter que le redémarrage du secteur du bâtiment et des travaux publics en Europe a également contribué à soutenir la demande intérieure européenne. Reste à savoir quelles seront les évolutions de la demande émanant du secteur du bâtiment et des travaux publics dans les mois à venir, eu égard à l'encadrement des crédits. Par ailleurs, l'industrie sidérurgique européenne craint également l'accroissement des importations de produits bon marché au détriment de la production européenne. A moyen terme, le niveau actuel de l'Euro risque également d'être préjudicable aux exportations.

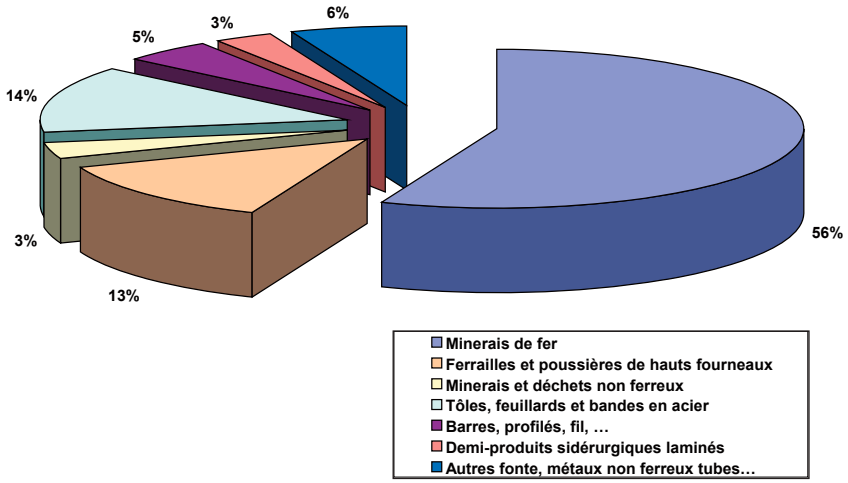
Transports fluviaux
Pour la navigation intérieure, c'est la demande de transport qui demeure importante, qu'il s'agisse de flux d'import ou d'export. Sur le Rhin et sur la Moselle, où les transports de produits liés à la sidérurgie représentent près de de 25% des volumes transportés, ces derniers ont progressé de 1,9% pour le Rhin et de 17% pour la Moselle. Au cours du premier semestre 2007,

les transports de produits métallurgiques ont progressé en moyenne de 23% en volumes, par rapport au premier semestre 2006. Les transports de minerais et de déchets pour la métallurgie n'ont eux progressé que d'un plus de 3%. Pour ces deux catégories de marchandises, ce sont les transports vers l'amont résultant principalement des flux d'importations qui ont fortement progressé. Plus en détail, on constate qu'il s'agit des produits semi-finis tels que des tôles d'acier. Les premières données disponibles relatives aux transports effectués sur l'ensemble de l'année 2007 par la navigation intérieure font apparaître des taux de progression conséquante des volumes transportés à partir et vers les ports maritimes (exemple : ports d'Anvers +11% pour les matières premières et +24% pour les produits métallurgiques). La demande d'acier qui reste soutenue au niveau mondial devrait assurer un maintient de la demande de transport s'adressant à la navigation intérieure européenne en 2008.

Flux de transport générés par le secteur sidérurgique

Graphique n°4

Répartition des produits métallurgiques transportés par navigation intérieure en Europe en 2006

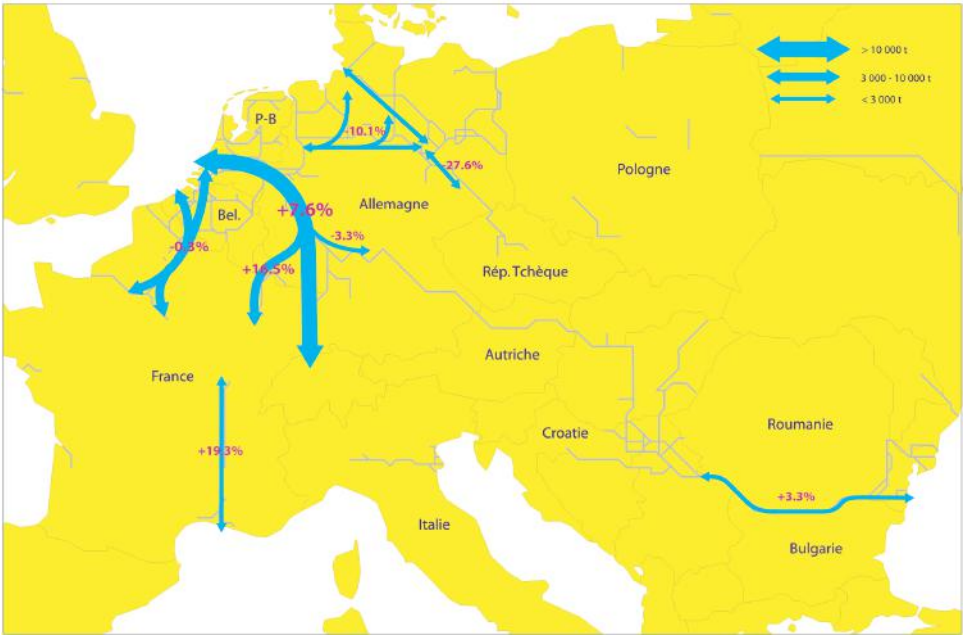


2.3.3 Secteur énergétique : charbon

L'Allemagne est le plus grand importateur de charbon de tous les pays rhénans et même de tous les pays de l'UE. Pour produire de l'électricité, ce pays utilise essentiellement du charbon, alors que les autres pays recourent souvent au nucléaire ou au gaz naturel. En outre, dans le secteur de l'industrie sidérurgique, l'Allemagne occupe la première place sur le marché européen. Malgré la production nationale allemande, l'approvisionnement du marché en charbon s'y fait pour environ deux tiers par les différents ports maritimes européens (2006 : 46,6 millions de tonnes, 2007 environ 43 millions de tonnes). Pour des raisons stratégiques, l'Allemagne importe son charbon en faisant appel à différents fournisseurs. La Pologne et l'Afrique du sud étaient déjà des fournisseurs importants, mais depuis peu, l'Amérique du sud et l'Indonésie ont également vue leurs parts de marché croître. Si, d'après les chiffres de 2006, les ports de Hambourg et du Havre jouent un rôle non négligeable pour ces importations, Rotterdam (33%) et Amsterdam (24%) jouent un rôle bien plus important et Anvers (11%), Dunkerque (12%) et Hambourg (6%) dans une moindre mesure. D'après les données, l'Allemagne est le destinataire principal de ces arrivages de charbon (environ 80%), transitant principalement par les ports ARA.
Le premier semestre 2007, les volumes de charbon transbordés à Rotterdam ont diminué de 1,5 millions de tonnes (-11%), ce qui est imputable à l'hiver doux et aux travaux d'entretien d'une centrale électrique importante. Des arguments similaires valent pour la baisse (-8%) des volumes transbordés à Anvers (8,6 millions de tonnes), au demeurant, des données calculées sur l'année entière. Là, la navigation intérieure a vu baisser les transports vers l'arrière-pays de 4,8% Contrairement à ce qui s'est passé à Anvers, Rotterdam a finalement pu enregistrer une

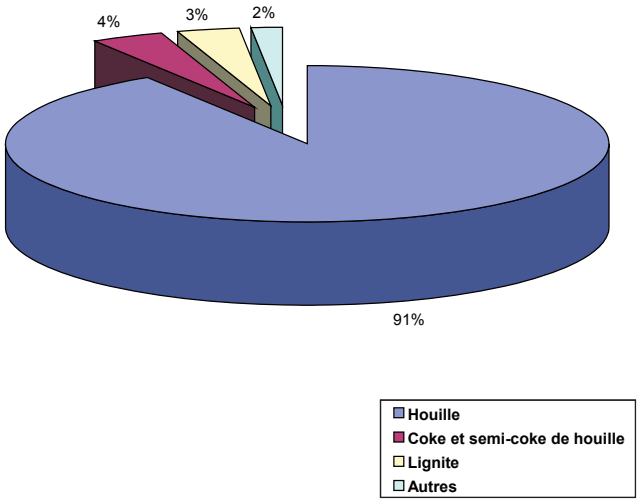
progression pour l'année 2007. Les arrivages y ont progressé de 0,9%, si bien qu'en 2007, 28 millions de tonnes ont été transbordées. Au Havre les transbordements ont augmenté de 34%, atteignant 2,4 millions de tonnes, et à Amsterdam l'augmentation était de 16%. En arrière-pays, 6,8 millions de tonnes de charbon (+19%) ont été transbordées dans le port de Duisbourg. à Hambourg, 21,7 millions de tonnes de minerais, d'engrais et de charbon ont été transbordés, ce qui représente une baisse de 2%, et à Dunkerque les volumes de charbon transbordés (9,7 million de tonnes) ont diminué de 5%.

Flux de transport générés par le secteur énergétique : charbon



Graphique n°5

Répartition des produits dérivés du charbon transportés par navigation intérieure en Europe en 2006



Remarque: Il est à noter qu'entre 2000 et 2006, les volumes de houille transportés par navigation intérieure en Europe de l'Ouest ont progressé de plus de 23% alors que les volumes transportés des autres produits dérrivés ont diminués de l'ordre de 20% sur cette période.

Pour ce qui concerne le charbon importé, on distingue celui qui ira à la sidérurgie de celui qui ira aux centrales thermiques. En 2006, le charbon à destination des centrales thermiques a représenté l'essentiel en terme de volume (68%). Cette année là, la navigation intérieure a transporté 45% de ce volume vers l'arrière-pays allemand, où les lieux de destination se situent souvent directement sur le Rhin. En février et avril 2007, les volumes de charbon d'importation à destination des centrales en Allemagne ont été nettement en baisse par rapport aux mêmes périodes en 2006, par contre, l'inverse s'est avéré pour les mois de juin et novembre. Globalement, l'Allemagne a enregistré une augmentation des importations de charbon de 2,1% en 2007.

Durant cette année, l'importation par la navigation intérieure a parfois connu des problèmes à cause des basses eaux, mais le rail a été perturbé par des grèves en Allemagne et en France.
La consommation d'énergie mondiale augmente. Sur le plan mondial, la part du charbon dans l'approvisionnement en énergie est de 30% (2006), et les réserves suffiront pour au moins 200 ans. Par contre, à plus long terme on peut s'attendre à une diminution en Europe (actuellement déjà, on opte pour une co-combustion de biomasse dans les centrales à charbon). Pour l'instant, les perspectives pour le secteur du charbon restent favorables : la demande d'énergie est toujours en hausse et la fermeture progressive des mines de charbon en Allemagne renforce sa dépendance des importations. Par ailleurs, le prix du charbon reste

intéressant par rapport à celui du pétrole, ce dernier ayant subi une hausse bien plus importante. La situation en 2006 figure sur la carte de l'Europe ci-dessous.

Sources : Verein Deutsche Kohlenimporteure, Port de Rotterdam, Port d'Anvers

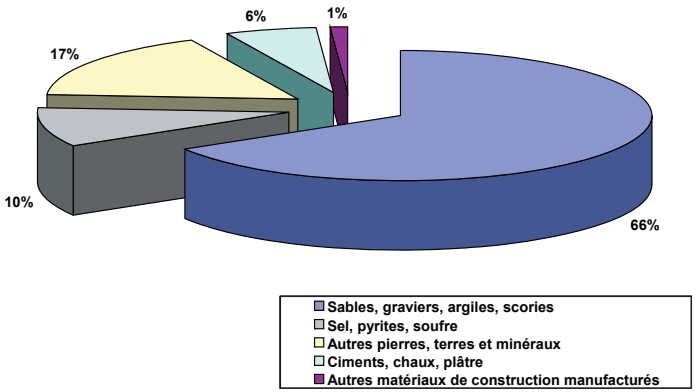
2.3.4 Matériaux de construction

Conjoncture générale du secteur
Cette évolution résulte de la reprise du secteur du bâtiment et des travaux publics. En Allemagne notamment, une progression de 5% des investissements dans ces secteurs était attendue en 2007. Dans les faits, l'activité y a progressé de 0,6% pour le bâtiment et de 6,6% pour les travaux publics. En fin d'année 2007, cependant, la conjoncture internationale et financière notamment laisse planer un doute quant à la poursuite immédiate de ce réveil du secteur du bâtiment et des travaux publics. En effet, un encadrement accru du crédit pourrait avoir des conséquences néfastes sur la mise en chantier de logements neufs, réduisant de ce fait la demande de matériaux de construction. Si l'Allemagne se trouve actuellement dans une situation économique solide, la question demeure ouverte quant à l'évolution des travaux publics dans les autres Etats ouest-européens, la France notamment. Les effets de cette conjoncture ne seront cependant perceptibles qu'en 2008. Une certaine expectative est donc de riguer quant à l'évolution de la demande dans ce secteur.

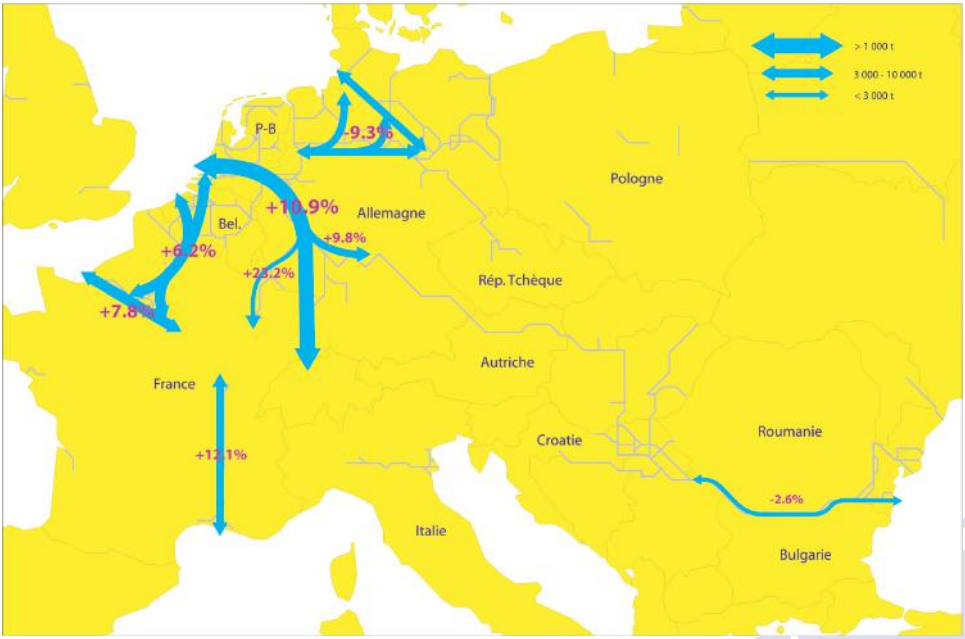
Transport fluvial
En 2006, les transports de marchandises relevant du secteur du bâtiment ont progressé de façon notable sur les principaux axes européens. Le Danube fait exception, les transports relatifs à ce secteur y ayant relativement stagné. On peut noter que les volumes transportés par ce segment de transport ont progressé de près de 11% sur le Rhin après des années de régression.
Le premier semestre 2007, a été caractérisé par une augmentation de près de 5% des transports de matériaux de construction sur le Rhin. On note que ce sont notamment les transports de sables et de graviers et de ciment vers l'aval qui ont progressé de 14%. Il convient de rappeler que le secteur des matériaux de construction représente plus de 20% des volumes transportés sur le Rhin, l'axe Nord Süd et sur le Mittellandkanal. Sur le bassin de la Seine ce segment représente l'essentiel des volumes transportés avec les conteneurs.

Graphique n°6

Répartition des matériaux de constructions transportés par navigation intérieure en Europe en 2006



Flux de transport générés par le secteur des matériaux de construction



2.3.5: Transport par conteneurs

Conjoncture générale du secteur
Par leur caractère uniforme, solide, superposable, les premiers conteneurs arrivés à Brême et Rotterdam ont provoqué une mini-révolution. Plus de 40 ans après, le conteneur est devenu le symbole de la globalisation.
Ainsi, le transport de produits conteneurisés augmente plus rapidement que le commerce mondial. Le conteneur pouvant en principe contenir toutes sortes de produits, il concerne à l'heure actuelle, pratiquement tous les marchés et secteurs industriels. En revanche, il s'agit d'un marché exigeant où la ponctualité et la flexibilité jouent un rôle primordial. Compte tenu du taux de croissance économique, en Asie du Sud-Est notamment, le potentiel de ce marché reste considérable (d'après les pronostics un triplement des volumes est attendu d'ici 2020).
La navigation intérieure joue un rôle important dans l'acheminement de conteneurs vers l'arrière-pays (marchandises de consommation), et – peut-être de façon encore plus significative – dans le transport de produits semi-finis de l'industrie Européenne vers les ports maritimes. Parallèlement, on observe le flux de conteneurs vides en retour. L'année 2007, a été globalement marquée par une légère augmentation des volumes, malgré certaines disparités régionales sur ce marché. En France, une augmentation de 10% a été enregistrée pour le transport de conteneurs dans l'arrière-pays, notamment dans le bassin de la Seine (+ 30%). Cette augmentation a pu se réaliser grâce à l'augmentation de la production automobile. Une hausse a également été enregistrée à Strasbourg (il est prévu d'y augmenter la capacité de transbordement de conteneurs). A Mulhouse en revanche, les transbordements de conteneurs ont diminué. Tandis qu'en Allemagne les prestations en tkm de la navigation intérieure ont augmenté (+1,6%), alors que les tonnages transportés on diminué (-1,4%), le transport de conteneurs a d'abord diminué (- 0,6% au cours des deux premiers trimestres), avant d'augmenter de nouveau (d'après les données les plus récentes) de 1,2% au mois de septembre. à titre de comparaison, le rail a transporté en Allemagne 20 % de conteneurs en plus au cours du premier semestre 2007 par rapport à l'année précédente.

Sur les fleuves
En 2006, les transports de conteneurs par navigation intérieure avaient diminué en volume de près de 2% sur le Rhin et sur l'axe Nord-Sud. Cette baisse s'est poursuivie au cours du premier semestre 2007 sur le Rhin, même si les volumes de marchandises transportées dans les conteneurs a elle progressé de 9% en tonnes.
Cette évolution s'explique par un accroissement du nombre de conteneurs pleins (+3%) et une diminution du nombre de conteneurs vides transportés atteignant 9%. Rien qu'au mois de juin 2007, une progression du volume de conteneurs pleins transportés sur le Rhin atteignant 12%. A l'origine de cette évolution se trouve le fait que les ports maritimes donnent priorité au transbordement des conteneurs pleins. Une accumulation de conteneurs vides dans les ports de l'arrière-pays pourrait en résulter. Un recours à d'autres modes de transport terrestres pour leur réacheminement vers les ports maritimes n'est pas à exclure.
Sur le Danube, le transport de conteneurs reste très marginal, hormi dans le delta ou un développement se profile.

source : VNF, Statistisches Bundesamt

Flux de transport générés par conteneurs

2.3.6 Transports de produits relevant du secteur pétrolier

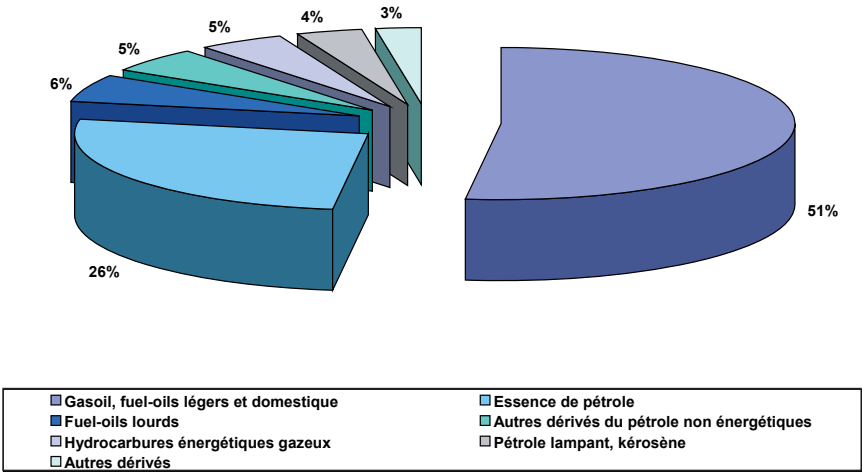
L'approvisionnement en pétrole des raffineries en Europe occidentale du nord, ainsi que les exportations vers les USA se font en premier lieu par le biais des ports ARA, Rotterdam détenant plus de 50% du marché. Dans les raffineries de Rotterdam, tout comme dans celles d'Anvers et des ports d'Allemagne, le pétrole brut est transformé en essence et en diesel.
La navigation intérieure (cale citerne) assure une partie des transports des ports maritimes vers l'arrière-pays ainsi que le transport à partir des raffineries de l'arrière-pays (notamment en Allemagne et en France) vers les ports maritimes. En 2006, les volumes de marchandises relevant du secteur pétrolier transportés par cette dernière on progressé de l'ordre de 1% sur le Rhin comme sur l'axe Nord-Sud. Sur le Danube en revanche, les volumes ont dans l'ensemble plutôt diminué avec cependant des nuances selon la portion de fleuve considérée. Au cours du premier semestre de 2007, les volumes de produits pétroliers transportés sur le Rhin ont diminué de 8% suite notamment à la hausse du prix du pétrole sur le marché, qui a entraîné un diffèrement maximal des achats d'approvisionnement.
En 2007 les transbordements d'hydrocarbures en Allemagne se sont situés environ 10% en

deça des valeurs de l'année précédente. Cette diminution peut s'expliquer par une baisse de la demande de fioul léger due à un hiver doux et au recours à d'autres sources d'énergie (gaz) alternatives. Les volumes transportés de diesel et d'essence sont par contre restés inchangés. Périodiquement, des reprises de la demande ont pu être enregistrées sur ce marché. Ainsi, au cours du deuxième trimestre, une forte demande pour l'essence à destination des USA a pu être observée. Le prix du pétrole brut et, par voie de conséquence, le prix d'achat de l'essence, du diesel et du fioul léger ont été orientés à la hausse tout le long de l'année.

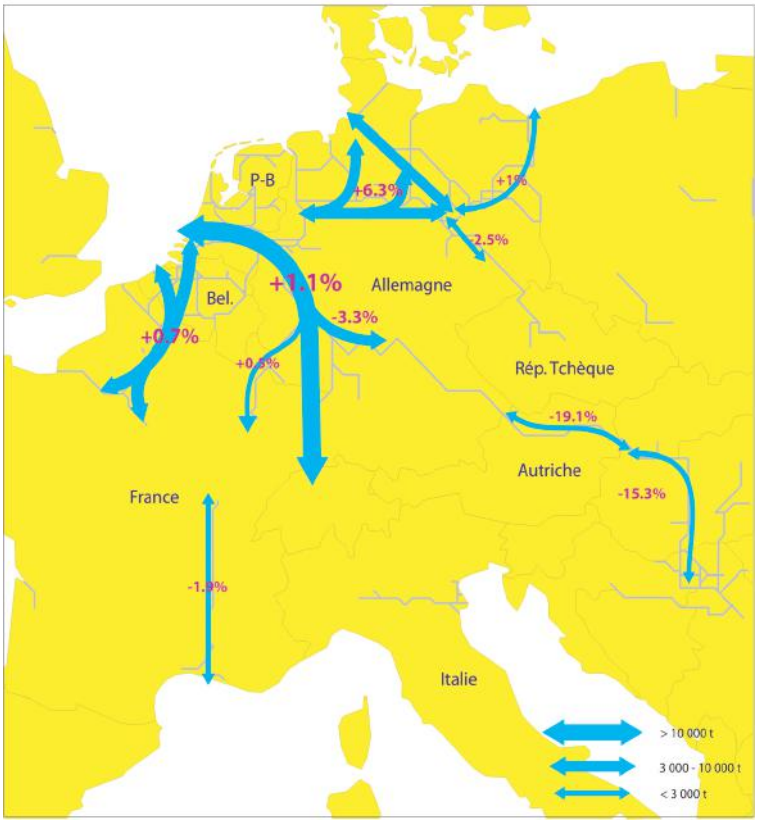
Il s'agit d'une approche globale du secteur pétrolier qui peut donner une image quelque peu différente du marché que le texte ci-dessus qui parle de l'évolution en détail des différents produits et donne également de premières impressions relatives à l'année 2007.
Source : port de Rotterdam, port d'Anvers, Mineralöl Wirtschaftsverband

Graphique n°7

Répartition des différents types de produits pétroliers transportés par Navigation intérieure en Europe en 2006



Flux de transport générés par le secteur pétrolier

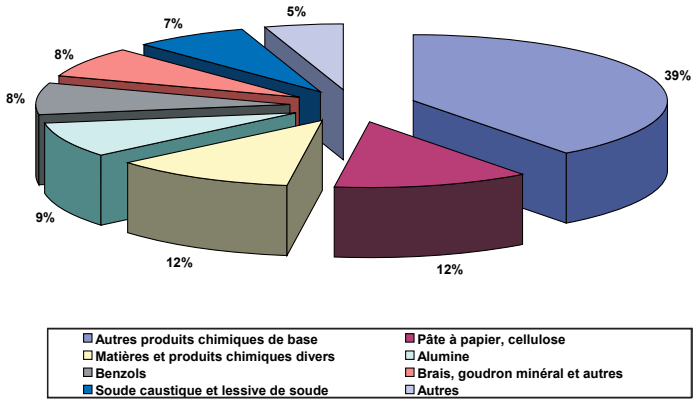


2.3.7 Secteur chimique

La demande de produits chimiques reste soutenue aussi bien à l'intérieur de l'Europe, qu'au niveau mondial. En Europe, elle est satisfaite par la production locale et par des importations. Le secteur chimique a connu de très bons résultats en 2007 avec une production européenne en hausse de l'ordre de 5,5%. Pour 2008, les prévisions sont plus réservées, notamment du fait de la conjoncture économique générale plus incertaine suite aux événements dans le monde de la finance au Etats-Unis intervenus ces derniers mois.

Graphique n°8

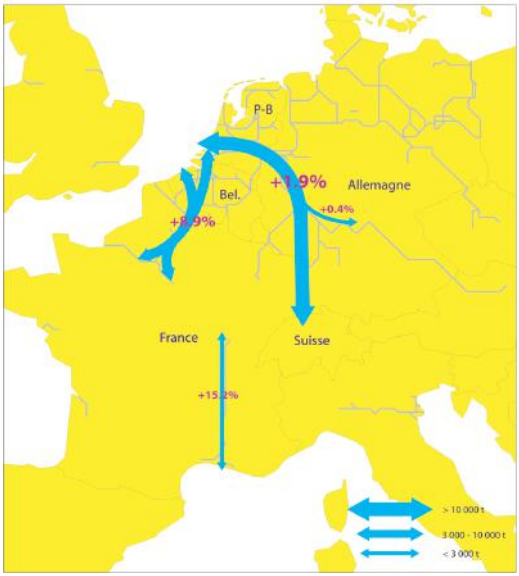
Répartition des produits chimiques transportés par navigation intérieure en Europe en 2006



Si en 2006 les transports de produits chimiques ont progressé de 1,9% sur le Rhin et de 8,9% sur l'axe Nord-Sud, ils ont progressé sur le Rhin de près de 9% en volumes et de 4% en prestations au cours du premier semestre 2007 par rapport au premier semestre 2006. Cette évolution s'explique par une reprise de la croissance dans ce secteur après une légère accalmie en 2006.

La poursuite de cette hausse de volumes transportés dans les mois à venir dépend de l'évolution économique générale en Europe, mais le secteur lui-même se situe en début 2008 plutôt dans un cycle de croissance.

Flux de transport générés par le secteur chimique



3. Les transbordements portuaires et la part modale de la voie d'eau

3.1: PORTS MARITIMES

Du fait de leur position stratégique et de leur profondeur, les ports nord-ouest européens et de la Mer du Nord offrent un bon accès à une partie du marché européen où une population dense consomme et produit de façon intensive. En 2006, les ports du range Hambourg – Le Havre ont vu leurs transbordements en tonnes augmenter de 5,5% et les transbordements de conteneurs de 9,5% mesurés en EVP. Les ports d'Anvers et de Rotterdam qui servent généralement de référence pour la navigation intérieure, ont connu des taux de progression en dessous de ces valeurs. En 2007, les ports maritimes européens ont enregistré une croissance sur toute la ligne, le marché du conteneur devançant à nouveau les autres secteurs. Les grands ports maritimes (Rotterdam, Hambourg et Anvers) ont connu par rapport à 2006 une nouvelle augmentation des volumes transbordés avec notamment des taux de croissance allant de 12% à 14% dans le secteur des conteneurs. Les évolutions ont été similaires dans tous ces ports. En volume de conteneurs, Hambourg est dans les échanges commerciaux le partenaire le plus important de la Chine et Anvers celui des USA et de Singapour. Par ailleurs, pour le transport intra européen, Rotterdam occupe une position très affirmée notamment en direction du Royaume-Uni. Dans d'autres ports maritimes européens – plus petits -, la croissance des volumes de conteneurs a parfois été encore plus forte. Cela étant, il convient de rappeler qu'il est plus facile de réaliser un pourcentage de croissance élevé en partant d'un volume réduit, ce qui est notamment le cas pour Amsterdam. Les grands ports maritimes sont devenus entre-temps bien plus que des hubs pour les transports : ils sont devenus des complexes

industriels et portuaires intégrant les activités de manutention et d'entreprise. Le tableau ci-dessous décrit l'évolution des volumes de conteneurs (en EVP) traitées dans ces ports maritimes.

