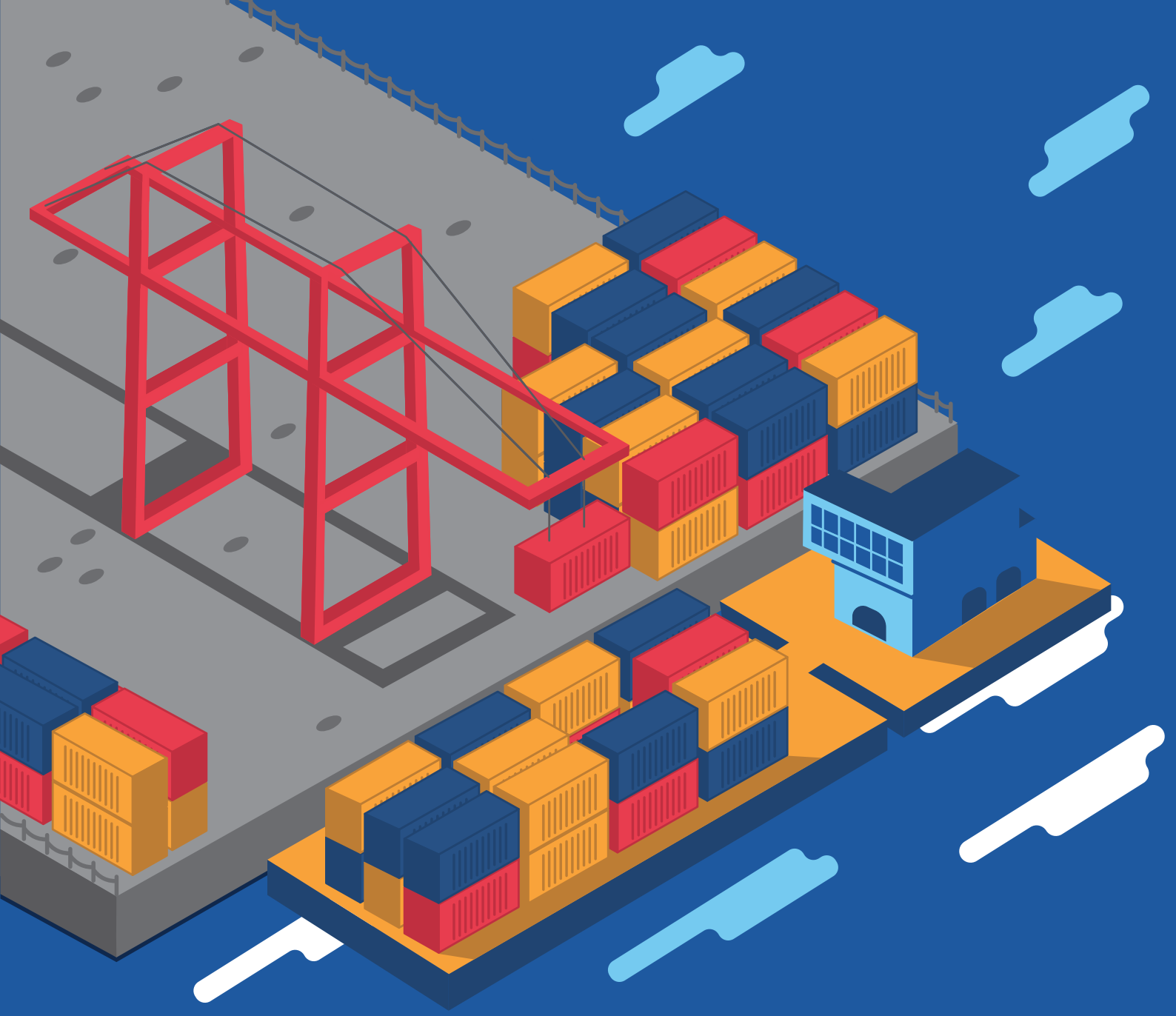


RAPPORT ANNUEL 2020

LA NAVIGATION INTÉRIEURE EUROPÉENNE
OBSERVATION DU MARCHÉ

CCNR
COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Commission européenne

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.

September 2020

PRÉFACE



Bruno Georges
Secrétaire Général de la CCNR

C'est avec grand plaisir que la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) présente son rapport 2020 sur l'observation du marché de la navigation intérieure européenne, élaboré avec le soutien et en partenariat avec la Commission européenne.

Le nouveau rapport sur l'observation du marché met en lumière les principaux résultats de l'année 2019 concernant divers aspects de la navigation intérieure en Europe, notamment le transport fluvial de marchandises et de passagers sur les principales voies navigables européennes, la manutention fluviale dans les ports, les entreprises de transport, les taux de fret, l'évolution de la flotte de bateaux à marchandises, l'emploi et les croisières fluviales. Le rapport décrit également l'évolution des niveaux d'eau et des conditions de navigation sur le Rhin et le Danube.

