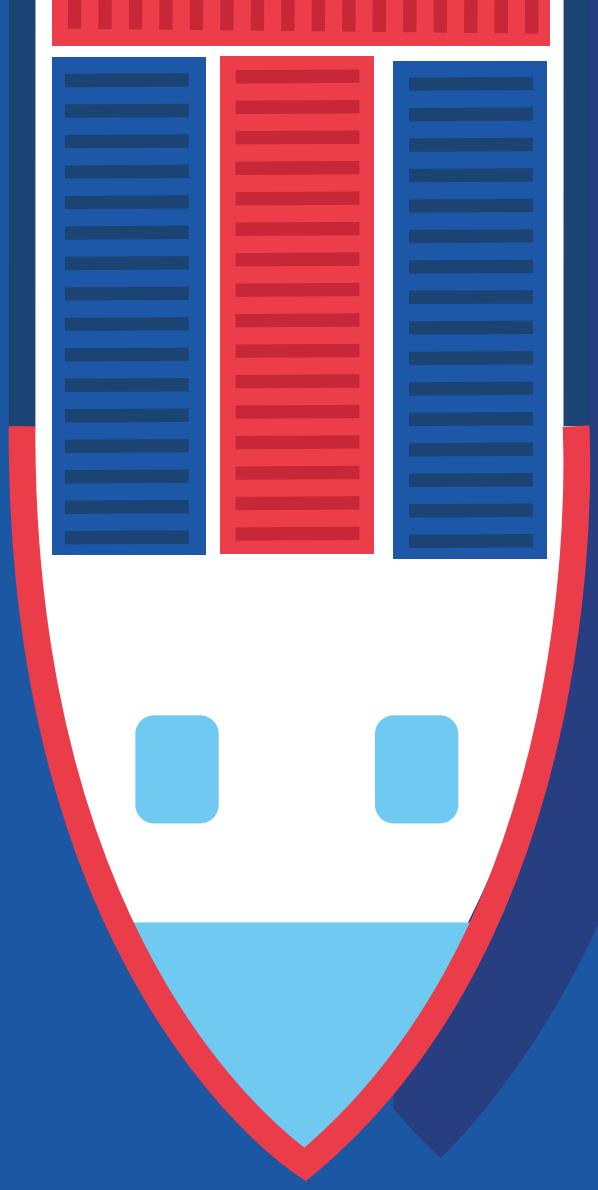


RAPPORT ANNUEL 2019

LA NAVIGATION INTÉRIEURE EUROPÉENNE

OBSERVATION DU MARCHÉ

CCNR
COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

DÉCLARATION DE REJET DE RESPONSABILITÉ

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

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

Septembre 2019

PRÉFACE

Bruno Georges
Secrétaire Général de la CCNR

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) a le plaisir de présenter son rapport 2019 de l'observation du marché européen de la navigation intérieure qui, comme chaque année, est le fruit d'une collaboration très réussie et en constante amélioration avec la Commission européenne. Comme par le passé, cet exercice va bien au-delà de la simple rédaction d'un rapport. En effet, l'observation du marché se veut être un instrument clé pour le secteur européen de la navigation intérieure, destiné à faciliter les décisions stratégiques tant des pouvoirs publics que des acteurs privés. Plus important encore, il reflète un effort de collaboration qui, cette année aussi, a permis d'établir de nouveaux liens avec des acteurs de la navigation intérieure en Europe et de renforcer les liens déjà établis.

La navigation intérieure européenne a bien sûr été affectée en 2018 par la période prolongée de basses eaux du second semestre, qui doit être considérée comme un fait marquant dont l'impact s'est répercuté sur plusieurs paramètres économiques. Le rapport 2019 reflète cet état de fait et analyse les conséquences de cette longue période de basses eaux pour le transport fluvial. La manière de soutenir le transport fluvial confronté à de tels phénomènes sera certainement une question à aborder à l'avenir.

Le nouveau rapport de l'observation du marché met en lumière les principaux résultats pour l'année 2018 en ce qui concerne divers aspects de la navigation intérieure européenne, tels que le transport fluvial de marchandises et de passagers, la manutention fluviale dans les ports, l'évolution de la flotte, les entreprises de transport et les croisières fluviales, y compris les petits bateaux de croisière. Dans ce rapport est également analysée la structure par âge des personnes actives dans le secteur de la navigation intérieure dans certains pays européens. En particulier, cette édition 2019 du rapport comprend un chapitre consacré aux bateaux d'excursions journalières sur les canaux, rivières, fleuves et lacs européens.

Cette année, il convient de souligner aussi l'analyse des taux de fret et des volumes de transport de marchandises liquides dans la région FARAG (Vlissingen-Anvers-Rotterdam-Amsterdam-Gand), réalisée sur proposition et avec le soutien actif de la coopérative CITBO, coopérative des bateaux-citernes de navigation intérieure. Il s'agit de la première étude de ce type intégrée au rapport, qui a permis d'élargir encore les sources statistiques pour certaines zones géographiques. Je forme le vœu que cette coopération fructueuse puisse se poursuivre à l'avenir.

Comme chaque année, le Secrétariat de la CCNR tient à remercier chaleureusement tous les contributeurs au rapport, la Commission européenne, Eurostat et tous les Offices statistiques nationaux, ainsi que les Commissions de la Moselle, du Danube et de la Save, et tous les acteurs et parties prenantes qui ont contribué à son élaboration. Je voudrais également souligner le rôle essentiel des représentants sectoriels de l'UENF /Union européenne de la navigation fluviale et de l'OEB /Organisation européenne des bateliers, qui par leur soutien et expertise permettent d'améliorer continuellement la qualité des rapports.

Je me réjouis de la perspective de poursuivre cette collaboration également en dehors du contexte du présent rapport, notamment dans le cadre de la nouvelle Plateforme européenne du transport fluvial, afin de relever les défis auxquels sera confrontée la navigation intérieure à l'avenir et de saisir toutes les opportunités susceptibles de favoriser le développement durable, écologique, social et économique de la navigation intérieure.

Je souhaite à tous une agréable lecture de l'édition 2019 de notre rapport de l'observation du marché, qui, je l'espère, apportera de nombreuses et précieuses informations.

CCNR
COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Pour le secteur de la navigation intérieure européenne, le présent rapport d'observation du marché, publié par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) en collaboration avec la Commission européenne, revêt une importance considérable.

Des informations et des données sont nécessaires afin que puissent être prises les décisions politiques. Ces informations sont tout aussi importantes pour identifier les tendances qui influencent les décisions des opérateurs à tous les niveaux de la chaîne logistique. Au cours des dernières années, l'activité d'observation du marché s'est développée et a permis de recueillir des informations pertinentes pour tous les segments de notre secteur.

L'année écoulée a été marquée par un certain nombre de tendances et d'évolutions notables. Les niveaux d'eau extrêmement bas des grands fleuves européens ont entraîné une baisse considérable des volumes transportés sur les voies de navigation intérieure européennes. Bien que cela ait eu un effet positif sur les taux de fret, cette évolution a donné lieu à un transfert des marchandises vers d'autres modes de transport et il pourrait s'avérer difficile de reconquérir ces marchés. En outre, l'image du secteur s'en est trouvée affectée. Des études plus détaillées seront nécessaires afin de déterminer si le secteur a été confronté à une situation extraordinaire ou à une tendance liée au changement climatique. Il apparait cependant clairement que l'entretien des voies navigables devra être amélioré pour éviter une nouvelle détérioration de la situation. Cela requiert un suivi adéquat de la part des décideurs européens et nationaux en matière d'infrastructures.

Les performances du secteur de la navigation intérieure en Europe sont impactées par ce qui précède, mais aussi par d'autres évolutions intervenues au cours de ces dernières années. Le secteur a enregistré des gains et des pertes substantiels dans les pays européens dotés de voies navigables et cela permettra de déterminer quelles seront les mesures à prendre à l'avenir.

Le rapport d'observation du marché est un outil parfait pour identifier les tendances positives dans notre secteur. Celles-ci sont les plus évidentes dans les segments du transport de conteneurs et du transport de passagers. Les développements dans ces segments de notre activité ont également été soulignés dans le rapport annuel d'observation du marché de l'an passé, qui a mis en évidence la hausse considérable du transport de conteneurs et de passagers. Cela devrait encourager tous les acteurs de la chaîne à réaliser un nouveau transfert modal nécessaire de la route vers la navigation intérieure.

Grâce à la coopération étroite entre la CCNR et la Commission du Danube, ainsi qu'avec d'autres commissions fluviales, cet instrument a réussi ces dernières années à élargir sa portée et à fournir des informations pertinentes relatives à l'ensemble du réseau européen de voies navigables.

Au nom du secteur du transport fluvial, nous tenons à exprimer notre reconnaissance et nos remerciements pour cet outil d'observation du marché et espérons pouvoir continuer à contribuer à cet effort commun, dans l'intérêt de notre secteur.

Paul Goris

Président de la Plateforme européenne du transport fluvial

European IWT Platform

Kiel
Lübeck
Hambourg
Brême
Amsterdam
Rotterdam
Nijmegen
Hanovre
Münster
Magdebourg
Londres
Anvers
Duisbourg
Dunkerque
Bruxelles
Lille
Cologne
Liège
Coblence
Valenciennes
Francfort-sur-le-Main
Luxembourg
Trêves
Le Havre
Rouen
Mannheim
Metz
Nuremberg
Stuttgart
Paris
Strasbourg
Bâle
Chalon-
sur-Saône
Lyon
Mantoue
Ferrare
Marseille

Szczecin
Berlin
Dresde
Prague
Ratisbonne
Linz
Vienne
Bratislava
Budapest
Venise
Belgrade
Ruse
Constanța

SOMMAIRE

00 **RÉSUMÉ** P.10

01 **CONTEXTE ÉCONOMIQUE** P.14

Conjoncture économique générale et perspectives en Europe **P.16**

02 **TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES** P.18

Transport fluvial de marchandises en Europe **P.20**

Transport fluvial de marchandises dans les principaux bassins fluviaux européens **P.26**

- Transport fluvial par catégories de marchandises dans le bassin du Rhin et en Europe occidentale P.28
- Transport fluvial par catégories de marchandises sur le Danube P.51
- Transport fluvial de conteneurs en Europe P.55

Navigation intérieure et autres modes de transport **P.60**

03 **LES NIVEAUX D'EAU ET LEUR IMPACT** P.64

Impact sur le transport de marchandises **P.66**

Impact sur la production industrielle **P.67**

Impact sur les taux de fret **P.68**

04 **MANUTENTION DE MARCHANDISES DANS LES PORTS** P.74

Manutention fluviale dans les principaux ports maritimes européens **P.76**

Manutention fluviale dans les principaux ports intérieurs européens **P.80**

- Ports rhénans P.80
- Ports intérieurs en France et en Belgique P.82
- Ports du Danube P.84

05 **FLOTTE DES BATEAUX À MARCHANDISES** P.86

Flotte rhénane **P.89**
- Bateaux à cargaison sèche P.89
- Bateaux à cargaison liquide P.93

Flotte du Danube **P.98**
- Bateaux à cargaison sèche P.98
- Bateaux à cargaison liquide P.99

Flotte de bateaux à marchandises dans d'autres pays européens **P.101**

Structure des flottes par âge **P.103**

Construction de nouveaux bateaux **P.105**

Suivi de l'évolution des capacités **P.108**

06 **ENTREPRISES, EMPLOI, CHIFFRE D'AFFAIRES, CONDITIONS D'EXPLOITATION** P.110

Entreprises de transport de marchandises **P.112**

Transport de passagers - nombre d'entreprises, évolution de l'emploi et du chiffre d'affaires **P.117**

Excédent brut d'exploitation/ratio du chiffre d'affaires **P.121**

Structure par âge des personnes actives dans la navigation intérieure et nombre de personnes en formation **P.124**

07 **CROISIÈRES FLUVIALES** P.126

Flotte de croisières fluviales **P.128**

Demande de croisières fluviales **P.134**

Bateaux de croisières fluviales de 10 à 39 lits en Europe **P.137**

08 **BATEAUX D'EXCURSIONS JOURNALIÈRES** P.140

Introduction **P.142**

Bateaux d'excursions journalières sur les rivières et les canaux **P.144**

Bateaux d'excursions journalières sur les lacs **P.150**

Enquête auprès des entreprises actives dans le segment des excursions journalières **P.155**

09 **PERSPECTIVES** P.160

Transport de sables, pierres, graviers et matériaux de construction **P.162**

Tendances des marchés de la navigation intérieure **P.168**

RÉSUMÉ

Pour la navigation intérieure européenne, l'année 2018 a assurément été marquée par la longue période de basses eaux qui a eu lieu au second semestre et qui doit être considérée comme un facteur d'influence essentiel pour plusieurs paramètres économiques. Sur le plan régional, l'influence du temps extrêmement sec sur l'activité de transport a été particulièrement forte sur le Rhin et ses affluents, sur le Danube supérieur et moyen ainsi que sur l'Elbe supérieur et moyen.

Les activités de transport sur de nombreux canaux aux Pays-Bas, en Belgique, en France et en Allemagne du Nord ont été beaucoup moins touchées. La navigation sur le Danube inférieur en Roumanie et en Bulgarie est également restée soutenue en raison de son caractère fluviomaritime dans l'estuaire du Danube.

Le transport de conteneurs, qui continue de se concentrer presque exclusivement sur les États rhénans, a pu maintenir en 2018 son volume de transport et même en partie l'augmenter, car une grande part de ses activités se déroule sur des canaux ou des cours d'eau dotés d'une forte résilience face aux basses eaux (en Belgique, en France, aux Pays-Bas et Allemagne du Nord). En France, il a progressé dans le bassin Nord-Pas-de-Calais, tandis que son niveau est resté constant dans le bassin de la Seine et dans le bassin Rhône-Saône.

Par contre, le Rhin a enregistré un recul de 10 % du transport de conteneurs (mesuré en EVP), après une croissance pendant les cinq années précédentes. La navigation sur le Rhin moyen et le Rhin supérieur (ces deux secteurs constituent 49 % de la prestation de transport de conteneurs sur le Rhin) a été très limitée à la fin de l'automne 2018.

L'interruption des chaînes logistiques, non seulement pour le transport de conteneurs, mais aussi pour les produits chimiques, les produits pétroliers, le minerai de fer et d'autres matières premières industrielles, a engendré des pertes économiques d'une ampleur considérable. Les calculs statistiques indiquent une perte de près de 5 milliards d'euros pour la production industrielle allemande au second semestre de 2018 en raison de la chute du trafic sur le Rhin.

Une autre conséquence a été la forte hausse des prix de transport, en particulier sur le Rhin. En octobre et novembre 2018, les taux de fret pour le vrac liquide ont été plus de quatre fois plus élevés que d'habitude (pour le commerce ARA-Rhin).

Pour les transports dans l'espace FARAG (Vlissingen, Anvers, Rotterdam, Amsterdam, Gand), une analyse statistique se fondant sur les taux de fret pour le vrac liquide montre que les prix ont également augmenté dans cette région au second semestre. Même si l'hydraulicité a été beaucoup moins touchée dans cette partie de l'Europe occidentale, l'augmentation des taux de fret s'explique par les réactions du marché : les opérateurs belges et néerlandais, en particulier avec de petits bateaux, ont déplacé à l'automne 2018 leurs activités sur le Rhin afin de bénéficier du niveau élevé des taux de fret. Cette diminution des capacités dans la zone FARAG a eu pour conséquence une pression générale à la hausse sur les taux de fret également dans cette région.

Un regard sur les données historiques des périodes de basses eaux dans le passé (1820-2018) montre que les années avec un nombre élevé de jours de basses eaux ont également été relativement fréquentes au début du 20e siècle, dans les années 1940 et dans les années 1970. Ces modèles historiques montrent que, même sans le changement climatique, des fluctuations importantes des conditions de navigation se sont produites, et se produiront aussi très probablement dans l'avenir. Ils soulignent également la nécessité de revoir dans une certaine mesure les concepts logistiques actuels (en termes de taille et de conception des bateaux).

Dans ce contexte, il convient de mentionner que la flotte de bateaux à marchandises des États rhénans se caractérise par une croissance de la capacité moyenne de chargement et une baisse du nombre de petits bateaux, une évolution qui s'est poursuivie en 2018, en particulier pour la flotte française. En 2018, les taux de constructions neuves ont été plutôt bas, mais les bâtiments mis sur le marché étaient de toutes les catégories et comprenaient aussi des petits bateaux d'un tonnage inférieur à 1000 tonnes.

Le secteur des entreprises en navigation intérieure présente pour l'Europe occidentale une image très fragmentée : 87,5 % de l'ensemble des opérateurs de transport de marchandises sur les VNI en Europe se trouvent dans les États rhénans, et les seuls Pays-Bas regroupent déjà 58 % de la totalité des opérateurs européens. Toutefois, 41 % de l'ensemble des opérateurs néerlandais de cargaisons sèches et 51 % de l'ensemble des opérateurs néerlandais de cargaisons liquides sont des entreprises unipersonnelles. La structure de tailles des opérateurs français de transport de marchandises est très semblable à celle des Pays-Bas.

Dans la plupart des pays européens, l'évolution de l'emploi dans le domaine du transport de marchandises a été caractérisée ces dernières années par une tendance à la baisse, en se fondant sur les données disponibles pour la période 2012-2016. L'Allemagne, la Suisse, la Pologne, l'Italie et la Lettonie font ici exception : le nombre d'emplois y était plus élevé en 2016 qu'en 2012. Ce sont les Pays-Bas qui ont enregistré la plus forte baisse absolue : le nombre d'emplois y a diminué de 522 de 2012 à 2016 (en France : -279, en Allemagne : +281).

Pour le transport de passagers par contre, le nombre d'entreprises et le nombre d'emplois ont tous deux augmenté entre 2012 et 2016. Ce sont l'Allemagne (+1745), la France (+551), l'Italie (+470) et les Pays-Bas (+306) qui ont enregistré les plus fortes augmentations du nombre d'emplois.

Les données d'Eurostat sur la rentabilité des entreprises opérant sur les VNI montrent que les entreprises de transport de marchandises de Belgique et des Pays-Bas présentent une rentabilité nettement plus élevée que celles de France, d'Allemagne, de Slovaquie et de Hongrie. La rentabilité est ici mesurée par le rapport entre l'excédent brut d'exploitation et le chiffre d'affaires.

Pour le transport de passagers, cet indicateur de rentabilité a progressé pour l'Allemagne ces dernières années, ce qui est conforme à l'évolution positive de l'emploi dans cette branche en Allemagne. La France présente à nouveau une profitabilité relativement faible dans ce segment. D'après les données d'Eurostat, sa position sur l'échelle de rentabilité peut être expliquée par des coûts salariaux relativement élevés dans la navigation intérieure française.

En 2018, contrairement aux difficultés du transport de marchandises, le nombre de passagers pour les croisières fluviales a atteint de nouveaux records. Avec un taux de croissance de 14,6 % par rapport à l'année précédente, 1,64 million de touristes ont emprunté des bateaux de croisière en Europe. Près de 38 % de ces touristes sont aujourd'hui des ressortissants des États-Unis d'Amérique et du Canada. On a constaté un taux de croissance fulgurant de 41 % (mais sur une base beaucoup plus faible) pour les touristes en provenance d'Asie, de Russie et de Scandinavie. Le nombre de voyageurs britanniques et irlandais a également extrêmement augmenté (31 %).

Comme les zones d'activité des croisières fluviales se situent dans toute l'Europe, le secteur a été relativement résilient face aux basses eaux. Il y a certes eu une légère baisse du trafic de bateaux de croisière sur le Rhin (-7 %), contre une hausse sur le Danube (+6 %) et la Moselle (+12 %). L'expansion de la flotte s'est légèrement ralentie en 2018, mais les carnets de commandes suggèrent une reprise du dynamisme du nombre de constructions neuves en 2019.

Un autre chapitre du rapport analyse les bateaux d'excursions journalières (bateaux à passagers sans cabines qui naviguent à la journée). En parallélisme avec la répartition du chiffre d'affaires du transport européen de passagers, c'est en Allemagne, en France, aux Pays-Bas, en Suisse et en Italie qu'on observe le plus grand nombre de bateaux d'excursions journalières. Cette analyse englobe à la fois les bateaux d'excursions journalières sur les cours d'eau et les canaux et ceux sur les lacs. Les capacités disponibles en termes de bateaux et de passagers sont relativement stables dans le temps, mais on peut observer une tendance à la croissance pour les grandes villes (par exemple Amsterdam, Berlin, Hambourg, Paris). Le nombre de passagers suit également une légère tendance à la hausse, mais les données montrent aussi que ce segment n'est pas tout à fait indépendant de la conjoncture. La crise économique de 2011/2012 a ainsi fortement pesé sur la demande dans des pays importants (Italie, France).

Le chapitre Perspectives du rapport s'intéresse au segment de marchandises « sables, pierres, graviers et matériaux de construction ». Ce segment représente 37 % de l'ensemble du transport de marchandises en navigation intérieure en France, 25 % en Belgique, 20 % aux Pays-Bas, 14 % en Allemagne et 21 % en Roumanie. L'activité de construction en Europe est en expansion depuis 2014, ce qui est imputable à des signaux positifs en provenance de la démographie, des investissements dans les infrastructures publiques et de la reprise économique après la crise immobilière de 2009. Le transport des marchandises correspondantes sur les voies de navigation intérieure (graviers, sables et matériaux de construction principalement) a suivi dans une certaine mesure cette expansion, comme le montre la corrélation entre d'une part l'activité mensuelle et trimestrielle de construction et d'autre part les transports par voies navigables des matériaux précités. Toutefois, les perspectives pour les trois prochaines années indiquent un ralentissement du rythme de l'expansion dans le secteur de la construction. La demande de transport devrait suivre cette évolution, tout en continuant à progresser. En effet, le secteur de la construction est un secteur essentiel avec des perspectives de croissance positives pour l'avenir, comme en témoignent les prévisions à long terme. La navigation intérieure devrait déployer tous ses efforts pour participer à cette croissance.

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

AARBURG
AARBURG
OOCL
ACL

B01
A01

01

CONTEXTE ÉCONOMIQUE

- **En 2018, l'activité économique a fléchi tant dans l'UE qu'à l'échelle mondiale, avec un net ralentissement de la croissance.**
- **Cette baisse semble être le résultat d'un ralentissement de la croissance du commerce mondial, d'une forte incertitude quant aux politiques commerciales, du Brexit à venir et d'une production industrielle globalement faible dans la zone euro.**
- **En ce qui concerne le marché du travail, l'emploi a augmenté de 1,6 %. Les coûts salariaux ont également augmenté, mais les prix sont restés stables.**
- **Tous les secteurs ont été touchés par la contraction du commerce mondial, à l'exception du secteur florissant de la construction - un segment important pour la navigation intérieure - qui a conservé son dynamisme.**

CONJONCTURE ÉCONOMIQUE GÉNÉRALE
ET PERSPECTIVES EN EUROPE

En 2018, l'activité économique a diminué tant dans l'UE qu'à l'échelle mondiale après une période de croissance potentielle soutenue dans de nombreuses grandes économies. Après les quatre trimestres de croissance du PIB de 0,7 % (d'un trimestre à l'autre) en 2017 dans la zone euro, la croissance s'est sensiblement ralentie, avec une croissance du PIB de seulement 0,4 % au cours des deux premiers trimestres et un recul supplémentaire au cours des deux derniers trimestres avec une croissance du PIB de seulement 0,2 %. Pour l'année 2018 dans son ensemble, le PIB a augmenté de 2,1 % dans la zone de l'UE-27 et de 1,9 % dans la zone euro. Les principaux moteurs de la croissance économique en 2018 ont été la consommation intérieure et les investissements. Le seul pays européen à avoir résisté au ralentissement économique en 2018 a été la Hongrie, qui a atteint un taux de croissance de près de 5 % de son PIB.[1]

Les principales raisons de ce recul sont probablement le ralentissement de la croissance du commerce mondial, la forte incertitude concernant les politiques commerciales, le Brexit à venir et la production industrielle globalement faible dans la zone euro. En revanche, les services semblent avoir mieux résisté au ralentissement économique. Les tensions commerciales entre la Chine et les États-Unis ont été la principale cause de grande incertitude, entraînant une forte volatilité et des ajustements des prix sur les marchés financiers mondiaux. Ces évolutions sont contrecarrées par de nouveaux accords commerciaux, tels que ceux conclus entre l'UE et le Japon, ou par le CPTPP (Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership) qui devrait soutenir le commerce mondial.[2]

En ce qui concerne le marché du travail, l'emploi a augmenté de 1,6 %. La hausse la plus marquée a été constatée dans le secteur de la construction, tandis que la croissance de l'emploi s'est interrompue dans le secteur manufacturier. Toutefois, la vigueur du marché du travail a renforcé la consommation intérieure. En 2018, les coûts de la main-d'œuvre ont augmenté de 2,4 %, mais les pressions sur les coûts de la main-d'œuvre ne se sont pas traduites par une hausse des prix. La répercussion des salaires sur les prix n'a pas été aussi importante, les entreprises ayant réduit leurs marges bénéficiaires. Cela s'explique principalement par deux facteurs : en période de faible inflation, la marge de manœuvre pour les écarts de prix est plus étroite étant donné que les entreprises qui augmentent leurs prix attirent l'attention du consommateur, ce qui implique un risque de perdre des parts de marché. L'autre facteur est que les coûts sont souvent répercutés sur les prix lorsque la demande est élevée, mais avec la récente baisse de la demande, les entreprises ont été réticentes à procéder ainsi.[3]

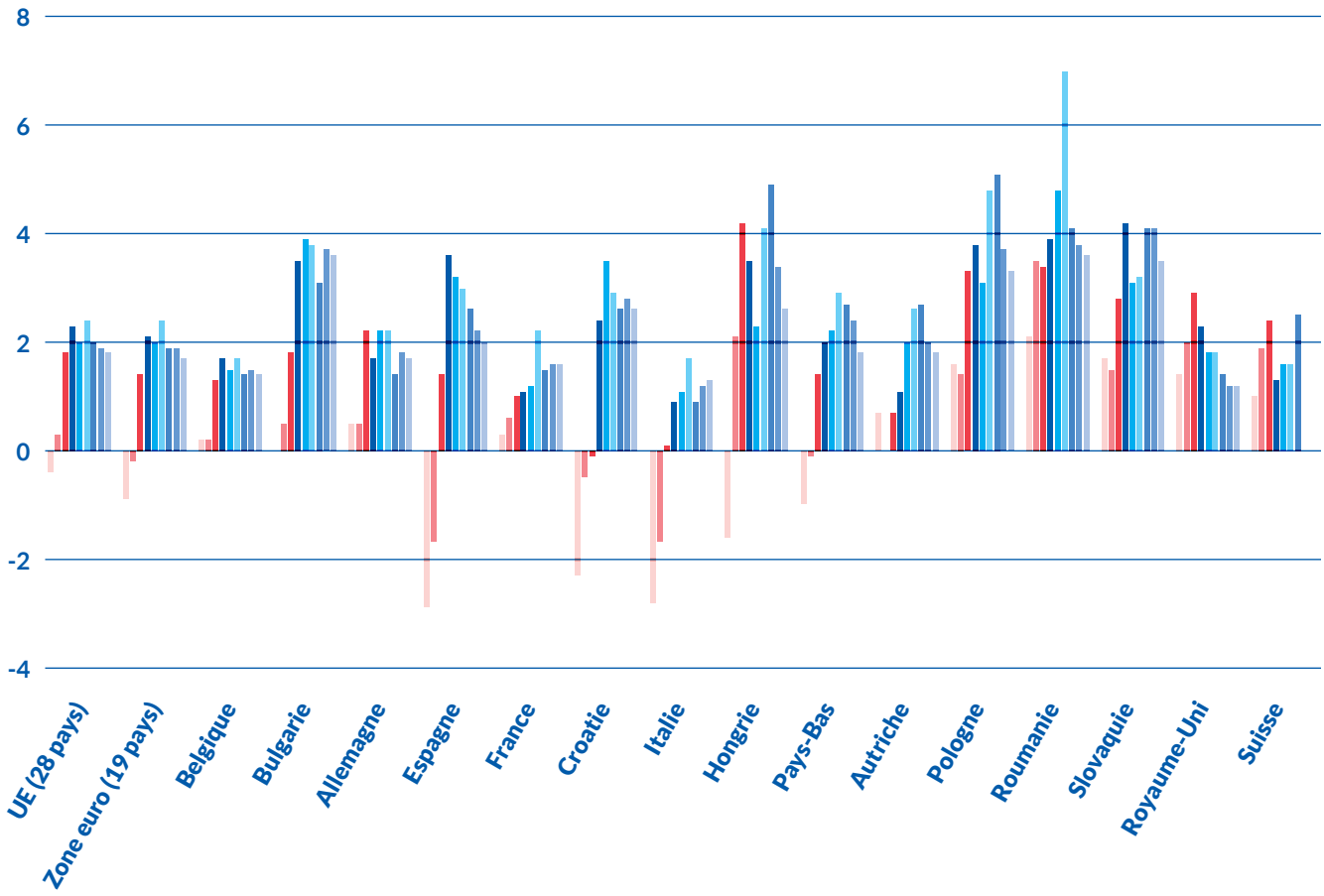
[1] *Commission européenne, Prévisions économiques européennes de printemps, printemps 2019*
[2] *Commission européenne, Prévisions économiques européennes de printemps, printemps 2019*
[3] *Banque centrale européenne, discours de M. Mario Draghi, mars 2019*

La détérioration des résultats des entreprises et les tensions commerciales entre les États-Unis et la Chine ont néanmoins entraîné des corrections importantes des cours boursiers mondiaux au second semestre de l'année 2018. La production industrielle a continué de baisser dans tous les pays et tous les secteurs à l'exception du secteur de la construction (pour le secteur de la construction, voir aussi les perspectives au chapitre 9). Au cours des premiers mois de 2019, les cours boursiers se sont redressés.

La politique monétaire de la BCE est restée très accommodante. Bien que la BCE ait décidé de mettre fin à ses achats d'actifs nets en décembre 2018, les taux d'intérêt de la BCE resteront au niveau actuel au moins jusqu'à l'été 2019, en raison de mesures de relance monétaire, comme les orientations futures sur le taux directeur de la BCE et le réinvestissement de l'important stock d'actifs acquis. En 2018, l'euro s'est déprécié de 1 % en termes effectifs nominaux par rapport au yen japonais et à la livre sterling, mais est resté fort par rapport au dollar américain.

En ce qui concerne le commerce mondial, le volume des exportations de la zone euro s'est affaibli tout au long de l'année 2018, ce qui a entraîné un taux de croissance de seulement 0,1 % au troisième trimestre 2018. En revanche, les exportations de services sont restées fortes. Les importations dans la zone euro ont également régressé, mais plus modérément que les exportations.[4]

TAUX DE CROISSANCE DU PIB DANS L'UE-28, DANS LA ZONE EURO ET PAR PAYS (EN %)**, Y COMPRIS LES PRÉVISIONS POUR 2019 ET 2020**



Sources : Eurostat [tec00115] et Commission européenne (prévisions économiques européennes, février et printemps 2019) pour les années 2019 et 2020

[4] *Commission européenne, Prévisions économiques européennes, février 2019.*

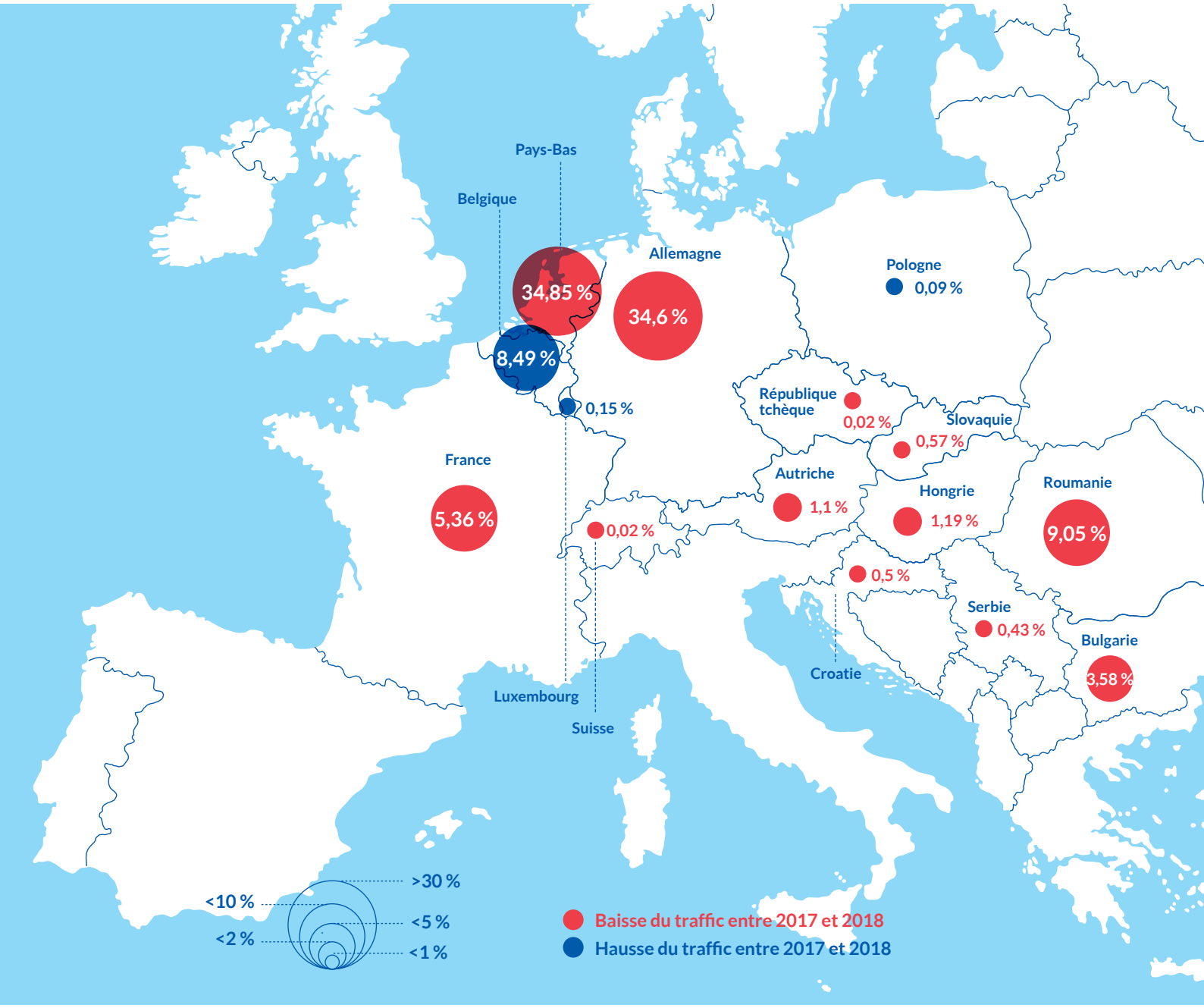
02

TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES

- **Les transports transfrontaliers représentent 53 % de la totalité des transports assurés par la navigation intérieure dans l'UE. Ce type de transport représente également 57 % de la totalité du transport fluvial dans le bassin du Rhin et 35 % dans le bassin du Danube.**
- **Les transports transfrontaliers sont particulièrement importants entre les Pays-Bas et l'Allemagne, notamment en raison des volumes importants de marchandises acheminés vers l'Allemagne depuis les ports maritimes néerlandais.**
- **La prestation de transport sur les voies de navigation intérieure européennes est principalement influencée par la prestation de transport dans les pays rhénans, qui représentent 84 % de la prestation de transport fluvial dans les pays de l'UE et en Suisse.**
- **Le volume de marchandises transporté sur le Rhin traditionnel a régressé de 11 % par rapport à 2017, principalement en raison de la période d'étiage et du fléchissement du cycle économique au cours du second semestre de l'année 2018.**
- **Le transport de marchandises sur le Danube inférieur, qui représente 75 % du total de la prestation de transport sur le Danube, a résisté aux basses eaux et a augmenté ses volumes en 2018, tandis que le Danube supérieur et le Danube moyen ont subi un impact négatif.**
- **Le transport de conteneurs a poursuivi sa progression en Belgique, en France et aux Pays-Bas, tandis qu'il a baissé de 10 % sur le Rhin, en raison de la période d'étiage survenue au cours de l'automne 2018.**

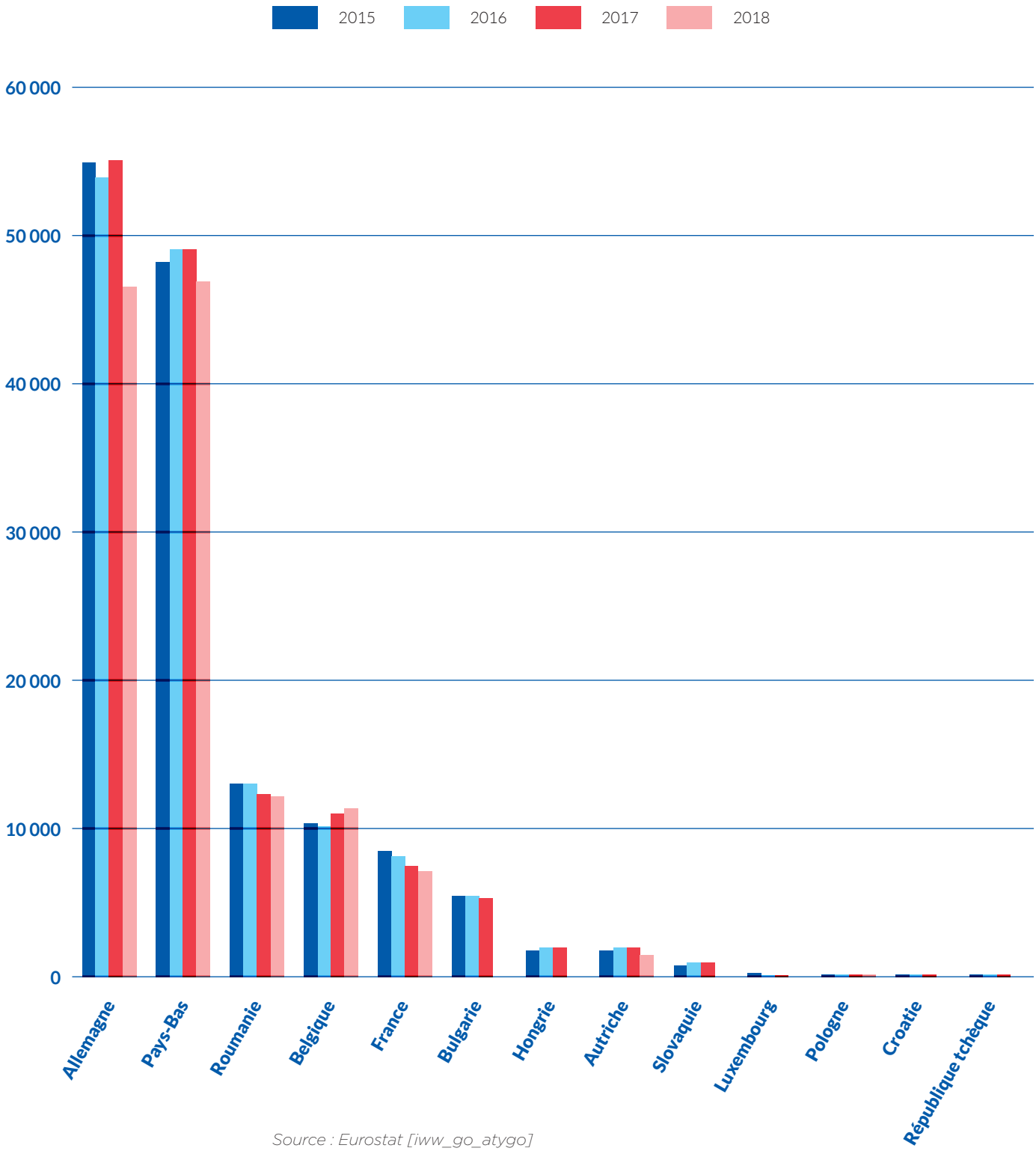
TRANSPORT FLUVIAL
DE MARCHANDISES EN EUROPE

PART EN TONNES-KM (TKM) **DES PAYS DANS LE TOTAL DES PRESTATIONS DE TRANSPORT EN EUROPE** (PART EN %)



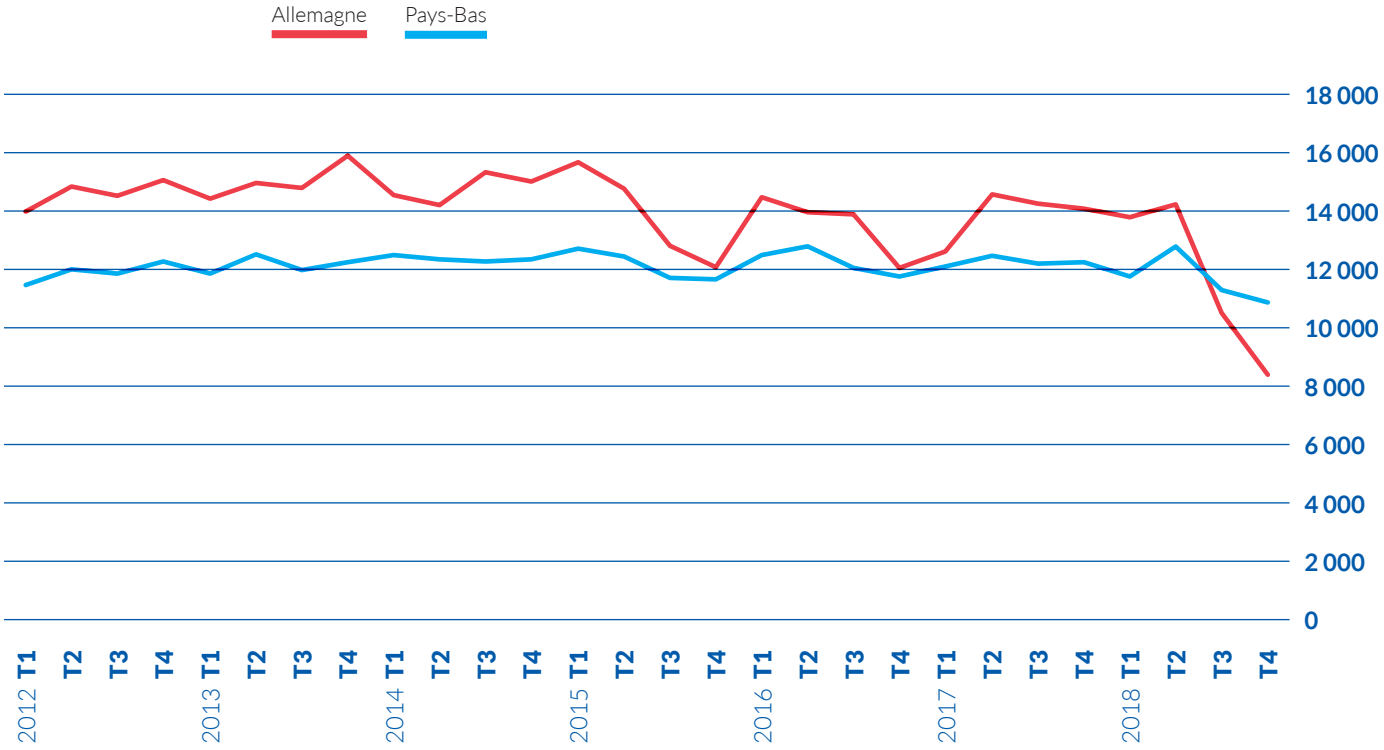
Source : Eurostat [iww_go_atygo], OCDE (Suisse, Serbie)

PRESTATION DE TRANSPORT DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE DE 2015 À 2018 DANS LES PRINCIPAUX PAYS DE L'UE CONCERNÉS PAR LA NAVIGATION INTÉRIEURE
(PRESTATION DE TRANSPORT EN MILLIONS DE TKM)

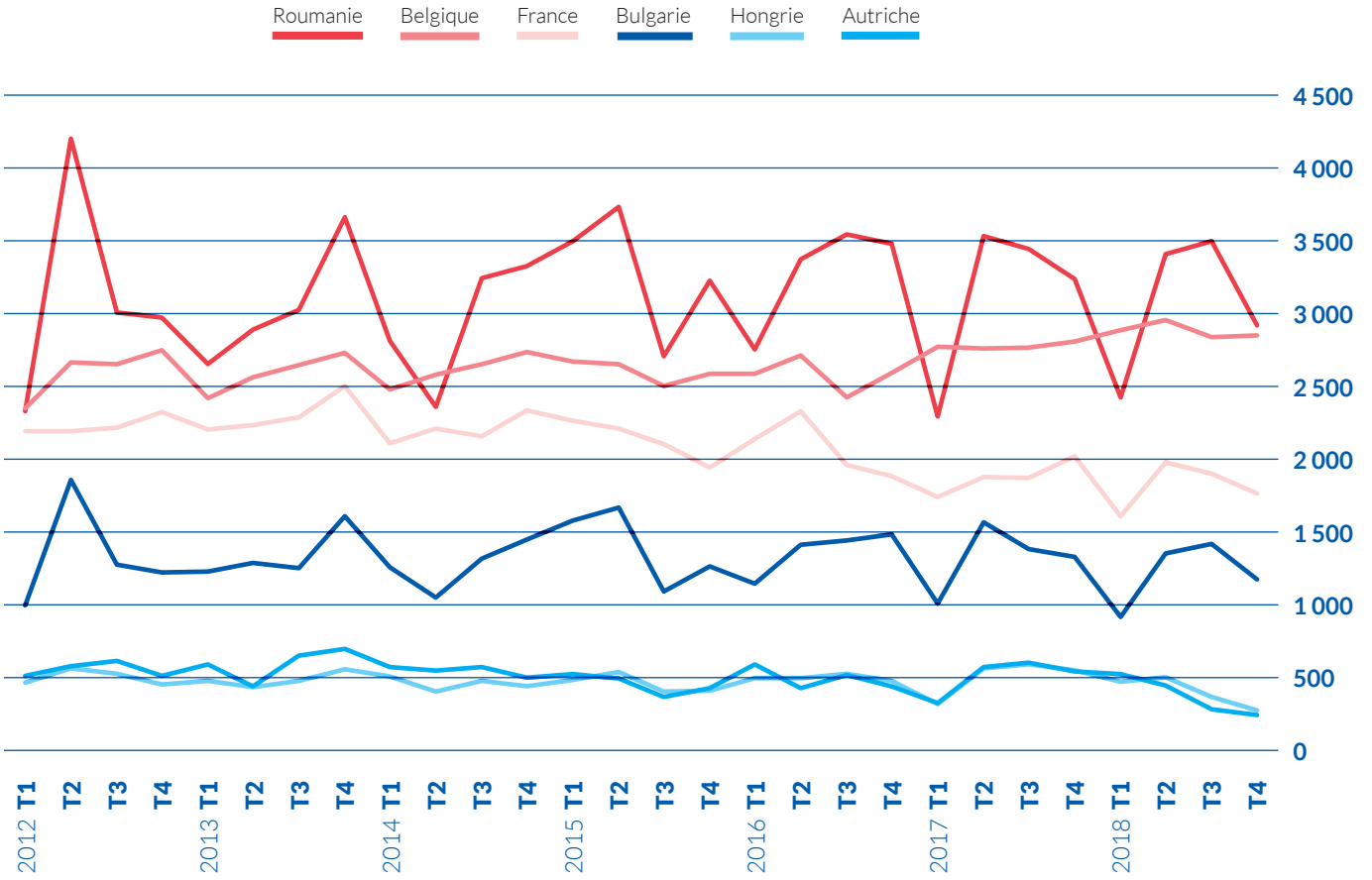


Source : Eurostat [iww_go_atygo]

ÉVOLUTION TRIMESTRIELLE DE LA PRESTATION DE TRANSPORT DANS LES PRINCIPAUX PAYS DE L'UE CONCERNÉS PAR LA NAVIGATION INTÉRIEURE (PRESTATION DE TRANSPORT EN MILLIONS DE TKM)



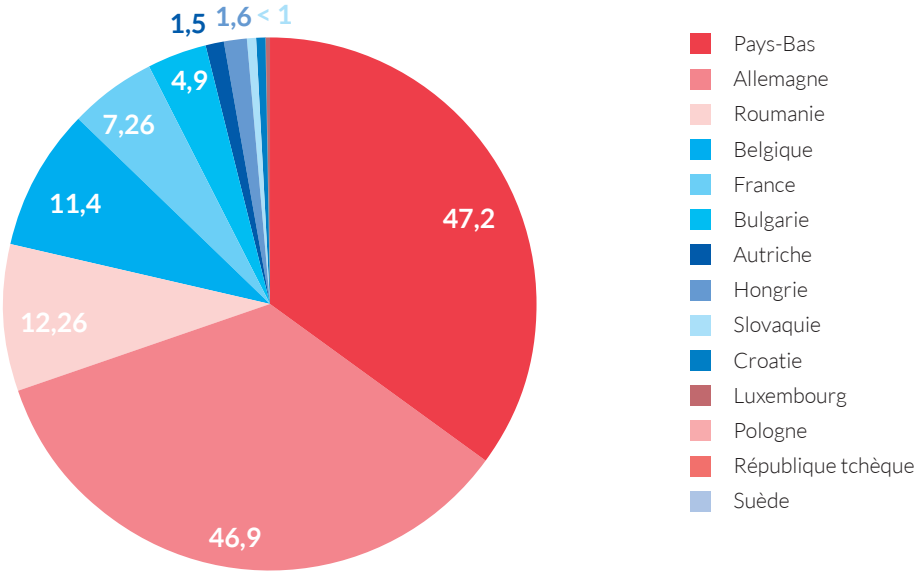
Source : Eurostat [iww_go_qnave]



Source : Eurostat [iww_go_qnave]

Les pays rhénans (Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse) représentent 84 % du total de la prestation de transport sur les voies d'eau intérieures de l'UE et de la Suisse. Les pays danubiens représentent 16 %, tandis que le total pour l'ensemble des autres pays est à peine supérieur à 0 %.

PRESTATION DE TRANSPORT ANNUELLE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE DANS LES PAYS DE L'UE (EN MILLIARDS DE TKM, EN 2018)*



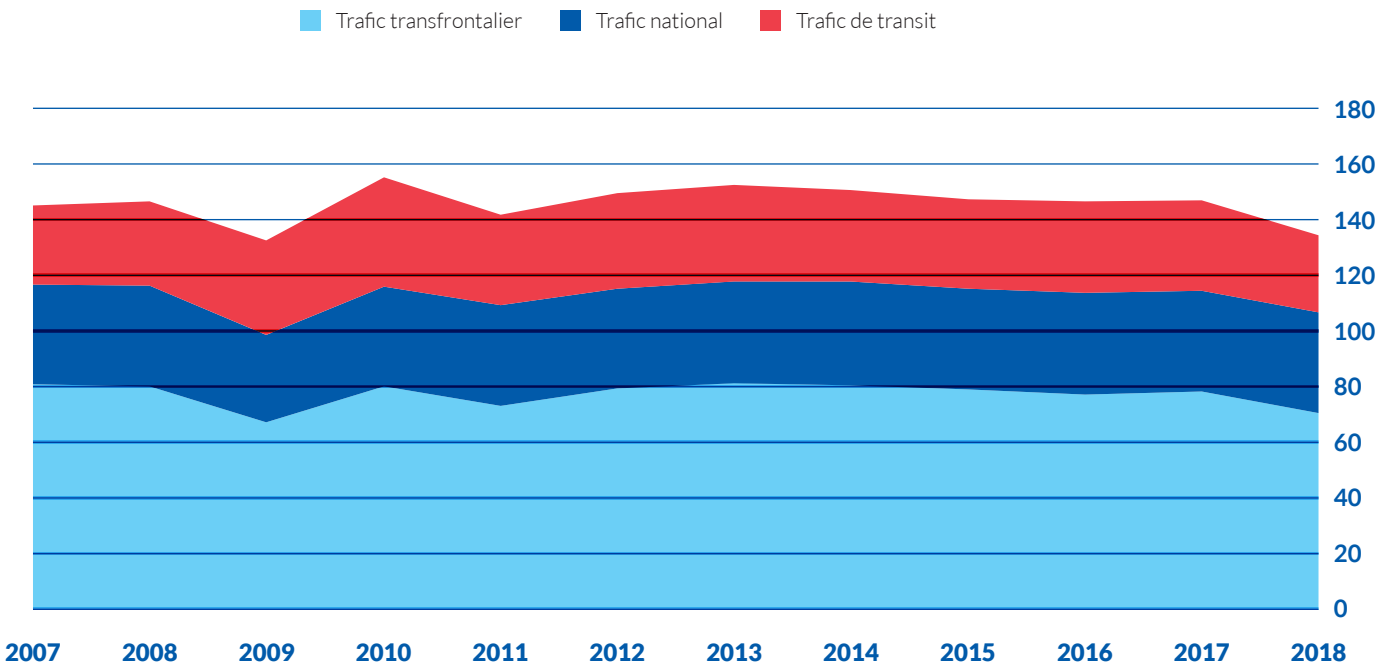
Source : Eurostat [iww_go_atygo]
** Les données pour le Royaume-Uni et l'Italie ne sont pas encore disponibles pour 2018*

Selon les chiffres d'Eurostat[5], les minerais, sables, pierres et matériaux de construction représentent 26 % du total de la prestation de transport sur les voies d'eau intérieures de l'UE et de la Suisse. Le secteur de l'énergie (produits pétroliers et charbon) représente 25 %. Les produits agricoles et les denrées alimentaires représentent 15 %. Les marchandises en conteneurs et les produits chimiques représentent respectivement 11 %. La part des métaux est de 6 % et celle des déchets et des matières premières secondaires (y compris la ferraille d'acier) est de 3 %.

[5] *[iww_go_atygo]*

Évolution de la navigation intérieure totale et du trafic transfrontalier dans l'UE

PRESTATION DE TRANSPORT ANNUELLE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE DANS L'UE
(EN MILLIARDS DE TKM)

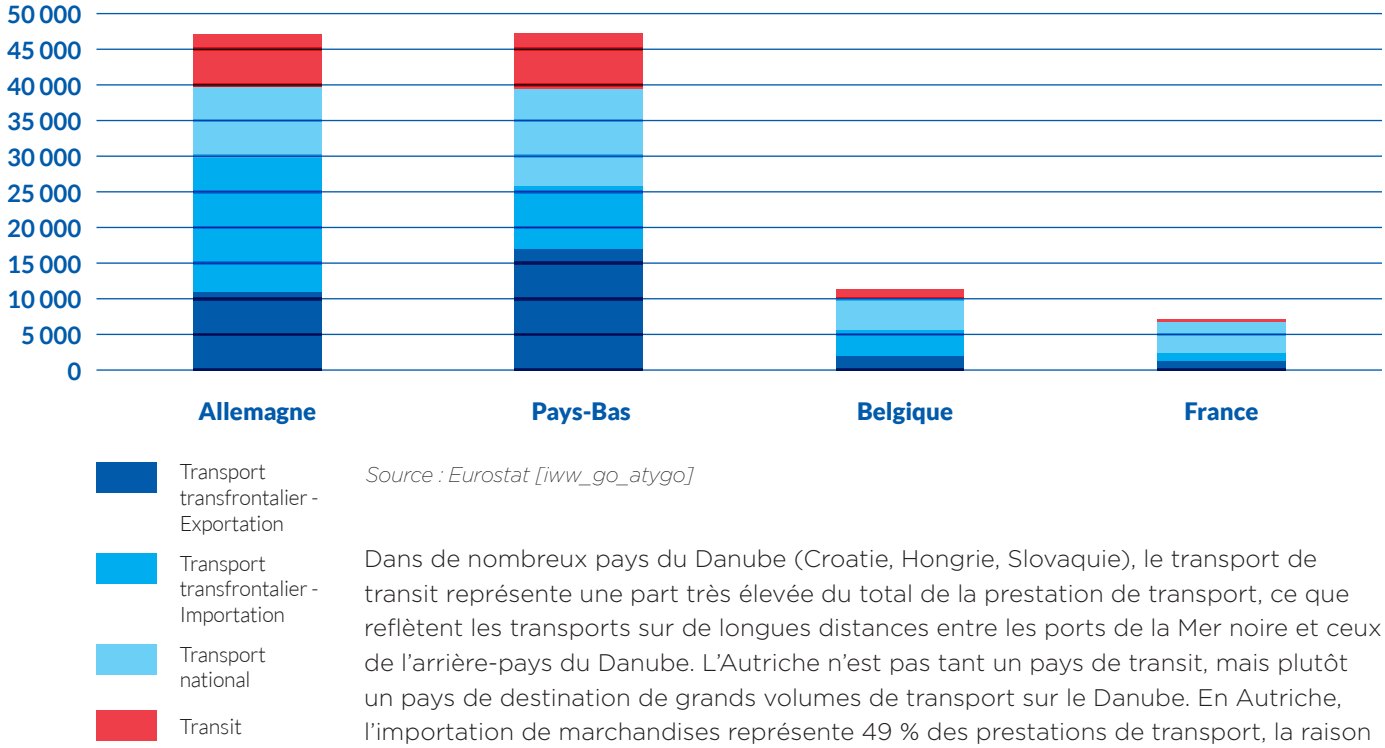


Source : Eurostat [iww_go_atygo]

En 2018, la prestation de transport transfrontalière a représenté 52 % du total de la prestation de transport sur les voies d'eau intérieures de l'UE, ce chiffre étant relativement stable depuis 2007. Les transports nationaux ont représenté 27 % et les transports de transit 21 %.

Dans les pays rhénans, ces différents types de transport varient d'un pays à l'autre. En Allemagne, 40 % du total de la prestation de transport sont le fait d'importations (transport transfrontalier - importation), en raison des volumes importants de marchandises, notamment pour l'industrie sidérurgique (minerai de fer, charbon), importées via les ports maritimes des Pays-Bas. Les exportations représentent une part élevée aux Pays-Bas (transport transfrontalier - exportations), ce qui reflète les importations élevées de l'Allemagne.

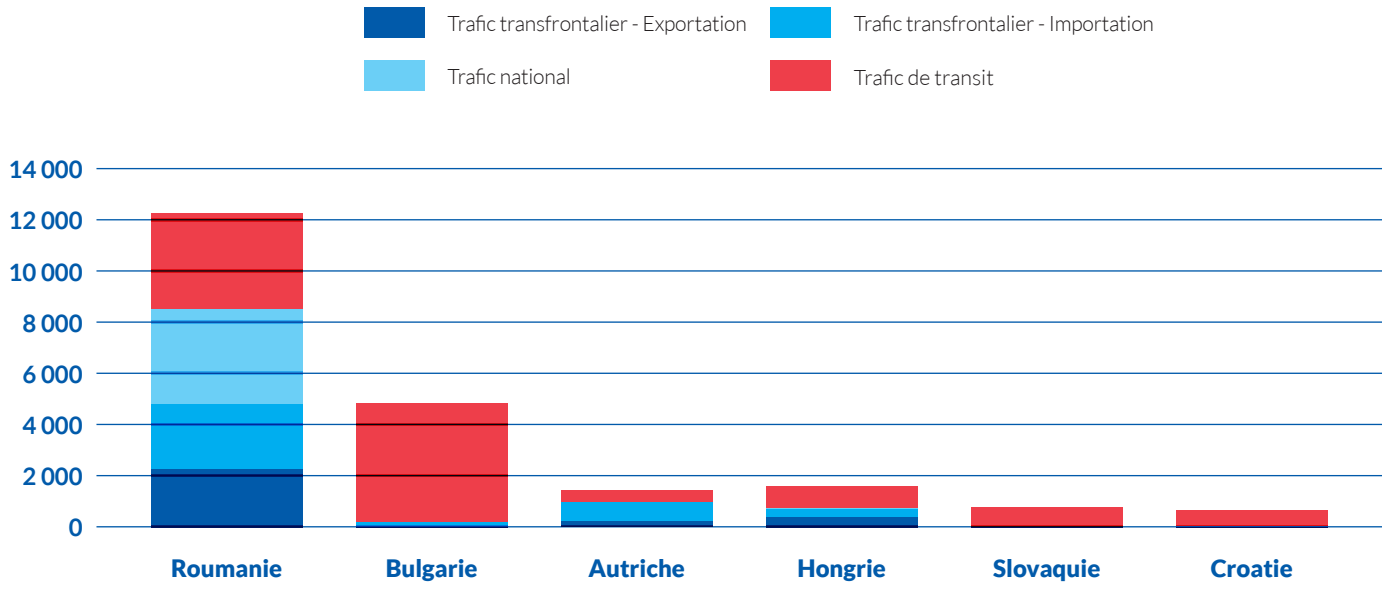
PRESTATION DE TRANSPORT DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE DANS LES PAYS RHÉNANS SELON LE TYPE DE TRANSPORT EN 2018 (EN MILLIONS DE TKM)



Source : Eurostat [iww_go_atygo]

Dans de nombreux pays du Danube (Croatie, Hongrie, Slovaquie), le transport de transit représente une part très élevée du total de la prestation de transport, ce que reflètent les transports sur de longues distances entre les ports de la Mer noire et ceux de l'arrière-pays du Danube. L'Autriche n'est pas tant un pays de transit, mais plutôt un pays de destination de grands volumes de transport sur le Danube. En Autriche, l'importation de marchandises représente 49 % des prestations de transport, la raison principale en étant l'industrie sidérurgique du pays, avec ses besoins importants en matières premières telles que le minerai de fer et le charbon, qui sont transbordés dans les ports de la mer Noire et transportés vers l'amont sur le Danube.

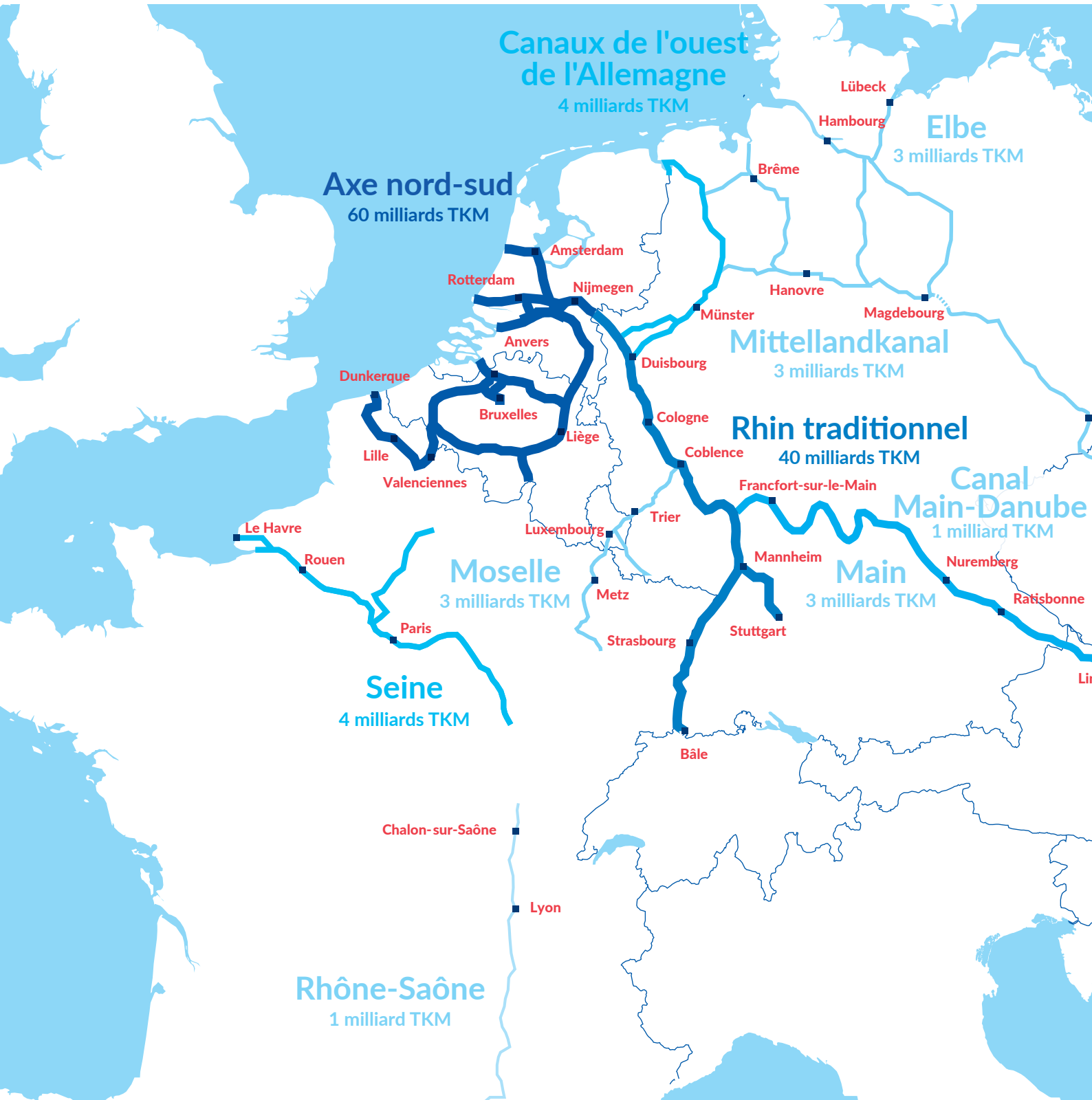
VOLUME TRANSPORTÉ PAR VOIE DE NAVIGATION INTÉRIEURE DANS LES PAYS DU DANUBE, PAR TYPE DE TRANSPORT EN 2018 (EN MILLIONS DE TKM)



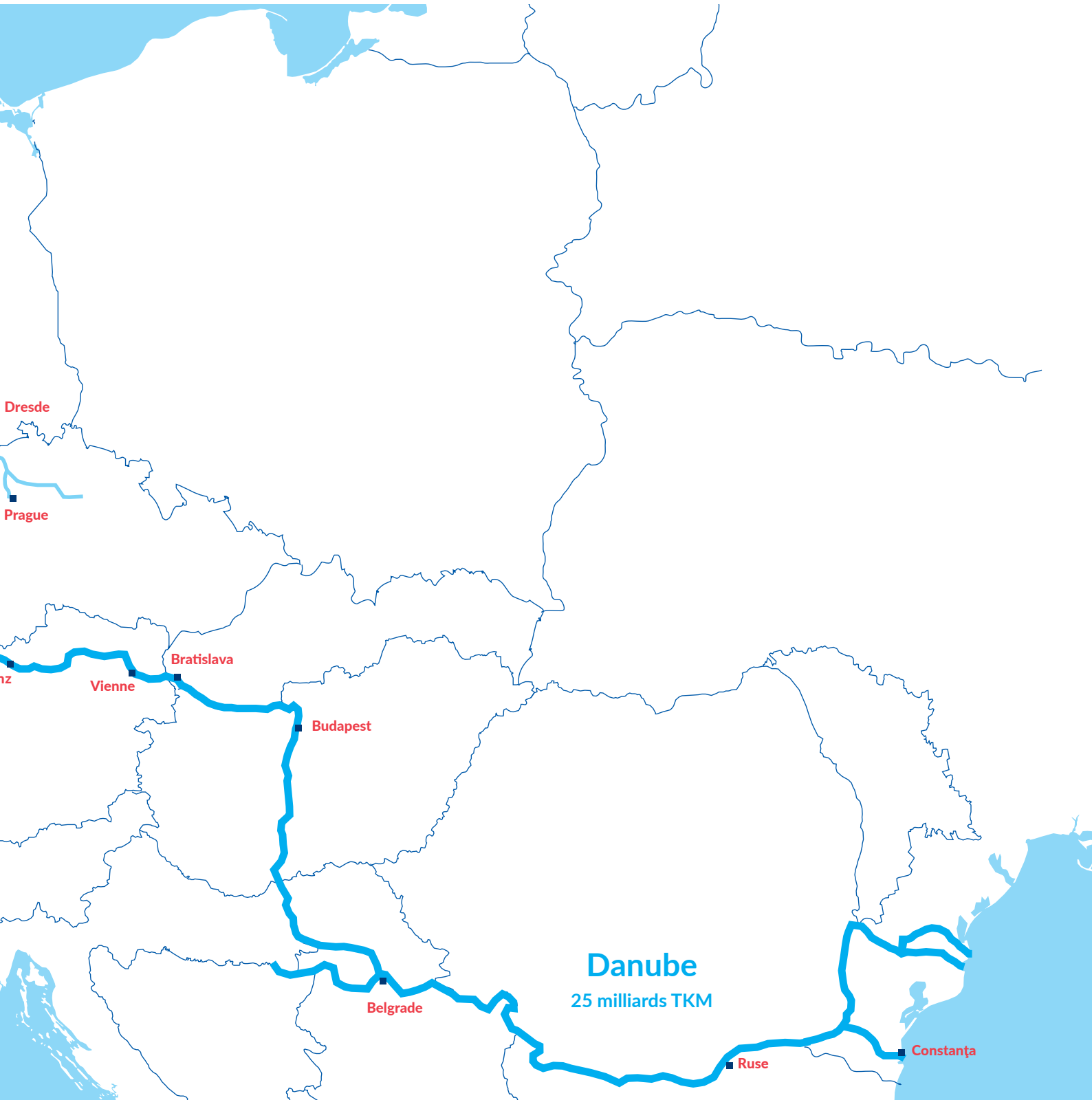
Source : Eurostat [iww_go_atygo]

TRANSPORT FLUVIAL

DE MARCHANDISES DANS LES PRINCIPAUX BASSINS FLUVIAUX EUROPÉENS



PERFORMANCE DES TRANSPORTS DANS LES PRINCIPAUX BASSINS FLUVIAUX EUROPÉENS (EN MILLIARDS DE TKM)



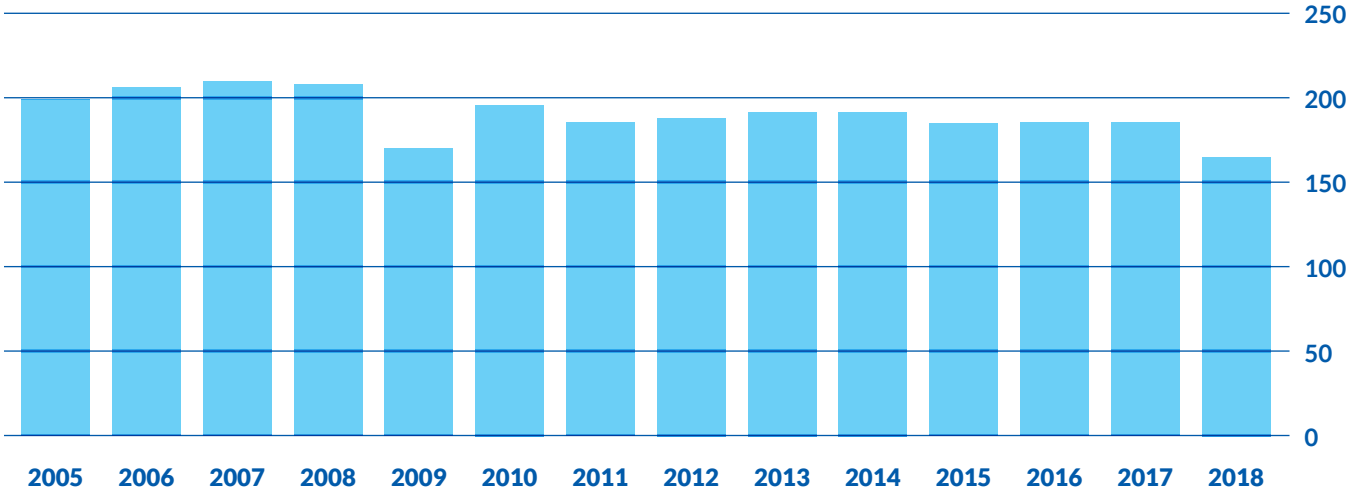
Le sous-chapitre ci-après est consacré au transport de marchandises par voies d'eau intérieures dont le volume de transport annuel est inférieur à un million de tonnes. Les données ont été fournies principalement par les administrations nationales des voies d'eau (pour l'Allemagne, la Belgique et la France).[6] Dans ces cas, les données relatives au transport sont enregistrées aux écluses par les administrations des voies d'eau. Les écluses qui ont tenu lieu de références pour les résultats statistiques ont été sélectionnées afin de fournir une vision la plus représentative possible du transport fluvial de marchandises dans chaque bassin.

Les données relatives à la navigation sur le Danube et le Rhin sont présentées séparément. Pour le Danube, les données proviennent de l'observation du marché de la Commission du Danube, qui les recueille auprès des administrations des voies d'eau des pays du Danube. La source des données sur le Rhin est l'Office statistique allemand (Destatis). Pour les Pays-Bas, les données brutes du Rijkswaterstaat ont été obtenues par l'intermédiaire de Panteia.

Outre les totaux des volumes de marchandises transportés par voie d'eau sont également présentés les volumes des principaux segments de marchandises. Seuls les principaux segments de marchandises transportées sur ces voies d'eau sont pris en compte afin de mettre en lumière les principales caractéristiques du transport de marchandises sur chacune de ces voies d'eau.

TRANSPORT FLUVIAL PAR CATÉGORIES DE MARCHANDISES DANS LE BASSIN DU RHIN ET EN EUROPE OCCIDENTALE

RHIN TRADITIONNEL (MILLIONS DE TONNES)



Source : Destatis, CCNR

Le transport sur le Rhin traditionnel (de Bâle à la frontière germano-néerlandaise) s'est élevé à 165 millions de tonnes en 2018, soit 11 % de moins qu'en 2017. Cette baisse s'explique principalement par les périodes d'étiage, tandis que le ralentissement du cycle économique au second semestre de 2018 a également eu un léger impact.

[6] *Pour la Belgique : De Vlaamse Waterweg pour la Flandre et Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques pour la Wallonie; pour la France : Voies Navigables de France; pour l'Allemagne : Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, pour les Pays-Bas : Rijkswaterstaat/Panteia*

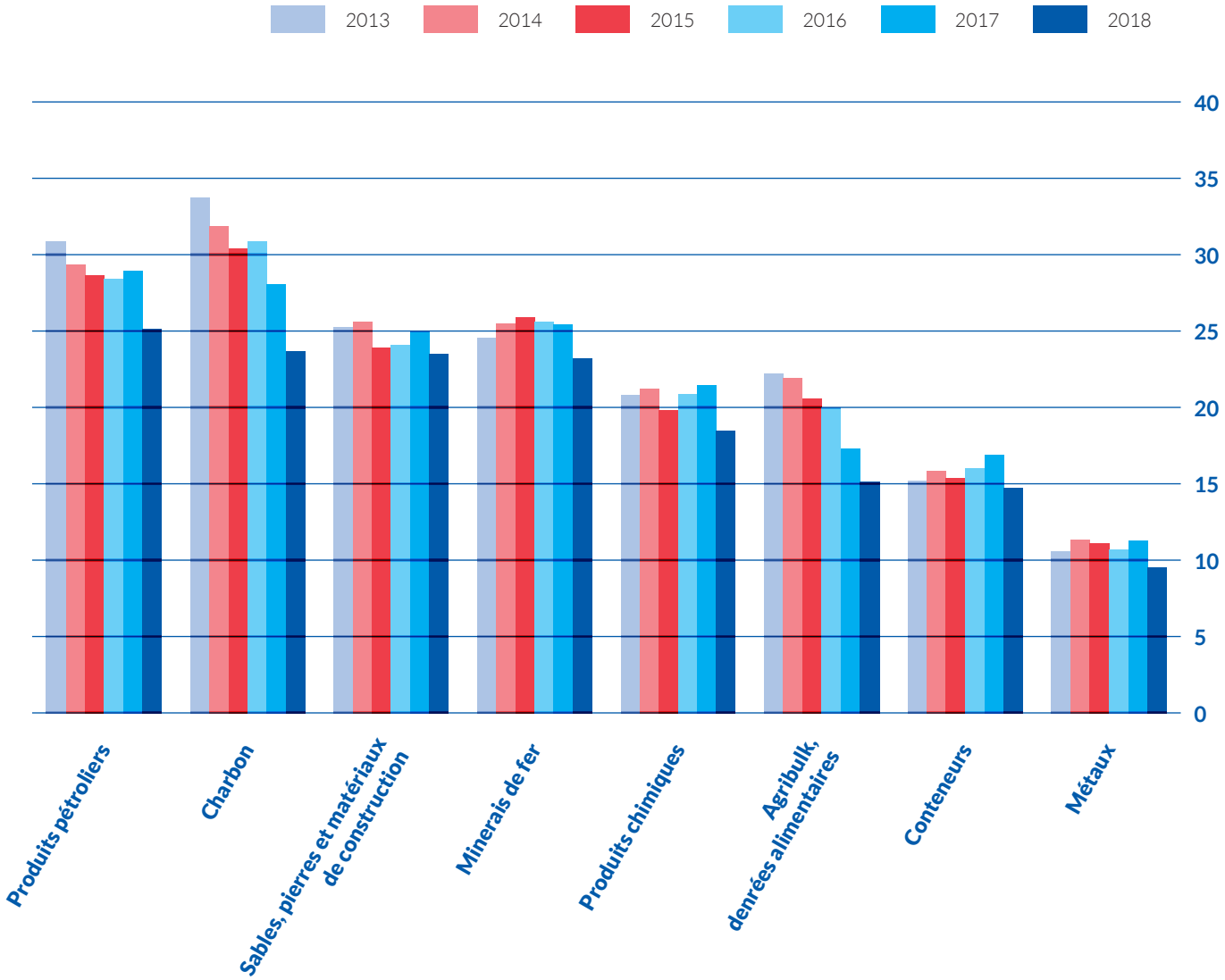
Pays-Bas
Allemagne
Rotterdam
RHIN INFÉRIEUR
Duisbourg
Cologne
Bonn
Belgique
Coblence
RHIN MOYEN
Kaub
Luxembourg
Main
Mayence
Moselle
Mannheim
Neckar
RHIN SUPÉRIEUR
Canal Main-Danube
France
Strasbourg
Bâle
Suisse

Même pour les segments de marchandises dont la tendance à long terme est à la hausse, tels que les conteneurs et les produits chimiques, les conditions hydrologiques ont été beaucoup trop défavorables au second semestre 2018, ce qui a entraîné une baisse par rapport à 2017 pour tous ces segments de marchandises.

Le segment des cargaisons sèches qui a le mieux résisté a été celui du sable, des pierres et des matériaux de construction (-5 %). Les cargaisons liquides ont également enregistré une baisse des volumes (produits chimiques : -13 %, produits pétroliers : -14 %). Le transport de conteneurs a reculé de 13 % termes de masse nette conteneurisée et de 10 % termes de nombre d'EVP.

Le transport de conteneurs sur le Rhin moyen et supérieur (ces deux secteurs du Rhin représentent pour les conteneurs 49 % du total de la prestation de transport sur le Rhin traditionnel), a été fortement entravé vers la fin de l'automne 2018. Dans ce contexte, la baisse de 10 % pour l'année 2018 peut même être considérée comme une conséquence relativement limitée.