	Hambourg	Bremen	Amsterdam	Rotterdam	Anvers	Zeebrugge	Dunkerque	Le Havre	Total
2000	4248	2737	53	6094	4082	965	148	1464	**19791**
2001	4689	2915	48	6096	4218	876	151	1525	**20518**
2002	5374	2999	45	6506	4777	959	161	1720	**22541**
2003	6138	3191	38	7144	5445	1013	161	1980	**25110**
2004	7003	3469	46	8292	6064	1197	201	2150	**28422**
2005	8088	3735	65	9288	6488	1408	204	2058	**31334**
2006	8862	4450	306	9653	7018	1653	205	2137	**34284**
2007	9890	4912	370	10791	8176	2020	198	2638	**38995**

Source : Port de Rotterdam

On note sur 7 ans une progression de 73% des transbordements de conteneurs dans les principaux ports maritimes d'Europe de l'Ouest, ce qui correspond à une progression moyenne de 9,6% par an. A côté de cela, les volumes transportés par la navigation intérieure en Allemagne, pays qui se situe au centre du réseau fluvial européen, n'a progressé que de l'ordre de 53%, soit en moyenne de 7,4% par an. Cet écart traduit indéniablement une perte régulière de part de marché pour la navigation intérieure européenne.

ROTTERDAM

En 2006, le port de Rotterdam affichait une croissance de ses transbordements assez faible, limitée à +1,7% avec 378 millions de tonnes qui résultait principalement de l'augmentation du volume de conteneurs (+4,3%) et du charbon (+3%), tandis que par exemple les volumes de minerais et de déchets pour la métallurgie ont diminué. L'année 2007 a été exceptionnelle pour le port de Rotterdam. Ce premier port européen a transbordé plus de 400 millions de tonnes et traité plus 10 millions de conteneurs en EVP. Certes, le commerce avec l'Asie est un moteur de croissance dans le secteur des conteneurs, mais la plus grande partie des marchandises traitées provient de l'Europe. Pour l'année 2007, toutes marchandises confondues les volumes transbordés ont augmenté de 6,4% et les arrivages et les expéditions de conteneurs ont augmenté de respectivement 12% et 9%. Une accélération de cette crossance des volumes a été particulièrement marquée au second semestre 2007. Les transbordements d'huiles végétales ont diminué, alors que ceux d'éthanol et de biodiesel ont augmenté. Les expéditions de minerais et de déchets pour la métallurgie ont enregistré une croissance. Les baisses n'ont concerné que le pétrole brut (-2%) et d'autres marchandises en vrac (-3,5%). Les perspectives sont bonnes pour le port : d'après les prévisions, la croissance sera d'une mannière générale soutenue au cours des prochaines années. Cette tendance sera amplifiée pour le secteur des produits conteneurisés, qui devrait connaître un fort développement. Cela vaut aussi bien pour le trafic intra européen (shortsea) que pour le trafic intercontinental (deepsea). Rotterdam commence à atteindre les limites de ses capacités, qu'il s'agisse de conteneurs ou de marchandises sèche en vrac. La situation de la cargaison sèche trouve son origine dans l'augmentation des importations de charbon vers l'Allemagne, conséquence de la fermeture progressive des mines. L'intérêt d'une extension a été établi. C'est pourquoi, à court terme un accroissement des capacités de transbordement a été programmé

(terminaux Delta Barge Feeder et Euromax). D'autres investissements sont annoncés à plus long terme : l'aménagement prévu du Tweede Maasvlakte destinée à répondre à la forte demande de capacité de transbordement supplémentaire. Sur les 1000 hectares qui y sont prévus, environ 625, seront réservés aux terminaux de conteneurs, ce qui représente une extension considérable. L'attribution des terrains du « Tweede Maasvlakte » est en cours et le port de Rotterdam voudrait consacrer l'essentiel de ces extensions au rail et à la nvigation intérieure.
Source : Port de Rotterdam

ANVERS
En 2007, les volumes transbordés ont dans l'ensemble augmenté de 9% par rapport à 2006 (soit un taux de croissance double de celui enregistré en 2006 atteignant ainsi 167 millions de tonnes.). En 2007, les transbordements représentaient en tout 182,9 millions de tonnes. Le volume de conteneurs transbordés a représenté 8,2 millions d'EVP, soit une hausse de 14% pour ce secteur important (en 2006 il n'y avait que 7 millions d'EVP et 6,5 en 2005). Ainsi, Anvers reste le troisième port de conteneurs en Europe (après Rotterdam et Hambourg). Dans ce secteur, l'Amérique du nord est un partenaire commercial capital. Le Deurganckdok avec sa capacité de 6,4 millions d'EVP, est conçu pour pouvoir faire face à la forte croissance attendue au cours des prochaines années. L'entretien des écluses et l'élargissement de l'Escaut assurera une meilleure accessibilité d'Anvers du côté front de mer. La navigation intérieure a également en 2007 joué un rôle important pour l'acheminement des marchandises, qui se fait en majeure partie en direction des Pays-Bas (44%) mais également en direction de l'intérieur de la Belgique et de l'Allemagne (24% dans les deux cas). La navigation intérieure assure le transport d'environ un tiers du volume en conteneurs au départ d'Anvers vers l'arrière-pays. Par ailleurs, ce mode de transport détient part de marché importante en ce qui concerne les entrées et sorties de produits pétroliers (2007 : 30%), de produits chimiques (14%) et de conteneurs (26%). Une croissance de 9% a été enregistrée pour le transport de conteneurs.
Source : Port d'Anvers

HAMBOURG
En 2006, les volumes transbordés ont augmenté de 7,3% de sorte qu'Hambourg atteignit 135 millions de tonnes. Pour les conteneurs, avec 8,9 millions d'EVP transbordés soit une augmentation de 10%, Hambourg a en 2007 à nouveau battu son propre record. L'ensemble des transbordements s'est élevé à 140 millions de tonnes (+4,1%), dont 9,9 millions d'EVP pour les conteneurs traités qui progressent ainsi de +11%. Si sur cet ensemble, la Chine et l'Inde sont les grands exportateurs, Hambourg a également beaucoup de relations commerciales de proximité (mer Baltique). Contrairement à ces résultats très favorables, le transbordement de marchandises en vrac a diminué en 2007de 2,4% (minerais, engrais et charbon).a Hambourg s'est fixé l'objectif de crever le plafond des 10 millions de conteneurs en EVP l'année prochaine, en espérant, dans ce secteur, dépasser Rotterdam au cours des dix années à venir. Le fait que le port de Hambourg soit plus proche des nouveaux Etats membres de l'UE à l'Est de l'Europe et qu'il entretienne des liens forts avec la Russie où l'économie prospère, seraient les atouts les plus importants pour ce port. Une condition préalable consisterait à améliorer son accès (et sa profondeur) côté mer. A cet égard, des préparatifs sont dès à présent en cours. Depuis 2007, le port de Hambourg est côté en bourse. Les moyens financiers ainsi dégagés sont destinés entre autres à améliorer les infrastructures dans le secteur des transbordements de conteneurs. Le rail qui est considéré comme un moyen puissant pour désengorger la route (18% des conteneurs en 2007). De ce fait, le port de Hambourg est devenu la plate-forme ferroviaire la plus importante d'Europe.
Source : Port de Hambourg

AMSTERDAM

Le taux de croissance global des transbordements dans les ports maritimes d'Amsterdam – Zaanstad, Velzen/Ijmuiden et Beverwijk compris – a été de 1,5% en 2007, passant d'environ 84,4 millions de tonnes à environ 85,7 millions de tonnes. Pour Amsterdam seul, ce taux s'élève à 4,6%. Le transbordement de conteneurs en EVP a augmenté de 370.000, soit +21% après plus d'un tripplement des volumes en 2006 avec l'ouverture du nouveau terminal. La part des conteneurs vides transbordés a également augmenté de 109% pour atteindre 55 601 EVP. Le fameux terminal à conteneurs de Ceres n'a pas encore atteint la moitié de sa capacité maximale (1 million en EVP au maximum). Le transbordement de véhicules a augmenté de 30%, passant de 214.685 à 279.000. Les transbordements avaient augmenté d'environ 12% en 2006 notamment grâce aux produits pétroliers et aux conteneurs qui ont progressé de 370% par rapport à 2005.

Source : Port d'Amsterdam

LE HAVRE

Le volume total des transbordements a atteint en 2006 74,8 millions de tonnes, ce qui représente une baisse de l'ordre de 1,6% par rapport à l'année précédente. Pour les contebeurs, une croissance des volumes transbordés de 3% par rapport à 2005, a pu être constatée. La part modale de la navigation intérieure en ce qui concerne les transports vers l'arrière-pays s'élevait à 7% en 2006. Pour Le Havre l'année a été bonne, avec une croissance de 6,6% de la globalité des transbordements, atteignant près de 80 millions de tonnes, et une augmentation de 25% dans le secteur des conteneurs (en tout 2,6 millions d'EVP). L'ouverture d'un terminal à conteneurs a contribué à ces résultats impressionnants. Pour le vrac sec (charbon), les résultats étaient également en hausse de près de 31%, mais le transport de produits pétroliers a enregistré une baisse (diminution temporaire des capacités de raffinage).

Source : port autonome du Havre

BREMEN

Brêmes, le port allemand par où transitent le plus de véhicules automobiles, a enregistré en 2007 une hausse des transbordements de 6,3% par rapport à 2006, pour atteindre 69 millions de tonnes. Pour les conteneurs, l'augmentation a été de 10,4% (au total 4,9 millions en EVP). Le vrac liquide (un secteur relativement limité) a par contre enregistré une baisse de -32%. En 2006, les volumes transbordés dans ce port ont atteint 65 millions de tonnes, ce qui représente une progression de 16% par rapport à 2005.

Source : Bremenports

DUNKERQUE

En 2006, le volume des transbordements effectués dans le port de Dunkerque a atteint 56 millions de tonnes, ce qui représente une progression de 6%. Alors qu'en 2006, les volumes de conteneurs transbordés avaient encore augmenté de 0,5% par rapport à 2005 avec 205 000 EVP, en 2007 ce port fit exception dans le range Le Havre – Hambourg avec des volumes de contebeurs en repli de 4% à 197 000 EVP. Malgré cela, le volume global des transbordements est en hausse de 1% en 2007 à 57 millions de tonnes.

Source : port de Dunkerque

ZEEBRUGE

Au cours de l'année 2006, les volumes transbordés se sont élevés à 39 millions de tonnes, réparties également entre entrée et sorties. Ceci correspond à un taux de progression de 12% comparé à 2005. En 2007, 42,3 millions de tonnes ont été transbordées dans ce port, ce qui

correspond à une augmentation de 7,3%. Le transbordement de conteneurs a augmenté de 24% pour atteindre 2 millions en EVP en 2007 (en tonnes cela représente une croissance de 11%). La création de nouvelles lignes est à l'origine de cette hausse importante. Le marché des véhicules reste toujours le point fort de ce port qui a, par contre, vu les transbordements de marchandises en liquide diminuer.
Source : port de Zeebruge

WILHELMSHAFEN
Actuellement, c'est le troisième port d'Allemagne de par ses volumes (2004: 45 millions de tonnes par an). Il fait office de de pont vers les pays scandinaves, les nouveaux états membres de UE et les Pays baltes. Le JadeWeserPort, en voie de réalisation, avec sa profondeur de 18 m et sa grande superficie (170 ha), stimulera le transport par conteneur dans la région. D'après les pronostics, la capacité atteindra déjà 2,7 millions en EVP en 2010.
Source : Wilhelmshaven Port

Les principaux ports en Europe

3.2: PORTS INTÉRIEURS

source : sites web ports, données prévisionnelles

Les ports intérieurs du continent européen constituent un réseau de sites de transbordement régionaux de caractère fréquemment trimodal, qui desservent généralement plusieurs marchés. Pour l'année 2006, les chiffres relatifs aux transbordements publiés par les ports intérieurs affichent des évolutions contrastées par rapport à 2005 avec par exemple +13% pour Francfort et à l'inverse -7% pour Bâle. Pour le secteur des conteneurs, on pourrait nommer Francfort avec +40% et Mulhouse-Ottmarsheim avec -27%. Pour l'ensemble des marchés et modes de transport, 2007 a été comme 2006 une année de croissance. Les évolutions au sein de différents marchés partiels peuvent avoir une grande influence sur les volumes à transporter. Ainsi, en 2007, à Liège les transbordements ont augmenté de 8%, notamment suite à la remise en fonction des hauts fourneaux. Francfort-sur-le-Main a enregistré une hausse des transbordements de charbon, de matériaux de construction et de matériaux recyclés et plus particulièrement de l'exportation de déchets pour la métallurgie grâce à la demande venant de Chine. Bâle a enregistré une augmentation des transbordements dans leur globalité (+5,3%) (plus particulièrement pour les conteneurs), même si les produits pétroliers ont été en baisse. Karlsruhe a été une exception dans ce contexte, puisque les transbordements y ont baissé de 10% en 2007 après cependant une hausse de plus de 9% en 2006.
Si la croissance du transport par conteneur est moins forte sur le Rhin qu'au niveau des ports maritimes, bien des projets visant à accroître les capacités de transbordement de conteneurs se dessinent. à Francfort-sur-le-Main, le site de transbordement verra sa surface augmentée de 4000 m2, ce qui portera sa capacité maximale à 100 000 EVP dès 2010. Le nouveau terminal à conteneur 'Hanse-terminal' (comprenant un centre de logistique) de Magdebourg a été ouvert en mai 2007. D'après les prévisions, la capacité de transbordement atteindra 33.000 en EVP par an. Il faut cependant noter que dans tous les cas, le rail jouera également un rôle important. Le fait que les agrandissements ne concernent pas uniquement le Rhin, est illustré par les exemples suivants. à Vienne qui a affiché en 2007 une hausse du volume de conteneurs transbordés de 23%, tous modes confondus, la capacité annuelle sera portée à 400 000 en EVP par an dès la fin 2008. Ces volumes seront essentiellement repartis entre le rail et la route. Pour arriver à cette capacité, le terminal trimodal existant « Wienercont. Terminal » sera modernisé. Par ailleurs, le centre de logistique trimodal d'Enns ouvert en 2007, a stimulé les transports par conteneurs de par sa capacité qui atteint 250 000 EVP par an (en 2006, 153.000 EVP ont été transbordés, soit 20% de plus qu'en 2005).

DUISBOURG

Par rapport à 2005, les volumes transbordés dans le port de Duisbourg ont progressé de 4,2% en 2006, soit un volume de 51,3millions de tonnes. Le secteur des conteneurs a atteint un taux de croissance similaire qui s'est traduit par un volume de 357 000 EVP pour la navigation intérieure. Les transbordements dans le port de Duisbourg ont atteint 55 millions de tonnes, ce qui correspond à une augmentation de 11% à laquelle la navigation intérieure n'a contribué qu'à hauteur de 4%. Le rail (la navette avec Anvers) joue un rôle important dans le développement du port. Le transport de charbon prend une place de premier ordre pour ce port, mais Duisbourg fait également partie du top 100 mondial des ports à conteneurs, enregistrant en 2007 une hausse de 14% (après plus de 4% en 2006) pour atteindre 900 000 EVP dont l'essentiel à néanmoins bénéficié au rail. En 2007, un nouveau portique à conteneurs a été mis en service et des travaux préparatoires sont en cours pour la réalisation d'une nouvelle extension conséquente des capacités de transbordement de conteneurs et de la logistique qui en découle.

MANNHEIM
Comparés à 2005, les transbordements dans le port de Mannheim ont diminué de 1,9% pour atteindre 8 millions de tonnes en 2006. Même les transbordements de conteneurs ont diminué de 12% pour atteindre 120 000 EVP. En 2007 par contre, c'est une croissance de 5% avec au total 8,3 millions de tonnes qui a pu être enregistrée. Dans ce contexte favorable, on note cependant pour la deuxième année consécutive une baisse des transbordements de conteneurs qui ont encore diminués en 2007 de -10% pour arriver à 108 066 EVP. Si l'accident de Cologne (mars 2007) a provoqué une baisse inattendue des volumes, d'autres causes d'origine plus structurelle y ont également contribué. Malgré cela, les résultats de 2007 sont globalement les meilleurs depuis 1988. La mise en service d'un terminal à conteneurs, qui augmentera la capacité de transbordement, vise à anticiper la croissance de la part de marché de la navigation. Parallèlement, le quai sera prolongé et le réseau ferroviaire étendu par deux lignes supplémentaires.

COLOGNE
Pour l'année 2006, c'est une baisse générale des transbordements de 4,5% à 15,6 millions de tonnes qui peut être constatée, alors que pour les conteneurs, les transbordements vers la navigation intérieure ont augmenté de 21% pour atteindre 114 481 EVP. En 2007, le taux de croissance des transbordements a été de 3,2% soit au total 11 millions de tonnes, dont 12% pour le secteur de conteneurs qui a transbordé 574.000 d'EVP. Les capacités de transbordement de conteneurs sont également en cours d'extension. Le rail qui détient de 18% de parts de marché au niveau de ce port, y joue également un rôle important.

PARIS
Avec ses 22 millions de tonnes de transbordements annuels, Paris est par ses volumes le deuxième port intérieur d'Europe, Duisbourg occupant la première place. Le terminal à conteneurs à Gennevilliers est plus particulièrement focalisé sur les transbordements de conteneurs. En 2006, près de 80 000 EVP ont été transbordés ce qui représente une croissance de près de 10% par rapport à 2005. La région parisienne s'attend à une croissance de 120% des volumes dans les 15 ans à venir, ce qui serait en concordance avec l'extension considérable des capacités du port du Havre. C'est dans cette perspective qu'une extension du terminal de Gennevilliers a été prévue. Si Gennevilliers a vocation à rester le point principal du trafic de conteneurs parisien, on projette parallèlement la mise en place d'un réseau de nouveaux terminaux trimodaux dans la périphérie parisienne.

BALE
Le port de Bâle a connu en 2006 une progression de 5,8% des volumes de marchandises sèches transbordées au niveau du fluvial. Notamment les transbordements de conteneurs ont dépassé avec 88 030 EVP le record atteint en 2004 (85 254 EVP) et se trouvent ainsi à nouveau dans une phase de croissance. Les arrivages de produits pétroliers ont en revanche reculé de 17,1% ce qui n'a pas pour seule origine le prix du pétrole très élevé jusqu'en décembre, mais trouve également des explications au niveau structurel. 2007 a également été une bonne année concernant les transbordements avec précisément un nouveau record du côté des conteneurs qui ont atteints 104 366 EVP, soit une progression de 21,3% par rapport à 2006. Plus globalement, les transbordements du port de Bâle ont progressés de 5,3% avec 7 108 230 tonnes, ce malgré un recul de 10% de la demande de produits pétroliers. Ces résultats favorables ont pu être atteints non seulement grâce à un contexte économique général favorable, mais aussi grâce à une hydraulicité qui comparée aux données historiques peut être qualifié de bonne.

Chapitre 2 :
Analyse de l'offre de transport

L'observation de l'évolution de l'offre de transport sur le marché européen, qui se mesure principalement sur base des capacités sur le marché, reste un exercice difficile, compte tenu de l'absence d'harmonisation quant au mode de recensement et de tenue des registres nationaux. En effet, dans la situation actuelle, le nombre d'unités mises au déchirage paraît d'emblée très limité même s'il n'est pas vérifiable. A côté de cela, certains éléments sont connus par rapport aux transferts avec les pays voisins tout comme les nouvelles constructions mises sur le marché en cours d'année. Cette procédure permet de mettre à jour autant que possible l'image des capacités actives.

Nouvelles capacités sur le marché

L'observation des nouvelles arrivées sur le marché fait apparaître une nette baisse du nombre des mises en service en 2007 par rapport à 2006. Cette indication mérite d'être relativisée, dans la mesure où en ce début d'année 2008, tous les registres ne sont pas encore à jour concernant les inscriptions de la fin de l'année 2007.

Il convient de noter qu'il est difficile dans le contexte administratif actuel d'obtenir des données exhaustives pour la plupart des Etats rhénans et encore bien plus difficile pour les Etats danubiens et d'Europe de l'Est. Pour cette raison, les données décrites ci-dessous ne concernent que les flottes d'Europe de l'Ouest.

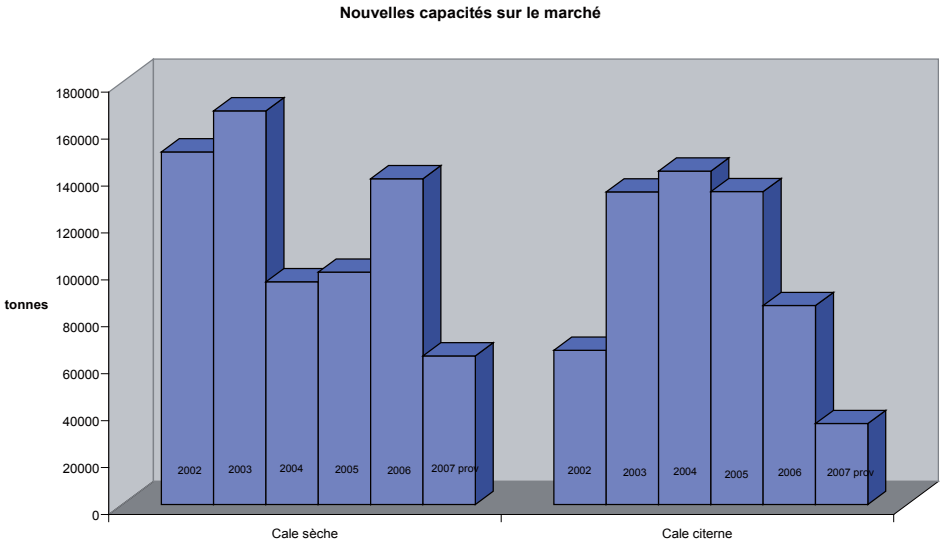
Répartition par tailles des nouvelles unités mises en service

Type de bateaux	2006		2007 (provisoire)	
	NB	% de capacité	NB	% de capacité
Automoteurs	**41**	**100%**	**10**	**100%**
0 - 1999 t	5	**5,1%**	1	**3,7%**
2000 - 2999 t	9	**20,7%**	2	**19,2%**
+ 3000 t	25	**74,2%**	6	**77,1%**
Inconnu	3		1	
Barges	**25**	**100%**	**13**	**100%**
0 - 1999 t	15	**25,6%**	1	**4,2%**
2000 - 2999 t	6	**61,2%**	10	**76,3%**
+ 3000 t	1	**13,2%**	2	**19,5%**
Inconnu	4		0	
Automoteurs citernes	**35**	**100%**	**13**	**100%**
0 - 1999 t	7	**12,7%**	3	**14,7%**
2000 - 2999 t	7	**19,2%**	2	**17,1%**
+ 3000 t	15	**68,1%**	5	**68,2%**
Inconnu	6		3	

Source: IVR + sources nationales

Pour l'état de la flotte à la fin de l'année 2006, des éléments ont été mis à disposition par l'IVR ce qui a permis de disposer de chiffres relatifs aux flottes actives de la plupart des Etats danubiens et d'Europe de l'Est. A coté de cela, l'absence de données relatives à la flotte des Pays-Bas qui constitue pour la cale sèche plus de 60% et pour la cale citerne plus de 50% des capacités potentielles d'Europe de l'Ouest, a conduit à effectuer une estimation de ces flottes.

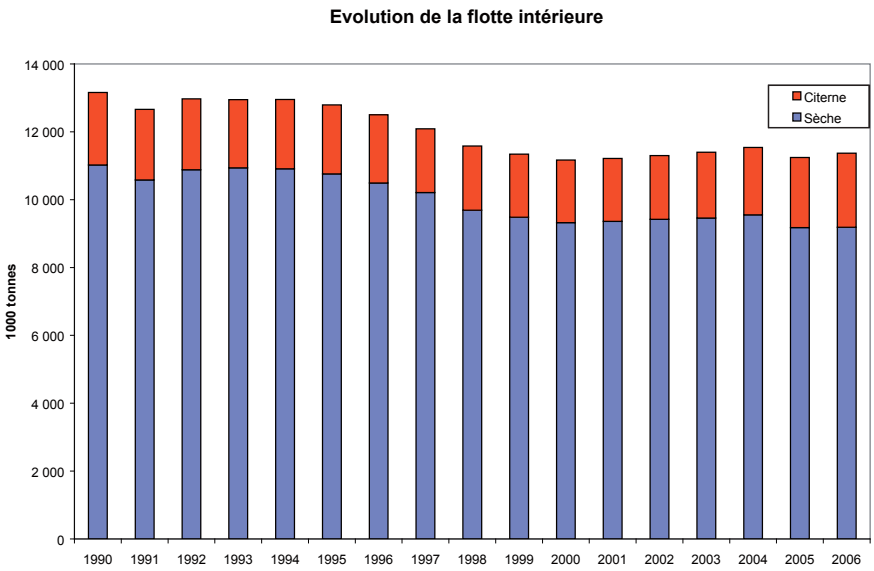
Graphique n°9



Il convient de noter que la mise en service de 44 bateaux citernes est attendue en 2007 selon les professionnels concernés. Cette information ne sera pour les raisons administratives évoquées plus haut, vérifiable dans la prochaine publication.
La diminution apparente du nombre des nouvelles constructions peut néanmoins avoir d'autres explications que les aléas statistiques.
En effet, il convient de rappeler que les chantiers navals travaillent à plein régime, ce qui justifie les délais de commande. Par ailleurs, le prix de la construction navale a fortement augmenté au cours des dernières années, suite à la hausse des prix de l'acier et des heures de main-d'œuvre. A ceci s'ajoute également une hausse des taux d'intérêt bancaires de plus de 1 point en un an. Ces deux derniers facteurs ne sont certainement pas sans incidence sur les décisions d'investissement dans des bateaux neufs, même si le marché s'annonce porteur du point de vue des perspectives de demande notamment dans la cale sèche.

Au-delà de certains aléas statistiques, on peut constater que la flotte d'Europe de l'Ouest a tendance à s'accroître. C'est la cale citerne qui connaît le plus fort taux de progression avec +5% en 2006 contre +1,3% pour la cale sèche.

Graphique n° 10



Remarque: compte tenu du fait que les données portant sur les flottes danubiennes et tchèque sont disponibles que pour la première fois en 2006, cette représentation graphique qui a pour vocation de mettre en éviodence des évolutions des capacités sur le marché au cours des années, n'intègre pas ces éléments. Ces derniers pourront être approchés dans les publications suivantes, lorque les données d'au moins deux années seront observables.

Remarque: Dans les statistiques présentées en annexe, ne sont pas évoquées les chalands. Il reste actuellement de l'ordre de 170 chalands en Europe de l'Ouest qui représentent environ 3% des capacités. Leur nombre ne cesse de diminuer d'année en année. Ces derniers n'étant en outre généralement pas exploités de façon très intensive, l'impact sur l'offre globale paraît négligeable.

Au niveau de la structure de la flotte, la capacité moyenne des bateaux (automoteurs et barges confondus) augmente de l'ordre de 2% pour la cale sèche et la cale citerne.

Cette évolution de la structure est due à l'apport des nouvelles unités majoritairement de grande taille, qui dans la cale citerne ne s'accompagne pour le moment pas de retraits comparables de cale ancienne. Dans la cale sèche, si la capacité augmente, le nombre des bateaux en revanche diminue. Cette tendance peut s'expliquer par des ventes de petites unités à des pays tiers à l'espace rhénan et à des assemblages de deux bateaux.

Flottes danubiennes et d'Europe de l'Est

Si les éléments dont nous disposons nous permettent d'évaluer les capacités pour la cale sèche à environ 3% de la capacité européenne, la part de la cale citerne étant très négligeable. Il faut cependant noter que les flottes hongroises et autrichiennes n'ont été prises en compte faute de données précises. Pour cette raison, une analyse détaillée sera réalisée quant à la structure et à l'évolution de ces flottes dans une publication ultérieure, lorque les éléments auront pu être complétés.

Chapitre 3
Hydraulicité

1. Hydraulicité et capacité d'exploitation

L'observation de l'hydraulicité étant importante sur le plan économique, les valeurs sont non seulement indiquées par jour et en cm, elles sont aussi converties en valeurs pour l'enfoncement possible déterminant la capacité de chargement théorique. Dans les graphiques ci-après sont présentés les relevés de l'échelle de Kaub pour le Rhin et de Hofkirchen pour le Danube.

Pour les bateaux à marchandises de différentes dimensions, on obtient ainsi les capacités de chargement suivantes en fonction de l'enfoncement.