Bien que le présent rapport porte essentiellement sur l'évolution du marché en 2019, il était crucial de mettre, cette année aussi, l'accent sur les perspectives à court et à long terme pour notre secteur, notamment à la lumière de la crise due au Covid-19. Ceci est mis en avant dans notre rapport 2020, qui donne des perspectives détaillées à court terme sur l'impact de la pandémie, tant pour le transport de marchandises que de passagers. Le rapport analyse également les perspectives à long terme pour les principaux segments de marchandises tels que les produits agricoles, les denrées alimentaires/fourragères, le minerai de fer et l'acier, le charbon, les matériaux de construction, les produits chimiques, les produits pétroliers et les conteneurs. Ce fut l'occasion d'examiner les effets attendus des grandes transformations touchant la société sur notre secteur, telles que la transition énergétique, et les opportunités susceptibles d'en découler.

Les Commissions du Danube, de la Moselle et de la Save ont partagé avec notre organisation toutes leurs informations statistiques pertinentes spécifiques à leurs bassins fluviaux ainsi que celles concernant le marché. Cette année, le rapport contient, pour la première fois, des informations sur le trafic fluvial dans le bassin de la Save. Cela nous a permis d'étendre davantage les sources statistiques du présent rapport à des zones géographiques spécifiques. Je souhaite que ces collaborations fructueuses avec les commissions fluviales puissent être poursuivies et renforcées à l'avenir. Je tiens à les remercier chaleureusement pour leurs contributions.

Il a également été possible de bénéficier des conseils et compétences inestimables, ainsi que des commentaires et recommandations très judicieux des représentants du secteur, en particulier de l'Union Européenne de la Navigation Fluviale (UENF), de l'Organisation Européenne des Bateliers (OEB) et du Bureau Central pour la navigation rhénane et intérieure (CBRB).

J'apprécie également notre excellente coopération avec Eurostat, les offices statistiques nationaux, les ports maritimes et intérieurs, ainsi que les administrations nationales et régionales des voies navigables et de la navigation, sans lesquelles les données recueillies n'auraient pu être aussi exhaustives et détaillées. Comme l'année dernière, la Coopérative des propriétaires de bateaux-citernes (CITBO) a fourni des données brutes sur les taux de fret du marché au comptant et les prix de la location à temps pour le transport de cargaisons liquides dans la région FARAG (Vlissingen-Anvers-Rotterdam-Amsterdam-Gand). Cela a permis d'inclure une analyse sur l'évolution des taux de fret pour les cargaisons liquides dans cette région importante pour le transport fluvial européen. Les données sur les taux de fret applicables aux cargaisons sèches ont été recueillies et communiquées par la société de recherche Panteia.

Les informations sur les croisières fluviales sont le fruit du concours précieux de l'expert du secteur, M. Arnulf Hader, et de la société de recherche SeaConsult, dont les données et les informations se sont une fois de plus révélées très précieuses.

Par ailleurs, je tiens à remercier les auteurs du présent rapport, membres du Secrétariat de la CCNR, ainsi que toutes celles et ceux qui ont participé à son élaboration, malgré les nombreuses contraintes causées par la crise du Covid-19 au cours du premier semestre 2020.

Enfin et surtout, je suis très heureux que le coordonnateur européen pour le corridor Rhin-Alpes (RALP), Paweł Wojciechowski, ait si volontiers accepté de rédiger la préface suivante du rapport de cette année, compte tenu des liens plus étroits que nous avons tissés ces dernières années au profit du développement futur du transport fluvial le long de ce corridor.

Nous espérons que notre rapport facilitera une fois encore la prise de décisions stratégiques au bénéfice du transport fluvial européen.

Si la tradition a toujours été de vous souhaiter une agréable lecture de notre rapport d'observation du marché, je tiens également, dans les circonstances actuelles, à vous adresser mes sentiments les meilleurs, à vous et aux vôtres, en espérant vivement que l'activité de notre secteur se redressera rapidement et se développera dans les meilleures conditions possibles.

CCNR
COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

C'est un honneur pour moi de m'adresser à vous à l'occasion de la publication du rapport sur l'observation du marché de la navigation intérieure européenne pour 2020, présenté par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR).

Cela fait cinq ans que la Commission européenne m'a désigné comme coordonnateur européen pour le corridor Rhin-Alpes. J'ai rapidement établi une excellente relation professionnelle et personnelle avec la CCNR.

La navigation intérieure joue un rôle crucial dans le corridor Rhin-Alpes. Sur 25 % de la longueur du corridor, elle assure plus de 50 % du transport international de marchandises. Le Rhin n'est pas l'unique fleuve du corridor. Celui-ci comprend également le Neckar et – en partie – la Moselle, qui sont deux autres axes majeurs du réseau de corridors fluviaux.