MARCHANDISES TRANSPORTÉES SUR LE RHIN TRADITIONNEL, PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES (EN MILLIONS DE TONNES)*



Source : analyse de la CCNR basée sur des données de Destatis
** Pour les conteneurs : poids net*

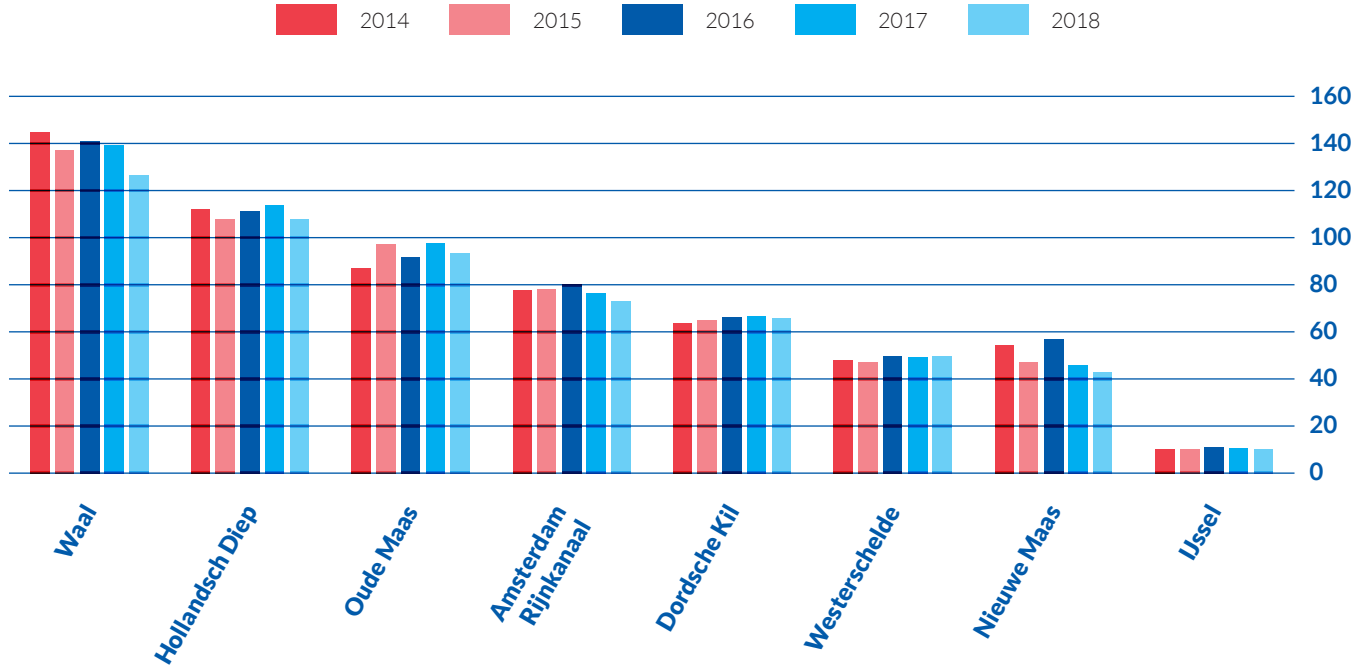
Voies d'eau intérieures aux Pays-Bas

Pour ce pays où le transport de marchandises par voies d'eau intérieures est le plus élevé d'Europe, une distinction a été faite entre les voies d'eau avec et sans écluses. Le Rijnkanaal d'Amsterdam apparaît dans les deux catégories de voies d'eau, une partie du canal possédant des écluses, tandis que son autre partie en est dépourvue. Ce canal constitue une liaison essentielle entre le port maritime d'Amsterdam, le Rhin et son arrière-pays.

Le graphique ci-après inclut les voies d'eau dépourvues d'écluses. Le Waal est une partie de la branche sud de l'estuaire du Rhin aux Pays-Bas, tandis que le Lek est une partie de la branche nord. Le Hollands Diep est une large branche estuarienne du delta Rhin-Meuse près de la mer du Nord, avec un barrage la séparant de la mer.

Il s'agit d'une prolongation de la Nieuwe Merwede, elle-même une prolongation du Waal. L'Oude Maas est un autre distributeur du Rhin. L'Ijssel est le seul bras à courant libre du Rhin à se jeter dans l'Ijsselmeer.

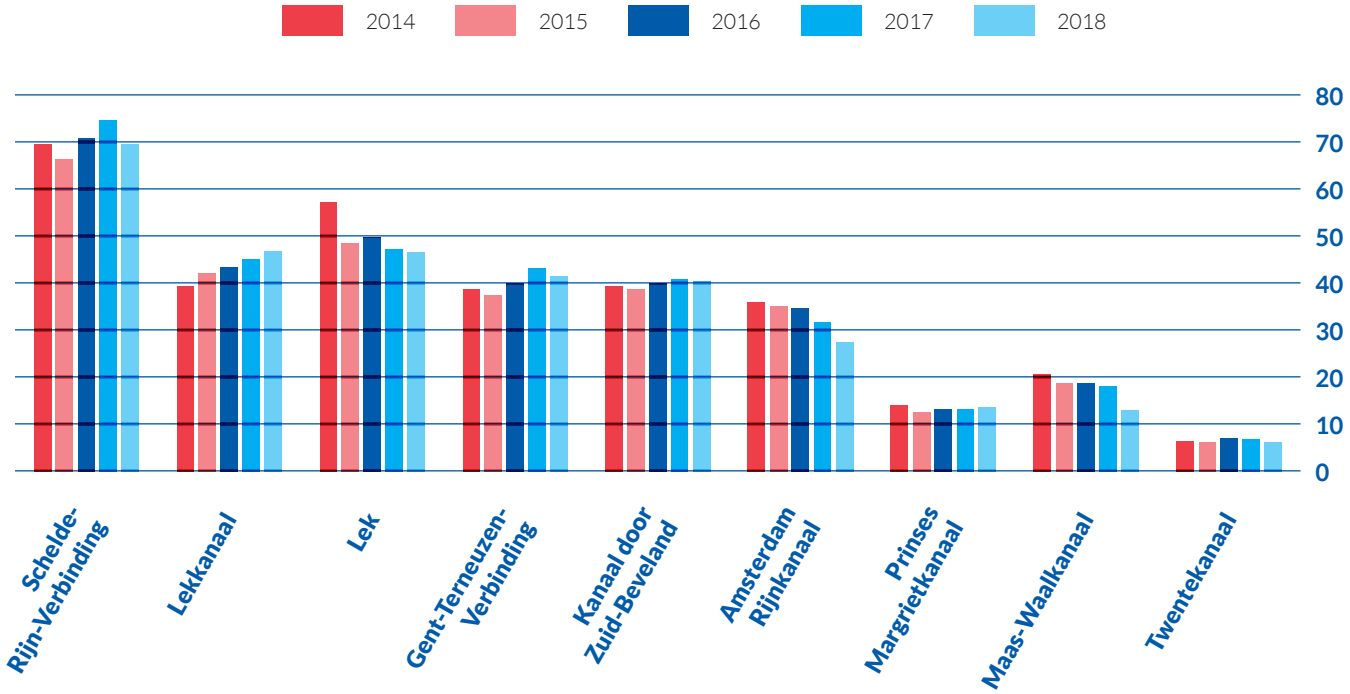
PAYS-BAS - VOLUME TRANSPORTÉ SUR LES VOIES NAVIGABLES DÉPOURVUES D'ÉCLUSES
(EN MILLIONS DE TONNES)



Source : Rijkswaterstaat et analyse Panteia

Parmi les voies d'eau pourvues d'écluses, la liaison Escaut-Rhin est une jonction importante entre Anvers, le Rhin et Rotterdam. La liaison Gand-Terneuzen relie le port de Gand à l'Escaut (et son estuaire près de la mer du Nord).

PAYS-BAS - VOLUME TRANSPORTÉ SUR LES VOIES NAVIGABLES POURVUES D'ÉCLUSES
(EN MILLIONS DE TONNES)



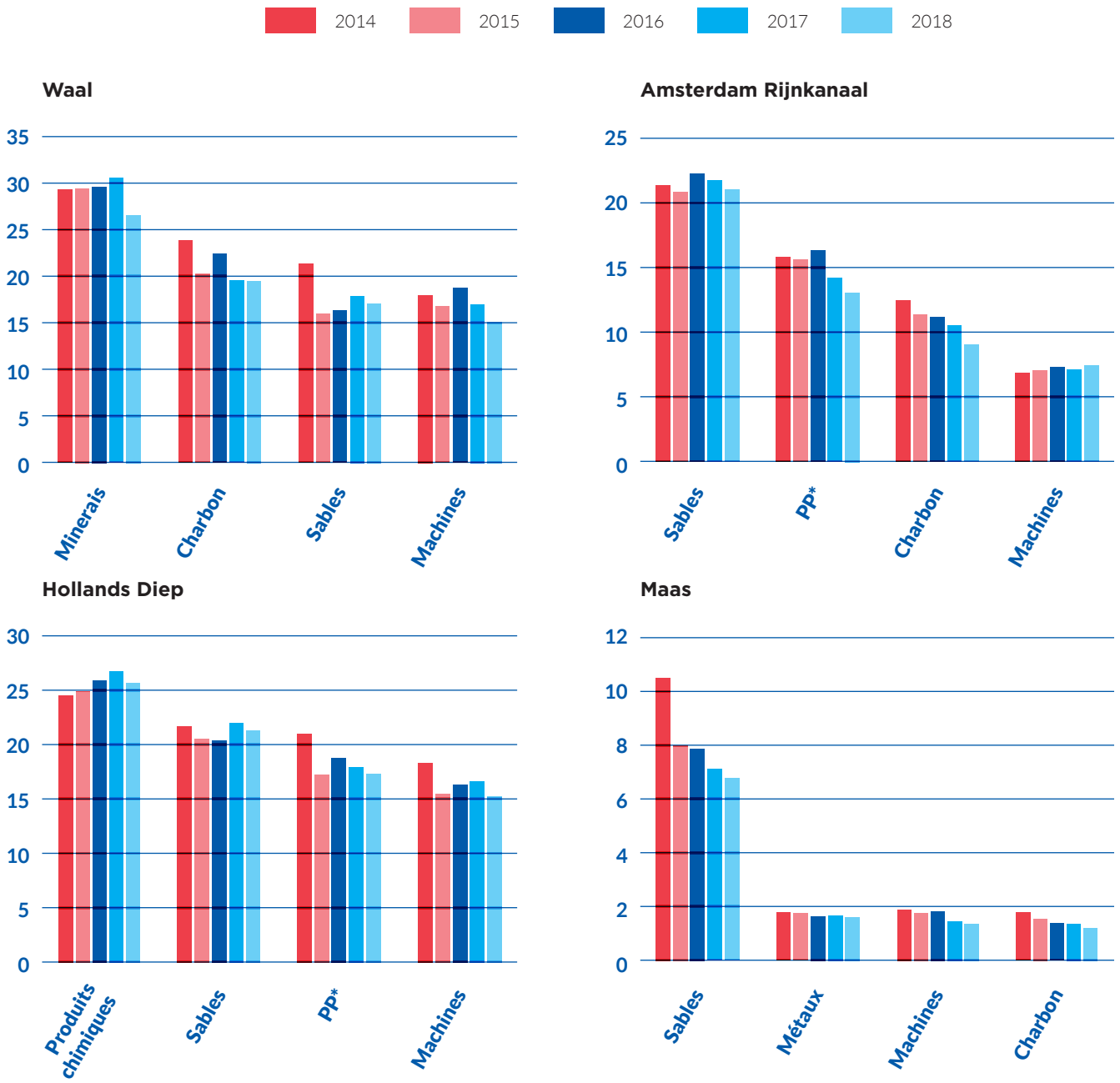
Source : Rijkswaterstaat et analyse Panteia

Les graphiques ci-après présentent des statistiques détaillées sur le transport de marchandises pour quatre voies d'eau néerlandaises. Ici, seuls les quatre principaux segments de marchandises sont représentés afin de refléter les principales caractéristiques de chaque voie d'eau.

Le Waal présente une part élevée de produits de base liés à l'industrie sidérurgique. Cela s'explique par le fait qu'il constitue une partie de la branche de l'estuaire méridional du Rhin, sur laquelle les minerais de fer et le charbon sont acheminés de Rotterdam vers la région de la Ruhr en Allemagne.

Sur le Rijnkanaal d'Amsterdam, les sables et les produits pétroliers occupent une place importante. On peut noter à cet égard qu'Amsterdam est le plus grand port pour l'essence au monde et que le transport de l'essence et de ses composants revêt une très grande importance dans la région. (Voir également au chapitre 3 l'analyse des taux de fret et des volumes de transport pour CITBO, la coopérative des propriétaires de bateaux-citernes).

TRANSPORT FLUVIAL SUR UNE SÉLECTION DE VOIES D'EAU NÉERLANDAISES, PAR SEGMENTS DE MARCHANDISES (EN MILLIONS DE TONNES)*



Source : Rijkswaterstaat et analyse Panteia

** PP = produits pétroliers*

Voies d'eau intérieures en Allemagne

Les voies d'eau intérieures allemandes ont été subdivisées en quatre grandes régions géographiques : Ouest, Nord, Sud et Est. Même sans le Rhin, l'Ouest possède le plus grand nombre de voies d'eau intérieures avec un volume de transport significatif de plus d'un million de tonnes par an.

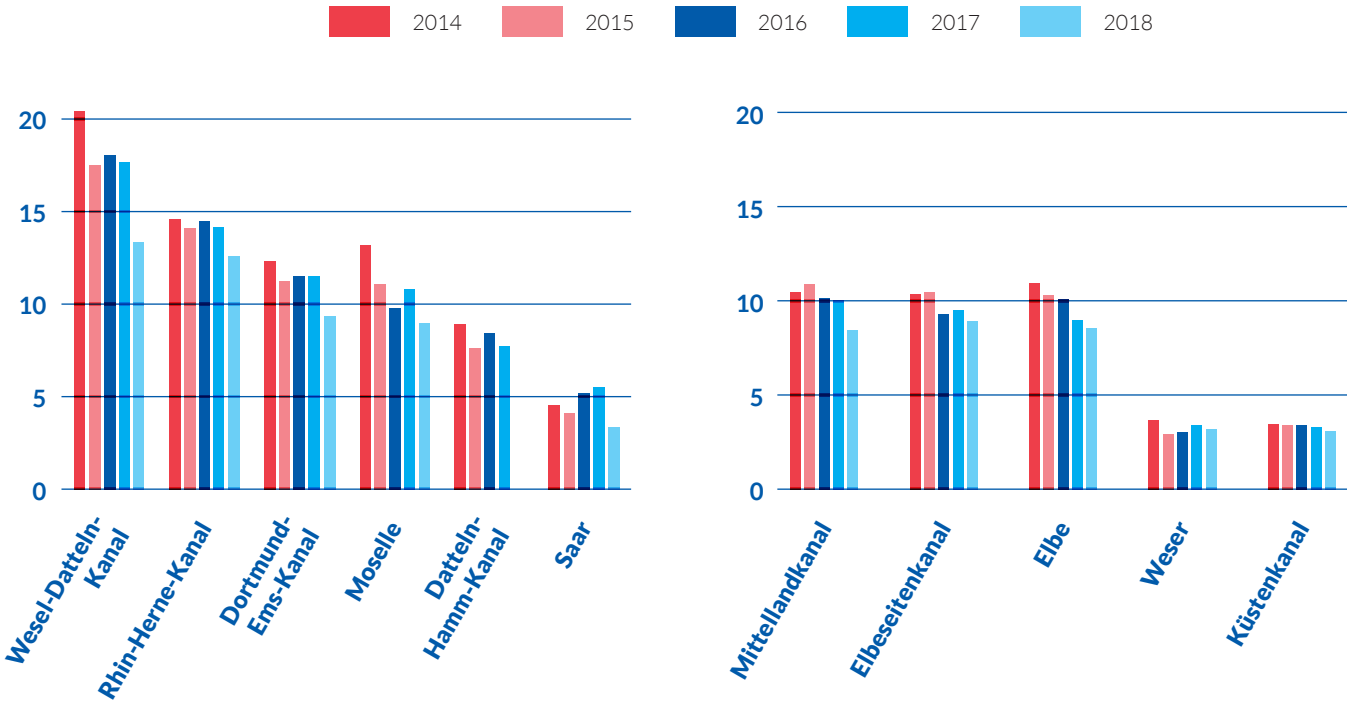
Un réseau de quatre grands canaux (canaux ouest-allemands) tient lieu de voies de transport pour l'acheminement des produits finis des raffineries, de produits chimiques et de matières premières vers les centrales thermiques au charbon. L'un de ces canaux est le canal Rhin-Herne, sur lequel 5 millions de tonnes de produits pétroliers sont transportés chaque année. Plus de 2 millions de tonnes sont transportées sur le canal Dortmund-Ems. Sur ces deux canaux, ce segment a enregistré une hausse ces dernières années. Sur le canal Wesel-Datteln, environ 3 millions de tonnes de produits pétroliers sont transportées chaque année, tandis que plus d'un million de tonnes sont transportées sur le canal Datteln-Hamm.

Les voies d'eau septentrionales (Elbe, canal Elbe-Seitenkanal, canal du Mittelland, Weser) occupent la deuxième place en Allemagne en termes de volumes transportés. Elles sont situées dans l'arrière-pays du plus grand port maritime allemand (Hambourg), les produits pétroliers étant le principal segment de marchandises sur l'Elbe et le canal dit Elbe-Seitenkanal, tandis que les produits agricoles prédominent sur le Canal du Mittelland.

Quatre voies d'eau sont situées au sud de l'Allemagne : les deux affluents du Rhin, le Main et le Neckar, le canal Main-Danube et le Danube. Le plus grand segment de marchandises sur le Main et le Neckar est celui des sables, pierres et matériaux de construction, qui sont transportés principalement vers le Rhin. Sur le canal Main-Danube et le Danube, le transport de marchandises est dominé par l'Agribulk les denrées fourragères et alimentaires.

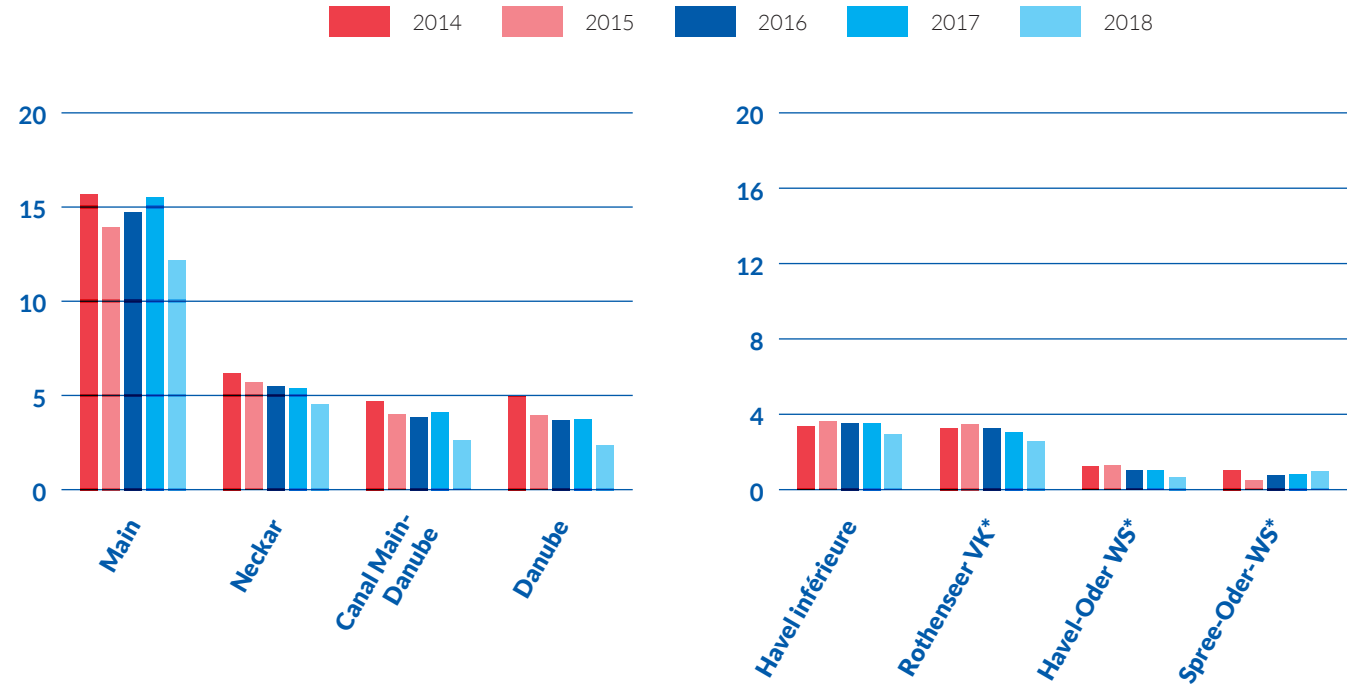
Sur les voies d'eau de l'est de l'Allemagne, le sable, pierres et matériaux de construction jouent un rôle important (Havel inférieure près de Berlin, voie d'eau Spree-Oder), et suivent même une tendance croissante.

ALLEMAGNE - VOIES D'EAU DANS LES RÉGIONS DE L'OUEST ET DU NORD DU PAYS
(EN MILLIONS DE TONNES)



Source : Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

ALLEMAGNE - VOIES D'EAU DANS LES RÉGIONS DU SUD ET DE L'EST DU PAYS
(EN MILLIONS DE TONNES)

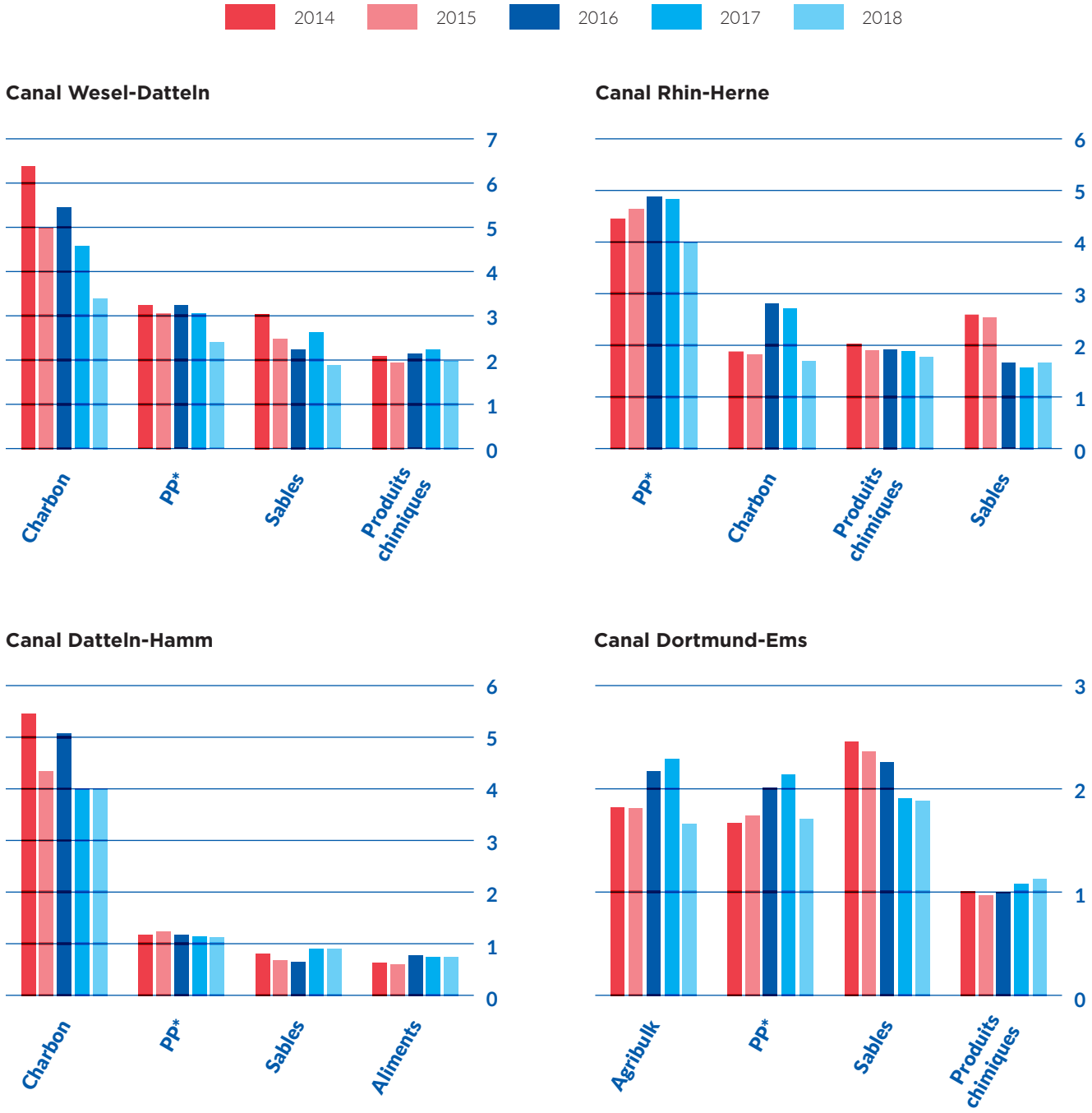


Source : Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
** VK = Verbindungskanal (canal de liaison), WS = Wasserstraße (voie d'eau)*

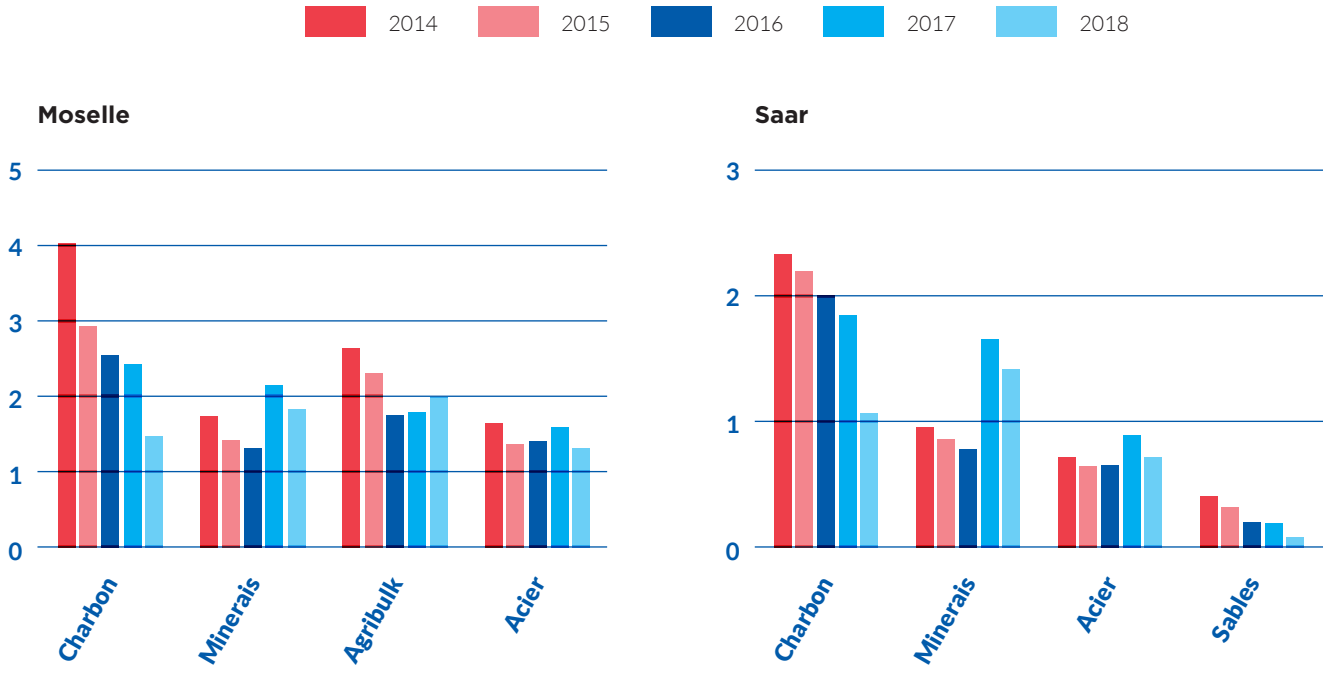
Transport fluvial en Allemagne, par voie d'eau et segments de marchandises

Afin de donner un aperçu des principales catégories de marchandises transportées sur chaque voie d'eau, seuls les quatre segments les plus importants sont présentés dans les graphiques ci-après.

ALLEMAGNE - OUEST (EN MILLIONS DE TONNES)

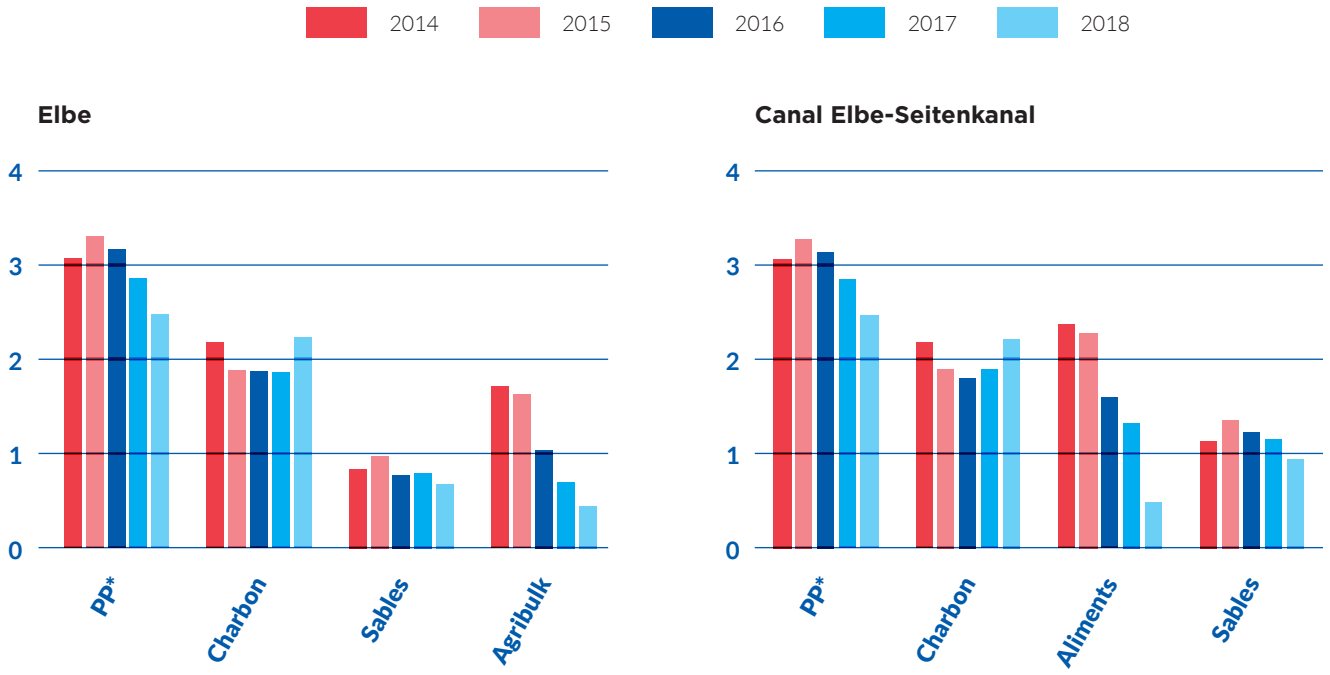


Source : Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
** PP : produits pétroliers*

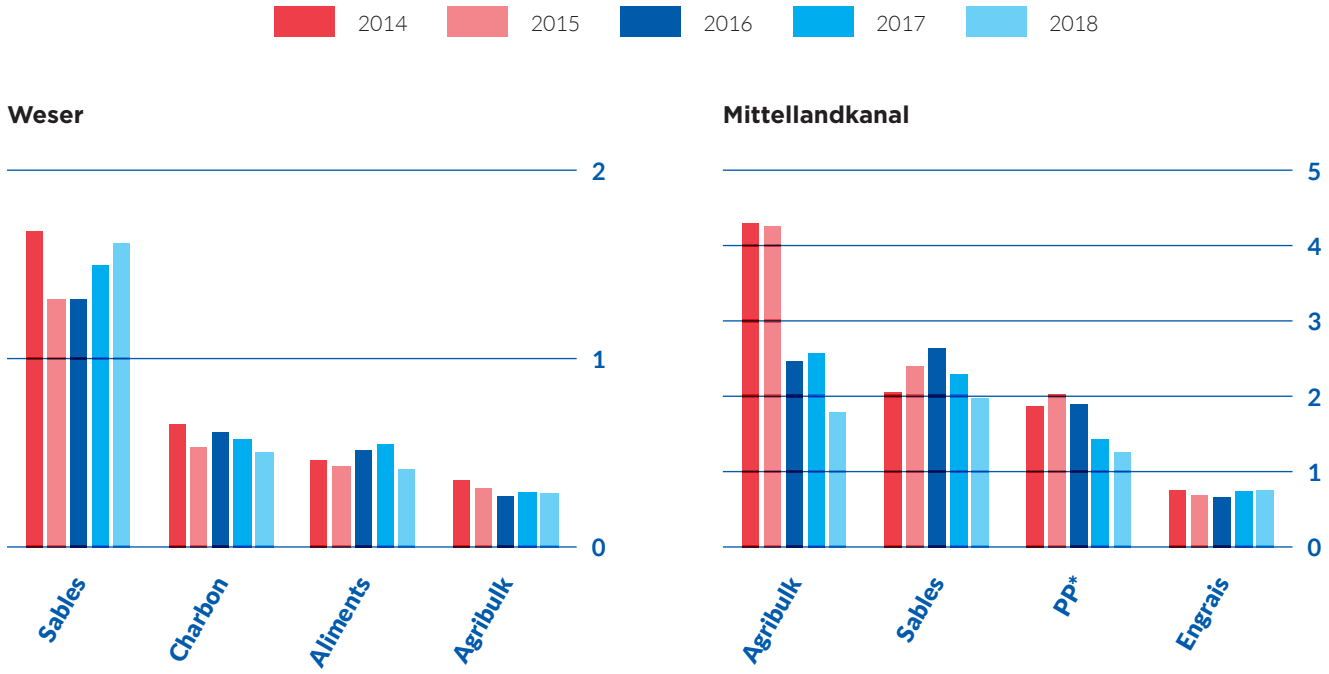


Source : Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

ALLEMAGNE - NORD (EN MILLIONS DE TONNES)



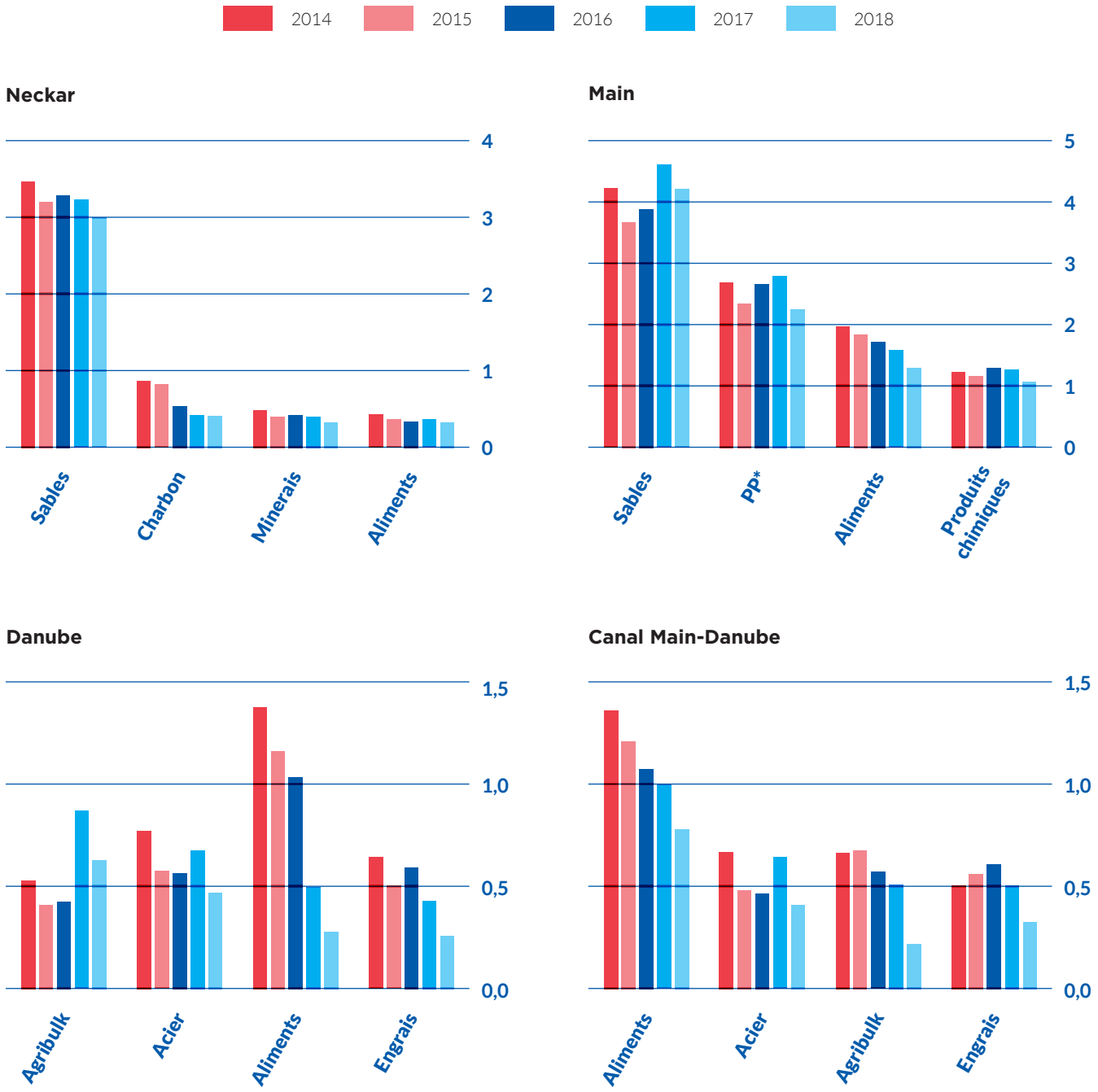
Source : Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
** PP : produits pétroliers*



Source : Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
** PP : produits pétroliers*

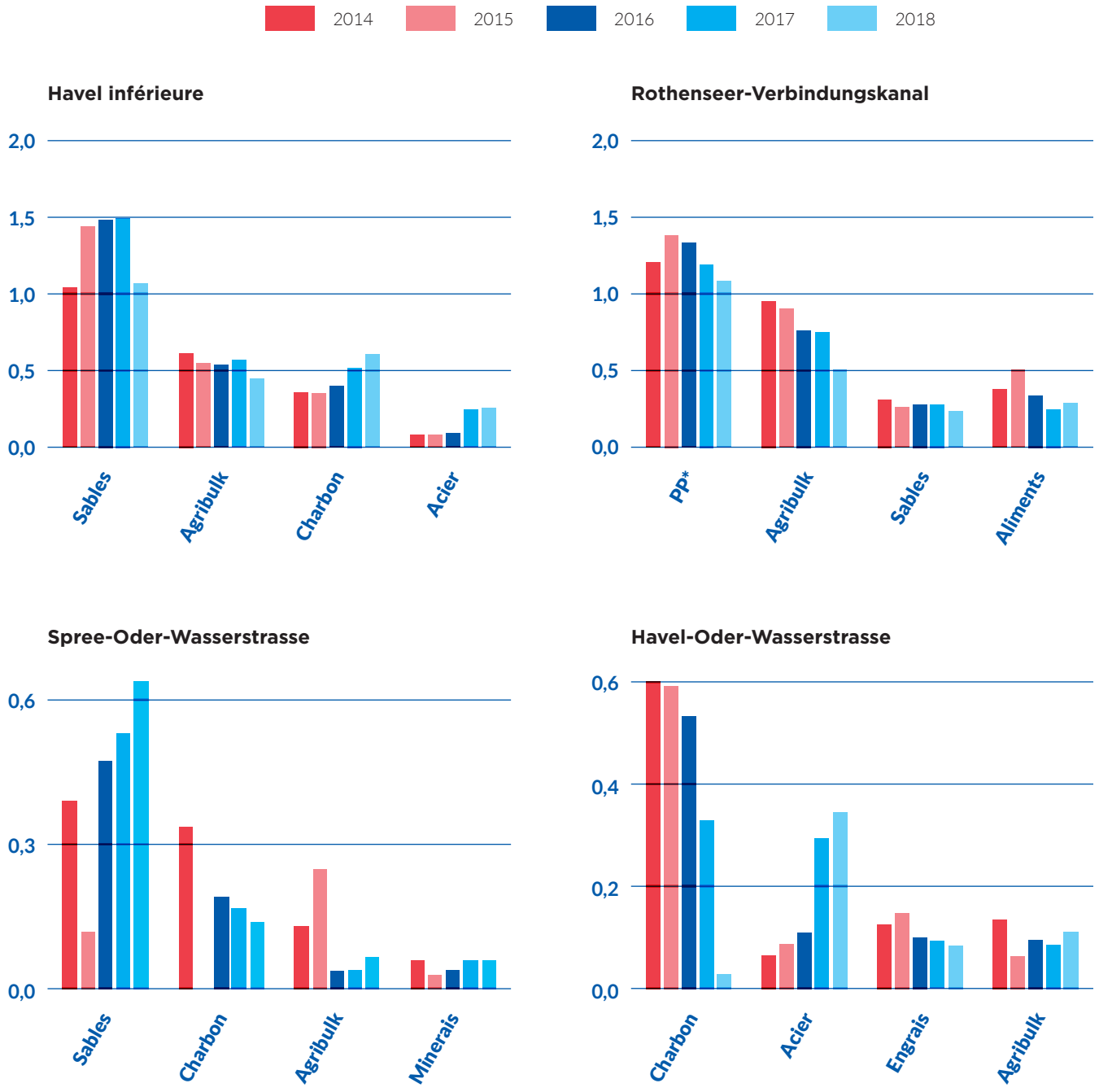
Danemark
Kiel
Brunsbüttel
Rostock
Lübeck
Hambourg
Bremerhaven
Brême
Pays-Bas
Pologne
Ems
Küstenkanal
Dortmund-Ems-Kanal
Weser
Elbe
Elbeseitenkanal
Havel inférieure
Havel-Oder-WS
Oder
Mittellandkanal
Hanovre
Berlin
Spree-Oder-WS
Odra (Oder)
Wesel-Datteln-Kanal
Osnabrück
Braunschweig
Rothenseer VK
Magdebourg
Münster
Datteln-Hamm-Kanal
Hamm
Dortmund
Rhin-Herne-Kanal
Duisbourg
Düsseldorf
Cologne
Dresde
Labe (Elbe)
Bonn
Rhin
Belgique
Coblence
Francfort-sur-le-Main
Main
Moselle
Mayence
Luxembourg
Trêves
Würzbourg
République tchèque
Mannheim
Canal Main-Danube
Nuremberg
Saar
Sarrebruck
Neckar
Heilbronn
Karlsruhe
Ratisbonne
Danube
Stuttgart
Passau
Strasbourg
Kehl
Linz
France
Munich
Autriche
Fribourg en Brisgau
Mulhouse
Bâle
Suisse

ALLEMAGNE - SUD (EN MILLIONS DE TONNES)



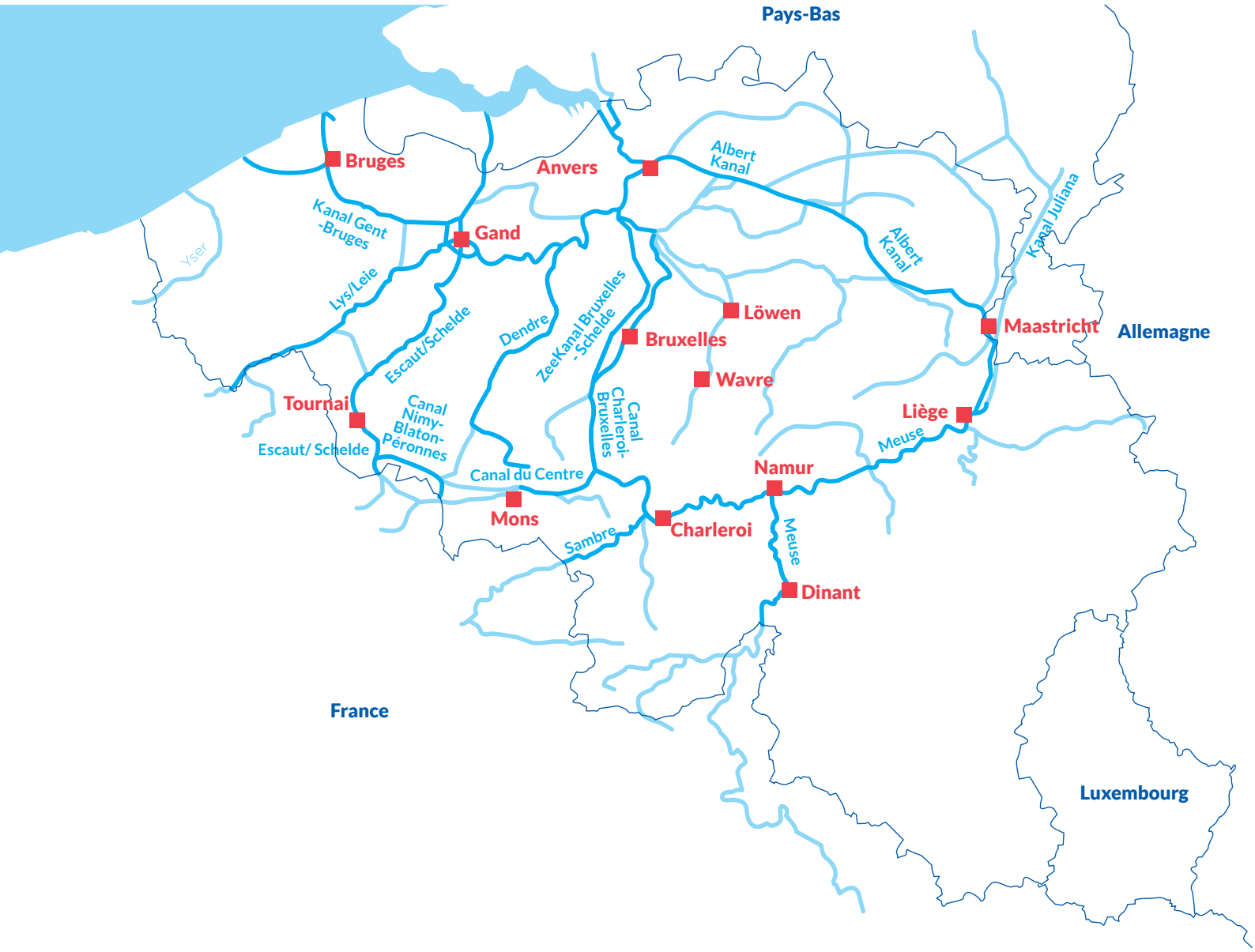
Source : Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
** PP : produits pétroliers*

ALLEMAGNE - EST (EN MILLIONS DE TONNES)



Source : Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
** PP : produits pétroliers*

Voies d'eau intérieures en Belgique

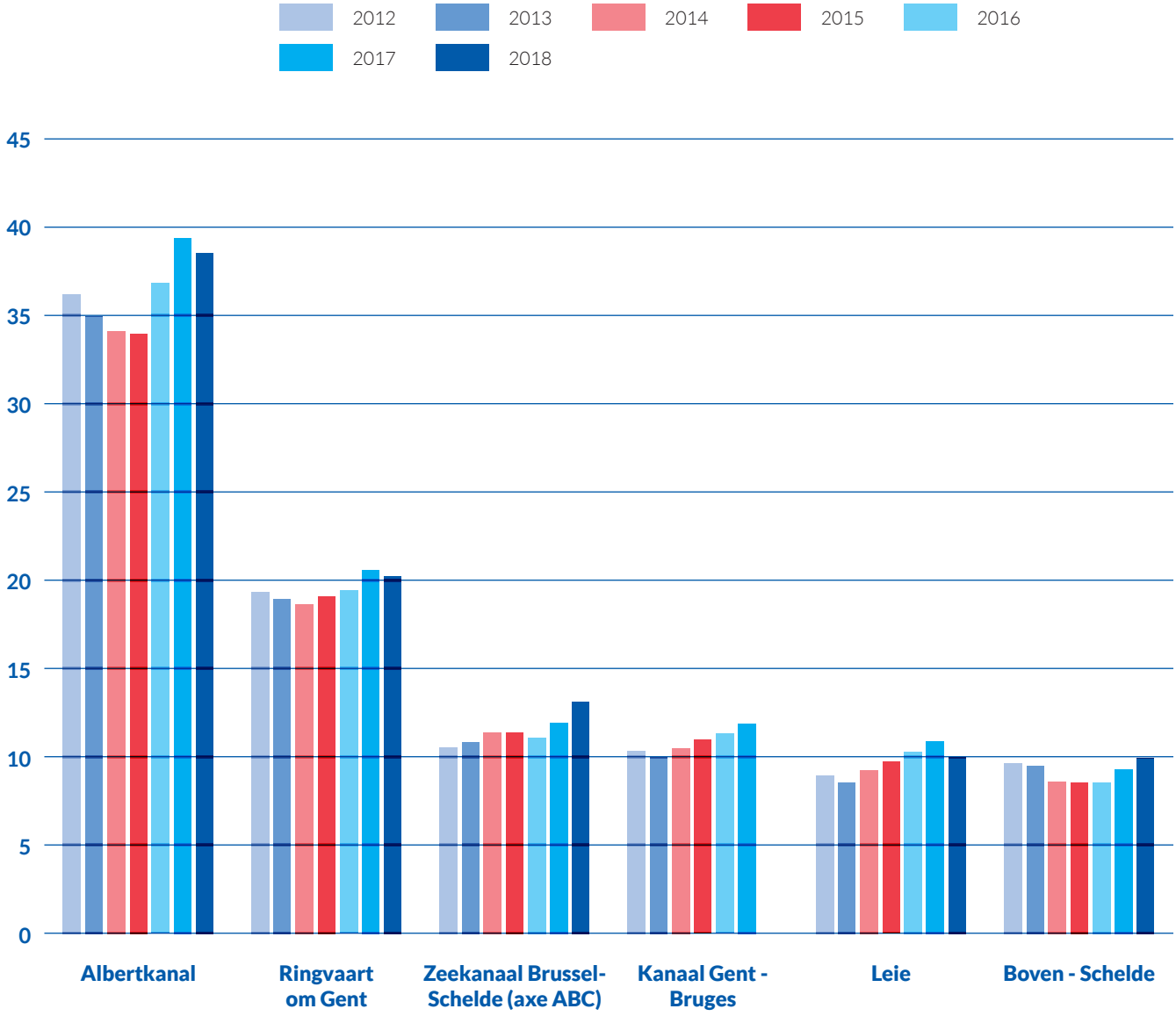


Toutes les voies d'eau intérieures de la Belgique sur lesquelles sont transportées au moins un million de tonnes de marchandises ont été prises en compte et sont subdivisées en deux grandes régions : la Flandre et la Wallonie.

Une caractéristique typique du transport de marchandises sur les voies d'eau intérieures de la Belgique est la part élevée des sables, pierres et matériaux de construction. Sur la Meuse, par exemple, plus de six millions de tonnes de ces matières premières sont transportées chaque année. Sur le Haut Escaut, qui s'étend du sud au nord (appelé Boven Schelde en Flandre), les sables, pierres et matériaux de construction représentent environ trois millions de tonnes par an.

Dans le nord de la Belgique (Flandre), le Canal Albert est la voie d'eau intérieure la plus importante, avec près de 40 millions de tonnes de marchandises transportées. Le Zeekanaal Brussel-Schelde revêt également une importance en formant le segment nord d'un axe fluvial central nord-sud, appelé axe ABC, qui relie Anvers à Bruxelles et Charleroi. Le segment sud de cet axe apparaît comme le Canal Charleroi-Bruxelles dans les données pour la Wallonie.

FLANDRE - TOTAL DU TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES PAR RIVIÈRE ET CANAL
(EN MILLIONS DE TONNES)

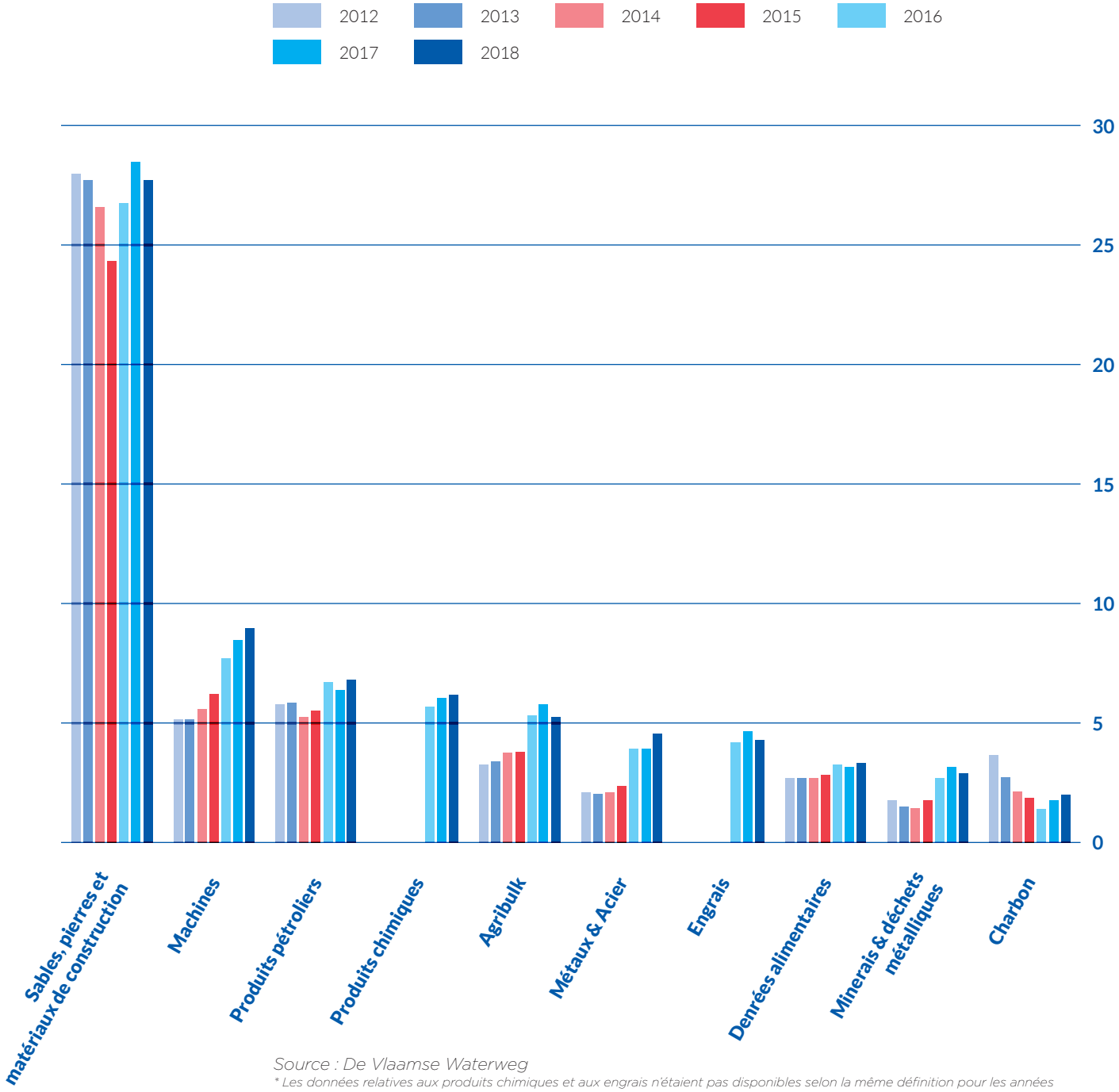


Source : De Vlaamse Waterweg

Le graphique ci-après montre que les sables, pierres et matériaux de construction représentent de loin le principal segment de marchandises en Flandre. La plupart des segments de marchandises ont affiché une tendance positive entre 2016 et 2018, la catégorie de marchandises « tous les autres produits » enregistrant la plus forte hausse.

Pour les voies d'eau flamandes, les statistiques de transport par catégories de marchandises ne sont disponibles que pour l'ensemble du réseau, tandis que les données correspondantes pour la Wallonie sont disponibles individuellement pour chaque voie d'eau.

FLANDRE - TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES PAR SEGMENT DE MARCHANDISES *

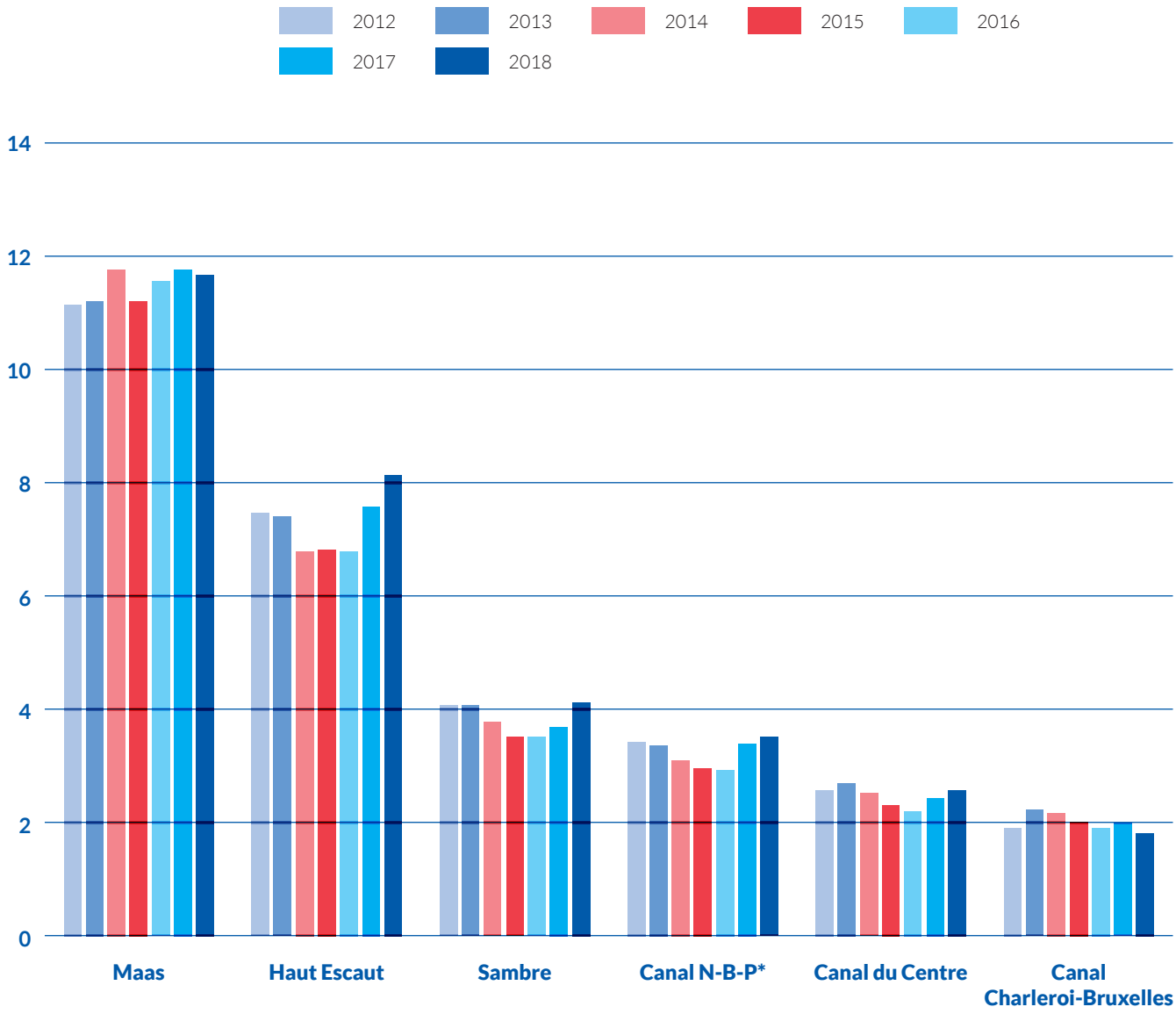


Source : De Vlaamse Waterweg

** Les données relatives aux produits chimiques et aux engrais n'étaient pas disponibles selon la même définition pour les années antérieures à 2016.*

En Wallonie, la Meuse a présenté un volume de marchandises de près de 12 millions de tonnes en 2018. Sur le Haut Escaut, le transport de marchandises est légèrement inférieur en Wallonie (8,1 millions de tonnes) par rapport à la Flandre (où il est appelé Boven Schelde et affiche un volume de 10 millions de tonnes). L'évolution générale est cependant assez similaire pour les deux tronçons de cette voie d'eau.

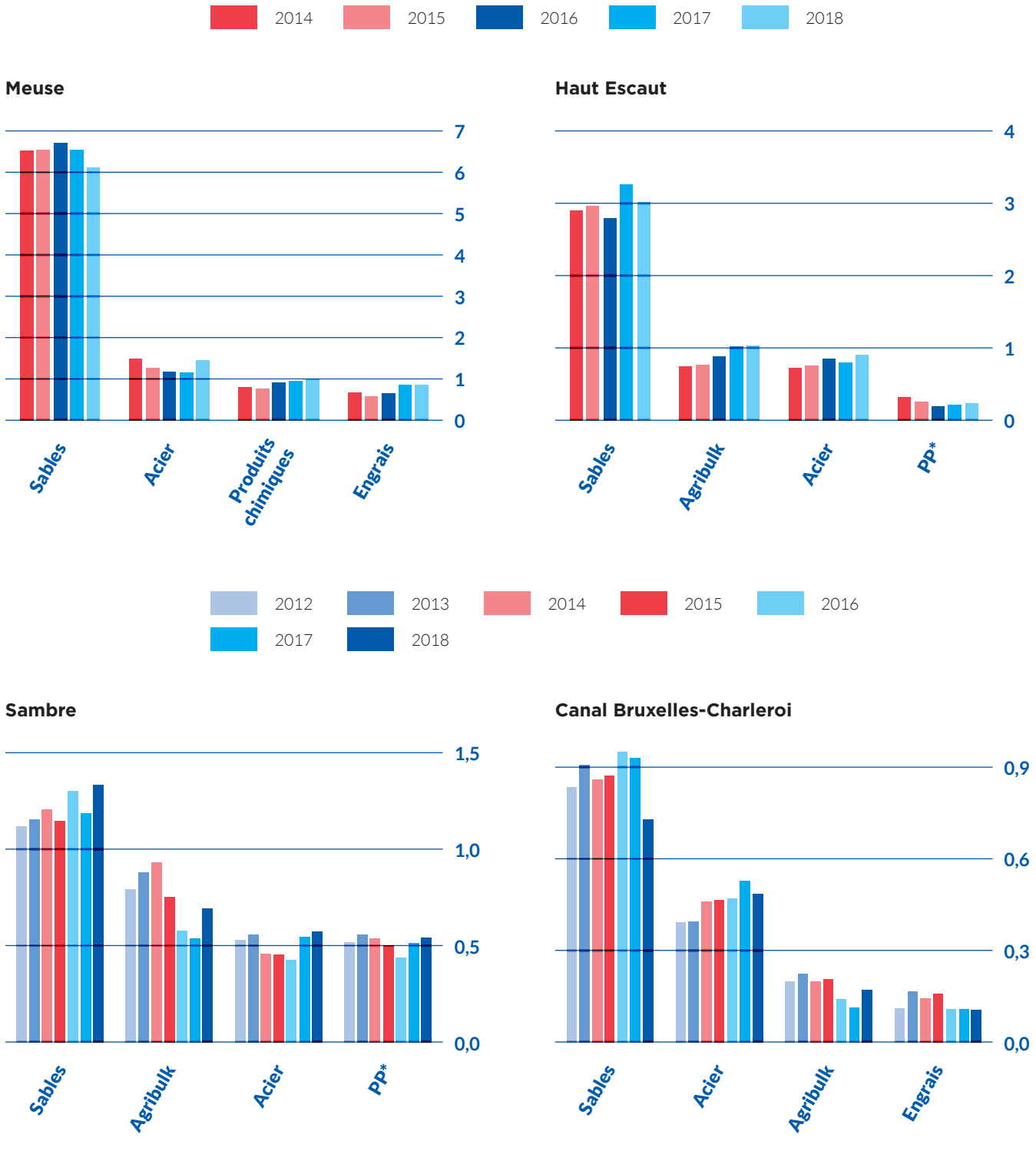
WALLONIE - TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR FLEUVE ET PAR CANAL
(EN MILLIONS DE TONNES)*



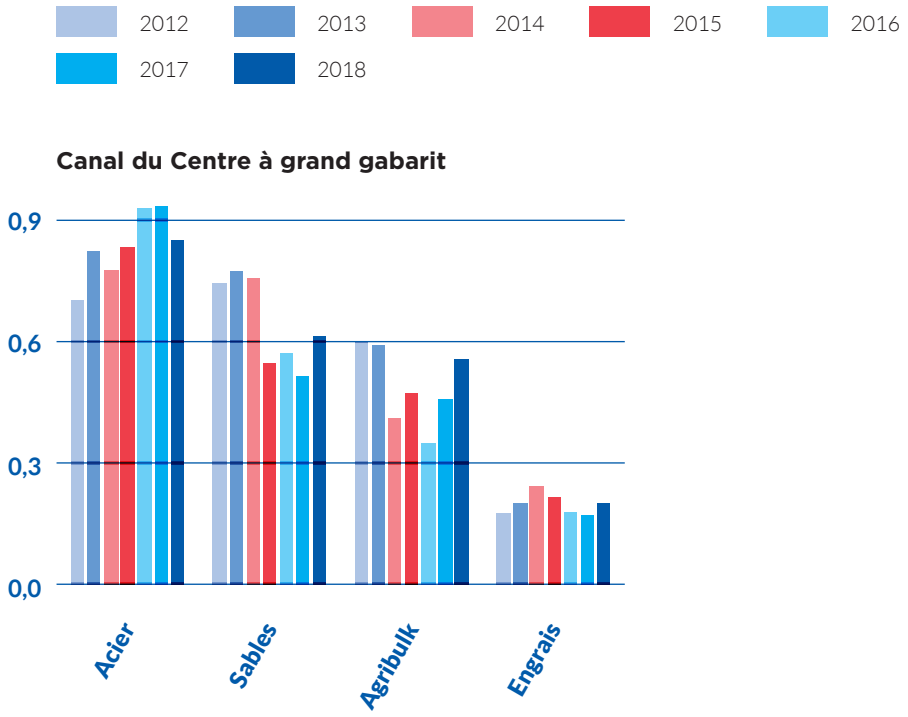
Source : Direction générale opérationnelle de la mobilité et des voies hydrauliques
** Canal N-B-P = Canal Nimy-Blaton-Peronnes*

Dans les graphiques ci-après, seuls les quatre principaux segments de marchandises sont présentés pour chaque voie d'eau intérieure.

VOIES D'EAU INTÉRIEURES DANS LE SUD DE LA BELGIQUE (WALLONIE), PAR SEGMENTS DE MARCHANDISES (EN MILLIONS DE TONNES)*

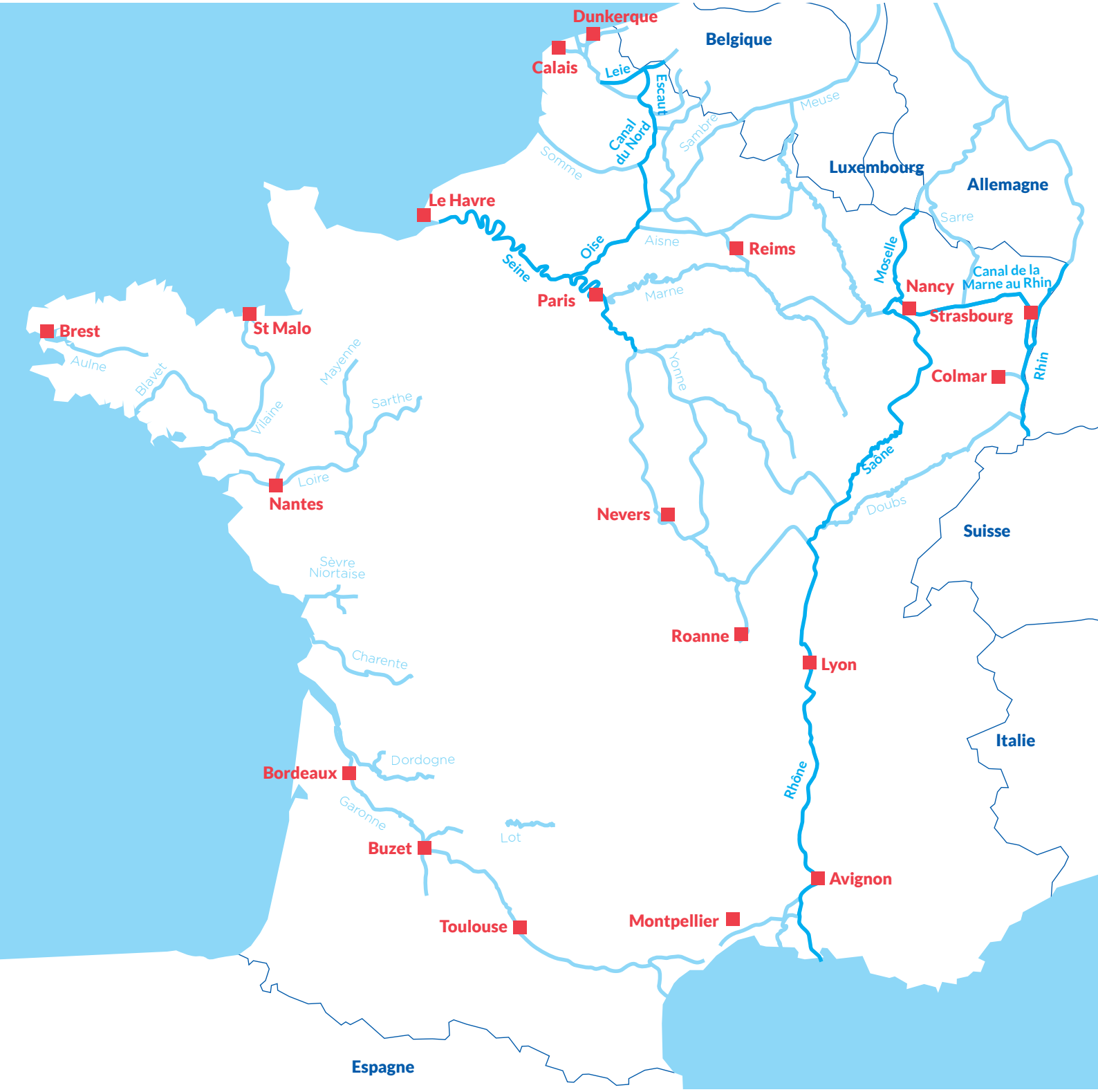


Source : Direction générale opérationnelle de la mobilité et des voies hydrauliques
** PP = produits pétroliers*



Source : Direction générale opérationnelle de la mobilité et des voies hydrauliques

Voies d'eau intérieures en France



Le réseau français de voies d'eau intérieures couvre quatre grandes régions : le bassin du Nord-Pas-de-Calais, le bassin de la Seine, le bassin de l'est (Moselle & canaux du bassin de l'est), le bassin du Rhin et le bassin Rhône-Saône. Les données relatives au Rhin ont été analysées dans une section distincte.

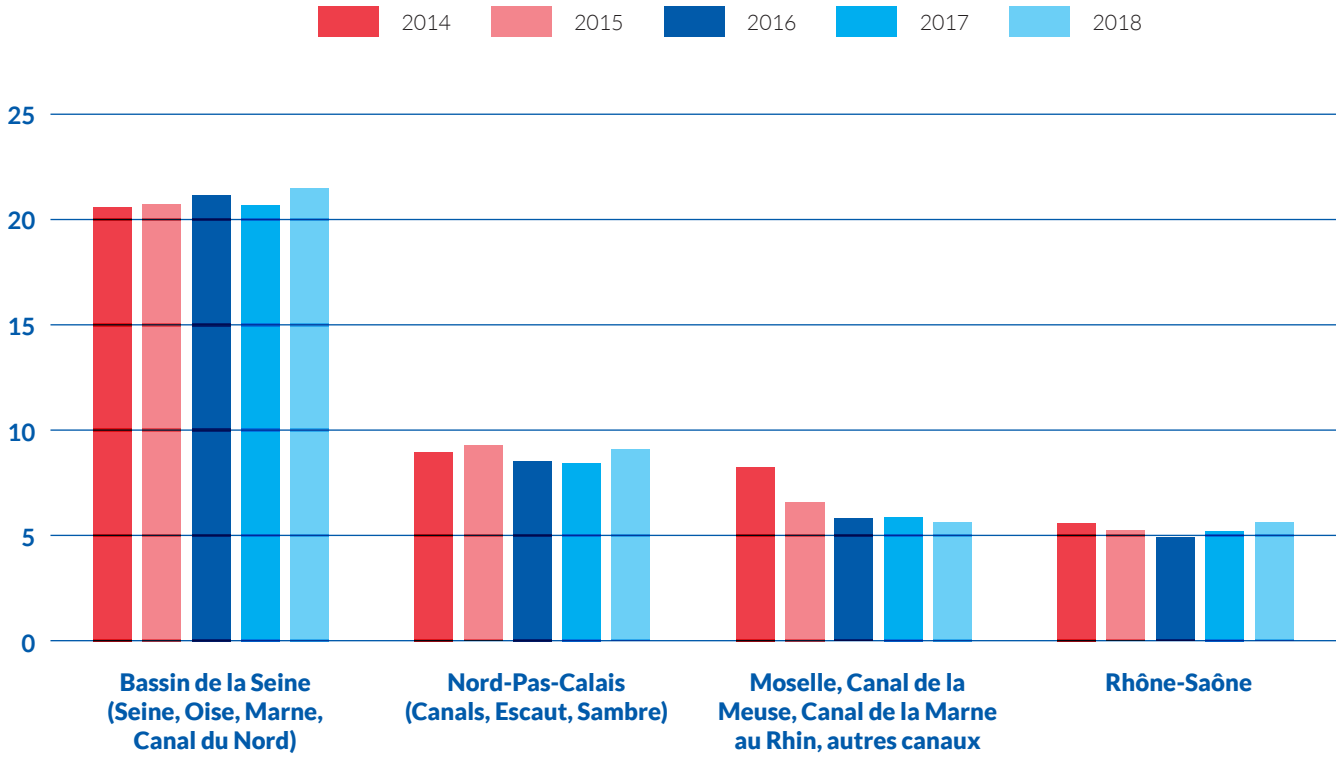
Avec environ 20 millions de tonnes de marchandises transportées par an, le bassin de la Seine est en première position pour le transport de marchandises. Ses principales voies navigables sont la Seine, l'Oise, la Marne et des canaux, tels que le Canal du Nord, qui sera développé dans le cadre du projet de Canal Seine-Nord Europe. Le principal segment de marchandises est celui des sables, pierres et matériaux de construction. Les données font apparaître une hausse pour ces marchandises depuis 2015.

Le bassin du Nord-Pas-de-Calais comporte également de nombreux canaux, dont ceux qui relient les ports maritimes de Calais et de Dunkerque à l'arrière-pays revêtent une importance considérable. Les données concernant les voies d'eau canalisées que sont l'Escaut et la Sambre, qui cheminent vers la Belgique, sont traitées à la fois dans les sections consacrées à la France et à celles consacrées à la Belgique (Wallonie).

Le bassin de l'est comprend la partie française de la Moselle ainsi que de petits canaux (réseau Freycinet Est) : Canal de la Meuse, Canal de la Marne au Rhin, Canal entre la Champagne et la Bourgogne, Canal des Vosges. Sur la section française de la Moselle, les produits agricoles occupent la première place parmi tous les segments de marchandises et sont principalement transportés vers l'aval pour atteindre le Rhin.

Le bassin Rhône-Saône comprend le Rhône, la Saône et le canal reliant le Rhône au Rhin. Dans sa configuration actuelle, ce canal est principalement utilisé à des fins touristiques et non pour le transport de marchandises.

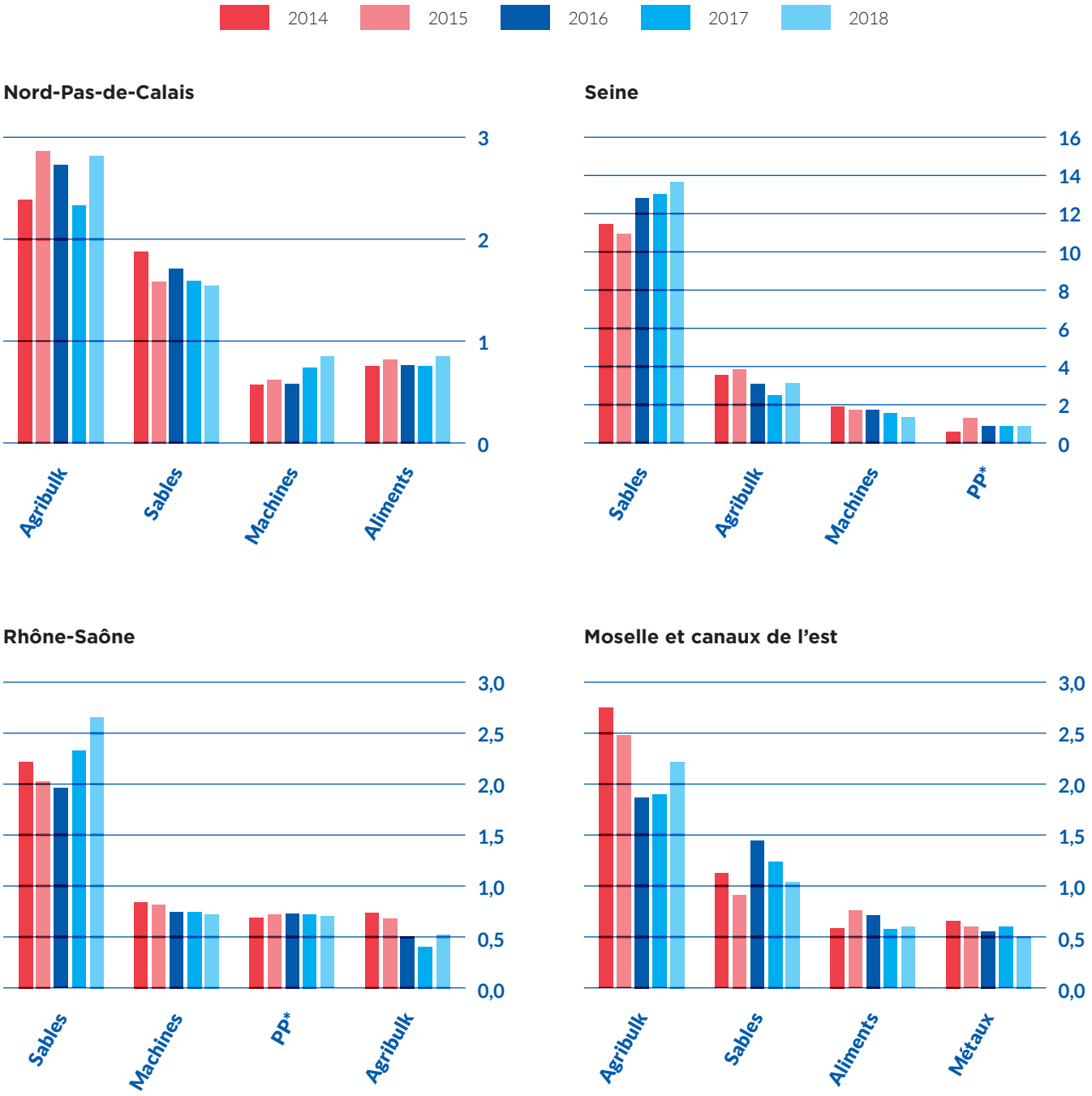
MARCHANDISES TRANSPORTÉES SUR LES VOIES D'EAU INTÉRIEURES EN FRANCE
(EN MILLIONS DE TONNES)



Source : VNF

Les quatre principaux segments de marchandises pour chaque bassin fluvial français sont présentés dans les graphiques ci-après.

En 2018 a été constatée une hausse des transports de produits agricoles dans les quatre grands bassins fluviaux français, ce qui s'explique par l'amélioration des résultats des récoltes par rapport à 2017. Les transports de sables, pierres, graviers et matériaux de construction ont augmenté dans le bassin de la Seine et dans le bassin Rhône-Saône, tandis qu'ils sont restés stables dans le bassin du Nord-Pas-de-Calais et ont légèrement diminué dans le bassin du nord-est (Moselle et canaux à l'est).