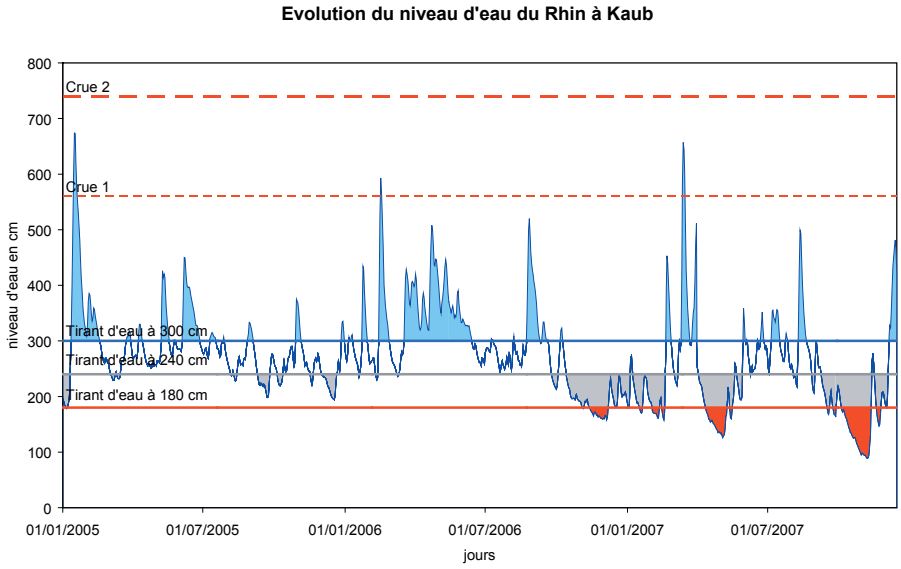
Capacité de chargement selon les dimensions du bateau	**Enfoncement / Tirant d'eau**				
	1,50m	**2,00m**	**2,50m**	**2,80m**	**3,50m**
L135,00 X B11,45	750t	1 475t	2 225t	2 600t	3 700t
L110,00 X B11,40	600t	1 200t	1 800t	2 100t	3 000t
L85,00 X B9,50	570t	930t	1 350t	1 350t	1 350t
L67,00 X B8,20	420t	670t	1 000t	1 000t	1 000t

L : Longueur
B : Largeur
Source : VBW (WESKA)

Ces chiffres montrent clairement l'incidence de l'hydraulicité sur l'offre de transport. Les périodes de basses eaux affectent particulièrement les bateaux de grandes dimensions.

2. Hydraulicité du Rhin

Graphique n° 11



Source : Institut fédéral d'hydrologie, (Bundesanstalt für Gewässerkunde)

Chiffrage en jours des dépassements de seuils de tirant d'eau

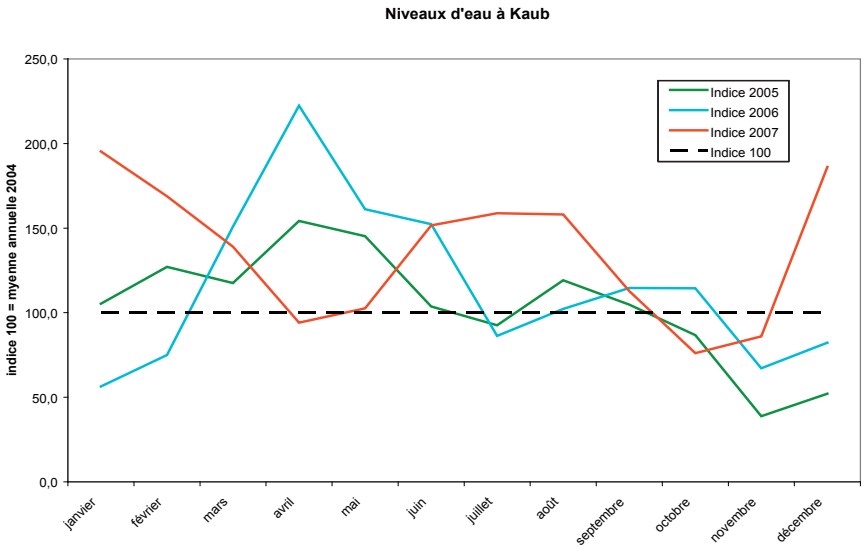
Tirant d'eau	sous 240	dont sous 180
2005	72	0
2006	93	0
2007	201	0

Indexation des hauteurs d'eau relevées aux échelles

Afin de comparer entre elles les variations des hauteurs d'eaux aux échelles et les variations des frets, il convient d'indexer la principale échelle de la voie navigable concernée. Les calculs d'indexation doivent toutefois être basés sur les valeurs trimestrielles. La moyenne annuelle pour l'année 2004 pourrait être retenue en tant qu'indice 100.

A l'échelle de Kaub, on obtient pour 2004 une moyenne annuelle de 188 cm retenue en tant qu'index 100.
Les valeurs de l'index peuvent également être exprimées en valeurs mensuelles qui peuvent être comparées à d'autres variables.

Graphique n°12



Source : Institut fédéral d'hydrologie, (Bundesanstalt für Gewässerkunde)

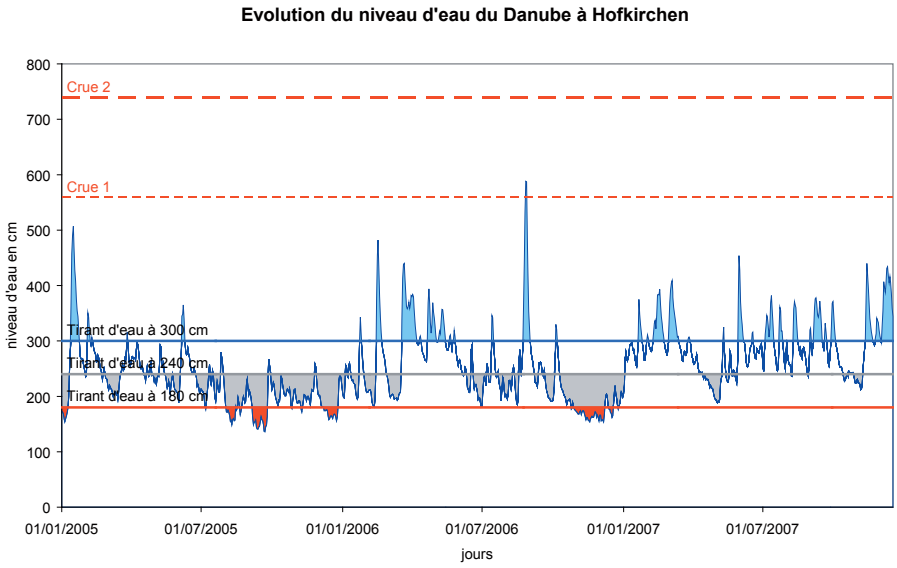
Examen de la situation en 2007

L'hydraulicité sur le Rhin n'a pour ainsi dire pas connu de période de basses eaux au premier semestre et la fin de l'été 2007. Elle a même connu une courte période de hautes eaux. Dans ces conditions, l'exploitation de la cale a pu se faire d'une manière relativement optimale jusqu'en été. Au cours de l'automne, des fluctuations plus importantes de l'hydraulicité ont pu être observée. La navigation a même été arrêtée durant quelques jours sur certains secteurs, avant qu'une période de basses eaux n'apparaisse au cours du mois de septembre, période qui s'est poursuivie pendant quelques semaines. En fin d'année, une hydraulicité très abondante a pu être notée. Dans l'ensemble, 2007 aura connu des cycles hydrologiques inversés par rapport aux années précédentes marquées par des basses eaux en été et en fin d'année.

3. Hydraulicité du cours supérieur du Danube

La méthode retenue pour l'examen de l'hydraulicité du Danube supérieur est identique à celle employée pour le Rhin. Un index est calculé avec une référence à la moyenne annuelle de l'année 2004.

Graphique n° 13



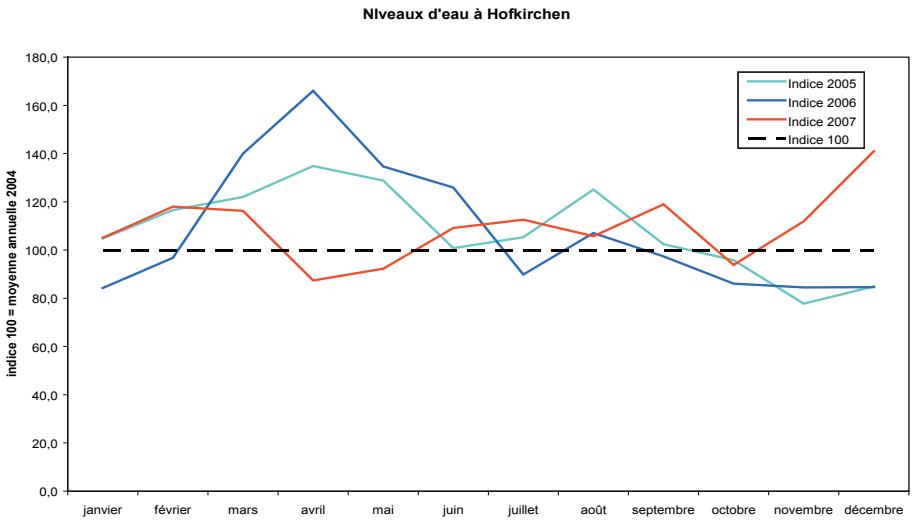
Source : Institut fédéral d'hydrologie, (Bundesanstalt für Gewässerkunde)

Chiffrage en jours des dépassements de seuils de tirant d'eau

Tirant d'eau	sous 240	dont sous 180
2005	245	68
2006	206	48
2007	60	0

Sur le Danube supérieur où l'hydraulicité constitue par moment le facteur limitant pour la navigation intérieure le plus prononcé, l'année 2007 a été caractérisée par une hydraulicité assez favorable au trafic fluvial en comparaison avec 2006 et surtout 2005. En effet, le tirant d'eau n'a au cours de l'année 2007 jamais été inférieur à 180 cm et uniquement 20% de l'année en dessous de 240cm. Des crues préjudiciables à la navigation ne sont pas apparues.

Graphique n° 14



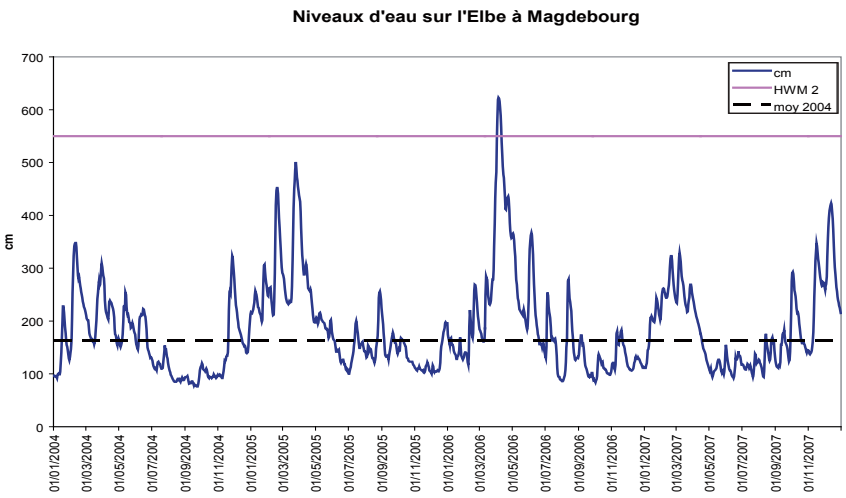
Source: Institut fédéral d'hydrologie, (Bundesanstalt für Gewässerkunde)

4. Hydraulicité sur l'Elbe

L'Elbe est un fleuve dont le débit dépend directement des précipitations en amont. Son débit n'est pas, contrairement au Rhin, alimenté périodiquement par la fonte des neiges et des glaciers dans les Alpes. De ce fait, il affiche une hydraulicité assez volatile, souvent caractérisée par des basses eaux préjudiciables à la navigation. Cet élément constitue à l'heure actuelle un frein au développement de la navigation intérieure, les bateliers préférant effectuer des transports sur le Mittellandkanal et le réseau qui lui est relié, ces derniers offrant une plus grande régularité des tranports.
L'Elbe a pour caractéristique d'avoir une hydraulicité cyclique, avec une hydraulicité généralement suffisante voire surbondante au 1er semestre et une tendance récurente de basses eaux en automne.
L'année 2006 a été caractérisée par une hydraulicité relativement abondante, avec même une période de hautes eaux avec arrêt de la navigation pendant 8 jours. En 2007 par contre, la période de basses eaux a débuté dès la fin mai et s'est poursuivie au cours de l'essentiel du second semestre.

Remarque: La Moselle, le Main et le Neckar ne sont ici pas détaillés, dans la mesure où leur hydraulicité est relativement liée à celle du Rhin dont ils sont les affluents.

Graphique n° 15



Conclusions et prévisions

Si dans son ensemble le marché du transport par voie d'eau s'est bien porté en 2006 et 2007, avec des progressions significatives par endroits, force est de constater que la part de marché n'évolue pas au même rythme et que notamment la route poursuit son avancée.
Le rail lui aussi semble se développer plus vite que la navigation intérieure, aussi bien dans les Etats d'Europe centrale et orientale que dans la partie occidentale de l'Europe.
En effet, dans la plupart des segments du transport des marchandises en vrac, tels que le minerai, le charbon, les matériaux de construction ou les produits pétroliers, la navigation intérieure dispose d'une position concurentielle très forte et de parts de marché proche du maximum possible eu égard aux caractéristiques des relations et des marchés ponctuels. Dans ces segments, des améliorations seraient encore possibles, si l'infrastructure était adaptée de façon à permettre à la navigation intérieure d'être pleinement concurentielle en terme de fiabilité, de capacité et d'accessibilité.
Pour d'autres segments, le potentiel de progression de la voie d'eau dépend en premier lieu de l'efficacité des services proposés tout au long des chaînes logistiques concernées. Il s'agit ici du marché de l'agroalimentaire, de la chimie et du transport par conteneurs.

Marchés régionaux:
On constate en 2006 une progression des trafics sur l'axe Nord-Sud et le Rhin par contre une diminution des volumes transportés sur l'axe Est-Ouest et sur l'ensemble sur le Danube.

Secteur des conteneurs:
Dans ce segment clé pour la navigation intérieure, les années 2006 et 2007 ont été marquées par une stagnation, nonobstant une augmentation significative des entrées et des sorties des ports maritimes. Auprès des terminaux, l'engorgement au niveau des interfaces entre le maritime et le fluvial semble se poursuivre. En particulier à Rotterdam la navigation intérieure doit faire face à des conditions opérationnelles défavorables, se traduisant par des pertes de parts de marché. Par ailleurs, le rail semble en bonne voie de renforcer sa position concurentielle avec la mise en service de plusieurs nouveaux services réguliers même vers des destinations dites « mouillées ».

Evolution des principales marchandises
Le développement du transport des différentes marchandises concernées par la navigation intérieure évolue de manière variée selon les régions. Si certains transports comme les transports de matières premières pour l'industrie sidérurgique ont diminué à l'échelle européenne en 2006, cette évolution s'explique essentiellement par la politique de stockage et l'anticipation d'une période de moindre demande au niveau européen.
Les transports liés à l'agriculture ont un caractère cyclique, lui aussi lié à la politique de stockage et des prix au niveau mondial. C'est ainsi que la baisse enregistrée en 2006 a été suivie par une période de croissance en 2007.
S'agissant d'une période de croissance économique générale, les autres types de marchandises transportées ont vu leurs volumes augmenter en 2006, tendance qui, au vu des chiffres provisoires disponibles à ce jour, s'est poursuivie en 2007.

Evolution de la flotte: nouvelles constructions
Nonobstant les difficultés toujours rencontrées quant à l'enregistrement des flottes, les données disponibles permettent de constater en Europe de l'Ouest une augmentation de la capacité de transport qui se traduit notamment par une augmentation du tonnage moyen des bateaux. Cette augmentation de la capacité moyenne résulte d'investissements se traduisant par l'apport de nouvelles unités au marché ou l'allongement d'unités existantes. Il convient de rappeler que ces agrandissements ou mises sur le marché vont dans la plupart des cas de pair avec une exploitation plus intensive par rapport à la moyenne.
Dans ce contexte, les données disponibles démontrent pour la cale sèche comme pour la cale citerne une dynamique d'investissement certaine. Si l'accroissement des capacités en cale sèche semble suivre l'évolution au niveau de la demande, la question reste ouverte dans le domaine de la cale citerne. Dans ce segment il s'agit en premier lieu d'un remplacement d'une partie de la flotte au regard des exigences techniques présentes et futures.

Hydraulicité:
Les années 2006 et 2007 n'ont pas été caractérisées par des situations extrêmes au niveau de l'hydraulicité. Sur le Rhin, les transports ont pu être effectués dans des conditions satisfaisantes de ce point de vue. Sur d'autres voies navigables comme l'Elbe et le Danube supérieur, l'hydraulicité et son

irrégularité continue à constituer un facteur limitant au développement de la navigation intérieure.

Conjoncture économique générale et impact sur la demande en 2008:
En 2006 et 2007 la navigation intérieure a pu bénéficier d'une conjoncture économique générale des plus favorables en Europe. A ce jour, malgré les incertitudes provoquées par les turbulences du secteur bancaire aux Etats-Unis, il n'y a pas pour le moment de réel signe de ralentissement de l'activité industrielle en Europe, susceptible réduire potentiellement la demande de tranport en 2008.

Annexes

Eléments macro-économiques

Evolution du taux de croissance du PIB réel

Progression en %	moyenne 2000-2005	Evolution PIB 2006	Evolution PIB 2007	Prévision 2008
UE (27)	2,1%	3,0%	2,9%	2,4%
UE 15+Switzerland	2,0%	2,8%	2,7%	2,2%
Allemagne	1,0%	1,0%	2,5%	2,1%
Autriche	1,8%	3,3%	3,3%	2,7%
Belgique	2,0%	2,8%	2,7%	2,1%
Bulgarie	5,3%	6,1%	6,3%	6,0%
Croatie	4,3%	4,8%	6,0%	5,0%
France	2,0%	2,0%	1,9%	2,0%
Hongrie	4,5%	3,9%	2,0%	2,6%
Luxembourg	4,5%	6,1%	5,2%	4,7%
Pays-Bas	1,7%	3,0%	2,7%	2,6%
Pologne	3,3%	6,1%	6,5%	5,6%
République Tchèque	3,8%	6,4%	5,8%	4,9%
Roumanie	5,1%	7,9%	6,0%	5,9%
Slovaquie	4,4%	8,5%	8,7%	7,0%
Suisse	1,1%	2,7%	2,1%	1,9%

Source : Eurostat
(Les prévisions sont présentées en couleur)

Evolution de la part modale des transports terrestres

NSTR	Pays		Belgique	Bulgarie	Rép. Tchèque	Allemagne
Total	Navigation intérieure	1000 t pour 2006	165855	5947	1141	243495
		% / 2004	12,71%	34,98%	-3,22%	3,24%
	Rail	1000 t pour 2006	62185	21122	97424	346119
		% / 2004	6,38%	NS	9,66%	11,56%
	Route	1000 t pour 2006	348525	151581	444610	3103203
		% / 2004	0,51%	NS	-4,60%	5,37%
Total		1000 t pour 2006	576565	178650	543175	3692817
		% / 2004	4,38%		-2,32%	5,78%

NSTR	Pays		France	Luxembourg	Hongrie	Pays-Bas
Total	Navigation intérieure	1000 t pour 2006	71448	11395	7327	317853
		% / 2004	6,12%	1,92%	-0,39%	-0,43%
	Rail	1000 t pour 2006	108332		46778	
		% / 2004	-7,74%	NS	2,66%	NS
	Route	1000 t pour 2006	2181717	53016	257424	615303
		% / 2004	5,06%	0,03%	19,03%	0,13%
Total		1000 t pour 2006	2361497	64411	311529	933156
		% / 2004	4,42%	NS	15,73%	NS

NSTR	Pays		Autriche	Pologne	Roumanie	Slovaquie
Total	Navigation intérieure	1000 t pour 2006	9183	6609	29274	2252
		% / 2004	1,22%	-9,30%	-2,07%	-17,36%
	Rail	1000 t pour 2006	85661	156401	51984	52447
		% / 2004	0,08%	-4,42%	-17,18%	7,57%
	Route	1000 t pour 2006	358851	897415	336034	181521
		% / 2004	26,63%	22,59%	NS	1,90%
Total		1000 t pour 2006	453695	1060425	417292	236220
		% / 2004	20,01%	17,44%	NS	2,43%

Forte progression des volumes transportés par navigation intérieure

Progression supérieure à la moyenne des transports terrestres

Source : EUROSTAT

Principaux flux de la navigation intérieure

Portions de fleuve ou axe	Carte N°1		Carte N°2		Carte N°3	
	Total axe en T		***Agriculture***		***Sidérurgie***	
	Volumes (1000 t)	**%**	***Volumes (1000 t)***	**%**	***Volumes (1000 t)***	**%**
Rhin traditionnel	206660	**3,1**	23030	**-3,8**	46069	**1,9**
Total Nord-sud	73899	**1,4**	8110	**0,1**	5485	**-11,4**
Dont Pays-Bas - Belgique	64784	**0,8**	4274	**-2,5**	5093	**-10,8**
Dont Pays-Bas - France	3608	**13,4**	2078	**16,2**	312	**-18,3**
Dont France - Belgique	5507	**2,5**	1758	**-9,0**	80	**-16,9**
Axe du Mittellandkanal	22022	**-6,1**	5599	**6,4**	1988	**1,9**
Relation Allemagne Pologne	3660	**-14,1**	1957	**-16,9**	177	**-18,3**
Elbe (sud de Magdebourg)	9480	**-12,1**	2386	**-11,7**	370	**-18,9**
Elbe (partie supérieure et moyenne)	1013	**-24,5**	781	**-27,3**	Ns	**Ns**
Moselle (passage Coblence)	16170	**15,2**	3398	**16,0**	4452	**17,0**
Main	18811	**-4,0**	4709	**-13,2**	1720	**-12,3**
Canal Main-Danube	6240	**-17,9**	3037	**-22,0**	1353	**-15,3**
Danube allemand	7317	**-19,3**	2956	**-27,5**	1912	**-5,7**
Danube autrichien	9180	**-1,7**	2508	**-7,8**	3735	**3,3**
Danube Hongrie-Slovaquie	9579	**-11,0**	3357	**-32,7**	3225	**-3,5**
Danube en Croatie	1509	**4,4**	207	**-35,7**	861	**8,4**
Danube en Roumanie/Bulgarie	35221	**-7,6**	4484	**17,7**	14116	**-20,0**
Seine (bassin)	29969	**5,5**	3837	**-2,0**	668	**21,0**
Rhône	12347	**7,9**	1724	**-7,4**	370	**11,1**
Pô *(pas d'informations)))*						

NS : non significatifs

Carte N°4		**Carte N°5**		**Carte N°6**		**Carte N°7**		**Carte N°8**	
Charbon		***Bâtiment***		***Conteneurs***		***Pétrole***		***Chimie***	
Volumes (1000 t)	*%*	***Volumes (1000 t)***	*%*	***EVP***	*%*	***Volumes (1000 t)***	*%*	***Volumes (1000 t)***	*%*
28343	**7,6**	41337	**10,9**	1973135	**-1,9**	32569	**1,1**	16513	**1,9**
4387	**-0,3**	16071	**6,2**	814925	**-1,7**	16742	**0,7**	7161	**8,9**
3626	**-2,7**	13863	**3,8**	766647	**-2,6**	15538	**0,2**	6858	**11,0**
592	**72,8**	290	**3,5**	9469	**39,4**	36	**38,2**	194	**-31,1**
169	**-48,8**	1918	**28,0**	38809	**10,0**	1168	**6,7**	109	**-5,4**
2772	**-10,1**	4043	**-9,3**	77858	**-8,3**	3012	**6,3**	623	**99,7**
Ns	**Ns**	215	**-23,8**	Ns	**Ns**	1054	**1,0**	189	**-22,7**
2137	**-27,6**	939	**-7,8**	17543	**4,1**	2165	**-2,5**	717	**27,4**
Ns	**Ns**	Ns	**Ns**	36178	**56,3**	Ns		Ns	
5317	**16,5**	1406	**23,2**	940	**-51,5**	1493	**0,5**	73,4	**-10,3**
1824	**-3,3**	4224	**9,8**	Ns	**Ns**	4247	**-3,3**	1009	**0,4**
Ns	**Ns**	544	**-1,1**	Ns	**-36,3**	197	**-20,6**	Ns	**Ns**
Ns	**Ns**	393	**-10,3**	Ns	**Ns**	401	**-10,4**	Ns	**Ns**
152	**-14,1**	930	**46,5**	3671	**-21,1**	1621	**-19,1**	Ns	**Ns**
383	**-3,3**	472	**25,8**	Ns	**Ns**	1621	**-15,3**	Ns	**Ns**
2	**NS**	101	**159,0**	Ns	**Ns**	176	**-1,1**	151	**Ns**
4547	**3,3**	11254	**-2,6**	Ns	**Ns**	472	**81,5**	80	**77,8**
789	**-19,1**	22821	**7,8**	143206	**17,8**	642	**36,4**	Ns	**Ns**
1010	**19,3**	5350	**12,1**	61258	**9,8**	1707	**-1,9**	1177	**15,2**

source : secrétariat de la CCNR

Importance respective des principales voies navigables Européennes (en 2006)

Portions de fleuve ou axe	Volumes (1000 t)	part en % du transport fluvial européen
Rhin total	320000	63,5%
dont Rhin traditionnel	206660	41,0%
Total Nord-sud	73899	14,7%
Danube en Roumanie/Bulgarie	35221	7,0%
Seine (bassin)	29969	5,9%
Axe du Mittellandkanal	22022	4,4%
Main	18811	3,7%
Moselle (passage Coblence)	16170	3,2%
Rhône	12347	2,5%
Danube Hongrie-Slovaquie	9579	1,9%
Elbe (sud de Magdebourg)	9480	1,9%
Danube autrichien	9180	1,8%
Danube allemand	7317	1,5%
Canal Main-Danube	6240	1,2%
Relation Allemagne Pologne	3660	0,7%
Danube en Croatie	1509	0,3%
Elbe (partie supérieure et moyenne)	1013	0,2%
Pô (pas d'informations pour le moment)		0,0%

Offre de cale :

Tableau OM1 - LES FLOTTES INTERIEURES 2003-2006 (Synthèse) PAR CATEGORIES DE BATEAUX

	Automoteurs ordinaires			Barges ordinaires			Total cale sèche		
	Unités	Tonnage	Puissance	Unités	Tonnage	Puissance	**Unités**	**Tonnage**	**Puissance**
	Nbre	t	kW	Nbre	t	kW	**Nbre**	**t**	**kW**
31.12.2003									
Allemagne	955	1139124	503123	894	855735		**1849**	**1994859**	**503123**
Autriche							**0**	**0**	**0**
Belgique	1099	1024409	507005	200	379695		**1299**	**1404104**	**507005**
France	1141	545351	235136	612	609431		**1753**	**1154782**	**235136**
Luxembourg	21	21340	10868	1	2830		**22**	**24170**	**10868**
Pays-Bas	3194	3380582	1570231	800	1427738		**3994**	**4808320**	**1570231**
Suisse	12	23369	14210				**12**	**23369**	**14210**
total	**6422**	**6134175**	**2840573**	**2507**	**3275429**		**8929**	**9409604**	**2840573**
31.12.2004									
Allemagne	956	1127341	489114	922	868215		**1878**	**1995556**	**489114**
Autriche	5	7058		54	84807		**59**	**91865**	**0**
Belgique	1113	1046203	522158	223	432111		**1336**	**1478314**	**522158**
France	956	506196	183181	465	494245		**1421**	**1000441**	**183181**
Luxembourg	19	19521	9931	1	2830		**20**	**22351**	**9931**
Pays-Bas	3155	3432160	1534350	818	1468427		**3973**	**4900587**	**1534350**
Suisse	13	25942	14909	1	1258		**14**	**27200**	**14909**
Pologne							**0**	**0**	**0**
République Tchèque	75			227			**302**	**0**	**0**
République Slovaque	27	13299	20469	204	301139		**231**	**314438**	**20469**
Hongrie	92			360			**452**	**0**	**0**
total	**6411**	**6177720**	**2774112**	**3275**	**3653032**		**9686**	**9830752**	**2774112**

	Automoteurs ordinaires			Barges ordinaires			Total cale sèche		
	Unités	Tonnage	Puissance	Unités	Tonnage	Puissance	**Unités**	**Tonnage**	**Puissance**
	Nbre	t	kW	Nbre	t	kW	**Nbre**	**t**	**kW**
31.12.2005									
Allemagne	937	1115046	483221	915	864366		**1852**	**1979412**	**483221**
Autriche (2004)	5	7058		54	84807		**59**	**91865**	**0**
Belgique	1029	1009258	505767	231	429666		**1260**	**1438924**	**505767**
France	917	491114	179878	461	521328		**1378**	**1012442**	**179878**
Luxembourg	17	18679	9524	0	0		**17**	**18679**	**9524**
Pays-Bas	3008	3209011	1566798	781	1374696		**3789**	**4583707**	**1566798**
Suisse	15	32107	16899	2	3338		**17**	**35445**	**16899**
Pologne							**0**	**0**	**0**
République Tchèque	66			177			**243**	**0**	**0**
République Slovaque	25	19932		150	222731		**175**	**242663**	**0**
Hongrie	92			360			**452**	**0**	**0**
total	**6111**	**5902205**	**2762087**	**3131**	**3500932**		**9242**	**9403137**	**2762087**
31.12.2006									
Allemagne	902	1080755	495775	901	863287		**1803**	**1944042**	**495775**
Autriche (2004)	5	7058		54	84807		**59**	**91865**	**0**
Belgique	1042	1072502	543816	230	468629		**1272**	**1541131**	**543816**
France	892	501391	179027	424	459822		**1316**	**961213**	**179027**
Luxembourg	13	12821	6689	0	0		**13**	**12821**	**6689**
Pays-Bas	3039	3296591	1582804	789	1388295		**3828**	**4684886**	**1582804**
Suisse	18	37243	18724	2	3339		**20**	**40582**	**18724**
Pologne	40	20146	9571	11	6425		**51**	**26571**	**9571**
République Tchèque	68	61659	28698	249	123989		**317**	**185648**	**28698**
République Slovaque	20	28390	13073	117	205126		**137**	**233516**	**13073**
Hongrie	92			360			**452**	**0**	**0**
Roumanie	281	342071	1952	601	1072960		**882**	**1415031**	**1952**
Bulgarie	15	10321	12485	153	74893		**168**	**85214**	**12485**
total	**6427**	**6470948**	**2892614**	**3891**	**4751572**		**10318**	**11222520**	**2892614**