L'infrastructure des voies navigables intérieures sur le corridor est bien développée. Elle répond déjà pour l'essentiel, aux critères fixés dans les lignes directrices de l'Union européenne pour le réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Des difficultés subsistent néanmoins, notamment en ce qui concerne le tirant d'eau minimal de 2,5 mètres. Une section étendue du fleuve en subit les conséquences, en particulier au cours des périodes d'extrême sécheresse et de basses eaux, comme celles que nous avons connues ces dernières années. Dans mon quatrième plan de travail relatif au corridor, qui sera publié dans le courant de l'année, j'ai mis l'accent sur la nécessité d'améliorer la profondeur du chenal sur le Rhin moyen. Cela devrait accroître la fiabilité et améliorer les conditions de navigation.

Le corridor Rhin-Alpes est, par définition, multimodal. Compte tenu du rôle crucial que joue la multimodalité dans la poursuite de son développement, je voudrais à cet égard souligner l'importance des ports intérieurs. Des terminaux trimodaux reliant les voies navigables intérieures, le rail et la route, ainsi que des terminaux bimodaux barge-route, contribuent au bon fonctionnement du corridor.

En assurant la conformité de l'infrastructure de la navigation intérieure avec les normes du RTE-T nous maintiendrons la position dominante de ce mode de transport dans le corridor. Cela revêt d'autant plus d'importance aujourd'hui que le contexte politique général évolue. Les objectifs de durabilité, d'atténuation du changement climatique et d'adaptation à celui-ci sont les principaux moteurs de la politique de l'UE en matière d'infrastructures. L'année dernière, la Commission européenne a présenté le « pacte vert » européen, qui a pour ambition de faire de l'Europe, d'ici 2050, le premier continent au monde qui soit climatiquement neutre, avec une réduction de 50 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030. Il est de la plus haute importance de renforcer notre engagement en faveur de la décarbonisation en promouvant des projets qui reportent le transport routier vers les voies navigables intérieures et le rail.

Le nouveau Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (CEF) qui sera mis en œuvre en 2021-2027 permettra d'atteindre les objectifs du pacte vert. La grande majorité des actions soutenues par le CEF concerneront les modes de transport durables, y compris les voies navigables intérieures. Le CEF soutiendra également l'intermodalité et le déploiement de carburants alternatifs, rendant ainsi le système de transport plus efficace et plus résilient.

Le concept de corridor est basé sur la coopération de toutes les parties prenantes. Ce principe s'applique également à la navigation intérieure. À de nombreuses occasions, j'ai participé à des réunions et me suis entretenu avec des représentants du secteur, notamment des gestionnaires de voies navigables, des autorités chargées de la gestion des ports, des propriétaires et des exploitants de bateaux. Je pense que la coopération et la participation de toutes ces parties prenantes doivent être renforcées et soutenues, afin de garantir les retombées positives des activités relatives au corridor. Ce n'est qu'en concentrant conjointement nos efforts sur des objectifs communs que nous pourrons assurer le développement durable du corridor.

Au cours des dernières années, nous avons subi des phénomènes d'étiage de plus en plus fréquents sur le Rhin. Leur impact sur le transport fluvial s'inscrira, selon toute probabilité, dans la durée. Cette année, nous sommes confrontés à une crise d'une autre dimension, la pandémie de Covid-19, dont l'impact à long terme est difficile à prévoir. Cela étant, nous devons y faire face ensemble et trouver conjointement des solutions appropriées.

J'ai toujours jugé très utiles les rapports d'observation du marché et les statistiques trimestrielles fournis par la CCNR. Je me joins au Secrétaire général de la CCNR, Bruno Georges, pour vous souhaiter une agréable lecture du rapport annuel 2020.



Paweł Wojciechowski

Coordonnateur européen pour le corridor Rhin-Alpes

Rhine Alpine


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


Szczecin
Berlin
Dresde
Prague
Linz
Vienne
Bratislava
Budapest
Belgrade
Ruse
Constanța

SOMMAIRE

00 **RÉSUMÉ** P.10

01 **CONTEXTE MACROÉCONOMIQUE ET PERSPECTIVES** P.14

Principales évolutions macroéconomiques en Europe en 2019 **P.16**

Perspectives macroéconomiques pour 2020 et 2021 **P.18**

02 **TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES** P.22

Transport fluvial de marchandises en Europe **P.24**

Transport fluvial de marchandises dans les principaux bassins fluviaux européens **P.30**

- Transport fluvial par catégories de marchandises dans le bassin du Rhin et en Europe occidentale P.32
- Transport fluvial par catégories de marchandises sur le Danube P.50
- Transport fluvial de conteneurs en Europe P.54