Source : VNF
** PP : produits pétroliers*

TRANSPORT FLUVIAL PAR CATÉGORIES DE MARCHANDISES SUR LE DANUBE

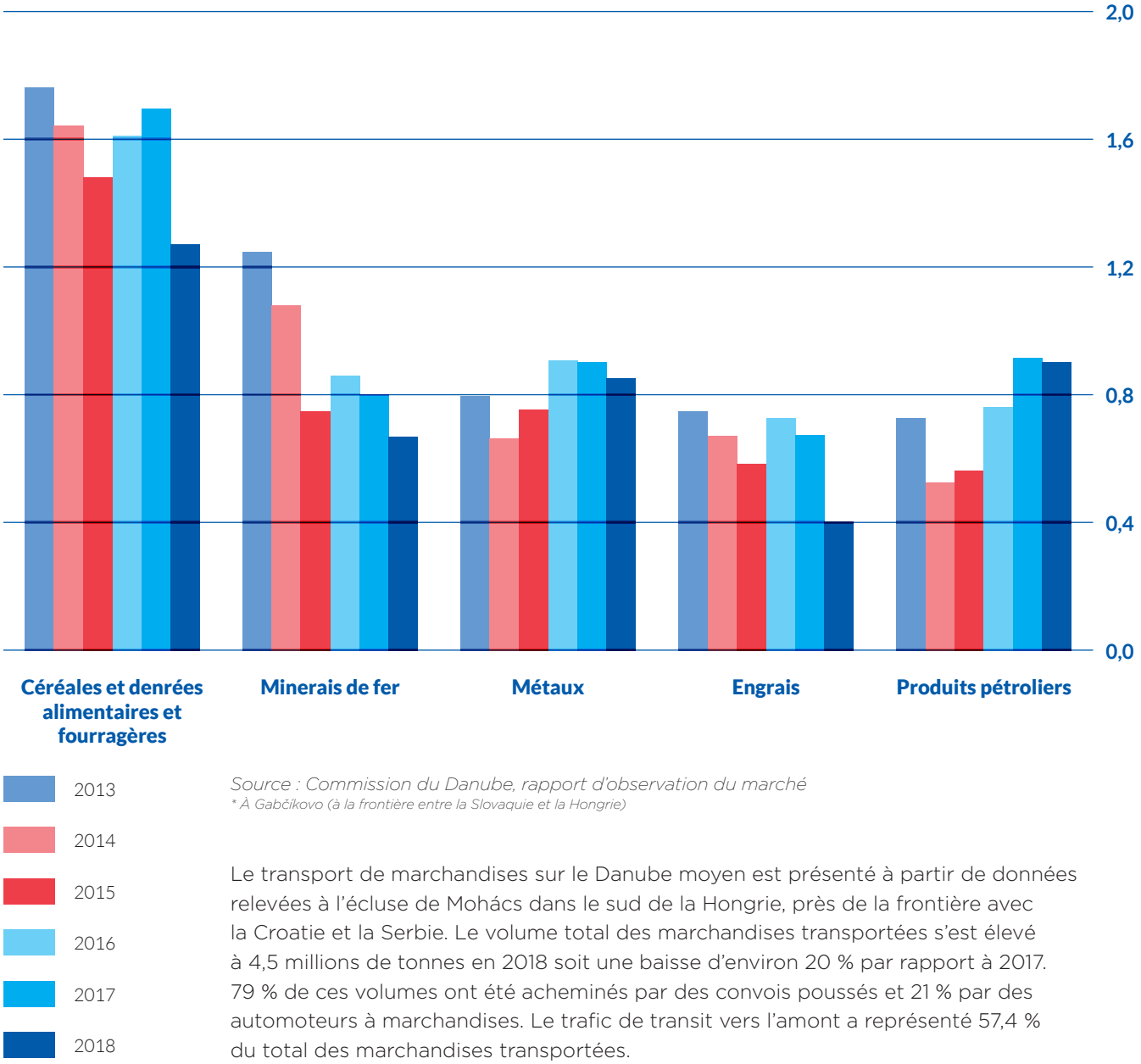
Environ 75 % des transports sur le Danube sont effectués sur le Danube inférieur, contre seulement 25 % sur le Danube moyen et le Danube supérieur. Si le transport de marchandises sur le Danube inférieur a bien résisté aux périodes d'étiage qui ont affecté cette région, affichant une hausse des volumes transportés en 2018, le Danube supérieur et le Danube moyen ont été assez fortement affectés par les périodes d'étiage en 2018.

Dans le contexte des fondamentaux économiques positifs dans les pays du Danube en 2018 (voir le chapitre 1), les industries qui revêtent une importance pour le marché du transport fluvial sur le Danube (sidérurgie, industrie des produits pétroliers, secteur agricole) ont accru leur activité en 2018, avec un impact positif en termes de demande de transport au premier semestre 2018.[7] Le fait que cette tendance positive du contexte économique n'ait pas pu se traduire par un résultat plus élevé sur le Danube est principalement dû aux contraintes météorologiques subies au cours du second semestre.

Le transport de marchandises sur le Danube supérieur est présenté sur la base des données relevées à l'écluse de Gabčíkovo. À cette écluse située à la frontière, le volume total des marchandises transportées s'est élevé à 4,5 millions de tonnes en 2018 (- 18,4 % par rapport à 2017). 58 % de ces volumes ont été acheminés par des convois poussés et 42 % par des automoteurs à marchandises. Environ 66 % des volumes qui ont transité par Gabčíkovo étaient du trafic de transit vers l'amont, avec des destinations principalement situées en Autriche.

[7] Source de la plupart des données et informations sur la navigation sur le Danube dans ce sous-chapitre : Observation du marché de la Commission du Danube, avril 2019. En ce qui concerne le secteur agricole, les données d'Eurostat révèlent une augmentation des résultats des récoltes dans les pays du Danube en 2018.

MARCHANDISES TRANSPORTÉES SUR LE DANUBE SUPÉRIEUR À GABČÍKOVO, PAR CATÉGORIES DE MARCHANDISES (EN MILLIONS DE TONNES)*

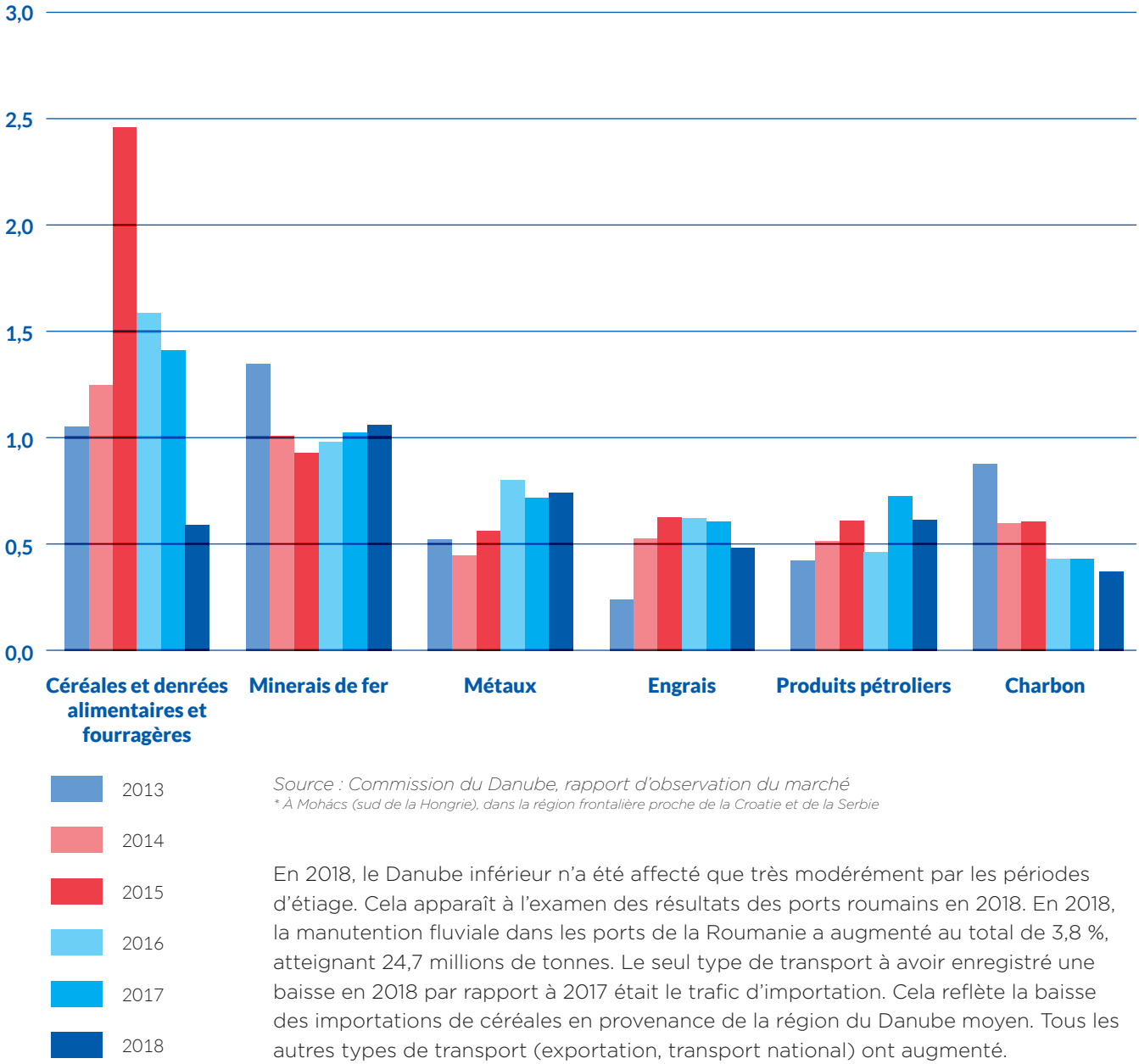


Source : Commission du Danube, rapport d'observation du marché
** À Gabčíkovo (à la frontière entre la Slovaquie et la Hongrie)*

Le transport de marchandises sur le Danube moyen est présenté à partir de données relevées à l'écluse de Mohács dans le sud de la Hongrie, près de la frontière avec la Croatie et la Serbie. Le volume total des marchandises transportées s'est élevé à 4,5 millions de tonnes en 2018 soit une baisse d'environ 20 % par rapport à 2017. 79 % de ces volumes ont été acheminés par des convois poussés et 21 % par des automoteurs à marchandises. Le trafic de transit vers l'amont a représenté 57,4 % du total des marchandises transportées.

Le secteur des produits agricoles et des denrées alimentaires (transport de céréales et de denrées fourragères et alimentaires) a enregistré une baisse sur le Danube moyen. Cette baisse n'était pas tant due à de mauvaises récoltes, mais plutôt à des facteurs économiques : les exportations de céréales des pays du Danube moyen (Croatie, Hongrie, Serbie) ont perdu des parts de marché au profit des exportations de céréales en provenance de pays riverains de la mer Noire (Turquie, Ukraine). Cela s'est traduit par une forte baisse des transports de céréales sur le Danube moyen en direction du port maritime de Constanța, d'où les céréales sont exportées principalement vers les pays d'Afrique du Nord et du Proche-Orient.

MARCHANDISES TRANSPORTÉES SUR LE DANUBE MOYEN À MOHÁCS, PAR CATÉGORIES DE MARCHANDISES (EN MILLIONS DE TONNES)*



Source : Commission du Danube, rapport d'observation du marché
** À Mohács (sud de la Hongrie), dans la région frontalière proche de la Croatie et de la Serbie*

En 2018, le Danube inférieur n'a été affecté que très modérément par les périodes d'étiage. Cela apparaît à l'examen des résultats des ports roumains en 2018. En 2018, la manutention fluviale dans les ports de la Roumanie a augmenté au total de 3,8 %, atteignant 24,7 millions de tonnes. Le seul type de transport à avoir enregistré une baisse en 2018 par rapport à 2017 était le trafic d'importation. Cela reflète la baisse des importations de céréales en provenance de la région du Danube moyen. Tous les autres types de transport (exportation, transport national) ont augmenté.

Les minerais de fer ont représenté 44 % de l'ensemble des transports de marchandises dans les ports roumains en 2018, la plus grande partie (88 %) faisant l'objet de transports nationaux pour l'approvisionnement de l'industrie sidérurgique roumaine située dans l'estuaire du Danube autour de Galati, à laquelle peuvent accéder les navires de mer. Les produits agricoles occupent la deuxième place avec une part de 32 %, suivis des métaux avec 4 %, les produits pétroliers et le charbon représentant les volumes restants.

Une augmentation des transports a également été observée sur le canal reliant le Danube à la Mer noire, qui chemine de Cernavodă sur le Danube à Constanța (bras sud) et à Năvodari (bras nord), situés sur la mer Noire.[8]

[8] Le bras principal du canal, d'une longueur de 64,4 km reliant le port de Cernavodă au port de Constanța, a été construit entre 1976 et 1984.

TRANSPORT SUR LE CANAL DANUBE-MER NOIRE

Année	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Transport de marchandises (millions de tonnes)	13,96	14,43	14,02	14,55	13,77	14,12

Source : Commission du Danube, rapport d'observation du marché

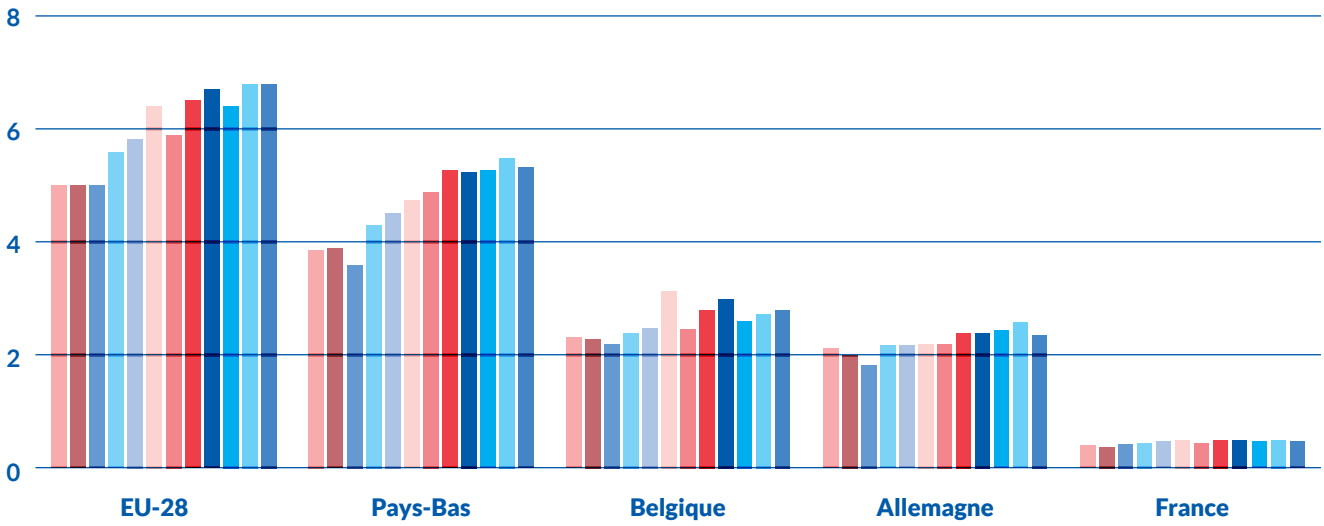
En 2019, la Commission du Danube prévoit une demande économique relativement stable pour les matières premières dans les pays du Danube (minerais de fer) ainsi que de meilleures conditions météorologiques pour le secteur agricole. Les principaux facteurs affectant la navigation sur le Danube ne sont pas les perspectives économiques (qui sont très positives pour les pays du Danube, voir le chapitre 1), mais les facteurs liés aux infrastructures fluviales *sur certaines sections* du Danube. Cela concerne principalement le Danube supérieur et moyen, le Danube inférieur présentant des conditions hydrologiques nettement plus favorables.

TRANSPORT FLUVIAL DE CONTENEURS EN EUROPE

Près de 100 % du total de la prestation de transport (TKM) pour les conteneurs sur les voies d'eau intérieures européennes sont réalisés dans seulement quatre pays européens : les Pays-Bas, la Belgique, l'Allemagne et la France.

En 2018, Le transport de conteneurs a fléchi dans la plupart des pays rhénans en raison des périodes d'étiage survenues au cours du second semestre. Les pourcentages ci-après sont basés sur les EVP : l'Allemagne a enregistré la plus forte baisse avec -8 %, le Rhin traditionnel en Allemagne étant beaucoup plus touché par les périodes d'étiage que le delta du Rhin aux Pays-Bas. La baisse a été assez modérée aux Pays-Bas (-3 %). Une baisse a également été enregistrée en France (-5 %), intégralement imputable à la section française du Rhin, le transport de conteneurs dans les autres bassins fluviaux français ayant stagné voire augmenté (voir les données par bassin ci-après). La Belgique est le seul pays rhénan à afficher un taux de variation positif en 2018 (+ 3 %), le transport de conteneurs n'y étant que partiellement lié au Rhin. D'autres axes commerciaux en Belgique jouent également un rôle important (voir ci-après le transport de conteneurs par bassin fluvial).

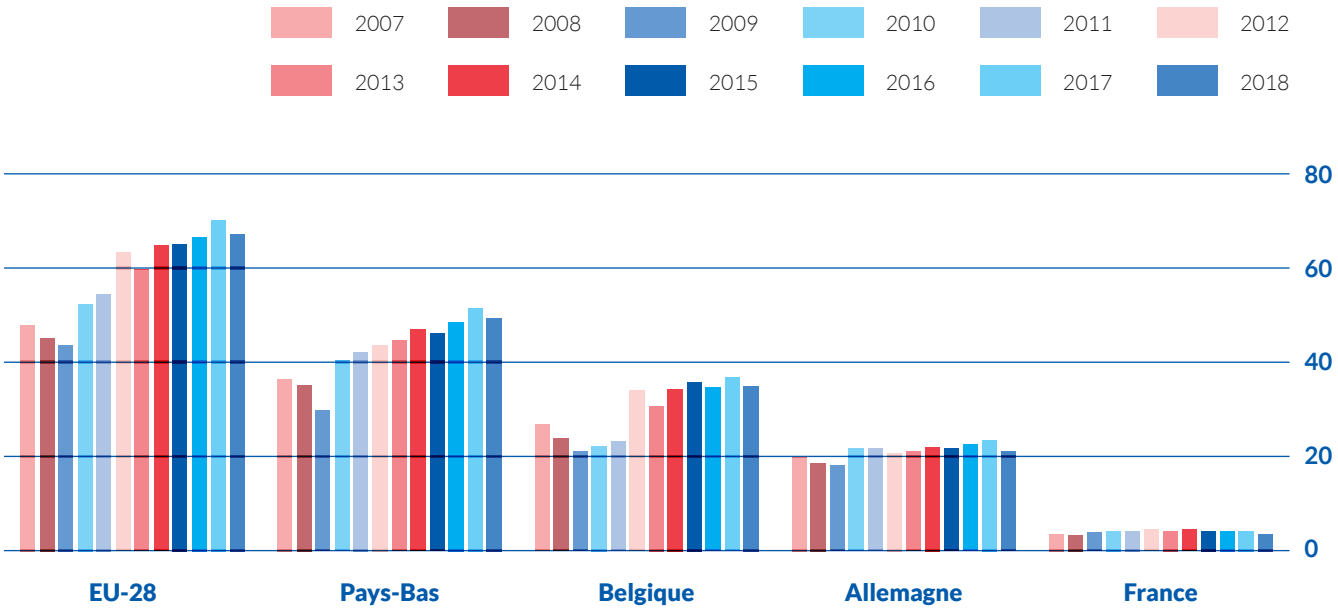
TRANSPORT FLUVIAL DE CONTENEURS EN EUROPE (EN MILLIONS D'EVP)*



Source : Eurostat [iww_go_actygo]
** Les valeurs correspondant aux pays ne peuvent être additionnées, car cela conduirait à un double comptage. (Le total UE-28 inclut le transport transfrontalier de conteneurs).*

Près de 50 millions de tonnes ont été transportées en conteneurs aux Pays-Bas en 2018, soit 4 % de moins qu'en 2017. L'Allemagne a atteint un total de 21,1 millions de tonnes, soit une baisse de 10 %. En France, le résultat a été de 3,7 millions de tonnes, (- 13 %).

TRANSPORT FLUVIAL DE CONTENEURS EN EUROPE (EN MILLIONS DE TONNES)*

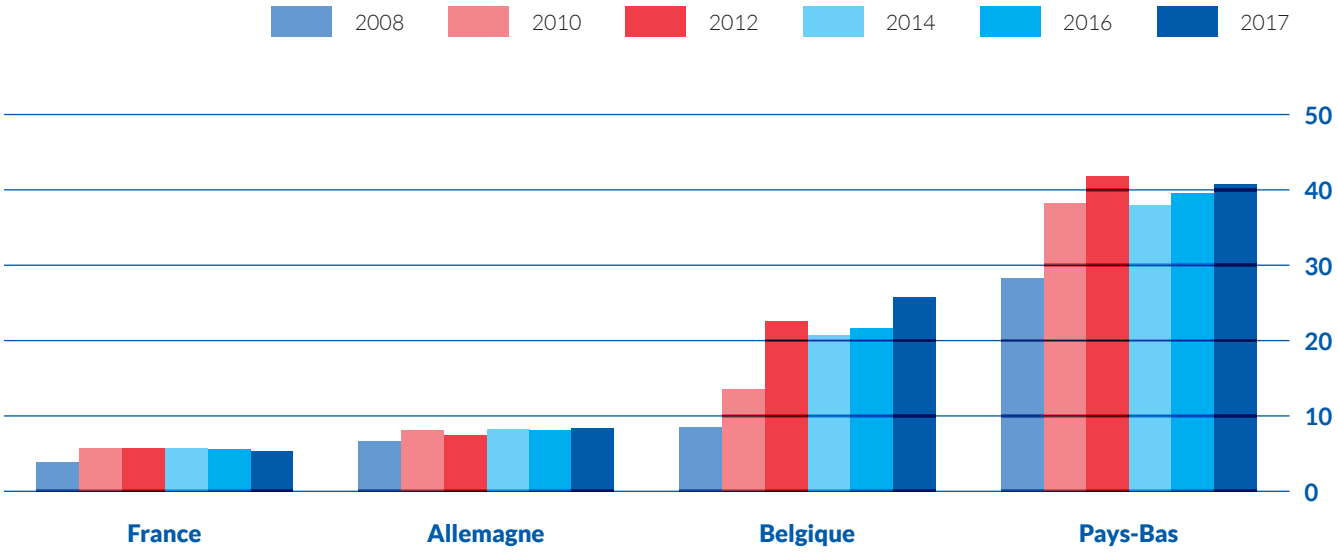


Source : Eurostat [iww_go_actygo]
** Les valeurs correspondant aux pays ne peuvent être additionnées, car cela conduirait à un double comptage. Le total UE-28 inclut le transport transfrontalier de conteneurs.*

Part modale du transport fluvial pour le transport de conteneurs

La part modale élevée du transport fluvial en Belgique et aux Pays-Bas s'explique par de nombreux facteurs : un réseau dense et croissant de terminaux à conteneurs intermodaux offrant un nombre croissant de services, un réseau étendu de rivières et de canaux et des zones urbaines fortement peuplées offrant un fort potentiel commercial.

ÉVOLUTION DE LA PART MODALE DU TRANSPORT FLUVIAL DE CONTENEURS
(EN %, SUR LA BASE DE LA PRESTATION DE TRANSPORT)

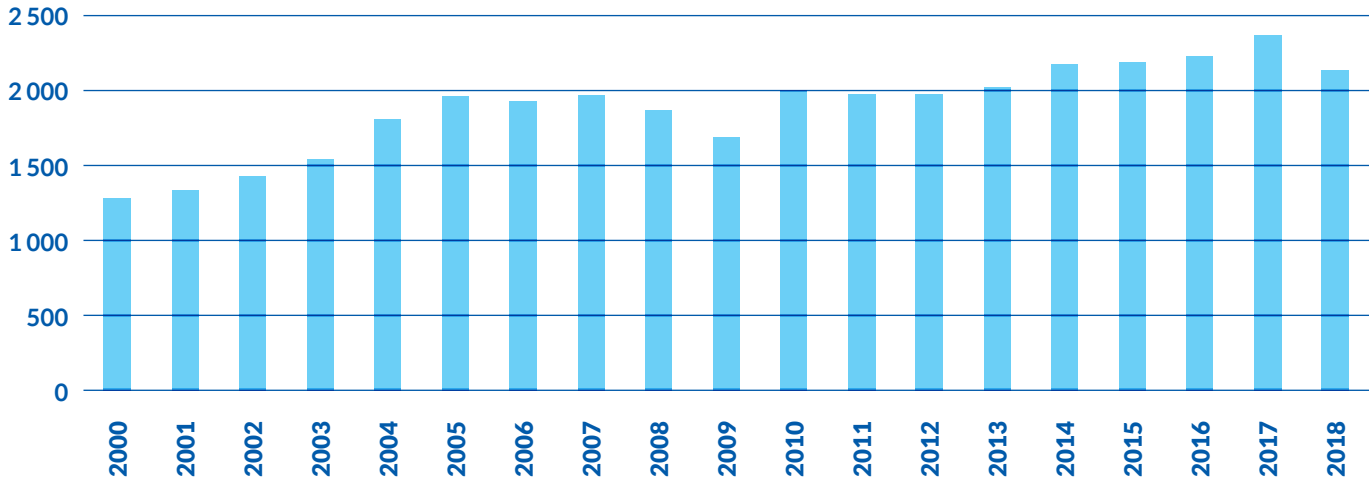


Source : Eurostat [iww_go_actygo], [road_go_ta_tcrg], [rail_go_contwgt], analyse de la CCNR

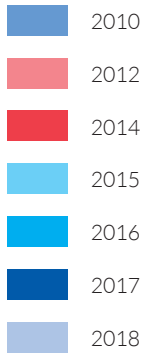
Transport de conteneurs par bassin fluvial

Si le nombre des EVP transportés sur le Rhin a augmenté pendant cinq années consécutives, il a baissé de 10 % en 2018 par rapport à 2017, principalement en raison des périodes d'étiage survenues au cours du second semestre. Néanmoins, le résultat de l'année 2018 (2,13 millions d'EVP) reste supérieur à celui de 2013.

TRANSPORT DE CONTENEURS SUR LE RHIN TRADITIONNEL (EN 1 000 EVP)
SUR LA PÉRIODE 2000-2018



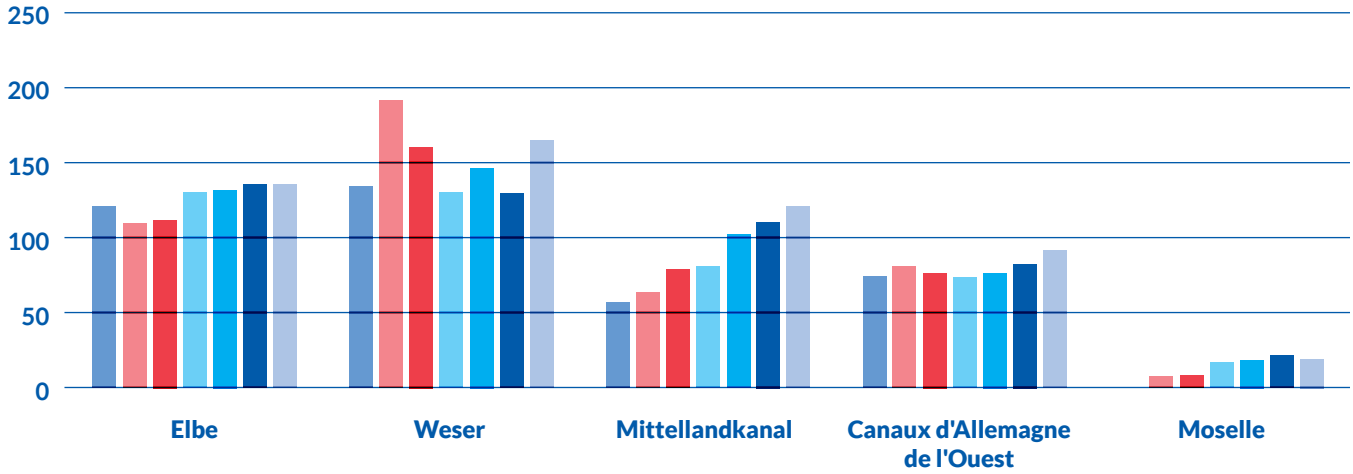
Source : Destatis



La majeure partie des transports de conteneurs sur d'autres voies navigables allemandes est assurée dans le nord et le nord-ouest de l'Allemagne. Ces régions ont été moins affectées par les périodes d'étiage et ont enregistré pour les EVP des résultats plus élevés qu'en 2017.

La Moselle s'est ouverte au transport de conteneurs assez récemment et les données relatives aux EVP y augmentent depuis 2015, suite à l'établissement d'une ligne régulière de conteneurs reliant les terminaux et ports à conteneurs de la Moselle au Rhin.

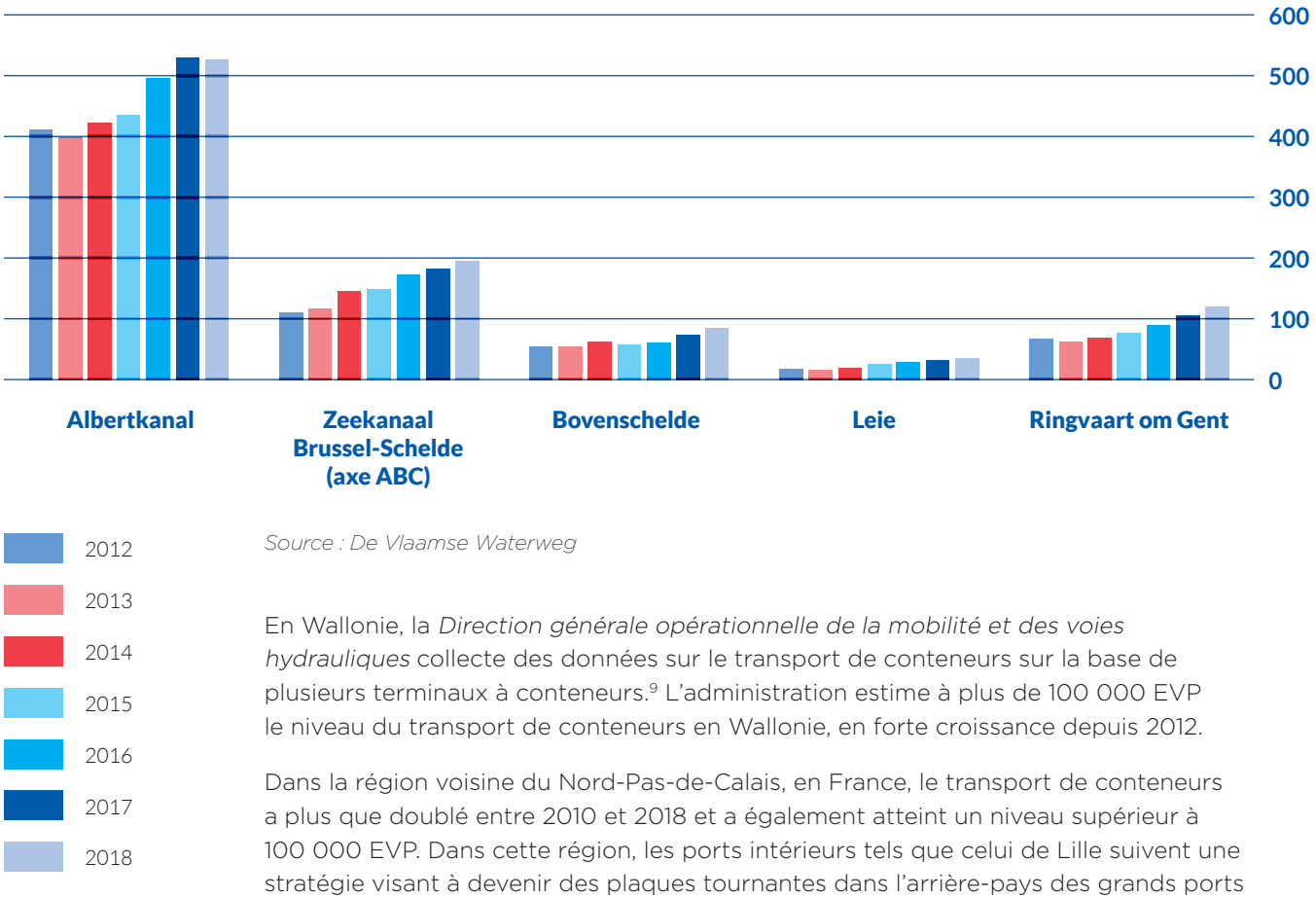
TRANSPORT DE CONTENEURS PAR VOIES D'EAU EN ALLEMAGNE (EN 1 000 EVP)



Source : Destatis et Commission de la Moselle

Le transport fluvial de conteneurs a également maintenu sa tendance à la hausse en Flandre. Les principales raisons en sont la résilience face aux basses eaux (due à des facteurs naturels) et la tendance positive du transport de conteneurs dans l'arrière-pays de ports maritimes tels que celui d'Anvers (qui vise à accroître la part modale de la navigation intérieure dans le transport de conteneurs dans son arrière-pays).

TRANSPORT DE CONTENEURS PAR VOIES D'EAU EN FLANDRE (EN 1 000 EVP)



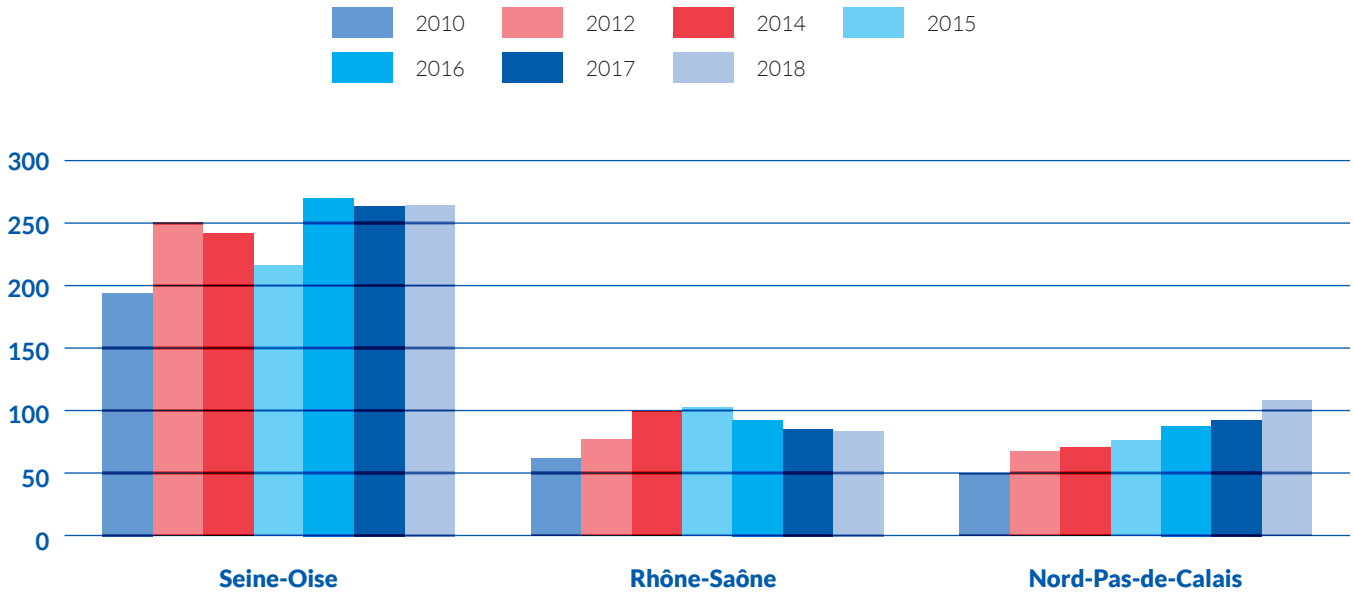
Source : De Vlaamse Waterweg

En Wallonie, la *Direction générale opérationnelle de la mobilité et des voies hydrauliques* collecte des données sur le transport de conteneurs sur la base de plusieurs terminaux à conteneurs.[9] L'administration estime à plus de 100 000 EVP le niveau du transport de conteneurs en Wallonie, en forte croissance depuis 2012.

Dans la région voisine du Nord-Pas-de-Calais, en France, le transport de conteneurs a plus que doublé entre 2010 et 2018 et a également atteint un niveau supérieur à 100 000 EVP. Dans cette région, les ports intérieurs tels que celui de Lille suivent une stratégie visant à devenir des plaques tournantes dans l'arrière-pays des grands ports maritimes. Pour la navigation intérieure et les ports intérieurs, cela se traduit par une augmentation des flux de conteneurs et, pour les ports maritimes, par une réduction des goulets d'étranglement rencontrés dans la manutention des conteneurs.

[9] *Liège Trilogiport, Terminal de conteneurs de Liège, Terminaux intérieurs Euroports à Monsin, Terminaux de Ghlien et de Garocentre - La Louvière*

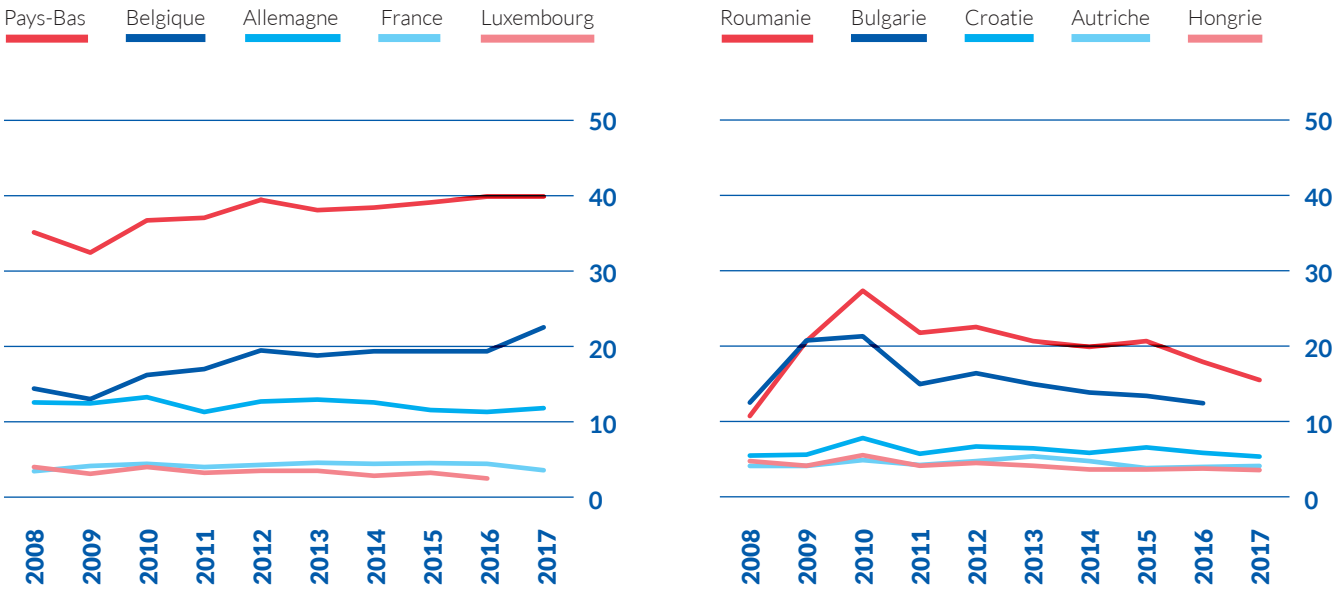
TRANSPORT DE CONTENEURS PAR BASSIN FLUVIAL EN FRANCE (EN 1 000 EVP)*



Source : VNF
** Sans le Rhin, présenté séparément.*

NAVIGATION INTÉRIEURE
ET AUTRES MODES DE TRANSPORT[10]

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



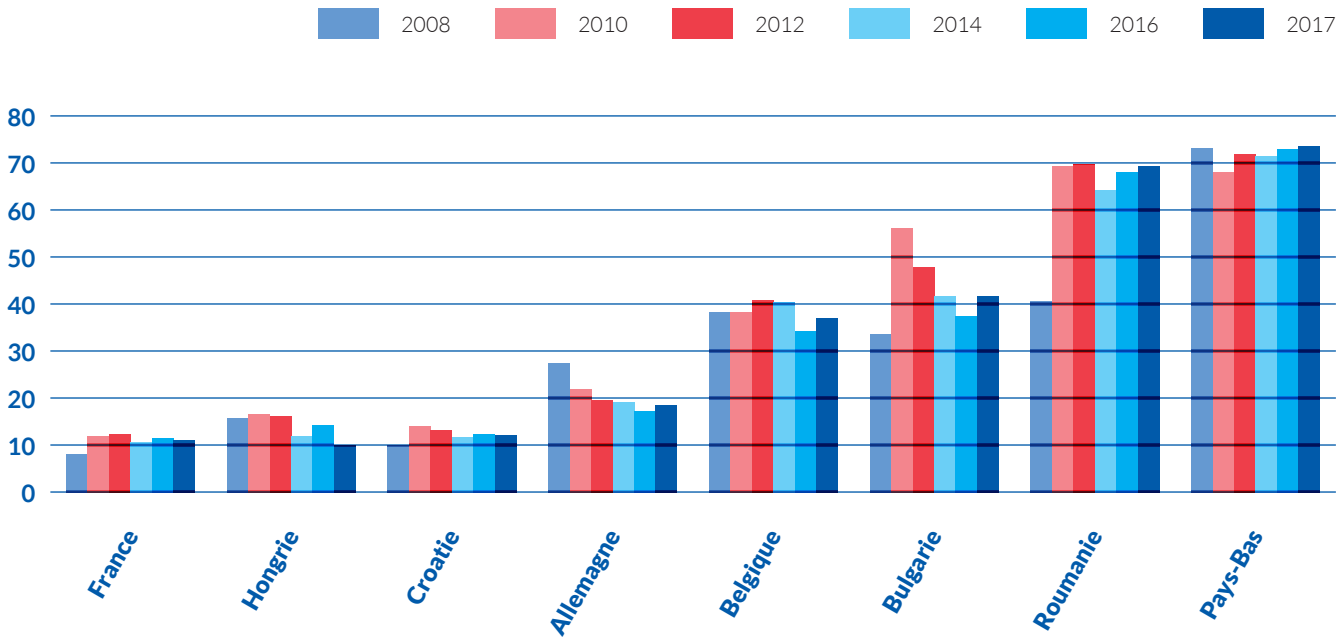
Source : Eurostat [iww_go_atygo], [road_go_ta_tg], [rail_go_grpgood]
** Part de la prestation de transport de la navigation intérieure sur le total (navigation intérieure + route + rail) Répartition modale pour la Belgique en 2017 sur la base d'estimations. Les données ferroviaires pour le Luxembourg et les données routières pour la Bulgarie ne sont pas encore disponibles pour 2017.*

Les graphiques ci-après présentent les résultats des calculs de répartition modale pour huit pays européens, par segment de marchandises. Ces huit pays représentent environ 99 % du total de la prestation de transport sur les voies d'eau intérieures européennes.

Minerais, sables, pierres, graviers et matériaux de construction : ce segment peut être considéré comme un segment « hybride », étant donné qu'il est lié à la production d'acier d'une part et à l'activité de construction d'autre part (pour les sables, pierres et le gravier). Il s'agit de deux marchés bien distincts pour lesquels il n'est pas possible de ventiler les données suivant la classification des marchandises NST 2007. En Hongrie, la baisse des parts de marché de la navigation intérieure dans ce segment de marché s'explique par la forte augmentation des performances ferroviaires, qui ont presque doublé en 2017 par rapport à 2016.

[10] Les données routières enregistrées dans la base de données Eurostat sont basées sur le transport par pays d'immatriculation et non par transports sur le territoire national. Cela pourrait avoir un impact sur les parts de répartition modale présentées dans cette partie du rapport.

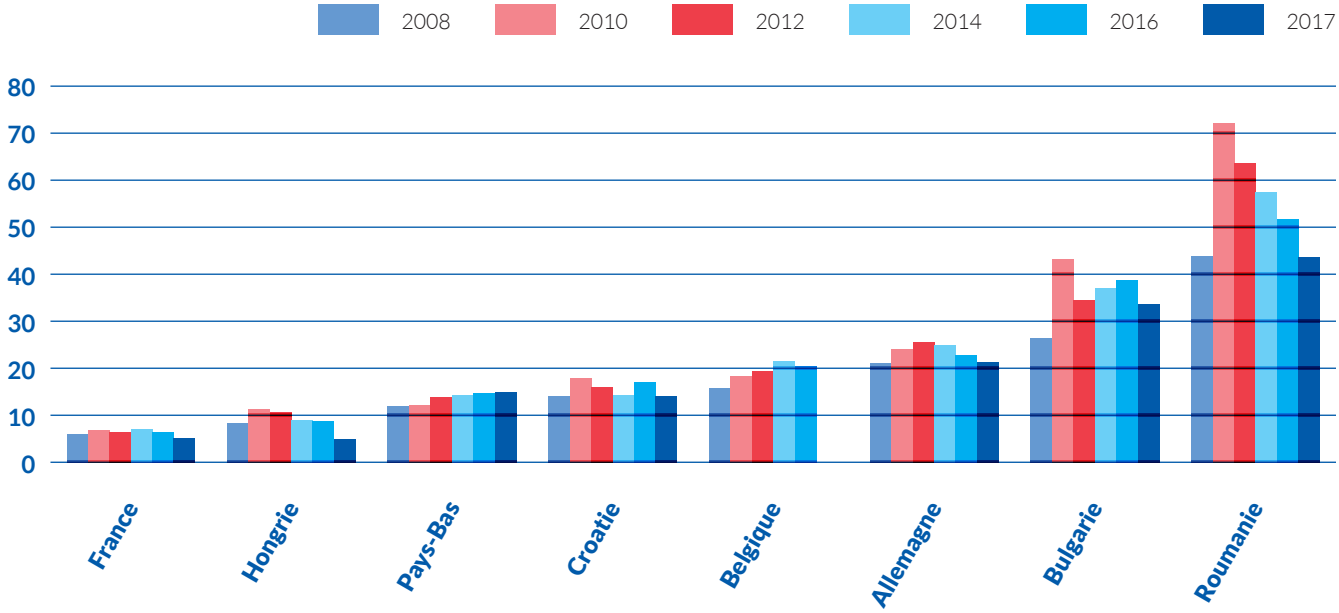
ÉVOLUTION DE LA PART MODALE POUR LES MINERAIS, SABLES, PIERRES, GRAVIERS
(EN %, SUR LA BASE DE LA PRESTATION DE TRANSPORT)



Source : Eurostat [iww_go_atygo], [road_go_ta_tg], [rail_go_grpgood], analyse de la CCNR

Produits agricoles : les données multimodales pour le grand pays du Danube qu'est la Roumanie révèlent que la navigation intérieure a amélioré sa prestation de transport pour les produits agricoles au fil des ans, mais a néanmoins perdu des parts de marché au bénéfice du transport routier et ferroviaire. Dans la plupart des autres pays, la part modale de la navigation intérieure est relativement stable pour ce segment de marchandises.

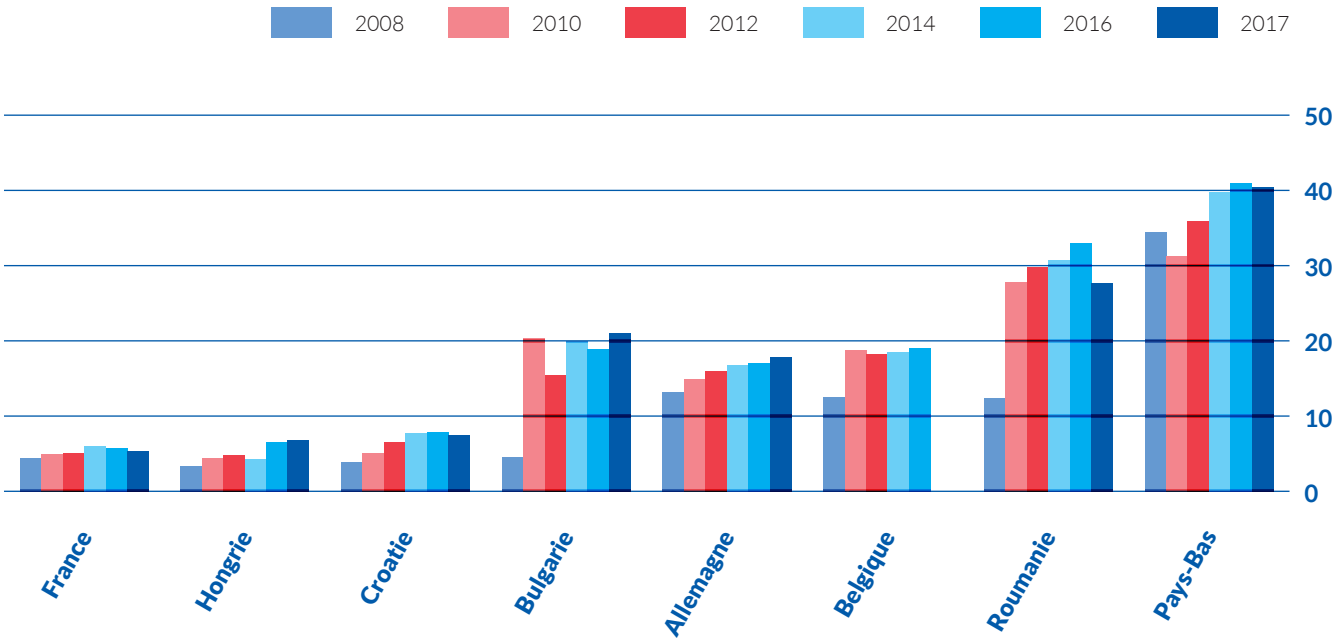
ÉVOLUTION DE LA PART MODALE POUR LES PRODUITS AGRICOLES
(EN %, SUR LA BASE DE LA PRESTATION DE TRANSPORT)*



Source : Eurostat [iww_go_atygo], [road_go_ta_tg], [rail_go_grpgood], analyse de la CCNR
** Les données pour le transport ferroviaire en Belgique ne sont pas encore disponibles pour 2017*

Produits chimiques : les données multimodales montrent que la navigation intérieure a gagné des parts de marché depuis 2008 dans la plupart des pays européens.

ÉVOLUTION DE LA PART MODALE POUR LES PRODUITS CHIMIQUES
(EN %, SUR LA BASE DE LA PRESTATION DE TRANSPORT)*



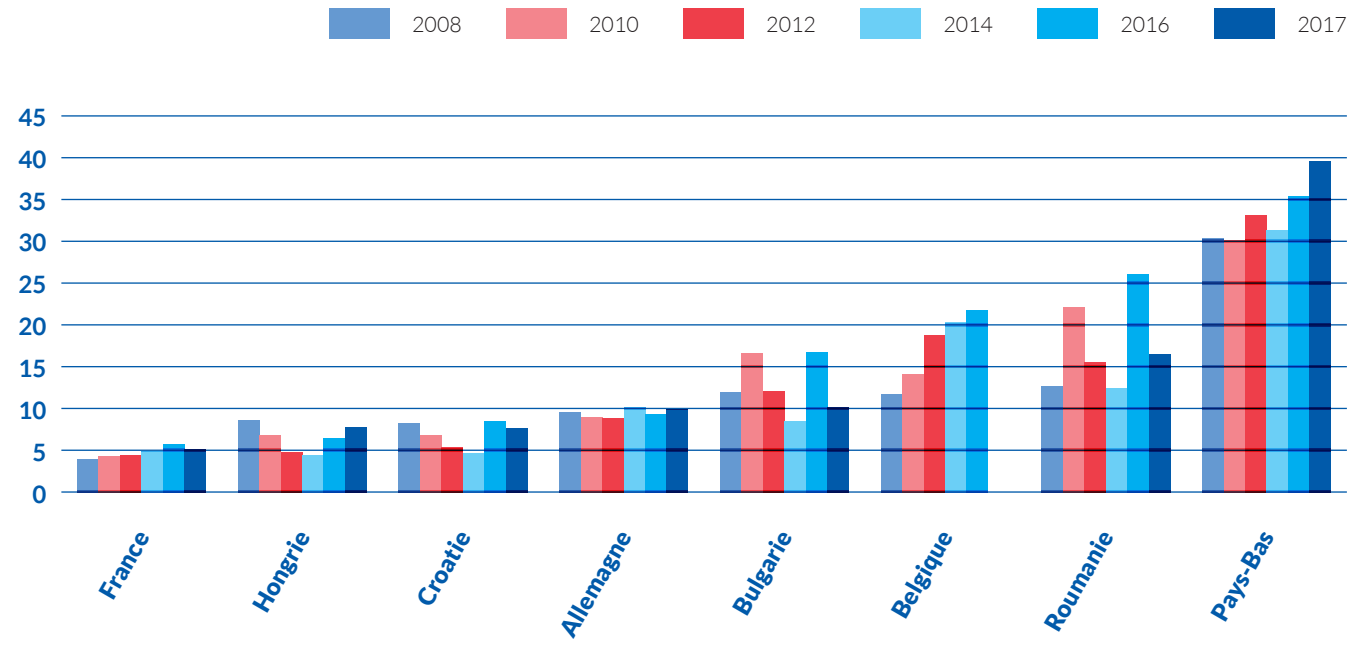
Source : Eurostat [iww_go_atygo], [road_go_ta_tg], [rail_go_grpgood], analyse de la CCNR
** Les données pour le transport ferroviaire en Belgique ne sont pas encore disponibles pour 2017*

Une analyse détaillée révèle qu'une telle augmentation peut s'expliquer par diverses raisons. Dans les pays rhénans, le transport routier de produits chimiques diminue depuis plusieurs années et cette tendance est relativement marquée. À titre d'exemple, aux Pays-Bas, la part du transport routier de produits chimiques est passée de 65 % en 2008 à 55 % en 2017. Cependant, la part de la navigation intérieure pour le segment des produits chimiques est passée de 31 % à plus de 40 % au cours de la même période. Dans les pays rhénans, le recul du transport routier et en partie du transport ferroviaire peut s'expliquer par des aspects liés à la sécurité. En effet, des normes de sécurité plus strictes s'appliquent désormais aux bateaux-citernes, ce qui constitue un avantage par rapport aux autres modes de transport dans ce segment.

La situation est différente dans les pays du Danube. Ici, le transport routier de produits chimiques suit une tendance à la hausse. La navigation intérieure a néanmoins gagné des parts de marché pour les produits chimiques dans les pays du Danube parce que les performances de la navigation intérieure ont augmenté tandis que le transport ferroviaire de produits chimiques a fortement diminué.

Métaux et produits métalliques : le transport des métaux est important tant dans le bassin du Rhin que dans celui du Danube, en raison de l'industrie sidérurgique implantée dans ces deux régions d'Europe. Toutefois, la part modale du transport fluvial a davantage progressé dans le bassin du Rhin que dans le bassin du Danube.

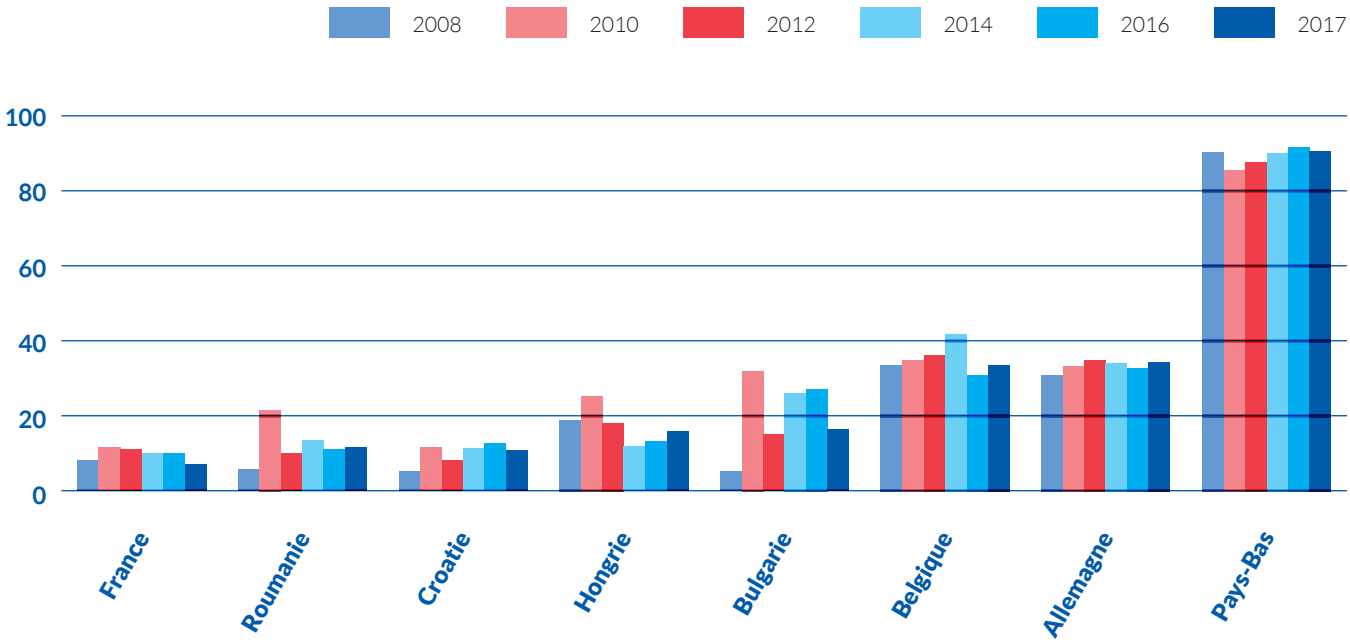
ÉVOLUTION DE LA PART MODALE POUR LES MÉTAUX ET PRODUITS MÉTALLIQUES
(EN %, SUR LA BASE DE LA PRESTATION DE TRANSPORT)*



Source : Eurostat [iww_go_atygo], [road_go_ta_tg], [rail_go_grpgood], analyse de la CCNR
** Les données pour le transport ferroviaire en Belgique ne sont pas encore disponibles pour 2017*

Produits pétroliers : les plus grandes raffineries d'Europe sont situées aux Pays-Bas, en Belgique et en Allemagne. Cela explique que la flotte de bateaux-citernes dans le bassin du Rhin est sept fois supérieure à celle du bassin du Danube. De même, cela explique la part modale élevée du transport fluvial aux Pays-Bas, en Allemagne et en Belgique.

ÉVOLUTION DE LA PART MODALE POUR LES PRODUITS PÉTROLIERS
(EN %, SUR LA BASE DE LA PRESTATION DE TRANSPORT)



Source : Eurostat [iww_go_atygo], [road_go_ta_tg], [rail_go_grpgood], analyse de la CCNR

03

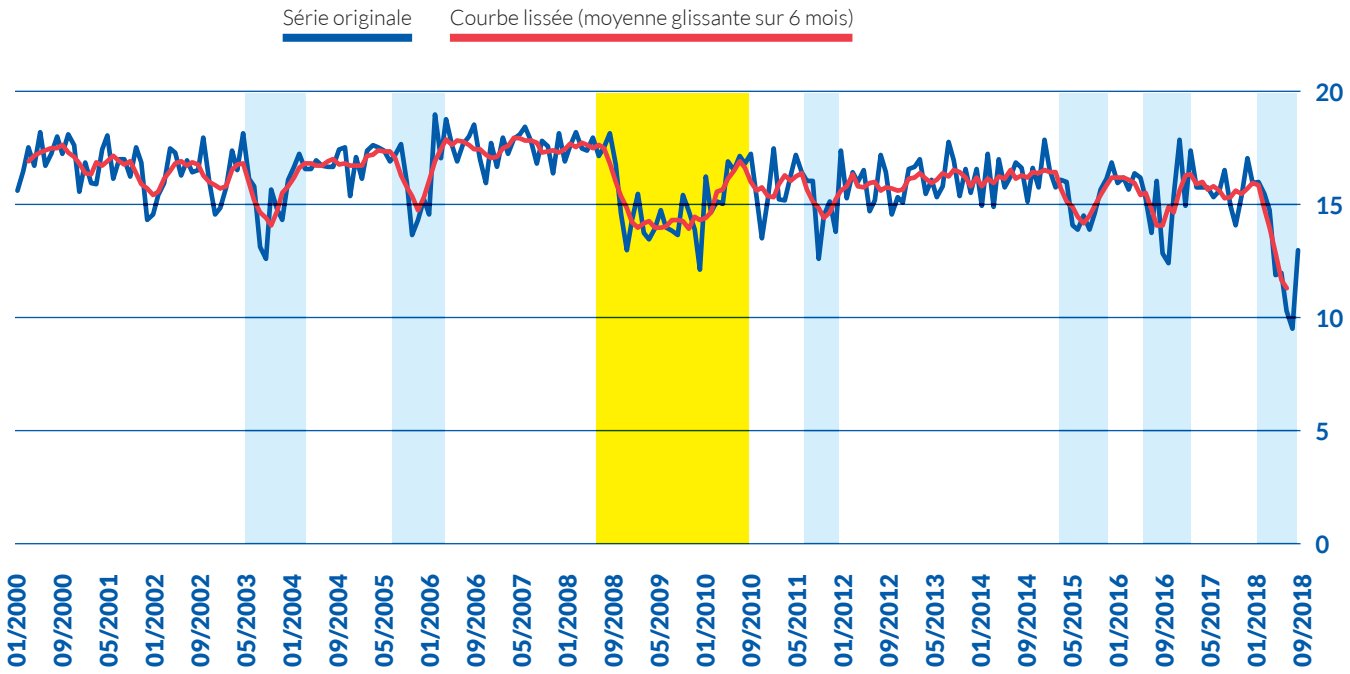
LES NIVEAUX D'EAU ET LEUR IMPACT

- **En 2018, la navigation intérieure européenne a été fortement impactée par la période d'étiage du second semestre 2018, particulièrement marquée et longue.**
- **L'effet de l'extrême sècheresse sur l'activité de transport diffère selon les régions. L'impact de la période de basses eaux a été particulièrement fort sur le Rhin et ses affluents, sur le Danube moyen et supérieur, ainsi que sur l'Elbe moyenne et supérieure.**
- **L'interruption des chaînes logistiques a donné lieu à d'importantes pertes économiques. En Allemagne, cela s'est traduit par une baisse de la production industrielle atteignant 5 milliards d'euros.**
- **Des périodes d'étiage sont survenues au cours des deux derniers siècles et tel sera le cas aussi à l'avenir. La manière de renforcer la capacité de la navigation intérieure à surmonter de tels phénomènes sera certainement une question essentielle à aborder.**

IMPACT SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Le graphique ci-après présente le transport mensuel de marchandises sur le Rhin entre janvier 2000 et décembre 2018, ainsi qu'une moyenne mobile sur 6 mois. Les périodes d'étiage sont indiquées en bleu et se caractérisent par des baisses en V du transport de marchandises. L'essentiel de la crise financière (en 2008, 2009 et 2010) est indiqué en jaune.

TRANSPORT MENSUEL DE MARCHANDISES SUR LE RHIN TRADITIONNEL (EN MILLIONS DE TONNES, 01/2000 - 12/2018)**, CRISE FINANCIÈRE ET PÉRIODES D'ÉTIAGE**



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

La période d'étiage du second semestre 2018 a eu un effet plus prononcé sur le transport de marchandises que les années précédentes. En octobre et novembre 2018, l'impact de la période d'étiage sur le transport de marchandises a été encore plus marqué que celui de la crise financière. Bien que la baisse enregistrée au second semestre de 2018 soit principalement due aux périodes d'étiage, la contraction économique qui s'est amorcée au second semestre de l'année a également eu un impact négatif.

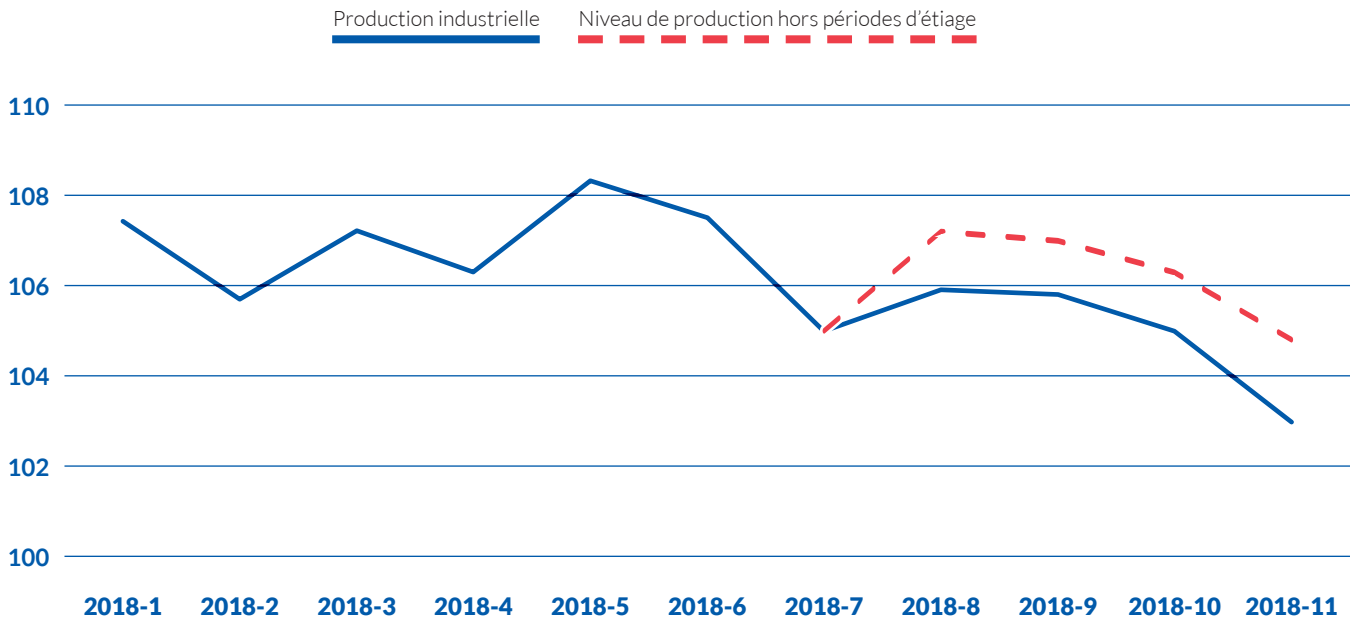
IMPACT SUR LA PRODUCTION INDUSTRIELLE

Pour le second semestre 2018, la régression du transport de marchandises a eu des conséquences sur l'ensemble de l'économie allemande. Les chaînes logistiques ont été fortement perturbées, notamment pour l'acheminement des matières premières (minerai de fer, charbon) et pour la livraison des produits finis de l'industrie chimique et pétrochimique.

Selon l'*Institut pour l'économie mondiale de Kiel,* la perturbation des chaînes logistiques a fait fléchir significativement le taux de croissance de la production industrielle en Allemagne au troisième et au quatrième trimestres 2018.[11] Pour le troisième trimestre 2018, l'*Institut pour l'économie mondiale de Kiel* estime que la production industrielle allemande a diminué de 1,9 milliard d'euros en raison des périodes d'étiage du Rhin.

Au quatrième trimestre 2018, la production industrielle a aussi subi l'impact des périodes d'étiage avec un certain décalage dans le temps. Ce décalage s'explique par le fait que les matières premières telles que le charbon, le minerai de fer, mais aussi les matières premières pétrochimiques, sont des éléments qui interviennent tout au long du processus de production d'une économie. La perte de production industrielle due à cet « effet retard » s'est élevée à 1 milliard d'euros au quatrième trimestre 2018, tandis que la perte due aux périodes d'étiage au quatrième trimestre 2018 s'est élevée à 1,9 milliard d'euros (soit 2,9 milliards d'euros au total pour le quatrième trimestre 2018).

IMPACT DES PÉRIODES D'ÉTIAGE DU RHIN EN 2018 SUR LA PRODUCTION INDUSTRIELLE ALLEMANDE (INDICE 2015 = 100)



Source : Institut pour l'économie mondiale de Kiel

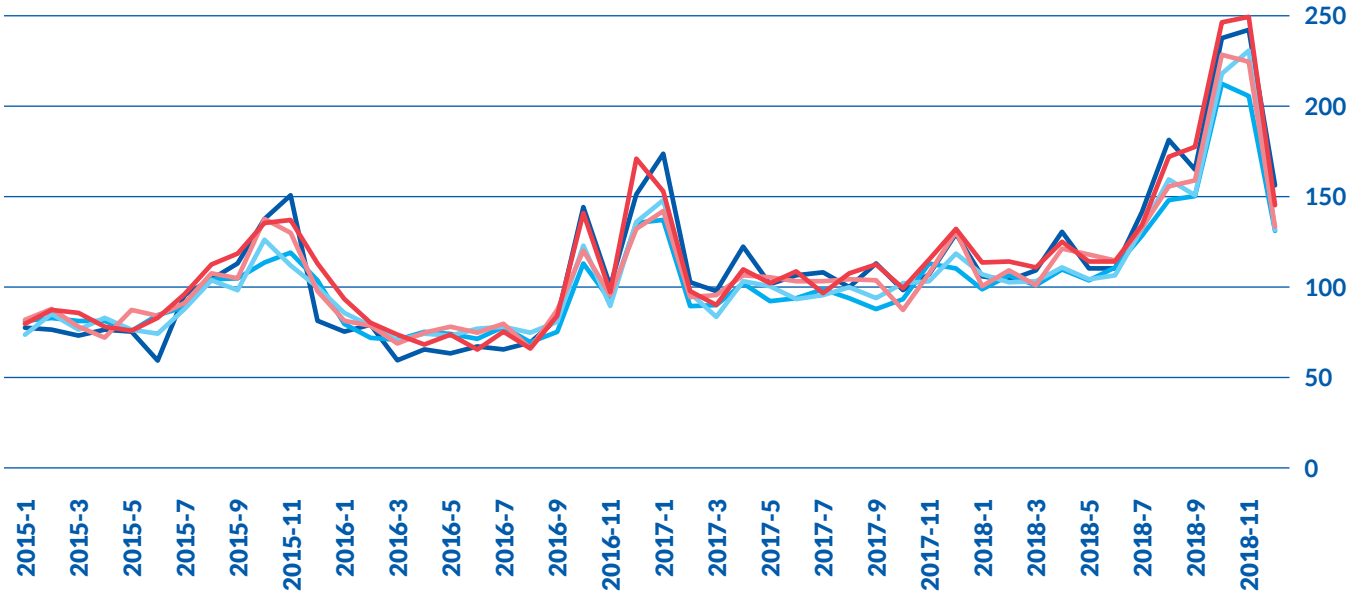
[11] *Voir : Ademmer, M. ; Jannsen, N. ; Kooths, S. ; Mösle, S. (2019). Niedrigwasser bremst Produktion (Les périodes d'étiage ralentissent la production), dans : Wirtschaftsdienst 99 (1), 79-80*

IMPACT SUR LES TAUX DE FRET

Bassin du Rhin

Dans le bassin du Rhin, les taux de fret pour le transport de différents segments de marchandises sèches ont augmenté en octobre et novembre 2018 à des niveaux environ 2,5 fois supérieurs à la normale, les taux de fret pour le charbon, le minerai de fer et les conteneurs ayant augmenté plus fortement pendant les périodes d'étiage que pour les segments des sables, pierres, graviers et matériaux de construction et de l'Agribulk. Le graphique ci-après illustre cette évolution des taux de fret sous forme d'indice (2015 = 100), ainsi que les relations de transport sous-jacentes du bassin du Rhin (Pays-Bas, Belgique, Rhin traditionnel, Belgique).

INDICE DES TAUX DE FRET PANTEIA POUR LE TRANSPORT DE CARGAISONS SÈCHES, DE MÉTAUX ET DE CONTENEURS (INDICE 2015 = 100)



Charbon et minerais de fer

Agribulk

Sables, pierres, graviers et matériaux de construction

Métaux

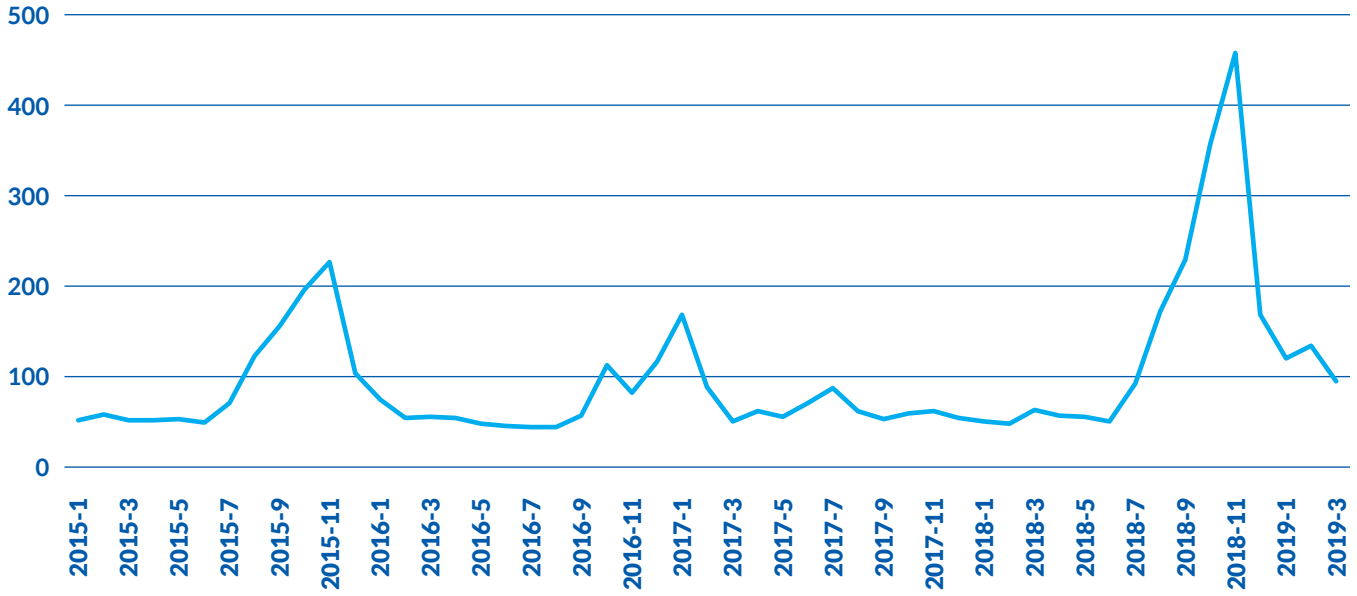
Conteneurs

Source : Panteia

Les prix du marché au comptant pour le transport de marchandises liquides (gasoil) de la région ARA vers des destinations situées le long du Rhin en Allemagne, en France et en Suisse sont analysés par le biais d'enquêtes régulières menées par la société néerlandaise PJK International auprès des exploitants de bateaux-citernes. Le graphique ci-après présente l'évolution de l'indice de ces prix de transport ainsi que le degré de chargement des bateaux à Maxau/Rhin.

Il peut être constaté que, en octobre et novembre 2018, les taux de fret ont été environ 4,5 fois plus élevés que la normale. Cette hausse des prix a été plus forte que celle de l'indice Panteia. Cela peut s'expliquer par le fait que l'indice Panteia est lié à différentes zones de navigation (transports intra-ARA, ARA-Rhin), tandis que l'indice PJK ne couvre que le transport ARA-Rhin, qui a subi bien plus fortement l'impact des périodes d'étiage que le transport intra-ARA.

INDICE DES TAUX DE FRET PJK POUR LE GAZOLE ACHEMINÉ DE LA RÉGION ARA VERS DES DESTINATIONS LE LONG DU RHIN (INDICE 2015 = 100)*



Source : calcul de la CCNR sur la base de données de PJK International
** Les taux de fret pour le gasoil incluent les frais de pilotage ainsi que les droits portuaires et de canal.*

Pour les transports de cargaisons liquides dans la région ARA étendue (entre Anvers, Rotterdam, Amsterdam, Gand, Flushing (Vlissingen), Terneuzen et d'autres ports de la région) a été analysé un ensemble de données fourni par la coopérative de bateaux-citernes CITBO. La coopérative CITBO a été créée en 2013 avec pour objectif de renforcer la position des exploitants de bateaux-citernes sur le marché. Les membres de CITBO transportent diverses cargaisons liquides dont le volume s'est élevé à environ 3 millions de tonnes en 2018. Sur le total des cargaisons transportées par les membres de CITBO, le gasoil et ses composants représentent 48 %, l'essence et ses composants 33 %, le biodiesel 11 %, les produits chimiques 7 %, les produits lourds et autres 5 %. Avant que soit abordée l'évolution des taux de fret, est brièvement décrit le périmètre régional des activités de la coopérative.[12]

Essence et composants : les calculs font apparaître que 92 % du total des volumes d'essence et de ses composants ont été chargés à Anvers, Amsterdam, Rotterdam ou Vlissingen. 63 % ont été déchargés dans le port d'Amsterdam (le reste à Anvers et Rotterdam). Cela témoigne du rôle important d'Amsterdam en tant que plus grand port d'essence du monde, où les activités de mélange sont exercées par des sociétés commerciales et des négociants de grandes compagnies pétrolières.

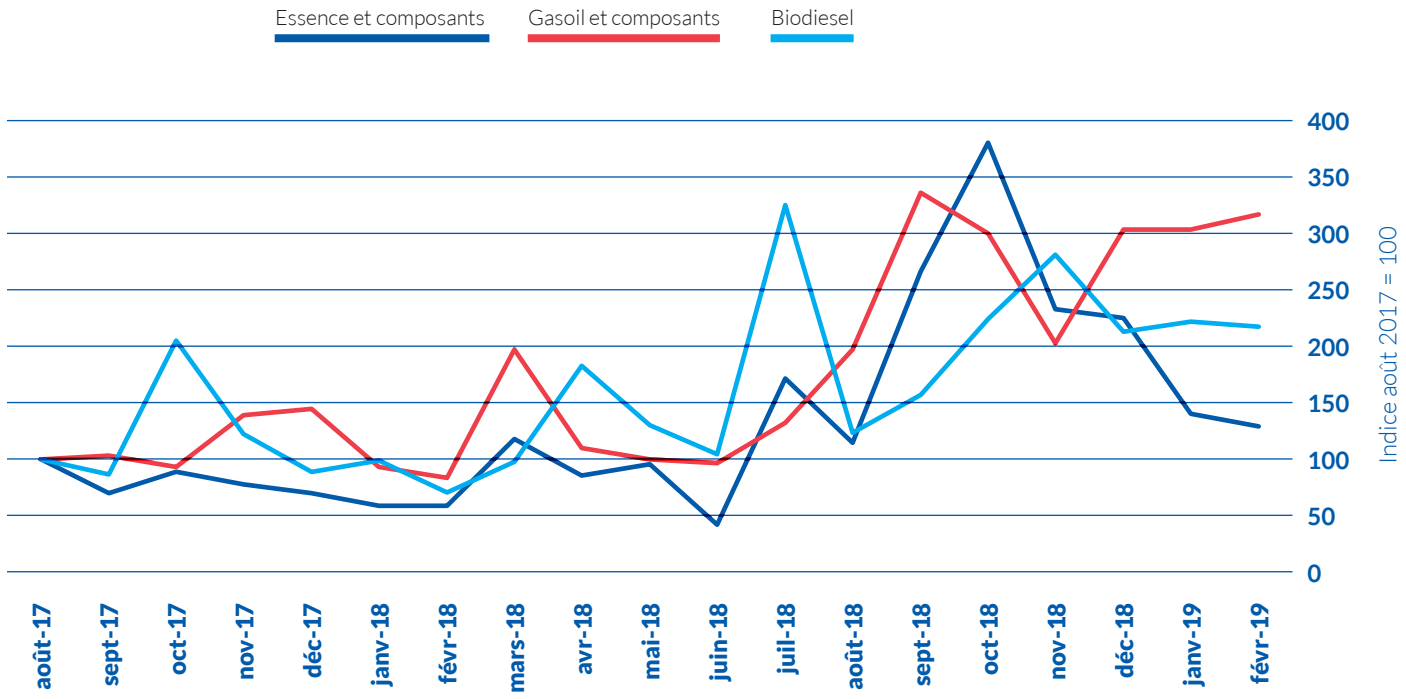
Gasoil et composants : 94 % des volumes ont été chargés soit à Anvers, Rotterdam, Vlissingen ou Amsterdam, mais les ports de déchargement sont plus diversifiés au niveau régional. Certains d'entre eux sont relativement éloignés de la région ARA (mais la plupart du temps encore en Belgique et aux Pays-Bas, parfois aussi en Allemagne).