(Les données relatives à la flotte néerlandaise présentées résultent d'une estimation réalisée par le Secrétariat de la CCNR)

	Automoteurs citernes			Barges citernes			Total cale citerne		
	Unités	Tonnage	Puissance	Unités	Tonnage	Puissance	**Unités**	**Tonnage**	**Puissance**
	Nbre	t	kW	Nbre	t	kW	**Nbre**	**t**	**kW**
				31.12.2003					
Allemagne	336	508502	258021	45	54930		**381**	**563432**	**258021**
Autriche							**0**	**0**	**0**
Belgique	200	242349	114844	6	11838		**206**	**254187**	**114844**
France	71	65421	23020	65	91815		**136**	**157236**	**23020**
Luxembourg	19	32481	16760	2	8435		**21**	**40916**	**16760**
Pays-Bas	720	771759	354130	44	75294		**764**	**847053**	**354130**
Suisse	31	78036	33144	0	0		**31**	**78036**	**33144**
total	**1377**	**1698548**	**799919**	**162**	**242312**		**1539**	**1940860**	**799919**
				31.12.2004					
Allemagne	344	536556	257643	48	58402		**392**	**594958**	**257643**
Autriche	5	5601		15	22055		**20**	**27656**	**0**
Belgique	217	281516	132661	6	11838		**223**	**293354**	**132661**
France	35	39234	12990	47	67418		**82**	**106652**	**12990**
Luxembourg	18	30481	15720	2	8435		**20**	**38916**	**15720**
Pays-Bas	746	824283	335545	43	74177		**789**	**898460**	**335545**
Suisse	29	72860	33105	0	0		**29**	**72860**	**33105**
Pologne							**0**	**0**	**0**
République Tchèque							**0**	**0**	**0**
République Slovaque							**0**	**0**	**0**
Hongrie							**0**	**0**	**0**
total	**1394**	**1790531**	**787664**	**161**	**242325**		**1555**	**2032856**	**787664**

	Automoteurs citernes			Barges citernes			Total cale citerne		
	Unités	Tonnage	Puissance	Unités	Tonnage	Puissance	**Unités**	**Tonnage**	**Puissance**
	Nbre	t	kW	Nbre	t	kW	**Nbre**	**t**	**kW**
	31.12.2005								
Allemagne	369	603569	287183	47	54196		**416**	**657765**	**287183**
Autriche (2004)	5	5601		15	22055		**20**	**27656**	**0**
Belgique	*213*	*301523*	*140767*	*5*	*8041*		**218**	**309564**	**140767**
France	29	37182	11518	48	70710		**77**	**107892**	**11518**
Luxembourg	18	30481	15720	2	8435		**20**	**38916**	**15720**
Pays-Bas	703	814207	446633	39	68240		**742**	**882447**	**446633**
Suisse	34	84099	37356	1	2073		**35**	**86172**	**37356**
Pologne							**0**	**0**	**0**
République Tchèque							**0**	**0**	**0**
République Slovaque	3	4200		42	58478		**45**	**62678**	**0**
Hongrie							**0**	**0**	**0**
total	**1374**	**1880862**	**939177**	**199**	**292228**		**1573**	**2173090**	**939177**
	31.12.2006								
Allemagne	375	619646	312577	47	53436		**422**	**673082**	**312577**
Autriche (2004)	5	5601		15	22055		**20**	**27656**	**0**
Belgique	218	316761	147157	5	8049		**223**	**324810**	**147157**
France	31	41551	11562	46	72835		**77**	**114386**	**11562**
Luxembourg	16	27754	13838	2	8435		**18**	**36189**	**13838**
Pays-Bas	728	876505	465024	39	68241		**767**	**944746**	**465024**
Suisse	36	88395	38822	1	2073		**37**	**90468**	**38822**
Pologne	1			2			**3**	**0**	**0**
République Tchèque	1			0			**1**	**0**	**0**
République Slovaque	3	3669	2041	30	45949		**33**	**49618**	**2041**
Hongrie							**0**	**0**	**0**
Roumanie	9	18040	883	0	0		**9**	**18040**	**883**
Bulgarie	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
total	**1423**	**1997922**	**991904**	**187**	**281073**		**1610**	**2278995**	**991904**

(Les données relatives à la flotte néerlandaise présentées résultent d'une estimation réalisée par le Secrétariat de la CCNR)

	Remorqueurs			Pousseurs			Total bateaux propulseurs		
	Unités	Tonnage	Puissance	Unités	Tonnage	Puissance	**Unités**	**Tonnage**	**Puissance**
	Nbre	t	kW	Nbre	t	kW	**Nbre**	**t**	**kW**
31.12.2003									
Allemagne	148		32556	289		126943	**437**		**159499**
Autriche							**0**		**0**
Belgique	10		2575	102		48252	**112**		**50827**
France	24		3572	171		85001	**195**		**88573**
Luxembourg	10		2575	102		48252	**112**		**50827**
Pays-Bas	521		116222	556		232277	**1077**		**348499**
Suisse	1		368	5		1947	**6**		**2315**
total	**714**		**157868**	**1225**		**542672**	**1939**		**700540**
31.12.2004									
Allemagne	143		29234	300		135723	**443**		**164957**
Autriche				10		9200	**10**		**9200**
Belgique	13		4303	112		52435	**125**		**56738**
France	35		5908	239		126901	**274**		**132809**
Luxembourg	0		0	18		15220	**18**		**15220**
Pays-Bas	494		103237	541		224440	**1035**		**327677**
Suisse	1		368	5		1947	**6**		**2315**
Pologne							**0**		**0**
République Tchèque				152			**152**		**0**
République Slovaque	1		135	45		46034	**46**		**46169**
Hongrie	56			24			**80**		**0**
total	**743**		**143185**	**1446**		**611900**	**2189**		**755085**

	Remorqueurs			Pousseurs			Total bateaux propulseurs		
	Unités	Tonnage	Puissance	Unités	Tonnage	Puissance	**Unités**	**Tonnage**	**Puissance**
	Nbre	t	kW	Nbre	t	kW	**Nbre**	**t**	**kW**
31.12.2005									
Allemagne	143		28925	293		133646	**436**		**162571**
Autriche (2004)				10		9200	**10**		**9200**
Belgique	12		2941	107		54511	**119**		**57452**
France	35		5908	242		131606	**277**		**137514**
Luxembourg	0		0	18		15220	**18**		**15220**
Pays-Bas	461		91532	500		195665	**961**		**287197**
Suisse	1		368	5		1947	**6**		**2315**
Pologne							**0**		**0**
République Tchèque				111			**111**		**0**
République Slovaque	8		6995	39		40234	**47**		**47229**
Hongrie	56			24			**80**		**0**
total	**716**		**136669**	**1349**		**582029**	**2065**		**718698**
31.12.2006									
Allemagne	143		28064	303		139410	**446**		**167474**
Autriche (2004)				10		9200	**10**		**9200**
Belgique	0		0	123		57041	**123**		**57041**
France	35		5908	242		131606	**277**		**137514**
Luxembourg	0		0	17		14787	**17**		**14787**
Pays-Bas	461		91532	500		195665	**961**		**287197**
Suisse	1		368	1		353	**2**		**721**
Pologne	0		0	13		3670	**13**		**3670**
République Tchèque	51		7245	123		13872	**174**		**21117**
République Slovaque	4		5858	33		36184	**37**		**42042**
Hongrie	56			24			**80**		**0**
Roumanie	0		0	31		6997	**31**		**6997**
Bulgarie	0		0	24		28083	**24**		**28083**
total	**751**		**138975**	**1444**		**636868**	**2195**		**775843**

(Les données relatives à la flotte néerlandaise présentées résultent d'une estimation réalisée par le Secrétariat de la CCNR)

Autriche : *données non détaillées disponibles uniquement à partir de 2004*
France : *à partir de 2004, les données proviennent du Ministère des Transports*

Tableau OM2 - LES FLOTTES INTERIEURES au 31.12.2006
PAR CLASSES DE TONNAGE

	Automoteurs ordinaires			Barges ordinaires			Total cale sèche		
	Unités	Tonnage	Puissance	Unités	Tonnage	Puissance	**Unités**	**Tonnage**	**Puissance**
	Nbre	t	kW	Nbre	t	kW	**Nbre**	**t**	**kW**
Allemagne									
jusqu'à 249 t	35	4323	2801	71	8618		**106**	**12941**	**2801**
250 - 399 t	51	16422	9820	93	33746		**144**	**50168**	**9820**
400 - 649 t	40	20723	11771	337	148463		**377**	**169186**	**11771**
650 - 999 t	184	153943	69594	83	72831		**267**	**226774**	**69594**
1000 - 1499 t	374	450221	210912	106	131632		**480**	**581853**	**210912**
1500 - 1999 t	123	212175	92891	63	107440		**186**	**319615**	**92891**
2000 - 2499 t	49	107518	45517	57	132702		**106**	**240220**	**45517**
2500 - 2999 t	36	95934	40747	73	201412		**109**	**297346**	**40747**
3000 t et plus	6	19496	8129	7	26443		**13**	**45939**	**8129**
inconnues	4	0	3593	11	0		**15**	**0**	**3593**
total	**902**	**1080755**	**495775**	**901**	**863287**		**1803**	**1944042**	**495775**
Autriche (2004)									
jusqu'à 249 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
250 - 399 t	1	364		1	259		**2**	**623**	**0**
400 - 649 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
650 - 999 t							**0**	**0**	**0**
1000 - 1499 t							**0**	**0**	**0**
1500 - 1999 t							**0**	**0**	**0**
2000 - 2499 t	4	6694		53	84548		**57**	**91242**	**0**
2500 - 2999 t							**0**	**0**	**0**
3000 t et plus							**0**	**0**	**0**
inconnues							**0**	**0**	**0**
total	**5**	**7058**	**0**	**54**	**84807**		**59**	**91865**	**0**

	Automoteurs ordinaires			Barges ordinaires			Total cale sèche		
	Unités	Tonnage	Puissance	Unités	Tonnage	Puissance	**Unités**	**Tonnage**	**Puissance**
	Nbre	t	kW	Nbre	t	kW	**Nbre**	**t**	**kW**
Belgique									
jusqu'à 249 t	4	302	1431	4	743		**8**	**1045**	**1431**
250 - 399 t	271	98302	55050	19	6485		**290**	**104787**	**55050**
400 - 649 t	152	83431	43993	34	17966		**186**	**101397**	**43993**
650 - 999 t	176	141316	74300	9	7594		**185**	**148910**	**74300**
1000 - 1499 t	241	292177	149761	24	30397		**265**	**322574**	**149761**
1500 - 1999 t	69	113847	57893	14	25087		**83**	**138934**	**57893**
2000 - 2499 t	56	124317	58659	22	52709		**78**	**177026**	**58659**
2500 - 2999 t	41	112129	53457	56	157398		**97**	**269527**	**53457**
3000 t et plus	32	106681	49272	48	170250		**80**	**276931**	**49272**
inconnues	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
total	**1042**	**1072502**	**543816**	**230**	**468629**		**1272**	**1541131**	**543816**
France									
jusqu'à 249 t	2	403	154	0	0		**2**	**403**	**154**
250 - 399 t	543	205591	83389	43	14740		**586**	**220331**	**83389**
400 - 649 t	139	68534	26006	159	79917		**298**	**148451**	**26006**
650 - 999 t	109	91135	32582	93	70415		**202**	**161550**	**32582**
1000 - 1499 t	79	96535	27029	18	22177		**97**	**118712**	**27029**
1500 - 1999 t	11	17955	5057	17	28622		**28**	**46577**	**5057**
2000 - 2499 t	6	13068	2548	21	46437		**27**	**59505**	**2548**
2500 - 2999 t	3	8170	2262	73	197514		**76**	**205684**	**2262**
3000 t et plus	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
inconnues	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
total	**892**	**501391**	**179027**	**424**	**459822**		**1316**	**961213**	**179027**
Luxembourg									
jusqu'à 249 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
250 - 399 t	2	732	582	0	0		**2**	**732**	**582**
400 - 649 t	1	500	368	0	0		**1**	**500**	**368**
650 - 999 t	2	1445	684	0	0		**2**	**1445**	**684**
1000 - 1499 t	7	8557	4348	0	0		**7**	**8557**	**4348**
1500 - 1999 t	1	1587	707	0	0		**1**	**1587**	**707**
2000 - 2499 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2500 - 2999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
3000 t et plus	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
inconnues	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
total	**13**	**12821**	**6689**	**0**	**0**		**13**	**12821**	**6689**

	Automoteurs ordinaires			Barges ordinaires			Total cale sèche		
	Unités	Tonnage	Puissance	Unités	Tonnage	Puissance	**Unités**	**Tonnage**	**Puissance**
	Nbre	t	kW	Nbre	t	kW	**Nbre**	**t**	**kW**
Pays-Bas									
jusqu'à 249 t	112	16748	10927	118	13475		**230**	**30223**	**10927**
250 - 399 t	271	90793	45229	31	10249		**302**	**101042**	**45229**
400 - 649 t	500	271115	136185	66	36728		**566**	**307843**	**136185**
650 - 999 t	724	585983	287150	36	30696		**760**	**616679**	**287150**
1000 - 1499 t	672	808463	382101	41	50477		**713**	**858940**	**382101**
1500 - 1999 t	280	474485	219825	50	85066		**330**	**559551**	**219825**
2000 - 2499 t	130	291598	132549	86	194734		**216**	**486332**	**132549**
2500 - 2999 t	112	307502	146011	213	592788		**325**	**900290**	**146011**
3000 t et plus	128	449904	198853	95	374082		**223**	**823986**	**198853**
inconnues	110		23974	53			**163**	**0**	**23974**
total	**3039**	**3296591**	**1582804**	**789**	**1388295**		**3828**	**4684886**	**1582804**
Suisse									
jusqu'à 249 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
250 - 399 t	2	682	316	0	0		**2**	**682**	**316**
400 - 649 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
650 - 999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1000 - 1499 t	1	1178	948	1	1259		**2**	**2437**	**948**
							0	**0**	**0**
1500 - 2999 t	13	28874	14858	1	2080		**14**	**30954**	**14858**
							0	**0**	**0**
3000 t et plus	2	6509	2602	0	0		**2**	**6509**	**2602**
inconnues							**0**	**0**	**0**
total	**18**	**37243**	**18724**	**2**	**3339**		**20**	**40582**	**18724**
Hongrie									
jusqu'à 249 t							**0**	**0**	**0**
250 - 399 t							**0**	**0**	**0**
400 - 649 t							**0**	**0**	**0**
650 - 999 t							**0**	**0**	**0**
1000 - 1499 t							**0**	**0**	**0**
1500 - 1999 t							**0**	**0**	**0**
2000 - 2499 t							**0**	**0**	**0**
2500 - 2999 t							**0**	**0**	**0**
3000 t et plus	92			360			**452**	**0**	**0**
inconnues							**0**	**0**	**0**
total	**92**	**0**	**0**	**360**	**0**		**452**	**0**	**0**

	Automoteurs ordinaires			Barges ordinaires			Total cale sèche		
	Unités	Tonnage	Puissance	Unités	Tonnage	Puissance	**Unités**	**Tonnage**	**Puissance**
	Nbre	t	kW	Nbre	t	kW	**Nbre**	**t**	**kW**
Slovaquie									
jusqu'à 249 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
250 - 399 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
400 - 649 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
650 - 999 t	8	7228	2067	0	0		**8**	**7228**	**2067**
1000 - 1499 t	3	3816	1736	4	4653		**7**	**8469**	**1736**
1500 - 1999 t	6	11239	6180	113	200473		**119**	**211712**	**6180**
2000 - 2499 t	3	6107	3090	0	0		**3**	**6107**	**3090**
2500 - 2999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
3000 t et plus	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
inconnues	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
total	**20**	**28390**	**13073**	**117**	**205126**		**137**	**233516**	**13073**
Roumanie									
jusqu'à 249 t	0	0	0	1	233		**1**	**233**	**0**
250 - 399 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
400 - 649 t	7	3637	0	5	2409		**12**	**6046**	**0**
650 - 999 t	15	13439	0	12	11655		**27**	**25094**	**0**
1000 - 1499 t	221	249808	746	304	405521		**525**	**655329**	**746**
1500 - 1999 t	38	75187	1206	84	139712		**122**	**214899**	**1206**
2000 - 2499 t	0	0	0	73	152519		**73**	**152519**	**0**
2500 - 2999 t	0	0	0	118	340855		**118**	**340855**	**0**
3000 t et plus	0	0	0	4	20056		**4**	**20056**	**0**
inconnues	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
total	**281**	**342071**	**1952**	**601**	**1072960**		**882**	**1415031**	**1952**
Bulgarie									
jusqu'à 249 t	6	0	7524	55	101		**61**	**101**	**7524**
250 - 399 t	2	595	330	1	378		**3**	**973**	**330**
400 - 649 t	0	0	0	12	6073		**12**	**6073**	**0**
650 - 999 t	1	930	442	66	51132		**67**	**52062**	**442**
1000 - 1499 t	2	2324	1041	16	17209		**18**	**19533**	**1041**
1500 - 1999 t	4	6472	3148	0	0		**4**	**6472**	**3148**
2000 - 2499 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2500 - 2999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
3000 t et plus	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
inconnues	0	0	0	3	0		**3**	**0**	**0**
total	**15**	**10321**	**12485**	**153**	**74893**		**168**	**85214**	**12485**

	Automoteurs ordinaires			Barges ordinaires			Total cale sèche		
	Unités	Tonnage	Puissance	Unités	Tonnage	Puissance	**Unités**	**Tonnage**	**Puissance**
	Nbre	t	kW	Nbre	t	kW	**Nbre**	**t**	**kW**
Rep. Tchèque									
jusqu'à 249 t	2	161	135	103	11225		**105**	**11386**	**135**
250 - 399 t	0	0	0	22	7727		**22**	**7727**	**0**
400 - 649 t	14	8367	4758	49	26569		**63**	**34936**	**4758**
650 - 999 t	15	11459	5542	18	15248		**33**	**26707**	**5542**
1000 - 1499 t	36	41672	18131	51	63220		**87**	**104892**	**18131**
1500 - 1999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2000 - 2499 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2500 - 2999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
3000 t et plus	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
inconnues	1	0	132	6	0		**7**	**0**	**132**
total	**68**	**61659**	**28698**	**249**	**123989**		**317**	**185648**	**28698**
Pologne									
jusqu'à 249 t	0	0	0	2	0		**2**	**0**	**0**
250 - 399 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
400 - 649 t	38	18192	8608	3	1462		**41**	**19654**	**8608**
650 - 999 t	1	903	522	4	4963		**5**	**5866**	**522**
1000 - 1499 t	1	1051	441	0	0		**1**	**1051**	**441**
1500 - 1999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2000 - 2499 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2500 - 2999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
3000 t et plus	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
inconnues	0	0	0	2	0		**2**	**0**	**0**
total	**40**	**20146**	**9571**	**11**	**6425**		**51**	**26571**	**9571**
Total									
jusqu'à 249 t	161	21937	22972	354	34395		**515**	**56332**	**22972**
250 - 399 t	1143	413481	194716	210	73584		**1353**	**487065**	**194716**
400 - 649 t	891	474499	231689	665	319587		**1556**	**794086**	**231689**
650 - 999 t	1235	1007781	472883	321	264534		**1556**	**1272315**	**472883**
1000 - 1499 t	1637	1955802	797194	565	726545		**2202**	**2682347**	**797194**
1500 - 1999 t	532	912947	386907	341	586400		**873**	**1499347**	**386907**
2000 - 2499 t	261	578176	257221	313	665729		**574**	**1243905**	**257221**
2500 - 2999 t	192	523735	242477	533	1489967		**725**	**2013702**	**242477**
3000 t et plus	260	582590	258856	514	590831		**774**	**1173421**	**258856**
inconnues	115	0	27699	75	0		**190**	**0**	**27699**
total	**6427**	**6470948**	**2892614**	**3891**	**4751572**		**10318**	**11222520**	**2892614**

	Automoteurs citernes			Barges citernes			Total cale citerne		
	Unités	Tonnage	Puissance	Unités	Tonnage	Puissance	**Unités**	**Tonnage**	**Puissance**
	Nbre	t	kW	Nbre	t	kW	**Nbre**	**t**	**kW**
Allemagne									
jusqu'à 249 t	12	514	6967	5	691		**17**	**1205**	**6967**
250 - 399 t	1	337	272	2	782		**3**	**1119**	**272**
400 - 649 t	4	2157	1306	13	6411		**17**	**8568**	**1306**
650 - 999 t	14	11748	6248	8	6773		**22**	**18521**	**6248**
1000 - 1499 t	164	208273	110538	3	4065		**167**	**212338**	**110538**
1500 - 1999 t	69	115957	59429	4	6604		**73**	**122561**	**59429**
2000 - 2499 t	66	146973	68312	9	20259		**75**	**167232**	**68312**
2500 - 2999 t	31	84418	39047	3	7851		**34**	**92269**	**39047**
3000 t et plus	14	49269	20458	0	0		**14**	**49269**	**20458**
inconnues	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
total	**375**	**619646**	**312577**	**47**	**53436**		**422**	**673082**	**312577**
Autriche (2004)									
jusqu'à 249 t							**0**	**0**	**0**
250 - 399 t							**0**	**0**	**0**
400 - 649 t							**0**	**0**	**0**
650 - 999 t							**0**	**0**	**0**
1000 - 1499 t							**0**	**0**	**0**
1500 - 1999 t							**0**	**0**	**0**
2000 - 2499 t	5	5601		15	22055		**20**	**27656**	**0**
2500 - 2999 t							**0**	**0**	**0**
3000 t et plus							**0**	**0**	**0**
inconnues							**0**	**0**	**0**
total	**5**	**5601**		**15**	**22055**		**20**	**27656**	**0**
Belgique									
jusqu'à 249 t	32	3470	4127	0	0		**32**	**3470**	**4127**
250 - 399 t	17	5775	3516	0	0		**17**	**5775**	**3516**
400 - 649 t	29	14527	7537	0	0		**29**	**14527**	**7537**
650 - 999 t	11	8668	5062	1	945		**12**	**9613**	**5062**
1000 - 1499 t	50	61643	33683	2	2211		**52**	**63854**	**33683**
1500 - 1999 t	16	28170	13526	1	1970		**17**	**30140**	**13526**
2000 - 2499 t	23	52627	23254	0	0		**23**	**52627**	**23254**
2500 - 2999 t	13	36376	16038	1	2923		**14**	**39299**	**16038**
3000 t et plus	27	105506	40414	0	0		**27**	**105506**	**40414**
inconnues	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
total	**218**	**316762**	**147157**	**5**	**8049**		**223**	**324811**	**147157**

	Automoteurs citernes			Barges citernes			Total cale citerne		
	Unités	Tonnage	Puissance	Unités	Tonnage	Puissance	**Unités**	**Tonnage**	**Puissance**
	Nbre	t	kW	Nbre	t	kW	**Nbre**	**t**	**kW**
France									
jusqu'à 249 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
250 - 399 t	10	3687	1436	0	0		**10**	**3687**	**1436**
400 - 649 t	5	2347	631	10	4670		**15**	**7017**	**631**
650 - 999 t	1	672	257	10	8092		**11**	**8764**	**257**
1000 - 1499 t	2	2680	801	3	3159		**5**	**5839**	**801**
1500 - 1999 t	2	3299	1249	4	7273		**6**	**10572**	**1249**
2000 - 2499 t	4	9305	4909	8	19357		**12**	**28662**	**4909**
2500 - 2999 t	6	15661	2278	9	24218		**15**	**39879**	**2278**
3000 t et plus	1	3900	0	2	6066		**3**	**9966**	**0**
inconnues	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
total	**31**	**41551**	**11561**	**46**	**72835**		**77**	**114386**	**11561**
Luxembourg									
jusqu'à 249 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
250 - 399 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
400 - 649 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
650 - 999 t	1	920	544	0	0		**1**	**920**	**544**
1000 - 1499 t	8	9861	5028	0	0		**8**	**9861**	**5028**
1500 - 1999 t	2	3656	1704	0	0		**2**	**3656**	**1704**
2000 - 2499 t	2	4269	1934	0	0		**2**	**4269**	**1934**
2500 - 2999 t	1	2895	2648	0	0		**1**	**2895**	**2648**
3000 t et plus	2	6153	1980	2	8435		**4**	**14588**	**1980**
inconnues	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
total	**16**	**27754**	**13838**	**2**	**8435**		**18**	**36189**	**13838**
Pays-Bas									
jusqu'à 249 t	219	22897	25849	1	79		**220**	**22976**	**25849**
250 - 399 t	25	7981	4599	1	314		**26**	**8295**	**4599**
400 - 649 t	55	28059	15226	3	1425		**58**	**29484**	**15226**
650 - 999 t	53	42655	21086	3	2381		**56**	**45036**	**21086**
1000 - 1499 t	93	116743	60187	5	7101		**98**	**123844**	**60187**
1500 - 1999 t	65	108280	66709	4	6768		**69**	**115048**	**66709**
2000 - 2499 t	69	151215	74035	11	24507		**80**	**175722**	**74035**
2500 - 2999 t	38	105614	53396	7	18392		**45**	**124006**	**53396**
3000 t et plus	75	293060	135586	2	7274		**77**	**300334**	**135586**
inconnues	36	0	8352	2	0		**38**	**0**	**8352**
total	**728**	**876504**	**465025**	**39**	**68241**		**767**	**944745**	**465025**

	Automoteurs citernes			Barges citernes			Total cale citerne		
	Unités	Tonnage	Puissance	Unités	Tonnage	Puissance	**Unités**	**Tonnage**	**Puissance**
	Nbre	t	kW	Nbre	t	kW	**Nbre**	**t**	**kW**
Suisse									
jusqu'à 249 t	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**
250 - 399 t	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**
400 - 649 t	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**
650 - 999 t	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**
1000 - 1499 t	4	4956	2393	0	0	0	**4**	**4956**	**2393**
1500 - 2999 t	25	60397	26687	1	2073	0	**26**	**62470**	**26687**
							0	**0**	**0**
							0	**0**	**0**
3000 t et plus	7	23042	9742	0		0	**7**	**23042**	**9742**
inconnues							**0**	**0**	**0**
total	**36**	**88395**	**38822**	**1**	**2073**	**0**	**37**	**90468**	**38822**
Hongrie									
jusqu'à 249 t							**0**	**0**	**0**
250 - 399 t							**0**	**0**	**0**
400 - 649 t							**0**	**0**	**0**
650 - 999 t							**0**	**0**	**0**
1000 - 1499 t							**0**	**0**	**0**
1500 - 1999 t							**0**	**0**	**0**
2000 - 2499 t							**0**	**0**	**0**
2500 - 2999 t							**0**	**0**	**0**
3000 t et plus							**0**	**0**	**0**
inconnues							**0**	**0**	**0**
total	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Slovaquie									
jusqu'à 249 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
250 - 399 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
400 - 649 t	1	442	234	0	0		**1**	**442**	**234**
650 - 999 t	0	0	0	2	1782		**2**	**1782**	**0**
1000 - 1499 t	1	1227	736	2	2218		**3**	**3445**	**736**
1500 - 1999 t	0	0	0	26	41949		**26**	**41949**	**0**
2000 - 2499 t	1	2000	1071	0	0		**1**	**2000**	**1071**
2500 - 2999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
3000 t et plus	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
inconnues	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
total	**3**	**3669**	**2041**	**30**	**45949**		**33**	**49618**	**2041**

	Automoteurs citernes			Barges citernes			Total cale citerne		
	Unités	Tonnage	Puissance	Unités	Tonnage	Puissance	**Unités**	**Tonnage**	**Puissance**
	Nbre	t	kW	Nbre	t	kW	**Nbre**	**t**	**kW**
Roumanie									
jusqu'à 249 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
250 - 399 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
400 - 649 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
650 - 999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1000 - 1499 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1500 - 1999 t	8	15544	0	0	0		**8**	**15544**	**0**
2000 - 2499 t	1	2496	883	0	0		**1**	**2496**	**883**
2500 - 2999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
3000 t et plus	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
inconnues	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
total	**9**	**18040**	**883**	**0**	**0**		**9**	**18040**	**883**
Bulgarie									
jusqu'à 249 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
250 - 399 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
400 - 649 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
650 - 999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1000 - 1499 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1500 - 1999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2000 - 2499 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2500 - 2999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
3000 t et plus	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
inconnues	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
total	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**		**0**	**0**	**0**
Rep. Tchèque									
jusqu'à 249 t	1	0	0	0	0		**1**	**0**	**0**
250 - 399 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
400 - 649 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
650 - 999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1000 - 1499 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1500 - 1999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2000 - 2499 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2500 - 2999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
3000 t et plus	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
inconnues	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
total	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**		**1**	**0**	**0**