Biodiesel : les ports de chargement sont diversifiés au niveau régional pour ce segment. Toutefois, les ports de déchargement sont principalement ceux d'Anvers et de Rotterdam (avec respectivement une part de 35 % du total des cargaisons déchargées). Gand détient également une part relativement élevée, avec plus de 12 %

[12] Ces résultats sont basés sur des calculs statistiques effectués par la CCNR à partir des données fournies par CITBO (données couvrant la période d'août 2017 à février 2019).

Un indice des taux de fret a été calculé par segments de produits.[13] Les données brutes sont les taux de fret en euros par tonne appliqués par les entreprises membres de CITBO pour les transports de cargaisons liquides entre août 2017 et février 2019.[14]

INDICE DES TAUX DE FRET CITBO POUR LES TRANSPORTS DE CARGAISONS LIQUIDES DANS LA RÉGION FARAG (VLISSINGEN-ANVERS-ROTTERDAM-AMSTERDAM-GAND)*



Source : calcul de la CCNR sur la base de données de CITBO
** Et autres ports de la région*

Durant la période d'étiage du Rhin, une hausse générale des taux de fret peut être observée aussi dans la région FARAG (voir le graphique ci-avant). Cela s'explique par un « effet d'absorption » économique : la forte hausse des taux de fret sur le Rhin a incité les opérateurs des Pays-Bas et de Belgique (en particulier ceux qui exploitent de petits bateaux pouvant naviguer durant les périodes d'étiage) à transférer temporairement et/ou partiellement leur rayon d'action sur le Rhin.

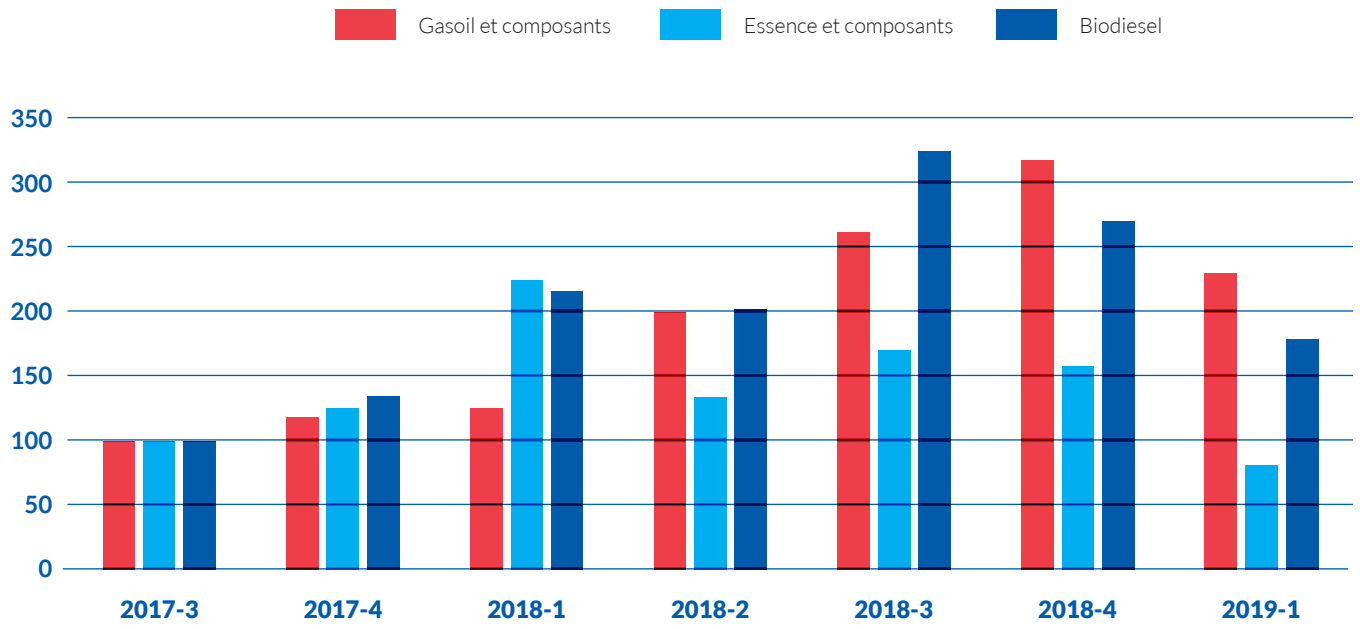
Cela s'est traduit par une baisse de l'offre de cale dans la région FARAG, avec pour conséquence une hausse des taux de fret aussi dans cette région. Cela apparaît clairement dans l'analyse des données statistiques et dans le graphique ci-avant.

En valeur absolue, sur l'intégralité de la période étudiée (d'août 2017 à février 2019), les taux de fret les plus élevés ont été enregistrés pour les transports de biodiesel, suivis des taux de fret pour les produits chimiques, le gasoil et ses composants et l'essence et ses composants. Pendant la période d'étiage, les taux de fret ont augmenté pour toutes les catégories de cargaisons liquides, mais la hausse a été plus marquée pour l'essence et ses composants et le gasoil et ses composants que pour les produits chimiques et le biodiesel.

[13] Le graphique ci-après présente l'indice des taux de fret pour les types de marchandises liquides pour lesquels des données étaient disponibles en nombre suffisant.
[14] La collecte des données par CITBO a commencé en juillet 2017.

En ce qui concerne les volumes transportés par les entreprises membres de CITBO, les données ne font apparaître aucune réduction au second semestre 2018 mais au contraire une forte hausse, pour tous les segments de marchandises. Le rayon d'action est resté centré sur la région FARAG. Cette augmentation du transport de marchandises liquides par les entreprises membres de CITBO dans la région FARAG est reflétée par les données de l'Office national néerlandais des statistiques (CBS) pour la même période.[15]

ÉVOLUTION DES VOLUMES DE TRANSPORT (INDICE) **PAR SEGMENT DE PRODUITS TRANSPORTÉS PAR LES SOCIÉTÉS MEMBRES DE CITBO, PAR TRIMESTRE** (T3 2017 = 100)



Source : calcul de la CCNR sur la base de données de CITBO

Les résultats globaux (tant pour les taux de fret que pour les volumes de transport) de l'analyse CITBO montrent que les périodes d'étiage dans certaines régions (Rhin, Danube) provoquent aussi une hausse des taux de fret dans d'autres régions où les hauteurs d'eau sont restées normales, dans une sorte d'effet de « vases communicants ». Cet effet s'explique par les incitations économiques qui encouragent les exploitants de bateaux à déplacer leur zone d'exploitation régionale vers des régions où les taux de fret sont élevés. Cela réduit l'offre de cale dans les régions où les hauteurs d'eau sont normales et y provoque également une hausse des taux de fret.

Bassin du Danube

Dans le bassin du Danube, les périodes d'étiage ont eu un impact assez important sur le degré de chargement des bateaux. Toutefois, l'intensité de cet impact était inégale sur les différents secteurs du Danube. Le secteur allemand du Danube, principalement à courant libre, a été davantage touché que les secteurs autrichiens et hongrois du Danube. Les données relatives à l'hydraulicité ne sont pas disponibles pour le Danube inférieur, mais les données relatives à la demande de transport en 2018 permettent de conclure que l'impact des niveaux d'eau sur la demande de transport a été très limité.

[15] Selon le CBS, alors que le transport international de marchandises aux Pays-Bas a diminué aux troisième et quatrième trimestres de 2018, le transport national de marchandises a augmenté de 2 % au troisième trimestre.

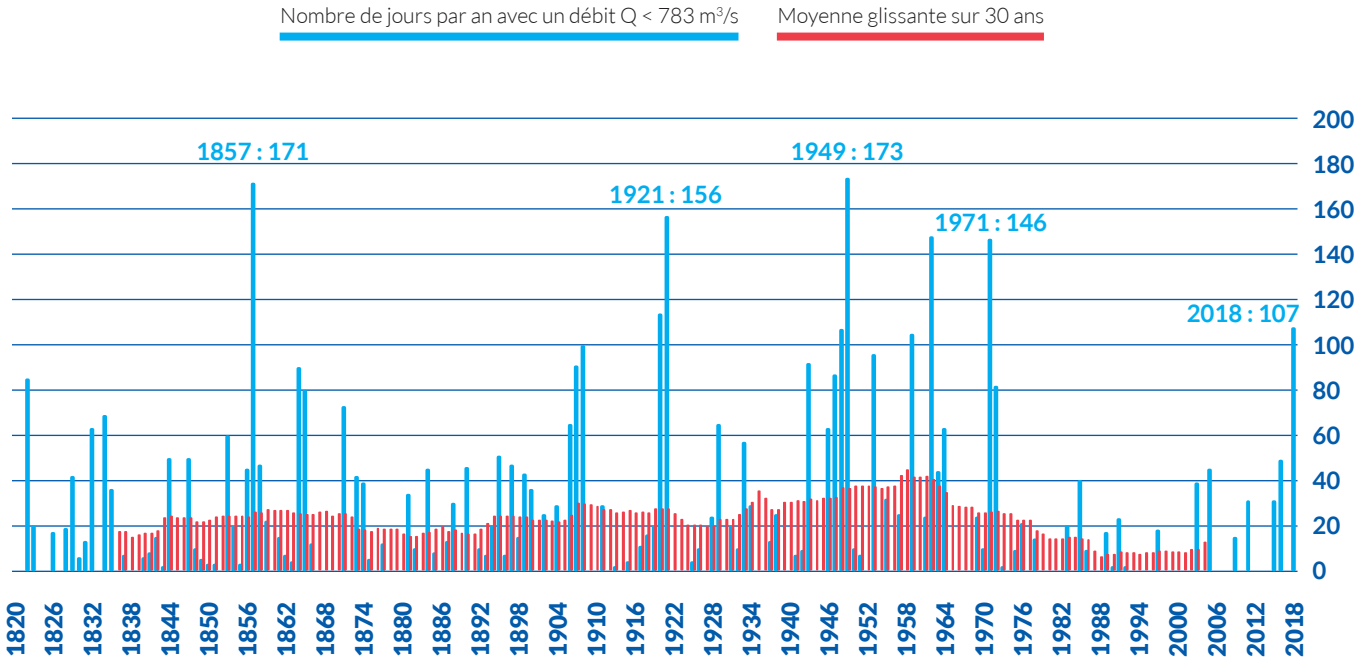
Selon la Commission du Danube, les taux de fret dans la région du Danube ont été poussés à la hausse par l'augmentation du coût du combustible avitaillé ainsi que par les faibles hauteurs d'eau sur certains secteurs du Danube. Les taux de fret pour les transports vers l'amont sur le Danube (où sont transportés le minerai de fer et le charbon) étaient supérieurs aux taux de fret pour les transports vers l'aval.

Historique des périodes d'étiage

L'examen des 200 dernières années permet de mettre en perspective la période d'étiage de 2018. Pour Kaub, sur le Rhin moyen, sont disponibles pour les 200 dernières années des données sur le nombre de jours où le débit a été inférieur à 783 m³ par seconde (ce qui correspond à l'étiage équivalent de 78 cm à Kaub). Il apparaît que de sévères périodes d'étiage sont aussi survenues dans le passé. Au début du XXe siècle puis dans les années 1940, des périodes d'étiage sont survenues durant un grand nombre de jours et cela au cours de nombreuses années. L'impact sur le volume de transport était certainement moins marqué à l'époque, les bateaux étant plus petits et présentant un tirant d'eau moins important.

Ces tendances historiques permettent de conclure que, même indépendamment du changement climatique, de fortes fluctuations des conditions de navigation se sont produites et continueront de se produire à l'avenir. Cela souligne la nécessité de repenser en partie les concepts logistiques actuels (y compris en ce qui concerne les dimensions et la conception des bateaux) qui tendent à rendre la navigation intérieure très vulnérable au changement climatique.

NOMBRE DE JOURS PAR AN AVEC UN DÉBIT Q < 783 M³/S À KAUB, SUR LE RHIN MOYEN, Y COMPRIS UNE MOYENNE GLISSANTE SUR 30 ANS*



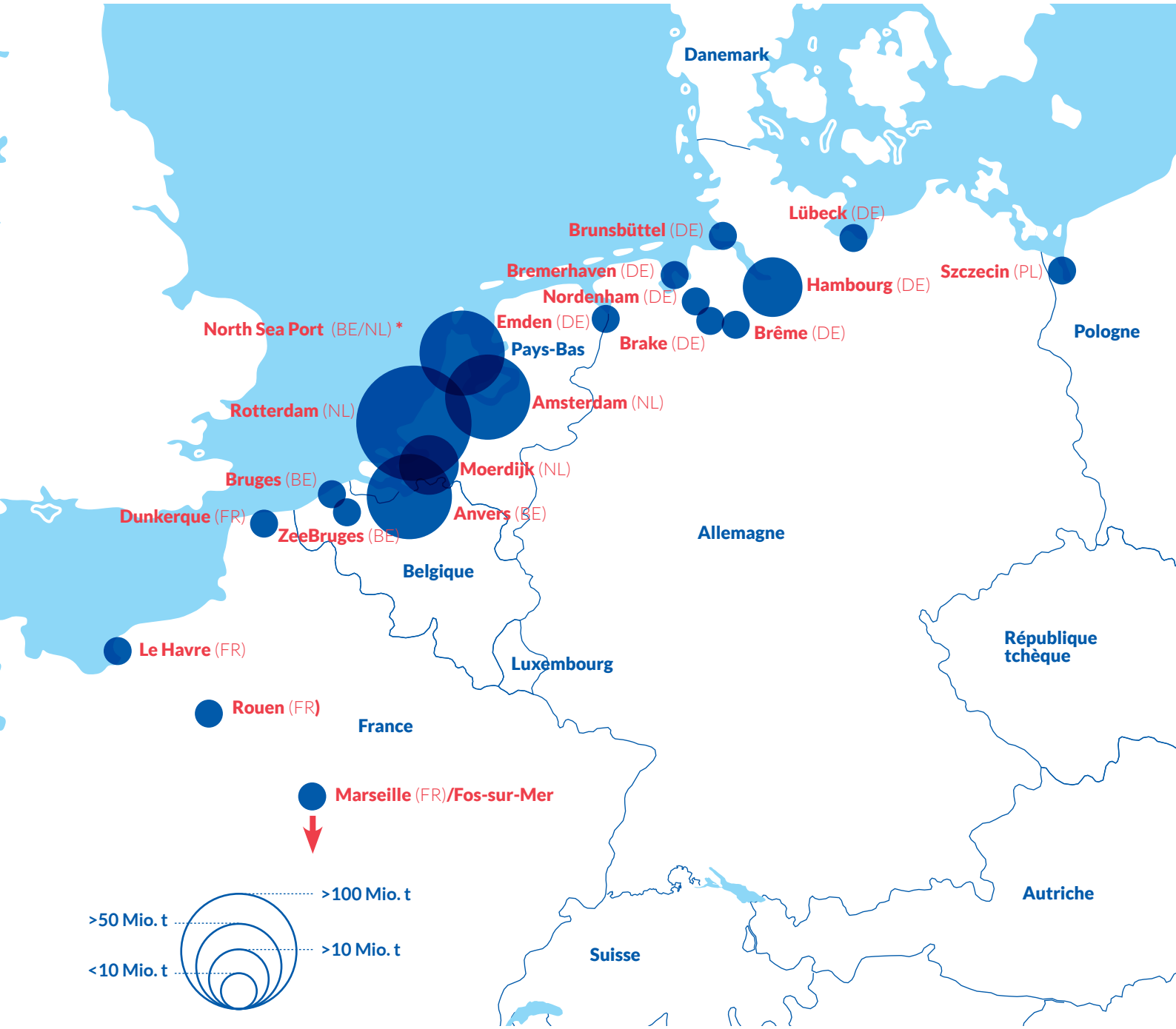
Source : Office fédéral d'hydrologie (Allemagne)
** Correspond à un niveau d'eau de 78 cm (étiage équivalent).*

04

MANUTENTION DE MARCHANDISES DANS LES PORTS

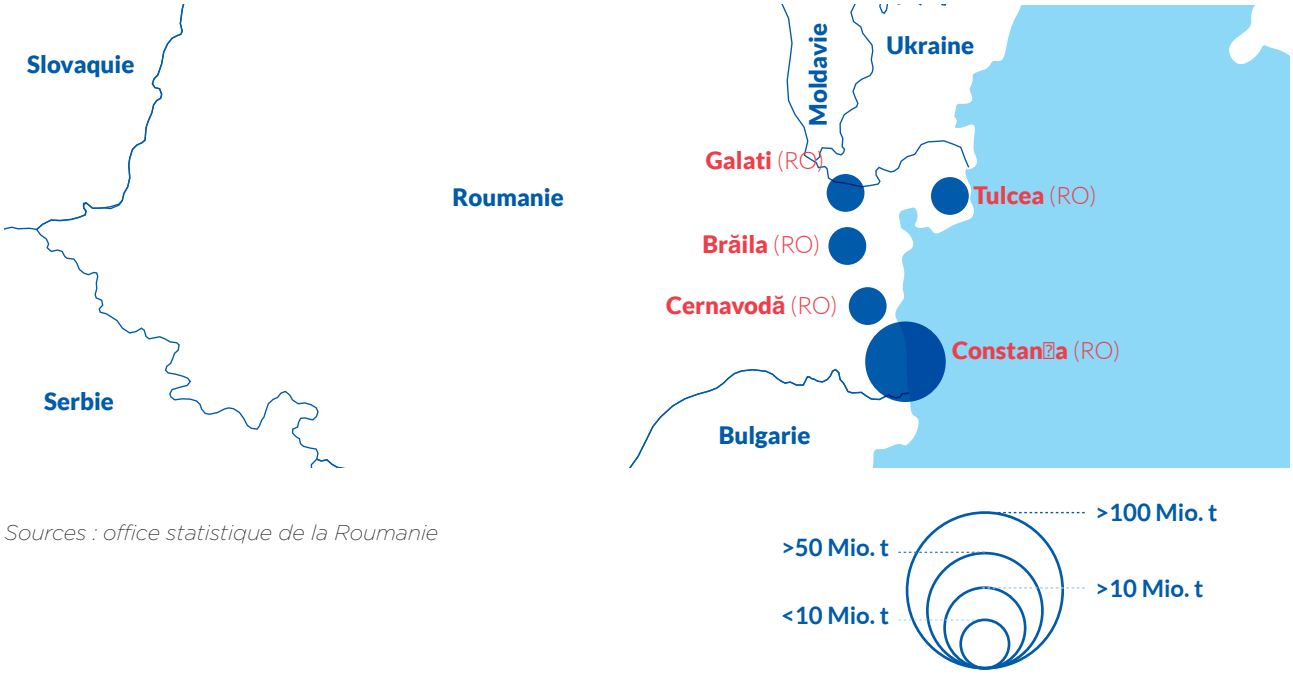
- **Le transport par bateaux de navigation intérieure a fléchi dans les ports maritimes de Hambourg et d'Anvers, tandis qu'il a augmenté dans le port de Constanta.**
- **Pour la plupart, les ports rhénans ont souffert de la période d'étiage de l'année 2018, avec une baisse moyenne de 10,3 % de la manutention fluviale dans les principaux ports rhénans. Toutefois, une hausse a été enregistrée en 2018 par rapport à 2017 dans certains ports tels que ceux de Kehl et de Ludwigshafen.**
- **Les fleuves et canaux en France et en Belgique ayant été nettement moins impactés que le Rhin par la période d'étiage, les résultats moyens des principaux ports intérieurs en France et en Belgique ont été moins négatifs que ceux des ports rhénans.**

MANUTENTION FLUVIALE
DANS LES PRINCIPAUX PORTS MARITIMES EUROPÉENS*



Sources : statistiques portuaires, Eurostat[iww_go-aport], Panteia, CBS

** North Sea Port est le nom du port issu de la fusion transfrontalière entre Zeeland Seaports (Vlissingen, Borsele et Terneuzen) aux Pays-Bas et Ghent Port Company en Belgique, signée le 8 décembre 2017. L'exploitation du port transfrontalier résultant de cette fusion a débuté le 1er janvier 2018.*

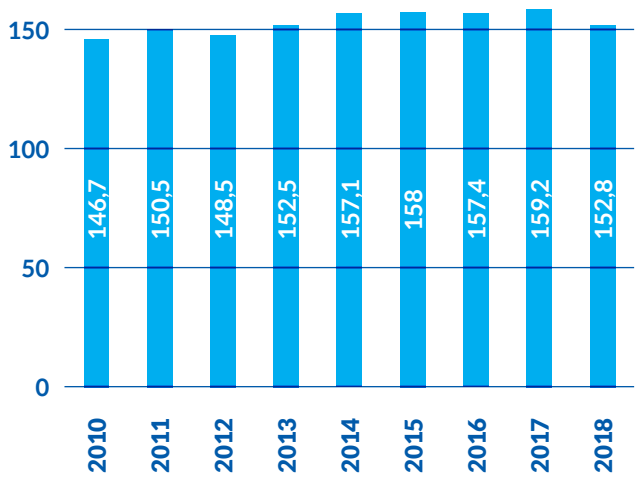


Sources : office statistique de la Roumanie

À **Rotterdam**, le plus grand port maritime européen, 123 859 bateaux de navigation intérieure ont été chargés ou déchargés en 2018. Rotterdam est le premier port dans la région Hambourg-Le Havre en termes de total des flux de marchandises, avec 36,7 % de parts de marché, suivi par Anvers (18,6 %) et Hambourg (10,6 %).[16]

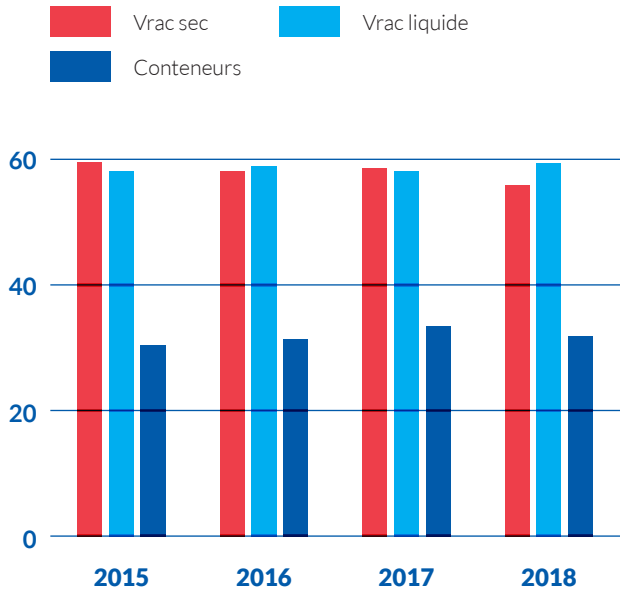
Le volume des marchandises chargées ou déchargées dans le port de Rotterdam était de 152,8 millions de tonnes en 2018 (-4 % par rapport à 2017). Cette baisse pourrait être une conséquence de la période d'étiage du second semestre 2018, qui est susceptible d'avoir affecté le transport des marchandises du port de Rotterdam vers l'arrière-pays.

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



Source : Port de Rotterdam

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



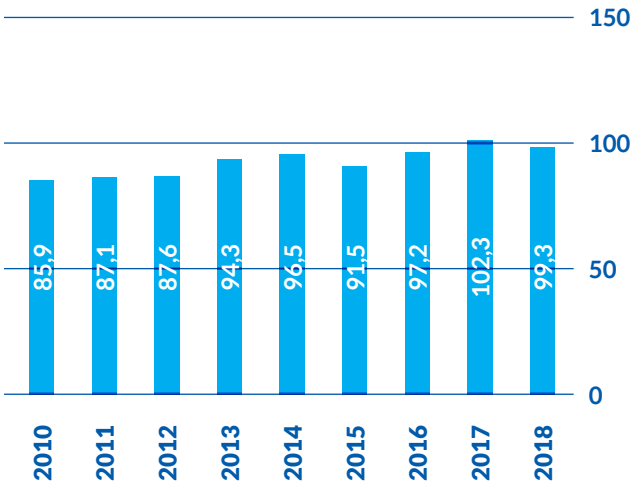
[16] *Port de Rotterdam, Rapport annuel 2018.*

À **Anvers**, 59 724 bateaux de navigation intérieure ont transité par le port en 2018 (contre 59 268 bateaux en 2017). Le transport fluvial de marchandises au port d'Anvers a enregistré une légère baisse de 3 % en 2018, passant de 102,3 millions de tonnes en 2017 à 99,3 millions de tonnes en 2018.

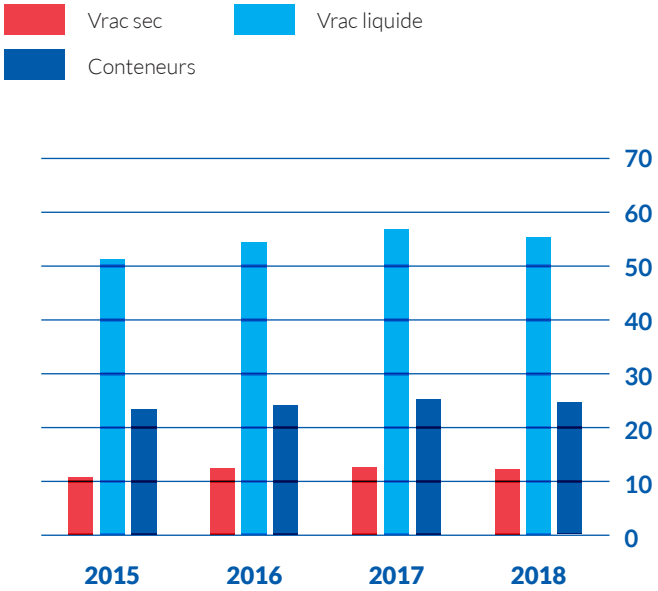
Les produits chimiques et pétroliers sont les principaux segments de marché dans le port d'Anvers, représentant chacun plus de 27 % de la manutention fluviale dans ce port. La manutention de conteneurs est également importante avec 24,5 % du total de la manutention fluviale.

Le léger recul de la manutention fluviale constaté dans le port d'Anvers en 2018 s'explique par une baisse des transports de minerais et déchets métalliques, passés de 22,1 millions de tonnes en 2017 à 17,9 millions de tonnes en 2018 (-19 %), ainsi que des transports de produits pétroliers, passés de 29,9 à 27,4 millions de tonnes (-8,6 %). Les volumes de denrées fourragères et alimentaires ont augmenté de 10 % et ceux des produits chimiques de 3,4 %.

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



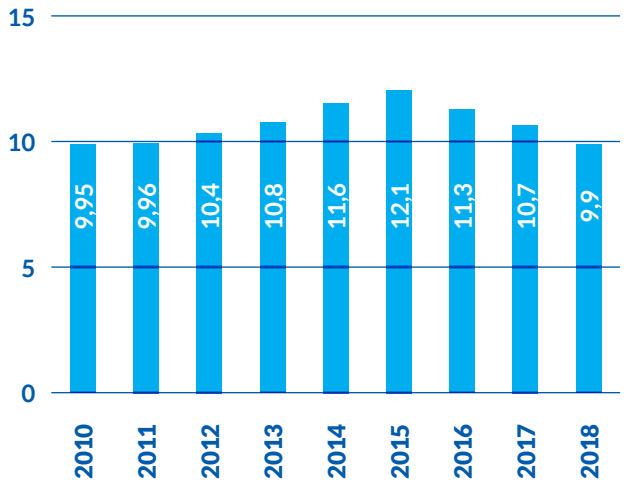
MANUTENTION FLUVIALE DANS LE PORT MARITIME D'ANVERS, PAR SEGMENTS DE MARCHANDISES (EN MILLIONS DE TONNES)*



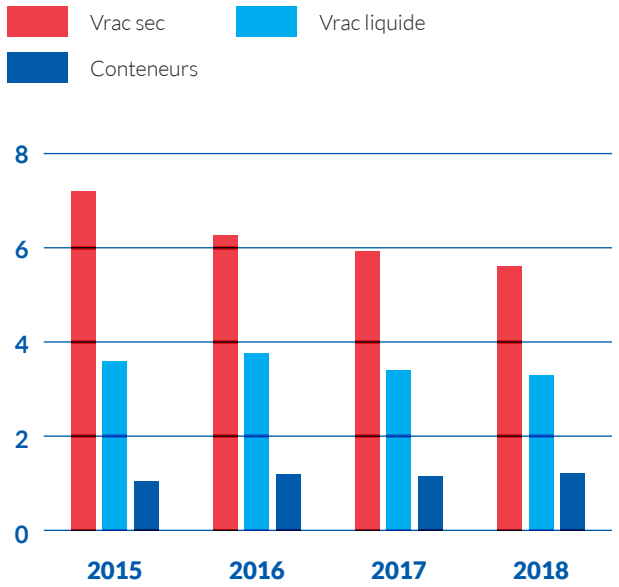
Source : port d'Anvers
** Ro/ro, les marchandises diverses et non affectées ne sont pas prises en compte dans ces calculs (en 2018, le volume transporté pour ces trois types de marchandises s'élevait à 6,7 millions de tonnes, principalement attribuées aux marchandises conventionnelles)*

Les volumes transportés par bateau de navigation intérieure ont diminué de 7,5 % entre 2017 et 2018 dans le port de **Hambourg**. La répartition modale au port de Hambourg est dominée par le transport ferroviaire, avec une part de 47,1 %, suivi de près par le transport routier (45,7 %). La navigation intérieure arrive en dernière position avec une part de 10,2 %. À Hambourg, les transports fluviaux entrants représentent 44 %, tandis que les transports sortants représentent 56 %

MANUTENTION FLUVIALE DANS LE PORT MARITIME DE HAMBOURG
(EN MILLIONS DE TONNES)



MANUTENTION FLUVIALE DANS LE PORT MARITIME DE HAMBOURG PAR SEGMENTS DE MARCHANDISES
(MILLIONS DE TONNES)*

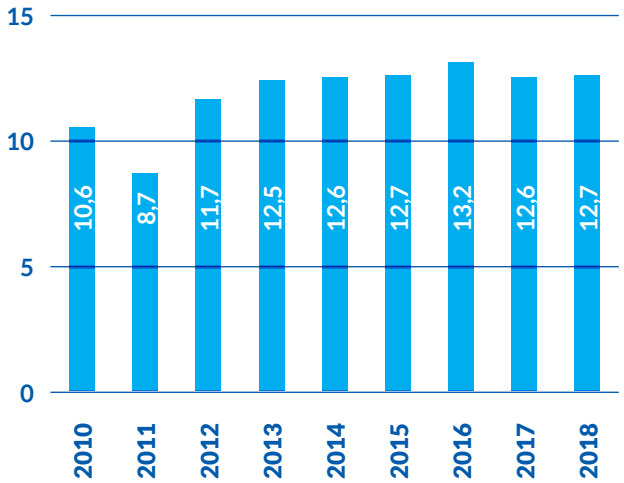


Source : Office statistique de Hambourg/Port de Hambourg
** Les marchandises diverses ne sont pas prises en compte dans ces calculs.*

9 487 bateaux de navigation intérieure ont fait escale dans le port de **Constanța** en 2018, dont 5 966 barges (63 %) et 1 328 pousseurs (14 %). Le trafic fluvial est resté stable en 2018 par rapport à 2017, avec 12,7 millions de tonnes. Le port de Constanța est le principal port maritime de la mer Noire, jouant un rôle très important pour le transport des céréales (part de 38 %), notamment comme plateforme de transit pour ce segment de marchandises. Les engrais, les minerais non ferreux et les minerais de fer (part de 29 %) sont également des segments de marchandises importants pour ce port.

Les transports de conteneurs ont toujours été relativement peu importants dans le port de Constanta. En 2018, ils s'élevaient à 1 266 EVP, en baisse par rapport à 2017, année au cours de laquelle avaient été transportés 4 849 EVP.

MANUTENTION FLUVIALE DANS LE PORT MARITIME DE CONSTANȚA (EN MILLIONS DE TONNES)



Source : port de Constanța/Office statistique de la Roumanie

MANUTENTION FLUVIALE
DANS LES PRINCIPAUX PORTS INTÉRIEURS EUROPÉENS

PORTS RHÉNANS

MANUTENTION FLUVIALE DANS LES PRINCIPAUX PORTS RHÉNANS (EN MILLIONS DE TONNES)

	2016	2017	2018	2018/2017
Duisbourg	55,6	52,2	48,1	-7,7 %
Cologne	11,0	10,7	8,9	-17,6 %
Neuss	7,7	8,0	7,6	-4,3 %
Mannheim	8,7	9,7	7,5	-22,1 %
Karlsruhe	6,2	7,2	6,4	-11,3 %
Ludwigshafen*	6,9	5,6	6,1	+9,0 %
Strasbourg	7,5	8,0	5,9	-26,4 %
Bâle	5,9	5,8	4,7	-18,9 %
Mulhouse	4,9	4,8	4,4	-9,7 %
Kehl	3,5	3,5	3,9	+11,3 %
Krefeld	3,2	3,4	3,3	-1,1 %
Düsseldorf	1,8	1,7	1,6	-6,3 %
Total	122,9	120,6	108,4	-10,3 %

Source : Destatis, Port de Strasbourg, Ports rhénans suisses, Port de Mulhouse
** Le résultat à Ludwigshafen est dû à des effets particuliers. Un accident est survenu en 2017, réduisant considérablement la manutention de marchandises cette année-là (le trafic avait été transféré temporairement à Mannheim).*

Port de Strasbourg

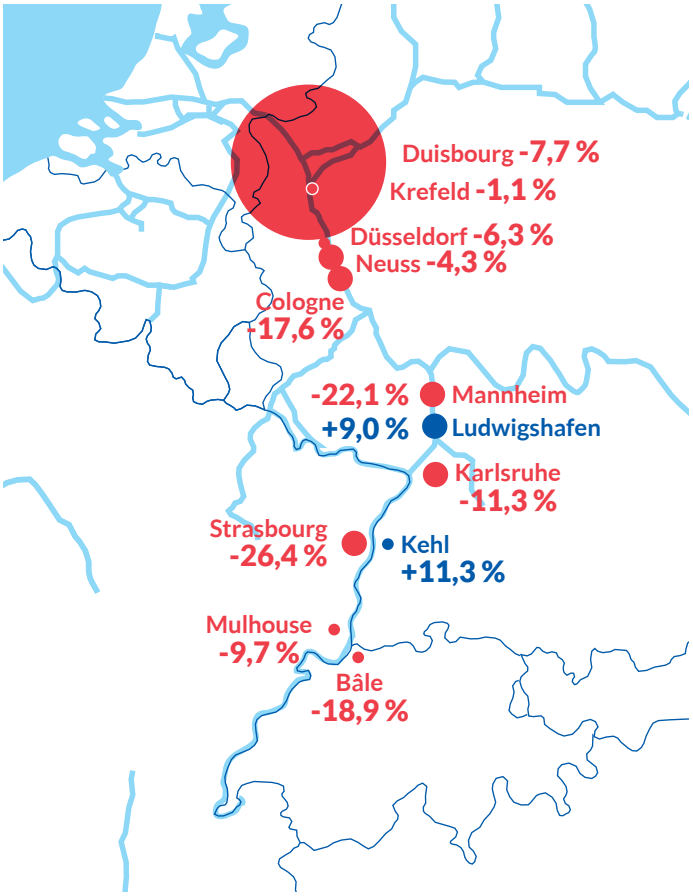
Les activités dans le port de Strasbourg (PAS) ont été affectées par la longue période d'étiage (mi-juillet à fin décembre 2018) : les bateaux ont dû limiter leur degré de chargement et l'exploitation des bateaux-conteneurs a dû être interrompue pendant deux mois. De ce fait, de grandes quantités de marchandises ont été transférées vers le transport ferroviaire. Le transport ferroviaire de conteneurs a augmenté de 19 %. Malgré cette année difficile, le port se tourne vers l'avenir et prévoit une extension de ses terminaux à conteneurs.[17]

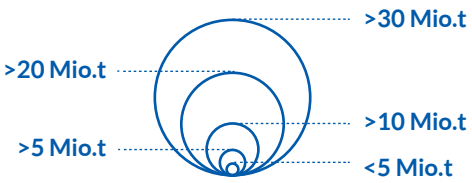
[17] *Source : Dernières Nouvelles d'Alsace, article « Le port de Strasbourg pénalisé par les basses eaux du Rhin », (16 janvier 2019).*

Port de Kehl

Le port de Kehl, situé en face du port de Strasbourg sur l'autre rive du Rhin, comprend une grande aciérie électrique ainsi que d'autres entreprises importantes implantées dans la zone portuaire. L'aciérie utilise des déchets métalliques pour la production d'acier et le transport de fer et d'acier représente de loin la part la plus importante du trafic fluvial total à Kehl (69 % en 2018). Un total de 2,75 millions de tonnes de produits sidérurgiques (fer et acier) a été enregistré par le port en 2018, ce qui représente une hausse de 4,3 % par rapport à 2017.[18]

TRAFIC FLUVIAL TOTAL ANNUEL (EN MILLIONS DE TONNES)





Baisse du trafic entre 2017 et 2018

Hausse du trafic entre 2017 et 2018

[18] *Source : Kehler Hafenbericht 2018*

PORTS INTÉRIEURS EN FRANCE ET EN BELGIQUE

MANUTENTION FLUVIALE DANS LES PRINCIPAUX PORTS INTÉRIEURS EN FRANCE ET EN BELGIQUE (EN MILLIONS DE TONNES)

	2016	2017	2018	2018/2017
Paris	20,3	21,2	22,1	+4,5 %
Liège	15,5	15,9	16,0	+0,1 %
Strasbourg	7,5	8,0	5,9	-26,4 %
Bruxelles	4,3	4,8	5,2	+7,7 %
Namur	5,2	5,3	5,1	-4,1 %
Mulhouse	4,9	4,8	4,4	-9,7 %
Metz	1,5	1,6	1,9	+18,3 %
Lille	1,7	1,8	1,8	-0,6 %
Villefranche-sur-Saône	0,7	1,8	1,7	-3,4 %
Lyon	1,4	1,5	1,4	-5,9 %
Chalon-sur-Saône et Mâcon *	1,0	1,1	0,8	-25,0 %
Total	64,0	67,8	66,3	-2,2 %

Sources : Ports de Paris, Port de Liège, Port de Strasbourg, Port de Mulhouse, Port de Bruxelles, Port de Namur, Nouveau port de Metz, Port de Lille, VNF
** Aproport*

Port de Liège

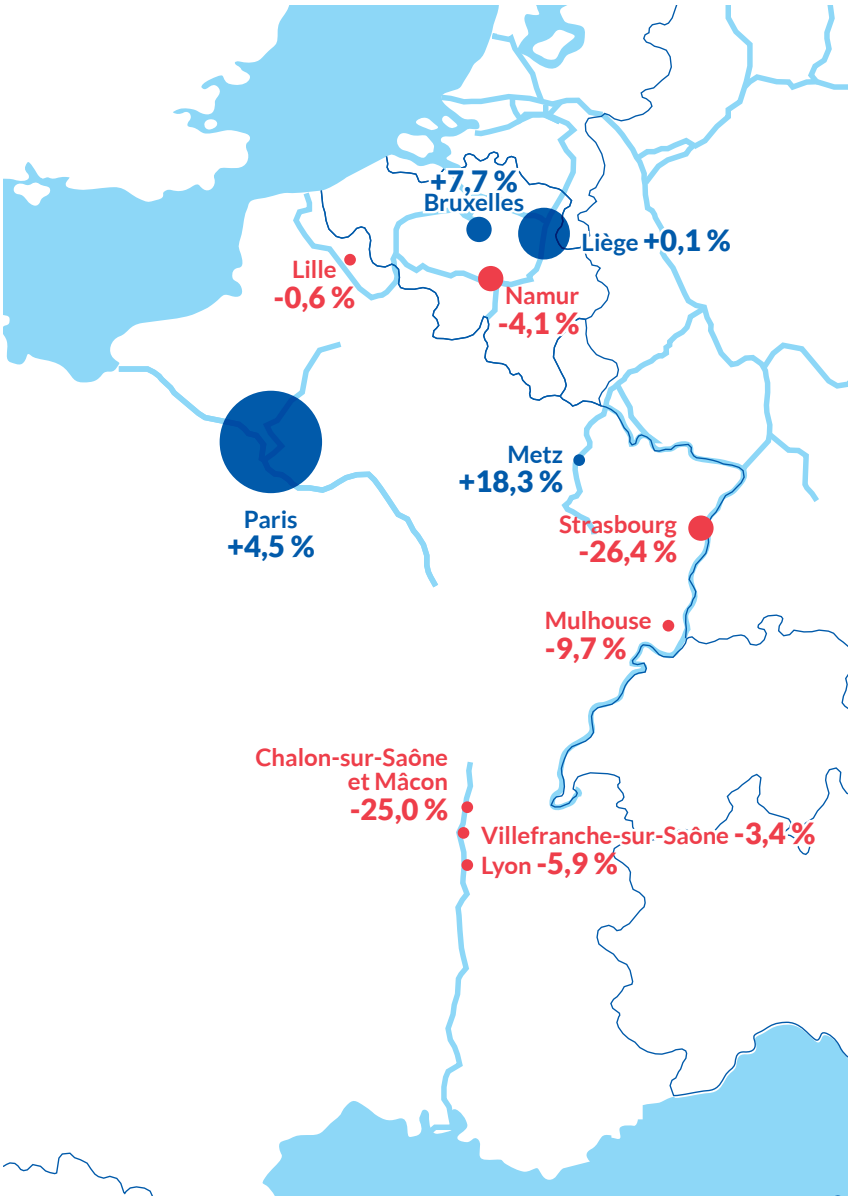
Dans le troisième plus grand port intérieur européen, la manutention fluviale de marchandises a bénéficié d'une augmentation des transports de conteneurs (de 20 %, en tonnes). Les conteneurs et les marchandises diverses ont atteint un volume de près de 0,9 million de tonnes. En EVP, le résultat a atteint plus de 85 000 EVP (+15 %). Une autre évolution positive a été l'augmentation des transports de métaux, due à la reprise de la production locale d'acier.[19]

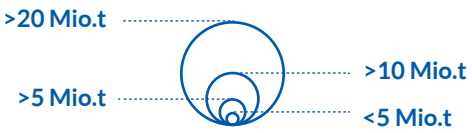
Port de Metz

Le port de Metz en Lorraine, sur la Moselle, est le principal port intérieur de France pour les céréales. Selon des statistiques portuaires détaillées, 1,7 million de tonnes de céréales et d'autres produits agricoles ont été exportées par voie navigable en 2018, soit nettement plus qu'en 2017, lorsque les très mauvaises récoltes avaient ramené les exportations de céréales à 1,4 million de tonnes.

[19] *Source : Port autonome de Liège, Communiqué de presse, 20 février 2019.*

TRAFIC FLUVIAL TOTAL ANNUEL (EN MILLIONS DE TONNES)





Baisse du trafic entre 2017 et 2018

Hausse du trafic entre 2017 et 2018

PORTS DU DANUBE

MANUTENTION FLUVIALE DANS DE GRANDS PORTS DU DANUBE (MILLIONS DE TONNES)

	2016	2017	2018	2018/2017
Constanţa	12,7	12,1	12,1	-0,6 %
Galati	6,6	6,3	6,4	+0,9 %
Ismail	5,7	5,1	4,7	-8,1 %
Smederovo	2,5	3,2	3,6	+12,6 %
Linz	4,0	4,2	3,2	-25,4 %
Tulcea	1,5	1,3	1,7	+31,3 %
Pancevo	1,0	1,1	1,4	+30,0 %
Bratislava	1,9	2,1	1,5	-26,8 %
Ratisbonne	1,3	1,5	1,1	-22,0 %
Vienne	1,1	1,1	1,0	-7,7 %
Drobeta Turnu Severin	1,0	1,2	1,1	-5,4 %
Prahovo	0,7	0,9	1,0	+13,3 %
Novi Sad	1,3	1,2	1,0	-11,3 %
Budapest	1,0	1,1	0,9	-18,2 %
Total	42,3	42,4	40,6	-4,2 %

Source : rapport d'observation du marché de la Commission du Danube, Office statistique de la Roumanie, Office statistique de la Hongrie, Destatis

Port de Linz

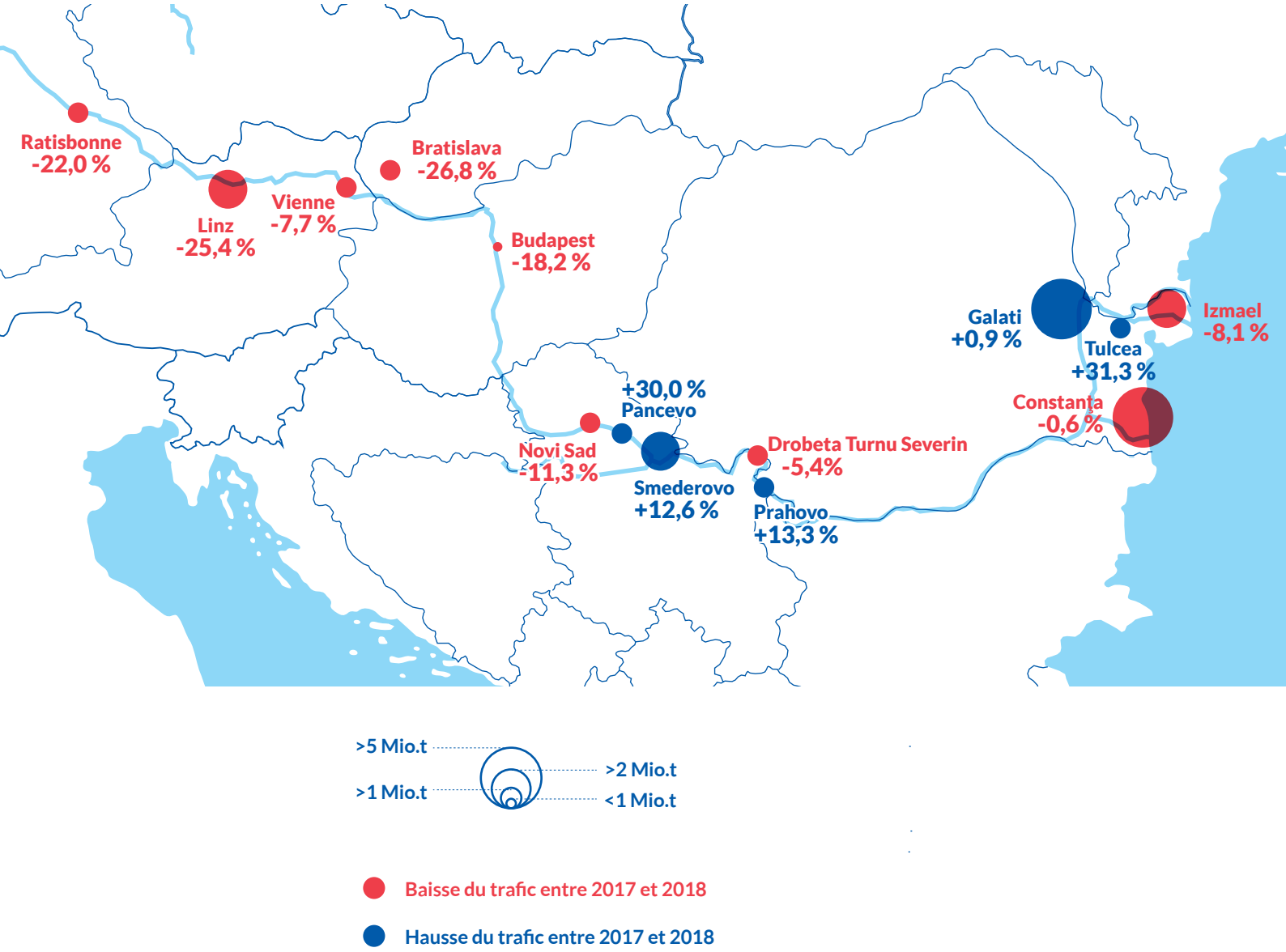
Au total, environ 2,1 millions de tonnes de minerai de fer ont été importées via les ports intérieurs autrichiens en 2018, ce qui représente 52 % de l'ensemble des marchandises déchargées dans les ports autrichiens. 89,2 % de ces importations de minerai de fer ont été déchargés dans le port de Linz, situé au cœur de l'industrie sidérurgique autrichienne.[20]

Port de Bratislava

Selon le rapport d'observation du marché 2019 de la Commission du Danube, le projet de développement du port de Bratislava prévoit la modernisation de son infrastructure en tant que port intermodal et la création d'un terminal pour la production et la distribution de gaz naturel liquéfié (GNL).

[20] *Source : rapport d'observation du marché de la Commission du Danube, avril 2019.*

TRAFIC FLUVIAL TOTAL ANNUEL (EN MILLIONS DE TONNES)



05

FLOTTE DES BATEAUX À MARCHANDISES

- **En 2018, environ 15 000 bateaux à marchandises étaient enregistrés en Europe ; 65 % de la flotte appartiennent à des pays rhénans, 23 % à des pays danubiens, et les 12 % restants à d'autres pays européens possédant une navigation intérieure (Pologne, République tchèque, Italie, Royaume-Uni, Lituanie).**
- **Au cours de la dernière décennie, la part des petits bateaux (0 < 1 000 t) n'a cessé de diminuer. Tel est le cas en particulier pour les bateaux à marchandises sèches, le nombre d'unités appartenant à cette catégorie étant traditionnellement très élevé. Cette perte de petits bateaux constitue un problème et un défi pour le secteur, qu'il conviendra de relever dans un avenir proche.**
- **La flotte des pays rhénans s'est enrichie de 17 bateaux à cargaison sèche, de 28 bateaux à cargaison liquide et de 3 pousseurs et remorqueurs. Les taux de nouvelles constructions sont encore relativement faibles par rapport aux années qui ont précédé la crise financière.**

TAILLE DES FLOTTES PAR MACRO-RÉGION EN EUROPE (NOMBRE DE BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE)

	Bateaux à cargaison sèche	Bateaux à cargaison liquide	Pousseurs et remorqueurs	
FLOTTE RHÉNANE	7 000	1 462	1 240	9 702
FLOTTE DANUBIENNE	2 652	204	657	3 513
AUTRES PAYS*	1 381	26#	419	1 826
	11 033	1 692	2 316	15 041

Sources : 1) Pays rhénans : VNF (France), CBS (Pays-Bas), Ministère belge des transports, Administrations des voies d'eau et de la navigation d'Allemagne, du Luxembourg et de la Suisse. 2) Pays danubiens : Commission du Danube. 3) Autres pays : Eurostat [iww_eq_loadcap], [iww_eq_age], Ministères italien et tchèque des transports, Office statistique de Pologne

** Autres pays = Pologne, République tchèque, Italie, Royaume-Uni, Lituanie. # comprend 9 bateaux-citernes en Pologne, 1 en République tchèque et 16 en Lituanie. Les données ne sont pas disponibles pour le Royaume-Uni et l'Italie.*

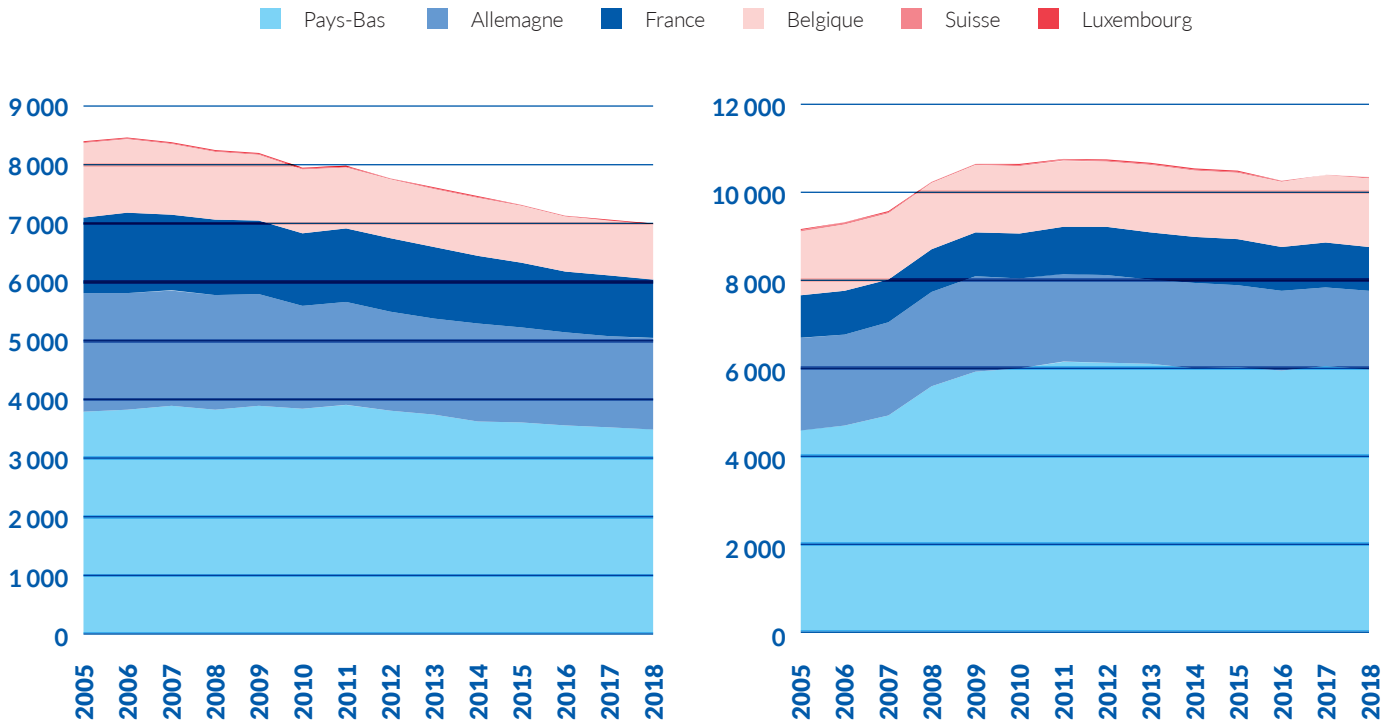
FLOTTE RHÉNANE

BATEAUX À CARGAISON SÈCHE

Le graphique ci-après présente l'évolution des bateaux à cargaison sèche (automoteurs et barges, mais sans les pousseurs et remorqueurs) dans les pays rhénans. Ici, seulement la flotte active est prise en compte (bateaux exploités pour le transport de marchandises sèches). Bien que le nombre de bateaux ait diminué depuis 2005, le tonnage a augmenté en raison de la mise en service de bateaux plus grands et du retrait de bateaux plus petits.

NOMBRE DE BATEAUX À CARGAISON SÈCHE DANS LES PAYS RHÉNANS

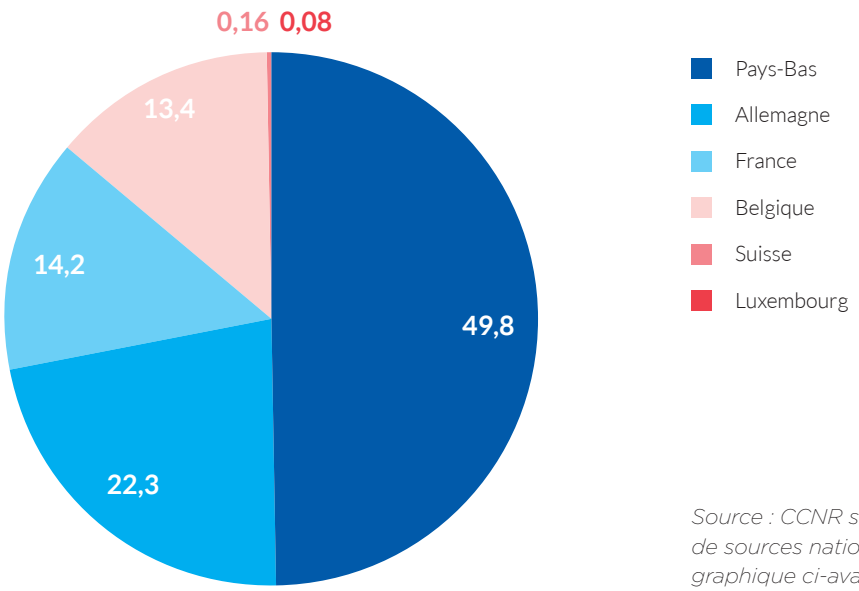
CAPACITÉ DE CHARGEMENT DES BATEAUX À CARGAISON SÈCHE DANS LES PAYS RHÉNANS
(EN 1000 TONNES)*



Source : CCNR, sur la base de données du Centraal Bureau voor de Statistiek, des administrations des voies d'eau d'Allemagne, du Luxembourg et de la Suisse et du ministère belge des transports
** = bateaux motorisés et barges, sans les pousseurs et remorqueurs*

La flotte néerlandaise de bateaux à cargaison sèche est la plus importante de la région rhénane, avec une part de près de 50 %.

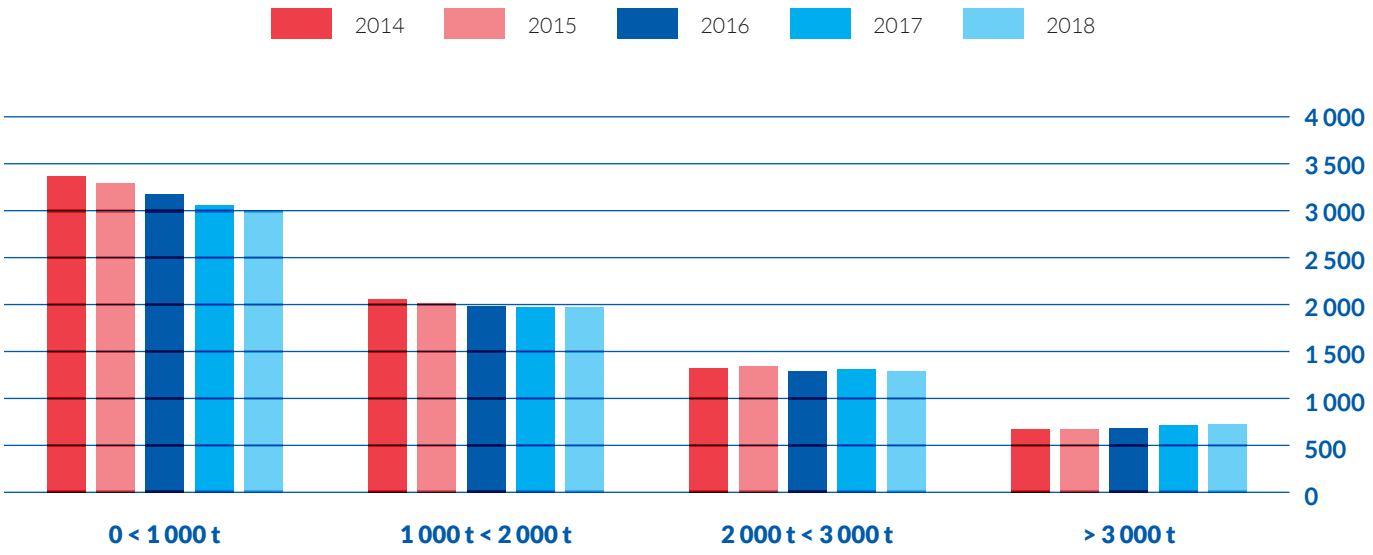
RÉPARTITION DES BATEAUX À CARGAISON SÈCHE DANS LES PAYS RHÉNANS, PAR PAYS D'IMMATRICULATION (EN %, 2018)



Source : CCNR sur la base de sources nationales (voir le graphique ci-avant)

Le nombre de bateaux appartenant à la classe de capacité de chargement (0 < 1 000 t) est en baisse, bien que les résultats diffèrent quelque peu d'un pays à l'autre. Si le nombre de bateaux belges, néerlandais et français de faibles dimensions a diminué depuis 2014, il est resté relativement stable dans la flotte allemande.

NOMBRE DE BATEAUX À CARGAISON SÈCHE, PAR CATÉGORIE DE PORT EN LOURD, DANS LES PAYS RHÉNANS*

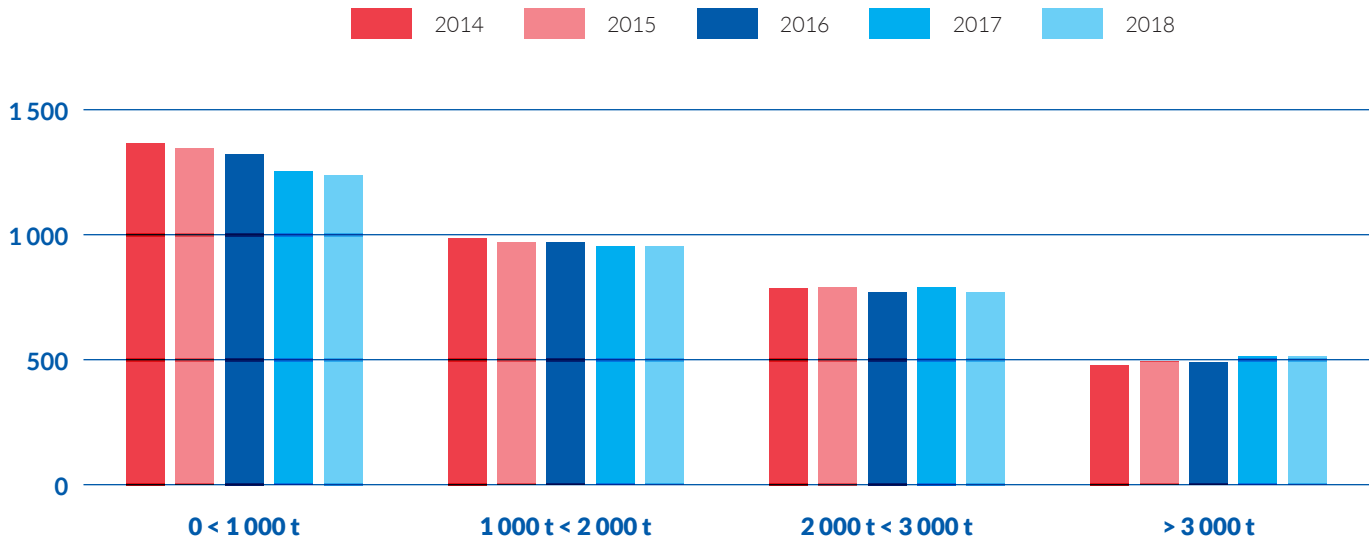


Source : CCNR sur la base de sources nationales

** Pays rhénans = Belgique, France, Allemagne, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse. Les données concernant l'Allemagne retenues pour 2018 sont celles de 2017, les données relatives à la flotte allemande n'étaient pas encore disponibles pour 2018.*

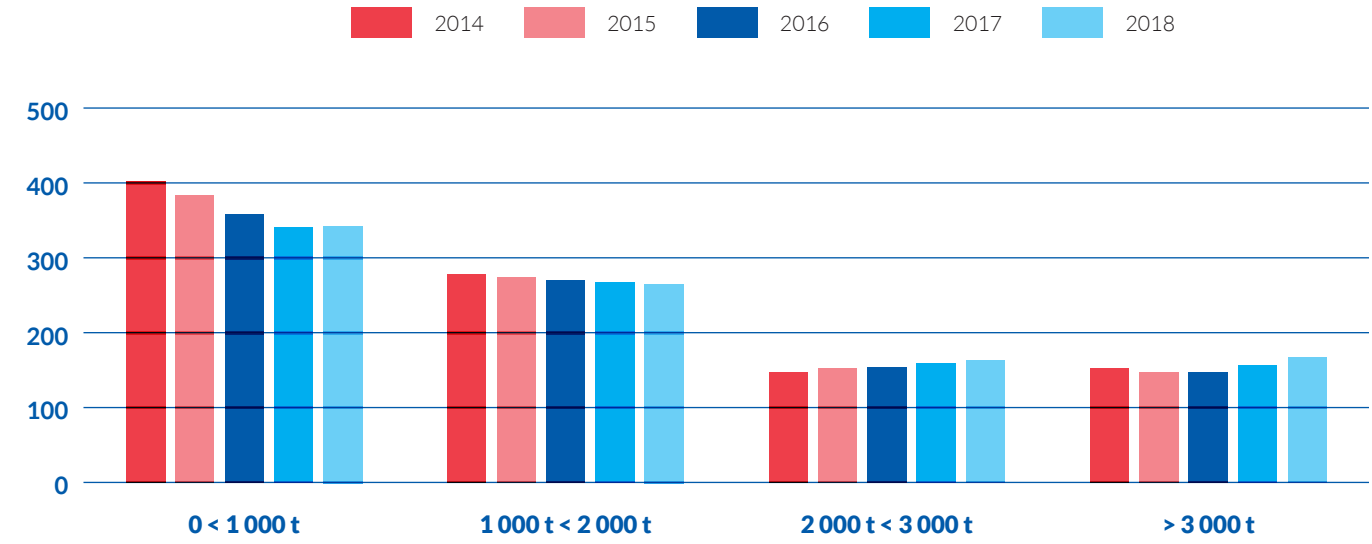
La comparaison des flottes de bateaux à cargaison sèche des pays rhénans montre que la catégorie des plus grands bateaux (> 3000 t) est présente dans les flottes belge et néerlandaise, mais presque absente dans les flottes française et allemande.

NOMBRE DE BATEAUX À CARGAISON SÈCHE, PAR CATÉGORIE DE PORT EN LOURD, DE LA FLOTTE NÉERLANDAISE



Source : Centraal Bureau voor de Statistiek

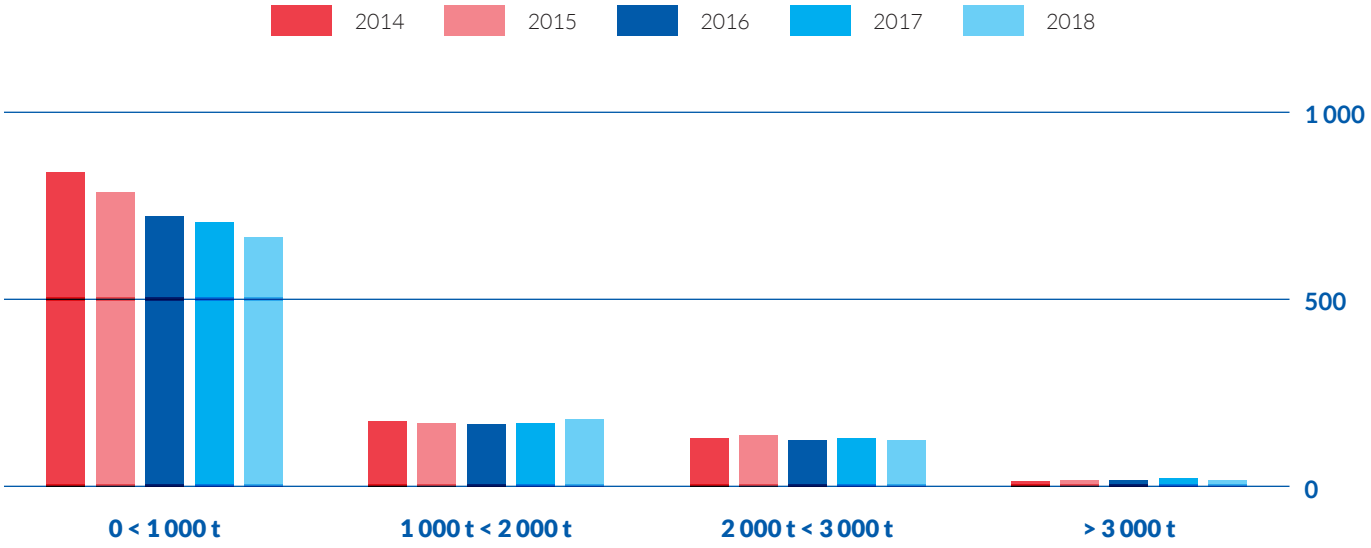
NOMBRE DE BATEAUX À CARGAISON SÈCHE, PAR CATÉGORIE DE PORT EN LOURD, DE LA FLOTTE BELGE



Source : ITB /Ministère belge des transports

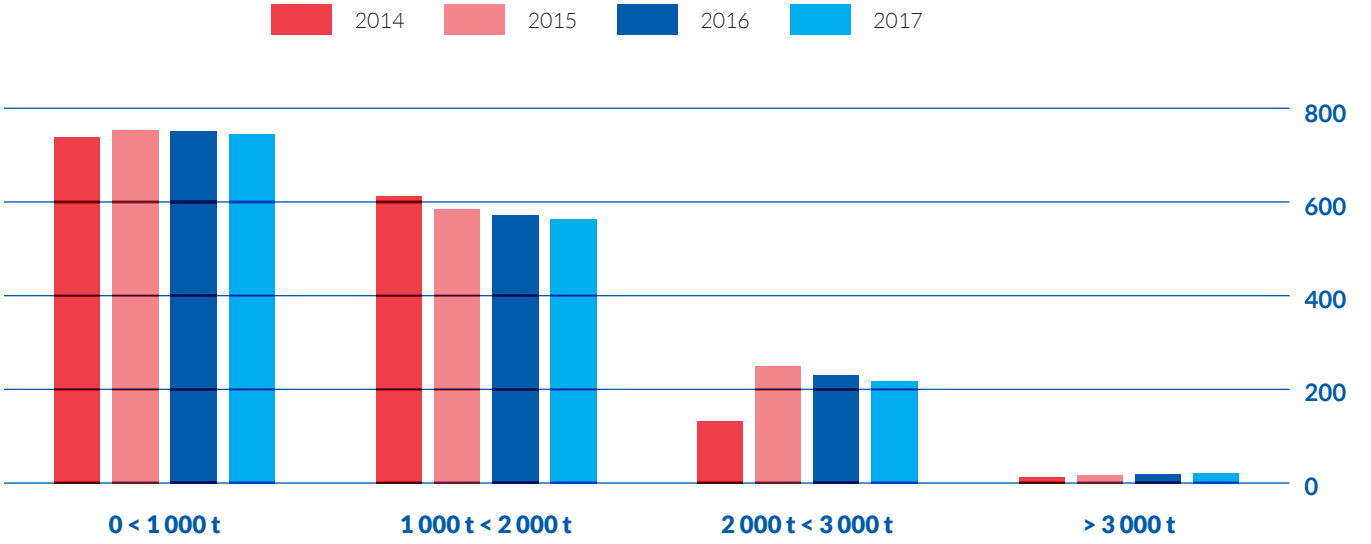
Parmi l'ensemble des pays rhénans, la France compte la part la plus élevée de bateaux appartenant à la catégorie « de 0 < 1 000 tonnes ». En France, cette part était de 72 % (en nombre de bateaux) en 2014, mais a diminué pour atteindre 67 % en 2018. Compte tenu des différentes difficultés économiques auxquelles est confrontée cette catégorie de bateaux, une baisse supplémentaire est probable.

NOMBRE DE BATEAUX À CARGAISON SÈCHE, PAR CATÉGORIE DE PORT EN LOURD, DE LA FLOTTE FRANÇAISE



Source : VNF

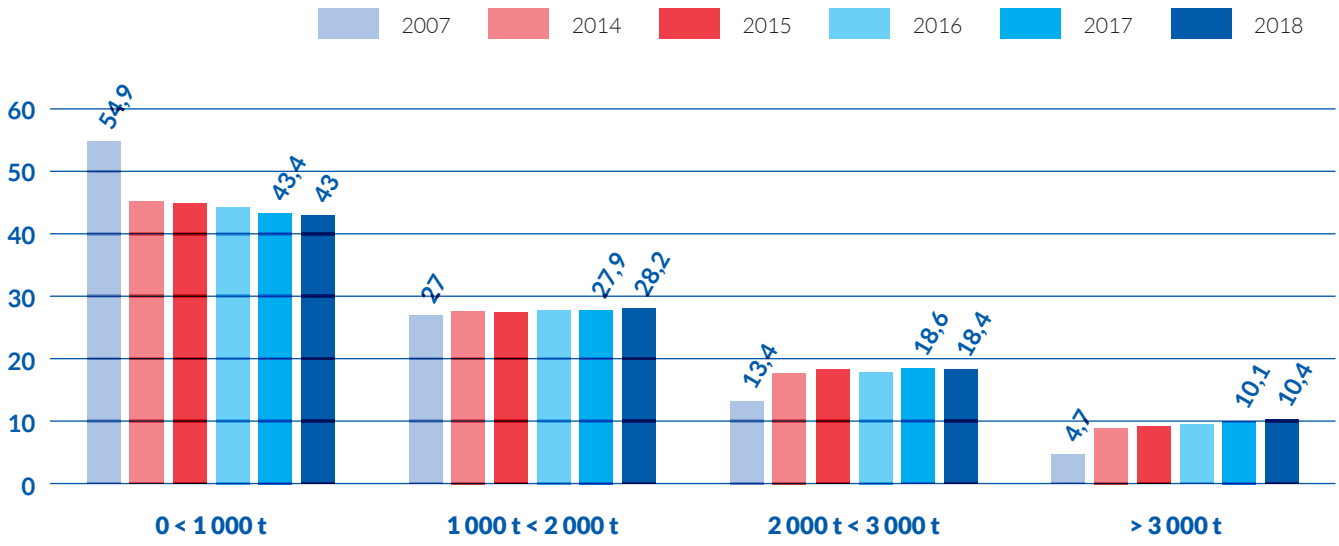
NOMBRE DE BATEAUX À CARGAISON SÈCHE, PAR CATÉGORIE DE PORT EN LOURD, DE LA FLOTTE ALLEMANDE



Source : CCNR, sur la base de données de l'administration allemande des voies d'eau

L'examen de l'ensemble de la flotte rhénane de bateaux à cargaison sèche permet de constater que les parts des différentes catégories de dimensions n'ont guère évolué depuis 2014. Elles ont toutefois évolué au cours de la dernière décennie si l'on compare les chiffres de 2007 à ceux de 2018.

NOMBRE DE BATEAUX, PAR CATÉGORIE DE PORT EN LOURD, EN % DU NOMBRE TOTAL DE BATEAUX À CARGAISON SÈCHE DE LA FLOTTE RHÉNANE*



Source : CCNR sur la base de sources nationales
** La part est basée sur le nombre de bateaux appartenant à une catégorie de tonnage donnée, par rapport au nombre total de bateaux à cargaison sèche de la flotte rhénane. Par conséquent, le total des parts pour chaque année s'élève à 100 %.*

BATEAUX À CARGAISON LIQUIDE

Les données font apparaître une hausse de la capacité totale de chargement de la flotte de bateaux-citernes dans les pays rhénans entre 2005 et 2010, due aux investissements dans de nouveaux bateaux à double coque. L'année 2011 a été l'année au cours de laquelle le nombre de bateaux à double coque a le plus fortement augmenté (+127), suivie de l'année 2010 (+112). Depuis lors, le rythme des nouvelles constructions s'est ralenti pour atteindre 33 nouveaux bateaux à double coque en 2018 (y compris les conversions de simple coque en double coque).[21] En 2019, selon le *European Barge Inspection Scheme (EBIS)*, l'Europe comptait 1079 bateaux-citernes à double coque.

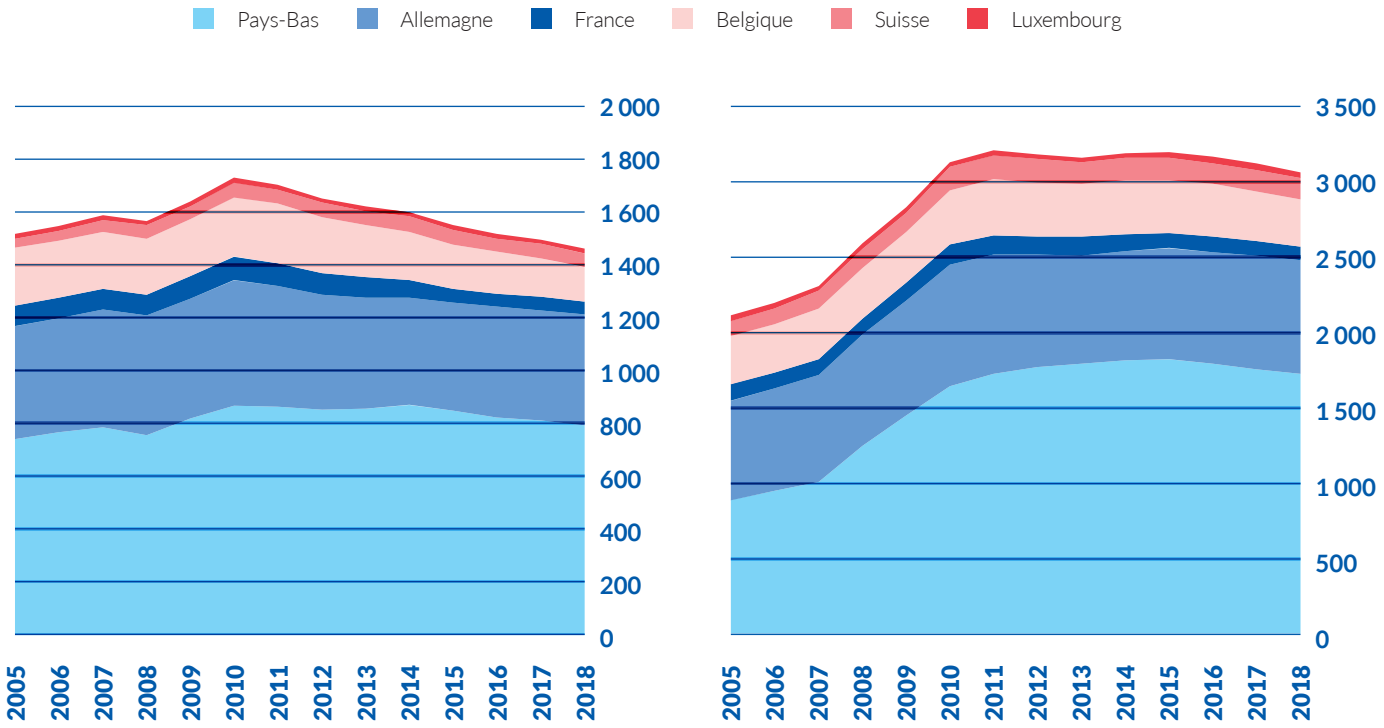
Avec le ralentissement du rythme de construction de nouveaux bateaux à partir de 2011 et le retrait chaque année d'un certain nombre de bateaux à simple coque (en raison de l'expiration imminente du délai transitoire),[22] la taille de la flotte de bateaux-citernes a diminué dans les pays rhénans après 2011.

La capacité de chargement est toutefois restée à un niveau élevé, de nouveaux grands bateaux à double coque ayant encore été mis en service après 2011, tandis que les bateaux à simple coque qui ont été retirés présentaient des dimensions moindres.

[21] Source : European Barge Inspection Scheme (EBIS)
[22] En vertu du régime transitoire, la majeure partie des marchandises liquides doit être transportée à bord de bateaux à double coque depuis le 1.1.2019.

NOMBRE DE BATEAUX À CARGAISON LIQUIDE DANS LES PAYS RHÉNANS

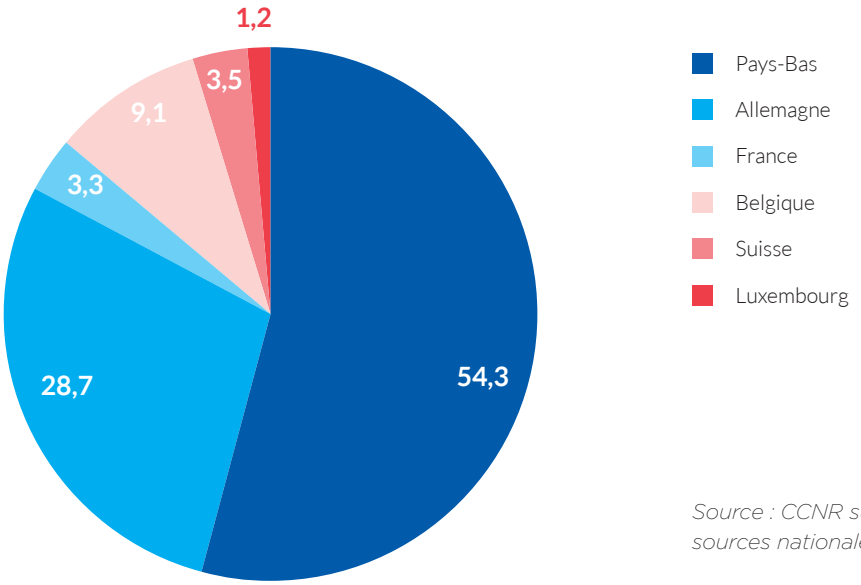
CAPACITÉ DE CHARGEMENT DES BATEAUX À CARGAISON LIQUIDE DANS LES PAYS RHÉNANS
(EN 1000 TONNES)



Source : CCNR sur la base de sources nationales.

En ce qui concerne les pays d'immatriculation, pour la flotte de bateaux à cargaison liquide, les Pays-Bas détiennent environ 54 % du nombre total de bateaux-citernes exploités dans les pays rhénans

RÉPARTITION DES BATEAUX À CARGAISON LIQUIDE DANS LES PAYS RHÉNANS, PAR PAYS (EN %, 2018)

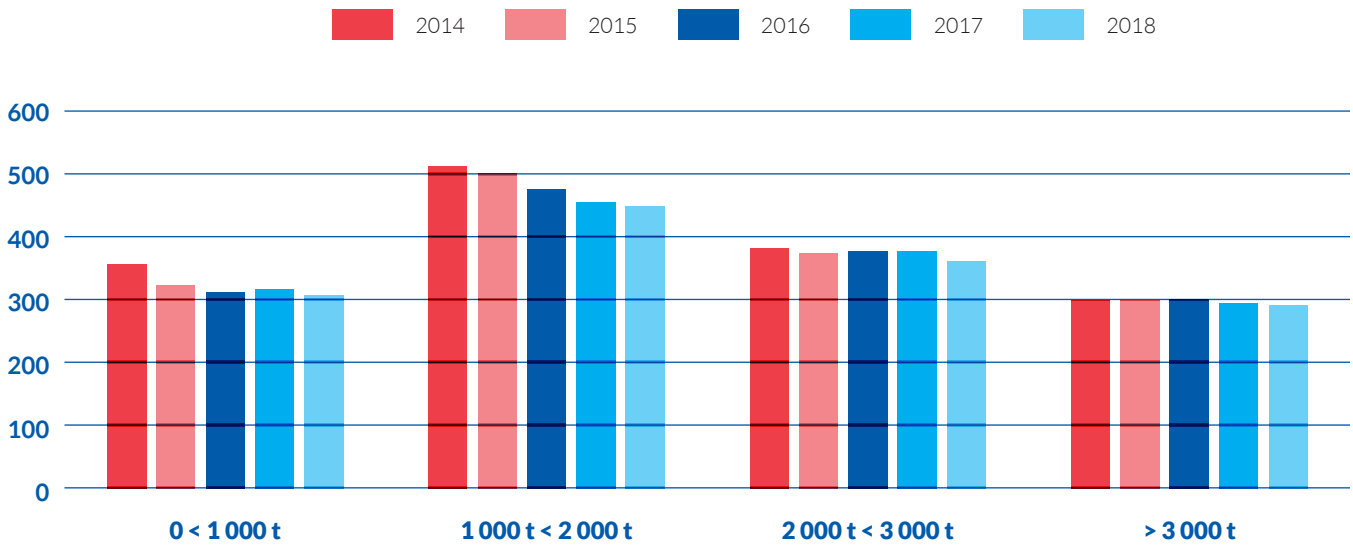


Source : CCNR sur la base de sources nationales

L'évolution générale du nombre de bateaux par catégories de dimensions fait apparaître que le nombre des bateaux-citernes plus petits (0 < 1 000 t ; 1 000 < 2 000 t) est en baisse depuis 2014.

Dans les pays rhénans, le nombre des bateaux appartenant aux classes de tonnage les moins élevées (0 < 1 000 t ; 1 000 < 2 000 t) était de 761 en 2018, contre 873 en 2014. Cela signifie que 112 bateaux ont été retirés du marché en seulement quatre ans.

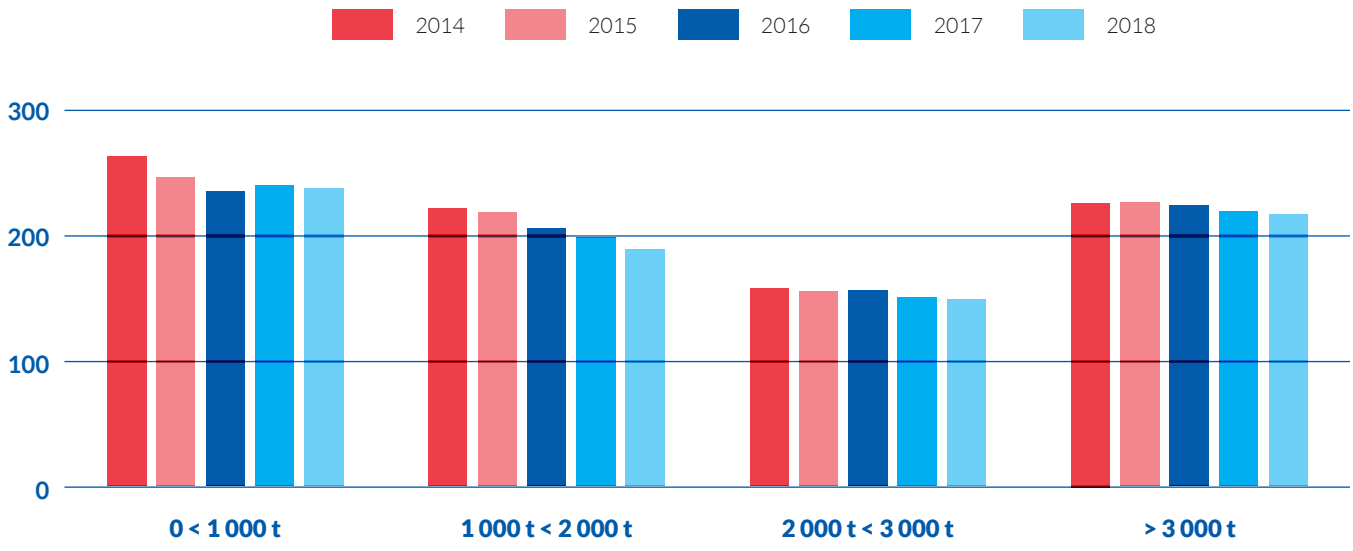
NOMBRE DE BATEAUX À CARGAISON LIQUIDE, PAR CATÉGORIE DE PORT EN LOURD, DANS LES PAYS RHÉNANS



Source : CCNR sur la base de sources nationales

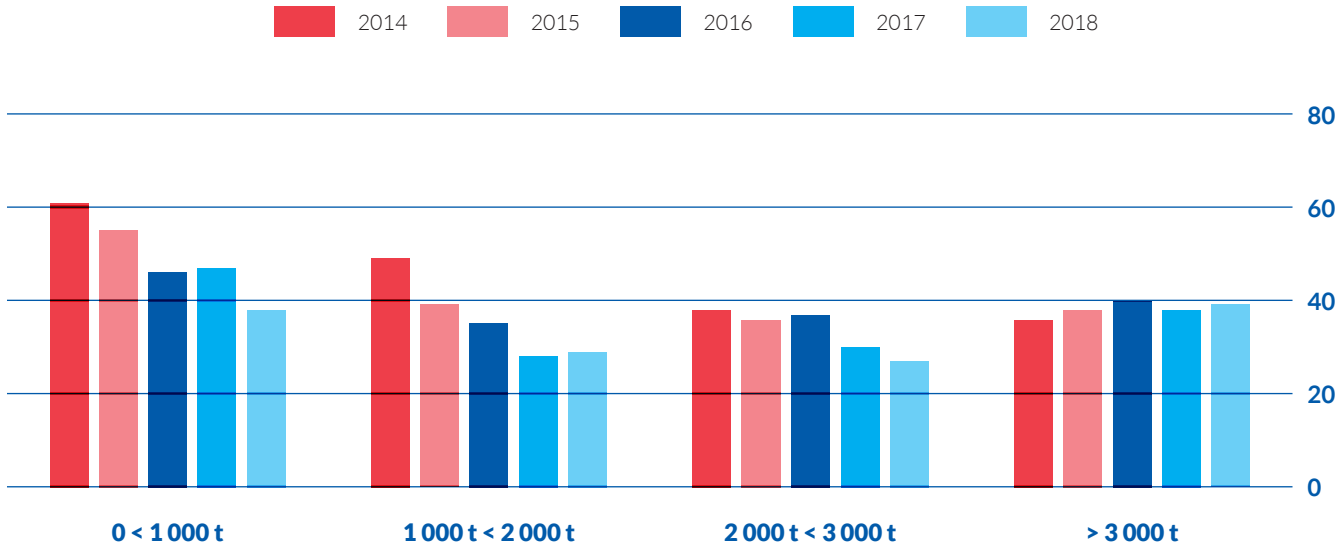
Il existe un point commun remarquable avec la flotte de bateaux à cargaison sèche. Pour les bateaux à cargaison liquide également, le nombre des bateaux appartenant à la catégorie « > 3 000 t » que comptent les flottes néerlandaise et belge est relativement élevé, tandis qu'il est relativement faible pour les flottes allemande et française.

NOMBRE DE BATEAUX À CARGAISON LIQUIDE, PAR CATÉGORIE DE PORT EN LOURD, DANS LA FLOTTE NÉERLANDAISE



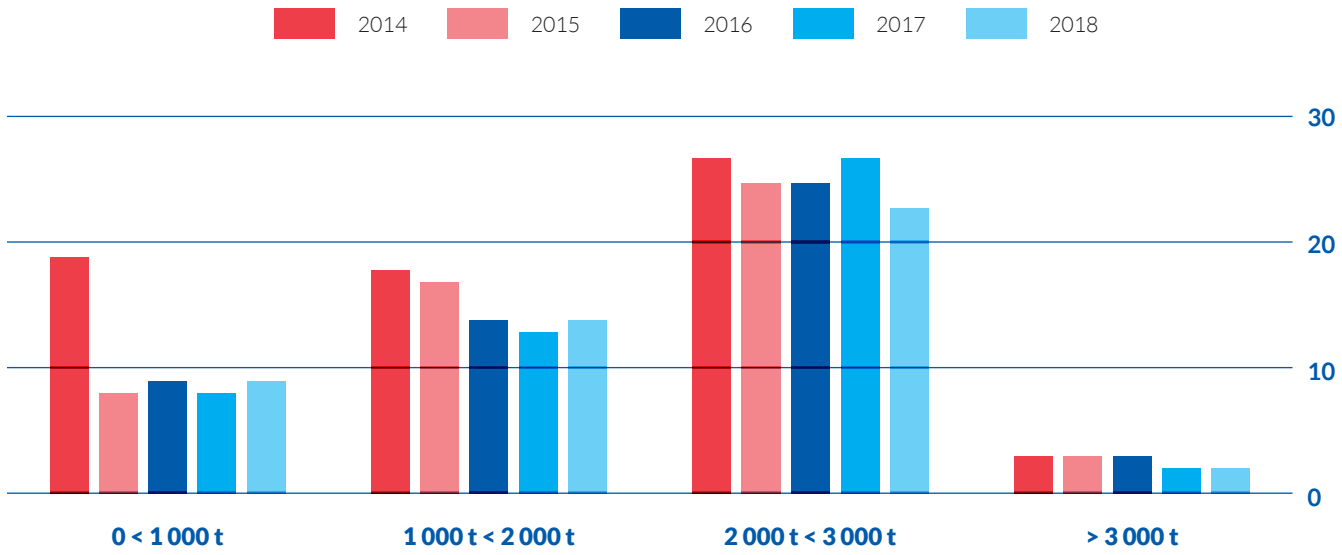
Source : Centraal Bureau voor de Statistiek

NOMBRE DE BATEAUX À CARGAISON LIQUIDE, PAR CATÉGORIE DE PORT EN LOURD, DANS LA FLOTTE BELGE



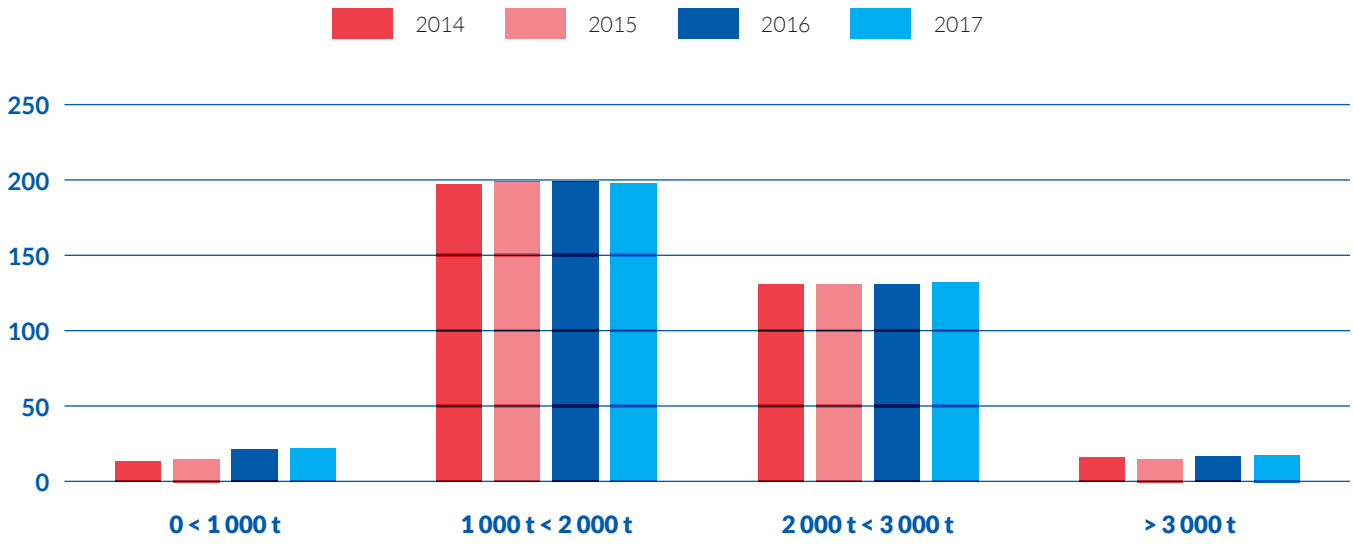
Source : CCNR, sur la base de données de ITB /Ministère belge des transports

NOMBRE DE BATEAUX À CARGAISON LIQUIDE, PAR CATÉGORIE DE PORT EN LOURD, DANS LA FLOTTE FRANÇAISE



Source : CCNR, sur la base de données de VNF

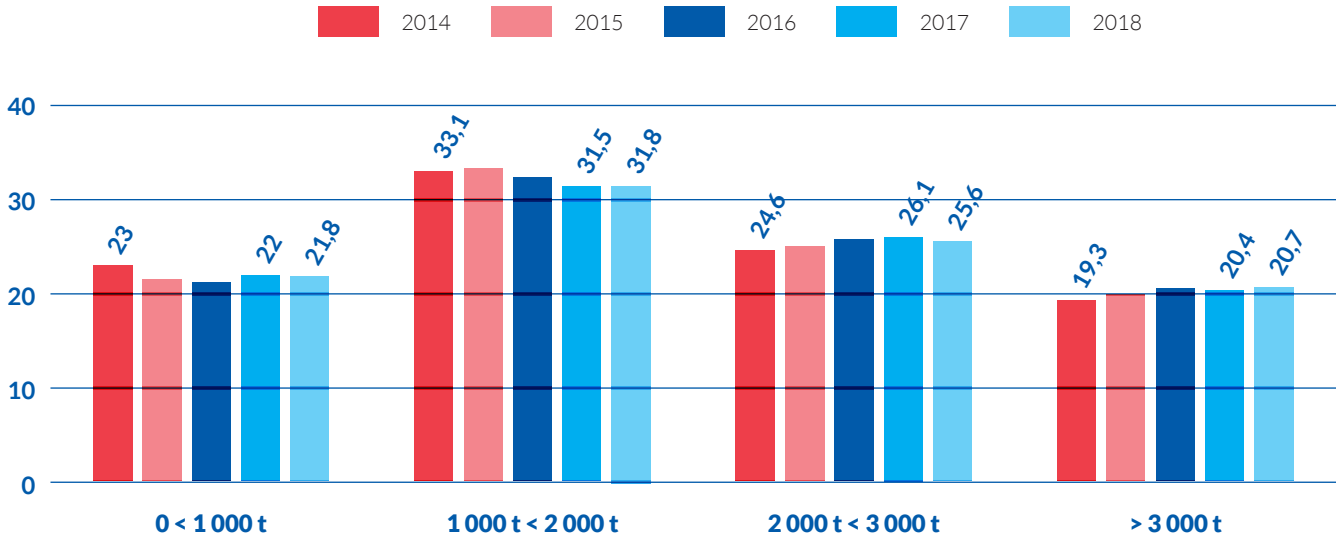
NOMBRE DE BATEAUX À CARGAISON LIQUIDE, PAR CATÉGORIE DE PORT EN LOURD, DANS LA FLOTTE ALLEMANDE



Source : CCNR, sur la base de données de l'administration allemande des voies d'eau

La répartition de l'ensemble des bateaux à cargaison liquide exploités dans les pays rhénans montre que la part des deux catégories de dimensions les plus grandes a augmenté, tandis que la part des deux catégories de dimensions les plus petites a diminué.

NOMBRE DE BATEAUX, PAR CATÉGORIE DE PORT EN LOURD, EN % DU NOMBRE TOTAL DE BATEAUX À CARGAISON LIQUIDE DE LA FLOTTE RHÉNANE*



Source : CCNR sur la base de sources nationales
** La part est basée sur le nombre de bateaux-citernes appartenant à une certaine catégorie de tonnage par rapport au nombre total des bateaux-citernes de la flotte rhénane. Par conséquent, le total des parts pour chaque année s'élève à 100.*

Dans les pays rhénans sont actuellement exploités environ 1 240 pousseurs et remorqueurs, dont 718 sont néerlandais et 411 sont allemands. Leur nombre est relativement stable depuis 2008.

FLOTTE DU DANUBE

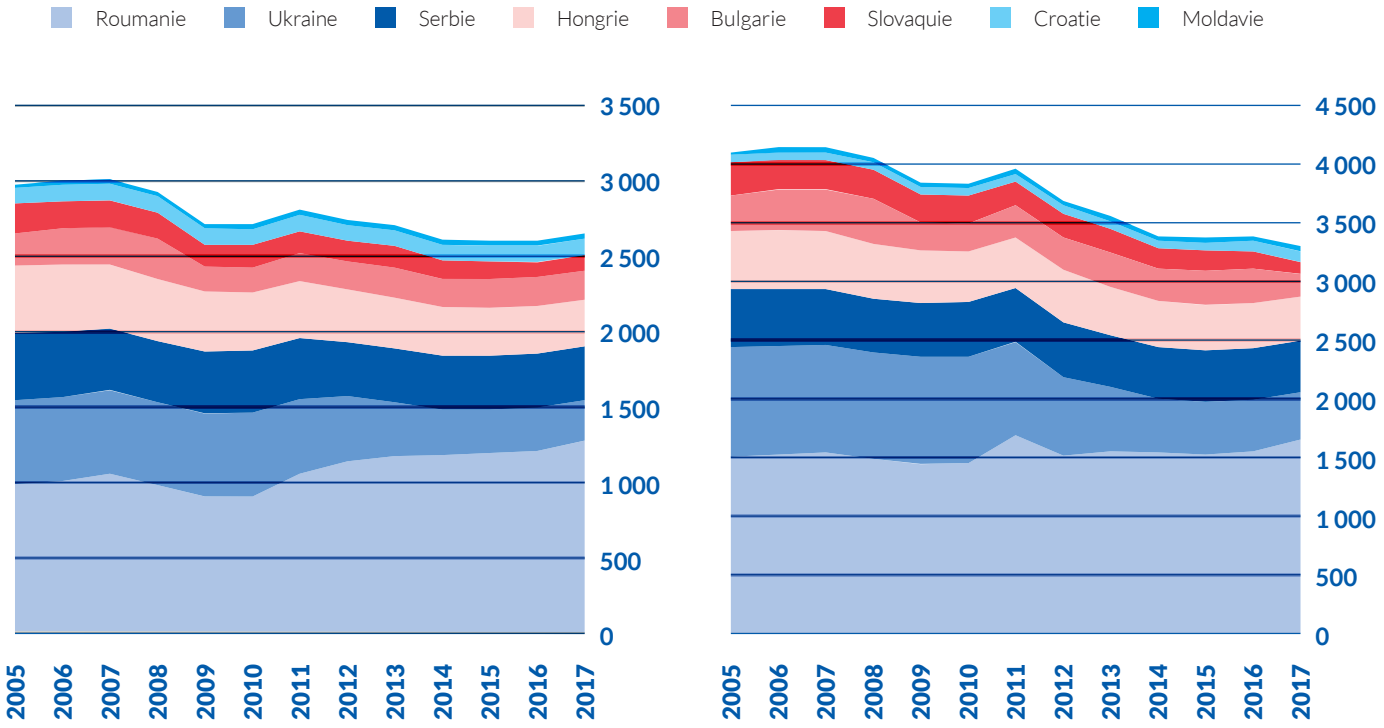
BATEAUX À CARGAISON SÈCHE

Le graphique ci-après présente les séries de données concernant les bateaux à cargaison sèche (automoteurs et barges, sans les pousseurs et remorqueurs) dans les pays danubiens. À la fois le nombre des bateaux et la capacité de chargement ont diminué depuis 2005.

Évolution de la flotte à cargaison sèche dans les pays danubiens

NOMBRE DE BATEAUX À CARGAISON SÈCHE DANS LES PAYS DANUBIENS

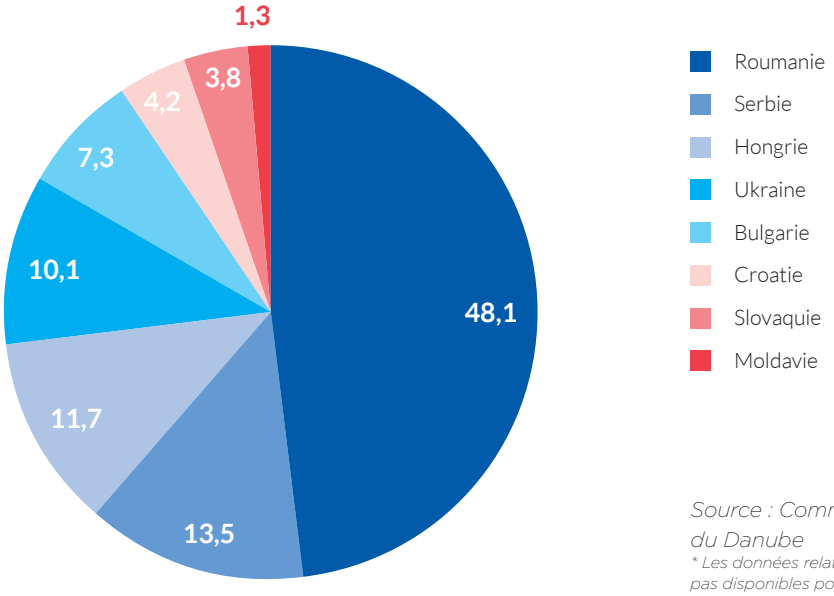
CAPACITÉ DE CHARGEMENT DE LA FLOTTE À CARGAISON SÈCHE DANS LES PAYS DANUBIENS
(EN 1 000 TONNES)



Source : Commission du Danube

La flotte roumaine de bateaux à cargaison sèche est la plus importante de la région du Danube, avec une part d'environ 48 % du total de bateaux à cargaison sèche.

RÉPARTITION DES BATEAUX À CARGAISON SÈCHE DE LA FLOTTE DU DANUBE PAR PAYS D'IMMATRICULATION (EN %, 2017)*



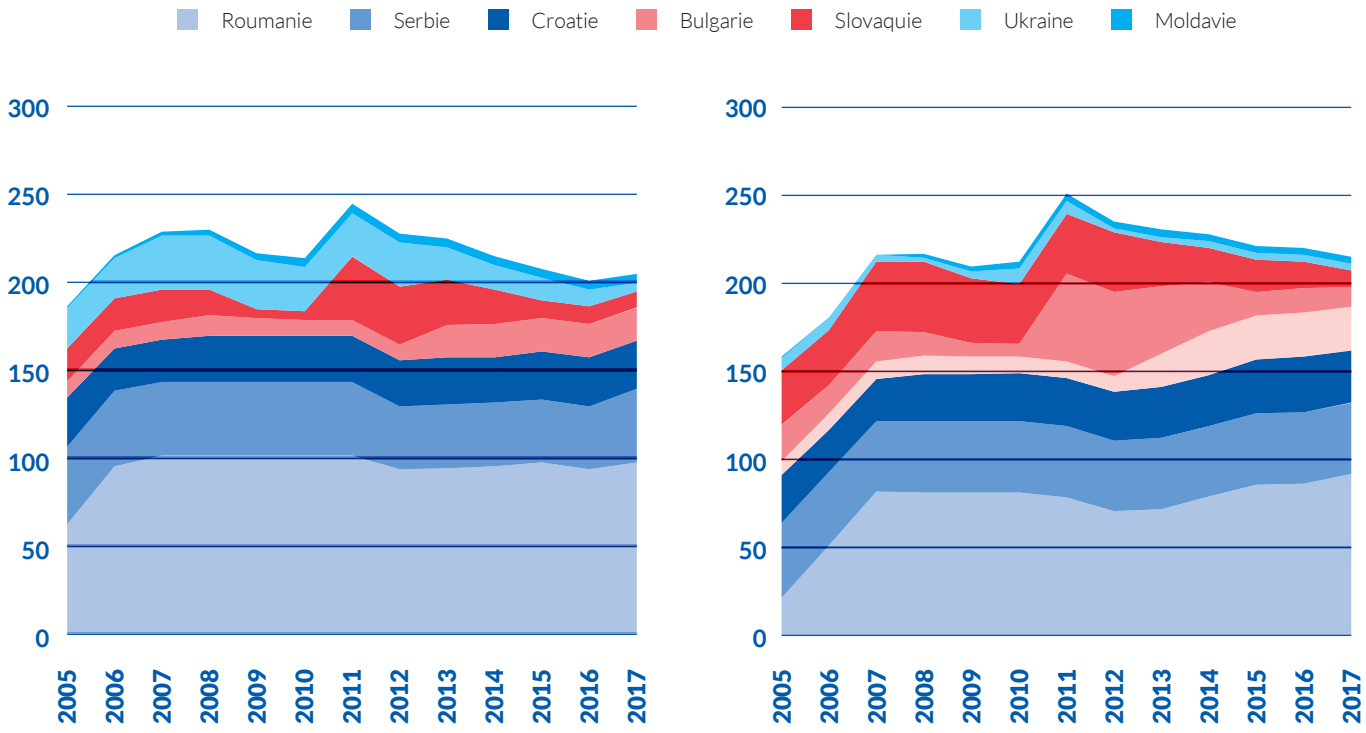
Source : Commission du Danube
** Les données relatives à la flotte ne sont pas disponibles pour l'Autriche.*

BATEAUX À CARGAISON LIQUIDE

Évolution de la flotte à cargaison liquide dans les pays danubiens

NOMBRE DE BATEAUX À CARGAISON LIQUIDE DANS LES PAYS DANUBIENS

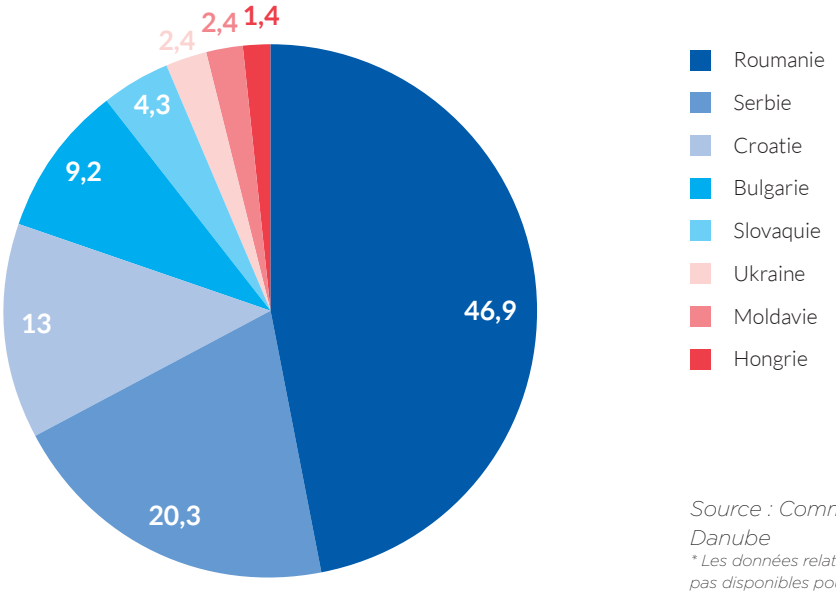
CAPACITÉ DE CHARGEMENT DE LA FLOTTE À CARGAISON LIQUIDE DANS LES PAYS DANUBIENS (EN 1 000 TONNES)



Source : Commission du Danube

En ce qui concerne la flotte à cargaison liquide, la Roumanie détient également la part la plus élevée dans la région du Danube, avec environ 47 % du total des bateaux-citernes.

RÉPARTITION DES BATEAUX À CARGAISON LIQUIDE DE LA FLOTTE DU DANUBE PAR PAYS D'IMMATRICULATION (EN %, 2017)*



Source : Commission du Danube
** Les données relatives à la flotte ne sont pas disponibles pour l'Autriche.*

En 2017 étaient exploités dans les pays danubiens 657 pousseurs et remorqueurs, dont 300 étaient roumains. Comme dans la région du Rhin, le nombre des pousseurs et remorqueurs est resté relativement stable au cours des 10 dernières années.

II FLOTTE DE BATEAUX
À MARCHANDISES DANS D'AUTRES PAYS EUROPÉENS

Pour la Pologne, la République tchèque, le Royaume-Uni et la Lituanie, les données concernant les flottes pour la période de 2005 à 2017 sont cohérentes et sont issues de données d'Eurostat *[iww_eq_loadcap]*. Il convient de noter que, dans cette base de données, il n'est pas possible de faire la distinction entre les bateaux à cargaison sèche et les bateaux à cargaison liquide.

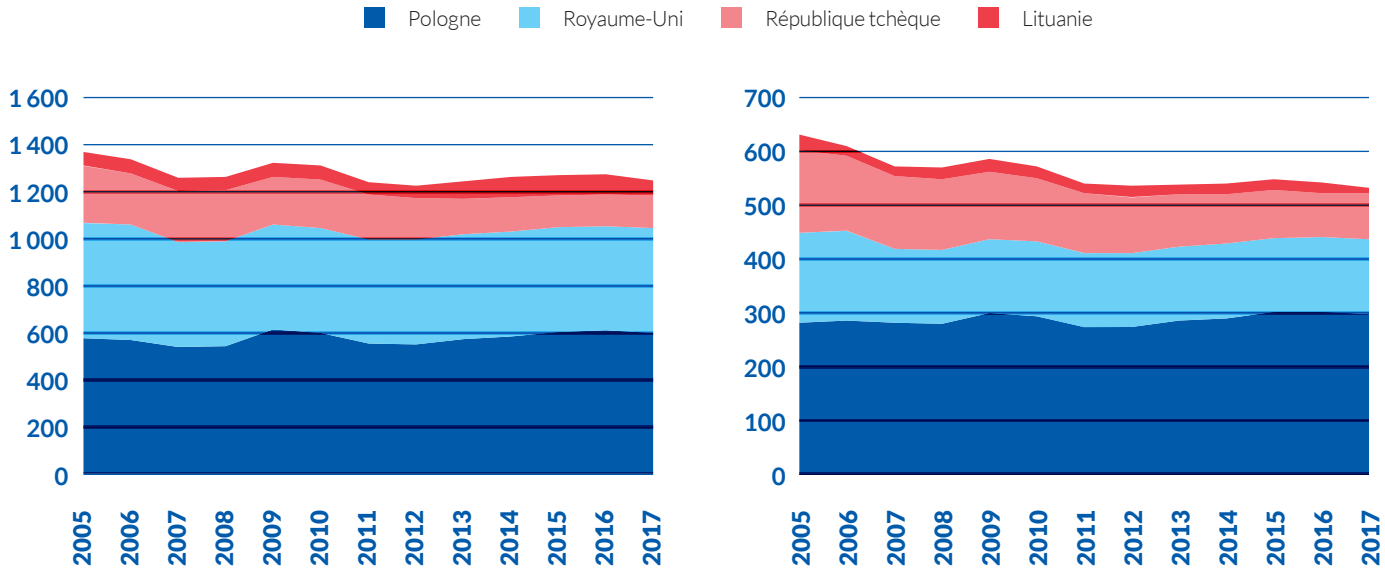
- Selon les informations fournies par l'Office statistique de la Pologne, le total de 598 bateaux à marchandises comporte 9 bateaux-citernes dont 7 sont motorisés et 2 sont des barges-citernes poussées.
- Selon le ministère tchèque des transports, les 139 bateaux à marchandises de la flotte tchèque ne comptent qu'un bateau-citerne (construit en 1951 et d'une capacité de chargement de 297 tonnes).
- L'Office statistique de Lituanie indique que 16 des 63 bateaux à marchandises en Lituanie sont des bateaux-citernes.

Pour l'Italie, les données d'Eurostat[23] ainsi que les statistiques du ministère italien des transports font apparaître une forte rupture structurelle en ce qui concerne le nombre de bateaux entre les années 2009 et 2010, ce qui semble refléter une reclassification statistique ou une autre modification fondamentale. Il a par conséquent été décidé de ne pas présenter les données relatives à l'Italie dans le graphique comportant les données relatives aux autres pays.

Pour les années 2011-2017, les données pour l'Italie semblent assez cohérentes : les données d'Eurostat et du ministère italien des transports font état de 63 bateaux à marchandises motorisés et de 73 barges poussées et remorquées en 2017. Au total, la flotte italienne de bateaux à marchandises comptait 136 unités en 2017.

NOMBRE DE BATEAUX À MARCHANDISES MOTORISÉS ET DE BARGES POUSSÉES OU REMORQUÉES *

CAPACITÉ DE CHARGEMENT DES BATEAUX À CARGAISON MOTORISÉS ET DES BARGES POUSSÉES OU REMORQUÉES (EN 1 000 TONNES)*****



Source : Eurostat [iww_eq_loadcap]

** Bateaux à cargaison liquide et bateaux à cargaison sèche additionnés.*

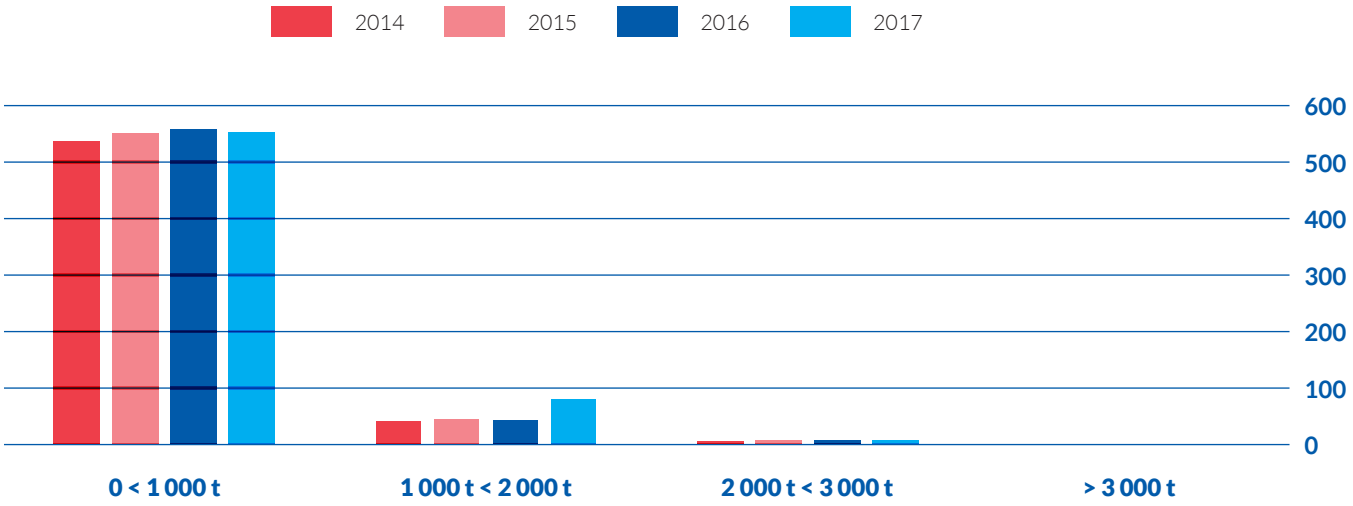
[23] *[iww_eq_loadcap]*

La flotte italienne comptait 14 pousseurs et remorqueurs en 2017, contre 219 pousseurs et remorqueurs en Pologne, 92 au Royaume-Uni, 71 en République tchèque et 37 en Lituanie.

La capacité moyenne de chargement des bateaux à marchandises dans ces cinq pays est inférieure aux valeurs observées pour les flottes des pays rhénans. Parmi ces cinq pays, les bateaux tchèques présentaient une capacité de chargement moyenne de 626 tonnes en 2017, soit la capacité la plus importante. Une capacité moyenne de 501 tonnes a été relevée pour la flotte polonaise en 2017, contre 310 tonnes pour la flotte britannique. Globalement, les bateaux les plus petits sont lituaniens, avec une capacité de chargement moyenne de seulement 159 tonnes.

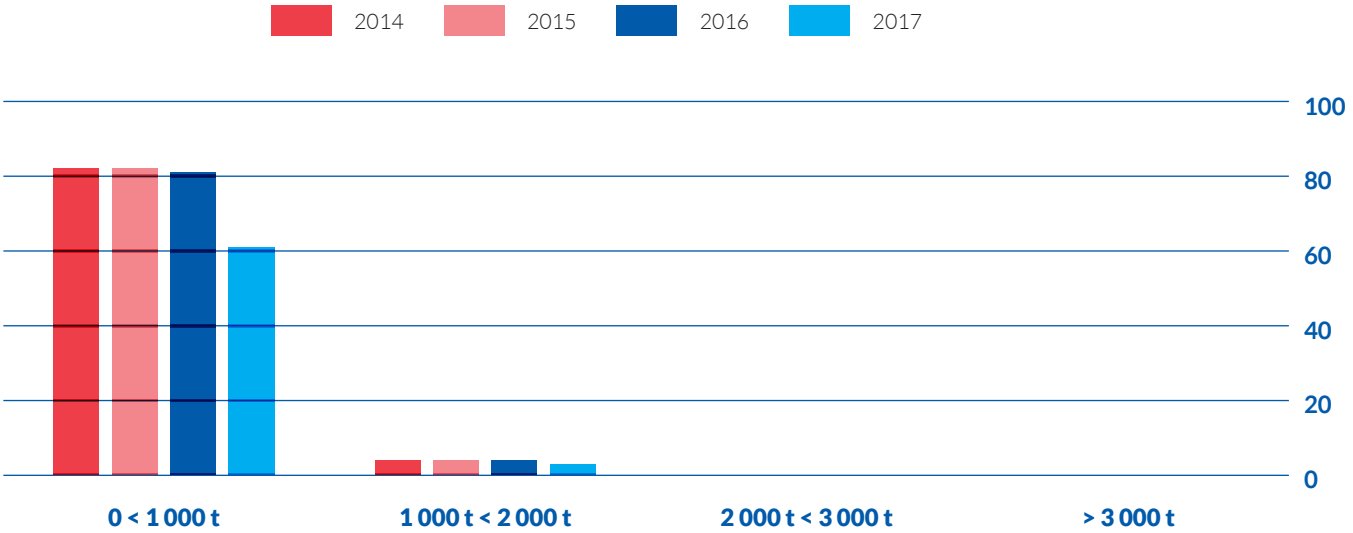
Dans la répartition ci-après des bateaux selon les catégories de dimensions pour les flottes polonaise et lituanienne, la plupart des bateaux appartenant à la catégorie de dimensions < 1 000 tonnes ont en réalité une capacité de chargement bien inférieure à 1 000 tonnes.

NOMBRE DE BATEAUX À MARCHANDISES POLONAIS, PAR CAPACITÉ DE CHARGEMENT*



Sources : Office statistique de la Pologne
** Bateaux motorisés et barges poussées et remorquées. Sans les pousseurs et remorqueurs.*

NOMBRE DE BATEAUX À MARCHANDISES LITUANIENS, PAR CAPACITÉ DE CHARGEMENT*

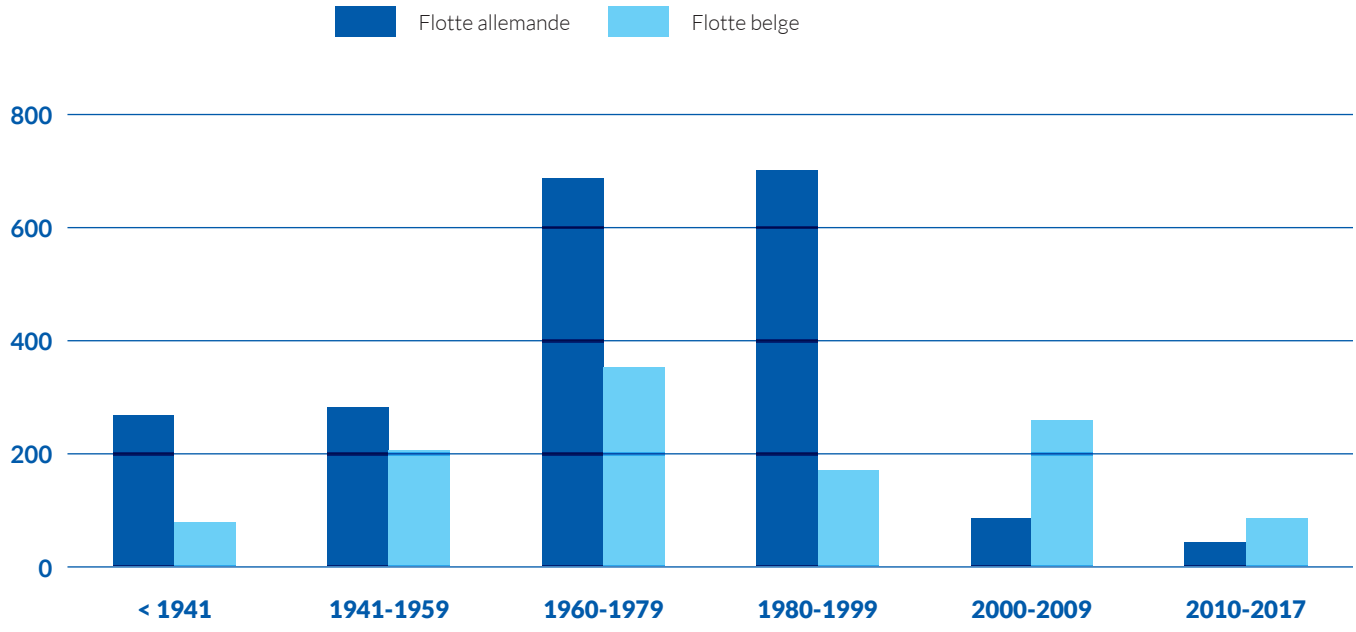


Sources : Office statistique de la Lituanie
** Bateaux motorisés et barges poussées et remorquées. Sans les pousseurs et remorqueurs.*

STRUCTURE DES FLOTTES PAR ÂGE[24]

Les flottes des pays européens sont non seulement de taille différente, l'âge moyen et la structure des flottes par âge sont également divergents. La comparaison entre les bateaux belges et allemands permet de constater que le nombre de bateaux construits avant la fin des années 1990 est plus élevé en Allemagne. À l'inverse, le nombre de bateaux construits après 1999 est plus élevé dans la flotte belge.

NOMBRE DE BATEAUX PAR ANNÉE DE CONSTRUCTION DANS LES FLOTTES BELGE ET ALLEMANDE*

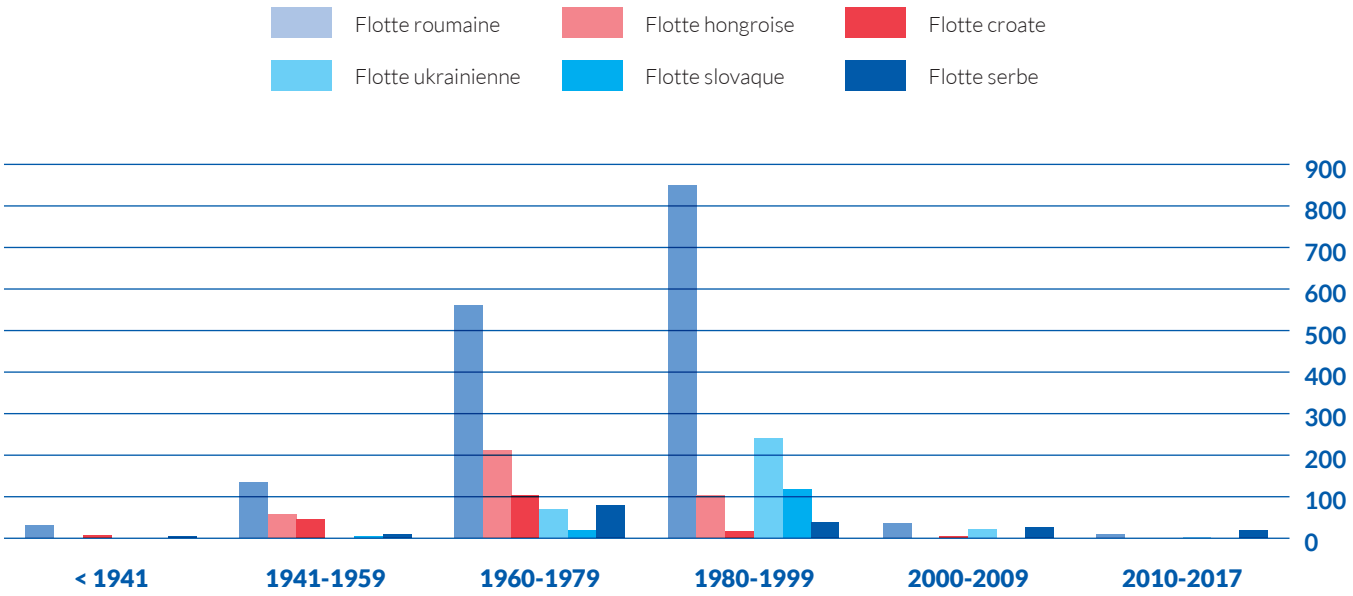


Sources : CCNR, sur la base de données l'administration allemande des voies d'eau et de la navigation et du ministère belge des transports
** Ces données comprennent les bateaux à cargaison sèche, à cargaison liquide ainsi que les pousseurs et remorqueurs.*

La flotte danubienne compte un nombre élevé de bateaux construits entre les années 60 et les années 90. Peu de nouveaux bateaux ont été construits depuis l'an 2000 pour une exploitation sur le Danube.

[24] La répartition par âge des flottes n'est pas disponible pour tous les pays d'Europe.

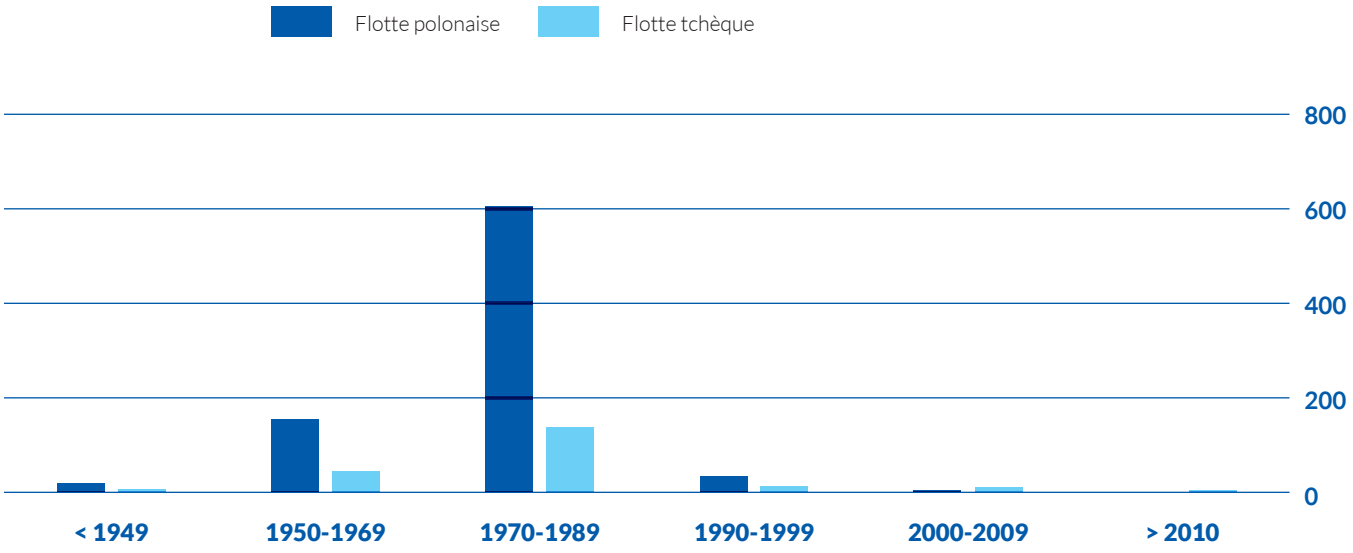
NOMBRE DE BATEAUX PAR ANNÉE DE CONSTRUCTION DANS LES PAYS DANUBIENS *



Source : Commission du Danube
** Ces données comprennent les bateaux à cargaison sèche, à cargaison liquide ainsi que les pousseurs et remorqueurs.*

Pour les flottes polonaise et tchèque, la structure par âge montre également que très peu de nouveaux bateaux ont été construits au cours du nouveau millénaire, à partir de l'an 2000.

NOMBRE DE BATEAUX PAR ANNÉE DE CONSTRUCTION DES FLOTTES POLONAISE ET TCHÈQUE



Source : Office statistique de Pologne et Ministère tchèque des transports

CONSTRUCTION DE NOUVEAUX BATEAUX

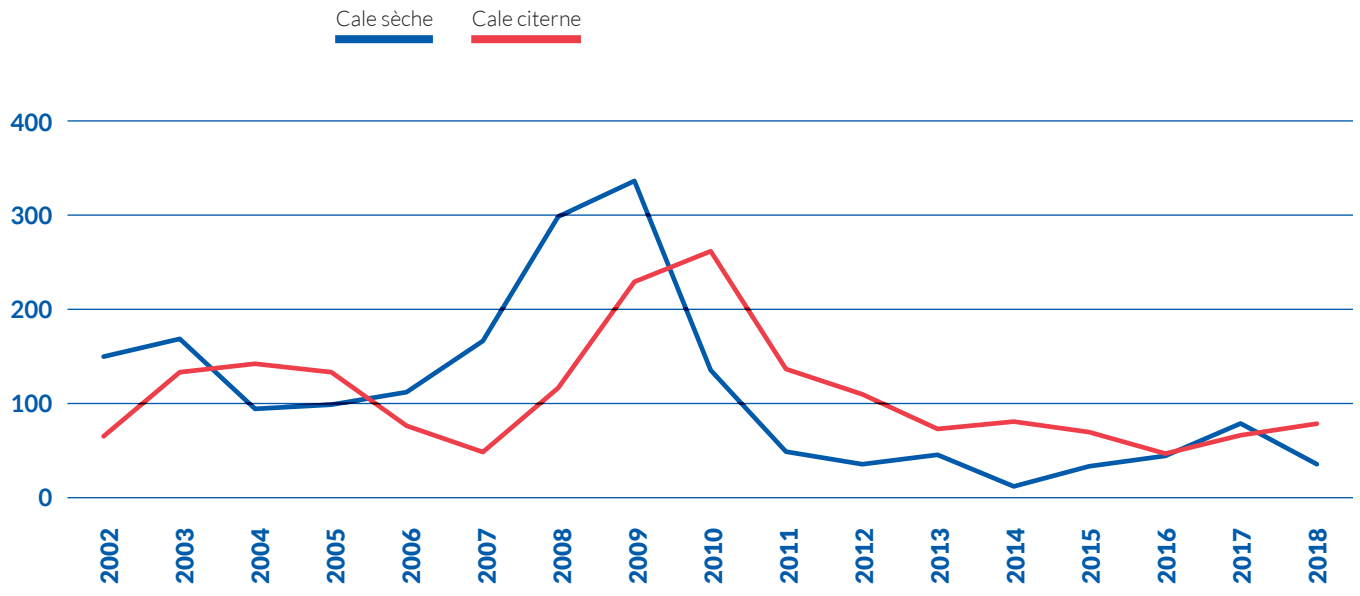
En 2018, le tonnage nouvellement mis sur le marché pour le transport de cargaisons liquides était supérieur d'environ

18 % à celui de 2017

En 2018, la capacité de chargement nouvellement mise sur le marché a diminué pour le segment des cargaisons sèches, tandis qu'elle a augmenté de 18 % pour le segment des cargaisons liquides. En 2018, 17 nouveaux bateaux à cargaison sèche (bateaux motorisés et barges poussées) ont été mis sur le marché (dont neuf aux Pays-Bas). Ce taux de nouvelles constructions est en baisse par rapport à 2017, tant en termes de nombre de bateaux qu'en termes de capacité de chargement ajoutée.

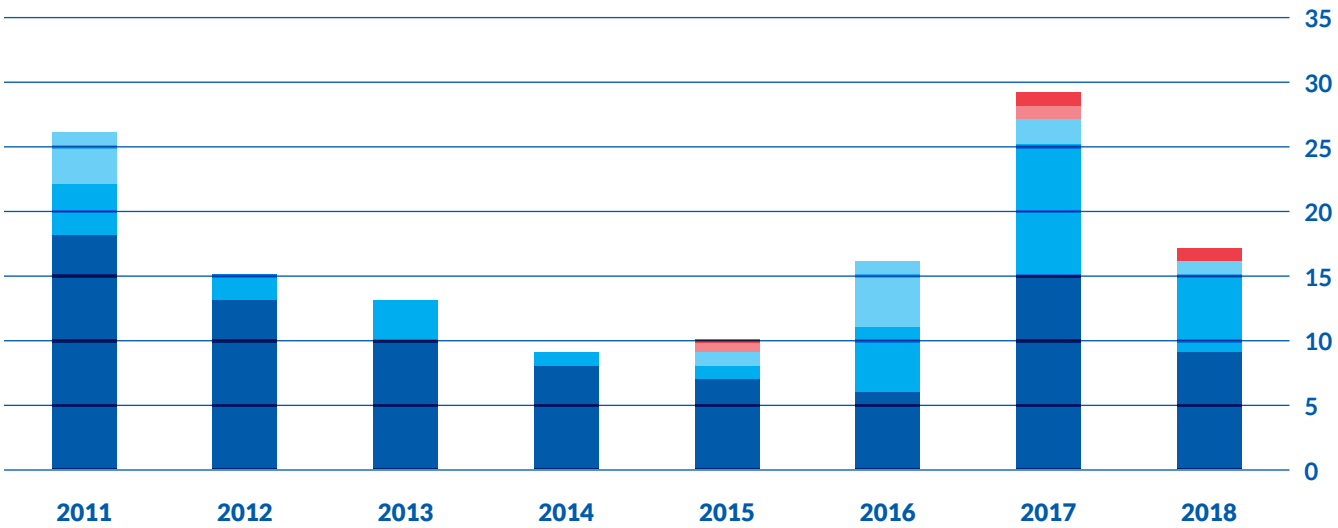
Dans le segment des bateaux-citernes, le taux de nouvelles constructions a augmenté en 2018 pour la troisième année consécutive. Un tiers des nouveaux bateaux-citernes mis sur le marché en 2018 a été immatriculé aux Pays-Bas, un autre tiers en Allemagne et le troisième tiers en Belgique, en France, au Luxembourg et en Suisse. Avec quatre nouveaux bateaux-citernes sur 28, le Luxembourg a fortement augmenté sa part par rapport aux années précédentes.

NOUVELLES CAPACITÉS MISES SUR LE MARCHÉ DANS LES SEGMENTS DE LA CALE SÈCHE ET DE LA CALE CITERNE (TONNAGE 1 000 T)



Source : IVR

BATEAUX À CARGAISON SÈCHE NOUVELLEMENT MIS SUR LE MARCHÉ, PAR PAYS D'IMMATRICULATION (NOMBRE, 2011-2018)

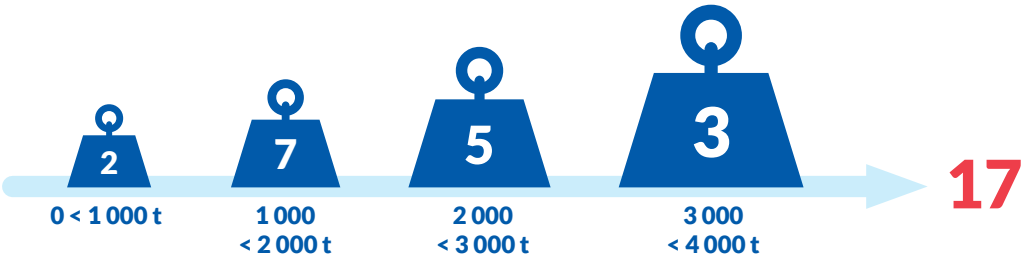


Pays-Bas
Belgique
Allemagne
Luxembourg
France

Source : IVR

Les trois plus grands nouveaux bateaux à cargaison sèche (d'une capacité de chargement de plus de 3 000 tonnes) ont été mis en service aux Pays-Bas (MS PANERAI, MS REHOBOTH) et en France (MS PYTHAGORE).

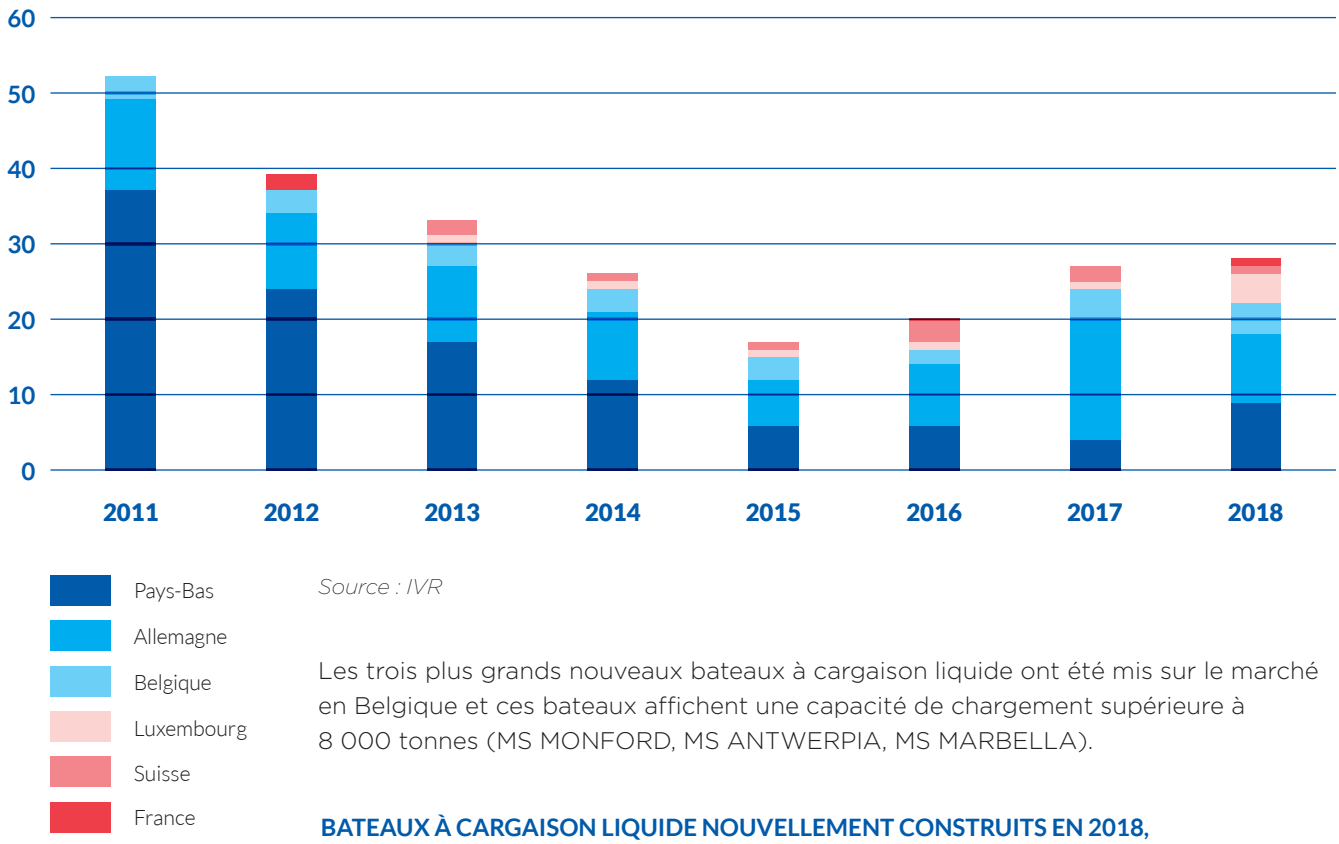
BATEAUX À CARGAISON SÈCHE NOUVELLEMENT CONSTRUITS EN 2018, PAR CAPACITÉ DE CHARGEMENT



Source : IVR

En 2018, neuf nouveaux bateaux-citernes ont été immatriculés aux Pays-Bas et neuf nouveaux bateaux ont également été immatriculés en Allemagne. En Belgique et au Luxembourg ont été immatriculés quatre nouveaux bateaux-citernes, tandis qu'un seul nouveau bateau a été immatriculé respectivement en France et en Suisse.

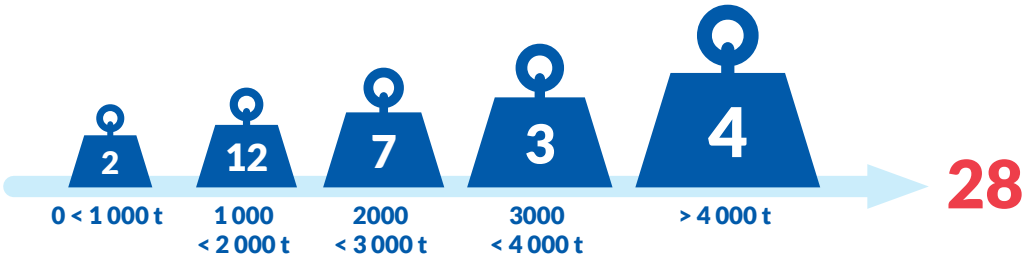
BATEAUX À CARGAISON LIQUIDE NOUVELLEMENT MIS SUR LE MARCHÉ, PAR PAYS D'IMMATRICULATION (NOMBRE, 2011-2018)



Source : IVR

Les trois plus grands nouveaux bateaux à cargaison liquide ont été mis sur le marché en Belgique et ces bateaux affichent une capacité de chargement supérieure à 8 000 tonnes (MS MONFORD, MS ANTWERPIA, MS MARBELLA).

BATEAUX À CARGAISON LIQUIDE NOUVELLEMENT CONSTRUITS EN 2018, PAR CAPACITÉ DE CHARGEMENT



Source : IVR

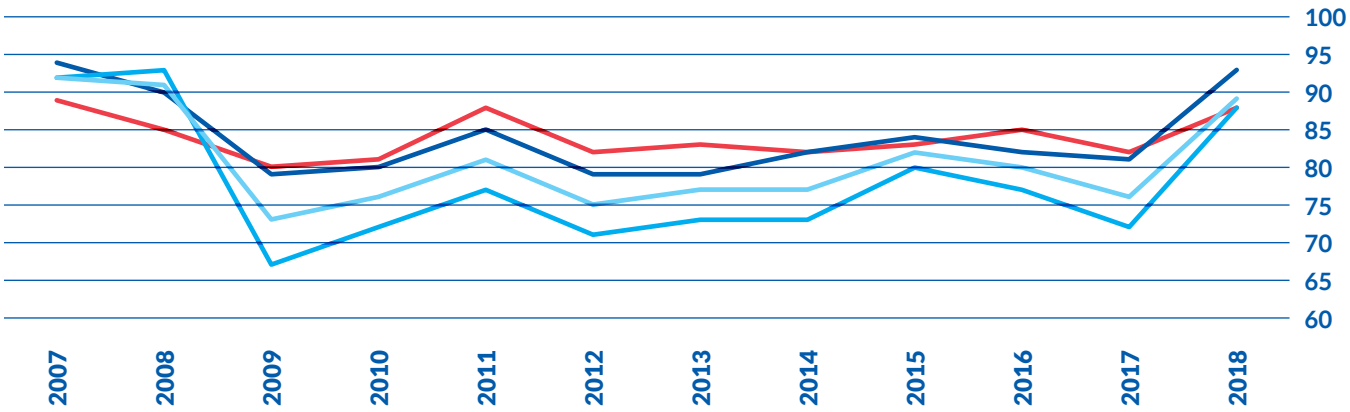
Les mises sur le marché de nouveaux remorqueurs, pousseurs et barges poussées sont moins fréquentes. Entre 2012 et 2018, seulement 23 nouvelles constructions de cette catégorie ont été mises sur le marché en Europe, dont 15 aux Pays-Bas. Trois nouvelles constructions ont été mises sur le marché en 2018, contre quatre en 2017.

SUIVI DE L'ÉVOLUTION DES CAPACITÉS

Bateaux à cargaison sèche

En 2018, le taux moyen d'utilisation[25] de la flotte à cargaison sèche a fortement baissé par rapport à 2017. Le graphique correspondant présente l'évolution du rapport entre l'offre et la demande en navigation intérieure pour les différentes catégories de bateaux. Il convient de noter que toutes les catégories de bateaux ont contribué à l'augmentation de l'utilisation des capacités, principalement en raison des graves étiages du Rhin qui ont affecté la navigation au second semestre 2018. En novembre 2018, les niveaux d'eau ont atteint un minimum pluriannuel sur presque toutes les sections du Rhin.

ÉVOLUTION DE L'UTILISATION DES CAPACITÉS DE LA FLOTTE RHÉNANE (BATEAUX À CARGAISON SÈCHE)**, PAR CATÉGORIES DE BATEAUX** (EN %)



Bateaux < 1 000 t

Bateaux 1 000 - 2 000 t

Bateaux > 2 000 t

TOTAL

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

Il convient de noter que les taux moyens d'utilisation de la flotte ont connu la plus forte hausse parmi les bateaux d'une capacité de chargement supérieure à 2 000 tonnes. La principale raison en est l'extrême vulnérabilité de ces bateaux dans des conditions d'hydraulicité extrêmes, à la fois pour les hautes eaux et les basses eaux. Pour la plupart, les nouvelles constructions de la période 2007-2012 dans cette catégorie de bateaux ont été optimisées pour naviguer en présence de niveaux d'eau élevés. La pleine utilisation de la capacité de chargement n'est possible sur le Rhin que lorsque les niveaux d'eau sont très élevés. Il en résulte que la capacité de chargement est considérablement restreinte lorsque les niveaux d'eau baissent fortement. Afin d'assurer une capacité de chargement élevée, la masse des bateaux à l'état lège (sans cargaison) et le tirant d'eau correspondant sont élevés. Il en résulte une capacité de chargement peu élevée durant les périodes d'étiage. Plusieurs grands bateaux à cargaison sèche n'ont pas pu atteindre le Rhin moyen et le Rhin supérieur en novembre de l'année dernière, les hauteurs d'eau dans les sections du Rhin moyen n'étant même pas suffisantes pour permettre le passage des bateaux de grande capacité à l'état lège.

En revanche, l'utilisation des capacités a augmenté moins fortement pour les catégories de bateaux < 1 000 tonnes et de 1 000 à 2 000 tonnes. Ces bateaux sont généralement optimisés pour la navigation sur les réseaux de canaux néerlandais ou allemands, où la hauteur d'eau est très limitée (de 2,50 à 2,80 mètres). La masse et le tirant d'eau de ces bateaux sont relativement faibles à l'état lège, ce qui leur permet de franchir les sections peu profondes du Rhin moyen, même durant les périodes d'étiage plus marquées. Les bateaux de cette catégorie de dimensions transportent généralement des produits agricoles.

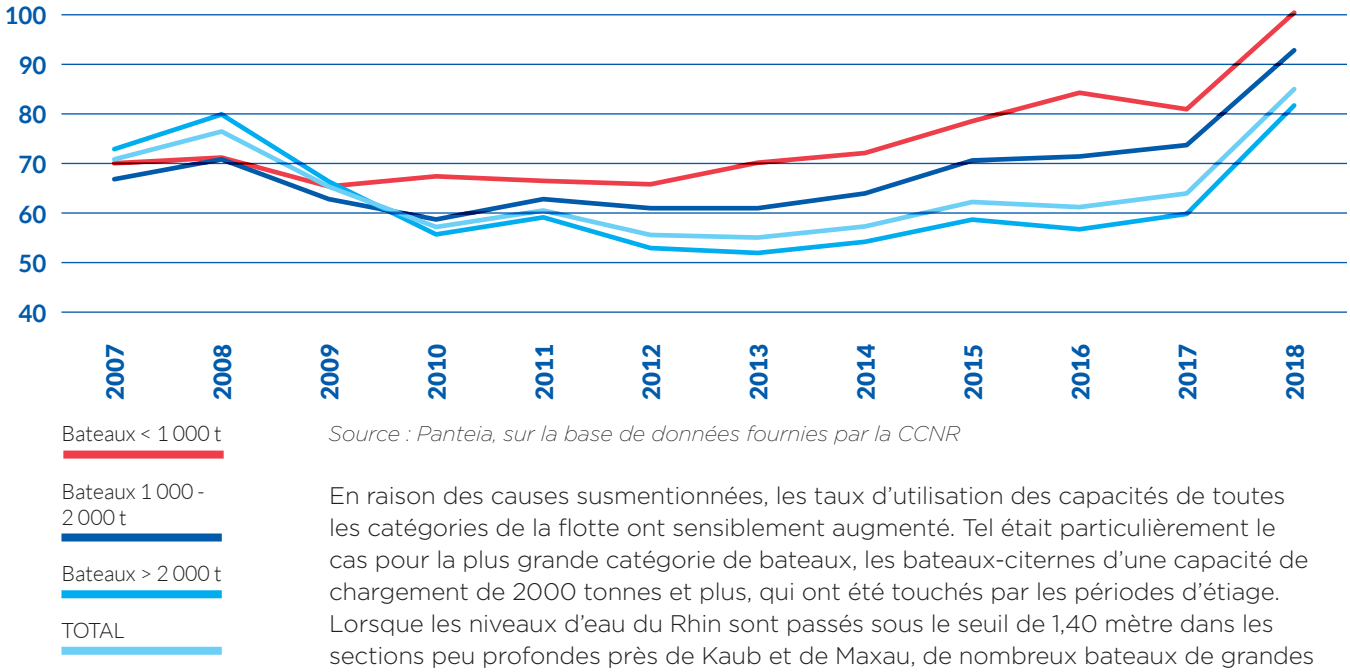
[25] *Défini comme la relation entre le tonnage nécessaire (nécessaire en raison de la demande de transport d'une année donnée) et le tonnage disponible de la même année, en %. La méthodologie est disponible sur demande.*

Ces dernières années, il est apparu clairement que la flotte à cargaison sèche s'est remise de la crise sur le plan structurel. Des niveaux d'eau historiquement bas, tant en termes absolus qu'en termes de durée, ont entraîné pour toutes les catégories de bateaux des taux d'utilisation des capacités équivalents à ceux enregistrés avant la crise. Aucune surcapacité n'a été constatée au cours de l'année écoulée, quelle que soit la catégorie de dimensions des bateaux; au second semestre de 2018 ont même été constatées des pénuries. Toutefois, une augmentation de la capacité de la flotte n'est pas recommandée pour les propriétaires de bateaux, de telles pénuries étant liées à des niveaux d'eau exceptionnels. Les propriétaires de bateaux devraient toutefois repenser la conception des bateaux et optimiser la flotte actuelle afin qu'elle puisse naviguer dans des conditions de basses eaux. Cela pourrait également rendre la flotte moins vulnérable aux niveaux d'eau élevés.

Bateaux à cargaison liquide

En 2018, le taux d'utilisation moyen de la flotte à cargaison liquide a augmenté de 21 %, passant de 64 % à 85 %. Cette augmentation s'explique principalement par le retrait du marché de bateaux-citernes à simple coque, impliquant une forte baisse de la capacité de la flotte (conformément aux dispositions de l'ADN, 2018 était la dernière année au cours de laquelle les bateaux-citernes à simple coque pouvaient être utilisés pour le transport d'essence) et par les périodes d'étiage qui ont fortement entravé la navigation sur le Rhin tout au long du second semestre de l'année 2018.

ÉVOLUTION DE L'UTILISATION DES CAPACITÉS DE LA FLOTTE RHÉNANE (BATEAUX À CARGAISON LIQUIDE)**, PAR CATÉGORIES DE BATEAUX** (EN %)



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

En raison des causes susmentionnées, les taux d'utilisation des capacités de toutes les catégories de la flotte ont sensiblement augmenté. Tel était particulièrement le cas pour la plus grande catégorie de bateaux, les bateaux-citernes d'une capacité de chargement de 2000 tonnes et plus, qui ont été touchés par les périodes d'étiage. Lorsque les niveaux d'eau du Rhin sont passés sous le seuil de 1,40 mètre dans les sections peu profondes près de Kaub et de Maxau, de nombreux bateaux de grandes dimensions n'ont pas pu naviguer vers l'amont. De ce fait, d'importantes destinations pour le vrac liquide comme Ludwigshafen am Rhein, Karlsruhe ou Bâle n'ont pu être atteintes au cours des mois d'octobre et novembre. En de rares occasions, quelques grands bateaux-citernes à simple coque ont pu transporter de l'essence vers l'amont. Dans d'autres circonstances, des bateaux plus petits (de 1 000 à 2 000 tonnes) ont été exploités sur certaines sections du Rhin.

Il convient de noter qu'aucune surcapacité n'a été constatée au cours de l'année écoulée dans le segment du vrac liquide. Des pénuries de bateaux ont été constatées pour toutes les catégories de dimensions, en raison des périodes d'étiage et de l'extrême vulnérabilité de la flotte aux basses eaux. Cette année devrait cependant être considérée comme une année atypique. Tel est également le cas pour le segment du vrac sec, les chargeurs et les propriétaires de bateaux devraient repenser la conception des bateaux et les optimiser de sorte que le vrac sec puisse aussi être transporté vers le Rhin moyen et supérieur durant les périodes d'étiage.

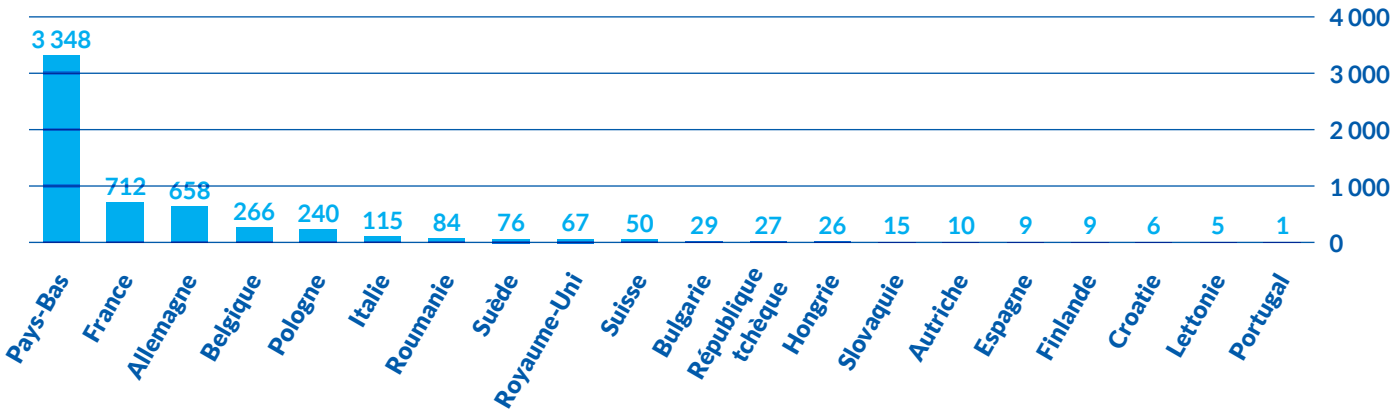
06

ENTREPRISES, EMPLOI, CHIFFRE D'AFFAIRES, CONDITIONS D'EXPLOITATION

- **En 2016, 5 753 entreprises de transport fluvial de marchandises étaient en activité en Europe. Près de 90 % d'entre-elles étaient enregistrées dans des pays rhénans. Ces pays représentaient 74 % des 22 087 salariés actifs dans le secteur du transport fluvial de marchandises en 2017, contre 13 % pour les pays du Danube.**
- **L'Europe compte 4 000 entreprises de transport fluvial de passagers, avec 18 645 employés. 44 % des entreprises européennes de transport fluvial de passagers sont enregistrées dans des pays rhénans. En ce qui concerne l'emploi, la part des pays rhénans est même supérieure : 63 % de l'ensemble des employés en activité dans le secteur du transport fluvial de passagers sont employés en Allemagne, en France, aux Pays-Bas et en Belgique (les données pour la Suisse ne sont pas disponibles).**
- **La structure par âge des personnes actives dans le secteur du transport de marchandises et de passagers révèle actuellement une prédominance des personnes âgées de 25 à 55 ans. Cette tranche d'âge représente 58 % en Allemagne et 61 % en Belgique. La part des personnes de moins de 25 ans est de 10 % en Allemagne et de 5 % en Belgique.**

ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

NOMBRE D'ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES EN EUROPE* (2017)

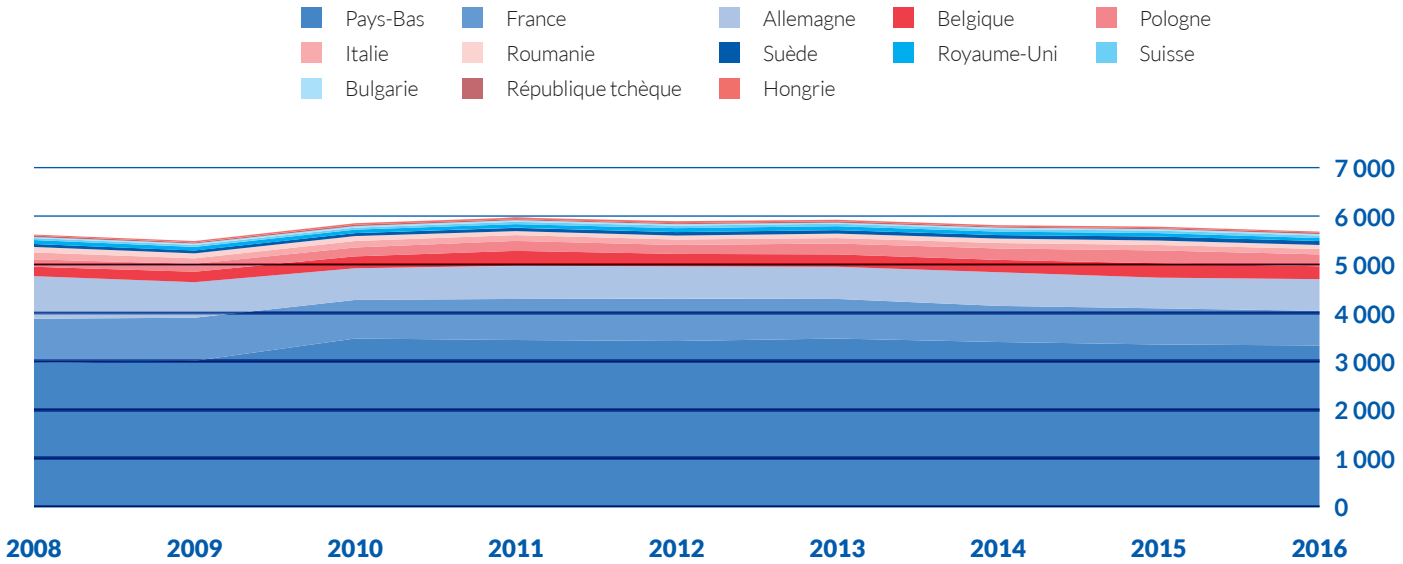


Source : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] et Administration fédérale des contributions (CH)
** Données pour 2016*

En 2016[26], 5 753 entreprises de transport fluvial de marchandises étaient en activité en Europe (UE plus Suisse), dont 87,5 % dans les pays rhénans (Pays-Bas, Allemagne, Belgique, France, Suisse).