	Automoteurs citernes			Barges citernes			Total cale citerne		
	Unités	Tonnage	Puissance	Unités	Tonnage	Puissance	**Unités**	**Tonnage**	**Puissance**
	Nbre	t	kW	Nbre	t	kW	**Nbre**	**t**	**kW**
Pologne									
jusqu'à 249 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
250 - 399 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
400 - 649 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
650 - 999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1000 - 1499 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1500 - 1999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2000 - 2499 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2500 - 2999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
3000 t et plus	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
inconnues	1	0	0	2	0		**3**	**0**	**0**
total	**1**	**0**	**0**	**2**	**0**		**3**	**0**	**0**
Total									
jusqu'à 249 t	264	26881	36943	6	770		**270**	**27651**	**36943**
250 - 399 t	53	17780	9823	3	1096		**56**	**18876**	**9823**
400 - 649 t	94	47532	24934	26	12506		**120**	**60038**	**24934**
650 - 999 t	80	64663	33197	24	19973		**104**	**84636**	**33197**
1000 - 1499 t	322	405383	213366	15	18754		**337**	**424137**	**213366**
1500 - 1999 t	187	335303	169304	40	66637		**227**	**401940**	**169304**
2000 - 2499 t	171	374486	174398	43	86178		**214**	**460664**	**174398**
2500 - 2999 t	89	244964	113407	20	53384		**109**	**298348**	**113407**
3000 t et plus	126	480930	208180	6	21775		**132**	**502705**	**208180**
inconnues	37	0	8352	4	0		**41**	**0**	**8352**
total	**1423**	**1997922**	**991904**	**187**	**281073**		**1610**	**2278995**	**991904**

Tableau OM3 - LES FLOTTES INTERIEURES au 31.12.2006
PAR ANNEE DE CONSTRUCTION

	Automoteurs ordinaires			Barges ordinaires			Total cale sèche		
	Unités	Tonnage	Puissance	Unités	Tonnage	Puissance	**Unités**	**Tonnage**	**Puissance**
	Nbre	t	kW	Nbre	t	kW	**Nbre**	**t**	**kW**
Allemagne									
avant 1930	224	216786	96371	24	8925		**248**	**225711**	**96371**
1930 - 1949	119	120276	56370	10	2658		**129**	**122934**	**56370**
1950 - 1959	206	212996	102104	13	7801		**219**	**220797**	**102104**
1960 - 1969	182	211783	89949	117	86851		**299**	**298634**	**89949**
1970 - 1979	99	167172	83152	128	183543		**227**	**350715**	**83152**
1980 - 1989	45	106492	47901	476	424583		**521**	**531075**	**47901**
1990 - 1999	7	12265	7205	95	124477		**102**	**136742**	**7205**
2000 - 2006	10	27093	12723	6	14141		**16**	**41234**	**12723**
inconnues	10	5892	0	32	10308		**42**	**16200**	**0**
total	**902**	**1080755**	**495775**	**901**	**863287**		**1803**	**1944042**	**495775**
Autriche (2004)									
avant 1930							**0**	**0**	**0**
1930 - 1949							**0**	**0**	**0**
1950 - 1959							**0**	**0**	**0**
1960 - 1969							**0**	**0**	**0**
1970 - 1979							**0**	**0**	**0**
1980 - 1989							**0**	**0**	**0**
1990 - 1999							**0**	**0**	**0**
2000 - 2006							**0**	**0**	**0**
inconnues	5	7058		54	84807		**59**	**91865**	**0**
total	**5**	**7058**		**54**	**84807**		**59**	**91865**	**0**
Belgique									
avant 1930	101	86031	38999	3	1504		**104**	**87535**	**38999**
1930 - 1949	90	73658	37173	6	3279		**96**	**76937**	**37173**
1950 - 1959	314	230101	122419	2	679		**316**	**230780**	**122419**
1960 - 1969	333	250435	132054	28	37420		**361**	**287855**	**132054**
1970 - 1979	73	124946	58118	22	56060		**95**	**181006**	**58118**
1980 - 1989	41	83950	39545	81	229059		**122**	**313009**	**39545**
1990 - 1999	36	86999	42843	25	53108		**61**	**140107**	**42843**
2000 - 2006	54	136382	72665	63	87520		**117**	**223902**	**72665**
inconnues	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
total	**1042**	**1072502**	**543816**	**230**	**468629**		**1272**	**1541131**	**543816**

	Automoteurs ordinaires			Barges ordinaires			Total cale sèche		
	Unités	Tonnage	Puissance	Unités	Tonnage	Puissance	**Unités**	**Tonnage**	**Puissance**
	Nbre	t	kW	Nbre	t	kW	**Nbre**	**t**	**kW**
France									
avant 1930	28	19019	7761	10	5294		**38**	**24313**	**7761**
1930 - 1949	111	58793	23252	17	8789		**128**	**67582**	**23252**
1950 - 1959	351	177804	69564	41	28590		**392**	**206394**	**69564**
1960 - 1969	260	137040	57471	106	61639		**366**	**198679**	**57471**
1970 - 1979	12	8403	2100	32	32775		**44**	**41178**	**2100**
1980 - 1989	28	31044	13798	19	21676		**47**	**52720**	**13798**
1990 - 1999	5	7864	3643	86	153993		**91**	**161857**	**3643**
2000 - 2006	8	7780	1159	33	34836		**41**	**42616**	**1159**
inconnues	89	53644	279	80	112230		**169**	**165874**	**279**
total	**892**	**501391**	**179027**	**424**	**459822**		**1316**	**961213**	**179027**
Luxembourg									
avant 1930	2	1754	1252	0	0		**2**	**1754**	**1252**
1930 - 1949	3	3862	1735	0	0		**3**	**3862**	**1735**
1950 - 1959	4	3754	1861	0	0		**4**	**3754**	**1861**
1960 - 1969	3	1864	1134	0	0		**3**	**1864**	**1134**
1970 - 1979	1	1587	707	0	0		**1**	**1587**	**707**
1980 - 1989	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1990 - 1999	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2000 - 2006	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
inconnues	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
total	**13**	**12821**	**6689**	**0**	**0**		**13**	**12821**	**6689**
Pays-Bas									
avant 1930	508	320903	149769	9	6518		**517**	**327421**	**149769**
1930 - 1949	269	201192	100308	8	4349		**277**	**205541**	**100308**
1950 - 1959	645	555092	279666	7	5976		**652**	**561068**	**279666**
1960 - 1969	864	756661	356388	173	131822		**1037**	**888483**	**356388**
1970 - 1979	225	342564	164984	157	264536		**382**	**607100**	**164984**
1980 - 1989	188	336519	149782	210	497342		**398**	**833861**	**149782**
1990 - 1999	109	254125	136273	106	266429		**215**	**520554**	**136273**
2000 - 2006	206	512011	242725	90	199056		**296**	**711067**	**242725**
inconnues	25	17524	2909	29	12267		**54**	**29791**	**2909**
total	**3039**	**3296591**	**1582804**	**789**	**1388295**		**3828**	**4684886**	**1582804**

	Automoteurs ordinaires			Barges ordinaires			Total cale sèche		
	Unités	Tonnage	Puissance	Unités	Tonnage	Puissance	**Unités**	**Tonnage**	**Puissance**
	Nbre	t	kW	Nbre	t	kW	**Nbre**	**t**	**kW**
Suisse									
avant 1930	2	2881	846	0	0		**2**	**2881**	**846**
1930 - 1949	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1950 - 1969	2	1551	1117	0	0		**2**	**1551**	**1117**
1970 - 1979	2	3562	1604	0	0		**2**	**3562**	**1604**
1980 - 1989	8	19193	8689	0	0		**8**	**19193**	**8689**
1990 - 1999	1	2625	2160	0	0		**1**	**2625**	**2160**
2000 - 2006	3	7431	4308	2	3339		**5**	**10770**	**4308**
inconnues	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
							0	**0**	**0**
total	**18**	**37243**	**18724**	**2**	**3339**		**20**	**40582**	**18724**
Hongrie									
avant 1930							**0**	**0**	**0**
1930 - 1949							**0**	**0**	**0**
1950 - 1959							**0**	**0**	**0**
1960 - 1969							**0**	**0**	**0**
1970 - 1979							**0**	**0**	**0**
1980 - 1989							**0**	**0**	**0**
1990 - 1999							**0**	**0**	**0**
2000 - 2006							**0**	**0**	**0**
inconnues							**0**	**0**	**0**
total	**92**	**0**	**0**	**360**	**0**		**452**	**0**	**0**
Slovaquie									
avant 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1950 - 1959	2	2573	1030	0	0		**2**	**2573**	**1030**
1960 - 1969	11	18565	9571	0	0		**11**	**18565**	**9571**
1970 - 1979	2	1824	1442	12	20841		**14**	**22665**	**1442**
1980 - 1989	0	0	0	99	173389		**99**	**173389**	**0**
1990 - 1999	5	5428	1030	5	9009		**10**	**14437**	**1030**
2000 - 2006	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
inconnues	0	0	0	1	1887		**1**	**1887**	**0**
total	**20**	**28390**	**13073**	**117**	**205126**		**137**	**233516**	**13073**

	Automoteurs ordinaires			Barges ordinaires			Total cale sèche		
	Unités	Tonnage	Puissance	Unités	Tonnage	Puissance	**Unités**	**Tonnage**	**Puissance**
	Nbre	t	kW	Nbre	t	kW	**Nbre**	**t**	**kW**
Roumanie									
avant 1930	4	3295	596	0	0		**4**	**3295**	**596**
1930 - 1949	1	695	0	0	0		**1**	**695**	**0**
1950 - 1959	1	408	0	0	0		**1**	**408**	**0**
1960 - 1969	32	33448	0	9	10585		**41**	**44033**	**0**
1970 - 1979	32	51076	0	189	270009		**221**	**321085**	**0**
1980 - 1989	198	240755	150	303	587390		**501**	**828145**	**150**
1990 - 1999	13	12394	1206	100	204976		**113**	**217370**	**1206**
2000 - 2006	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
inconnues	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
total	**281**	**342071**	**1952**	**601**	**1072960**		**882**	**1415031**	**1952**
Bulgarie									
avant 1930	1	1207	552	3	0		**4**	**1207**	**552**
1930 - 1949	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1950 - 1959	3	2652	1997	9	3510		**12**	**6162**	**1997**
1960 - 1969	0	0	0	44	27119		**44**	**27119**	**0**
1970 - 1979	1	1663	662	30	13394		**31**	**15057**	**662**
1980 - 1989	9	4799	9274	44	20265		**53**	**25064**	**9274**
1990 - 1999	0	0	0	20	10605		**20**	**10605**	**0**
2000 - 2006	1	0	0	0	0		**1**	**0**	**0**
inconnues	0	0	0	3	0		**3**	**0**	**0**
total	**15**	**10321**	**12485**	**153**	**74893**		**168**	**85214**	**12485**
Rep.Tchèque									
avant 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	1	632	287	2	170		**3**	**802**	**287**
1950 - 1959	5	2376	1792	6	2895		**11**	**5271**	**1792**
1960 - 1969	27	19014	9206	52	15293		**79**	**34307**	**9206**
1970 - 1979	26	30371	11858	40	14027		**66**	**44398**	**11858**
1980 - 1989	3	3385	2232	123	79779		**126**	**83164**	**2232**
1990 - 1999	6	5881	3323	19	10381		**25**	**16262**	**3323**
2000 - 2006	0	0	0	6	1444		**6**	**1444**	**0**
inconnues	0	0	0	1	0		**1**	**0**	**0**
total	**68**	**61659**	**28698**	**249**	**123989**		**317**	**185648**	**28698**

	Automoteurs ordinaires			Barges ordinaires			Total cale sèche		
	Unités	Tonnage	Puissance	Unités	Tonnage	Puissance	**Unités**	**Tonnage**	**Puissance**
	Nbre	t	kW	Nbre	t	kW	**Nbre**	**t**	**kW**
Pologne									
avant 1930	0	0		0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	1	903	522	0	0		**1**	**903**	**522**
1950 - 1959	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1960 - 1969	33	16266	7718	0	0		**33**	**16266**	**7718**
1970 - 1979	3	1479	793	0	0		**3**	**1479**	**793**
1980 - 1989	1	555	296	7	4255		**8**	**4810**	**296**
1990 - 1999	0	0	0	1	837		**1**	**837**	**0**
2000 - 2006	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
inconnues	2	943	242	3	1333		**5**	**2276**	**242**
total	**40**	**20146**	**9571**	**11**	**6425**		**51**	**26571**	**9571**
Total									
avant 1930	870	651876	296146	49	22241		**919**	**674117**	**296146**
1930 - 1949	595	460011	219647	43	19245		**638**	**479256**	**219647**
1950 - 1959	1533	1189307	581550	78	49451		**1611**	**1238758**	**581550**
1960 - 1969	1747	1448638	665095	529	370729		**2276**	**1819367**	**665095**
1970 - 1979	482	750278	332505	610	855185		**1092**	**1605463**	**332505**
1980 - 1989	514	810124	265138	1362	2037738		**1876**	**2847862**	**265138**
1990 - 1999	184	392387	199831	459	837154		**643**	**1229541**	**199831**
2000 - 2006	279	683266	329272	198	336997		**477**	**1020263**	**329272**
inconnues	131	85061	3430	203	222832		**334**	**307893**	**3430**
total	**6427**	**6470948**	**2892614**	**3891**	**4751572**		**10318**	**11222520**	**2892614**

	Automoteurs citernes			Barges citernes			Total cale citerne		
	Unités	Tonnage	Puissance	Unités	Tonnage	Puissance	**Unités**	**Tonnage**	**Puissance**
	Nbre	t	kW	Nbre	t	kW	**Nbre**	**t**	**kW**
Allemagne									
avant 1930	0	0	0	1	383		**1**	**383**	**0**
1930 - 1949	6	12325	3098	0	0		**6**	**12325**	**3098**
1950 - 1959	63	81171	40290	5	3517		**68**	**84688**	**40290**
1960 - 1969	68	90725	43671	5	5757		**73**	**96482**	**43671**
1970 - 1979	145	248007	125559	17	31146		**162**	**279153**	**125559**
1980 - 1989	38	79028	36950	16	10584		**54**	**89612**	**36950**
1990 - 1999	24	48075	26363	3	2049		**27**	**50124**	**26363**
2000 - 2006	29	58776	36646	0	0		**29**	**58776**	**36646**
inconnues	2	1539	0	0	0		**2**	**1539**	**0**
total	**375**	**619646**	**312577**	**47**	**53436**		**422**	**673082**	**312577**
Autriche (2004)									
avant 1930							**0**	**0**	**0**
1930 - 1949							**0**	**0**	**0**
1950 - 1959							**0**	**0**	**0**
1960 - 1969							**0**	**0**	**0**
1970 - 1979							**0**	**0**	**0**
1980 - 1989							**0**	**0**	**0**
1990 - 1999							**0**	**0**	**0**
2000 - 2006							**0**	**0**	**0**
inconnues	5	5601		15	22055		**20**	**27656**	**0**
total	**5**	**5601**		**15**	**22055**		**20**	**27656**	**0**
Belgique									
avant 1930	11	4613	2558	0	0		**11**	**4613**	**2558**
1930 - 1949	12	4016	2929	0	**0**		**12**	**4016**	**2929**
1950 - 1959	46	36718	19550	0	0		**46**	**36718**	**19550**
1960 - 1969	48	43755	21676	4	5126		**52**	**48881**	**21676**
1970 - 1979	36	71627	33548	1	2923		**37**	**74550**	**33548**
1980 - 1989	24	52124	21015	0	0		**24**	**52124**	**21015**
1990 - 1999	15	21303	11261	0	0		**15**	**21303**	**11261**
2000 - 2006	26	82606	34620	0	0		**26**	**82606**	**34620**
inconnues	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
total	**218**	**316762**	**147157**	**5**	**8049**		**223**	**324811**	**147157**

	Automoteurs citernes			Barges citernes			Total cale citerne		
	Unités	Tonnage	Puissance	Unités	Tonnage	Puissance	**Unités**	**Tonnage**	**Puissance**
	Nbre	t	kW	Nbre	t	kW	**Nbre**	**t**	**kW**
France									
avant 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	2	1841	595	0	0		**2**	**1841**	**595**
1950 - 1959	8	6706	2607	6	4434		**14**	**11140**	**2607**
1960 - 1969	7	3719	1613	17	19361		**24**	**23080**	**1613**
1970 - 1979	6	14521	2572	7	13214		**13**	**27735**	**2572**
1980 - 1989	3	6906	4174	0	0		**3**	**6906**	**4174**
1990 - 1999	0	0	0	6	11978		**6**	**11978**	**0**
2000 - 2006	0	0	0	5	12346		**5**	**12346**	**0**
inconnues	5	7858	0	5	11502		**10**	**19360**	**0**
total	**31**	**41551**	**11561**	**46**	**72835**		**77**	**114386**	**11561**
Luxembourg									
avant 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1950 - 1959	2	3100	1603	0	0		**2**	**3100**	**1603**
1960 - 1969	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1970 - 1979	7	9996	4615	1	3959		**8**	**13955**	**4615**
1980 - 1989	5	11635	5878	1	4476		**6**	**16111**	**5878**
1990 - 1999	2	3023	1742	0	0		**2**	**3023**	**1742**
2000 - 2006	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
inconnues	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
total	**16**	**27754**	**13838**	**2**	**8435**		**18**	**36189**	**13838**
Pays-Bas									
avant 1930	16	1745	1482	0	0		**16**	**1745**	**1482**
1930 - 1949	22	5867	3813	0	0		**22**	**5867**	**3813**
1950 - 1959	128	71239	39091	0	0		**128**	**71239**	**39091**
1960 - 1969	202	101334	57326	7	3207		**209**	**104541**	**57326**
1970 - 1979	96	123238	57911	14	27876		**110**	**151114**	**57911**
1980 - 1989	57	93655	52961	7	13749		**64**	**107404**	**52961**
1990 - 1999	76	138522	76127	8	19798		**84**	**158320**	**76127**
2000 - 2006	114	324320	176037	2	2934		**116**	**327254**	**176037**
inconnues	17	16584	277	1	677		**18**	**17261**	**277**
total	**728**	**876504**	**465025**	**39**	**68241**		**767**	**944745**	**465025**

	Automoteurs citernes			Barges citernes			Total cale citerne		
	Unités	Tonnage	Puissance	Unités	Tonnage	Puissance	**Unités**	**Tonnage**	**Puissance**
	Nbre	t	kW	Nbre	t	kW	**Nbre**	**t**	**kW**
Suisse									
avant 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1950 - 1969	4	6395	3223	0	0		**4**	**6395**	**3223**
1970 - 1979	6	15526	7000	0	0		**6**	**15526**	**7000**
1980 - 1989	12	32043	12691	0	0		**12**	**32043**	**12691**
1990 - 1999	10	21489	10824	0	0		**10**	**21489**	**10824**
2000 - 2006	4	12942	5084	1	2073		**5**	**15015**	**5084**
inconnues	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
							0	**0**	**0**
total	**36**	**88395**	**38822**	**1**	**2073**		**37**	**90468**	**38822**
Hongrie									
avant 1930									
1930 - 1949									
1950 - 1959									
1960 - 1969									
1970 - 1979									
1980 - 1989									
1990 - 1999									
2000 - 2006									
inconnues									
total	**0**		**0**	**0**		**0**	**0**	**0**	**0**
Slovaquie									
avant 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	0	0	0	1	832		**1**	**832**	**0**
1950 - 1959	0	0	0	1	1049		**1**	**1049**	**0**
1960 - 1969	3	3669	2041	2	2587		**5**	**6256**	**2041**
1970 - 1979	0	0	0	22	34931		**22**	**34931**	**0**
1980 - 1989	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1990 - 1999	0	0	0	4	6550		**4**	**6550**	**0**
2000 - 2006	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
inconnues	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
total	**3**	**3669**	**2041**	**30**	**45949**		**33**	**49618**	**2041**

	Automoteurs citernes			Barges citernes			Total cale citerne		
	Unités	Tonnage	Puissance	Unités	Tonnage	Puissance	**Unités**	**Tonnage**	**Puissance**
	Nbre	t	kW	Nbre	t	kW	**Nbre**	**t**	**kW**
Roumanie									
avant 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1950 - 1959	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1960 - 1969	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1970 - 1979	1	2496	883	0	0		**1**	**2496**	**883**
1980 - 1989	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1990 - 1999	8	15544	0	0	0		**8**	**15544**	**0**
2000 - 2006	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
inconnues	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
total	**9**	**18040**	**883**	**0**	**0**		**9**	**18040**	**883**
Bulgarie									
avant 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1950 - 1959	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1960 - 1969	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1970 - 1979	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1980 - 1989	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1990 - 1999	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2000 - 2006	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
inconnues	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
total	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**		**0**	**0**	**0**
Rep.Tchèque									
avant 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1950 - 1959	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1960 - 1969	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1970 - 1979	1	0	0	0	0		**1**	**0**	**0**
1980 - 1989	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1990 - 1999	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2000 - 2006	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
inconnues	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
total	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**		**1**	**0**	**0**

	Automoteurs citernes			Barges citernes			Total cale citerne		
	Unités	Tonnage	Puissance	Unités	Tonnage	Puissance	**Unités**	**Tonnage**	**Puissance**
	Nbre	t	kW	Nbre	t	kW	**Nbre**	**t**	**kW**
Pologne									
avant 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1950 - 1959	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1960 - 1969	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1970 - 1979	1	0	0	0	0		**1**	**0**	**0**
1980 - 1989	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1990 - 1999	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2000 - 2006	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
inconnues	0	0	0	2	0		**2**	**0**	**0**
total	**1**	**0**	**0**	**2**	**0**		**3**	**0**	**0**
Total									
avant 1930	27	6358	4040	1	383	0	**28**	**6741**	**4040**
1930 - 1949	42	24049	10435	1	832	0	**43**	**24881**	**10435**
1950 - 1959	251	205329	106364	12	9000	0	**263**	**214329**	**106364**
1960 - 1969	334	258728	133327	35	36038	0	**369**	**294766**	**133327**
1970 - 1979	305	501928	237779	62	114049	0	**367**	**615977**	**237779**
1980 - 1989	137	264837	131802	24	28809	0	**161**	**293646**	**131802**
1990 - 1999	129	239409	120577	22	42448	0	**151**	**281857**	**120577**
2000 - 2006	169	465702	247303	7	15280	0	**176**	**480982**	**247303**
inconnues	29	31582	277	23	34234	0	**52**	**65816**	**277**
total	**1423**	**1997922**	**991904**	**187**	**281073**	**0**	**1610**	**2278995**	**991904**

	Remorqueurs			Pousseurs			Total bateaux de propulsion		
	Unités	Tonnage	Puissance	Unités	Tonnage	Puissance	**Unités**	**Tonnage**	**Puissance**
	Nbre	t	kW	Nbre	t	kW	**Nbre**	**t**	**kW**
Allemagne									
avant 1930	42		9480	19		4401	**61**		**13881**
1930 - 1949	26		4351	23		8580	**49**		**12931**
1950 - 1959	30		6027	18		5314	**48**		**11341**
1960 - 1969	24		4080	82		28740	**106**		**32820**
1970 - 1979	13		2428	57		58854	**70**		**61282**
1980 - 1989	2		705	85		30859	**87**		**31564**
1990 - 1999	2		883	6		2390	**8**		**3273**
2000 - 2006	0		0	1		213	**1**		**213**
inconnues	4		110	12		59	**16**		**169**
total	**143**		**28064**	**303**		**139410**	**446**		**167474**
Autriche (2004)									
avant 1930							**0**		**0**
1930 - 1949							**0**		**0**
1950 - 1959							**0**		**0**
1960 - 1969							**0**		**0**
1970 - 1979							**0**		**0**
1980 - 1989							**0**		**0**
1990 - 1999							**0**		**0**
2000 - 2006							**0**		**0**
inconnues				10		9200	**10**		**9200**
total				**10**		**9200**	**10**		**9200**
Belgique									
avant 1930	0		0	17		5357	**17**		**5357**
1930 - 1949	0		0	25		7816	**25**		**7816**
1950 - 1959	0		0	24		8009	**24**		**8009**
1960 - 1969	0		0	17		10696	**17**		**10696**
1970 - 1979	0		0	22		11643	**22**		**11643**
1980 - 1989	0		0	6		4013	**6**		**4013**
1990 - 1999	0		0	9		5065	**9**		**5065**
2000 - 2006	0		0	3		4442	**3**		**4442**
inconnues	0		0	0		0	**0**		**0**
total	**0**		**0**	**123**		**57041**	**123**		**57041**

	Remorqueurs			Pousseurs			Total bateaux de propulsion		
	Unités	Tonnage	Puissance	Unités	Tonnage	Puissance	**Unités**	**Tonnage**	**Puissance**
	Nbre	t	kW	Nbre	t	kW	**Nbre**	**t**	**kW**
France (*)									
avant 1930	0		0	0		0	**0**		**0**
1930 - 1949	0		0	0		0	**0**		**0**
1950 - 1959	0		0	0		0	**0**		**0**
1960 - 1969	0		0	0		0	**0**		**0**
1970 - 1979	0		0	0		0	**0**		**0**
1980 - 1989	0		0	0		0	**0**		**0**
1990 - 1999	0		0	0		0	**0**		**0**
2000 - 2006	0		0	0		0	**0**		**0**
inconnues	35		5908	242		131606	**277**		**137514**
total	**35**		**5908**	**242**		**131606**	**277**		**137514**

France : *à titre indicatif, pour les remorqueurs et pousseurs données du 31.12.2003*

Luxembourg									
avant 1930	0		0	4		1815	**4**		**1815**
1930 - 1949	0		0	3		1699	**3**		**1699**
1950 - 1959	0		0	0		0	**0**		**0**
1960 - 1969	0		0	1		323	**1**		**323**
1970 - 1979	0		0	4		4535	**4**		**4535**
1980 - 1989	0		0	1		1075	**1**		**1075**
1990 - 1999	0		0	4		5340	**4**		**5340**
2000 - 2006	0		0	0		0	**0**		**0**
inconnues	0		0	0		0	**0**		**0**
total	**0**		**0**	**17**		**14787**	**17**		**14787**
Pays-Bas									
avant 1930	84		6492	82		22479	**166**		**28971**
1930 - 1949	109		14648	110		36163	**219**		**50811**
1950 - 1959	104		20537	89		29596	**193**		**50133**
1960 - 1969	81		14441	74		28639	**155**		**43080**
1970 - 1979	37		18524	64		32138	**101**		**50662**
1980 - 1989	20		11497	42		32312	**62**		**43809**
1990 - 1999	7		3435	10		12126	**17**		**15561**
2000 - 2006	2		480	2		1644	**4**		**2124**
inconnues	17		1478	27		588	**44**		**2066**
total	**461**		**91532**	**500**		**195685**	**961**		**287217**

	Remorqueurs			Pousseurs			Total bateaux de propulsion		
	Unités	Tonnage	Puissance	Unités	Tonnage	Puissance	**Unités**	**Tonnage**	**Puissance**
	Nbre	t	kW	Nbre	t	kW	**Nbre**	**t**	**kW**
Suisse									
avant 1930	0		0	0		0	**0**		**0**
1930 - 1949	1		368	1		353	**2**		**721**
1950 - 1969	0		0	0		0	**0**		**0**
1970 - 1979	0		0	0		0	**0**		**0**
1980 - 1989	0		0	0		0	**0**		**0**
1990 - 1999	0		0	0		0	**0**		**0**
2000 - 2006	0		0	0		0	**0**		**0**
inconnues	0		0	0		0	**0**		**0**
							0		**0**
total	**1**		**368**	**1**		**353**	**2**		**721**
Hongrie									
avant 1930							**0**		**0**
1930 - 1949							**0**		**0**
1950 - 1959							**0**		**0**
1960 - 1969							**0**		**0**
1970 - 1979							**0**		**0**
1980 - 1989							**0**		**0**
1990 - 1999							**0**		**0**
2000 - 2006							**0**		**0**
inconnues	56			24			**80**		**0**
total	**56**		**0**	**24**		**0**	**80**		**0**
Slovaquie									
avant 1930	0		0	0		0	**0**		**0**
1930 - 1949	0		0	0		0	**0**		**0**
1950 - 1959	0		0	0		0	**0**		**0**
1960 - 1969	3		4386	1		1058	**4**		**5444**
1970 - 1979	1		1472	11		9910	**12**		**11382**
1980 - 1989	0		0	17		18186	**17**		**18186**
1990 - 1999	0		0	4		7030	**4**		**7030**
2000 - 2006	0		0	0		0	**0**		**0**
inconnues	0		0	0		0	**0**		**0**
total	**4**		**5858**	**33**		**36184**	**37**		**42042**