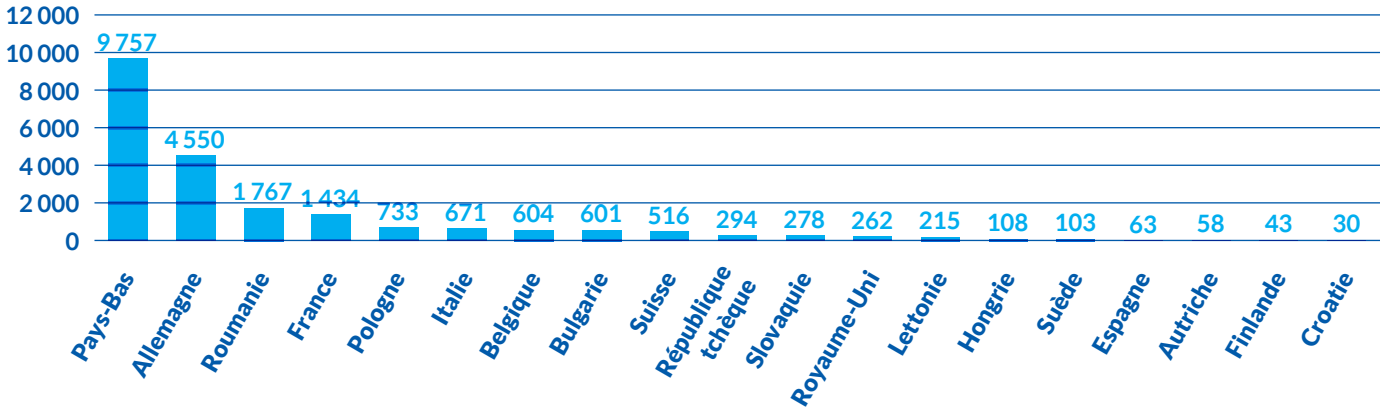
L'évolution du nombre total d'entreprises européennes de transport de marchandises a suivi une légère tendance à la baisse ces dernières années. Le nombre d'entreprises a également légèrement diminué aux Pays-Bas depuis l'année 2010.

NOMBRE D'ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES EN EUROPE



Source : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] et Administration fédérale des contributions (CH)
[26] En ce qui concerne les statistiques d'Eurostat sur les entreprises, l'année 2016 est l'année la plus récente.

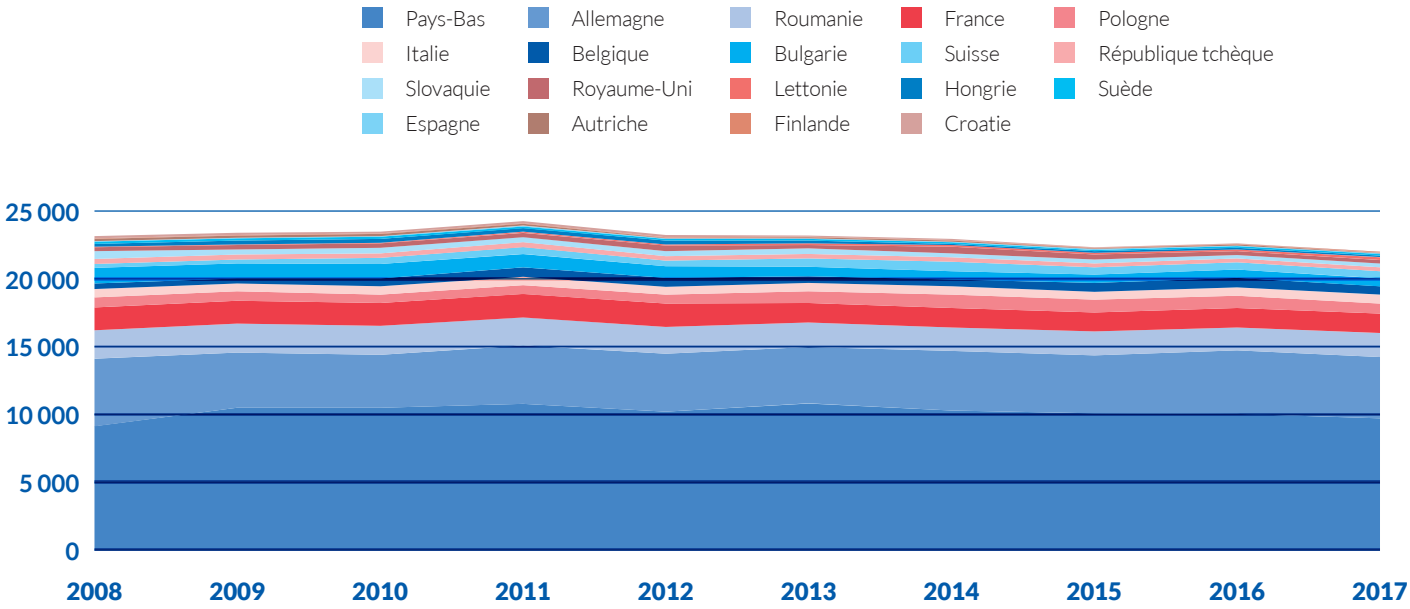
NOMBRE D'EMPLOYÉS DANS LE TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES EN EUROPE*
(2017)



Source : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2]
** Données pour 2017.*

Le nombre d'employés (personnes travaillant dans le secteur du transport fluvial) pour le transport fluvial de marchandises était de 22 087 en 2017, 74 % de ces employés travaillant pour des entreprises des pays rhénans. Les pays danubiens représentent 13 % de l'ensemble des personnes employées.

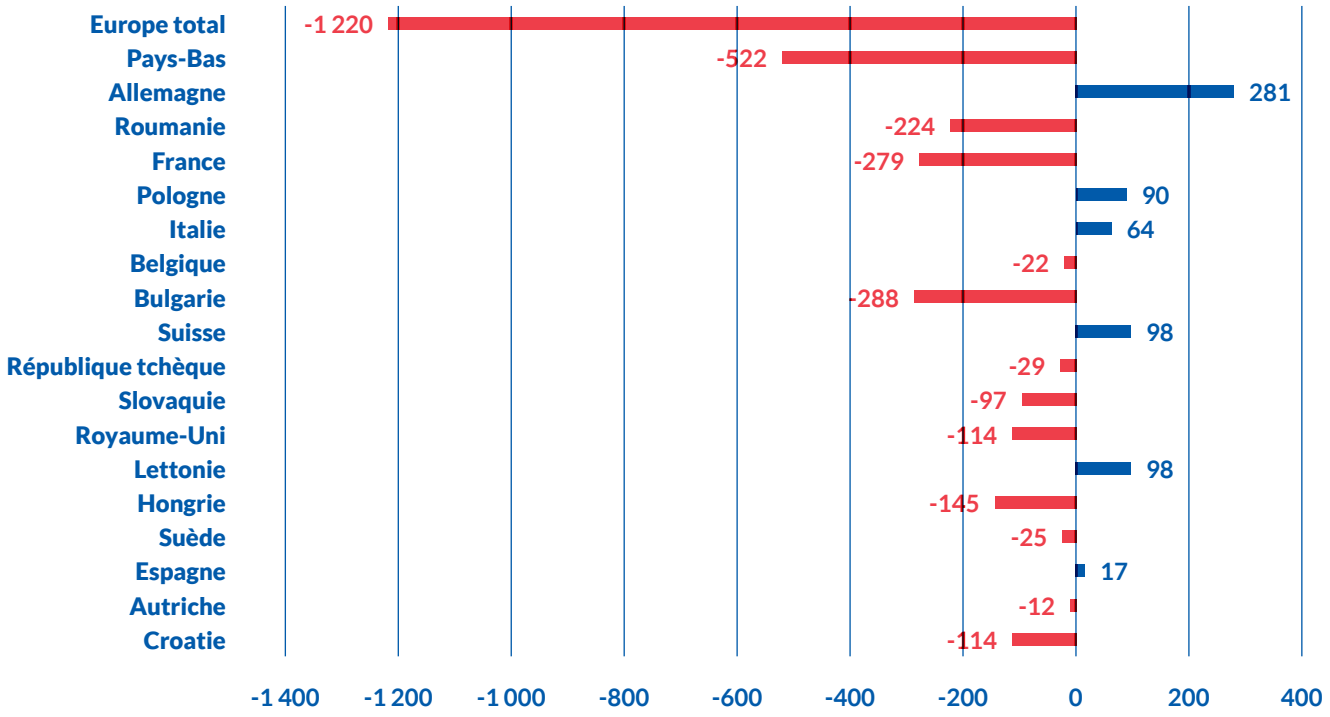
NOMBRE D'EMPLOYÉS DANS LE TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES EN EUROPE



Source : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2]

La comparaison des effectifs du transport de marchandises en 2017 à ceux des cinq années précédentes (jusqu'en 2012) permet d'observer une baisse pour l'Europe dans son ensemble, mais aussi pour les grands pays de transport fluvial tels que les Pays-Bas, la Roumanie, la France et la Bulgarie. Très peu de pays comptaient davantage d'employés dans le transport fluvial de marchandises en 2017 qu'en 2012 (Allemagne, Pologne, Italie, Suisse et quelques petits pays).

DIFFÉRENCE ENTRE LE NOMBRE D'EMPLOYÉS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES EN 2017 PAR RAPPORT À 2012

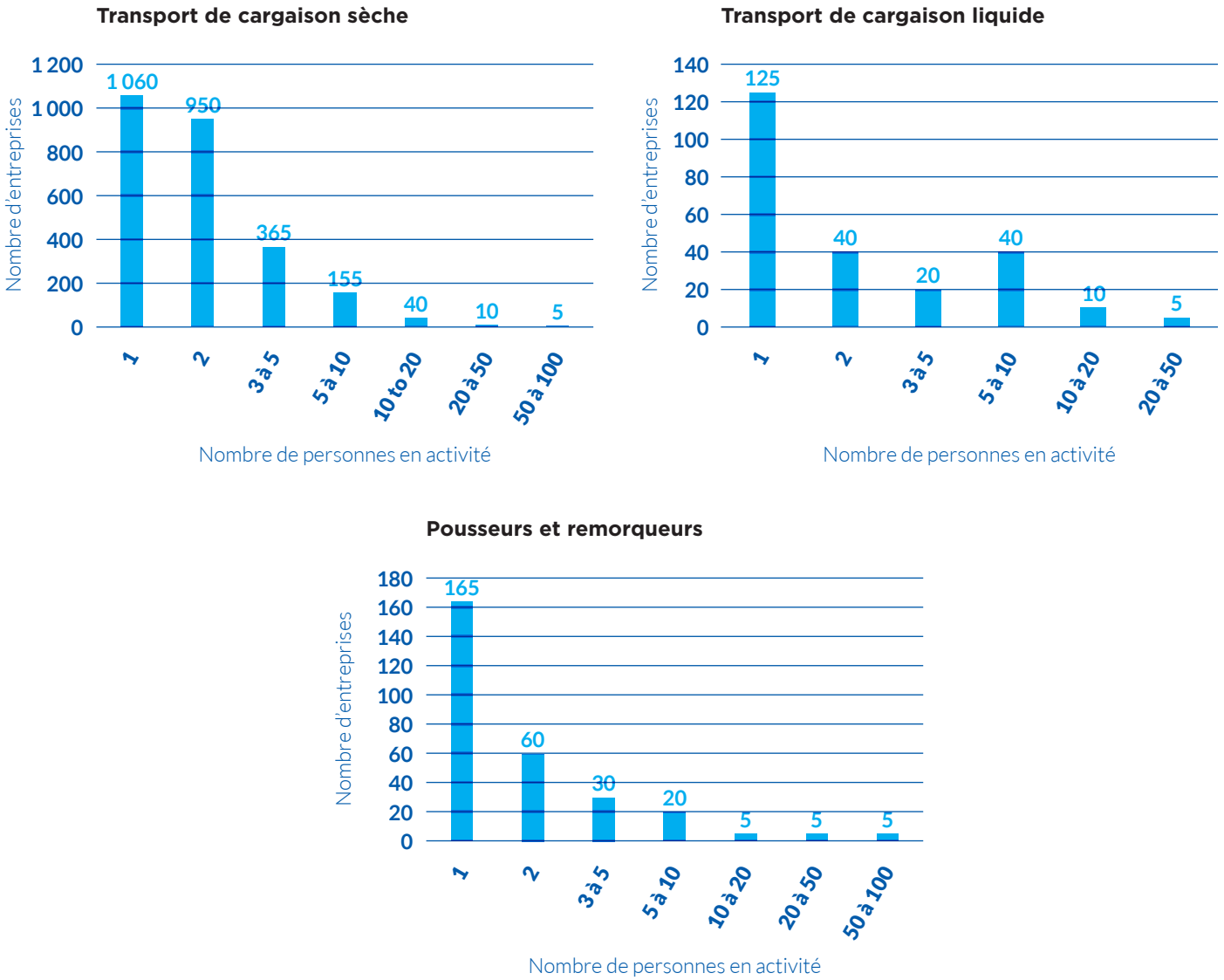


Source : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2]

L'analyse de la baisse du nombre d'employés nécessite de tenir compte du fait que les entreprises de transport fluvial néerlandaises sont pour la plupart très petites, avec seulement un ou deux employés. La baisse du nombre de personnes en activité reflète la baisse du nombre d'entreprises néerlandaises durant la même période.

Les raisons de cette évolution peuvent être des problèmes de succession d'entreprises, lorsqu'il s'agit de petites d'entreprises qui n'exploitent qu'un seul bateau, mais aussi des problèmes économiques spécifiques auxquels sont souvent confrontées les petites entreprises (accès difficile au financement extérieur, charges financières élevées dues aux investissements nécessaires).

NOMBRE D'ENTREPRISES DE NAVIGATION INTÉRIEURE PAR CATÉGORIES D'EFFECTIFS (NOMBRE DE PERSONNES EMPLOYÉES PAR L'ENTREPRISE) **AUX PAYS-BAS, AU PREMIER TRIMESTRE 2019**



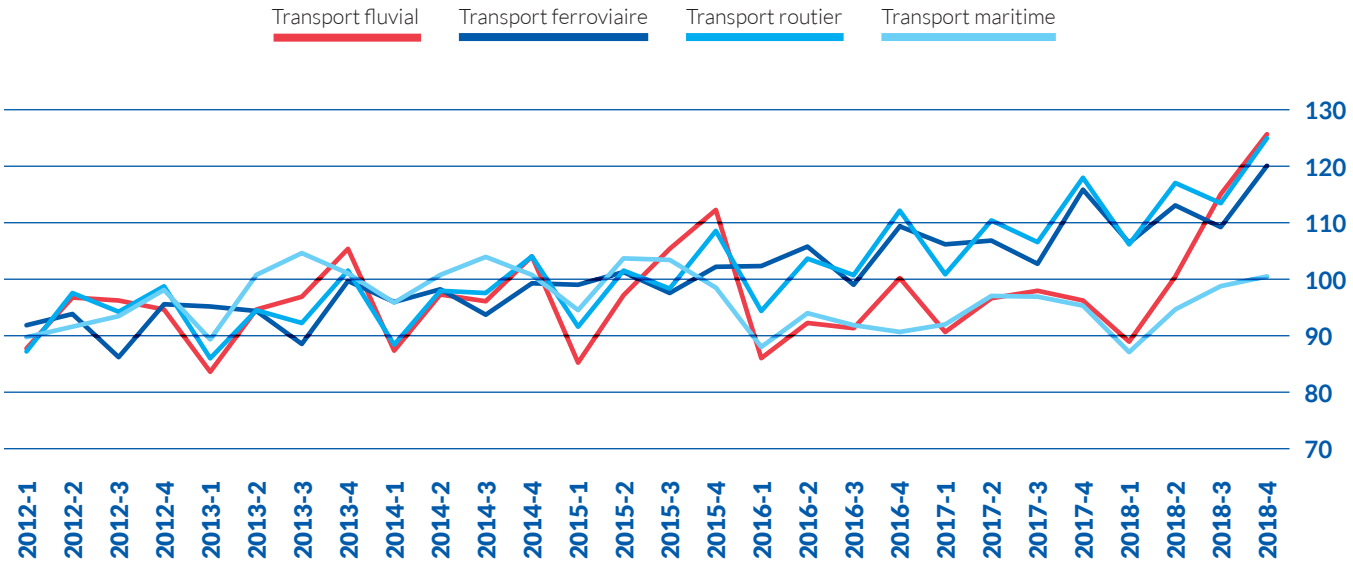
Source : Centraal Bureau voor de Statistik (Pays-Bas). Les données reflètent la situation au premier trimestre 2019

La part des entreprises n'employant qu'une seule personne est de 41 % dans le segment néerlandais des cargaisons sèches, de 51 % dans celui des cargaisons liquides et de 58 % dans celui des pousseurs et remorqueurs. Par rapport à de nombreux autres pays, la situation aux Pays-Bas n'est pas exceptionnelle. Selon les données pour la France (INSEE), seulement 2 % de l'ensemble des entreprises françaises de transport fluvial de marchandises comptent 10 salariés ou plus. Pour les entreprises françaises de transport de voyageurs, cette part est de 10 %.

Évolution trimestrielle du chiffre d'affaires dans le transport de marchandises

Malgré une baisse générale du transport de marchandises aux Pays-Bas en 2018, le chiffre d'affaires a augmenté. Cela s'explique par l'augmentation des taux de fret due aux périodes d'étiage (voir le chapitre 5). Depuis 2012, l'évolution du chiffre d'affaires du transport ferroviaire et routier de marchandises est plus régulière que celle du transport maritime et fluvial.

ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES AUX PAYS-BAS, PAR MODE (INDICE 2015=100)

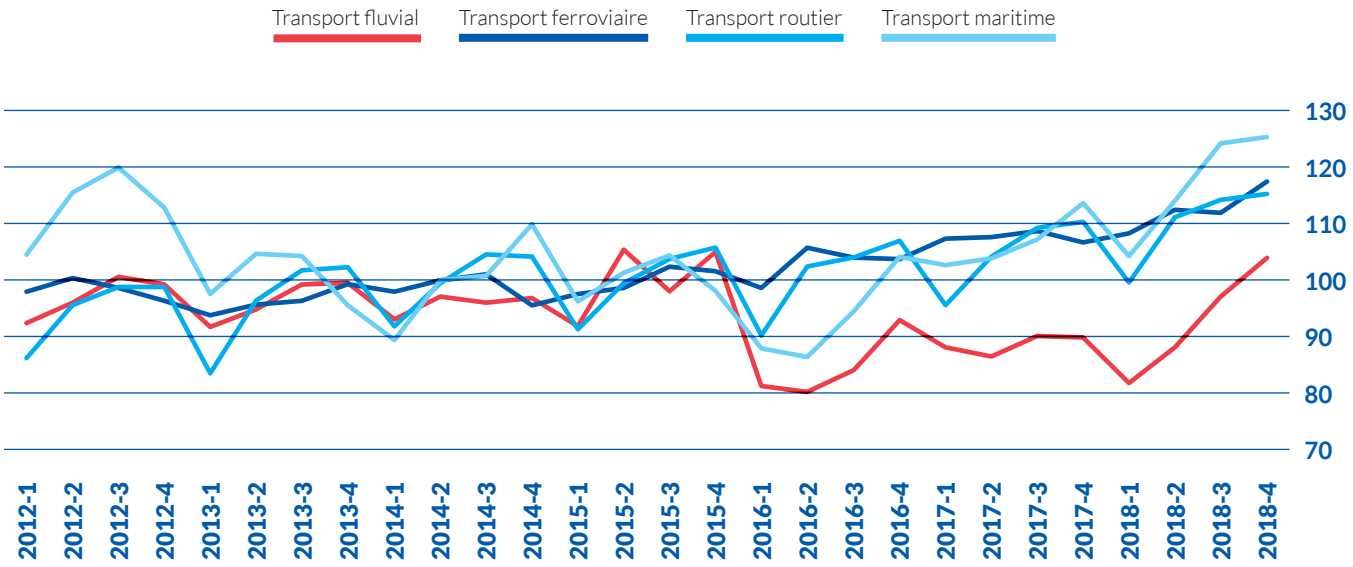


Source : Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

Le chiffre d'affaires des entreprises allemandes de transport fluvial de marchandises a également augmenté en raison de la hausse des prix du transport en 2018 (voir graphique ci-dessous). Toutefois, son niveau était encore bien en deçà du chiffre d'affaires des autres modes de transport.

Tant en Allemagne qu'aux Pays-Bas, le chiffre d'affaires de la navigation intérieure a fortement chuté après le quatrième trimestre 2015 et s'est ensuite maintenu à un niveau inférieur pendant un certain temps. Au quatrième trimestre 2015, le Rhin a connu une période d'étiage qui a entraîné une forte baisse du transport de marchandises. Bien que les prix du transport aient augmenté sur une courte période (augmentant temporairement le chiffre d'affaires au quatrième trimestre 2015), le chiffre d'affaires moyen au cours des années 2016 et 2017 était nettement moins élevé dans les deux pays.

ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DU TRANSPORT DE MARCHANDISES EN ALLEMAGNE, PAR MODE (INDICE 2015 = 100)



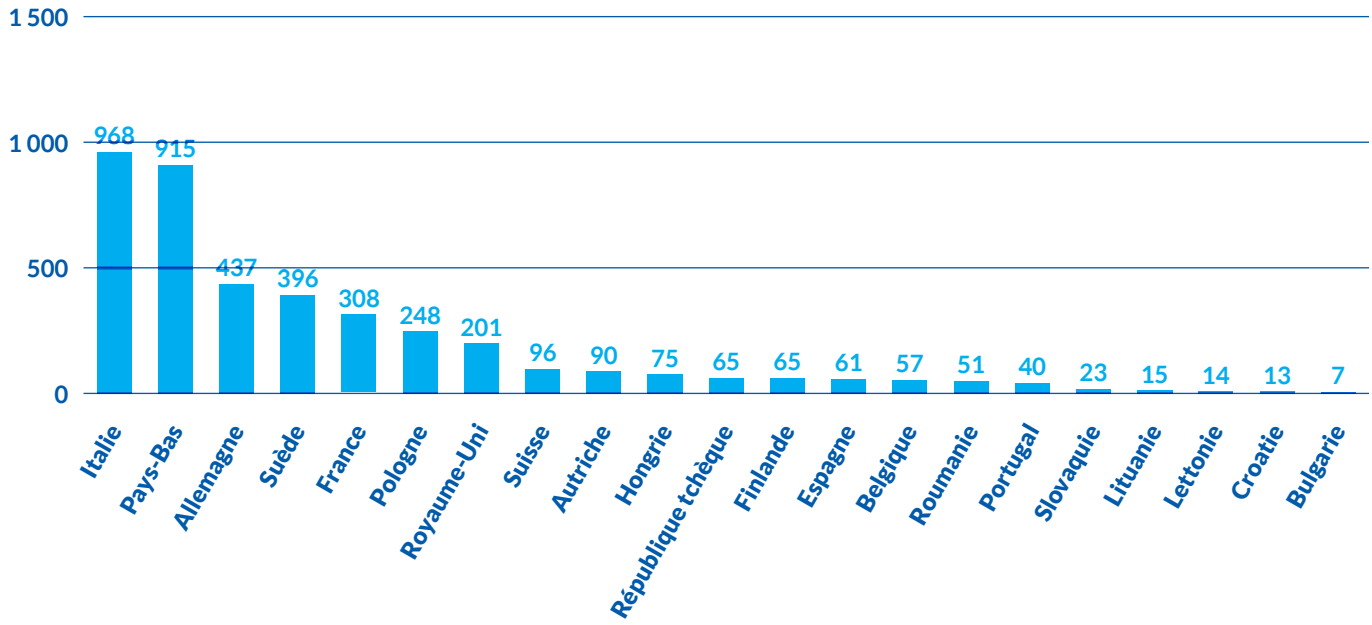
Source : Destatis

II TRANSPORT DE PASSAGERS

NOMBRE D'ENTREPRISES, ÉVOLUTION DE L'EMPLOI ET DU CHIFFRE D'AFFAIRES

Les 4 000 entreprises de transport fluvial de passagers en Europe interviennent dans différents segments : croisières fluviales, excursions journalières sur les fleuves, rivières, canaux et lacs. Le transport de passagers par les bacs fait également partie de ce secteur. La première position de l'Italie est due aux nombreux lacs dans pays (voir le chapitre consacré aux bateaux d'excursions journalières), et aux bateaux exploités sur les canaux de Venise. Les Pays-Bas et l'Allemagne comptent également de nombreux bateaux d'excursions journalières.

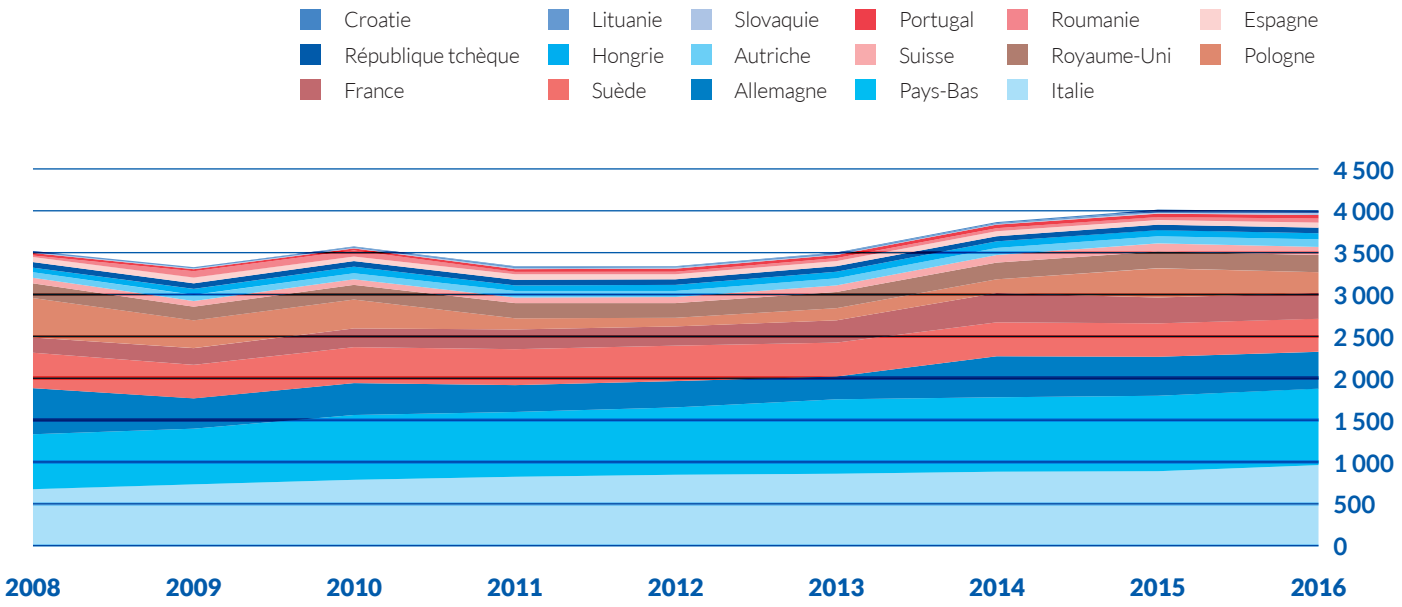
NOMBRE D'ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL DE PASSAGERS EN EUROPE*



Source : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] et Administration fédérale des contributions (CH)
** Données pour 2016.*

L'évolution du nombre total d'entreprises européennes de transport de passagers a suivi une tendance à la hausse depuis 2013.

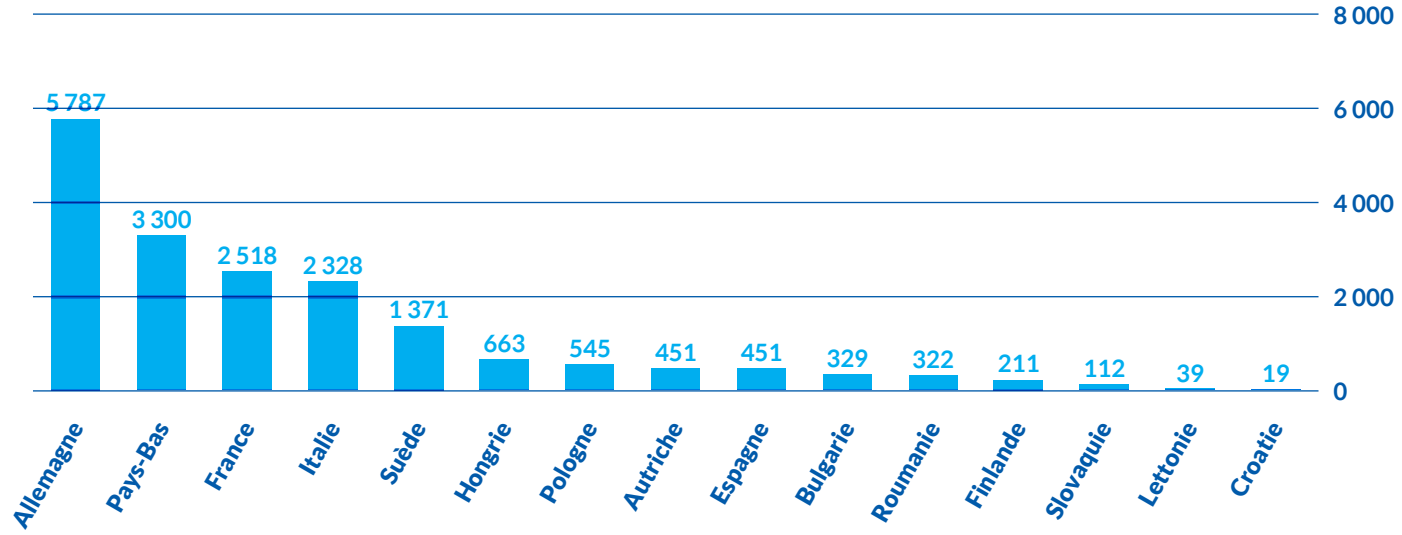
NOMBRE D'ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL DE PASSAGERS EN EUROPE



Source : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], Administration fédérale des contributions (CH), CBS (NL)

Le nombre d'employés dans le transport fluvial de passagers s'élevait à environ 18 645 en 2016 et a augmenté au cours des dernières années. Trois pays rhénans occupent les trois premières positions (Allemagne, Pays-Bas, France). Ces trois pays présentent une activité très importante dans le domaine des croisières fluviales et des excursions journalières sur les fleuves et canaux.

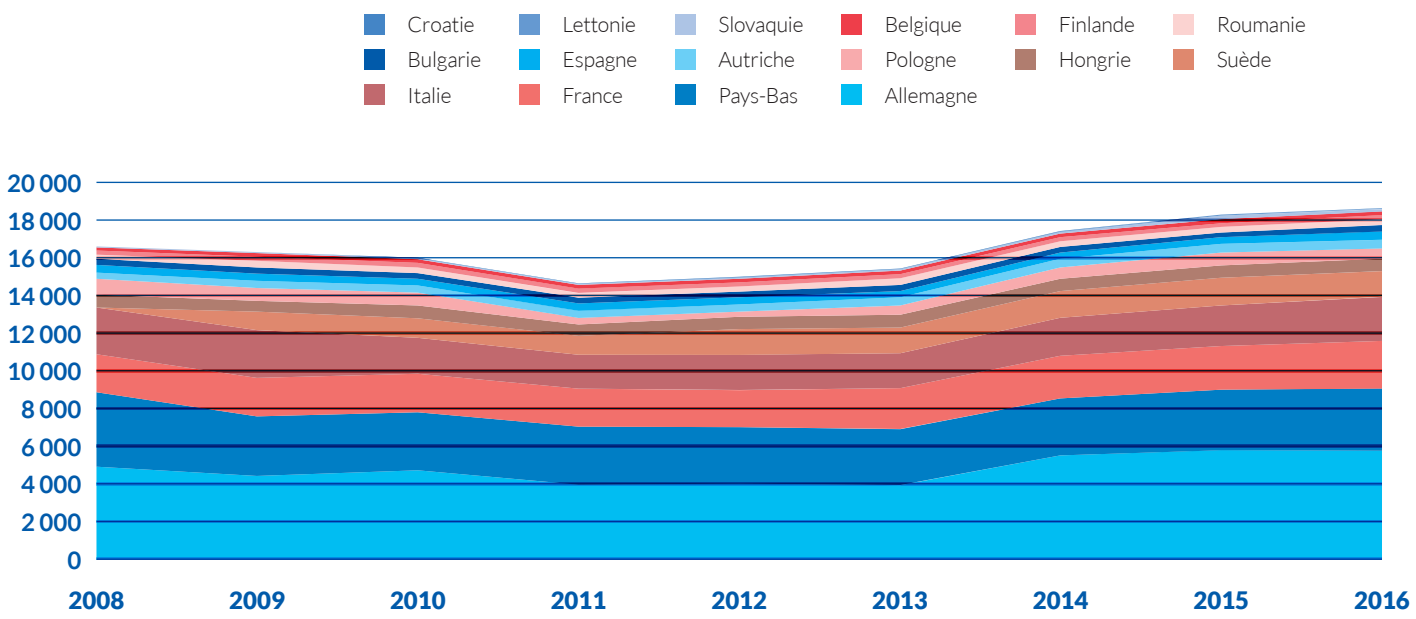
NOMBRES D'EMPLOYÉS DANS LE TRANSPORT FLUVIAL DE PASSAGERS EN EUROPE*



Source : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2]
** Données pour 2016, les données pour la Suisse ne sont pas disponibles.*

L'évolution positive du nombre d'entreprises et d'employés dans le segment de la navigation à passagers depuis l'année 2013 résulte de l'essor des croisières fluviales, qui se sont fortement développées cette année-là, principalement en raison de l'arrivée d'un grand nombre de touristes américains. En outre, la navigation à passagers augmente également ses indicateurs économiques dans les pays dans lesquels n'est exploité qu'un petit nombre de bateaux de croisières.

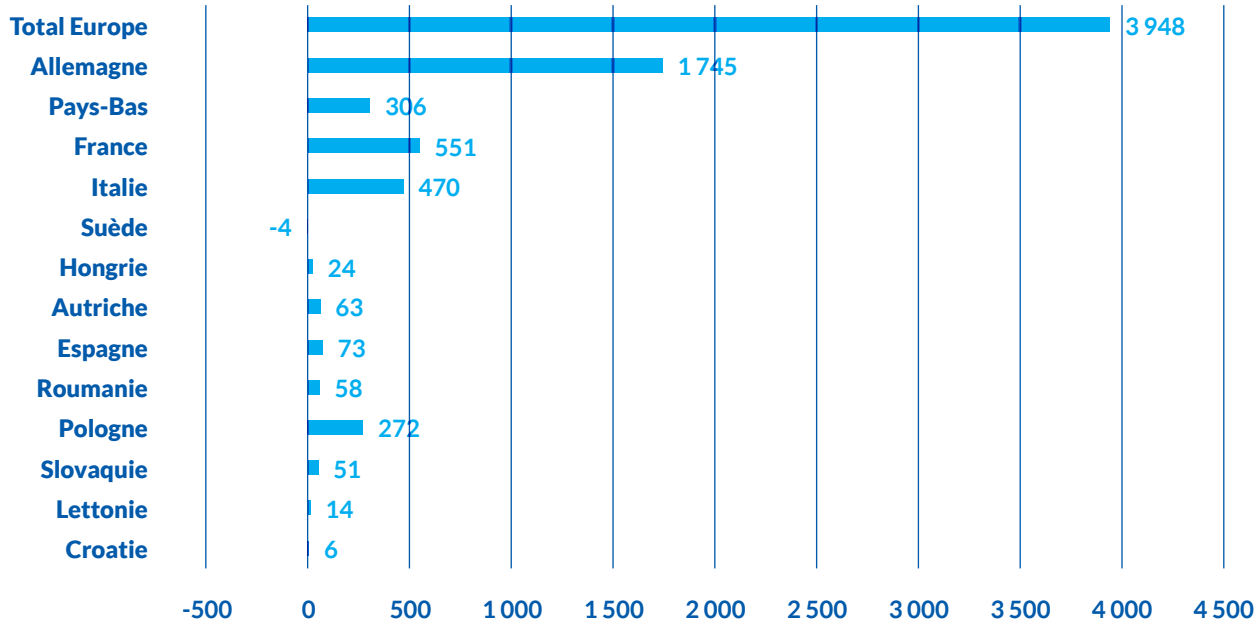
NOMBRES D'EMPLOYÉS DANS LE TRANSPORT FLUVIAL DE PASSAGERS EN EUROPE



Source : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2]

Le nombre d'employés du segment de la navigation à passagers a augmenté dans presque tous les pays d'Europe depuis 2012. Les hausses les plus importantes sont constatées dans les pays dans lesquels ce segment employait déjà un grand nombre de personnes.

DIFFÉRENCE ENTRE LE NOMBRE D'EMPLOYÉS DU TRANSPORT FLUVIAL DE PASSAGERS EN 2016 ET EN 2012*

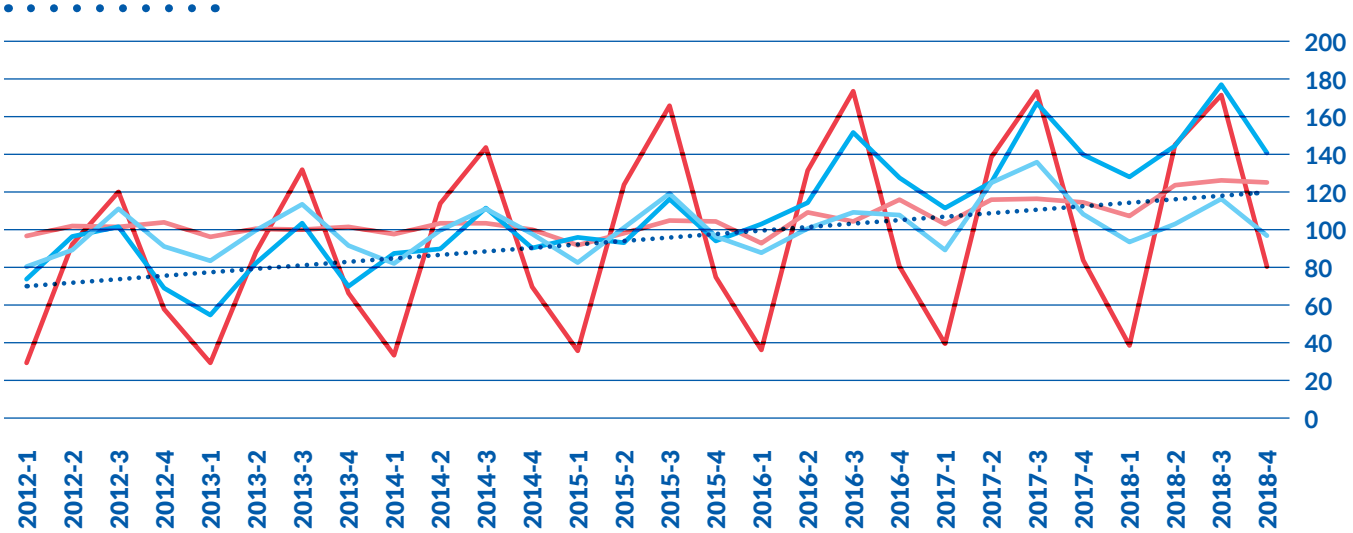


Source : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2]
** Les données pour la Suisse ne sont pas disponibles.*

Évolution trimestrielle du chiffre d'affaires du transport de passagers

Les données trimestrielles concernant le chiffre d'affaires du transport fluvial de passagers sont disponibles pour l'Allemagne et la France et sont comparées aux données pour les autres modes de transport. On observe une très forte saisonnalité du transport fluvial de passagers, ce qui est une caractéristique évidente du secteur, malgré les récents efforts visant à étendre la saison à la période hivernale.

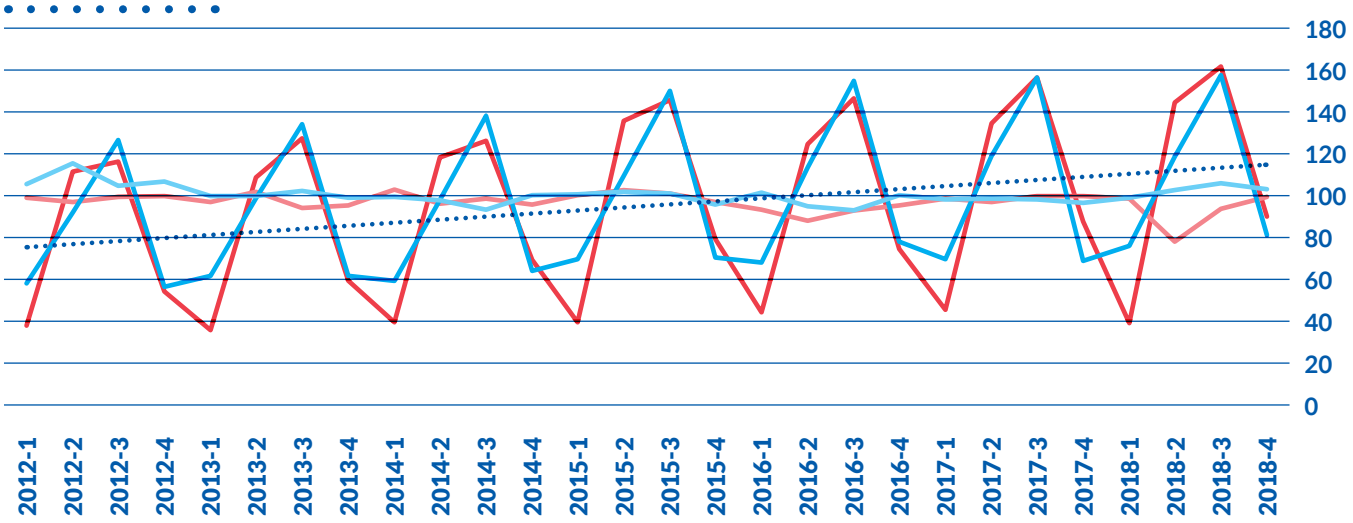
ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DU TRANSPORT DE PASSAGERS EN ALLEMAGNE PAR MODE DE TRANSPORT (INDICE 2015 = 100)*



Source : Destatis
** Inclut une tendance linéaire pour le transport fluvial de passagers.*

La tendance générale du chiffre d'affaires du transport fluvial de passagers est positive. Pour la France, il a été constaté que même le transport aérien de passagers connaît une évolution plus stagnante que le transport fluvial de passagers.

ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DU TRANSPORT DE PASSAGERS EN FRANCE PAR MODE DE TRANSPORT (INDICE 2015 = 100)*



Source : INSEE
** Inclut une tendance linéaire pour le transport fluvial de passagers.*

EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION/RATIO DU CHIFFRE D'AFFAIRES

Définition et sources

L'*excédent brut d'exploitation* (EBE) d'une entreprise ou d'un secteur est un indicateur de rentabilité. Lors du calcul de l'EBE, seule une partie du coût total est déduite de la valeur pour la production brute. L'EBE correspond ainsi à la valeur pour la production brute après déduction du coût des produits intermédiaires (biens et services) et de la rémunération du personnel (charges de personnel).[27] Les données pour ratio (en pourcentage) sont disponibles dans la base de données Eurostat des statistiques structurelles relatives aux entreprises [sbs_na_1a_se_r2].[28]

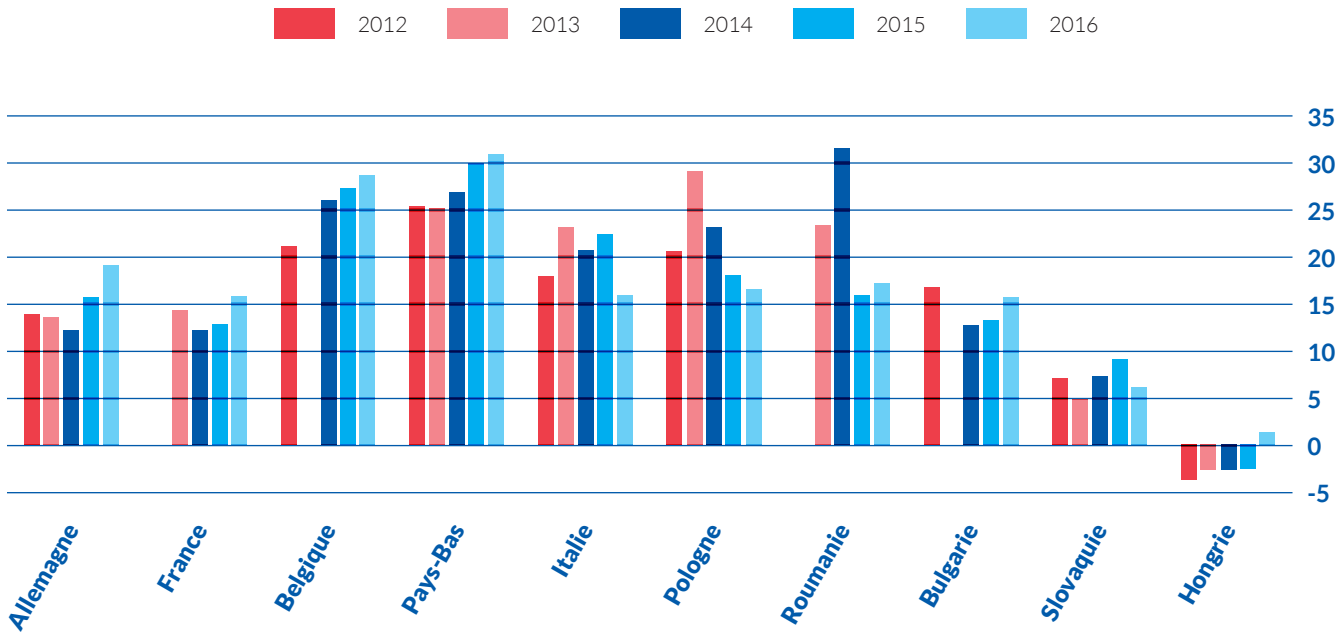
Données relatives aux pays d'Europe

Dans le graphique ci-après, qui présente le ratio *EBE/chiffre d'affaires* dans le transport de marchandises, il apparaît clairement que cet indicateur de rentabilité présente des valeurs similaires pour les secteurs belge et néerlandais, qui sont plus élevées que celles des secteurs en Allemagne et en France. Cela s'explique par de meilleures conditions naturelles pour la navigation intérieure (infrastructures, profondeurs d'eau) dans la région ARA par rapport à une grande partie de la France et de l'Allemagne. En outre, on observe une tendance à la hausse pour les pays rhénans (y compris la France et l'Allemagne), ainsi que des résultats assez mitigés pour les autres pays examinés.

En ce qui concerne les pays danubiens, on observe que les pays du Danube inférieur (Roumanie, Bulgarie) présentent une valeur plus favorable pour le ratio EBE/chiffre d'affaires que les pays du Danube moyen (Hongrie, Slovaquie). Cela s'explique également par de meilleures conditions naturelles. La Hongrie, pays du Danube moyen, présentait même une valeur négative jusqu'en 2015.

[27] Voir : Eurostat, Statistics explained (https : //ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary : Gross_operating_surplus_(GOS)_-_NA/fr)
[28] Pour les Pays-Bas, la base de données Eurostat ne contient pas de données pour cette variable. Toutefois, le CBS dispose de données concernant le total net de l'excédent d'exploitation et l'amortissement total dans le secteur néerlandais de la navigation intérieure. Il a donc été possible de calculer l'excédent brut d'exploitation du transport de marchandises aux Pays-Bas en ajoutant l'amortissement à l'excédent net d'exploitation. La somme de ces deux variables donnant l'excédent brut d'exploitation, il peut être comparé correctement avec les données des autres pays extraites de la base de données Eurostat.

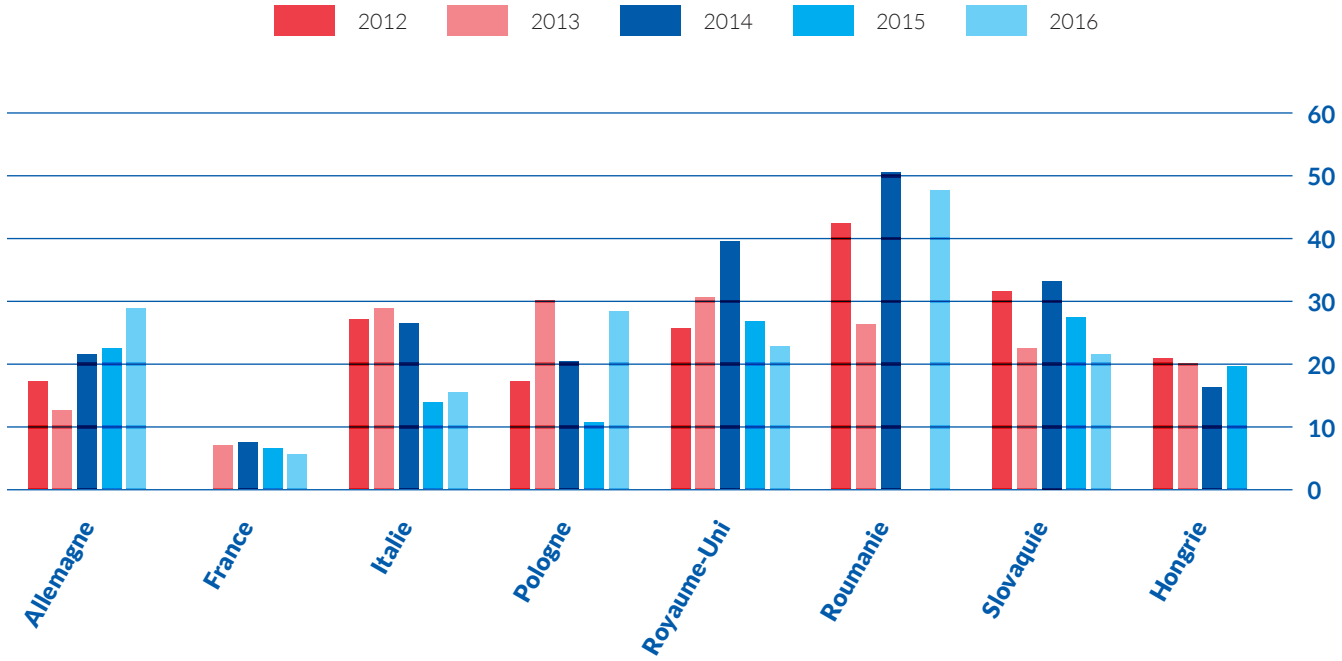
RATIO EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION/CHIFFRE D'AFFAIRES DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES



Source : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] et calculs de la CCNR sur la base de données de CBS

Pour le transport de passagers, le ratio EBE/chiffre d'affaires est supérieur à celui du transport de marchandises en Allemagne, Pologne, Roumanie, Slovaquie et Hongrie, mais inférieur en France et à peu près au même niveau en Italie.

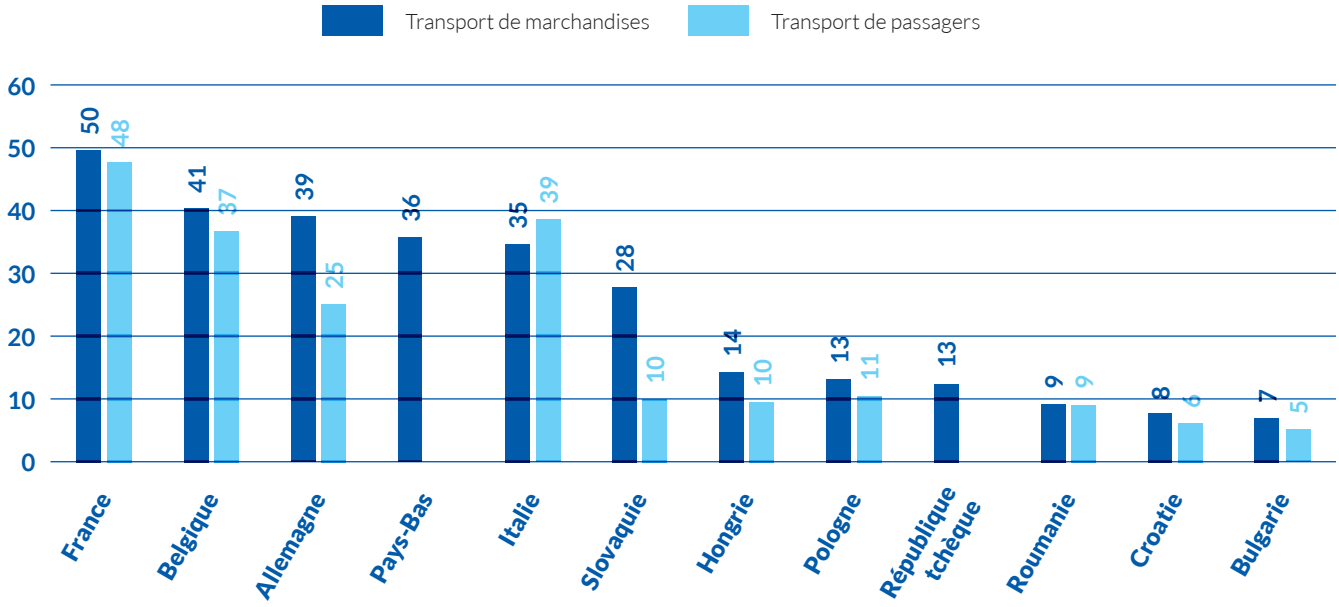
RATIO EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION/CHIFFRE D'AFFAIRES DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT FLUVIAL DE PASSAGERS



Source : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2]

La valeur de rentabilité peu élevée en France s'explique par des coûts de personnel relativement élevés (voir le graphique ci-après).

FRAIS DE PERSONNEL ANNUELS MOYENS PAR PERSONNE ACTIVE DANS LE TRANSPORT FLUVIAL (EN 1 000 €/PERSONNE, 2016)*



Source : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] et CBS (NL)

** Les données sont arrondies vers le haut à des fins de lisibilité. La valeur pour les Pays-Bas résulte de l'addition des valeurs pour le transport de marchandises et pour le transport de passagers, la part du transport de marchandises atteignant toutefois 92 %.*

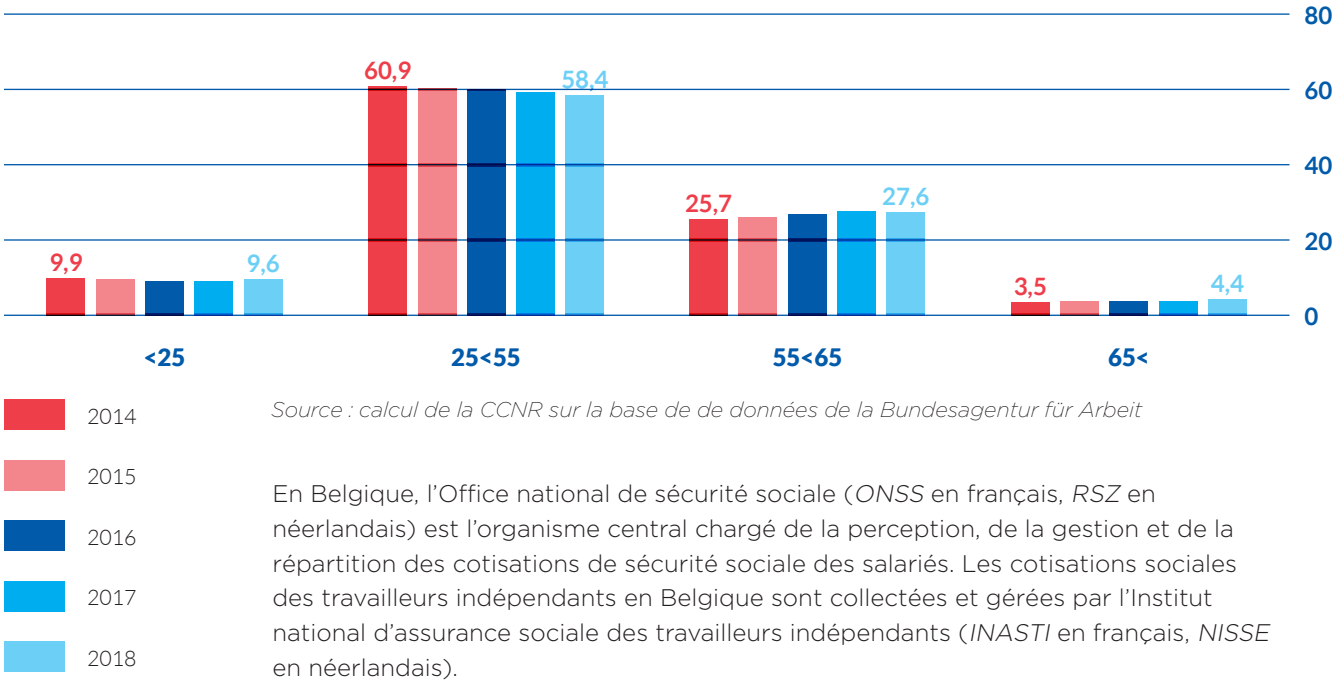
STRUCTURE PAR ÂGE DES PERSONNES ACTIVES

DANS LA NAVIGATION INTÉRIEURE ET NOMBRE DE PERSONNES EN FORMATION

L'Agence fédérale allemande pour l'emploi (*Bundesagentur für Arbeit*) dispose d'une base de données centrale intégrant presque toutes les personnes qui exercent un emploi sous un régime de sécurité sociale en Allemagne. Cette base de données permet d'effectuer des analyses par tranches d'âge et par profession à laquelle les employés ont été formés.

Le graphique ci-après présente les pourcentages de quatre tranches d'âge pour les Allemands exerçant une profession dans la navigation intérieure (transport de marchandises et de passagers).

STRUCTURE PAR ÂGE DES PERSONNES EXERÇANT LA PROFESSION DE CONDUCTEUR DANS LA NAVIGATION INTÉRIEURE EN ALLEMAGNE



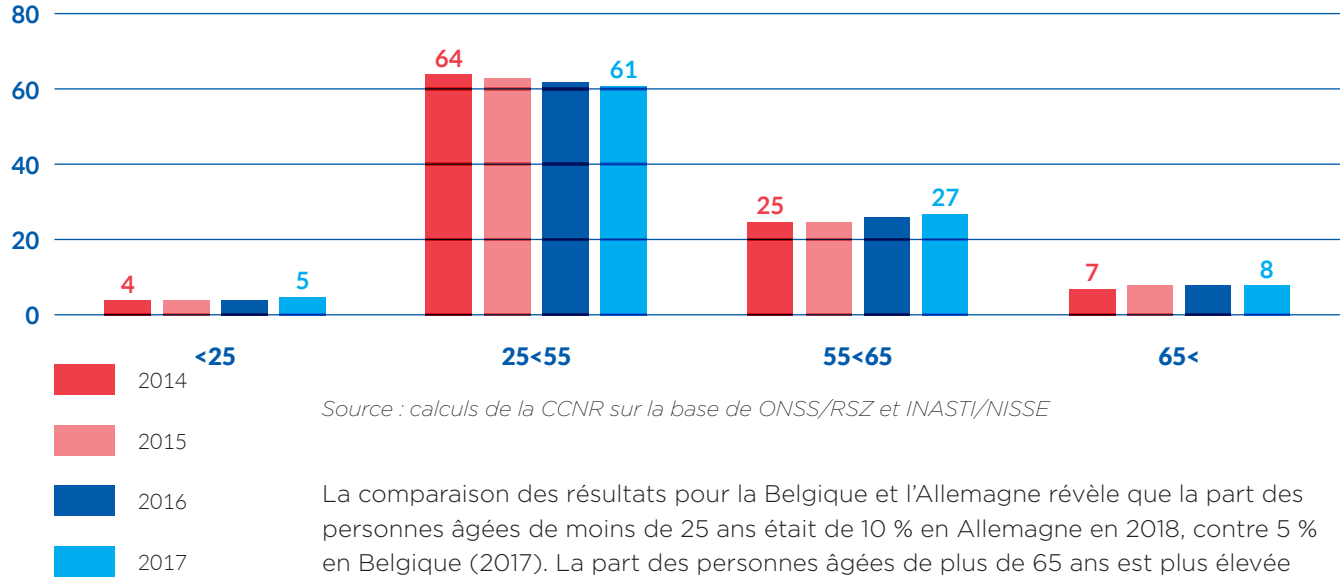
Source : calcul de la CCNR sur la base de de données de la Bundesagentur für Arbeit

En Belgique, l'Office national de sécurité sociale (*ONSS* en français, *RSZ* en néerlandais) est l'organisme central chargé de la perception, de la gestion et de la répartition des cotisations de sécurité sociale des salariés. Les cotisations sociales des travailleurs indépendants en Belgique sont collectées et gérées par l'Institut national d'assurance sociale des travailleurs indépendants (*INASTI* en français, *NISSE* en néerlandais).

Pour permettre la comparaison des données belges et allemandes, les données relatives aux travailleurs dépendants et indépendants de la navigation intérieure belge ont été additionnées et la structure par âge a été calculée pour le nombre total de travailleurs (ainsi que séparément pour les indépendants et les dépendants).[29]

[29] *Le résultat fait apparaître des disparités assez marquées entre les travailleurs indépendants et les travailleurs employés. La part des actifs de plus de 65 ans est de 11 % pour les indépendants belges, contre seulement 1 % pour les travailleurs employés. La part des personnes de moins de 25 ans est de 2 % pour les travailleurs indépendants, mais de 8 % pour les travailleurs employés (toutes valeurs pour 2017/2018).*

STRUCTURE PAR ÂGE DES PERSONNES EXERÇANT LA PROFESSION DE CONDUCTEUR DANS LA NAVIGATION INTÉRIEURE EN BELGIQUE



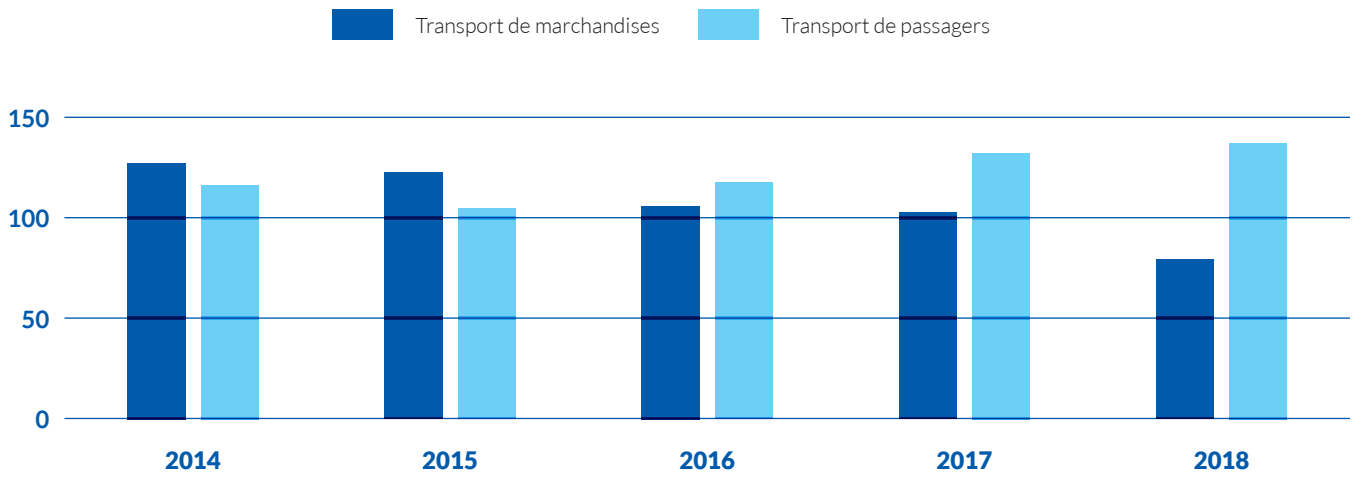
Source : calculs de la CCNR sur la base de ONSS/RSZ et INASTI/NISSE

La comparaison des résultats pour la Belgique et l'Allemagne révèle que la part des personnes âgées de moins de 25 ans était de 10 % en Allemagne en 2018, contre 5 % en Belgique (2017). La part des personnes âgées de plus de 65 ans est plus élevée en Belgique qu'en Allemagne. Même lorsque ne sont pris en compte que les salariés belges, la part de la tranche d'âge la plus jeune est légèrement inférieure (8 % en 2018) à celle de l'Allemagne (10 % en 2018).

Les différences entre les deux pays doivent également être considérées à la lumière de la structure du marché. Ainsi, les propriétaires de bateaux exerçant en tant qu'indépendants sont plus nombreux en Belgique qu'en Allemagne. Par conséquent, la part des entrepreneurs indépendants est plus élevée dans le secteur belge que dans le secteur allemand. Cela explique dans une certaine mesure les légères différences dans la structure par âge en Belgique.

Enfin, on constate que la tendance à la hausse du nombre d'entreprises et d'employés dans le transport de passagers en Allemagne a eu une incidence sur les choix de formation professionnelle des entrants. Les chiffres concernant le transport de passagers ont augmenté en 2016, 2017 et 2018, tandis que ceux concernant le transport de marchandises ont diminué.

NOMBRE DE PERSONNES EN FORMATION DANS LE SECTEUR DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE ALLEMANDE



Source : analyse de la CCNR sur la base des données fournies par la Bundesagentur für Arbeit

07

CROISIÈRES FLUVIALES

- La flotte européenne de bateaux de croisières fluviales comptait 359 bateaux en activité en 2018, dont 10 nouveaux bateaux et 3 bateaux modernisés mis en service en 2018. Vingt nouveaux bateaux devraient s'ajouter à la flotte en 2019.
- Au cours des 12 dernières années, la flotte des régions moins importantes de croisières fluviales, non reliées au Rhin ou au Danube, telles que les régions Rhône-Saône, de la Seine et du Douro, a augmenté et dans certains cas plus que doublé.
- Les croisières fluviales connaissent un grand succès depuis 2013, principalement en raison du grand nombre de touristes américains qui réservent des croisières fluviales. En 2018, la hausse a atteint 14,6 % par rapport à 2017, pour un total de 1,64 million de passagers de croisières fluviales.
- Pour la première fois, le rapport annuel contient aussi des informations relatives à la flotte européenne des petits bateaux de croisières fluviales (de 10 à 39 lits). Cette flotte se compose de 67 bateaux, dont la majorité a plus de 50 ans. Ils sont principalement exploités aux Pays-Bas et en France.

FLOTTE DE CROISIÈRES FLUVIALES

La flotte de croisières fluviales dans l'UE est principalement concentrée sur les voies navigables d'Europe centrale.[30] En effet, en 2018, le nombre de bateaux de croisière fluviale exploités sur les voies navigables d'Europe centrale représentait près de 75 % du total de la flotte de l'UE. La plus grande concentration de bateaux de croisière fluviale est observée dans la région Rhin/Main/Canal Main-Danube/Danube, avec 253 bateaux, dont 35 sur l'axe Pays-Bas - Rhin. Bien que toutes les autres voies d'eau européennes non reliées au Rhin ou au Danube soient de plus petites régions de croisière, leur flotte de croisières fluviales a augmenté au cours de la dernière décennie, comme indiqué ci-après :

- Rhône-Saône (22 bateaux en 2018 contre 10 en 2006),
- Seine (20 bateaux en 2018 contre 5 en 2006) et,
- Douro (20 bateaux en 2018 contre 6 en 2006).

La flotte européenne de bateaux de croisières fluviales[31] n'a cessé d'augmenter depuis 2004, pour atteindre 359 bateaux exploités en 2018, soit 52 078 lits.

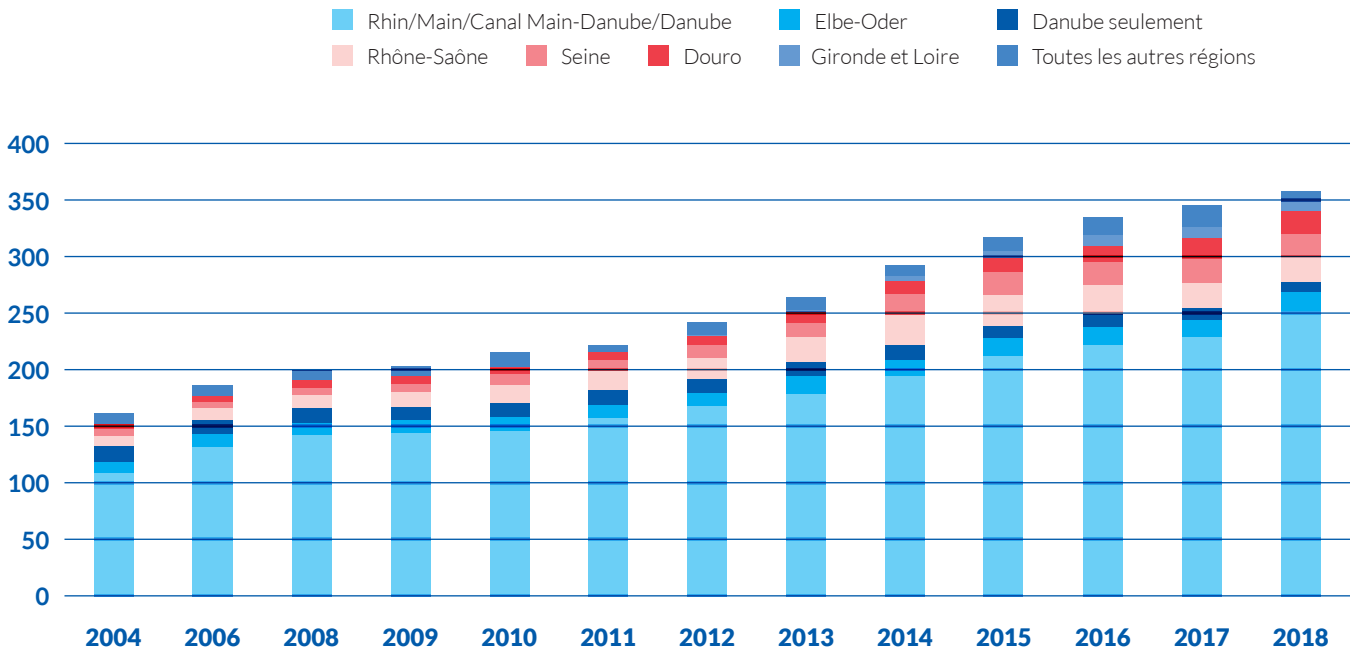
Au cours de la saison 2018, 10 nouveaux bateaux ont été mis sur le marché, ajoutant 1 501 lits. Trois autres bateaux déjà en service ont été modernisés (dont un bateau destiné au transport de marchandises qui a été transformé en bateau de croisière), ajoutant 181 lits supplémentaires à la capacité de la flotte. Étant donné qu'aucun bateau n'a été retiré de la flotte en 2018 et compte tenu des modifications habituelles apportées aux autres bateaux, l'augmentation nette en 2018 était de 13 bateaux, soit environ 1 462 lits (+2,9 % contre +5,5 % en 2017).

En 2018,
10 bateaux de croisière entièrement neufs et trois bateaux modernisés ont été mis sur le marché en Europe

Le Rhin et le Danube sont interconnectés depuis l'achèvement du canal Main-Danube en 1992, ce qui permet à tout moment un transfert aisé des bateaux entre le bassin du Rhin et celui du Danube. En ce qui concerne le transfert de bateau entre des voies d'eau européennes non reliées entre elles (par exemple entre le Rhin et la Seine), le nombre des bateaux transférés a été assez peu élevé au fil des ans, mais a récemment augmenté. En effet, des bateaux initialement exploités sur le Rhin ou le Danube peuvent être transportés des années plus tard vers d'autres fleuves tels que le Rhône ou la Seine. Récemment, plus de bateaux qu'auparavant ont été commandés directement pour une exploitation sur le Rhône ou le Douro (surtout en 2017).

[30] Rhin/Main/Canal Main-Danube/Danube/Elbe-Oder
[31] La flotte de croisière fluviale européenne, telle que définie dans le présent rapport, comprend la flotte de l'UE et de la Suisse.

NOMBRE DE BATEAUX DE CROISIÈRE FLUVIALE DANS L'UE PAR RÉGION D'EXPLOITATION
(2004 - 2018)



Source : Hader, A. (2018), The River Cruise Fleet

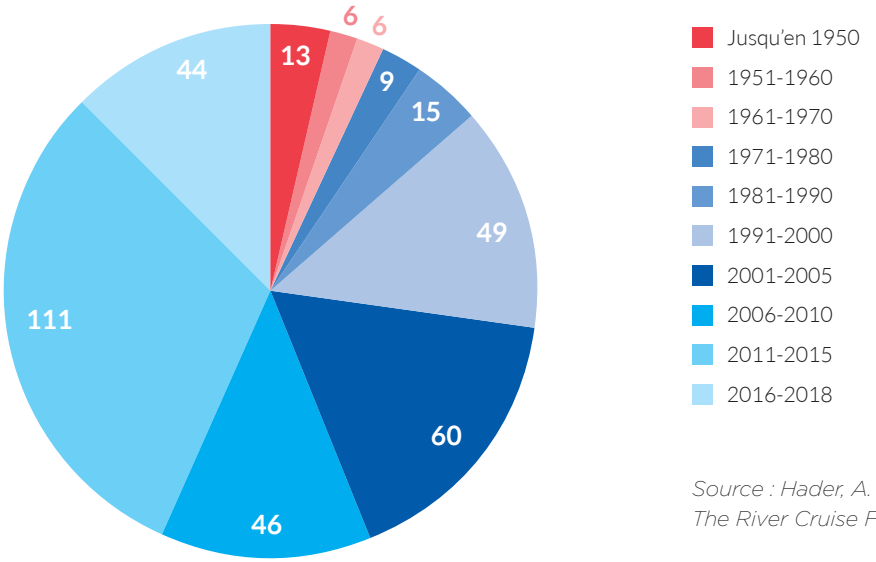
Jusqu'aux années 1990, la flotte s'est développée lentement. Ainsi, les bateaux de croisière qui datent d'avant les années '90 ne représentent plus que 13,6 % de la flotte actuelle de croisières fluviales. La structure par âge de la flotte européenne montre que le nombre de nouvelles constructions a ensuite commencé à augmenter pour atteindre un pic entre 2011 et 2015, période durant laquelle ont été construits 31 % des bateaux composant la flotte actuelle. Cette forte expansion a pris fin en 2016, principalement en raison de la menace terroriste en Europe.

Le terrorisme dans des pays hors UE peut également constituer un frein à l'expansion de la flotte. À titre d'exemple, après les attentats terroristes de 2001 aux États-Unis, les entreprises qui comptent une forte proportion de clients américains (Grand Circle, Holland River et Viking River) ont moins investi dans de nouveaux bateaux pour le Rhin et le Danube, les clients américains étant moins intéressés par des croisières en dehors des USA.

La flotte de croisières fluviales en Europe a augmenté de 195 bateaux entre 2004 et 2018, soit une augmentation de

119 %

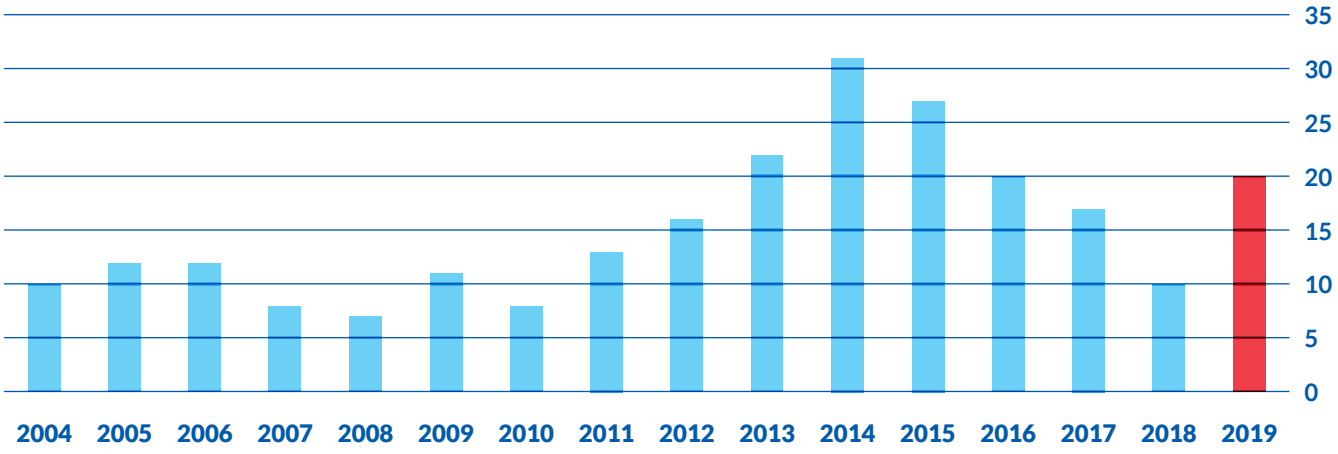
NOMBRE DE BATEAUX DE CROISIÈRES FLUVIALES DANS L'UE PAR ANNÉE DE CONSTRUCTION



Source : Hader, A. (2018), The River Cruise Fleet

En 2019, le nombre de nouveaux bateaux devrait atteindre la vingtaine (soit deux fois plus qu'en 2018). L'augmentation de la demande émanant de clients américains et une demande soutenue sur le marché germanophone peuvent expliquer en grande partie cette hausse.

NOUVEAUX BATEAUX DE CROISIÈRES FLUVIALES POUR LE MARCHÉ EUROPÉEN 2004-2019*

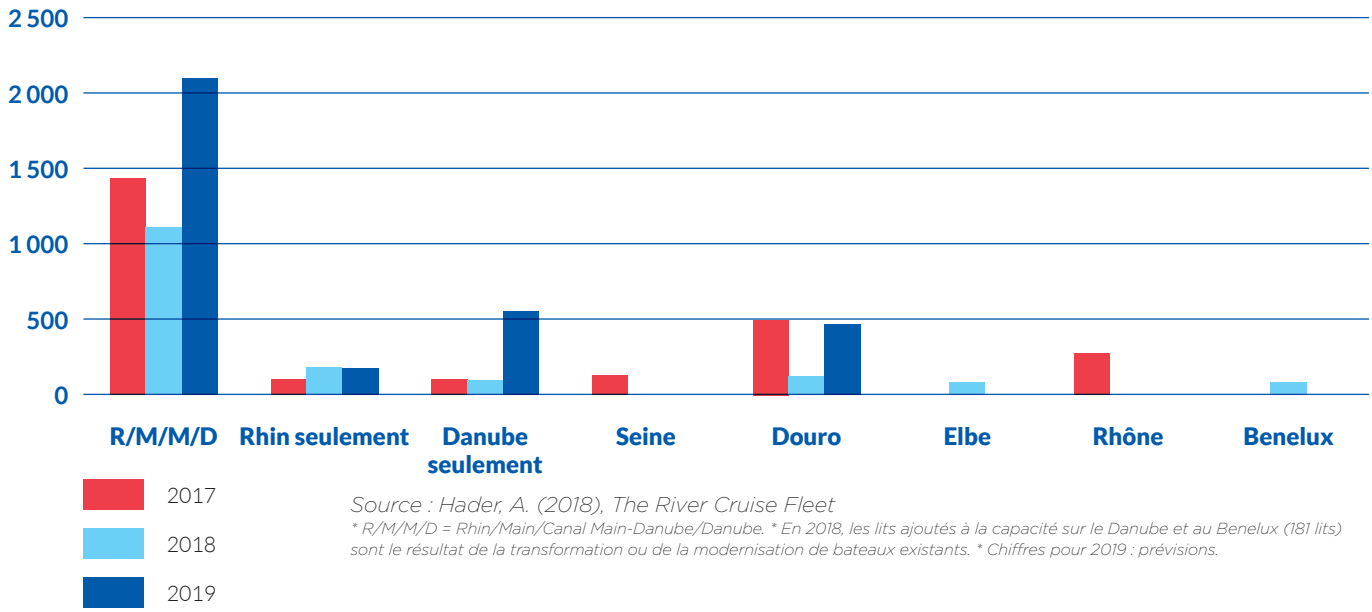


Source : Hader, A. (2018), The River Cruise Fleet
** 2019 : prévision basée sur les carnets de commandes*

Par rapport à l'année 2017, où une forte diversification régionale a été observée pour les nouvelles constructions, en 2018, seulement un nouveau bateau a été déployé sur un fleuve non relié au Rhin et au Danube (sur le Douro). Deux bateaux convertis ont été commandés pour être exploités directement dans le Benelux.

Les prévisions pour l'année 2019 indiquent que quatre nouveaux bateaux devraient être exploités sur le Douro sur les 20 nouvelles constructions prévues, ce qui correspond à 14 % de la nouvelle capacité de lits prévue.

NOUVELLES CAPACITÉS DE CROISIÈRES EN 2017, 2018 ET 2019 PAR RÉGION D'EXPLOITATION (NOMBRE DE LITS)***



Source : Hader, A. (2018), The River Cruise Fleet
** R/M/M/D = Rhin/Main/Canal Main-Danube/Danube. * En 2018, les lits ajoutés à la capacité sur le Danube et au Benelux (181 lits) sont le résultat de la transformation ou de la modernisation de bateaux existants. * Chiffres pour 2019 : prévisions.*

Le nombre moyen de lits à bord des nouveaux bateaux de croisière a légèrement diminué depuis 2012 pour atteindre 150 lits en 2018. Toutefois, sur la base des carnets de commandes, le nombre moyen devrait passer à 165 lits en 2019 pour les nouvelles constructions.

En effet, la livraison de huit grands bateaux de croisière de grande capacité (supérieure ou égale à 190 lits) est prévue en 2019. Ces grands bateaux représenteront 46 % de la nouvelle capacité de lits en 2019 et navigueront tous soit sur le Danube, soit sur le Rhin, le Main ou le Canal Main-Danube. Le plus grand bateau de croisière fluviale jamais construit pour l'Europe, l'AMAMAGNA (196 passagers), sera livré en 2019.

Le graphique ci-après présente l'évolution des bateaux de croisière fluviale exploités dans le monde, soit 875 bateaux au total en 2018. **L'Europe possède actuellement la plus grande flotte de croisières fluviales**, suivie du Nil et d'autres fleuves africains.

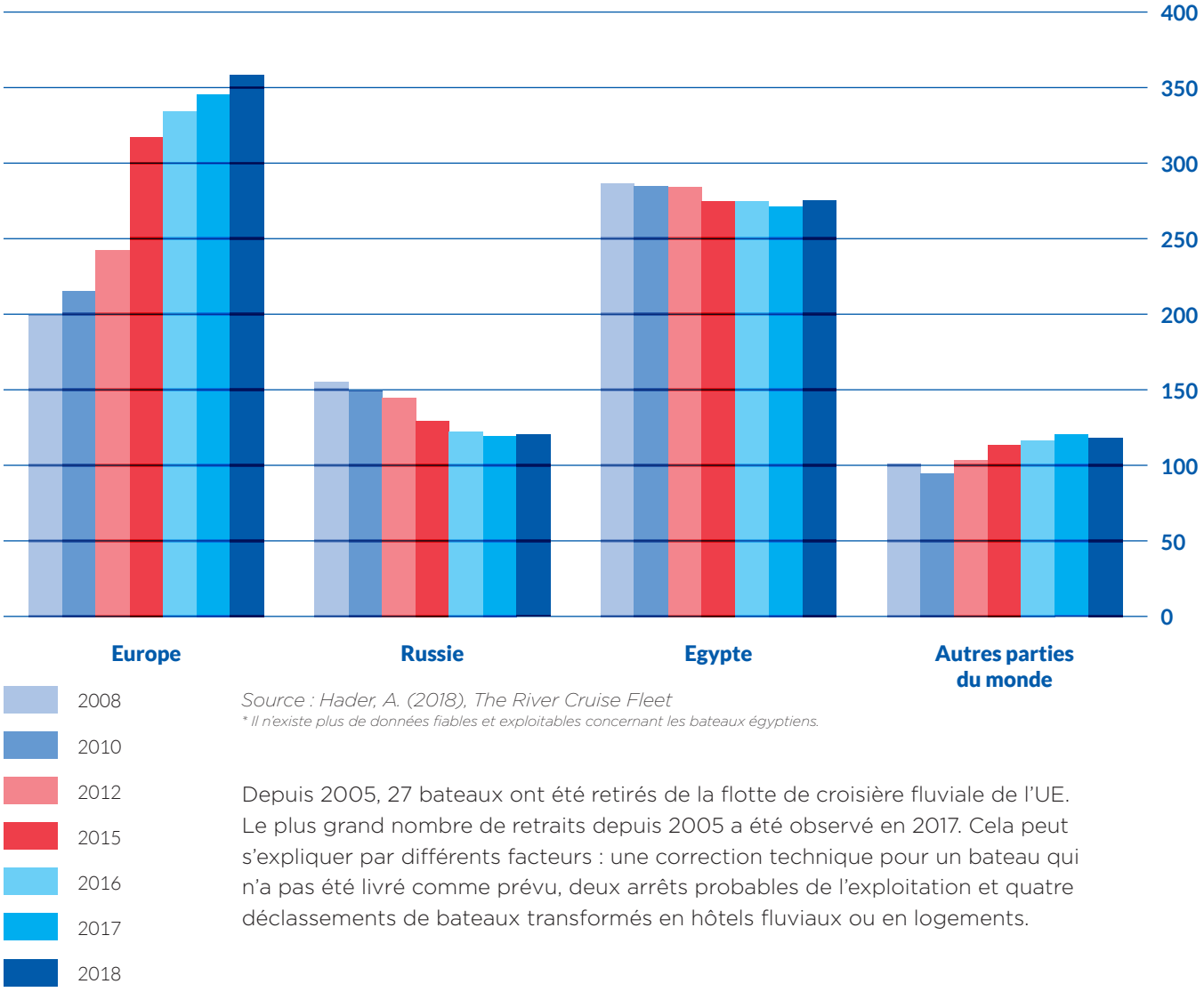
La flotte de croisières en activité en Europe représente
41 % de la flotte de croisières en activité dans le monde

Aujourd'hui, la flotte du Nil demeure assez importante, avec près de 280 bateaux de croisière. Toutefois, alors que la flotte de l'UE s'est développée plus rapidement que jamais ces dernières années, l'activité en Égypte a été et reste confrontée à une crise politique importante. La situation de la flotte du Nil semble toutefois s'améliorer progressivement.

Après une baisse constante de la flotte russe depuis 2004, la flotte de croisières en Russie a accueilli un nouveau bateau en 2018, pour atteindre un total de 121 bateaux de croisière. En Russie et en Ukraine, la moyenne d'âge de la flotte reste toutefois assez élevée. Dans le sillage des développements politiques en Russie et en Ukraine, le nombre de touristes étrangers effectuant des croisières fluviales a diminué dans ces pays, ce qui n'incite guère au renouvellement de la flotte.

Si la flotte de croisières américaine ne représente qu'une faible part de la flotte mondiale de croisières fluviales, elle connaît néanmoins une constante augmentation depuis 2011. La flotte en Asie suit également une tendance similaire.

RÉPARTITION DES BATEAUX DE CROISIÈRE FLUVIALE PAR RÉGIONS DANS LE MONDE ENTIER (NOMBRE DE BATEAUX)*

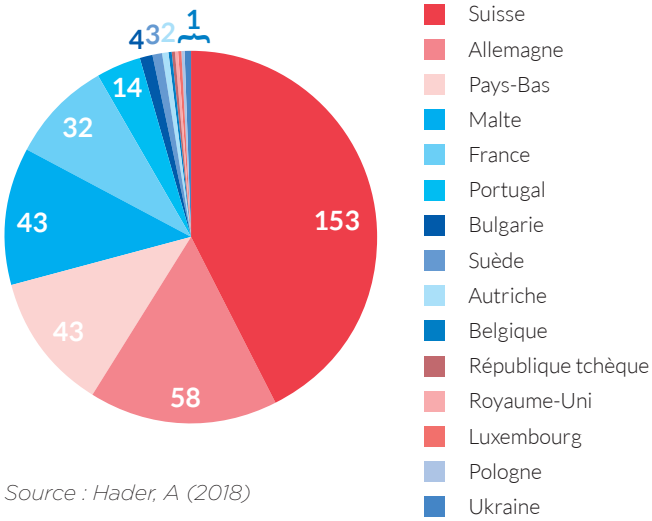


Source : Hader, A. (2018), The River Cruise Fleet
** Il n'existe plus de données fiables et exploitables concernant les bateaux égyptiens.*

Depuis 2005, 27 bateaux ont été retirés de la flotte de croisière fluviale de l'UE. Le plus grand nombre de retraits depuis 2005 a été observé en 2017. Cela peut s'expliquer par différents facteurs : une correction technique pour un bateau qui n'a pas été livré comme prévu, deux arrêts probables de l'exploitation et quatre déclassements de bateaux transformés en hôtels fluviaux ou en logements.

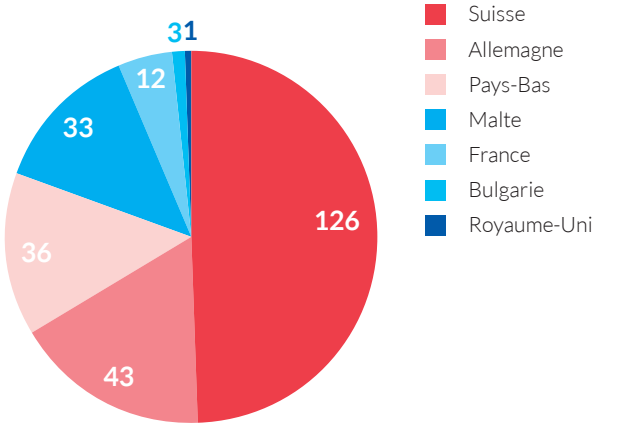
En 2018, **la demande a été si importante** que de nouveaux bateaux ont été mis en service dans l'UE sans qu'aucun bateau n'ait été retiré

BATEAUX DE CROISIÈRES FLUVIALES IMMATRICULÉS DANS L'UE (EN NOMBRE DE BATEAUX)



Source : Hader, A (2018)

BATEAUX DE CROISIÈRES FLUVIALES IMMATRICULÉS DANS LA RÉGION RMD[32] (EN NOMBRE DE BATEAUX)



Source : Hader, A (2018)

En Europe, 153 bateaux, soit 43 % des bateaux de croisière fluviale européens, étaient immatriculés en Suisse. En termes de nombre de bateaux immatriculés, la Suisse se classe en tête non seulement à l'échelle européenne, mais aussi dans la région Rhin-Main-Danube (R-M-D). La Suisse détient également une part importante sur le Rhône, la Saône, la Seine et l'Elbe. Cela s'explique par le fait que de nombreux armements ont établi leur siège à Bâle et dans d'autres villes suisses. La plupart de ces bateaux de croisières fluviales appartiennent à des voyagistes basés aux États-Unis mais opérant en Suisse.

L'Allemagne se place en deuxième position avec 58 bateaux de croisières fluviales immatriculés. La répartition entre les voies d'eau présente des similitudes avec celle constatée pour la Suisse. Un nombre identique de bateaux sont immatriculés aux Pays-Bas et à Malte, ces deux pays occupant la troisième place avec respectivement 43 bateaux. Les bateaux immatriculés aux Pays-Bas naviguent principalement sur les voies d'eau néerlandaises tandis que ceux immatriculés à Malte sont principalement exploités dans la région Rhin - Main - Danube et pour certains en France. Les exploitants des bateaux enregistrés à Malte sont des armateurs établis aux USA, en Australie, en Malaisie, en Slovaquie et aux Pays-Bas.

La France se place en quatrième position avec 32 bateaux de croisières fluviales immatriculés, qui sont principalement exploités sur les voies d'eau françaises. 14 bateaux de croisières fluviales sont immatriculés au Portugal et sont principalement exploités sur le Douro. Le Douro a fortement gagné en popularité ces derniers temps. La flotte est principalement exploitée par une entreprise portugaise.

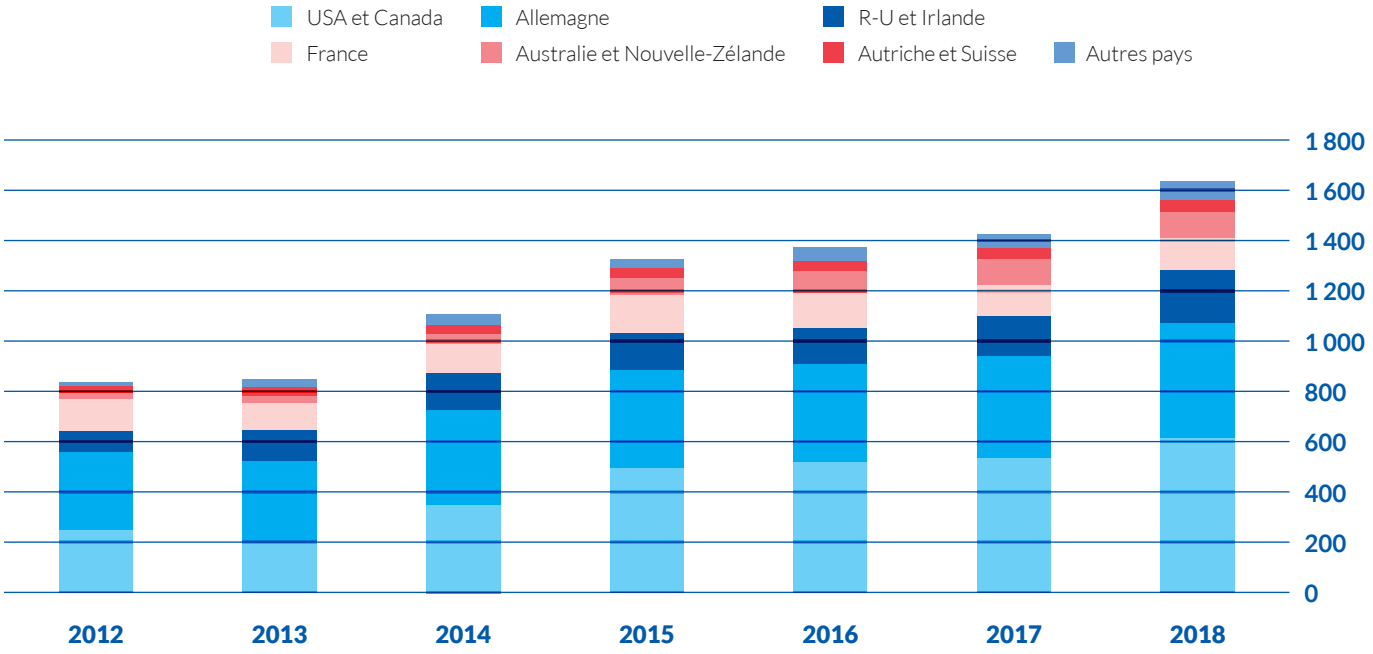
Quatre bateaux sont immatriculés en Bulgarie et sont exploités sur le Danube. Cette flotte est en cours de modernisation afin d'être autorisée à naviguer sur le Rhin. Trois bateaux sont exploités en Suède, sur le canal de Göta entre Stockholm et Göteborg. Seulement deux bateaux sont enregistrés sur le Danube. Un seul bateau de croisière fluviale est immatriculé respectivement dans chacun des pays suivants : Belgique, Luxembourg, République tchèque, Royaume-Uni, Pologne et Ukraine. Les bateaux exploités sur l'Elbe et les voies d'eau situées entre l'Elbe, l'Oder et les côtes de la mer Baltique comptent également de nombreux pays d'immatriculation différents. La structure de la flotte étant très similaire sur la Seine et le Rhône, les pays d'immatriculation des bateaux naviguant sur ces fleuves sont également similaires.

[32] *Zone Rhin/Main/Canal Main-Danube/Danube*

DEMANDE DE CROISIÈRES FLUVIALES

Malgré les périodes d'étiage, le segment des croisières fluviales a enregistré une forte croissance en 2018. Le nombre de croisiéristes fluviaux sur les fleuves européens a augmenté de 14,6 % pour atteindre 1,64 million. Les américains et les canadiens ont une nouvelle fois représenté la principale clientèle avec une part de 37,7 %, suivis des allemands (28,1 %) et des anglais et irlandais (12,8 %).

NOMBRE DE PASSAGERS À BORD DES BATEAUX DE CROISIÈRE EUROPÉENS PAR NATIONALITÉ (EN MILLIERS)



Source : IG River Cruise /Association allemande du voyage (DRV)/SeaConsult

La forte croissance en 2018 se reflète dans l'augmentation des capacités au cours des dernières années. Pour la seule année 2018, l'augmentation nette des capacités a été de 13 bateaux et d'environ 1 462 lits. Les périodes d'étiage n'ont pas trop affecté cette activité, de nombreuses régions d'exploitation n'ayant pas été touchées trop sévèrement par les basses eaux. Tel a été le cas en particulier dans les régions françaises, où la demande a fortement augmenté.

Une autre explication peut être une évolution rapide de la structure par âge des passagers. En 2018, de nombreuses jeunes personnes ont souhaité faire l'expérience de croisières fluviales. La part des passagers allemands dans la tranche d'âge de 41 à 55 ans a augmenté en 2018, passant de 11,8 % à 18,3 %. La part des passagers dans la tranche d'âge de 26 à 40 ans a plus que quadruplé en 2018, avec une part de 8,3 % en 2018 contre seulement 2 % en 2017.[33]

[33] *Source : IG River Cruise / DRV / SeaConsult (2019), Der Fluss-Kreuzfahrtmarkt 2018*

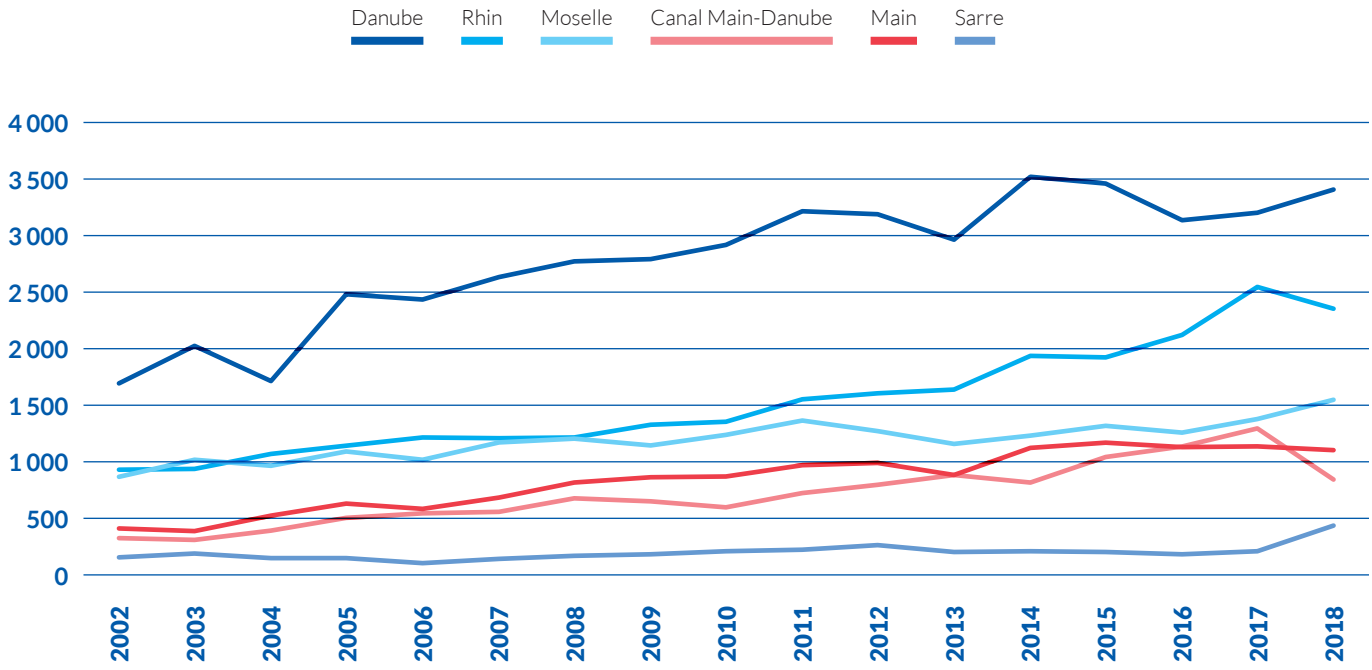
Parmi les croisiéristes fluviaux en Allemagne, **la part des 26-40 ans était quatre fois plus élevée en 2018** que l'année précédente

Une autre tendance nouvelle est la forte augmentation de la préférence des croisiéristes fluviaux allemands pour les segments de prix élevés : le segment haut de gamme a vu sa part de marché passer de 39,4 % en 2017 à 45,6 % l'an dernier, tandis que les segments du luxe et du très grand luxe (pris ensemble) ont vu leur part passer de 6,3 % en 2017 à 14,3 % en 2018. En raison de l'augmentation générale de la demande et de l'importance croissante des segments haut de gamme voire de luxe, les recettes tirées de la vente de billets ont atteint un niveau record en 2018. Les recettes provenant des billets achetés par les touristes allemands ont augmenté de 18 % par rapport à 2017.

En ce qui concerne les nationalités, la catégorie de passagers dont la demande a le plus fortement augmenté en 2018 était celle des « autres nationalités », qui comprend les touristes d'Asie, de Russie, de Scandinavie et d'Europe orientale. Leur nombre a augmenté au total de 41 %. La deuxième plus forte croissance a été observée pour les touristes britanniques et irlandais (+31 %). Pour les deux principales nationalités (américains/canadiens et allemands), les chiffres ont augmenté à peu près dans les mêmes proportions (14,3 % et 14,7 % respectivement).

Les données concernant le nombre de bateaux de croisière franchissant des écluses le long du Rhin, du Danube, de la Moselle et d'autres voies d'eau révèlent une augmentation de 6 % sur le Danube en 2018. Sur la Moselle, les chiffres de l'écluse de Coblence révèlent une augmentation de 12 % du nombre de bateaux. Sur la Sarre, le trafic des bateaux de croisière a plus que doublé.

NOMBRE ANNUEL DE PASSAGES DE BATEAUX DE CROISIÈRE SUR LES FLEUVES EUROPÉENS*



Source : Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

** Total des passages vers l'amont et vers l'aval de bateaux à cabines aux écluses suivantes : Jochenstein (Danube), Iffezheim (Rhin), Coblence (Moselle), Kelheim (canal Main-Danube), Kostheim (Main), Kanzem (Sarre).*

La courbe pour la Moselle est basée sur les bateaux à cabines passant l'écluse de Coblence, où la Moselle se jette dans le Rhin. Les chiffres pour 2018 révèlent un véritable essor du trafic de croisière sur la Moselle. En 2018, le nombre de bateaux à cabines franchissant l'écluse de Coblence était de 1 542, soit 12 % de plus qu'en 2017. Selon la *Commission de la Moselle*, d'autres écluses le long de la Moselle ont également enregistré une forte hausse du nombre de bateaux de croisière en 2018 : les écluses de Zeltingen et de Fankel, situées le long de la vallée romantique de la Moselle entre Coblence et Trèves, ont été franchies respectivement par 971 et 1 062 bateaux en 2018 (+19 % et +25 %).[34]

La courbe pour le Danube représente le nombre de bateaux à cabines franchissant la frontière germano-autrichienne, qui se trouve à 32 km en aval de Passau. Cette ville est un point de départ et d'arrivée important pour les croisières sur le Danube en direction de Vienne ou Budapest, ou même plus en aval. Le nombre de bateaux à cabines franchissant la frontière germano-autrichienne a augmenté de 6 % en 2018 pour atteindre 3 406 passages.

Le trafic de croisière au départ de Passau vers l'aval consiste en de courts trajets de 5, 7 ou 8 jours sur les itinéraires Passau-Vienne-Bratislava-Budapest-Passau et Vienne-Bratislava-Budapest, ainsi qu'en des trajets en direction et en provenance des ports du Main et du Rhin. Le nombre de ces courtes croisières peut aussi être déterminé à l'écluse de Gabčíkovo, à la frontière entre la Slovaquie et la Hongrie. Selon la *Commission du Danube*, l'écluse de Gabčíkovo a été franchie en 2018 par 3 945 bateaux à cabines transportant 548 800 passagers.

Passau est également un point de départ pour des voyages plus longs, vers le delta du Danube, d'une durée de 14, 15 ou 16 jours. Le nombre de passages de bateaux et le nombre de passagers pour ces voyages peut être examiné sur la base des données recueillies à l'écluse de Mohacs, dans le sud de la Hongrie. En 2018, l'écluse a été franchie 754 fois par des bateaux à cabines, ce qui correspond à 106,6 % du nombre enregistré en 2017. Le nombre de passagers pour ces voyages plus longs sur le Danube a atteint 103 560 en 2018 (+6,6 % par rapport à 2017).[35]

[34] Source : Commission de la Moselle (2019), Données relatives au trafic sur la Moselle en 2018, mars 2019.
[35] Source : Commission du Danube (2019, Observation du marché de la navigation sur le Danube - Bilan 2018, avril 2019).

BATEAUX DE CROISIÈRES FLUVIALES DE 10 À 39 LITS EN EUROPE

Introduction

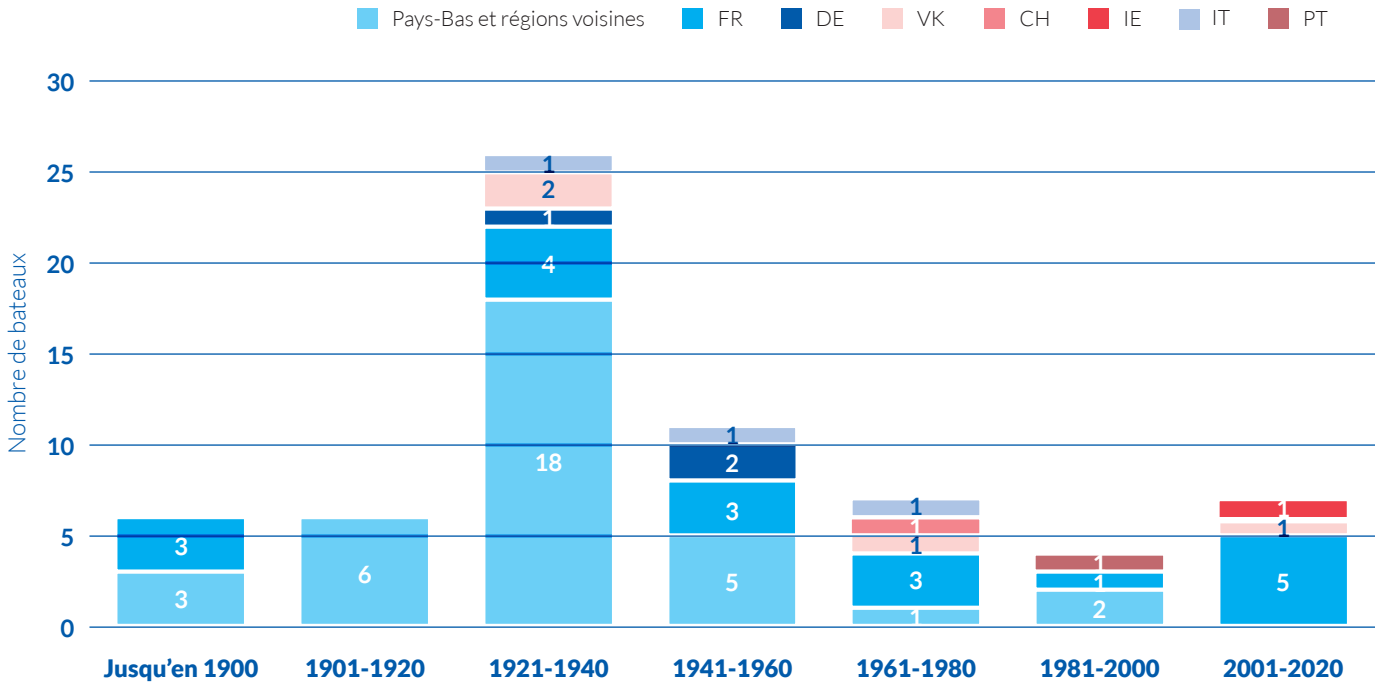
La flotte des bateaux de croisières fluviales de 10 à 39 lits est plus ancienne que celle de 40 lits ou plus. La plupart des petits bateaux de croisière fluviale sont d'anciens bateaux à marchandises transformés en bateaux de croisière depuis les années '80 (type Freycinet).

L'analyse de la flotte montre que 67 petits bateaux de croisière fluviale naviguent sur les voies d'eau européennes. Plusieurs bateaux de moins de 10 lits sont également exploités sur les fleuves et canaux européens. Ces bateaux n'ont pas été pris en compte dans la présente analyse.

Malgré l'âge assez avancé des petits bateaux de croisière fluviale en Europe, cette flotte peut s'avérer être moderne, voire luxueuse, et s'intègre bien dans son environnement sur les canaux et dans les sites urbains historiques. Cette flotte est aussi bien adaptée pour les circuits pittoresques et gastronomiques.

La flotte des petits bateaux de croisière fluviale exploités en Europe est composée de **67 bateaux,** dont la majorité a **plus de 50 ans**

STRUCTURE PAR ÂGE DES PETITS BATEAUX DE CROISIÈRE FLUVIALE EN EUROPE
(PAR ANNÉE DE CONSTRUCTION ET RÉGIONS D'EXPLOITATION)

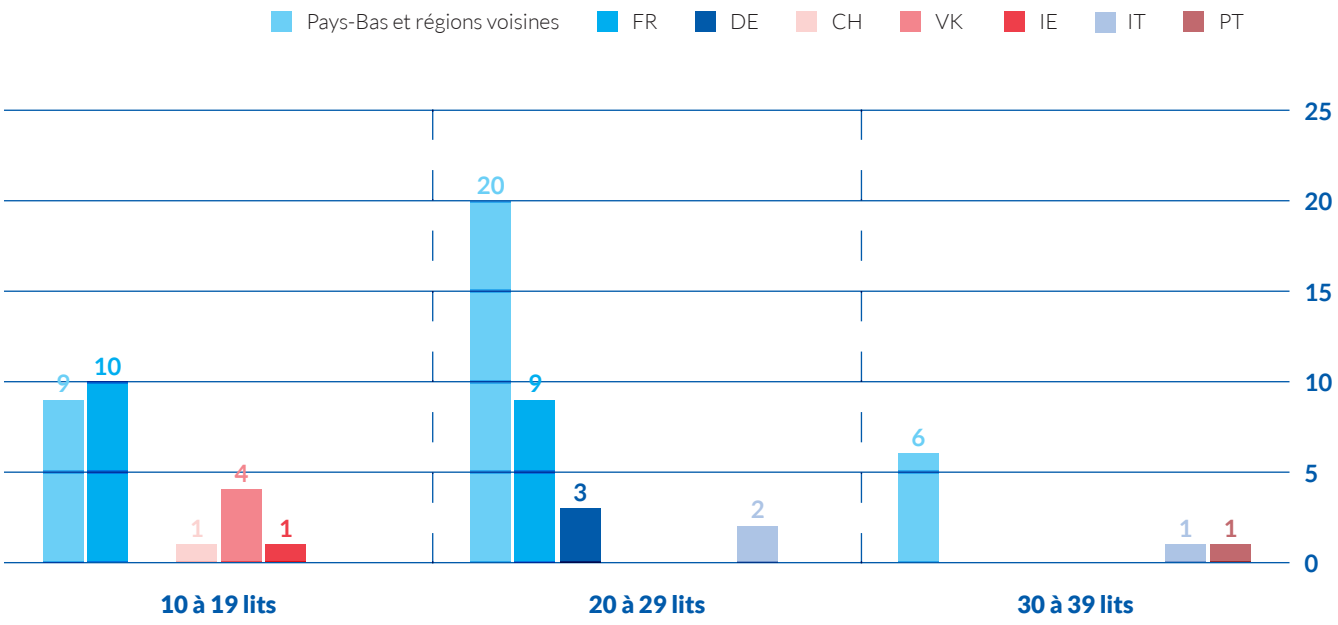


Source : A. Hader, janvier 2019

Dans le groupe le plus ancien (bateaux construits avant les années 1900), trois bateaux ont été construits en 1897 et trois autres à une date inconnue. Six bateaux ont été construits entre 1906 et 1913. La classe d'âge qui compte le plus grand nombre de petits bateaux de croisière est celle des bateaux construits dans les années 1920 et 1930. 26 petits bateaux de croisière fluviale appartiennent à cette classe d'âge et, pour la plupart d'entre eux, il s'agit de bateaux à marchandises transformés.

Depuis lors, l'activité de construction de ces petits bateaux n'a cessé de diminuer jusqu'à la fin des années 2000 : 11 bateaux ont été construits entre 1941 et 1960, 7 entre 1961 et 1980, et 4 entre 1981 et 2000. Sept nouveaux bateaux ont été construits entre 2001 et 2019. Parmi ceux-ci, cinq ont été commandés par *CroisiEurope* entre 2014 et 2016. Ce nombre de nouvelles constructions est très faible par rapport aux plus de 250 nouveaux bateaux de croisières fluviales plus grands construits au cours de la même période.

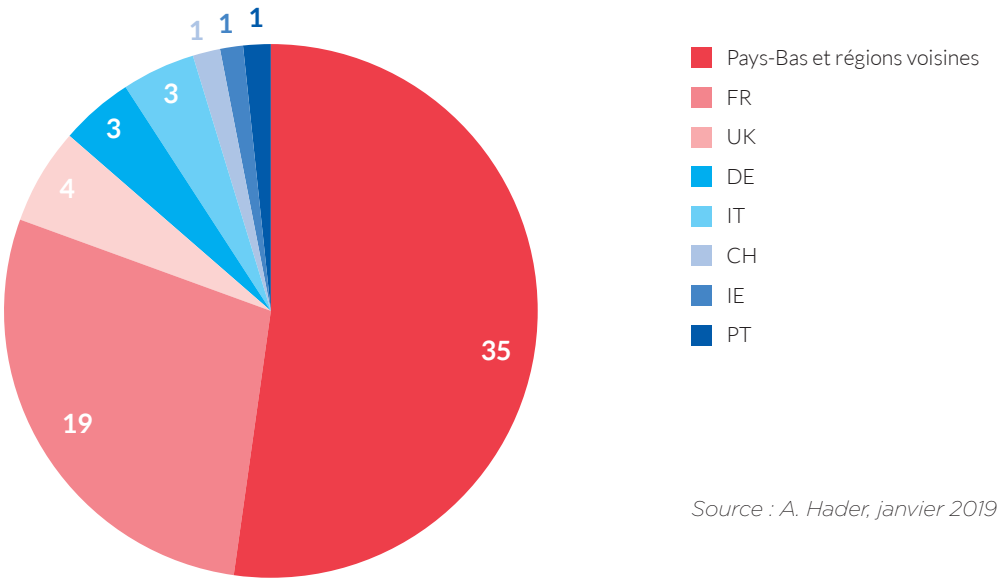
CAPACITÉS DES PETITS BATEAUX DE CROISIÈRES FLUVIALES EN EUROPE
(EN NOMBRE DE LITS ET RÉGIONS D'EXPLOITATION)



Source : A. Hader, janvier 2019

Environ la moitié (34) des 67 petits bateaux de croisières fluviales ont une capacité de 20 à 29 lits, dont 25 ont une capacité de 10 à 19 lits. Seuls quelques bateaux (8) ont une capacité comprise entre 30 et 39 lits. Parmi les 25 petits bateaux de croisière fluviale du plus petit groupe, la capacité est généralement de 12 lits.

SECTEURS D'EXPLOITATION DES PETITS BATEAUX DE CROISIÈRES FLUVIALES
(EN NOMBRE DE BATEAUX)



Source : A. Hader, janvier 2019

La répartition des bateaux par secteurs d'exploitation révèle qu'il existe deux niches régionales pour les petites croisières fluviales.

Le plus grand secteur d'exploitation est le réseau néerlandais de rivières et de canaux, où sont exploités 35 bateaux de croisières fluviales. Beaucoup d'entre eux proposent des circuits aux Pays-Bas, mais aussi au-delà des frontières belge, française et allemande. Cette région est populaire car de nombreux cyclistes utilisent les petits bateaux de croisières fluviales comme hôtel lors de leurs déplacements.

Les canaux français constituent le deuxième secteur de croisière en termes de popularité, avec 19 petits bateaux de croisières fluviales en activité, principalement en Bourgogne et en Provence. Aucun bateau de croisières fluviales de plus de 30 lits n'est exploité sur les canaux français. *CroisiEurope* a toutefois fait construire une nouvelle série de cinq bateaux de 22 lits au cours des dernières années. Une autre particularité française est l'existence de bateaux de croisières fluviales de très petites dimensions, qui n'ont souvent que quatre à huit lits, mais ces derniers ne sont pas pris en compte dans la présente analyse.

Les autres bateaux de croisières fluviales, soit 13 au total, sont répartis entre six autres pays. L'Allemagne ne compte que trois bateaux de ce type. La flotte allemande de bateaux de croisières fluviales se compose essentiellement de bateaux plus grands. Seulement quatre petits bateaux de croisières fluviales sont exploités au Royaume-Uni, en Écosse et sur la Tamise. Il convient de noter que de nombreux bateaux de moins de 10 lits sont exploités aussi sur des canaux étroits du Royaume-Uni, mais ceux-ci n'ont pas été pris en compte dans la présente analyse. En Italie, trois bateaux naviguent sur la lagune de Venise ou sur le Pô, l'un d'eux étant immatriculé aux Pays-Bas. Sur la rivière Shannon en Irlande, la plupart des bateaux de croisière fluviale ont également moins de 10 lits. Un seul bateau construit après l'an 2000 répond aux critères retenus pour la présente analyse et appartient à la catégorie des petits bateaux.

80 % des petits bateaux de croisières fluviales sont exploités sur les réseaux de rivières et canaux néerlandais (35 bateaux) et/ou français (19 bateaux)

08

BATEAUX D'EXCURSIONS JOURNALIÈRES

- L'Allemagne (913), les Pays-Bas (510), la France (365), l'Italie (352) et la Suisse (255) comptent le plus grand nombre de bateaux d'excursions journalières en Europe.
- Les bateaux d'excursions journalières sont un segment important pour l'introduction de technologies dites « propres ». Ainsi, un bateau d'excursions journalières d'une longueur de 38 m et équipé d'un système de propulsion 100 % électrique a été mis en service en 2018 à Paris, sur la Seine.
- De manière générale, le nombre des bateaux d'excursions journalières exploités dans les pays rhénans est relativement stable. Dans les grandes villes, la flotte tend toutefois à se développer.

INTRODUCTION

Le transport de passagers sur les voies d'eau intérieures comporte trois principaux segments d'activité : les croisières fluviales, les excursions journalières sur les rivières/canaux (y compris le transport par ferry) et les excursions journalières sur les lacs. Selon Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], les cinq pays d'Europe qui réalisent le chiffre d'affaires le plus élevé dans le transport de passagers sont les suivants (part du chiffre d'affaires en Europe en %) : Suisse (23,3 %), Allemagne (20,3 %), Italie (15,5 %), France (13,9 %) et Pays-Bas (8,4 %). Selon les définitions d'Eurostat, le chiffre d'affaires de la navigation à passagers sur les voies d'eau intérieures comprend le chiffre d'affaires généré par les bateaux de croisières fluviales, les bateaux d'excursions journalières sur les rivières/canaux et les ferries et les bateaux d'excursion sur les lacs. Les données concernant la ventilation des différents chiffres d'affaires ne sont pas disponibles.

Il n'existe pas actuellement de données d'Eurostat sur le nombre de bateaux à passagers ou sur le nombre de passagers sur les voies d'eau intérieures.[36] Par conséquent a été réalisée une analyse statistique des bases de données nationales des pays européens, qui a révélé que la Suisse, l'Allemagne, l'Italie, la France et les Pays-Bas ont non seulement le chiffre d'affaires le plus élevé de tous les pays européens, mais aussi le plus grand nombre de bateaux d'excursions journalières (sur les rivières, canaux et lacs, y compris les ferries).

Pour l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas, la France et la Suisse, des bases de données distinctes sont disponibles pour les bateaux effectuant des excursions journalières. Pour les autres pays d'Europe centrale et orientale, seul le nombre total de bateaux à passagers est indiqué par les services ou administrations statistiques. Il est néanmoins possible de déterminer aussi le nombre de bateaux d'excursions journalières dans ces pays, de manière indirecte, en se basant sur le nombre de bateaux de croisières fluviales de chaque pays européen (voir le chapitre consacré aux croisières fluviales).

En procédant à ce calcul indirect, les informations sur le nombre de bateaux d'excursions journalières en Pologne, en République tchèque, en Slovaquie, en Hongrie et en Roumanie sont les suivantes : sur 117 bateaux à passagers en Pologne, 116 sont des bateaux d'excursions journalières. Le nombre de passagers était de 1,26 million en 2017, contre 1,28 million en 2016 et 1,1 million en 2015.

La République tchèque comptait 88 bateaux à passagers en 2017, contre 85 en 2016 et 78 en 2015. Sur les 88 bateaux à passagers inscrits au registre de la République tchèque en 2017, 87 sont des bateaux d'excursions journalières et un est un bateau de croisière. En Slovaquie, pays qui ne possède que peu de lacs, on compte actuellement moins de 20 bateaux à passagers inscrits au registre.

Les bateaux à passagers en Hongrie, en Slovaquie et en Roumanie sont tous des bateaux d'excursions journalières, car aucun bateau de croisières fluviales n'est exploité dans ces pays (voir le chapitre consacré aux croisières fluviales). La Hongrie compte un nombre assez élevé de bateaux d'excursions journalières (132 en 2017), exploités sur le Danube et le lac Balaton. Le nombre de passagers effectuant des excursions journalières sur le Danube a diminué ces dernières années, passant de 709 000 passagers en 2005 à 216 000 passagers en 2016, en raison de la hausse du prix des billets. Cependant, le nombre de passagers sur le lac Balaton est resté relativement constant au fil des ans et a atteint 531 000 passagers en 2016.[37] En Roumanie, 75 bateaux à passagers ont été enregistrés en 2017 et 2016, et 65 en 2015.[38]

[36] En 2019, des études pilotes ont été lancées par Eurostat afin de développer des bases de données à l'avenir.
[37] Source : Informations fournies par l'Office statistique hongrois.
[38] Source : Institut roumain de la statistique

Profils succincts des cinq premiers pays européens en termes de nombre de bateaux d'excursions journalières inscrits au registre :

ALLEMAGNE

783 bateaux d'excursions journalières sur les rivières et les canaux

130 bateaux d'excursions journalières sur les lacs

L'Allemagne compte non seulement de nombreuses rivières, mais aussi de nombreux lacs, en particulier près des Alpes et dans le nord-est du pays, mais le nombre des bateaux inscrits au registre pour une exploitation sur les lacs est moins élevé qu'en Suisse ou en Italie. En revanche, le nombre de bateaux d'excursions journalières exploités sur les rivières ou canaux en Allemagne est le plus élevé d'Europe.

PAYS-BAS

510 bateaux d'excursions journalières sur les rivières et les canaux

Le pays occupe une position importante dans le segment des bateaux d'excursions journalières, ce dont témoigne le nombre de bateaux d'excursions journalières exploités à Amsterdam. La structure par âge des bateaux d'excursions journalières néerlandais est très similaire à celle des bateaux d'excursions journalières allemands sur les rivières et les canaux.

FRANCE

365 bateaux d'excursions journalières sur les rivières et les canaux

Les trois segments de la navigation à passagers sont tous présents en France, mais le segment fluvial est le plus important. Les bateaux d'excursions journalières à Paris, par exemple, transportent plus de 7 millions de passagers par an. Paris détient une part de 70 % en termes de passagers transportés à bord des bateaux d'excursions journalières français.

SUISSE

8 bateaux d'excursions journalières sur les rivières et les canaux

247 bateaux d'excursions journalières sur les lacs

La Suisse compte le plus grand nombre de bateaux d'excursions journalières sur les lacs en Europe. Toutefois, les bateaux d'excursions journalières sur les rivières ne jouent qu'un rôle très limité. Les bateaux d'excursions journalières qui assurent un service régulier sur les lacs sont intégrés dans le système de transport public. Plus de 11 millions de passagers sont transportés chaque année à bord de ces bateaux.

ITALIE

161 bateaux d'excursions journalières sur les rivières et les canaux

191 bateaux d'excursions journalières sur les lacs

Le point focal le plus important du pays en termes de transport de passagers est le segment des lacs, pour lequel l'Italie compte le deuxième plus grand nombre de bateaux d'excursions journalières. L'analyse de la demande montre que le nombre de passagers est aussi élevé qu'en Suisse pour ce segment. Bien que les bateaux d'excursions journalières sur les rivières ne jouent qu'un rôle mineur, le transport de passagers sur les canaux de Venise n'est pas négligeable pour l'économie italienne (161 bateaux exploités à Venise).

BATEAUX D'EXCURSIONS JOURNALIÈRES

SUR LES RIVIÈRES ET LES CANAUX

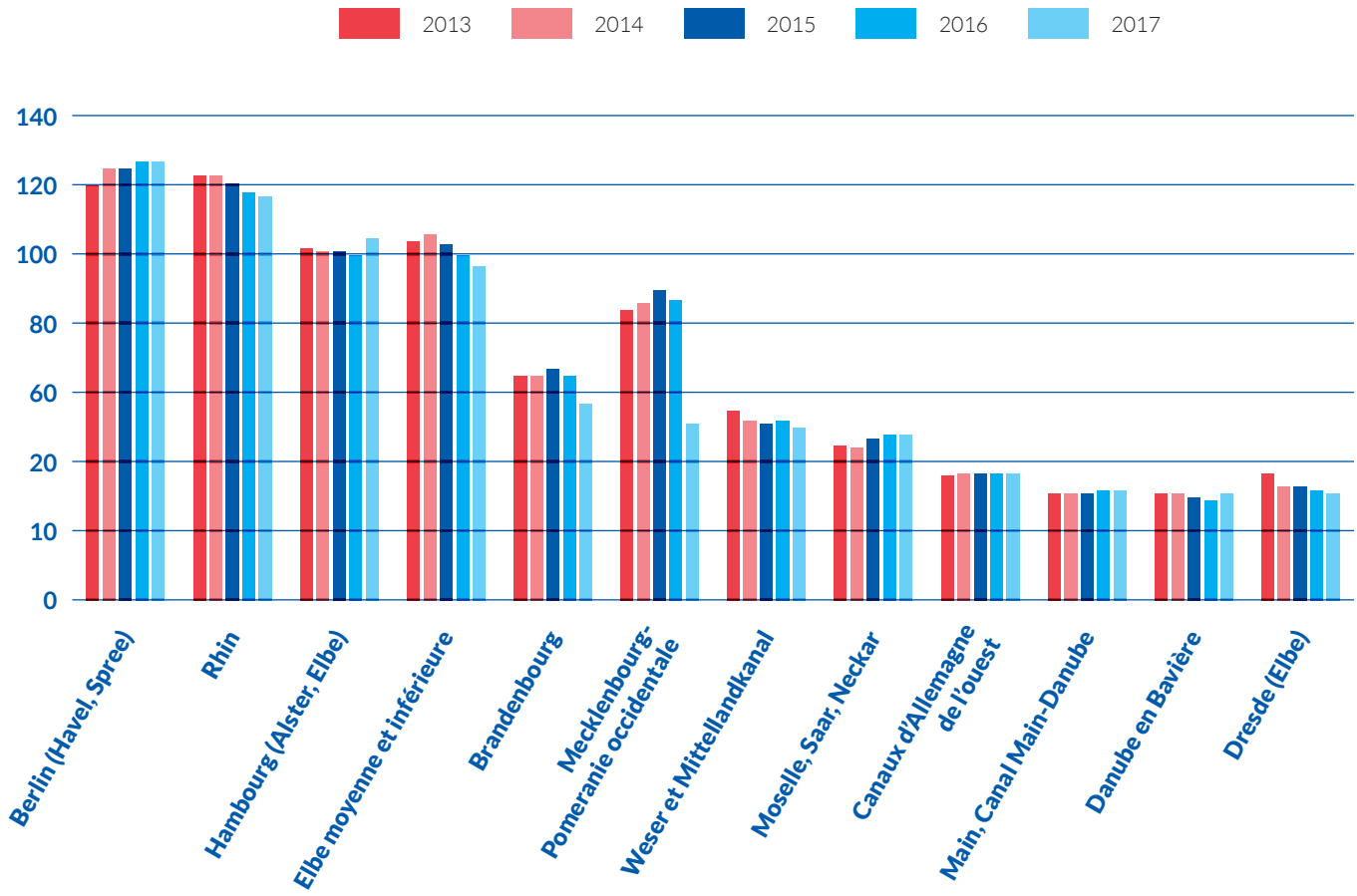
	Nombre total de bateaux d'excursions journalières sur les fleuves et canaux :	Capacité totale (passagers admissibles) :	Nombre de passagers par an :
ALLEMAGNE	783	168 799	34 millions (estimation)

Les deux plus grandes villes allemandes, Berlin et Hambourg, jouent un rôle important dans ce segment, tout comme le Rhin. À Berlin, 127 bateaux d'excursions journalières étaient inscrits au registre en 2017 avec Berlin comme port d'attache et sont exploités sur la Havel et la Spree, ainsi que sur les canaux de Berlin et des environs. Hambourg suit de près, avec 105 bateaux exploités sur l'Alster et l'Elbe. Berlin et Hambourg sont également les deux régions allemandes où le nombre des bateaux d'excursions journalières inscrits au registre a le plus augmenté au cours des dix dernières années : entre 2007 et 2017, le nombre de bateaux d'excursions journalières a augmenté de 25 unités à Hambourg et de 14 unités à Berlin. En termes de capacité (sièges pour passagers), Hambourg a enregistré la plus forte croissance (+26 %) en Allemagne entre 2007 et 2017.

La saison a été prolongée dans ce segment de marché, passant d'une programmation « de Pâques à octobre » à des excursions jusque peu avant Noël. Cela a eu un effet positif non seulement sur le chiffre d'affaires, mais aussi pour les personnes travaillant dans ce secteur, qui sont désormais pour la plupart embauchées à titre permanent, contrairement aux contrats de travail saisonniers conclus dans le passé.

De manière générale, les bateaux d'excursions journalières sont également un segment important pour l'introduction de nouvelles technologies dites « propres ». Les armateurs privilégient actuellement le remplacement ou la conversion de bateaux d'excursions journalières existants, plutôt que la construction de nouveaux bateaux. Cela pourrait s'expliquer par l'application de nouvelles exigences techniques à l'échelle européenne (de 2008 à 2018) mais aussi par d'importantes incertitudes concernant les systèmes de propulsion alternatifs, à la lumière des réglementations environnementales dans les centres urbains.

NOMBRE DE BATEAUX D'EXCURSIONS JOURNALIÈRES SUR LES RIVIÈRES ET CANAUX EN ALLEMAGNE, PAR RÉGIONS



Source : analyse de la CCNR, sur la base des données relatives aux bateaux allemands (ZBBBD)

Les bateaux exploités sur le Rhin comptent 31 155 sièges passagers. Ici, le Rhin moyen romantique (célèbre pour ses châteaux et ses petites villes) détient 55 % de cette capacité, le Rhin inférieur (avec de grandes villes comme Cologne ou Düsseldorf) 40 % et le Rhin supérieur 5 %.

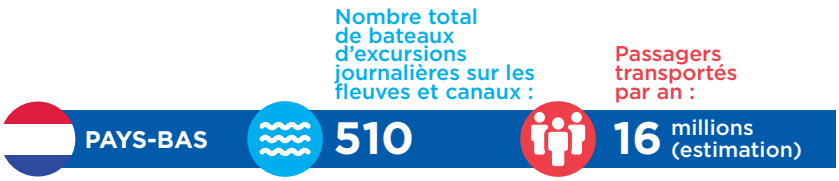
La comparaison de ces chiffres avec le graphique ci-dessus concernant le nombre de bateaux, permet de constater que le nombre moyen des sièges passagers à bord des bateaux d'excursions journalières varie d'une région à l'autre. Les bateaux exploités sur le Rhin ont une capacité moyenne assez élevée, de 266 sièges, similaire à celle des bateaux de la Moselle et de la Sarre (279). Les bateaux exploités sur le Danube sont les plus grands, avec une moyenne de 347 sièges passagers en 2017.

À Berlin (168) et à Hambourg (187), les bateaux d'excursions journalières sont nettement plus petits en raison du gabarit réduit des voies navigables et des écluses et de la faible hauteur des passes navigables des ponts dans les villes (tel est le cas par exemple pour les ponts de la *Speicherstadt* à Hambourg, construits en 1888).

RÉGIONS ALLEMANDES OÙ LES BATEAUX D'EXCURSIONS JOURNALIÈRES PRÉSENTENT DES CAPACITÉS (SIÈGES PASSAGERS) **PLUS ÉLEVÉES EN 2017 PAR RAPPORT À 2007, Y COMPRIS LE TAUX DE CROISSANCE** (EN %)

Région	2017 /2007 en %
Hambourg	+26 %
Danube en Bavière	+16 %
Elbe inférieure	+8 %
Rhin supérieur	+7 %
Moselle et Sarre	+6 %
Berlin (Havel et Spree)	+5 %
Elbe moyenne	+3 %
Dresde et Elbe supérieure	+2 %
Main et Canal Main-Danube	+2 %

Source : calcul de la CCNR à partir de la base de données des bateaux allemands (ZBBBD)



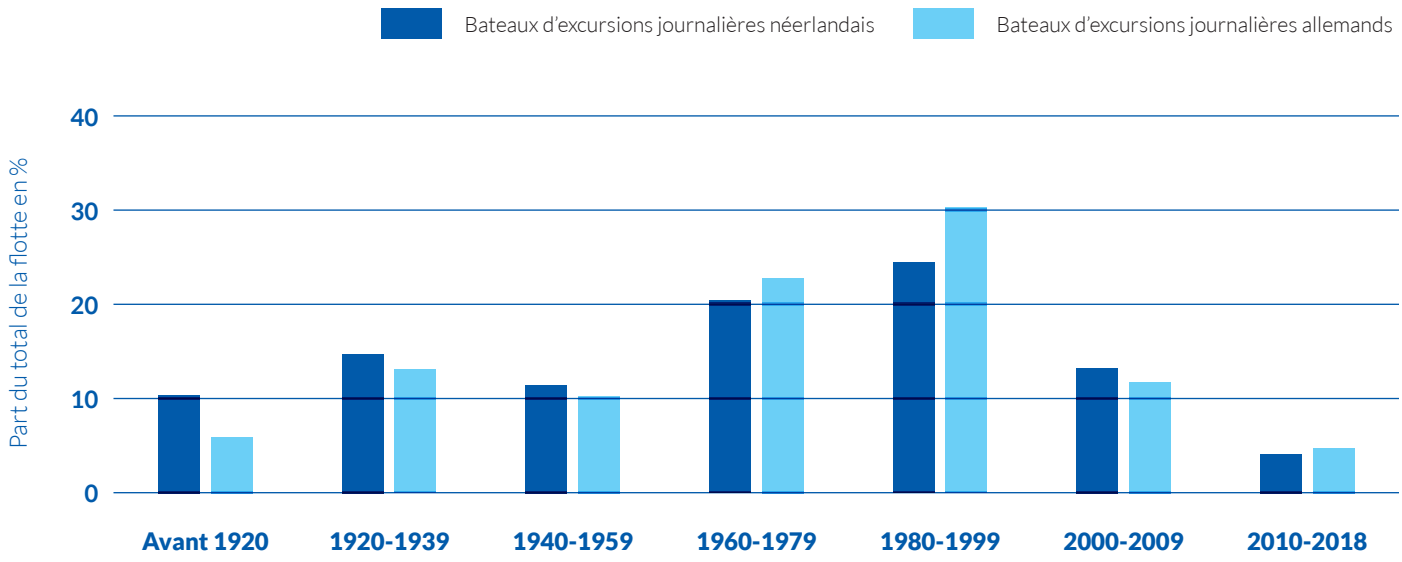
Aux Pays-Bas, les bateaux d'excursions journalières font partie intégrante du tourisme, en particulier à Amsterdam avec ses petits canaux (*Grachten*), inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 2010. Selon la ville d'Amsterdam[39], il existe 165 de ces canaux dans la ville, avec une longueur totale de 75 km. Le plus ancien de ces « Gracht » date de 1385. Le réseau compte 14 écluses et 1 282 ponts et, selon les informations de la ville, le nombre de « *rondvaartboten* » (bateaux d'excursions journalières) s'élève à 110 unités.

Selon la base de données des bateaux de l'*IVR*, davantage de bateaux d'excursions journalières sont exploités à Amsterdam : 143 bateaux d'excursions journalières[40] enregistrés dans la base de données de l'IVR ont Amsterdam comme port d'attache ou appartiennent à des sociétés ayant leur siège à Amsterdam. Ces 143 bateaux représentent 28 % du nombre total de bateaux d'excursions journalières dans le pays.

La comparaison avec la structure par âge des bateaux d'excursions journalières allemands (sur les rivières/canaux) révèle une similitude globale (voir le graphique ci-après). Les données concernant les années de construction (source : *IVR*) révèlent que très peu des bateaux d'excursions journalières néerlandais ont été construits après 2009, ce qui s'explique par le fait que les armateurs privilégient actuellement le remplacement ou la conversion des bateaux existants plutôt que les nouvelles constructions.

[39] https://amsterdam.org/nl/feiten-en-cijfers.php
[40] Les catégories de bateaux suivantes de la base de données IVR ont été prises en compte : bateaux d'excursions journalières, bateaux à passagers de type Amsterdam, ferries à passagers, bateaux à passagers < 45 m.

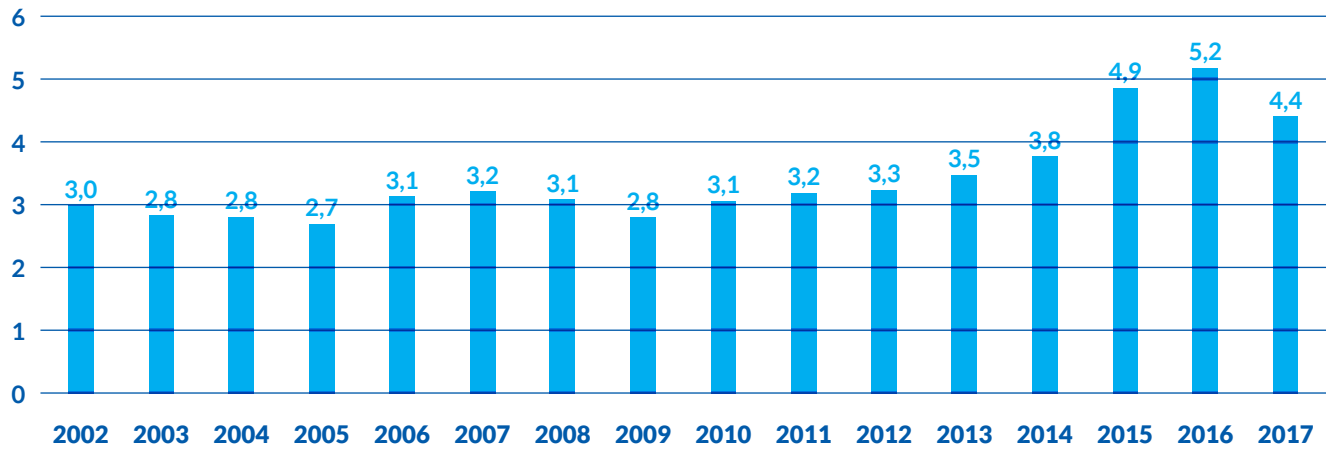
STRUCTURE PAR ÂGE DES BATEAUX D'EXCURSIONS JOURNALIÈRES SUR LES FLEUVES OU CANAUX AUX PAYS-BAS ET EN ALLEMAGNE (EN %)



Source : analyse de la CCNR utilisant la base de données IVR (NL) et les données de ZBBBD (DE)

En ce qui concerne la demande, il n'existe pas de données officielles sur les passagers transportés dans l'ensemble du pays, mais des données fournies par la ville d'Amsterdam sont disponibles.

NOMBRE DE PASSAGERS À BORD DES BATEAUX D'EXCURSIONS JOURNALIÈRES À AMSTERDAM (EN MILLIONS DE PERSONNES)



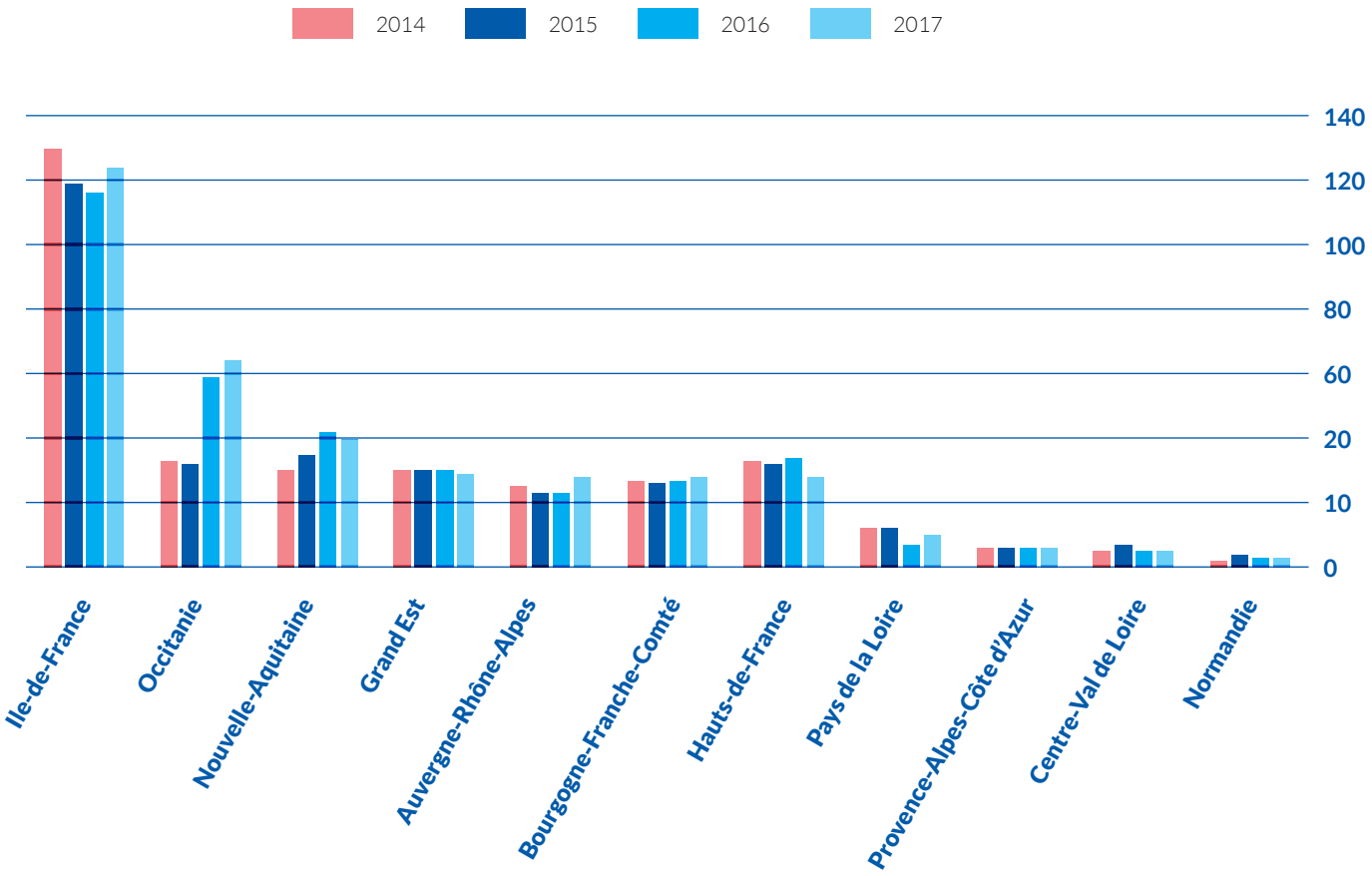
Source : ville d'Amsterdam (Kerncijfers Amsterdam)

Une tendance à la hausse est observée depuis 2010. Le pic de l'année 2016 est en corrélation avec une forte baisse dans une autre grande ville européenne, la ville de Paris. En effet, le transport de passagers à Paris et en Ile-de-France a fortement diminué en 2016, principalement en raison des attentats terroristes. Les résultats combinés des deux villes montrent que les situations de crise ont un impact sur le comportement des touristes, qui ont tendance à passer d'une destination à une autre.

	Nombre total de bateaux d'excursions journalières sur les fleuves et canaux :	Capacité totale (passagers admissibles) :	Passagers transportés par an :
FRANCE	365	47 584	10,6 millions (2017)

La capacité moyenne par bateau diffère considérablement entre Paris (233 sièges passagers) et toutes les autres régions de France (78). Au niveau national, où la valeur moyenne globale s'élève à 130, les fortes disparités concernant les dimensions des bateaux et les concepts touristiques n'apparaissent pas.

NOMBRE DE BATEAUX D'EXCURSIONS JOURNALIÈRES SUR LES RIVIÈRES ET CANAUX EN FRANCE, PAR RÉGIONS

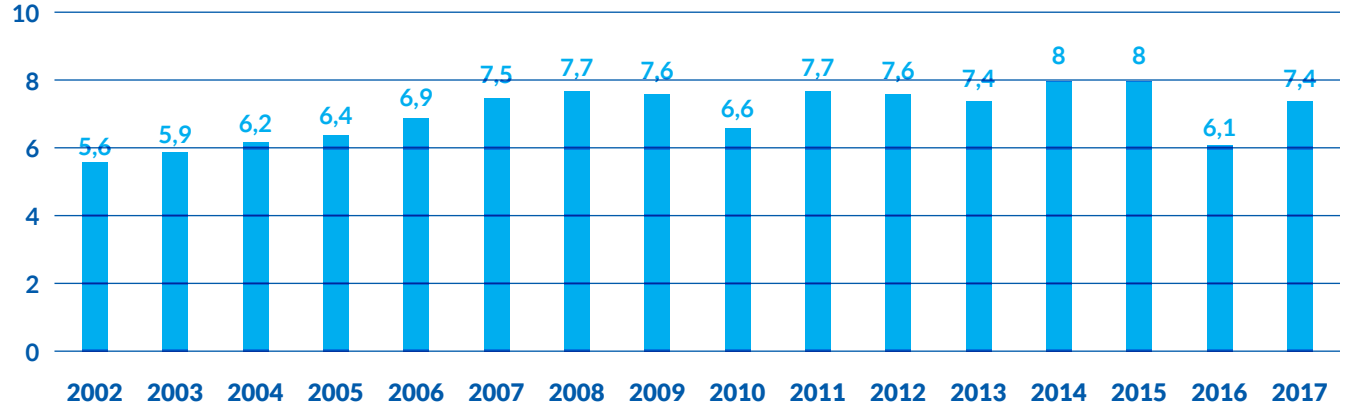


Source : Voies Navigables de France (VNF)

La part de Paris et de la région Ile-de-France est de 34 % en nombre de bateaux, de 61 % en capacité (sièges passagers) et de 70 % en nombre de passagers transportés. Cela confirme non seulement les dimensions plus grandes, mais aussi le degré d'utilisation plus élevé des bateaux d'excursions journalières à Paris. Plus de la moitié des passagers à Paris (61 %) étaient des touristes étrangers en 2017, contre seulement 54 % en 2014.

Le graphique ci-après relatif à la demande de passagers à Paris révèle la forte baisse du nombre de passagers à la suite des attentats terroristes de Paris en 2015 et 2016, déjà évoquée ci-avant. Après ces années de crise, les passagers semblent aujourd'hui de retour. Tel est aussi le cas en ce qui concerne les bateaux de croisières fluviales à Paris (voir le chapitre consacré aux croisières fluviales).

NOMBRE DE PASSAGERS À BORD DE BATEAUX D'EXCURSIONS JOURNALIÈRES À PARIS ET EN ILE-DE-FRANCE (EN MILLIONS DE PERSONNES)



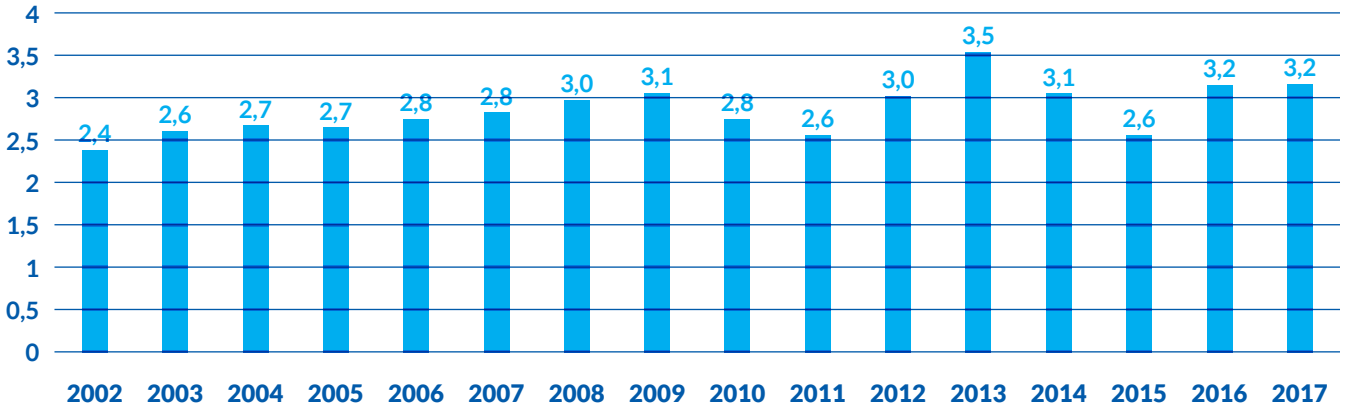
Source : Voies Navigables de France (VNF)

Pour Paris, il convient de mentionner aussi quelques nouveaux développements concernant la flotte : des trimarans à propulsion électrique sont en cours de développement, lesquels seront équipés d'audioguides (au lieu de haut-parleurs) en 14 langues, dont les langues de trois pays BRIC (hindi, russe, chinois).

L'innovation ne connaît pas de limites. Un nouveau bateau d'une longueur de 38 mètres et équipé d'une propulsion 100 % électrique (pas de bruit, pas de vibrations) a été mis en service à Paris en 2018 sur la Seine, lequel accueille un restaurant étoilé Michelin. Les prix sont compris entre 100 euros pour un menu de midi à trois plats et 500 euros pour un dîner à cinq plats et vins inclus.[41] La part croissante des touristes étrangers plutôt aisés des pays BRIC sur les bateaux à Paris soutient l'initiative commerciale de cette entreprise.

Dans l'ensemble des autres régions françaises, les bateaux ont accueilli 3,2 millions de touristes en 2017. Parmi ceux-ci figurent notamment les 0,77 million de passagers à bord des bateaux d'excursions journalières de Strasbourg.[42] La flotte à Strasbourg compte 10 bateaux en 2019, chacun d'une capacité de 90 à 100 sièges. La société *Batorama* prévoit d'acquérir d'autres petits bateaux, les « taxis fluviaux », pour des voyages de découverte de luxe en petits groupes. Parmi les autres projets initiés par l'entreprise figure depuis 2014 un tour de ville qui comprend une visite du Parlement européen.

NOMBRE DE PASSAGERS À BORD DES BATEAUX D'EXCURSIONS JOURNALIÈRES DANS L'ENSEMBLE DES AUTRES RÉGIONS DE FRANCE (EN MILLIONS DE PERSONNES)



Source : Voies Navigables de France (VNF)

[41] *Voir l'article dans Le Parisien (30 août 2018) : Alain Ducasse lance son navire ecolo et gastronomique sur la Seine.*

[42] *Source : Batorama*

BATEAUX D'EXCURSIONS JOURNALIÈRES

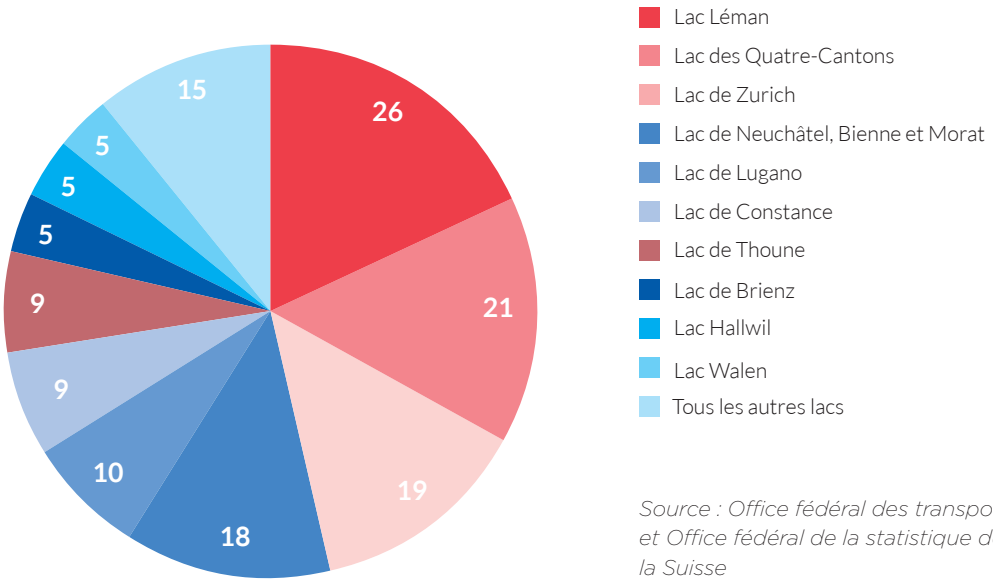
SUR LES LACS

	Nombre total de bateaux d'excursions journalières sur les lacs :	Passagers transportés par an :
SUISSE	247	11,3 millions (2016)

En Suisse, 150 bateaux d'excursions journalières (dont 142 sont exploités sur les lacs) appartiennent à la catégorie des transports publics. Cela signifie que ces bateaux sont librement accessibles au public, qu'ils proposent un service régulier et qu'ils doivent détenir une licence fédérale à cet effet.[43] Les entreprises qui en sont propriétaires et les exploitent peuvent être publiques ou privées. En raison des services réguliers (horaires réguliers pour le service de transport), on peut supposer à bord de ces bateaux un certain chevauchement entre le transport touristique et le transport public de passagers. Leur nombre est relativement stable depuis l'an 2000.[44]

La deuxième catégorie de bateaux d'excursions journalières en Suisse est composée de bateaux qui assurent non pas un service régulier, mais qui proposent des excursions journalières à vocation purement touristique. Selon l'*Office fédéral de la statistique*, 105 de ces bateaux sont actuellement exploités sur les lacs suisses. Ces deux catégories de bateaux de transport public et privé constituent la totalité de la flotte de bateaux d'excursions journalières sur les lacs en Suisse (247 bateaux au total). La zone d'exploitation des 142 bateaux assurant un service régulier (transport public) est présentée dans le graphique ci-après.

NOMBRE DE BATEAUX ASSURANT UN SERVICE RÉGULIER SUR LES LACS EN SUISSE (2018)



Source : Office fédéral des transports et Office fédéral de la statistique de la Suisse

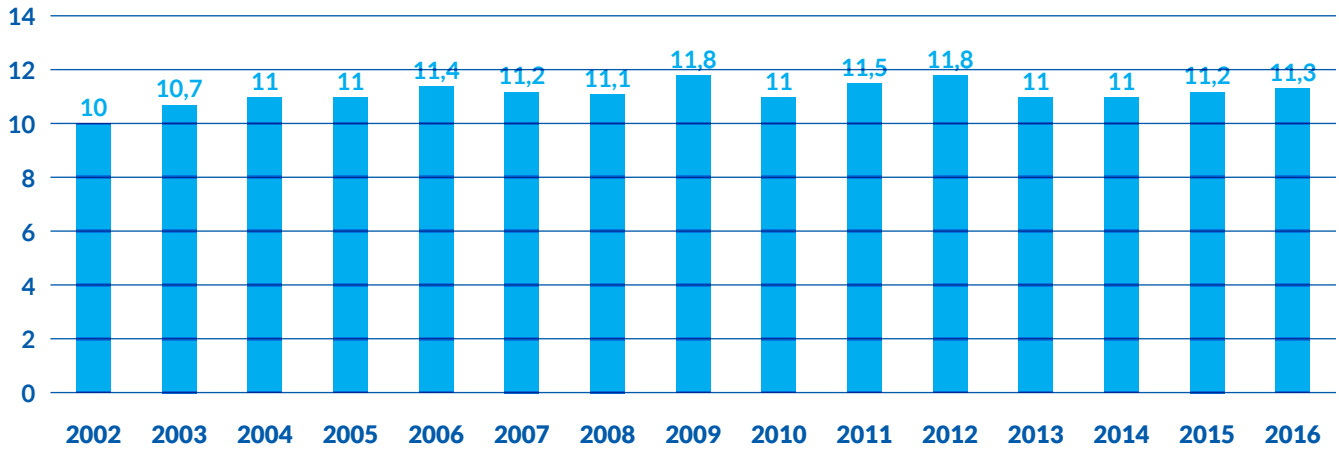
[43] *Source : Informations fournies par l'Office fédéral de la statistique de la Suisse. La plupart des bateaux d'excursions journalières de la Suisse sont exploités sur les lacs. Huit bateaux sont exploités sur le secteur suisse du Rhin et deux sont exploités sur le Rhône.*
[44] *Source : Office fédéral de la statistique de la Suisse.*

Les 142 bateaux qui assurent un service régulier comportent 16 bateaux à vapeur, dont huit sont exploités sur le lac Léman, cinq sur le lac des Quatre-Cantons et les cinq autres sur les lacs de Zürich, de Neuchâtel, de Thoune et de Brienz. Trois des huit bateaux à vapeur exploités sur le lac Léman sont désormais équipés de systèmes de propulsion diesel-électriques entraînant des roues à aubes.

En ce qui concerne le nombre de passagers, l'*Office fédéral de la statistique* fournit des données sur le nombre de passagers transportés par les 142 bateaux qui suivent un service régulier, mais non pour les autres bateaux. L'Office indique que le nombre de passagers transportés par la première catégorie de bateaux est nettement plus élevé que celui transporté par la deuxième catégorie de bateaux.

Le nombre de passagers pour la Suisse peut être comparé au nombre de passagers transportés à bord de bateaux exploités sur des lacs en Italie (également des bateaux assurant un service régulier), traité dans la prochaine partie du présent rapport. Les résultats font apparaître que le nombre de passagers est très similaire dans les deux pays, bien qu'une baisse ait pu être observée en Italie en 2012, probablement due à la crise économique.