	Remorqueurs			Pousseurs			Total bateaux de propulsion		
	Unités	Tonnage	Puissance	Unités	Tonnage	Puissance	**Unités**	**Tonnage**	**Puissance**
	Nbre	t	kW	Nbre	t	kW	**Nbre**	**t**	**kW**
Roumanie									
avant 1930	0		0	0		0	**0**		**0**
1930 - 1949	0		0	1		0	**1**		**0**
1950 - 1959	0		0	0		0	**0**		**0**
1960 - 1969	0		0	4		3127	**4**		**3127**
1970 - 1979	0		0	7		2106	**7**		**2106**
1980 - 1989	0		0	18		0	**18**		**0**
1990 - 1999	0		0	1		1764	**1**		**1764**
2000 - 2006	0		0	0		0	**0**		**0**
inconnues	0		0	0		0	**0**		**0**
total	**0**		**0**	**31**		**6997**	**31**		**6997**
Bulgarie									
avant 1930	0		0	0		0	**0**		**0**
1930 - 1949	0		0	0		0	**0**		**0**
1950 - 1959	0		0	0		0	**0**		**0**
1960 - 1969	0		0	3		1514	**3**		**1514**
1970 - 1979	0		0	12		11738	**12**		**11738**
1980 - 1989	0		0	6		7550	**6**		**7550**
1990 - 1999	0		0	3		7281	**3**		**7281**
2000 - 2006	0		0	0		0	**0**		**0**
inconnues	0		0	0		0	**0**		**0**
total	**0**		**0**	**24**		**28083**	**24**		**28083**
Rep.Tchèque									
avant 1930	1		99	0		0	**1**		**99**
1930 - 1949	3		488	0		0	**3**		**488**
1950 - 1959	6		1269	0		0	**6**		**1269**
1960 - 1969	8		1211	8		385	**16**		**1596**
1970 - 1979	15		1419	32		3141	**47**		**4560**
1980 - 1989	17		2567	76		9226	**93**		**11793**
1990 - 1999	0		0	6		1099	**6**		**1099**
2000 - 2006	1		192	0		0	**1**		**192**
inconnues	0		0	1		21	**1**		**21**
total	**51**		**7245**	**123**		**13872**	**174**		**21117**

	Remorqueurs			Pousseurs			Total bateaux de propulsion		
	Unités	Tonnage	Puissance	Unités	Tonnage	Puissance	**Unités**	**Tonnage**	**Puissance**
	Nbre	t	kW	Nbre	t	kW	**Nbre**	**t**	**kW**
Pologne									
avant 1930	0		0	2		588	**2**		**588**
1930 - 1949	0		0	0		0	**0**		**0**
1950 - 1959	0		0	0		0	**0**		**0**
1960 - 1969	0		0	0		0	**0**		**0**
1970 - 1979	0		0	7		1928	**7**		**1928**
1980 - 1989	0		0	2		888	**2**		**888**
1990 - 1999	0		0	0		0	**0**		**0**
2000 - 2006	0		0	0		0	**0**		**0**
inconnues	0		0	2		266	**2**		**266**
total	**0**		**0**	**13**		**3670**	**13**		**3670**
Total									
avant 1930	127		16071	124		34640	**251**		**50711**
1930 - 1949	139		19855	163		54611	**302**		**74466**
1950 - 1959	140		27833	131		42919	**271**		**70752**
1960 - 1969	116		24118	190		74482	**303**		**97086**
1970 - 1979	66		23843	216		135993	**270**		**148098**
1980 - 1989	39		14769	253		104109	**286**		**111328**
1990 - 1999	9		4318	43		42095	**49**		**39132**
2000 - 2006	3		672	6		6299	**9**		**6971**
inconnues	112		7496	318		141740	**430**		**149236**
total	**751**		**138975**	**1444**		**636888**	**2171**		**747780**

Pays	*Sources*
Allemagne	Zentrale Binnenschiffsbestandsdatei WSD Süd-West Mainz
Autriche	Bundesministerium für Verkehr,Innovation und Technologie
Belgique	Service public fédéral Mobilité et Transports
France	VNFet Ministère des Affaires Etrangères
Luxembourg	Ministère des Transports – Service de la Navigation
Pays-Bas	CBS in een bewerking van het CCR secretariaat
Suisse	Rheinschifffahrtsdirektion Basel
Pologne	IVR
République Tchèque	IVR
République Slovaque	Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií
Hongrie	IVR
Roumanie	IVR
Bulgarie	IVR

Tableau OM4 : Nouvelles constructions à fin novembre 2007

	2002			2003			2004		
Type de bateau	**nombre**	**tonnage**	**kW**	**nombre**	**tonnage**	**KW**	**nombre**	**tonnage**	**kW**
automoteurs	45	113114	56138	34	89676	41894	28	71326	34400
barges	29	37180		28	78156		14	23636	
total	**74**	**150294**	**56138**	**62**	**167832**	**41894**	**42**	**94962**	**34400**
automot. citernes	22	65548	30547	45	131455	50332	54	139718	61236
barges citernes	2	178		1	1800		3	2427	
total	**24**	**65726**	**30547**	**46**	**133255**	**50332**	**57**	**142145**	**61236**
pousseurs	2		1276	0		0	1		992
remorqueurs	3		11670	1		279	1		177
total	**5**		**12946**	**1**		**279**	**2**		**1169**
Bat. Croisière	17		13251	10		7238	5		4021
Bat. Excursion	9		4834	1		1566	1		662
total	**26**		**18085**	**11**		**8804**	**6**		**4683**
	2005			**2006**			**2007 (provisoire)**		
Type de bateau	**nombre**	**tonnage**	**kW**	**nombre**	**tonnage**	**KW**	**nombre**	**tonnage**	**kW**
automoteurs	34	87645	27490	42	115191	28689	9	24545	7040
barges	12	11401		25	26604		6	12719	
total	**46**	**99046**	**27490**	**67**	**141795**	**28689**	**15**	**37264**	**7040**
automot. citernes	46	130860	43736	35	84808	26396	8	18230	8971
barges citernes	2	2527		0	0		0	0	
total	**48**	**133387**	**43736**	**35**	**84808**	**26396**	**8**	**18230**	**8971**
pousseurs	0		0	0		0	0		0
remorqueurs	0		0	0		0	0		0
total	**0**		**0**	**0**		**0**	**0**		**0**
Bat. Croisière	5		6280	7	1644	4756			
Bat. Excursion	5		2832	3	1959	2285	1	0	1640
total	**10**		**9112**	**10**		**7041**	**1**		**1640**

	total 2002 - 2007			
Type de bateau	**nombre**	**tonnage**	**kW**	
automoteurs	192	501497	195651	
barges	114	189696	0	
total	**306**	**691193**	**195651**	
automot. citernes	210	570619	221218	
barges citernes	8	6932	0	
total	**218**	**577551**	**221218**	
pousseurs	3	0	2268	
remorqueurs	5	0	12126	
total	**8**	**0**	**14394**	
Bat. Croisière	44	1644	35546	
Bat. Excursion	20	1959	13819	
total	**64**	**3603**	**49365**	

Source : IVR + administrations nationales

Demande de cale :

Tableau OM5 - TRANSPORT (national) DE MARCHANDISES SUR LES VOIES NAVIGABLES PAR ETAT

		Volumes			Prestations			Ecart entre 05 et 06	
N°	Pays	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Catégorie de marchandises								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Suisse	Non recensé car il s'agit exclusivement des transports effectués sur les lacs							
0	Produits agricoles								
1	Denrées alimentaires, fourrages								
2	Combustibles minéraux solides								
3	Produits pétroliers								
4	Minerais et déchets pour la métallurgie								
5	Produits métallurgiques								
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.								
7	Engrais								
8	Produits chimiques								
9	Machines, véhicules, objets manufact.								
	Allemagne	**55210**	**56663**	**57156**	**11297**	**11695**	**11231**	**0,87%**	**-3,97%**
0	Produits agricoles	1635	2554	2348	521	838	728	**-8,07%**	**-13,13%**
1	Denrées alimentaires, fourrages	3245	3441	3565	874	1014	974	**3,60%**	**-3,94%**
2	Combustibles minéraux solides	7953	7571	7324	1339	1126	1057	**-3,26%**	**-6,13%**
3	Produits pétroliers	14684	14770	14245	2788	2750	2537	**-3,55%**	**-7,75%**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	3406	3115	3065	892	810	725	**-1,61%**	**-10,49%**
5	Produits métallurgiques	1256	1505	1385	530	616	538	**-7,97%**	**-12,66%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	15210	15657	17397	2780	2944	3013	**11,11%**	**2,34%**
7	Engrais	1058	1044	1012	411	403	395	**-3,07%**	**-1,99%**
8	Produits chimiques	5207	5262	5297	916	873	998	**0,67%**	**14,32%**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	1556	1744	1518	246	321	266	**-12,96%**	**-17,13%**

		Volumes			Prestations			Ecart entre 05 et 06	
N°	Pays	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Catégorie de marchandises								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Autriche	**191**	**356**	**1137**	**33**	**36**	**137**	**219,38%**	**280,56%**
0	Produits agricoles	4	9	4	1	2	1	**-55,56%**	**-50,00%**
1	Denrées alimentaires, fourrages	0	2	0	0	0	0	**-100,00%**	
2	Combustibles minéraux solides	1	0	1	0	0	0		
3	Produits pétroliers	97	136	601	21	23	125	**341,91%**	**443,48%**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	0	1	0	0	0	0	**-100,00%**	
5	Produits métallurgiques	73	85	91	9	10	11	**7,06%**	**10,00%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	7	111	439	1	0	0	**295,50%**	
7	Engrais	8	11	1	1	1	0	**-90,91%**	
8	Produits chimiques	0	0	0	0	0	0		
9	Machines, véhicules, objets manufact.	1	1	0	0	0	0		

	Belgique	**35717**	**35409**	**37543**	**3056**	**3060**	**3169**	**6,03%**	**3,56%**
0	Produits agricoles	480	520	537	43	53	56	**3,27%**	**5,66%**
1	Denrées alimentaires, fourrages	1237	1013	1286	65	58	74	**26,95%**	**27,59%**
2	Combustibles minéraux solides	4229	4241	3742	455	449	409	**-11,77%**	**-8,91%**
3	Produits pétroliers	7861	7453	7478	561	550	550	**0,34%**	**0,00%**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	1845	1504	1728	202	164	181	**14,89%**	**10,37%**
5	Produits métallurgiques	1460	1282	2192	92	99	202	**70,98%**	**104,04%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	11723	11678	12224	1207	1182	1153	**4,68%**	**-2,45%**
7	Engrais	1252	1649	1585	90	102	104	**-3,88%**	**1,96%**
8	Produits chimiques	2262	2218	2315	176	188	197	**4,37%**	**4,79%**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	3368	3851	4456	165	215	243	**15,71%**	**13,02%**

		Volumes			Prestations			Ecart entre 05 et 06	
N°	Pays	2004	2005	2006	2004	2005	2006	1000 t	mio TKM
NST	Catégorie de marchandises								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Bulgarie	**904**	**1876**	**2000**	**40**	**67**	**64**	**6,61%**	**-4,48%**
0	Produits agricoles	0	1	0	0	0	0		
1	Denrées alimentaires, fourrages	0	0	0	0	0	0		
2	Combustibles minéraux solides	31	17	39	5	3	6	**129,41%**	**100,00%**
3	Produits pétroliers	0	0	0	0	0	0		
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	1	0	0	0	0	0		
5	Produits métallurgiques	1	0	0	0	0	0		
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	836	1855	1961	34	64	58	**5,71%**	**-9,38%**
7	Engrais	0	0	0	0	0	0		
8	Produits chimiques	0	0	0	0	0	0		
9	Machines, véhicules, objets manufact.	35	3	0	1	0	0		
	France	**27500**	**28936**	**30555**	**4163**	**4640**	**4645**	**5,60%**	**0,11%**
0	Produits agricoles	2314	2981	2753	589	811	725	**-7,65%**	**-10,60%**
1	Denrées alimentaires, fourrages	458	461	562	129	130	140	**21,91%**	**7,69%**
2	Combustibles minéraux solides	1667	1809	1557	477	539	497	**-13,93%**	**-7,79%**
3	Produits pétroliers	3715	3274	3988	379	358	447	**21,81%**	**24,86%**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	166	161	180	37	42	48	**11,80%**	**14,29%**
5	Produits métallurgiques	262	246	273	60	59	68	**10,98%**	**15,25%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	16349	17066	18127	1827	1980	1954	**6,22%**	**-1,31%**
7	Engrais	57	84	107	19	23	32	**27,38%**	**39,13%**
8	Produits chimiques	1052	1035	963	286	260	252	**-6,96%**	**-3,08%**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	1460	1819	2045	360	438	482	**12,42%**	**10,05%**

		Volumes			Prestations			Ecart entre 05 et 06	
N°	Pays	2004	2005	2006	2004	2005	2006	1000 t	mio TKM
NST	Catégorie de marchandises								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	GD Luxembourg	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**		
0	Produits agricoles	0	0	0	0	0	0		
1	Denrées alimentaires, fourrages	0	0	0	0	0	0		
2	Combustibles minéraux solides	0	0	0	0	0	0		
3	Produits pétroliers	0	0	0	0	0	0		
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	0	0	0	0	0	0		
5	Produits métallurgiques	0	0	0	0	0	0		
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	0	0	0	0	0	0		
7	Engrais	0	0	0	0	0	0		
8	Produits chimiques	0	0	0	0	0	0		
9	Machines, véhicules, objets manufact.	0	0	0	0	0	0		

	Hongrie	**39**	**54**	**80**	**5**	**6**	**8**	**48,15%**	**33,33%**
0	Produits agricoles	2	1	4	0	0	0		
1	Denrées alimentaires, fourrages	0	0	0	0	0	0		
2	Combustibles minéraux solides	0	0	0	0	0	0		
3	Produits pétroliers	31	29	22	4	4	3	**-24,14%**	**-25,00%**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	0	0	0	0	0	0		
5	Produits métallurgiques	0	0	2	0	0	0		
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	6	12	40	1	1	4		
7	Engrais	0	0	0	0	0	0		
8	Produits chimiques	0	0	0	0	0	0		
9	Machines, véhicules, objets manufact.	0	12	12	0	1	1		

		Volumes			Prestations			Ecart entre 05 et 06	
N°	Pays	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Catégorie de marchandises								
		1000 t			1000000 TKM			%	

	Pays-Bas	**102924**	**92007**	**90182**	**12590**	**10425**	**10060**	**-1,98%**	**-3,50%**
0	Produits agricoles	2872	1298	1370	422	176	187	**5,55%**	**6,25%**
1	Denrées alimentaires, fourrages	7021	6817	6364	878	898	841	**-6,65%**	**-6,35%**
2	Combustibles minéraux solides	3731	2732	2721	578	412	402	**-0,40%**	**-2,43%**
3	Produits pétroliers	17913	19407	19702	2138	2300	2264	**1,52%**	**-1,57%**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	2353	1619	1425	400	240	219	**-11,98%**	**-8,75%**
5	Produits métallurgiques	1247	1064	1271	222	157	189	**19,45%**	**20,38%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	51458	41433	38681	5569	3953	3626	**-6,64%**	**-8,27%**
7	Engrais	1595	1271	1049	329	258	217	**-17,47%**	**-15,89%**
8	Produits chimiques	5308	5512	4994	731	736	664	**-9,40%**	**-9,78%**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	9426	10854	12605	1323	1295	1451	**16,13%**	**12,05%**

	Pologne	**23705**	**4466**	**4460**	**243**	**185**	**184**	**-0,13%**	**-0,54%**
0	Produits agricoles	6	5	2	0	0	0	**-60,00%**	
1	Denrées alimentaires, fourrages	2	5	14	0	0	1	**180,00%**	
2	Combustibles minéraux solides	596	682	728	125	121	126	**6,74%**	**4,13%**
3	Produits pétroliers	39	62	15	0	1	0	**-75,81%**	
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	11636	261	106	63	12	1	**-59,39%**	**-91,67%**
5	Produits métallurgiques	1433	71	40	8	6	4	**-43,66%**	**-33,33%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	9908	3004	3207	32	34	41	**6,76%**	**20,59%**
7	Engrais	52	52	74	6	1	2	**42,31%**	**100,00%**
8	Produits chimiques	14	276	255	4	4	4	**-7,61%**	**0,00%**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	19	48	19	5	6	5	**-60,42%**	**-16,67%**

		Volumes			Prestations			Ecart entre 05 et 06	
N°	Pays	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Catégorie de marchandises								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	République Tchèque	**620**	**685**	**418**	**25**	**30**	**15**	**-38,98%**	**-50,00%**
0	Produits agricoles	4	21	1	0	1	0	**-95,24%**	
1	Denrées alimentaires, fourrages	5	0	1	0	0	0		
2	Combustibles minéraux solides	0	0	0	0	0	0		
3	Produits pétroliers	0	0	0	0	0	0		
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	0	1	0	0	1	0		
5	Produits métallurgiques	6	0	0	0	0	0		
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	566	643	414	24	28	15	**-35,61%**	**-46,43%**
7	Engrais	39	14	1	1	0	0	**-92,86%**	
8	Produits chimiques	0	0	1	0	0	0		
9	Machines, véhicules, objets manufact.	0	6	0	0	0	0		
	Roumanie	**24717**	**27335**	**23552**	**4409**	**5117**	**4881**	**-13,84%**	**-4,61%**
0	Produits agricoles	281	575	653	71	0	200	**13,57%**	
1	Denrées alimentaires, fourrages	51	104	203	10	33	74	**95,19%**	**124,24%**
2	Combustibles minéraux solides	1284	1837	2371	230	357	479	**29,07%**	**34,17%**
3	Produits pétroliers	39	23	9	7	5	7	**-60,87%**	**40,00%**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	11636	13119	9817	2700	3306	2716	**-25,17%**	**-17,85%**
5	Produits métallurgiques	1433	1862	1537	460	438	428	**-17,45%**	**-2,28%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	9908	9332	8580	900	822	829	**-8,06%**	**0,85%**
7	Engrais	52	434	287	19	142	109	**-33,87%**	**-23,24%**
8	Produits chimiques	14	32	59	3	8	23	**84,38%**	**187,50%**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	19	17	36	9	6	16	**111,76%**	**166,67%**

		Volumes			Prestations			Ecart entre 05 et 06	
N°	Pays	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Catégorie de marchandises								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Slowaquie	**106**	**103**	**94**	**5**	**5**	**3**	**-8,74%**	**-40,00%**
0	Produits agricoles	3	9	4	1	0	0	**-55,56%**	
1	Denrées alimentaires, fourrages	0	0	0	0	0	0		
2	Combustibles minéraux solides	0	0	0	0	0	0		
3	Produits pétroliers	0	0	0	0	0	0		
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	0	0	0	0	0	0		
5	Produits métallurgiques	0	0	0	0	0	0		
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	103	94	90	4	5	3	**-4,26%**	**-40,00%**
7	Engrais	0	0	0	0	0	0		
8	Produits chimiques	0	0	0	0	0	0		
9	Machines, véhicules, objets manufact.	0	0	0	0	0	0		

	Croatie		**195**	**189**	**0**	**39**	**39**	**-3,08%**	**0,00%**
0	Produits agricoles		9	4		0	0	**-55,56%**	
1	Denrées alimentaires, fourrages		0	0		0	0		
2	Combustibles minéraux solides		0	0		0	0		
3	Produits pétroliers		173	170		38	38	**-1,73%**	**0,00%**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie		0	0		0	0		
5	Produits métallurgiques		0	0		0	0		
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.		13	15		1	1	**15,38%**	**0,00%**
7	Engrais		0	0		0	0		
8	Produits chimiques		0	0		0	0		
9	Machines, véhicules, objets manufact.		0	0		0	0		

		Volumes			Prestations			**Ecart entre 05 et 06**	
N°	Pays	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Catégorie de marchandises								
		1000 t			1000000 TKM			%	
0	Produits agricoles	7602	7975	7678	1649	2078	1898	**-3,72%**	**-8,66%**
1	Denrées alimentaires, fourrages	12019	11843	11994	1957	2133	2103	**1,28%**	**-1,41%**
2	Combustibles minéraux solides	19492	18890	18483	3208	3007	2978	**-2,15%**	**-0,96%**
3	Produits pétroliers	44379	45154	46058	5897	5992	5932	**2,00%**	**-1,00%**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	19898	19780	16322	4294	4575	3888	**-17,48%**	**-15,02%**
5	Produits métallurgiques	5854	6113	6790	1380	1386	1441	**11,07%**	**3,97%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	109456	100885	101160	12380	11012	10696	**0,27%**	**-2,87%**
7	Engrais	4290	4559	4116	875	931	858	**-9,72%**	**-7,84%**
8	Produits chimiques	14065	14335	13885	2116	2068	2139	**-3,14%**	**3,43%**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	15882	18354	20692	2110	2283	2463	**12,74%**	**7,88%**
	Total Europe des 27	**252937**	**247888**	**247178**	**35866**	**35465**	**34396**	**-0,29%**	**-3,01%**

Tableau OM6 - TRANSPORT (international) DE MARCHANDISES SUR LES VOIES NAVIGABLES PAR ETAT

		Volumes			Prestations			Ecart entre 05 et 06	
N°	Pays	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Catégorie de marchandises								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Suisse	**7246**	**7259**	**6750**	**51**	**57**	**53**	**-7,01%**	**-7,74%**
0	Produits agricoles	351	221	299	2	2	3	**35,29%**	**35,00%**
1	Denrées alimentaires, fourrages	422	404	418	3	3	3	**3,47%**	**3,00%**
2	Combustibles minéraux solides	174	98	145	1	1	1	**47,96%**	**47,00%**
3	Produits pétroliers	3380	3607	3028	24	29	24	**-16,05%**	**-16,00%**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	165	107	157	1	1	1	**46,73%**	**47,00%**
5	Produits métallurgiques	833	753	862	6	6	6	**14,48%**	**6,00%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	478	552	454	3	4	3	**-17,75%**	**-17,75%**
7	Engrais	158	185	161	1	2	2	**-12,97%**	**-13,00%**
8	Produits chimiques	848	899	774	6	7	6	**-13,90%**	**-14,00%**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	437	433	452	3	2	2	**4,39%**	**4,39%**
	Allemagne	**180651**	**180103**	**186339**	**52371**	**52401**	**52745**	**3,46%**	**0,66%**
0	Produits agricoles	7194	8653	8442	3432	4442	4446	**-2,44%**	**0,09%**
1	Denrées alimentaires, fourrages	12636	12334	11076	5239	5217	4253	**-10,20%**	**-18,48%**
2	Combustibles minéraux solides	26155	26134	28685	7327	7439	7605	**9,76%**	**2,23%**
3	Produits pétroliers	23932	24055	24894	7754	7909	8065	**3,49%**	**1,97%**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	34751	32731	32899	5904	5491	5440	**0,51%**	**-0,93%**
5	Produits métallurgiques	11694	11705	12444	3514	3320	3506	**6,31%**	**5,60%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	30214	28535	32352	8047	7274	8261	**13,38%**	**13,57%**
7	Engrais	5369	5067	4759	2298	2189	2032	**-6,08%**	**-7,17%**
8	Produits chimiques	13923	14725	14788	3856	4047	4223	**0,43%**	**4,35%**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	14783	16164	16000	5000	5073	4914	**-1,01%**	**-3,13%**

		Volumes			Prestations			Ecart entre 05 et 06	
N°	Pays	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Catégorie de marchandises								
		1000 t			1000000 TKM			%	

	Autriche	**8881**	**8980**	**8046**	**1714**	**1715**	**1700**	**-10,40%**	**-0,87%**
0	Produits agricoles	692	937	880	124	197	232	**-6,08%**	**17,77%**
1	Denrées alimentaires, fourrages	828	887	707	198	221	177	**-20,29%**	**-19,91%**
2	Combustibles minéraux solides	147	177	151	33	30	33	**-14,69%**	**10,00%**
3	Produits pétroliers	1847	1866	1021	293	253	136	**-45,28%**	**-46,25%**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	2826	3040	2841	582	631	601	**-6,55%**	**-4,75%**
5	Produits métallurgiques	791	491	803	175	93	190	**63,54%**	**104,30%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	595	524	493	91	87	79	**-5,92%**	**-9,20%**
7	Engrais	958	874	916	163	146	176	**4,81%**	**20,55%**
8	Produits chimiques	76	62	35	19	17	10	**-43,55%**	**-41,18%**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	121	122	199	36	40	66	**63,11%**	**65,00%**

	Belgique	**111436**	**124988**	**128312**	**5336**	**5506**	**5740**	**2,66%**	**4,25%**
0	Produits agricoles	4922	4533	5082	378	395	458	**12,11%**	**15,95%**
1	Denrées alimentaires, fourrages	4011	4696	4470	183	214	215	**-4,81%**	**0,47%**
2	Combustibles minéraux solides	9430	9187	8870	546	462	481	**-3,45%**	**4,11%**
3	Produits pétroliers	18240	20862	20935	553	602	592	**0,35%**	**-1,66%**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	8582	8105	6756	588	506	442	**-16,64%**	**-12,65%**
5	Produits métallurgiques	6436	7901	7946	350	382	454	**0,57%**	**18,85%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	26429	28776	30774	1677	1749	1843	**6,94%**	**5,37%**
7	Engrais	4271	4450	4662	351	359	372	**4,76%**	**3,62%**
8	Produits chimiques	11260	12662	13824	370	384	405	**9,18%**	**5,47%**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	17855	23816	24993	340	453	478	**4,94%**	**5,52%**

		Volumes			Prestations			Ecart entre 05 et 06	
N°	Pays	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Catégorie de marchandises								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Bulgarie	**3503**	**3395**	**3947**	**658**	**690**	**721**	**16,26%**	**4,49%**
0	Produits agricoles	270	144	235	16	17	6	**63,19%**	**-64,71%**
1	Denrées alimentaires, fourrages	71	118	149	3	5	8	**26,27%**	**60,00%**
2	Combustibles minéraux solides	1617	1426	1376	336	318	285	**-3,51%**	**-10,38%**
3	Produits pétroliers	25	114	260	1	5	35	**128,07%**	**600,00%**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	522	598	563	164	199	182	**-5,85%**	**-8,54%**
5	Produits métallurgiques	657	648	828	90	96	131	**27,78%**	**36,46%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	62	99	355	13	19	54	**258,59%**	**184,21%**
7	Engrais	22	19	18	5	3	3	**-5,26%**	**0,00%**
8	Produits chimiques	39	32	12	7	7	1	**-62,50%**	**-85,71%**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	218	197	151	23	21	16	**-23,35%**	**-23,81%**

	France	**39825**	**39411**	**40893**	**4258**	**4266**	**4360**	**3,76%**	**2,20%**
0	Produits agricoles	5923	5946	6412	790	780	821	**7,84%**	**5,26%**
1	Denrées alimentaires, fourrages	2868	2823	2892	350	363	357	**2,44%**	**-1,65%**
2	Combustibles minéraux solides	4738	4301	4657	280	257	299	**8,28%**	**16,34%**
3	Produits pétroliers	5526	6440	5361	646	753	620	**-16,75%**	**-17,66%**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	2612	2350	2620	226	219	243	**11,49%**	**10,96%**
5	Produits métallurgiques	2654	2585	2984	409	378	432	**15,44%**	**14,29%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	9359	8859	9892	728	740	824	**11,66%**	**11,35%**
7	Engrais	1273	1371	1221	203	193	170	**-10,94%**	**-11,92%**
8	Produits chimiques	2155	1941	2019	293	255	269	**4,02%**	**5,49%**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	2717	2795	2835	333	328	325	**1,43%**	**-0,91%**

		Volumes			Prestations			Ecart entre 05 et 06	
N°	Pays	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Catégorie de marchandises								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	GD Luxembourg	**11180**	**10377**	**11395**	**368**	**342**	**381**	**9,81%**	**11,40%**
0	Produits agricoles	1853	1776	2057	69	66	77	**15,82%**	**16,67%**
1	Denrées alimentaires, fourrages	882	784	1024	33	29	38	**30,61%**	**31,03%**
2	Combustibles minéraux solides	4029	3718	3994	148	138	147	**7,42%**	**6,52%**
3	Produits pétroliers	480	547	562	2	3	4	**2,74%**	**33,33%**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	1554	1307	1609	46	42	48	**23,11%**	**14,29%**
5	Produits métallurgiques	855	826	946	29	27	31	**14,53%**	**14,81%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	1133	1008	870	29	25	26	**-13,69%**	**4,00%**
7	Engrais	332	318	250	10	9	7	**-21,38%**	**-22,22%**
8	Produits chimiques	50	81	73	2	3	3	**-9,88%**	**0,00%**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	12	12	10	0	0	0	**-16,67%**	

	Hongrie	**7317**	**8359**	**7247**	**1899**	**2105**	**1905**	**-13,30%**	**-9,50%**
0	Produits agricoles	894	1986	1853	173	339	333	**-6,70%**	**-1,77%**
1	Denrées alimentaires, fourrages	1291	1243	724	271	268	161	**-41,75%**	**-39,93%**
2	Combustibles minéraux solides	329	328	272	83	90	81	**-17,07%**	**-10,00%**
3	Produits pétroliers	909	1251	834	136	200	121	**-33,33%**	**-39,50%**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	1435	1568	1326	513	583	495	**-15,43%**	**-15,09%**
5	Produits métallurgiques	1263	899	1143	366	276	359	**27,14%**	**30,07%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	288	229	287	63	69	98	**25,33%**	**42,03%**
7	Engrais	449	333	341	138	98	96	**2,40%**	**-2,04%**
8	Produits chimiques	89	119	133	32	44	50	**11,76%**	**13,64%**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	370	403	334	124	138	111	**-17,12%**	**-19,57%**

		Volumes			Prestations			Ecart entre 05 et 06	
N°	Pays	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Catégorie de marchandises								
		1000 t			1000000 TKM			%	

	Pays-Bas	**216295**	**225631**	**227671**	**30502**	**31799**	**32250**	**0,90%**	**1,42%**
0	Produits agricoles	7004	6315	6385	1097	929	952	**1,11%**	**2,48%**
1	Denrées alimentaires, fourrages	9677	12193	11643	1433	1895	1806	**-4,51%**	**-4,70%**
2	Combustibles minéraux solides	26335	24915	25936	3798	3589	3718	**4,10%**	**3,59%**
3	Produits pétroliers	35589	37492	38293	4851	4951	5008	**2,14%**	**1,15%**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	36344	35194	34272	4530	4706	4617	**-2,62%**	**-1,89%**
5	Produits métallurgiques	10266	10988	10653	1659	1808	1769	**-3,05%**	**-2,16%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	35203	35640	37504	5022	4995	5264	**5,23%**	**5,39%**
7	Engrais	4750	4695	4559	837	846	809	**-2,90%**	**-4,37%**
8	Produits chimiques	19365	22091	22644	2957	3340	3403	**2,50%**	**1,89%**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	31762	36108	35782	4318	4740	4904	**-0,90%**	**3,46%**

	Pologne	**2286**	**2701**	**2148**	**127**	**141**	**105**	**-20,47%**	**-25,53%**
0	Produits agricoles	17	41	51	1	2	3	**24,39%**	**50,00%**
1	Denrées alimentaires, fourrages	117	123	29	7	7	2	**-76,42%**	**-71,43%**
2	Combustibles minéraux solides	843	1092	1055	53	62	52	**-3,39%**	**-16,13%**
3	Produits pétroliers	0	0	0	0	0	0		
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	325	274	261	18	14	13	**-4,74%**	**-7,14%**
5	Produits métallurgiques	366	497	302	23	30	16	**-39,24%**	**-46,67%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	248	329	182	7	8	4	**-44,68%**	**-50,00%**
7	Engrais	290	289	197	13	14	10	**-31,83%**	**-28,57%**
8	Produits chimiques	53	47	48	2	2	2	**2,13%**	**0,00%**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	27	9	23	3	2	3	**155,56%**	**50,00%**

		Volumes			Prestations			Ecart entre 05 et 06	
N°	Pays	2004	2005	2006	2004	2005	2006	1000 t	mio TKM
NST	Catégorie de marchandises								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	République Tchèque	**558**	**929**	**721**	**22**	**34**	**29**	**-22,39%**	**-14,71%**
0	Produits agricoles	22	307	232	1	11	8	**-24,43%**	**-27,27%**
1	Denrées alimentaires, fourrages	277	354	241	9	10	8	**-31,92%**	**-20,00%**
2	Combustibles minéraux solides	19	10	0	0	0	0		
3	Produits pétroliers	0	0	0	0	0	0		
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	1	13	16	0	1	1	**23,08%**	**0,00%**
5	Produits métallurgiques	12	18	33	0	0	1	**83,33%**	
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	58	66	65	2	3	3	**-1,52%**	**0,00%**
7	Engrais	95	91	71	6	5	4	**-21,98%**	**-20,00%**
8	Produits chimiques	52	44	31	2	2	2	**-29,55%**	**0,00%**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	22	26	32	2	2	2	**23,08%**	**0,00%**
	Roumanie	**5177**	**5510**	**5721**	**2546**	**3121**	**3277**	**3,83%**	**5,00%**
0	Produits agricoles	1291	2155	2681	885	1676	2087	**24,41%**	**24,52%**
1	Denrées alimentaires, fourrages	115	58	20	83	37	11	**-65,52%**	**-70,27%**
2	Combustibles minéraux solides	927	1151	761	246	333	216	**-33,88%**	**-35,14%**
3	Produits pétroliers	59	122	203	18	34	44	**66,39%**	**29,41%**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	1681	1035	1152	630	446	439	**11,30%**	**-1,57%**
5	Produits métallurgiques	445	382	219	321	291	126	**-42,67%**	**-56,70%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	308	265	359	127	89	134	**35,47%**	**50,56%**
7	Engrais	261	199	237	204	137	163	**19,10%**	**18,98%**
8	Produits chimiques	4	8	8	2	5	1	**0,00%**	**-80,00%**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	86	135	81	30	73	56	**-40,00%**	**-23,29%**

		Volumes			Prestations			Ecart entre 05 et 06	
N°	Pays	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Catégorie de marchandises								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Slowaquie	**2619**	**2247**	**2158**	**86**	**82**	**98**	**-3,96%**	**19,51%**
0	Produits agricoles	133	154	136	8	11	11	**-11,69%**	**0,00%**
1	Denrées alimentaires, fourrages	174	145	61	11	10	5	**-57,93%**	**-50,00%**
2	Combustibles minéraux solides	46	68	111	4	6	10	**63,24%**	**66,67%**
3	Produits pétroliers	836	634	765	14	14	35	**20,66%**	**150,00%**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	879	778	574	20	18	10	**-26,22%**	**-44,44%**
5	Produits métallurgiques	146	99	180	16	8	20	**81,82%**	**150,00%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	45	39	55	3	5	1	**41,03%**	**-80,00%**
7	Engrais	304	258	234	6	5	5	**-9,30%**	**0,00%**
8	Produits chimiques	25	30	26	0	0	0	**-13,33%**	
9	Machines, véhicules, objets manufact.	31	42	16	4	5	1	**-61,90%**	**-80,00%**
	Croatie		**1251**	**1320**	**0**	**81**	**63**	**5,52%**	**-22,22%**
0	Produits agricoles		55	12		3	1	**-78,18%**	**-66,67%**
1	Denrées alimentaires, fourrages		115	80		11	7	**-30,43%**	**-36,36%**
2	Combustibles minéraux solides		102	2		8	0	**-98,04%**	
3	Produits pétroliers		6	5		0	0	**-16,67%**	
4	Minerais et déchets pour la métallurgie		721	769		42	41	**6,66%**	**-2,38%**
5	Produits métallurgiques		73	92		5	5	**26,03%**	**0,00%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.		26	86		1	0	**230,77%**	
7	Engrais		132	113		9	8	**-14,39%**	**-11,11%**
8	Produits chimiques		13	151		1	0		
9	Machines, véhicules, objets manufact.		8	10		1	1	**25,00%**	**0,00%**

		Volumes			Prestations			Ecart entre 05 et 06	
N°	Pays	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Catégorie de marchandises								
		1000 t			1000000 TKM			%	
0	Produits agricoles	12393	13261	12916	6974	8866	9432	**-2,60%**	**6,38%**
1	Denrées alimentaires, fourrages	12893	14336	13416	7821	8277	7041	**-6,42%**	**-14,93%**
2	Combustibles minéraux solides	28157	26756	27712	12854	12723	12929	**3,57%**	**1,62%**
3	Produits pétroliers	37283	40067	40196	14268	14723	14659	**0,32%**	**-0,43%**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	39380	37485	36699	13222	12853	12533	**-2,10%**	**-2,49%**
5	Produits métallurgiques	13084	13763	13763	6951	6710	7037	**0,00%**	**4,87%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	43806	44176	48721	15809	15063	16594	**10,29%**	**10,16%**
7	Engrais	6977	6977	6580	4234	4006	3846	**-5,69%**	**-3,99%**
8	Produits chimiques	20684	22683	23369	7541	8106	8370	**3,02%**	**3,26%**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	25574	31540	32137	10214	10876	10876	**1,89%**	**0,00%**
	Total Europe des 27	**240231**	**251044**	**255509**	**99888**	**102203**	**103317**	**1,78%**	**1,09%**

Tableau OM7 - TRANSPORT (total) DE MARCHANDISES SUR LES VOIES NAVIGABLES PAR ETAT

		Volumes		Prestations				Ecart entre 05 et 06	
N°	Pays	2004	2005	2006	2004	2005	2006	1000 t	mio TKM
NST	Catégorie de marchandises								
		1000 t		1000000 TKM				%	
	Suisse	**7246**	**7259**	**6750**	**51**	**57**	**53**	**-7,01%**	**-7,74%**
0	Produits agricoles	351	221	299	2	2	3	**35,29%**	**35,00%**
1	Denrées alimentaires, fourrages	422	404	418	3	3	3	**3,47%**	**3,00%**
2	Combustibles minéraux solides	174	98	145	1	1	1	**47,96%**	**47,00%**
3	Produits pétroliers	3380	3607	3028	24	29	24	**-16,05%**	**-16,00%**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	165	107	157	1	1	1	**46,73%**	**47,00%**
5	Produits métallurgiques	833	753	862	6	6	6	**14,48%**	**6,00%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	478	552	454	3	4	3	**-17,75%**	**-17,75%**
7	Engrais	158	185	161	1	2	2	**-12,97%**	**-13,00%**
8	Produits chimiques	848	899	774	6	7	6	**-13,90%**	**-14,00%**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	437	433	452	3	2	2	**4,39%**	**4,39%**
	Allemagne	**235861**	**236767**	**243495**	**63669**	**64096**	**63975**	**2,84%**	**-0,19%**
0	Produits agricoles	8829	11207	10791	3953	5280	5174	**-3,71%**	**-2,01%**
1	Denrées alimentaires, fourrages	15881	15775	14641	6114	6231	5227	**-7,19%**	**-16,11%**
2	Combustibles minéraux solides	34109	33705	36009	8665	8565	8662	**6,84%**	**1,13%**
3	Produits pétroliers	38618	38825	39138	10542	10659	10602	**0,81%**	**-0,53%**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	38157	35846	35964	6797	6301	6164	**0,33%**	**-2,17%**
5	Produits métallurgiques	12950	13210	13828	4044	3936	4044	**4,68%**	**2,74%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	45423	44192	49750	10827	10219	11273	**12,58%**	**10,31%**
7	Engrais	6427	6111	5771	2709	2591	2427	**-5,56%**	**-6,33%**
8	Produits chimiques	19129	19987	20085	4772	4920	5222	**0,49%**	**6,14%**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	16338	17909	17518	5246	5394	5180	**-2,18%**	**-3,97%**

		Volumes			Prestations			Ecart entre 05 et 06	
N°	Pays	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Catégorie de marchandises								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Autriche	**9072**	**9336**	**9183**	**1747**	**1753**	**1837**	**-1,64%**	**4,79%**
0	Produits agricoles	696	945	884	124	199	232	**-6,46%**	**16,58%**
1	Denrées alimentaires, fourrages	828	889	707	198	221	177	**-20,47%**	**-19,91%**
2	Combustibles minéraux solides	148	177	153	33	30	34	**-13,56%**	**13,33%**
3	Produits pétroliers	1944	2004	1622	315	277	260	**-19,06%**	**-6,14%**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	2827	3041	2841	582	631	602	**-6,58%**	**-4,60%**
5	Produits métallurgiques	863	575	894	184	103	201	**55,48%**	**95,15%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	602	635	930	92	87	79	**46,46%**	**-9,20%**
7	Engrais	966	885	918	164	148	176	**3,73%**	**18,92%**
8	Produits chimiques	76	62	35	19	17	10	**-43,55%**	**-41,18%**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	122	123	199	36	40	66	**61,79%**	**65,00%**
	Belgique	**147151**	**160397**	**165855**	**8392**	**8566**	**8909**	**3,40%**	**4,00%**
0	Produits agricoles	5402	5053	5619	422	448	514	**11,20%**	**14,73%**
1	Denrées alimentaires, fourrages	5249	5709	5756	248	272	289	**0,82%**	**6,25%**
2	Combustibles minéraux solides	13658	13430	12612	1001	910	890	**-6,09%**	**-2,20%**
3	Produits pétroliers	26101	28314	28413	1113	1152	1142	**0,35%**	**-0,87%**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	10427	9609	8485	789	671	622	**-11,70%**	**-7,30%**
5	Produits métallurgiques	7896	9182	10137	442	482	657	**10,40%**	**36,31%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	38152	40454	42998	2884	2930	2996	**6,29%**	**2,25%**
7	Engrais	5522	6100	6247	441	461	476	**2,41%**	**3,25%**
8	Produits chimiques	13522	14880	16139	546	572	602	**8,46%**	**5,24%**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	21222	27666	29449	506	668	721	**6,44%**	**7,93%**

		Volumes			Prestations			Ecart entre 05 et 06	
N°	Pays	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Catégorie de marchandises								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Bulgarie	**4406**	**5270**	**5947**	**697**	**757**	**785**	**12,85%**	**3,70%**
0	Produits agricoles	270	146	235	16	17	6	**60,96%**	**-64,71%**
1	Denrées alimentaires, fourrages	71	118	149	3	5	8	**26,27%**	**60,00%**
2	Combustibles minéraux solides	1647	1441	1416	340	321	291	**-1,73%**	**-9,35%**
3	Produits pétroliers	25	114	260	1	5	35	**128,07%**	**600,00%**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	523	598	563	163	199	181	**-5,85%**	**-9,05%**
5	Produits métallurgiques	657	648	828	90	96	132	**27,78%**	**37,50%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	898	1954	2315	48	83	112	**18,47%**	**34,94%**
7	Engrais	22	19	18	5	3	3	**-5,26%**	**0,00%**
8	Produits chimiques	39	32	12	7	7	1	**-62,50%**	**-85,71%**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	254	200	151	24	21	16	**-24,50%**	**-23,81%**

	France	**67325**	**68347**	**71448**	**8420**	**8905**	**9005**	**4,54%**	**1,12%**
0	Produits agricoles	8237	8927	9165	1378	1590	1547	**2,67%**	**-2,70%**
1	Denrées alimentaires, fourrages	3326	3285	3454	479	494	497	**5,14%**	**0,61%**
2	Combustibles minéraux solides	6405	6110	6215	757	796	796	**1,72%**	**0,00%**
3	Produits pétroliers	9240	9714	9349	1025	1111	1066	**-3,76%**	**-4,05%**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	2778	2511	2800	263	261	291	**11,51%**	**11,49%**
5	Produits métallurgiques	2916	2831	3256	469	436	501	**15,01%**	**14,91%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	25708	25925	28018	2555	2720	2779	**8,07%**	**2,17%**
7	Engrais	1331	1455	1328	222	216	202	**-8,73%**	**-6,48%**
8	Produits chimiques	3207	2975	2982	579	515	520	**0,24%**	**0,97%**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	4177	4614	4881	693	766	806	**5,79%**	**5,22%**

		Volumes			Prestations			Ecart entre 05 et 06	
N°	Pays	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Catégorie de marchandises								
		1000 t			1000000 TKM			%	

	GD Luxembourg	**11180**	**10377**	**11395**	**370**	**342**	**381**	**9,81%**	**11,40%**
0	Produits agricoles	1853	1776	2057	69	66	77	**15,82%**	**16,67%**
1	Denrées alimentaires, fourrages	882	784	1024	33	29	38	**30,61%**	**31,03%**
2	Combustibles minéraux solides	4029	3718	3994	149	138	148	**7,42%**	**7,25%**
3	Produits pétroliers	480	547	562	2	3	4	**2,74%**	**33,33%**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	1554	1307	1609	47	42	48	**23,11%**	**14,29%**
5	Produits métallurgiques	855	826	946	29	27	31	**14,53%**	**14,81%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	1133	1008	870	29	25	25	**-13,69%**	**0,00%**
7	Engrais	332	318	251	10	9	7	**-21,07%**	**-22,22%**
8	Produits chimiques	50	81	72	2	3	3	**-11,11%**	**0,00%**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	12	12	10	0	0	0	**-16,67%**	

	Hongrie	**7356**	**8413**	**7327**	**1904**	**2110**	**1913**	**-12,91%**	**-9,34%**
0	Produits agricoles	896	1987	1857	173	339	332	**-6,54%**	**-2,06%**
1	Denrées alimentaires, fourrages	1292	1243	724	271	268	161	**-41,75%**	**-39,93%**
2	Combustibles minéraux solides	328	328	272	83	90	81	**-17,07%**	**-10,00%**
3	Produits pétroliers	940	1279	855	140	204	124	**-33,15%**	**-39,22%**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	1435	1568	1326	514	582	495	**-15,43%**	**-14,95%**
5	Produits métallurgiques	1263	899	1146	365	276	359	**27,47%**	**30,07%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	294	242	327	64	70	103	**35,12%**	**47,14%**
7	Engrais	449	333	341	138	98	96	**2,40%**	**-2,04%**
8	Produits chimiques	89	119	133	32	44	50	**11,76%**	**13,64%**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	370	415	346	124	139	112	**-16,63%**	**-19,42%**

		Volumes			Prestations			Ecart entre 05 et 06	
N°	Pays	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Catégorie de marchandises								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Pays-Bas	**319219**	**317639**	**317853**	**43092**	**42225**	**42311**	**0,07%**	**0,20%**
0	Produits agricoles	9876	7613	7755	1519	1105	1139	**1,87%**	**3,08%**
1	Denrées alimentaires, fourrages	16698	19009	18007	2311	2794	2647	**-5,27%**	**-5,26%**
2	Combustibles minéraux solides	30067	27647	28658	4376	4001	4121	**3,66%**	**3,00%**
3	Produits pétroliers	53503	56899	57995	6989	7250	7272	**1,93%**	**0,30%**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	38695	36813	35697	4930	4945	4836	**-3,03%**	**-2,20%**
5	Produits métallurgiques	11513	12052	11924	1881	1966	1958	**-1,06%**	**-0,41%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	86661	77073	76184	10591	8948	8891	**-1,15%**	**-0,64%**
7	Engrais	6345	5967	5608	1166	1104	1025	**-6,02%**	**-7,16%**
8	Produits chimiques	24673	27603	27638	3688	4076	4067	**0,13%**	**-0,22%**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	41188	46963	48387	5641	6036	6355	**3,03%**	**5,28%**
	Pologne	**7297**	**7166**	**6609**	**370**	**327**	**289**	**-7,77%**	**-11,62%**
0	Produits agricoles	23	46	52	1	2	3	**13,04%**	**50,00%**
1	Denrées alimentaires, fourrages	119	128	44	7	7	3	**-65,63%**	**-57,14%**
2	Combustibles minéraux solides	1440	1774	1783	177	182	180	**0,51%**	**-1,10%**
3	Produits pétroliers	39	62	14	0	1	0	**-77,42%**	
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	817	535	367	81	26	13	**-31,40%**	**-50,00%**
5	Produits métallurgiques	482	568	343	30	37	21	**-39,61%**	**-43,24%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	3539	3332	3389	38	41	44	**1,71%**	**7,32%**
7	Engrais	519	342	271	20	16	11	**-20,76%**	**-31,25%**
8	Produits chimiques	275	322	304	7	7	6	**-5,59%**	**-14,29%**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	44	57	42	9	8	8	**-26,32%**	**0,00%**

		Volumes			Prestations			Ecart entre 05 et 06	
N°	Pays	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Catégorie de marchandises								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	République Tchèque	**1179**	**1613**	**1141**	**48**	**64**	**44**	**-29,26%**	**-31,25%**
0	Produits agricoles	27	329	234	1	11	8	**-28,88%**	**-27,27%**
1	Denrées alimentaires, fourrages	283	353	241	9	10	8	**-31,73%**	**-20,00%**
2	Combustibles minéraux solides	19	10	0	0	0	0		
3	Produits pétroliers	0	0	0	0	0	0		
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	1	14	16	0	2	1	**14,29%**	**-50,00%**
5	Produits métallurgiques	18	18	33	0	0	0	**83,33%**	
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	623	708	481	27	31	18	**-32,06%**	**-41,94%**
7	Engrais	134	105	72	7	6	4	**-31,43%**	**-33,33%**
8	Produits chimiques	52	44	32	2	2	2	**-27,27%**	**0,00%**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	22	32	32	2	2	3	**0,00%**	**50,00%**
	Roumanie	**29893**	**32845**	**29274**	**6955**	**8436**	**8157**	**-10,87%**	**-3,31%**
0	Produits agricoles	1572	2731	3335	956	1873	2286	**22,12%**	**22,05%**
1	Denrées alimentaires, fourrages	165	162	222	93	70	85	**37,04%**	**21,43%**
2	Combustibles minéraux solides	2211	2988	3131	476	690	696	**4,79%**	**0,87%**
3	Produits pétroliers	98	146	212	25	39	50	**45,21%**	**28,21%**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	13316	14154	10969	3330	3753	3155	**-22,50%**	**-15,93%**
5	Produits métallurgiques	1879	2243	1756	781	729	554	**-21,71%**	**-24,01%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	10216	9596	8939	1028	911	963	**-6,85%**	**5,71%**
7	Engrais	312	633	525	223	279	272	**-17,06%**	**-2,51%**
8	Produits chimiques	18	40	68	4	13	24	**70,00%**	**84,62%**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	106	152	117	39	79	72	**-23,03%**	**-8,86%**

		Volumes			Prestations			Ecart entre 05 et 06	
N°	Pays	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Catégorie de marchandises								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Slowaquie	**2725**	**2350**	**2252**	**91**	**88**	**106**	**-4,17%**	**20,45%**
0	Produits agricoles	136	164	140	9	12	11	**-14,63%**	**-8,33%**
1	Denrées alimentaires, fourrages	174	145	61	11	10	5	**-57,93%**	**-50,00%**
2	Combustibles minéraux solides	46	68	111	4	6	10	**63,24%**	**66,67%**
3	Produits pétroliers	836	634	765	14	14	35	**20,66%**	**150,00%**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	879	777	574	20	18	10	**-26,13%**	**-44,44%**
5	Produits métallurgiques	146	99	180	16	8	20	**81,82%**	**150,00%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	148	133	145	7	10	9	**9,02%**	**-10,00%**
7	Engrais	304	258	234	6	5	5	**-9,30%**	**0,00%**
8	Produits chimiques	25	30	26	0	0	0	**-13,33%**	**#DIV/0!**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	31	42	16	4	5	1	**-61,90%**	**-80,00%**
	Croatie		**1446**	**1509**		**119**	**116**	**4,36%**	**-2,52%**
0	Produits agricoles		65	15		4	1	**-76,92%**	**-75,00%**
1	Denrées alimentaires, fourrages		115	80		11	7	**-30,43%**	**-36,36%**
2	Combustibles minéraux solides		102	2		8	0	**-98,04%**	
3	Produits pétroliers		178	177		38	38	**-0,56%**	**0,00%**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie		721	769		41	41	**6,66%**	**0,00%**
5	Produits métallurgiques		73	92		5	5	**26,03%**	**0,00%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.		39	101		1	5	**158,97%**	**400,00%**
7	Engrais		132	112		9	8	**-15,15%**	**-11,11%**
8	Produits chimiques		13	151		1	10		
9	Machines, véhicules, objets manufact.		8	10		1	1	**25,00%**	**0,00%**

		Volumes			Prestations			Ecart entre 05 et 06	
N°	Pays	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Catégorie de marchandises								
		1000 t			1000000 TKM			%	
0	Produits agricoles	19995	21236	20594	8623	10944	11330	**-3,02%**	**3,53%**
1	Denrées alimentaires, fourrages	24912	26180	25411	9777	10410	9144	**-2,94%**	**-12,16%**
2	Combustibles minéraux solides	47649	45646	46195	16063	15730	15906	**1,20%**	**1,12%**
3	Produits pétroliers	81661	85221	86255	20165	20715	20591	**1,21%**	**-0,60%**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	59278	57265	53021	17515	17429	16420	**-7,41%**	**-5,79%**
5	Produits métallurgiques	18938	19876	21059	8330	8096	8477	**5,95%**	**4,71%**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	153262	145060	149880	28189	26075	27290	**3,32%**	**4,66%**
7	Engrais	11268	11410	10696	5109	4936	4705	**-6,26%**	**-4,68%**
8	Produits chimiques	34749	37018	37254	9658	10175	10509	**0,64%**	**3,28%**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	41457	49894	52829	12324	13158	13340	**5,88%**	**1,38%**
	Total Europe des 27	**493169**	**498806**	**503194**	**135753**	**137668**	**137712**	**0,88%**	**0,03%**

Tableau OM8 : trafic de conteneurs sur les principaux axes

Transport de conteneurs sur le Rhin (en EVP)

(de la frontière néerlandaise jusqu'à Bâle)

	Total	Rhin – vers l'aval			Rhin – vers l'amont		
		Total	vide	chargé	Total	vide	chargé
Total pour le Rhin traditionnel							
Rheinfelden Emmerich							
2003	1541996	806501	119078	687423	735495	405396	330099
2004	1810669	957730	122601	835129	852939	489520	363419
2005	1960870	1025033	164259	860774	935837	536631	399206
2006	1935023	999765	109888	889877	935258	531729	403529
	-1,32%	**-2,47%**	**-33,10%**	**3,38%**	**-0,06%**	**-0,91%**	**1,08%**
Secteurs du Rhin supérieur							
Rheinfelden Strasbourg							
2003	191520	94122	12561	81561	97398	55871	41527
2004	211926	108702	10440	98262	103224	59939	43285
2005	200346	106106	11697	94409	94240	50637	43603
2006	212934	113179	14608	98571	99755	51035	48720
	6,28%	**6,67%**	**24,89%**	**4,41%**	**5,85%**	**0,79%**	**11,74%**
Strasbourg Neuburgweier							
2003	238171	122526	13520	109006	115645	68974	46671
2004	291488	155710	12524	143186	135778	85372	50406
2005	272092	144547	13598	130949	127545	75277	52268
2006	263573	140608	17647	122961	122965	66927	56038
	-3,13%	**-2,73%**	**29,78%**	**-6,10%**	**-3,59%**	**-11,09%**	**7,21%**
Neuburgweier Mannheim							
2003	659638	344219	28293	315926	315419	200356	115063
2004	804327	424978	26749	398229	379349	251620	127729
2005	826591	428997	38740	390257	397594	260807	136787
2006	809905	412291	35753	376538	397614	261109	136505
	-2,02%	**-3,89%**	**-7,71%**	**-3,52%**	**0,01%**	**0,12%**	**-0,21%**

Secteurs du Rhin moyen							
Mannheim Bingen							
2003	861153	446949	41005	405944	414204	232784	181420
2004	1043002	551059	45002	506057	491943	289128	202815
2005	1092998	575468	85004	490464	517530	304494	213036
2006	1051485	532874	47705	485169	518611	306729	211882
	-3,80%	**-7,40%**	**-43,88%**	**-1,08%**	**0,21%**	**0,73%**	**-0,54%**

Bingen Lülsdorf							
2003	929011	490904	45938	444966	438107	246487	191620
2004	1149006	612931	50789	562142	536075	316625	219450
2005	1230759	646390	91203	555187	584369	353477	230892
2006	1172605	600549	52483	548066	572056	344205	227851
	-4,73%	**-7,09%**	**-42,45%**	**-1,28%**	**-2,11%**	**-2,62%**	**-1,32%**

	Total	**Rhin – vers l'aval**			**Rhin – vers l'amont**		
		Total	**vide**	**chargé**	**Pays-Bas**	**vide**	**chargé**
Secteurs du Rhin inférieur							
Lulsdorf Orsoy							
2003	1414998	738026	96592	641434	676972	365096	311876
2004	1686072	888651	100939	787712	797421	450111	347310
2005	1847298	969068	145651	823417	878230	498795	379435
2006	1806059	933077	85656	847421	872982	492189	380793
	-2,23%	**-3,71%**	**-41,19%**	**2,92%**	**-0,60%**	**-1,32%**	**0,36%**
Orsoy Emmerich							
2003	1485675	772369	103117	669252	713306	384474	328832
2004	1745474	912949	105183	807766	832525	470112	362413
2005	1885195	972788	127207	845581	912407	517699	394708
2006	1876188	968057	94828	873229	908131	507914	400217
	-0,48%	**-0,49%**	**-25,45%**	**3,27%**	**-0,47%**	**-1,89%**	**1,40%**

Source : St BA, Wiesbaden

Transport nord – sud (en EVP)

Transport nord – sud	Total	Importation			Exportation		
		Total	vide	chargé	Total	vide	chargé
Belgique / Pays-Bas							
04	720378	376957			343421		
05	833200	466649			366551		
06	**814708**	**433210**			**381298**		
Evolution (2006 / 2005)	**-2,22%**	**-7,17%**			**4,02%**		
France / Belgique							
04	32050	14787	10089	4698	17263	3509	13754
05	35292	16181	10913	5268	19111	3470	15641
06	**38809**	**17441**	**9587**	**7854**	**21368**	**5986**	**15382**
Evolution (2006 / 2005)	**9,97%**	**7,79%**	**-12,15%**	**49,09%**	**11,81%**	**72,51%**	**-1,66%**
France / Pays-Bas							
04	4498	1949	911	1038	2549	814	1735
05	4785	2349	1040	1309	2436	789	1647
06	**8493**	**4596**	**807**	**3789**	**3897**	**2070**	**1827**
Evolution (2006 / 2005)	**77,49%**	**95,66%**	**-22,40%**	**189,46%**	**59,98%**	**162,36%**	**10,93%**
Total 04	756926	393693			363233		
Total 05	873277	485179			388098		
Total 06	862010	455247			406563		
Evolution (2006 / 2005)	**-1,29%**	**-6,17%**			**4,76%**		

Source: CBS, VNF

Transport national de conteneurs (en evp)

	Total	vide	chargé
Pays-Bas			
04	706289		
05	745981		
06	816234		
Evolution (2006 / 2005)	**+9,3%**		
Allemagne			
04	171812	68832	102980
05	203709	97521	106188
06	182076	80488	101588
Evolution (2006 / 2005)	**-10,6%**	**-17,5%**	**-4,3%**
France			
(Bassin du Rhône) 04	46412	-	-
05	55807	-	-
06	61258		
Evolution (2006 / 2005)	**9,8%**	-	-
(Bassin de la Seine) 04	86358	-	-
05	121584	-	-
06	143206		
Evolution (2006 / 2005)	**17,8%**	-	-
(Canaux du nord) 04	58146	-	-
05	61709	-	-
06	69751		
Evolution (2006 / 2005)	**13,0%**	-	-