NOMBRE DE PASSAGERS TRANSPORTÉS PAR DES BATEAUX SUR LES LACS (SERVICES RÉGULIERS) **EN SUISSE** (EN MILLIONS DE PERSONNES)

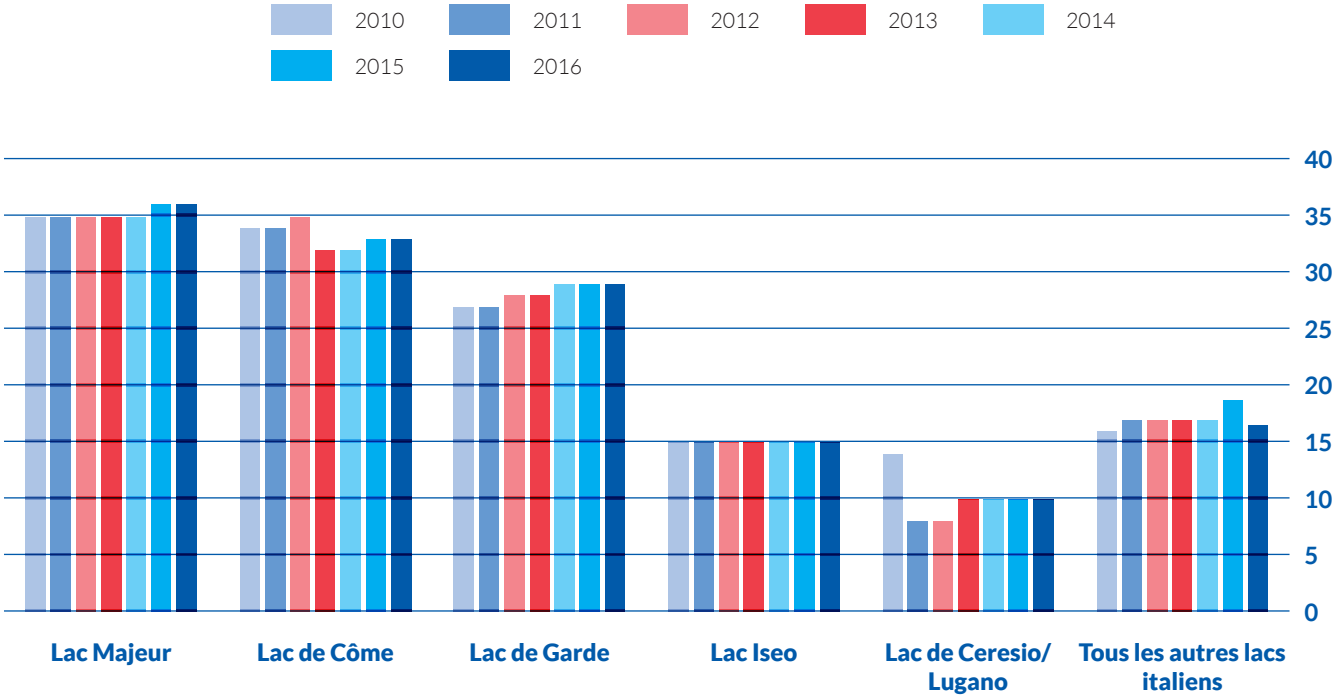


Source : Office fédéral de la statistique de la Suisse

Selon le ministère italien des transports, en 2016, 138 bateaux étaient exploités sur les lacs italiens en trafic régulier, soit l'équivalent du service régulier en Suisse. Il n'existe pas de données récentes concernant les bateaux qui ne sont pas exploités en service régulier, mais les derniers chiffres disponibles font état d'environ 53 bateaux exploités sur les lacs.[45]

Le lac Majeur, Lac de Côme et Lac de Garde représentent au total 71 % de l'ensemble des bateaux italiens exploités en service régulier sur les lacs. Le nombre de bateaux est resté relativement stable ces dernières années.

NOMBRE DE BATEAUX ASSURANT UN SERVICE RÉGULIER SUR LES LACS EN ITALIE, PAR RÉGIONS (2016)

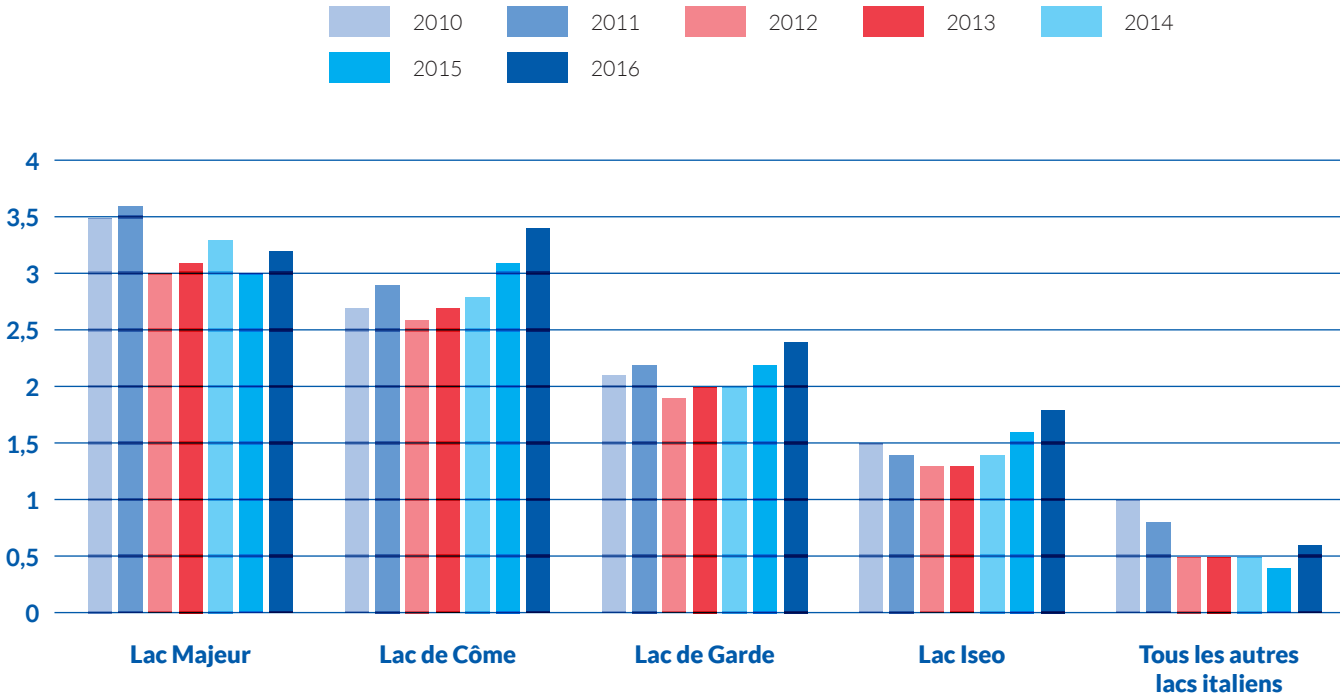


Source : ministère du transport de l'Italie (Conto Nazionale delle Infrastrutture et Trasporto)

Le nombre total de passagers des bateaux exploités en service régulier (11,4 millions de passagers) est réparti de manière cohérente selon les capacités disponibles sur les lacs.

[45] *Données pour 2009, source : ministère italien des transports.*

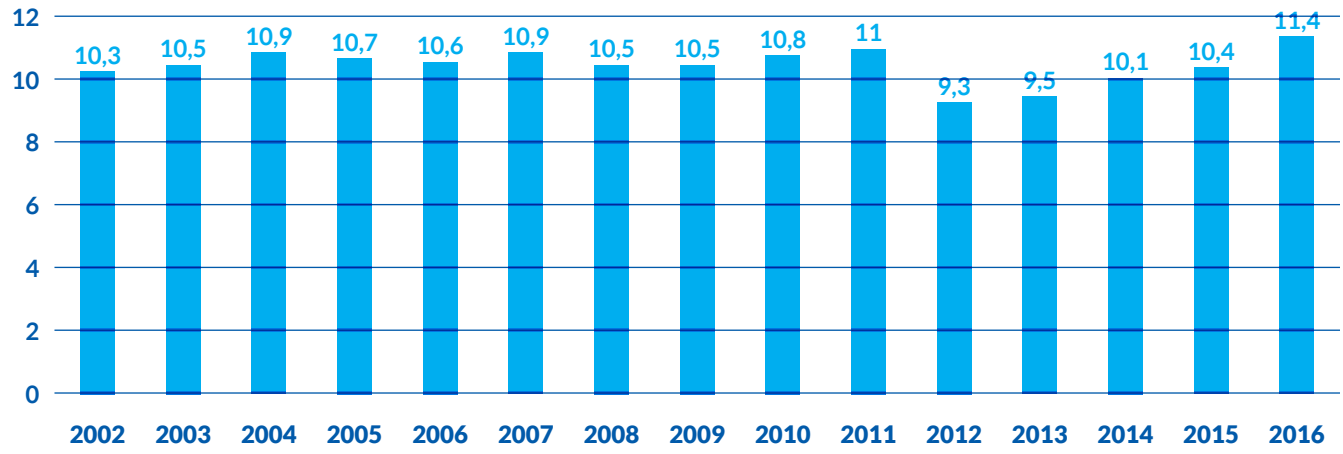
NOMBRE DE PASSAGERS TRANSPORTÉS À BORD DES BATEAUX EXPLOITÉS EN SERVICE RÉGULIER SUR LES LACS EN ITALIE, PAR RÉGIONS (EN MILLIONS DE PERSONNES)



Source : ministère du transport de l'Italie (Conto Nazionale delle Infrastrutture et Trasporto)

Comme indiqué précédemment, la demande concernant les bateaux exploités sur les lacs italiens a considérablement baissé en 2012, mais elle s'est redressée par la suite. Cela peut s'expliquer par la crise économique de 2011 et 2012, qui a eu un impact plus important sur l'économie italienne que sur l'économie suisse.

NOMBRE DE PASSAGERS TRANSPORTÉS À BORD DES BATEAUX EXPLOITÉS EN SERVICE RÉGULIER SUR LES LACS EN ITALIE, PAR RÉGIONS (EN MILLIONS DE PERSONNES)

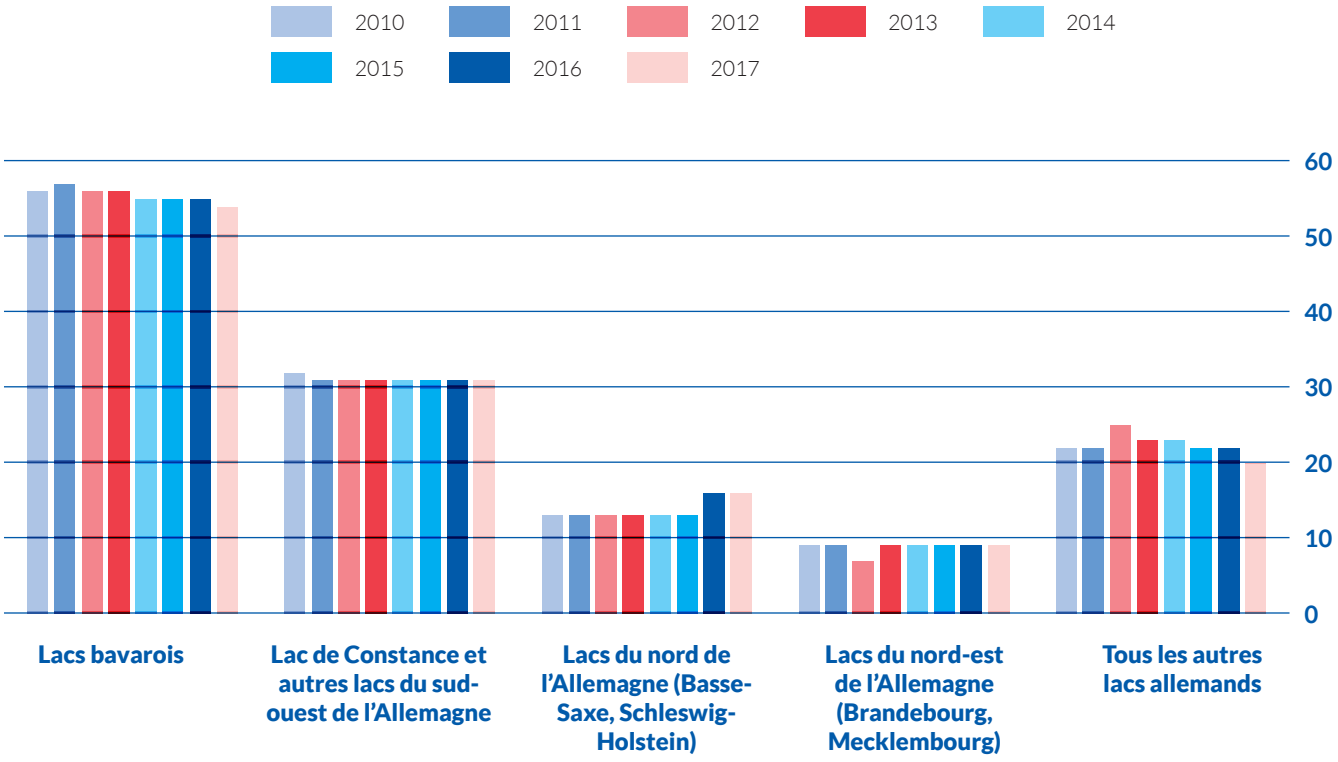


Source : ministère du transport de l'Italie (Conto Nazionale delle Infrastrutture et Trasporto)

Les régions les plus importantes pour les bateaux d'excursions journalières sur les lacs en Allemagne sont celles du sud, avec les lacs bavarois (Chiemsee, Starnberger See, Ammersee, Königsee, etc.) et le Lac de Constance, qui est un lac international que se partagent l'Allemagne, la Suisse et l'Autriche. En 2017, les lacs en Bavière comptaient 54 bateaux d'une capacité totale de près de 14 000 sièges passagers. Ils représentent 45 % de la capacité totale (sièges passagers) en Allemagne. La capacité moyenne des bateaux exploités sur les lacs en Bavière est de 259 sièges.

Les bateaux exploités sur le Lac de Constance et d'autres lacs du sud-ouest du Bade-Wurtemberg sont encore plus grands, avec une capacité moyenne de 343 sièges passagers. Dans le nord-est de l'Allemagne (région des lacs du Brandebourg et du Mecklembourg), les bateaux exploités sur les lacs sont nettement plus petits, avec une capacité moyenne de seulement 57 sièges passagers.

NOMBRE DE BATEAUX EXPLOITÉS SUR LES LACS EN ALLEMAGNE, PAR RÉGIONS



Source : analyse de la CCNR utilisant la base de données allemande des bateaux

En Bavière, certaines compagnies sont dans l'obligation d'assurer un service régulier de ferry vers des iles situées sur certains lacs. Tel est également le cas pour les lacs, rivières et zones côtières d'autres Länder allemands (p. ex. Hambourg, Mecklembourg, Berlin). En dehors de ces services, la navigation pour le transport de passagers n'est pas considérée comme faisant partie des services de transport public.

II ENQUÊTE AUPRÈS DES ENTREPRISES

ACTIVES DANS LE SEGMENT DES EXCURSIONS JOURNALIÈRES

Introduction

Un questionnaire a été élaboré et envoyé à 201 entreprises de navigation proposant des excursions journalières.[46] Le questionnaire complété a été renvoyé par 55 entreprises (taux de réponse = 27,4 %). Le questionnaire contenait plusieurs questions sur les tendances économiques dans le secteur des excursions journalières, les plans d'investissement, les activités d'écologisation, les facteurs d'influence sur la demande, à court et à long termes, etc.

Parmi les 201 entreprises contactées, 46 % étaient des entreprises établies en Allemagne, lesquelles ont représenté 54 % de l'ensemble des entreprises ayant renvoyé le questionnaire complété. Les entreprises néerlandaises et françaises représentaient respectivement 17,5 % de l'ensemble des entreprises contactées et la part de ces deux pays était également identique par rapport au nombre total de questionnaires complétés (respectivement 14,5 %). La part de deux autres pays rhénans (la Belgique et la Suisse) sur le total des questionnaires complétés était respectivement de 7,3 %. Si les pays rhénans ont représenté environ 98 % de la totalité des questionnaires reçus (complétés), le questionnaire a également été envoyé à des entreprises établies dans des pays danubiens et d'Europe centrale et orientale. Au total, les pays non-rhénans ont représenté 12,4 % de l'ensemble des entreprises contactées.

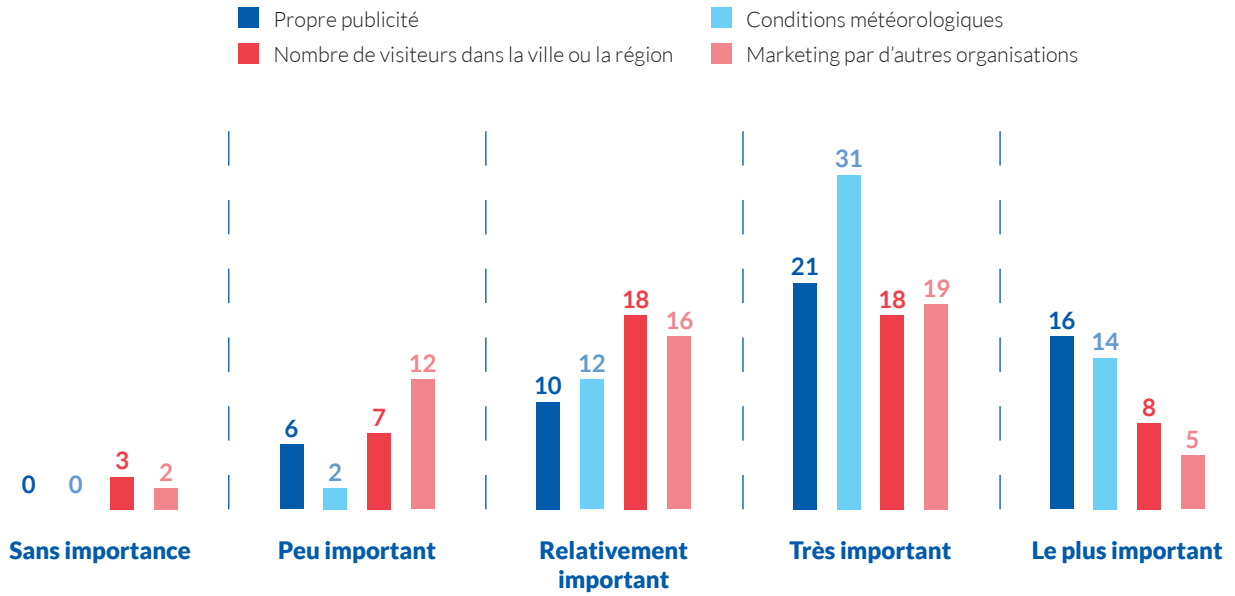
Les principaux résultats de l'enquête sont présentés dans les graphiques ci-après. Il est envisagé de réaliser des enquêtes similaires pour les futurs rapports d'observation du marché, couvrant d'autres segments du marché, par exemple le secteur des cargaisons liquides ou des cargaisons sèches.

Principaux résultats de l'enquête

Il semble que les deux principaux facteurs ayant une incidence à court et moyen terme sur la demande émanant des passagers soient les activités de publicité et de marketing de l'entreprise, suivies de près par les conditions météorologiques. Le nombre de visiteurs dans une ville ou une région est moins important que ces deux facteurs principaux. Cela pourrait s'expliquer par le fait que, dans certaines régions, la demande émanant des passagers provient principalement de la population vivant dans la région concernée.

[46] *Questionnaire disponible sur demande.*

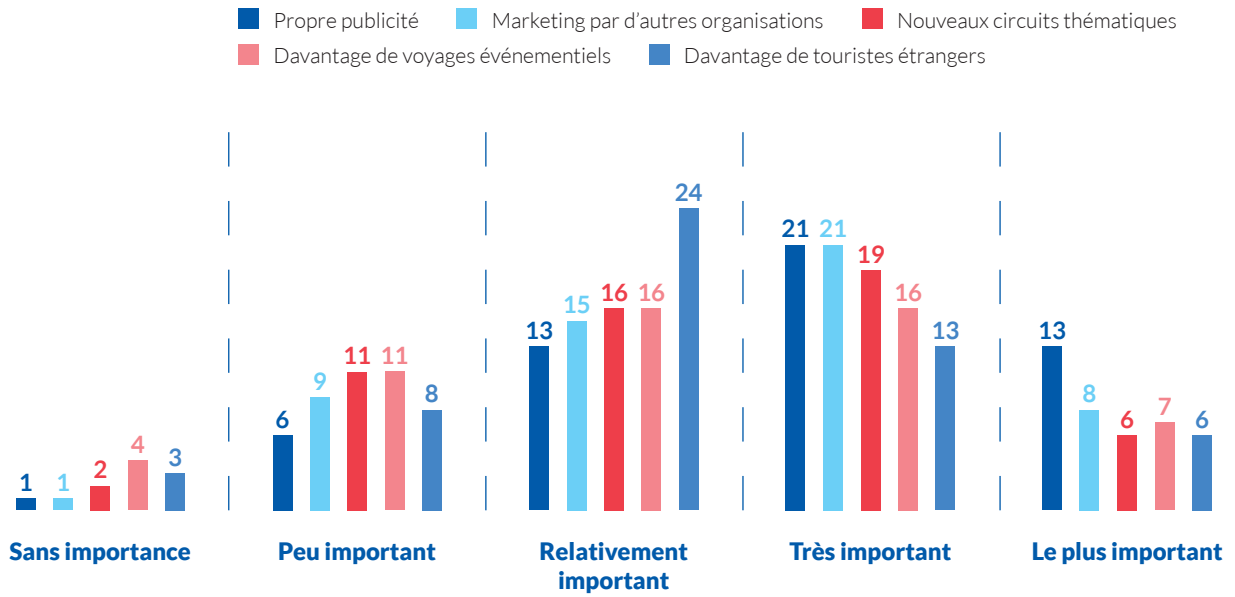
IMPORTANCE DES FACTEURS D'INFLUENCE SUR LA DEMANDE ÉMANANT DE PASSAGERS, À COURT ET MOYEN TERME - RÉSULTATS CONDENSÉS DE L'ENQUÊTE (QUESTION 2)*



Source : enquête de la CCNR
** Les données du graphique reflètent le nombre d'entreprises ayant répondu à la question en observant les indications fournies.*

Les activités de marketing menées par d'autres organisations ont été définies dans le questionnaire comme étant des activités menées par la ville, la région, l'État ou par des associations touristiques, professionnelles ou de commerce. Le graphique ci-après montre que ces activités de marketing « externes » gagnent en importance sur le long terme.

IMPORTANCE DES FACTEURS D'INFLUENCE SUR LA DEMANDE ÉMANANT DE PASSAGERS, À MOYEN ET LONG TERME - RÉSULTATS CONDENSÉS DE L'ENQUÊTE (QUESTION 3)*



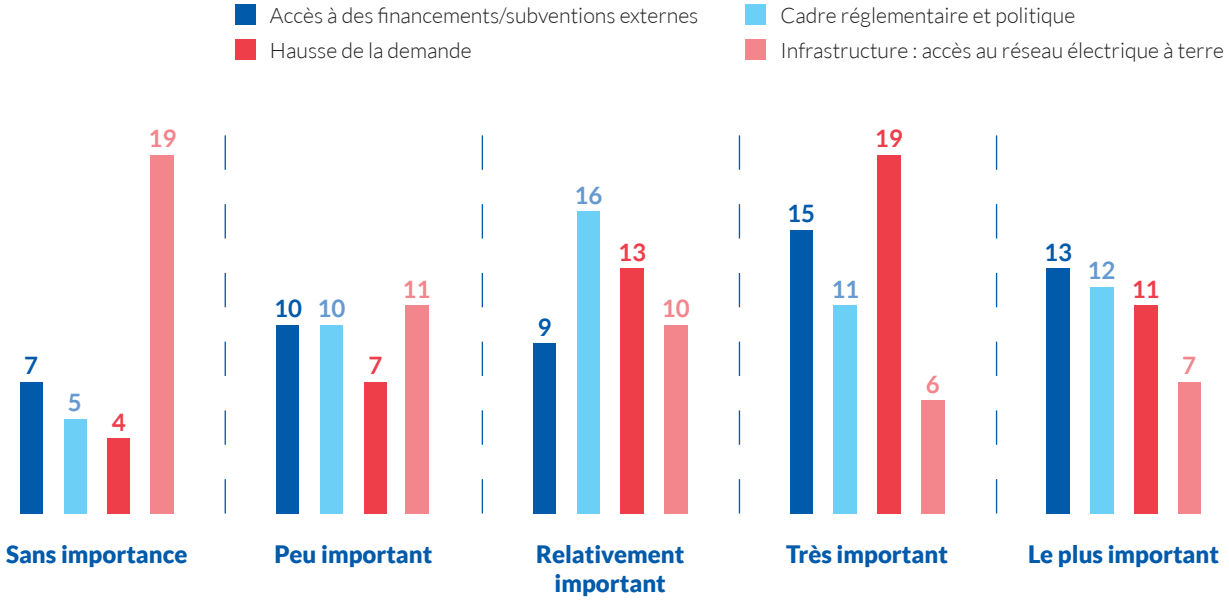
Source : enquête de la CCNR
** Les données du graphique reflètent le nombre d'entreprises ayant répondu à la question en observant les indications fournies.*

À moyen et long terme, la demande des passagers pour les excursions journalières est aussi fortement influencée par les activités de marketing des entreprises. Toutefois, contrairement à la perspective à court terme, les activités de marketing d'autres organisations jouent un rôle beaucoup plus important dans la perspective à long terme et occupent la deuxième place.

De nouveaux circuits thématiques et davantage de voyages événementiels sont des facteurs qui semblent avoir la même influence. Le nombre de touristes étrangers dans la ville ou la région est considéré comme important, mais il revêt une importance moindre que les facteurs susmentionnés.

Dans une autre question (question 5), on a demandé aux entreprises d'indiquer l'importance de quatre facteurs qui influent sur leur comportement d'investissement. Ces quatre facteurs d'influence concernent différents domaines : le domaine économique (croissance de la demande ; accès au financement externe), le domaine technique (accès au réseau électrique terrestre) et le domaine réglementaire/politique, qui comporte également de nombreux aspects techniques.

IMPORTANCE DES FACTEURS D'INFLUENCE SUR LE COMPORTEMENT D'INVESTISSEMENT - RÉSULTATS CONDENSÉS DE L'ENQUÊTE (QUESTION 5)*



Source : enquête de la CCNR
** Les données du graphique reflètent le nombre d'entreprises ayant répondu à la question en observant les indications fournies.*

Le graphique révèle une tendance importante : l'accès au financement externe ou aux subventions est une condition préalable fondamentale pour réaliser des investissements.

Cela peut s'expliquer par le fait que de nombreuses entreprises exploitant des bateaux d'excursions journalières (et de nombreuses entreprises de navigation intérieure en général) sont des entreprises relativement petites, qui doivent compter sur un financement externe ou des subventions pour réaliser leurs projets d'investissement. Derrière le facteur financier, la croissance de la demande et l'environnement réglementaire et politique sont également très importants. Par ailleurs, l'accès au réseau électrique à terre est clairement le tout dernier facteur pris en compte par une entreprise avant d'investir.

Une autre question (question 6) comportait trois parties relatives au verdissement :

a) « Utilisez-vous déjà l'une des technologies de propulsion alternatives suivantes [diesel-électrique ; tout électrique (batteries) ; gaz naturel liquéfié (GNL) ; gaz vers liquide (GTL) ; hydrogène] à bord de vos bateaux ? Si oui, lesquelles ? »

La technologie alternative la plus fréquemment mentionnée par les entreprises était la propulsion diesel-électrique (44 %), suivie par la propulsion entièrement électrique (34 %) et la propulsion gaz-liquide (16 %). La part du GNL et de l'hydrogène dans la propulsion était de 6 % au total.

b) « Avez-vous l'intention de convertir votre flotte ou une partie (supplémentaire) de celle-ci à d'autres systèmes de propulsion ? »

Les réponses à cette question ont révélé une relative divergence entre les sociétés allemandes, d'une part (où les projets de conversion étaient souvent indiqués comme « très probables » ou « certains »), et les sociétés françaises, d'autre part, où la réponse possible « très improbable » était celle choisie le plus fréquemment. Les résultats pour les entreprises néerlandaises, belges et suisses ont montré qu'elles se situaient entre les réponses française et allemande.

c) « Quelles sont les contraintes les plus importantes qui dissuadent actuellement votre entreprise d'introduire à grande échelle d'autres types de propulsion ? »

Cinq réponses (A1-A5) étaient possibles. Les entreprises ont principalement choisi les réponses suivantes : A2 = rentabilité insuffisante (part de 30 % de l'ensemble des réponses), A4 = cadre réglementaire encore trop incertain (part de 26 % de l'ensemble des réponses) et A1 = financement initial trop coûteux/manque de capitaux d'emprunt (part de 25 % de l'ensemble des réponses).

09

PERSPECTIVES

- La progression constante du secteur de la construction, qui a débuté en 2014, a été favorable à la navigation intérieure qui assure le transport de sables, pierres et matériaux de construction.
- Cette corrélation peut être observée en comparant l'activité de construction aux volumes de sables, pierres, graviers et matériaux de construction transportés par bateau de navigation intérieure ; ce phénomène est particulièrement marqué aux Pays-Bas.
- Les perspectives d'EUROCONSTRUCT prévoient un ralentissement de la croissance du marché européen de la construction pour la période 2019-2021. L'activité dans le secteur de la construction devrait toutefois poursuivre sa progression à moyen et long terme.
- Les perspectives sont favorables aussi pour d'autres segments de marchandises tels que celui des produits chimiques, en raison de l'évolution des sciences de la vie dans les économies modernes, et celui des métaux.

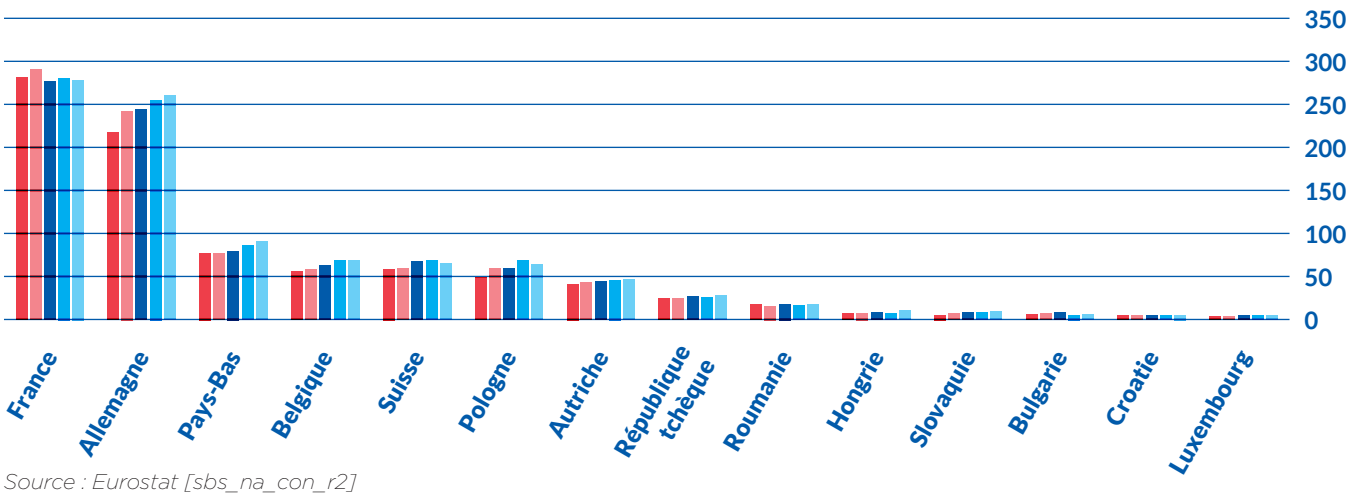
TRANSPORT DE SABLES, PIERRES, GRAVIERS ET MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION

Le transport de sables, pierres, graviers et matériaux de construction est relativement important pour le transport fluvial, en particulier en Europe occidentale. Les volumes et parts de ce segment dans les pays où la navigation intérieure est très développée sont indiqués ci-dessous[47] :

- 74,0 millions de tonnes aux Pays-Bas en 2018 (20 % du total des transports effectués par la navigation intérieure)
- 50,0 millions de tonnes en Belgique en 2017 (25 % du total des transports effectués par la navigation intérieure)
- 26,7 millions de tonnes en Allemagne en 2018 (14 % du total des transports effectués par la navigation intérieure)
- 21,9 millions de tonnes en France en 2018 (37 % du total des transports effectués par la navigation intérieure)
- 6,1 millions de tonnes en Roumanie en 2018 (21 % du total des transports effectués par la navigation intérieure)

Le secteur de la construction, qui est le secteur d'activité sous-jacent pour ce segment de marchandises, a renforcé son activité dans une grande partie de l'Europe occidentale ces dernières années, notamment en Allemagne, aux Pays-Bas et en Belgique. Les raisons de ce développement sont analysées par des instituts de recherche économique, tels que l'*Ifo Institute for Economic Research* qui a une longue tradition de recherche dans le secteur de la construction.

VALEUR DE LA PRODUCTION DU SECTEUR DE LA CONSTRUCTION DANS LES PAYS EUROPÉENS DE TRANSPORT FLUVIAL (EN MILLIARDS D'EUROS)



Source : Eurostat [sbs_na_con_r2]

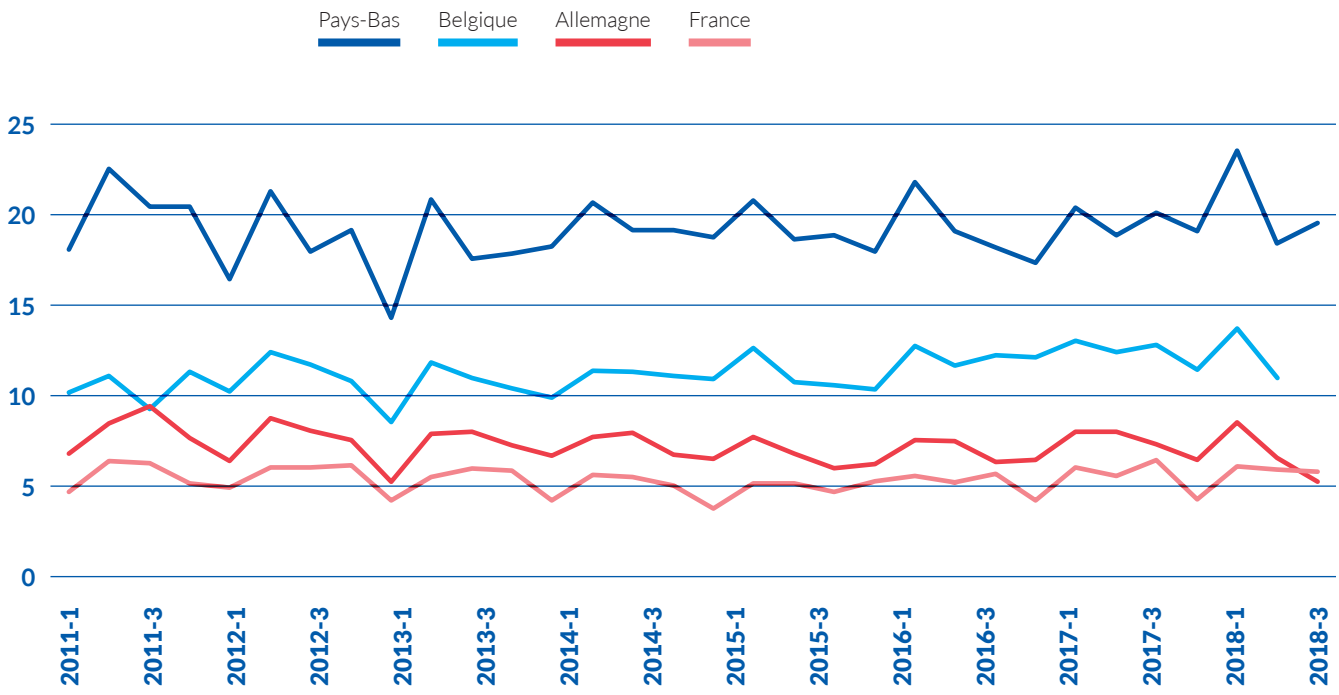
[47] *Il existe en effet des problèmes concernant les statistiques pour ce segment. Dans la classification des marchandises NST 2007, il n'est plus possible de distinguer les sables, pierres, graviers et matériaux de construction des minerais. (Cela était possible avec l'ancienne nomenclature de marchandises NST/R). En raison de ce changement dans la classification des marchandises, une répartition entre les deux segments de produits n'est possible que sur la base de données très détaillées, qui ne sont malheureusement pas disponibles pour de nombreux pays européens. Les données pour les pays rhénans et pour la Roumanie ont été produites en analysant des données détaillées provenant des offices statistiques nationaux (pour la Belgique, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Roumanie) et VNF (France). Dans ce cas, les codes NST 2007 suivants sont pris en compte : 035 (sables, pierres, graviers, argiles), 092 (ciment, craie, plâtre brûlé), 093 (autres matériaux de construction).*

L'*Ifo Institute for Economic Research* est un institut de recherche basé à Munich et l'un des plus grands think tanks économiques d'Allemagne. Selon son évaluation, un mouvement cyclique à la hausse a commencé en 2014 dans le secteur européen de la construction, provoqué par plusieurs facteurs économiques et démographiques : [48]

- Le rétablissement des conditions-cadres macroéconomiques en Europe après la crise financière
- Des taux d'intérêt toujours bas en Europe
- Une forte demande pour la construction de bâtiments résidentiels
- Des migrations internes vers les régions urbaines et l'immigration en provenance de l'étranger
- L'accroissement des investissements publics dans la construction de nouvelles infrastructures de transport

Le niveau global et l'évolution du transport de sables, pierres, graviers et matériaux de construction sur les voies d'eau d'Europe occidentale sont présentés dans le graphique ci-après sur une base trimestrielle :

VOLUME TRIMESTRIEL DES TRANSPORTS DE SABLES, PIERRES, GRAVIERS ET DE MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION (EN MILLIONS DE TONNES)



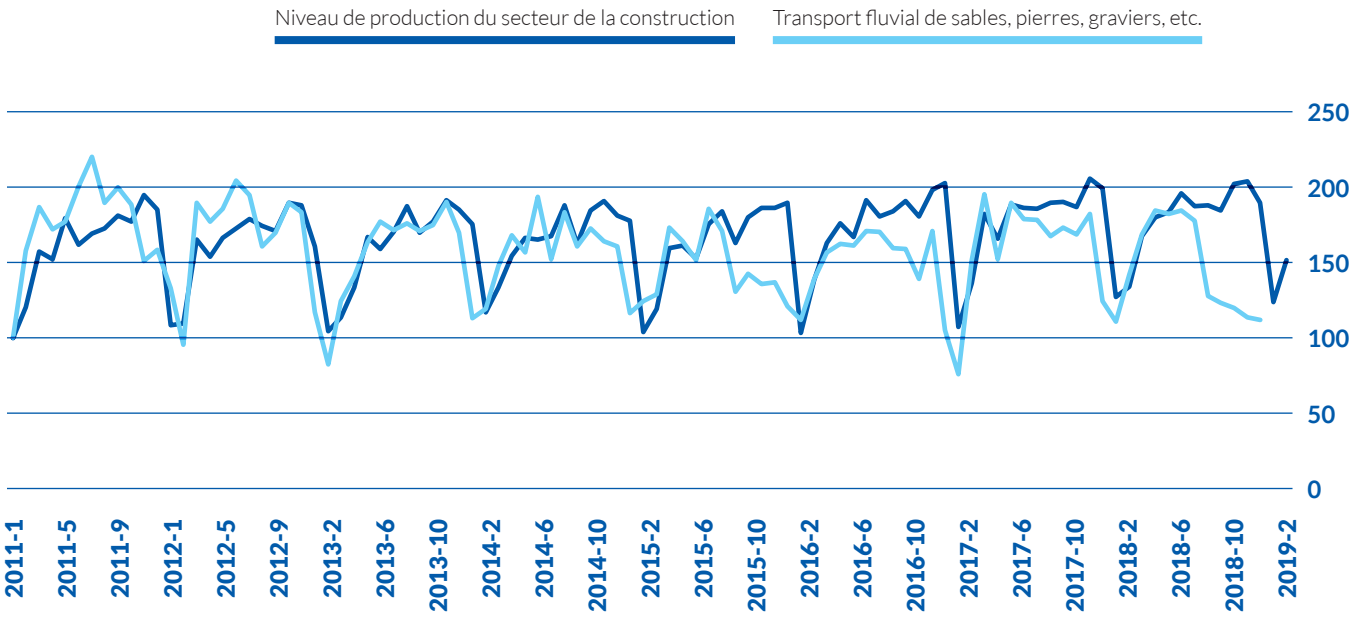
Sources : CBS, Stat.Bel, Destatis, VNF

Ces données trimestrielles révèlent pour ce secteur des variations saisonnières qui suivent un mouvement similaire entre les pays analysés (voir 2013-1, 2015-2, 2016-2, 2018-1, 2018-2, 2018-2, 2018-3) et une tendance à la hausse en Belgique et aux Pays-Bas.

L'utilisation de données mensuelles pour l'Allemagne permet d'établir le lien entre l'activité de construction et le transport fluvial de sables, pierres, graviers, etc. La corrélation est relativement marquée, mais les périodes d'étiage ont perturbé cette corrélation (à l'automne 2015 et 2016, et au second semestre 2018). De grandes quantités de sables, pierres et graviers ont été perdues pour le transport fluvial allemand en raison de ces périodes d'étiage, du moins temporairement.

[48] *Voir : Dorffmeister, Ludwig (2019a), Europäische Bauwirtschaft bleibt bis 2021 auf Expansionskurs (Le secteur européen de la construction poursuit son développement jusqu'en 2021), dans : ifo Schnelldienst 2/2019, p. 47-54; et : Dorffmeister, Ludwig (2018), Europäischer Bausektor : Aufschwung verliert bis 2020 spürbar an Kraft (Secteur européen de la construction : le mouvement ascendant se ralentira jusqu'en 2020, dans ifo Schnelldienst 13/2018, p. 61-68.*

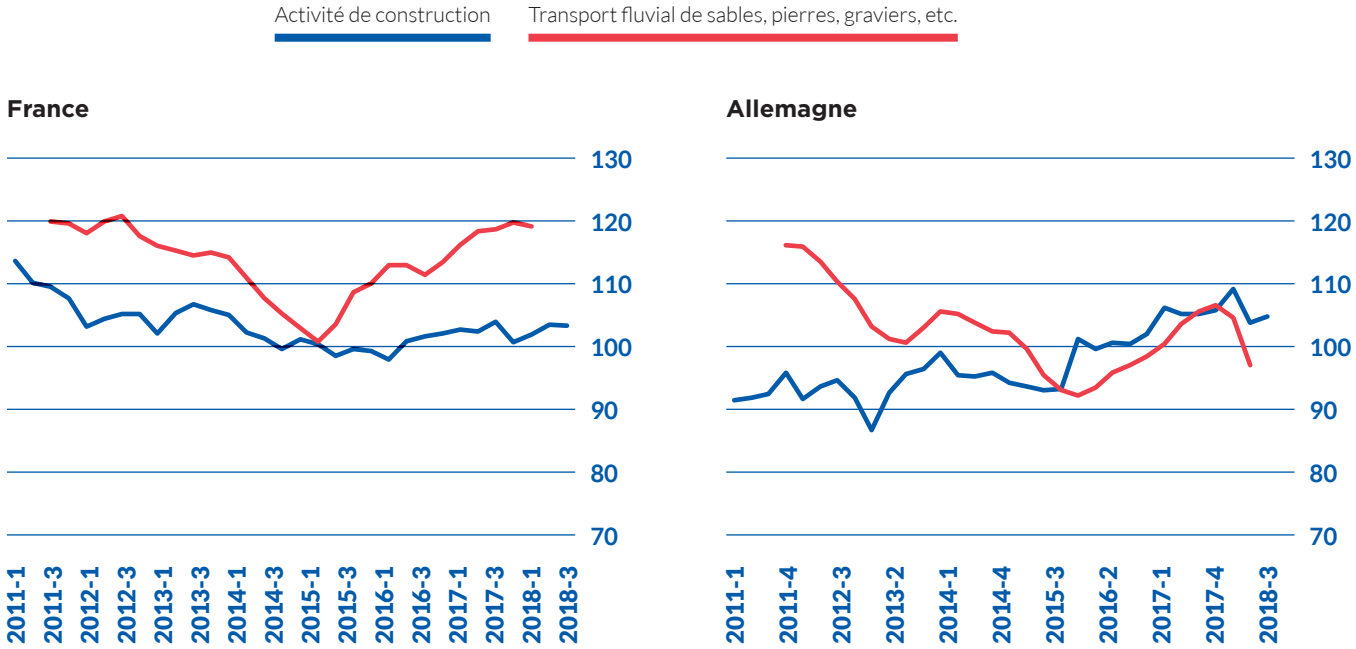
NIVEAU DE PRODUCTION MENSUEL DANS LE SECTEUR ALLEMAND DE LA CONSTRUCTION ET TRANSPORT FLUVIAL DE SABLES, PIERRES, GRAVIERS ET MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION EN ALLEMAGNE (INDICE 1/2011 = 100)

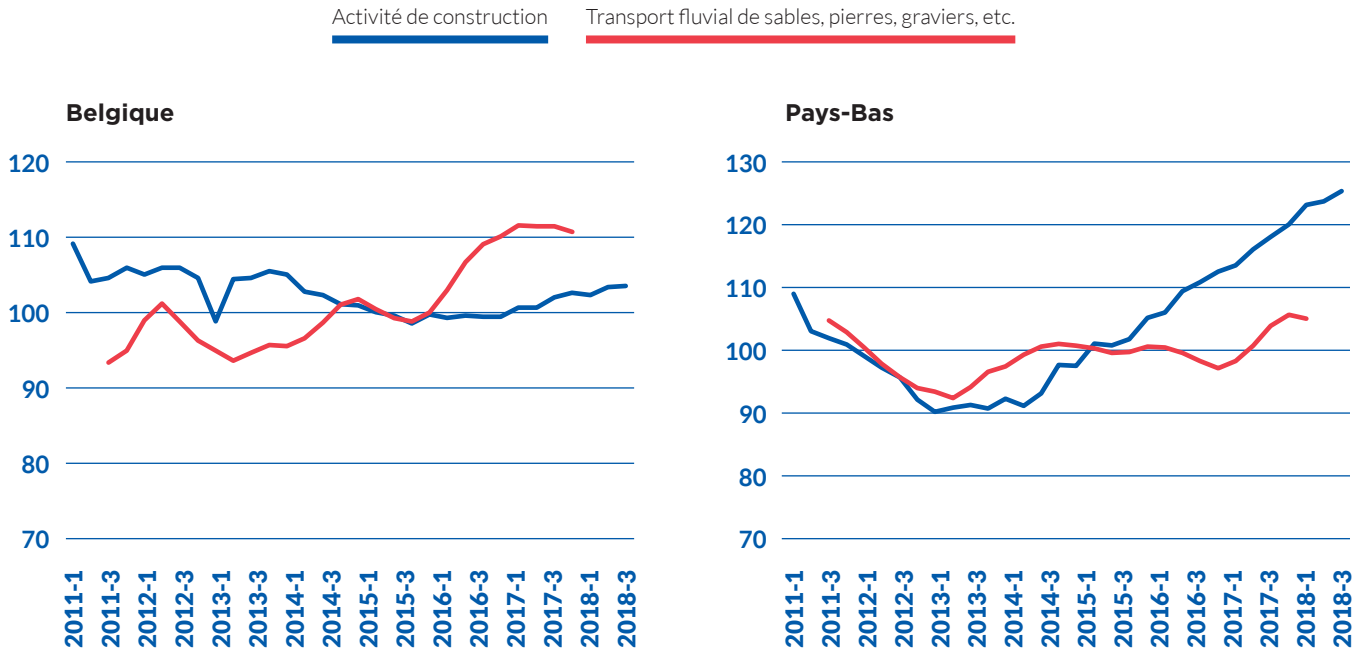


Source : CCNR sur la base de données d'Eurostat [sts_copr_m] et Destatis

Afin de répondre à la question sur l'impact de la reprise amorcée en 2014, il est nécessaire de comparer les chiffres (corrigés des variations saisonnières) de l'activité dans le secteur des transports avec les données corrigées des variations saisonnières du transport fluvial au niveau national. La dessaisonalisation met en évidence le cycle économique et les composantes tendancielles de la série, ce qui est essentiel pour détecter les tendances à la hausse ou à la baisse.

NIVEAU DE PRODUCTION TRIMESTRIEL DANS LE SECTEUR DE LA CONSTRUCTION ET DU TRANSPORT FLUVIAL DE SABLES, PIERRES, GRAVIERS ET MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION (INDICE 2015 = 100)*





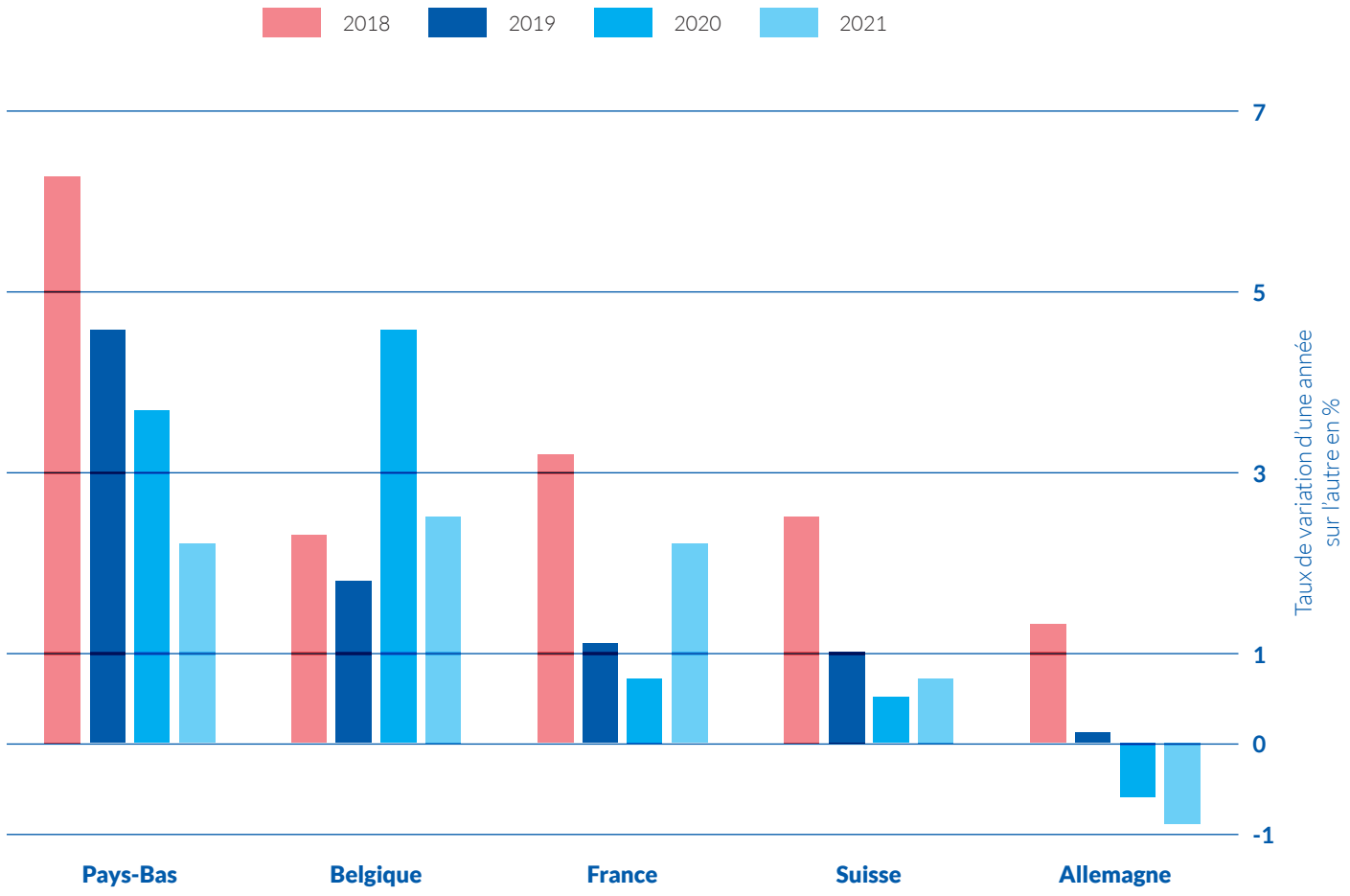
Source : CCNR à partir des données d'Eurostat [sts_copr_m], CBS, VNF, Destatis, Statbel
** Données corrigées des variations saisonnières*

La reprise dans le secteur de la construction à partir de 2014 est plus visible aux Pays-Bas. Les trois autres pays ont suivi avec du retard. Il existe une certaine corrélation entre l'activité dans le secteur de la construction et le transport de marchandises connexes, mais cette corrélation n'est pas parfaite, en raison des facteurs d'influence supplémentaires très divers qui interviennent.

Pour la Belgique, la France et l'Allemagne, la reprise de l'activité de construction constatée en 2015 et au début de l'année 2016 semble avoir donné une impulsion au transport de sables, pierres, graviers et de matériaux de construction. Pour les Pays-Bas, cette impulsion a produit ses effets plus tôt.

L'*Ifo Institute for Economic Research* est également membre d'un réseau européen d'instituts de recherche économique (*EUROCONSTRUCT*), qui réalise deux fois par an des prévisions pour l'ensemble du secteur européen de la construction. Lors de sa dernière réunion fin novembre 2018, ce consortium a procédé à une évaluation des perspectives économiques du secteur de la construction pour la période 2019-2021. Selon ces perspectives, la croissance du marché européen de la construction devrait ralentir au cours de la période de prévision (2019-2021), comme le montre la baisse des taux de croissance dans le graphique ci-après.

PRÉVISION DU TAUX DE CROISSANCE ANNUEL DE LA PRODUCTION TOTALE DU SECTEUR DE LA CONSTRUCTION, PAR PAYS (EN %)



Source : EUROCONSTRUCT

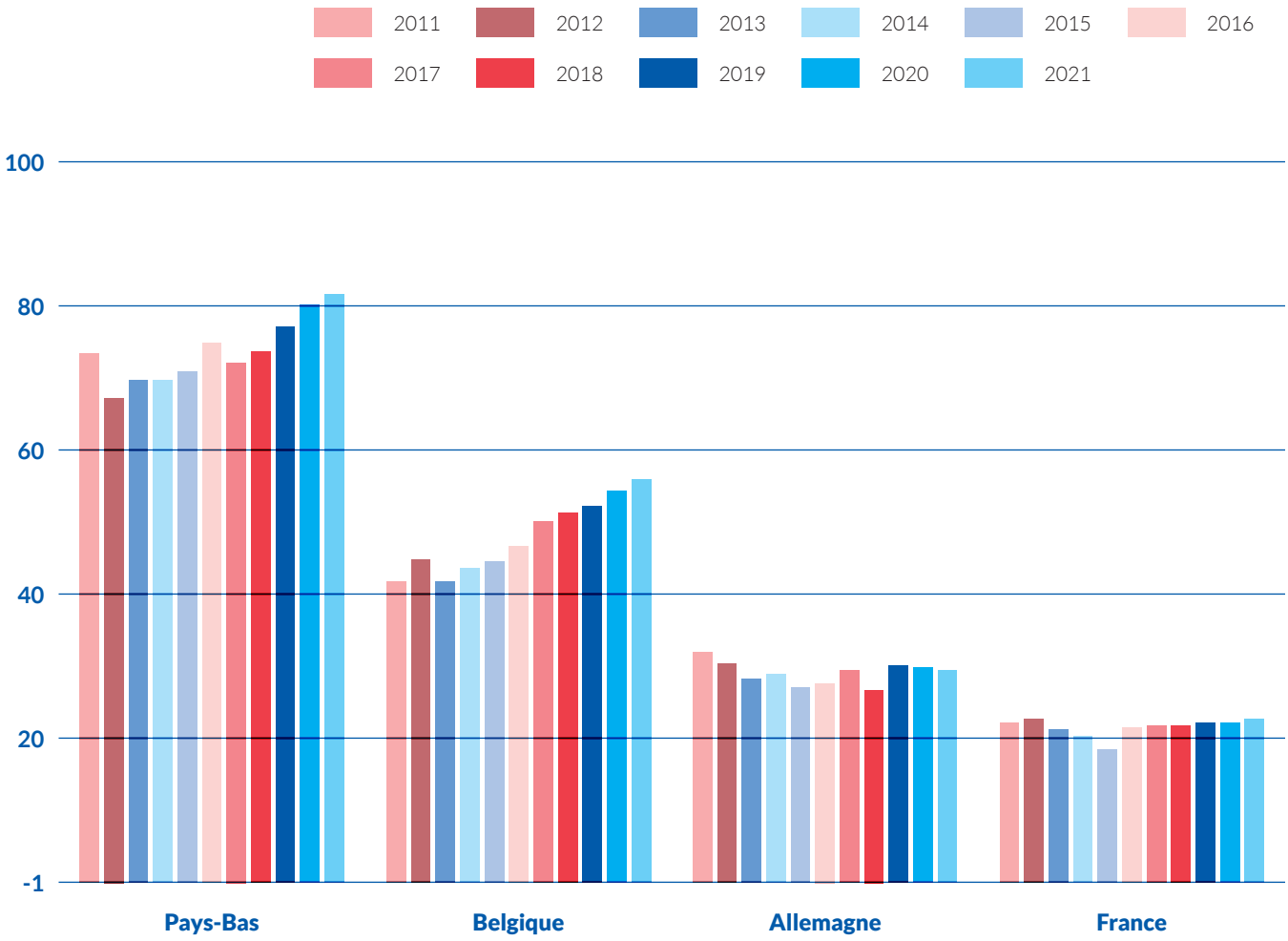
Le fléchissement des taux de croissance s'explique par plusieurs facteurs, mais les problèmes de capacité dans le secteur du bâtiment semblent jouer un rôle majeur. La pénurie de main-d'œuvre et l'augmentation des coûts, résultat de la forte expansion de l'activité de construction ces dernières années, constituent une entrave à la poursuite du développement au même rythme que les années précédentes. En outre, de telles entraves existent également en ce qui concerne les espaces et sites pour les constructions neuves, qui se raréfient.[49]

Néanmoins, l'activité de construction continuera de croître, mais à un rythme plus lent que ces dernières années. Pour le transport fluvial de sables, pierres, graviers et matériaux de construction, une prévision a été établie sur la base des taux de croissance attendus dans le secteur du bâtiment selon EUROCONSTRUCT.

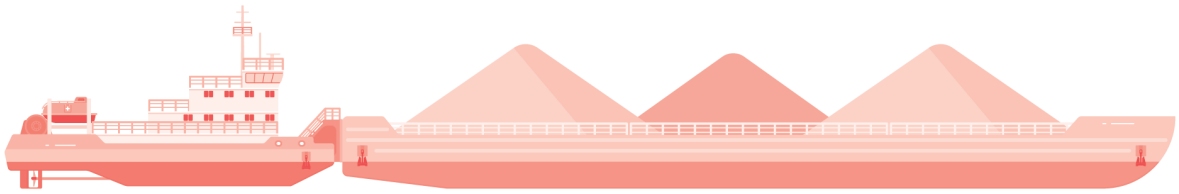
Le graphique ci-après présente cette évolution et les valeurs prévues. Les volumes transportés aux Pays-Bas devraient continuer de croître jusqu'en 2021, pour atteindre plus de 80 millions de tonnes par an. Une croissance absolue est également prévue pour la Belgique. Pour l'Allemagne, les résultats ont été corrigés pour tenir compte des effets des périodes d'étiage en 2018. Les perspectives pour la France et l'Allemagne laissent entrevoir une évolution plus stagnante sur la période couverte par les prévisions.

[49] Voir : Dorffmeister, Ludwig (2019 b), Zu den Kapazitätsengpässen in der Bauwirtschaft (Goulets d'étranglement dans le secteur de la construction), dans : ifo Schnelldienst, p.50-54.

ÉVOLUTION DU VOLUME ANNUEL DE SABLES, PIERRES, GRAVIERS ET MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION TRANSPORTÉS PAR LA NAVIGATION INTÉRIEURE ET PRÉVISIONS POUR 2019, 2020 ET 2021 (EN MILLIONS DE TONNES)



Source : CCNR

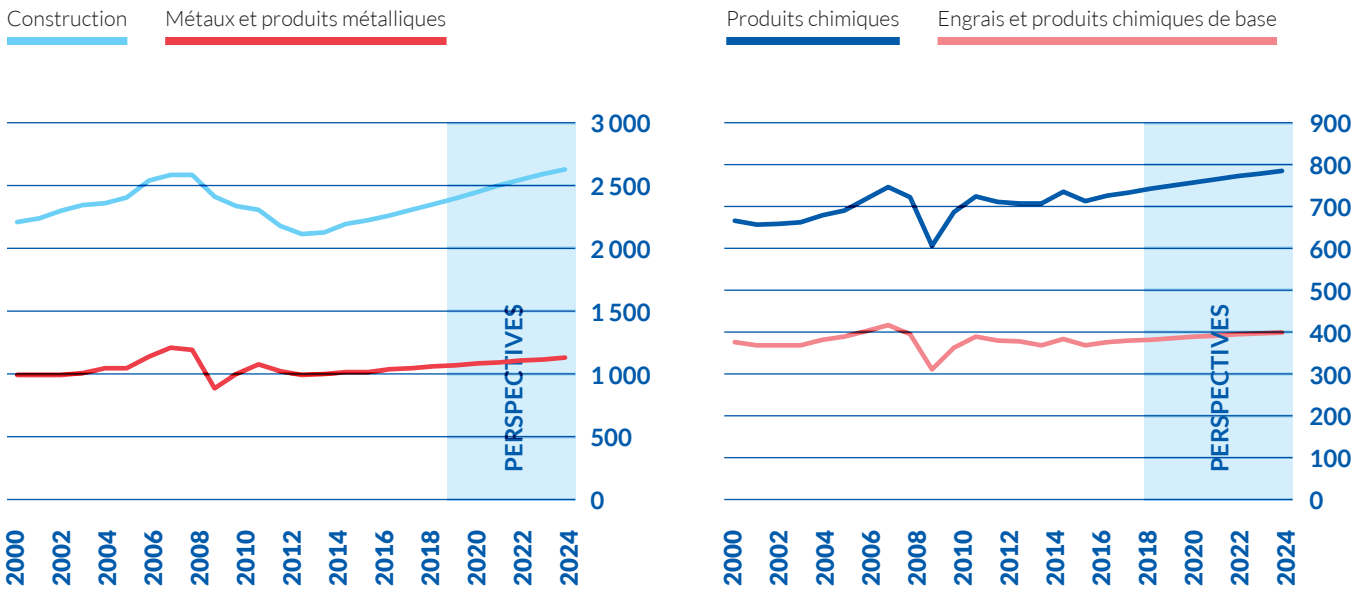


TENDANCES DES MARCHÉS DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE

Comme indiqué précédemment, les facteurs d'incitation à long terme pour le secteur de la construction sont la croissance démographique dans les zones urbaines et l'immigration. Les facteurs à court et moyen terme (climat macroéconomique, taux d'intérêt) peuvent évoluer de manière cyclique.

Pour les produits chimiques, les perspectives sont également positives et l'évolution des segments des sciences de la vie dans les économies modernes peut être un facteur de croissance pour l'avenir. Les perspectives sont positives aussi pour les métaux, bien que le potentiel de croissance ne soit pas aussi fort que dans le secteur de la construction et de la chimie.

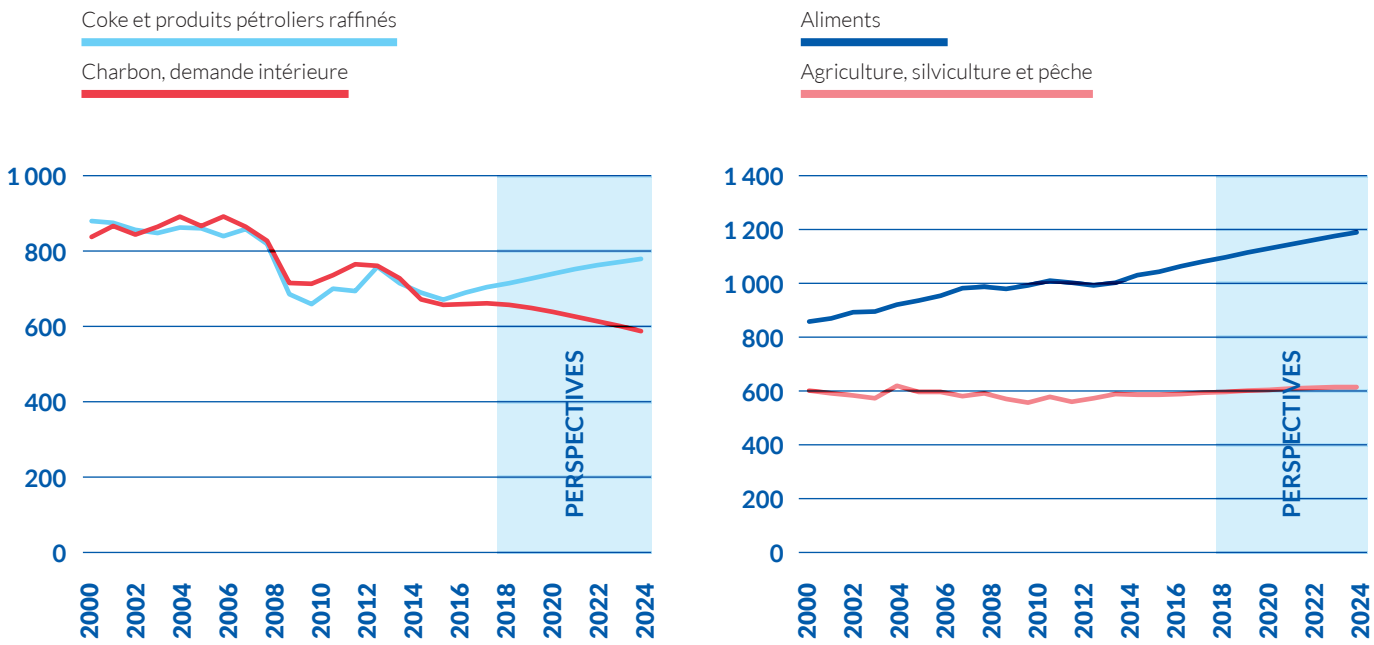
PRODUCTION RÉELLE BRUTE DANS DIFFÉRENTS SECTEURS ÉCONOMIQUES DE L'UNION EUROPÉENNE*



Source : Oxford Economics
** En milliards de dollars US, cours de 2010.*

La demande de charbon dans le secteur de l'énergie (charbon vapeur) est en baisse, tandis que les perspectives sont bien meilleures pour le charbon utilisé dans la sidérurgie (coke). Le transport de produits pétroliers bénéficie d'une tendance sous-jacente très positive et le transport fluvial peut gagner de nouvelles parts de marché dans ce segment grâce à son niveau de sécurité élevé. La production d'engrais devrait également augmenter jusqu'en 2050, tout comme la production agricole et la production alimentaire.

PRODUCTION RÉELLE BRUTE DANS DIFFÉRENTS SECTEURS ÉCONOMIQUES DE L'UNION EUROPÉENNE*



Source : Oxford Economics
** En milliards de dollars US, cours de 2010.*

GLOSSAIRE

BCE : Banque centrale européenne

BN : Billion (milliard)

CPTPP: Comprehensive and Progressive agreement for Trans-Pacific Partnership

DEGRÉ DE CHARGEMENT : pourcentage de la capacité maximale de chargement d'un bateau

EBE : Excédent brut d'exploitation. Cette valeur correspond, pour l'essentiel, à la production brute dans une industrie, moins les coûts des biens et services intermédiaires (pour obtenir la valeur ajoutée brute) moins la rémunération des salariés. Il reste toutefois brut car il ne tient pas compte de la consommation de capital fixe.

Espace FARAG : Vlissingen, Amsterdam, Rotterdam, Anvers, Gand

ÉTATS RIVERAINS DU RHIN : Belgique, France, Allemagne, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse

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

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

MIO : Million

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

PIB : Produit intérieur brut (indicateur de base du niveau général de santé économique d'un pays.)

PP : Point de pourcentage (unité correspondant à la différence de deux pourcentages. Par exemple, passer de 40 % à 44 % représente une augmentation de 4 points de pourcentage, mais une augmentation de 10 % par rapport à ce qui est mesuré).

RÉGION ARA : Amsterdam-Rotterdam-Anvers

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

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

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

TRAFIC FLUVIAL DE MARCHANDISES : Activité de chargement ou de déchargement dans les ports, incluant les bateaux de navigation intérieure

TVN : Transport par voies navigables

UE : Union européenne

VNI : Voies navigables intérieures

OFFICES ET INSTITUTS NATIONAUX DE STATISTIQUES

Acronyme	Nom	Nom français	Pays
BFS	Bundesamt für Statistik	Office fédéral de la statistique suisse	Suisse
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	Bureau central des statistiques	Pays-Bas
Destatis	Statistisches Bundesamt	Office fédéral des statistiques d'Allemagne	Allemagne
GUS	Główny Urząd Statystyczny	Office statistique de la Pologne	Pologne
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques	Institut national de la statistique et des études économiques	France
INSSE	Institutul National de Statistica	Office statistique de Roumanie	Roumanie
KSH/	Központi Statisztikai Hivatal	Hungarian Central Statistical Office	Hongrie
HCSO	Központi Statisztikai Hivatal	Office central de statistique de Hongrie	Hongrie
LS	Lietuvos Statistikos Departamentas	Office statistique de Lituanie	Lituanie
Statbel	Statistics Belgium	Statistiques Belgique	Belgique

LIVRES, ARTICLES DE JOURNAUX ET ÉTUDES

Nom	Nom français	État
Ademmer, M.; Jannsen, N.; Kooths, S.; Mösle, S. (2019). Niedrigwasser bremst Produktion in: Wirtschaftsdienst 99 (1), 79-80	Ademmer, M.; Jannsen, N.; Kooths, S.; Mösle, S. (2019). Les périodes d'étiage ralentissent la production : Wirtschaftsdienst 99 (1), 79-80	Allemagne
Dernières Nouvelles d'Alsace (DNA), article « Le port de Strasbourg pénalisé par les basses eaux du Rhin », (16 janvier 2019)	Dernières Nouvelles d'Alsace (DNA), article « Le port de Strasbourg pénalisé par les basses eaux du Rhin », (16 janvier 2019)	France
Dorffmeister, Ludwig (2018), Europäischer Bausektor : Aufschwung verliert bis 2020 spürbar an Kraft (in: ifo Schnelldienst 13/2018, S. 61-68.	Dorffmeister, Ludwig (2018), Secteur européen de la construction : le mouvement ascendant se ralentira jusqu'en 2020), in : ifo Schnelldienst 13/2018, p. 61-68.	Allemagne
Dorffmeister, Ludwig (2019a), Europäische Bauwirtschaft bleibt bis 2021 auf Expansionskurs, in: ifo Schnelldienst 2/2019, S. 47-54	Dorffmeister, Ludwig (2019a), Le secteur européen de la construction poursuit son développement jusqu'en 2021), in : ifo Schnelldienst 2/2019, p. 47-54	Allemagne
Dorffmeister, Ludwig (2019 b), Zu den Kapazitätsengpässen in der Bauwirtschaft, in : ifo Schnelldienst, S. 50-54	Dorffmeister, Ludwig (2019 b), Goulets d'étranglement dans le secteur de la construction, in : ifo Schnelldienst, p. 50-54	Allemagne
Hader, A. (2018), The River Cruise Fleet Handbook 2018/2019	Hader, A. (2018), The River Cruise Fleet Handbook 2018/2019	Allemagne
Kehler Hafenbericht 2018	Rapport annuel 2018 du port de Kehl	Allemagne
Le Parisien, article « Alain Ducasse lance son navire écolo et gastronomique sur la Seine », (30 août 2018)	Le Parisien, article « Alain Ducasse lance son navire écolo et gastronomique sur la Seine », (30 août 2018)	France

AUTRES SOURCES

Nom	Nom français	État
Batorama	Batorama	France
Bundesanstalt für Gewässerkunde	Institut fédéral d'hydrologie	Allemagne
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	Ministère fédéral des Transports et de la Construction	Allemagne
Bundesagentur für Arbeit	Agence fédérale allemande pour l'emploi	Allemagne
Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaar	Bureau central pour la navigation du Rhin et intérieure	Pays-Bas
Conto Nazionale delle Infrastrutture et Trasporto	Ministère italien des transports	Italie
Corporation Inland Tanker Barge Owners (CITBO)	Coopérative des propriétaires de bateaux-citernes (CITBO)	Belgique/ Pays-Bas
Département de la logistique et de la navigation intérieure/Abteilung für Logistik und Binnenschifffahrt	Département de la logistique et de la navigation intérieure/Abteilung für Logistik und Binnenschifffahrt	Luxembourg
Deutscher Reiseverband	Association allemande de voyage	Allemagne
De Vlaamse Waterweg	Voies d'eau flamandes	Belgique
Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques	Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques	Belgique
Donaukommission	Commission du Danube	Europe
Eidgenössische Steuerverwaltung	Administration fédérale des contributions	Suisse
European Barge Inspection Scheme (EBIS)	European Barge Inspection Scheme (EBIS)	Europe
EUROCONSTRUCT	EUROCONSTRUCT	Europe
EUROSTAT	EUROSTAT	UE
European Central Bank	Banque centrale européenne	UE
European Commission	Commission européenne	UE
Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	Allemagne
IG RiverCruise	IG RiverCruise	Europe
Institut national d'assurances sociales pour travailleurs indépendants (INASTI)/ (Rijksinstituut voor de Sociale Verzekeringen der Zelfstandigen (RSVZ)	Institut national d'assurances sociales pour travailleurs indépendants (INASTI)/ (Rijksinstituut voor de Sociale Verzekeringen der Zelfstandigen (RSVZ)	Belgique
Institut pour le transport pour la batellerie (ITB)	Institut pour le transport pour la batellerie (ITB)	Belgique
IVR	IVR	Pays-Bas
Kerncijfers Amsterdam	Ville d'Amsterdam	Pays-Bas

Nom	Nom français	État
Kieler Institut für Weltwirtschaft	Institut pour l'économie mondiale de Kiel	Allemagne
Ministerstvo dopravy České republiky	Ministère tchèque des transports	République tchèque
Office fédéral des transport (OFT)/Bundesamt für Verkehr (BAV)	Office fédéral des transport (OFT)/Bundesamt für Verkehr (BAV)	Suisse
Office national de Sécurité sociale (ONSS)/ Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (RSZ)	Office national de Sécurité sociale (ONSS)/ Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (RSZ)	Belgique
Országos Vízügyi Főigazgatóság	Direction Générale de la gestion de l'eau	Hongrie
Oxford Economics	Oxford Economics	Mondial
PJK International	PJK International	Pays-Bas
Panteia	Panteia	Pays-Bas
Ports mentioned in the report	Ports mentionnés dans le rapport	Europe
Rijkswaterstaat	Rijkswaterstaat	Pays-Bas
SeaConsult	SeaConsult	Allemagne
Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft	Association Suisse pour la navigation et les ports	Suisse
Service Public Fédéral Mobilité et Transport/ Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer	Service Public Fédéral Mobilité et Transport/ Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer	Belgique
Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein	Office statistique de Hambourg et du SchleswigHolstein	Allemagne
Voies Navigables de France	Voies Navigables de France	France
Wasserstraßen-und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)	Administration allemande des voies navigables intérieures	Allemagne

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

COLLABORATEURS

SECRÉTARIAT DE LA CCNR
Norbert Kriedel (Économiste)
Laure Roux (Coordinatrice de projet)
Lucie Fahrner (Communication)
Sarah Meissner (Assistante de projet)
Frederik Schubert (Stagiaire)
Contact : ccnr@ccr-zkr.org

EN PARTENARIAT AVEC

Commission du Danube
Commission de la Moselle
Commission de la Save
UENF
OEB
IVR
Panteia

DIRECTION ARTISTIQUE

Agence Press-Agrum.com
https://www.press-agrum.com
et Agence Citeasen
https://www.citeasen.fr

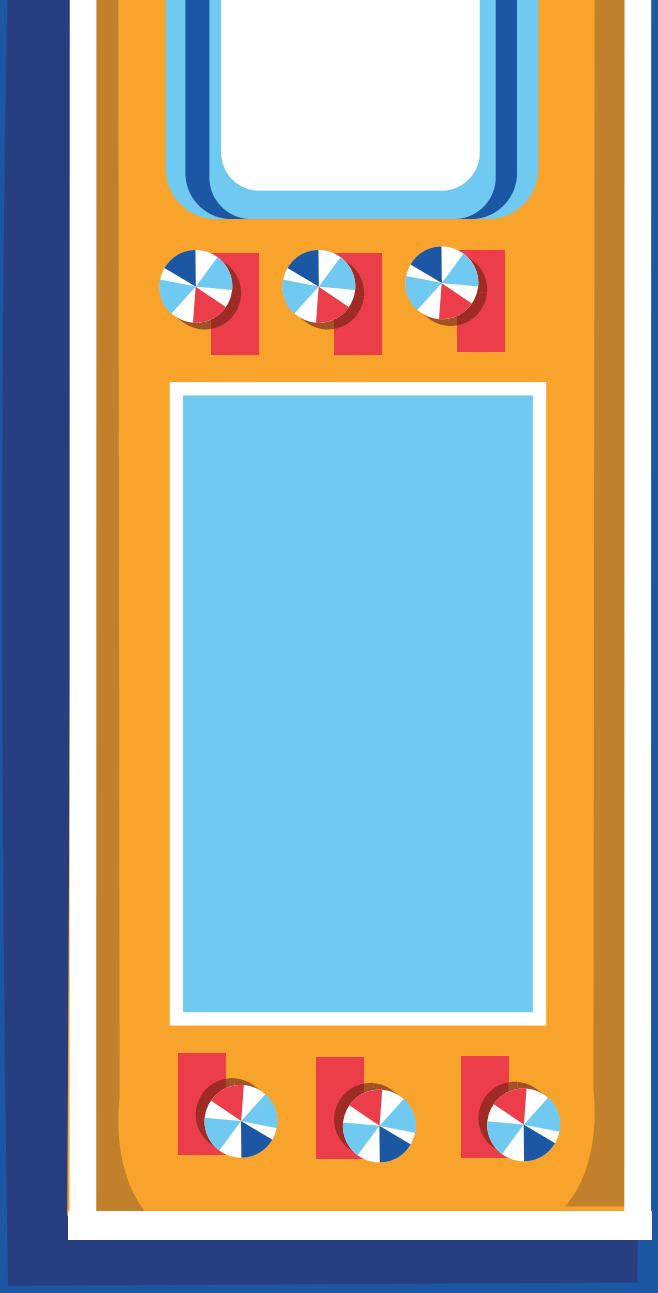
TRADUCTION

Christophe Hener (Français)
Barbara Vollath-Sommer (Allemand)
Pauline De Zinger (Néerlandais)
Veronica Schauinger (Anglais - Relecture)

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

Achevé d'imprimer : Septembre 2019

Édité par le Secrétariat de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)
2, place de la République - CS 10023 - 67082 Strasbourg Cedex - France
https://www.ccr-zkr.org - ccnr@ccr-zkr.org
ISSN 1997-891X



RAPPORT ANNUEL 2019

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

En collaboration avec

Commission européenne

Donaukommission
Commission du Danube
Дунайская Комиссия

Moselkommission
Commission de la Moselle