Source: St BA, CBS, VNF

Tableau 9 : TRAFIC DE MARCHANDISES SUR LE RHIN

		1000 tonnes						Ecart 06/05		
N°	Relations	2005			2006				en %	
NST	Catégorie de marchandises									
		amont	aval	total	amont	aval	total	amont	aval	total
	RHEINFELDEN-STRASBOURG	**9169**	**4293**	**13462**	**9454**	**4825**	**14278**	**3,11**	**12,38**	**6,06**
0	Produits agricoles	238	72	**310**	334	77	**411**	**40,67**	**7,09**	**32,87**
1	Denrées alimentaires, fourrages	545	17	**562**	519	15	**534**	**-4,83**	**-10,77**	**-5,01**
2	Combustibles minéraux solides	206	7	**212**	251	8	**259**	**21,88**	**19,66**	**21,81**
3	Produits pétroliers	3811	194	**4004**	3649	182	**3832**	**-4,24**	**-5,83**	**-4,31**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	117	19	**136**	179	32	**211**	**52,68**	**67,10**	**54,72**
5	Produits métallurgiques	698	64	**761**	808	75	**883**	**15,89**	**17,32**	**16,01**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	1178	1507	**2685**	1144	1946	**3090**	**-2,86**	**29,12**	**15,09**
7	Engrais	181	14	**195**	184	5	**189**	**1,40**	**-62,55**	**-3,25**
8	Produits chimiques	120	87	**207**	108	28	**136**	**-10,03**	**-67,77**	**-34,23**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	1035	1181	**2216**	1135	1239	**2374**	**9,65**	**4,92**	**7,13**
99	dont Transactions spéciales	1042	1132	**2173**	1143	1217	**2360**	**9,77**	**7,52**	**8,60**
	STRASBOURG-NEUBURGWEIER	**12463**	**14246**	**26709**	**11666**	**14998**	**26664**	**-6,39**	**5,28**	**-0,17**
0	Produits agricoles	366	1472	**1838**	429	1330	**1759**	**17,34**	**-9,63**	**-4,26**
1	Denrées alimentaires, fourrages	836	430	**1266**	798	435	**1233**	**-4,50**	**1,21**	**-2,56**
2	Combustibles minéraux solides	264	8	**272**	325	12	**337**	**23,01**	**56,07**	**23,94**
3	Produits pétroliers	5070	1128	**6198**	4101	1254	**5355**	**-19,12**	**11,19**	**-13,61**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	1685	170	**1855**	1689	247	**1936**	**0,25**	**45,49**	**4,40**
5	Produits métallurgiques	861	697	**1558**	998	502	**1499**	**15,92**	**-28,06**	**-3,76**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	672	8396	**9068**	583	9355	**9939**	**-13,26**	**11,43**	**9,60**
7	Engrais	457	66	**523**	455	52	**507**	**-0,39**	**-21,06**	**-3,00**
8	Produits chimiques	916	214	**1130**	905	217	**1122**	**-1,22**	**1,75**	**-0,66**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	1336	1666	**3002**	1383	1592	**2976**	**3,51**	**-4,40**	**-0,88**
99	dont Transactions spéciales	1334	1585	**2919**	1381	1549	**2930**	**3,50**	**-2,30**	**0,35**

		1000 tonnes						Ecart 06/05		
N°	Relations	2005			2006				en %	
NST	Catégorie de marchandises									
		amont	aval	total	amont	aval	total	amont	aval	total
	NEUBURGWEIER-MANNHEIM	**28620**	**26562**	**55182**	**28289**	**27419**	**55709**	**-1,16**	**3,23**	**0,95**
0	Produits agricoles	486	1634	**2120**	688	1495	**2183**	**41,63**	**-8,51**	**2,98**
1	Denrées alimentaires, fourrages	1774	893	**2667**	1666	955	**2621**	**-6,11**	**6,98**	**-1,73**
2	Combustibles minéraux solides	5761	18	**5779**	5058	38	**5096**	**-12,20**	**110,95**	**-11,82**
3	Produits pétroliers	9149	3620	**12769**	8471	3875	**12347**	**-7,41**	**7,06**	**-3,31**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	1764	459	**2223**	1763	431	**2194**	**-0,04**	**-6,05**	**-1,28**
5	Produits métallurgiques	1131	700	**1831**	1367	502	**1869**	**20,90**	**-28,27**	**2,09**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	1662	12281	**13943**	1920	13302	**15222**	**15,58**	**8,31**	**9,18**
7	Engrais	950	598	**1549**	938	587	**1525**	**-1,30**	**-1,94**	**-1,55**
8	Produits chimiques	3284	1265	**4549**	3811	1299	**5110**	**16,05**	**2,67**	**12,33**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	2659	5094	**7754**	2606	4936	**7542**	**-2,00**	**-3,11**	**-2,73**
99	dont Transactions spéciales	2633	4765	**7399**	2576	4645	**7221**	**-2,19**	**-2,52**	**-2,40**
	MANNHEIM-BINGEN	**40058**	**27978**	**68036**	**38812**	**28102**	**66914**	**-3,11**	**0,45**	**-1,65**
0	Produits agricoles	520	3432	**3953**	750	3062	**3812**	**44,07**	**-10,78**	**-3,56**
1	Denrées alimentaires, fourrages	4109	1832	**5941**	3496	1550	**5046**	**-14,92**	**-15,41**	**-15,07**
2	Combustibles minéraux solides	7448	35	**7483**	6857	37	**6894**	**-7,94**	**5,72**	**-7,87**
3	Produits pétroliers	12069	3047	**15116**	11472	3216	**14688**	**-4,95**	**5,56**	**-2,83**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	2460	568	**3028**	2258	504	**2763**	**-8,20**	**-11,16**	**-8,76**
5	Produits métallurgiques	1524	1065	**2588**	1804	814	**2618**	**18,42**	**-23,56**	**1,15**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	2548	9023	**11572**	2404	10170	**12575**	**-5,65**	**12,71**	**8,67**
7	Engrais	1393	1177	**2570**	1396	1205	**2600**	**0,18**	**2,35**	**1,17**
8	Produits chimiques	4278	1266	**5544**	4843	1323	**6166**	**13,21**	**4,51**	**11,22**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	3708	6532	**10240**	3532	6220	**9752**	**-4,76**	**-4,77**	**-4,77**
99	dont Transactions spéciales	3663	6160	**9823**	3478	5884	**9362**	**-5,03**	**-4,49**	**-4,69**

		1000 tonnes						Ecart 06/05		
N°	Relations	2005			2006				en %	
NST	Catégorie de marchandises									
		amont	aval	total	amont	aval	total	amont	aval	total
	BINGEN-LULSDORF	**50028**	**31811**	**81838**	**49807**	**33114**	**82922**	**-0,44**	**4,10**	**1,32**
0	Produits agricoles	465	5177	**5643**	703	4945	**5648**	**51,15**	**-4,49**	**0,10**
1	Denrées alimentaires, fourrages	3746	2487	**6233**	3080	2368	**5448**	**-17,78**	**-4,78**	**-12,59**
2	Combustibles minéraux solides	11901	108	**12009**	11877	147	**12024**	**-0,20**	**35,79**	**0,12**
3	Produits pétroliers	14652	2392	**17044**	14030	2514	**16544**	**-4,25**	**5,11**	**-2,94**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	4164	637	**4801**	4209	751	**4960**	**1,07**	**17,94**	**3,31**
5	Produits métallurgiques	1895	2692	**4586**	2155	2738	**4893**	**13,71**	**1,72**	**6,67**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	3275	8587	**11862**	3414	10077	**13491**	**4,24**	**17,34**	**13,73**
7	Engrais	1654	1068	**2723**	1625	1140	**2765**	**-1,77**	**6,69**	**1,55**
8	Produits chimiques	4228	1247	**5475**	4864	1316	**6180**	**15,02**	**5,57**	**12,87**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	4046	7415	**11462**	3851	7119	**10970**	**-4,82**	**-4,00**	**-4,29**
99	dont Transactions spéciales	3995	7036	**11031**	3794	6775	**10569**	**-5,02**	**-3,71**	**-4,19**
	LULSDORF-ORSOY	**107565**	**51282**	**158846**	**109259**	**53886**	**163146**	**1,58**	**5,08**	**2,71**
0	Produits agricoles	779	5309	**6087**	1040	5083	**6124**	**33,60**	**-4,25**	**0,59**
1	Denrées alimentaires, fourrages	5127	3390	**8517**	4580	3257	**7837**	**-10,67**	**-3,92**	**-7,99**
2	Combustibles minéraux solides	22158	471	**22629**	23891	590	**24481**	**7,82**	**25,40**	**8,18**
3	Produits pétroliers	21730	5396	**27126**	20847	5913	**26760**	**-4,06**	**9,57**	**-1,35**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	30113	1536	**31649**	30244	1684	**31929**	**0,44**	**9,63**	**0,88**
5	Produits métallurgiques	4400	5886	**10286**	4797	5988	**10785**	**9,03**	**1,72**	**4,85**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	7194	10601	**17796**	7522	13196	**20718**	**4,56**	**24,47**	**16,42**
7	Engrais	1792	1147	**2939**	1713	1217	**2929**	**-4,43**	**6,12**	**-0,32**
8	Produits chimiques	8013	5573	**13586**	8607	5408	**14015**	**7,41**	**-2,96**	**3,16**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	6258	11973	**18231**	6018	11551	**17570**	**-3,83**	**-3,52**	**-3,63**
99	dont Transactions spéciales	6024	10999	**17023**	5754	10771	**16525**	**-4,47**	**-2,07**	**-2,92**

		1000 tonnes						Ecart 06/05		
N°	Relations	2005			2006				en %	
NST	Catégorie de marchandises									
		amont	aval	total	amont	aval	total	amont	aval	total
	ORSOY-EMMERICH	**107031**	**57434**	**164465**	**110615**	**61382**	**171997**	**3,35**	**6,87**	**4,58**
0	Produits agricoles	915	5434	**6349**	1183	5212	**6395**	**29,22**	**-4,08**	**0,72**
1	Denrées alimentaires, fourrages	6024	3647	**9671**	5587	3512	**9099**	**-7,25**	**-3,70**	**-5,92**
2	Combustibles minéraux solides	23949	586	**24535**	26428	661	**27089**	**10,35**	**12,72**	**10,41**
3	Produits pétroliers	18305	3826	**22131**	18631	4411	**23042**	**1,78**	**15,30**	**4,12**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	30039	1365	**31404**	30037	1419	**31456**	**-0,01**	**3,96**	**0,17**
5	Produits métallurgiques	4506	5503	**10009**	5040	5620	**10660**	**11,84**	**2,13**	**6,50**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	7401	18615	**26017**	7489	22398	**29887**	**1,18**	**20,32**	**14,88**
7	Engrais	2077	1374	**3451**	2029	1370	**3400**	**-2,29**	**-0,29**	**-1,49**
8	Produits chimiques	7348	4952	**12300**	7888	4771	**12659**	**7,34**	**-3,65**	**2,92**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	6466	12131	**18597**	6303	12007	**18310**	**-2,52**	**-1,02**	**-1,54**
99	dont Transactions spéciales	6223	11373	**17596**	6008	11292	**17301**	**-3,45**	**-0,71**	**-1,68**
	RHEINFELDEN-EMMERICH	**123798**	**76681**	**200479**	**126562**	**80097**	**206659**	**2,23**	**4,45**	**3,08**
0	Produits agricoles	1312	6861	**8173**	1404	6215	**7619**	**7,01**	**-9,42**	**-6,78**
1	Denrées alimentaires, fourrages	6821	4668	**11489**	6509	4704	**11213**	**-4,57**	**0,77**	**-2,40**
2	Combustibles minéraux solides	25679	666	**26345**	27562	780	**28342**	**7,33**	**17,12**	**7,58**
3	Produits pétroliers	24794	7407	**32201**	24645	7924	**32569**	**-0,60**	**6,98**	**1,14**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	31503	1938	**33441**	31528	2165	**33693**	**0,08**	**11,71**	**0,75**
5	Produits métallurgiques	5208	6579	**11787**	5776	6600	**12376**	**10,91**	**0,32**	**5,00**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	9923	27348	**37271**	10083	31254	**41337**	**1,61**	**14,28**	**10,91**
7	Engrais	2509	1772	**4281**	2432	1765	**4197**	**-3,07**	**-0,40**	**-1,96**
8	Produits chimiques	9481	6718	**16199**	10207	6307	**16514**	**7,66**	**-6,12**	**1,94**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	6568	12724	**19292**	6416	12383	**18799**	**-2,31**	**-2,68**	**-2,56**
99	dont Transactions spéciales	6316	11686	**18002**	6101	11542	**17643**	**-3,40**	**-1,23**	**-1,99**

		1000000 TKM						Ecart 06/05		
N°	Relations	2005			2006				en %	
NST	Catégorie de marchandises									
		amont	aval	total	amont	aval	total	amont	aval	total
	RHEINFELDEN-STRASBOURG	**363**	**107**	**470**	**389**	**112**	**501**	**7,12**	**5,31**	**6,71**
0	Produits agricoles	12	3	**15**	14	4	**18**	**10,86**	**29,94**	**14,67**
1	Denrées alimentaires, fourrages	21	1	**22**	20	0	**21**	**-5,39**	**-17,57**	**-5,69**
2	Combustibles minéraux solides	8	0	**8**	10	5	**15**	**21,92**	**1856,72**	**79,07**
3	Produits pétroliers	201	11	**212**	216	6	**222**	**7,59**	**-50,28**	**4,55**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	5	1	**5**	7	1	**8**	**50,89**	**58,01**	**51,87**
5	Produits métallurgiques	28	2	**31**	32	6	**38**	**15,07**	**141,50**	**25,17**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	36	37	**74**	33	40	**73**	**-8,99**	**7,24**	**-0,75**
7	Engrais	7	0	**7**	7	0	**7**	**2,15**	**-100,00**	**-3,61**
8	Produits chimiques	5	5	**9**	5	2	**7**	**4,96**	**-55,83**	**-25,23**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	40	46	**86**	45	48	**93**	**12,21**	**4,38**	**8,02**
99	dont Transactions spéciales	41	44	**85**	45	47	**92**	**9,17**	**7,75**	**8,44**

	STRASBOURG-NEUBURGWEIER	**691**	**688**	**1379**	**651**	**722**	**1373**	**-5,73**	**4,86**	**-0,45**
0	Produits agricoles	18	73	**91**	24	66	**90**	**32,30**	**-9,33**	**-1,10**
1	Denrées alimentaires, fourrages	47	21	**68**	44	21	**66**	**-4,68**	**1,01**	**-2,92**
2	Combustibles minéraux solides	15	0	**16**	19	1	**20**	**23,04**	**54,76**	**23,92**
3	Produits pétroliers	282	54	**336**	230	60	**291**	**-18,28**	**12,14**	**-13,41**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	96	7	**102**	96	7	**103**	**0,21**	**5,48**	**0,56**
5	Produits métallurgiques	49	40	**89**	57	29	**86**	**16,11**	**-27,79**	**-3,48**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	36	386	**421**	30	434	**464**	**-16,44**	**12,52**	**10,06**
7	Engrais	24	3	**28**	24	3	**27**	**-0,43**	**-22,90**	**-3,18**
8	Produits chimiques	48	11	**59**	47	11	**58**	**-1,14**	**-3,83**	**-1,65**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	76	94	**170**	79	91	**170**	**4,12**	**-3,34**	**0,00**
99	dont Transactions spéciales	76	89	**165**	79	88	**167**	**4,13**	**-1,07**	**1,33**

		1000000 TKM						Ecart 06/05		
N°	Relations	2005			2006				en %	
NST	Catégorie de marchandises									
		amont	aval	total	amont	aval	total	amont	aval	total
	NEUBURGWEIER-MANNHEIM	**1326**	**1514**	**2840**	**1318**	**1588**	**2905**	**-0,67**	**4,88**	**2,29**
0	Produits agricoles	28	125	**154**	38	114	**151**	**32,23**	**-9,25**	**-1,56**
1	Denrées alimentaires, fourrages	78	38	**116**	76	38	**114**	**-2,56**	**-0,38**	**-1,84**
2	Combustibles minéraux solides	138	1	**139**	140	1	**141**	**1,20**	**20,20**	**1,38**
3	Produits pétroliers	487	266	**752**	451	285	**736**	**-7,44**	**7,39**	**-2,21**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	133	15	**148**	133	15	**148**	**-0,12**	**3,66**	**0,26**
5	Produits métallurgiques	79	57	**135**	94	41	**134**	**18,92**	**-28,60**	**-1,02**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	66	710	**777**	65	793	**857**	**-2,70**	**11,63**	**10,40**
7	Engrais	43	10	**53**	43	9	**51**	**-0,79**	**-11,26**	**-2,78**
8	Produits chimiques	110	25	**135**	116	32	**148**	**5,39**	**28,20**	**9,62**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	164	267	**431**	164	260	**424**	**0,03**	**-2,65**	**-1,63**
99	dont Transactions spéciales	164	250	**413**	164	246	**409**	**-0,19**	**-1,53**	**-1,00**
	MANNHEIM-BINGEN	**2857**	**2029**	**4887**	**2790**	**2072**	**4862**	**-2,34**	**2,09**	**-0,50**
0	Produits agricoles	43	206	**249**	62	184	**247**	**44,55**	**-10,46**	**-0,91**
1	Denrées alimentaires, fourrages	217	102	**319**	190	91	**281**	**-12,45**	**-10,14**	**-11,71**
2	Combustibles minéraux solides	584	2	**586**	524	2	**526**	**-10,34**	**35,03**	**-10,20**
3	Produits pétroliers	882	239	**1120**	827	257	**1084**	**-6,18**	**7,69**	**-3,22**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	151	45	**196**	144	41	**185**	**-4,72**	**-8,18**	**-5,51**
5	Produits métallurgiques	128	64	**192**	152	46	**198**	**18,77**	**-27,41**	**3,37**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	152	681	**832**	149	770	**918**	**-1,94**	**13,08**	**10,35**
7	Engrais	99	70	**169**	97	71	**168**	**-1,56**	**1,74**	**-0,19**
8	Produits chimiques	323	107	**429**	375	113	**488**	**16,33**	**5,53**	**13,65**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	278	516	**794**	269	496	**765**	**-3,33**	**-3,81**	**-3,64**
99	dont Transactions spéciales	275	484	**759**	265	468	**733**	**-3,64**	**-3,41**	**-3,49**

		1000000 TKM						Ecart 06/05		
N°	Relations	2005			2006				en %	
NST	Catégorie de marchandises									
		amont	aval	total	amont	aval	total	amont	aval	total
	BINGEN-LULSDORF	**6079**	**3731**	**9810**	**5978**	**3826**	**9804**	**-1,66**	**2,56**	**-0,06**
0	Produits agricoles	59	589	**648**	91	550	**641**	**54,53**	**-6,61**	**-1,05**
1	Denrées alimentaires, fourrages	512	292	**804**	420	267	**687**	**-17,89**	**-8,77**	**-14,57**
2	Combustibles minéraux solides	1350	9	**1359**	1311	12	**1323**	**-2,90**	**40,28**	**-2,62**
3	Produits pétroliers	1825	316	**2141**	1731	329	**2061**	**-5,13**	**4,12**	**-3,77**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	443	72	**514**	435	76	**512**	**-1,67**	**6,77**	**-0,50**
5	Produits métallurgiques	218	244	**462**	254	236	**490**	**16,80**	**-3,65**	**5,98**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	378	974	**1353**	385	1148	**1533**	**1,70**	**17,82**	**13,31**
7	Engrais	204	144	**348**	202	153	**356**	**-0,65**	**6,51**	**2,32**
8	Produits chimiques	572	167	**739**	655	176	**832**	**14,62**	**5,54**	**12,56**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	520	923	**1442**	493	878	**1371**	**-5,11**	**-4,85**	**-4,95**
99	dont Transactions spéciales	513	873	**1386**	486	833	**1319**	**-5,34**	**-4,58**	**-4,86**
	LULSDORF-ORSOY	**7356**	**4658**	**12013**	**7411**	**4914**	**12325**	**0,75**	**5,50**	**2,59**
0	Produits agricoles	65	625	**690**	95	599	**694**	**46,41**	**-4,17**	**0,61**
1	Denrées alimentaires, fourrages	540	328	**868**	460	309	**769**	**-14,82**	**-5,91**	**-11,45**
2	Combustibles minéraux solides	1629	23	**1652**	1633	28	**1661**	**0,21**	**25,52**	**0,56**
3	Produits pétroliers	1914	441	**2355**	1899	499	**2397**	**-0,81**	**13,15**	**1,80**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	812	88	**900**	825	103	**928**	**1,64**	**17,05**	**3,15**
5	Produits métallurgiques	291	357	**648**	326	368	**694**	**11,86**	**3,25**	**7,12**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	602	1065	**1667**	622	1314	**1936**	**3,31**	**23,33**	**16,10**
7	Engrais	212	131	**343**	207	139	**347**	**-2,04**	**6,39**	**1,18**
8	Produits chimiques	699	467	**1167**	779	464	**1243**	**11,35**	**-0,66**	**6,54**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	591	1133	**1724**	565	1091	**1656**	**-4,33**	**-3,73**	**-3,93**
99	dont Transactions spéciales	581	1060	**1641**	554	1030	**1584**	**-4,55**	**-2,85**	**-3,45**

		1000000 TKM						Ecart 06/05		
N°	Relations	2005			2006				en %	
NST	Catégorie de marchandises									
		amont	aval	total	amont	aval	total	amont	aval	total
	ORSOY-EMMERICH	**7417**	**3697**	**11114**	**7650**	**3949**	**11599**	**3,14**	**6,80**	**4,36**
0	Produits agricoles	61	370	**432**	81	358	**439**	**32,32**	**-3,41**	**1,65**
1	Denrées alimentaires, fourrages	393	204	**597**	357	189	**546**	**-9,17**	**-7,27**	**-8,52**
2	Combustibles minéraux solides	1676	37	**1713**	1837	41	**1878**	**9,61**	**11,51**	**9,65**
3	Produits pétroliers	1269	237	**1506**	1292	283	**1575**	**1,77**	**19,83**	**4,61**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	2147	94	**2240**	2152	98	**2250**	**0,25**	**5,05**	**0,45**
5	Produits métallurgiques	308	388	**696**	342	397	**740**	**11,06**	**2,43**	**6,26**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	469	1093	**1562**	477	1333	**1810**	**1,80**	**21,96**	**15,91**
7	Engrais	138	89	**228**	135	90	**225**	**-2,10**	**0,82**	**-0,96**
8	Produits chimiques	503	329	**832**	539	313	**851**	**7,10**	**-4,86**	**2,38**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	453	857	**1310**	438	846	**1284**	**-3,38**	**-1,29**	**-2,01**
99	dont Transactions spéciales	436	803	**1239**	418	795	**1213**	**-4,24**	**-1,02**	**-2,15**
	RHEINFELDEN-EMMERICH	**26089**	**16424**	**42513**	**26187**	**17183**	**43369**	**0,37**	**4,62**	**2,01**
0	Produits agricoles	287	1991	2278	405	1874	2279	**40,98**	**-5,85**	**0,05**
1	Denrées alimentaires, fourrages	1808	986	2794	1568	916	2484	**-13,27**	**-7,12**	**-11,10**
2	Combustibles minéraux solides	5400	72	5473	5472	92	5564	**1,33**	**26,91**	**1,67**
3	Produits pétroliers	6860	1563	8423	6646	1719	8366	**-3,12**	**10,03**	**-0,68**
4	Minerais et déchets pour la métallurgie	3786	320	4106	3793	343	4135	**0,17**	**6,95**	**0,70**
5	Produits métallurgiques	1101	1152	2253	1258	1123	2380	**14,19**	**-2,54**	**5,64**
6	Minér. bruts ou manuf., mat. de const.	1739	4946	6686	1760	5831	7591	**1,21**	**17,89**	**13,55**
7	Engrais	727	448	1175	716	465	1182	**-1,43**	**3,88**	**0,59**
8	Produits chimiques	2259	1110	3369	2516	1111	3626	**11,38**	**0,02**	**7,63**
9	Machines, véhicules, objets manufact.	2122	3835	5957	2054	3709	5763	**-3,23**	**-3,28**	**-3,26**
99	dont Transactions spéciales	2086	3603	5688	2010	3506	5516	**-3,63**	**-2,67**	**-3,02**

Glossaire

Cale: compartiment couvrant la plus grande partie d'un bateau commercial et destiné au stockage des cargaisons à transporter.

Cale citerne: utilisée pour le transport de cargaisons en citernes.

Cale sèche: utilisée pour le transport de cargaisons sèches.

Enfoncement: hauteur de la partie immergée d'un bateau, l'enfoncement modifie ainsi le niveau de chargement.

Equivalent vingt-pieds (EVP): unité de mesure pour l'enregistrement de conteneurs selon leurs dimensions et pour la description des capacités des bateaux conteneurs et des terminaux. Un conteneur ISO 20 pieds (longueur de 20 pieds et largeur de 8 pieds) correspond à 1 EVP.

Fret: désigne une marchandise transportée ou le prix du transport.

Hydraulicité: hauteur d'eau d'un fleuve ou d'un canal en cm.

Manutention: Transbordement de marchandises d'un moyen de transport vers un autre.

Manutention bateau-bateau: déchargement d'une cargaison d'un bateau à marchandises maritime et chargement à bord d'un autre bateau à marchandises maritime, même si la cargaison est restée à terre durant un certain temps avant la poursuite du transport.

Navigation intérieure: transport de marchandises ou de personnes à bord d'un bateau destiné au transport sur un réseau donné de voies navigables intérieures.

Navigation vers l'amont: navigation remontant le fleuve

Navigation vers l'aval: navigation descendant le fleuve.

Offre de transport ou de cale: constituée par la capacité totale de chargement de la flotte disponible, exprimée en tonnes

Ports ARA: abréviation pour les trois grands ports européens Amsterdam, Rotterdam et Anvers.

Prestation: désigne la prestation de transport de marchandises, exprimée en tonnes/kilomètre.

Production: La notion de production telle qu'elle est employée dans cette publication vise à définir sous la forme d'un indice l'activité de la navigation intérieure compte tenu d'une demande donnée et des frets pratiqués sur le marché.

Tonnes/kilomètres (tkm): unité de mesure des prestations de transport, correspondant au transport d'une tonne sur 1 km en navigation intérieure. Déterminé par la multiplication du volume transporté en tonnes par la distance parcourue en km.

Transport fluviomaritime: transport de marchandises à bord d'un bateau fluviomaritime (navire de mer conçu pour la navigation sur les voies de navigation intérieure), effectué entièrement ou partiellement sur le réseau de voies de navigation intérieure.

Vers l'amont: partie de la voie navigable située entre un point donné et la source.

Vers l'aval: partie de la voie navigable située entre un point donné et l'embouchure ou le confluent.

Voie de navigation intérieure: voies navigables intérieures pouvant être empruntées avec une charge normale par des bateaux présentant un port en lourd de 50 t au minimum. En font partie les fleuves, lacs et canaux navigables.

Sources d'information

Organisations internationales
EUROSTAT
CEMT
COMMISSION DU DANUBE
COMMISSION DE LA MOSELLE

Administrations nationales
Statistisches Bundesamt (Allemagne)
WSD Süd-West (Allemagne)
WSD-OST(Allemagne)
Bundesanstalt für Gewässerkunde (Allemagne)
Bundesamt für Güterverkehr (Allemagne)
CBS (Pays-Bas)
Voies Navigables de France (France)
Statistic Austria (Autriche)
Via Donau (Autriche)
Institut National Statistique (Belgique)
Service public fédéral Mobilité et Transports (Belgique)

Instituts économiques et consultants
Institut pour le Transport par Batellerie (Belgique)
NEA Consulting
P J K International b. v.
Planco

Organisations de la navigation intérieure
IVR (Pays-Bas)
CBRB (Pays-Bas)
UENF
OEB
VBW

Organisations industrielles
Mineralölwirtschaftsverband
BDI
CEFIC
Fédération Française de l'Acier
Fertilizer Industrie Association
Hauptverband der deutschen Bauindustrie
International Iron and Steel Institute
Verein der deutschen Kohleimporteure
Stahl Online

Ports
Port d'Anvers
Port de Rotterdam
Port de d'Amsterdam

Personnes associées aux travaux

Groupes d'experts
M. FEIERABEND (RF CONSULTING GmbH)
M. SPITZER (EBU)
M. VELDMAN (OEB)
M. GIERKE (BAG)

Commission Européenne
M. DIETER (Administrateur)

Lay-out
Bitfactory
Willem Buytewechstraat 40
3024 BN Rotterdam NL

Secrétariat de la CCNR
M. VAN DER WERF (Directeur du projet)
M. WEBER (Administrateur)
Mme GEROLT (Secrétariat)
M. LAUGEL (Imprimeur)

Contact: jp.weber@ccr-zkr.org

Achevé d'imprimer en avril 2008

Edité par le Secrétariat de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin
Secrétariat : 2, place de la République 67082 STRASBOURG cedex – www.ccr-zkr.org