Navigation intérieure et autres modes de transport **P.61**

03 **NIVEAUX D'EAU ET TAUX DE FRET** P.66

Niveaux d'eau et tirant d'eau des bateaux aux échelles du Rhin et du Danube **P.68**

Taux de fret dans le bassin du Rhin **P.72**

Taux de fret dans la région FARAG **P.74**

04 **MANUTENTION FLUVIALE DANS LES PORTS** P.78

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

- Rotterdam P.81
- Anvers P.82

- North Sea Port P.83
- Hambourg P.84
- Constanţa P.86

Manutention fluviale dans les principaux ports intérieurs européens **P.87**

- Ports rhénans P.87
- Ports français et belges P.89
- Ports du Danube P.91
- Ports de la Save P.93

05 **FLOTTES DES BATEAUX À MARCHANDISES** P.96

Taille des flottes par macro-région et pays en Europe **P.98**

Évolution de la flotte rhénane **P.100**

- Flotte à cargaison sèche dans les pays rhénans P.100
- Flotte à cargaison liquide dans les pays rhénans P.102

Évolution de la flotte du Danube et de la flotte des bateaux à marchandises dans d'autres pays européens **P.104**

- Bateaux à cargaison sèche dans la région du Danube P.104
- Flotte à cargaison liquide dans la région du Danube P.106
- Flotte des bateaux à marchandises dans d'autres pays européens P.107

Construction de nouveaux bateaux **P.108**

Structure des flottes par âge **P.111**

Suivi de l'évolution des capacités **P.112**

06 **ENTREPRISES, EMPLOI, COÛTS SALARIAUX ET TAUX BRUT D'EXPLOITATION** P.114

Entreprises et emploi dans le transport de marchandises **P.116**

Entreprises et emploi dans le transport de passagers **P.119**

Chiffre d'affaires, taux d'exploitation et coûts salariaux par employé **P.122**

- Chiffre d'affaires et taux d'exploitation du transport fluvial de marchandises P.122
- Chiffre d'affaires et taux d'exploitation dans le transport fluvial de passagers P.123
- Coûts salariaux par employé P.125

07 **CROISIÈRES FLUVIALES** P.126

Flotte de croisières fluviales **P.128**

Demande de croisières fluviales **P.133**

08 **PERSPECTIVES** P.136

Impact à court terme de la crise due au Covid-19 **P.138**

- Impact du Covid-19 sur le transport fluvial de passagers P.139
- Impact du Covid-19 sur le transport fluvial de marchandises P.141

Perspectives à plus long terme pour le transport de marchandises sur les voies navigables intérieures **P.146**

RÉSUMÉ

En 2019, les conditions-cadres macroéconomiques globales n'ont pas facilité la croissance des volumes de transport dans le secteur de la navigation intérieure. Le commerce mondial a ralenti en raison de mesures protectionnistes telles que l'imposition de droits de douane sur les céréales, l'acier et les voitures. La production industrielle a quant à elle diminué dans plusieurs branches. Certaines politiques nationales ne favorisaient pas non plus l'activité de transport.

Sables, pierres et gravier

Aux Pays-Bas et en Belgique, les politiques environnementales visant à limiter les émissions (émissions de NOx et propagation des concentrations de PFAS) ont réduit l'activité dans le secteur de la construction, entraînant une forte baisse (-13 %) des volumes de sables, de pierres et de gravier sur les voies de navigation intérieure néerlandaises en 2019. En Belgique, la baisse a été moins sévère (-3 %). De telles politiques n'étaient pas mises en œuvre en Allemagne, en France et sur le Rhin, et, dans le segment de la construction, les volumes ont continué de croître de 15 % en Allemagne, de 14 % en France et de 21 % sur le Rhin.

Minerai de fer

Le transport de minerai de fer en Europe occidentale a souffert du ralentissement de la production d'acier, qui a entraîné, pour les volumes de fer transportés, une baisse de 9 % aux Pays-Bas et de 7 % en Allemagne et sur le Rhin. Sur le Danube supérieur, moyen et inférieur, le transport du minerai de fer a augmenté (+17,5 % sur le Danube moyen et +1 % sur le Danube inférieur), grâce à de meilleures conditions de navigation et d'une plus grande production d'acier.

Agribulk et produits alimentaires

En ce qui concerne le transport agricole, la région du Danube inférieur et la France ont connu une croissance rapide en 2019, à savoir +21 % en Roumanie et +11 % en France. Après plusieurs années de baisse des volumes, le transport agricole a augmenté de 4 % en Allemagne, en raison de meilleures récoltes qui ont succédé à plusieurs années de recul de la productivité. Les Pays-Bas ont enregistré une baisse de 3 %, la Belgique-Flandre de 13 %, et la Belgique-Wallonie de 14 %. Les produits alimentaires et denrées fourragères ont connu une très forte croissance sur le Danube supérieur.

Produits chimiques

Le transport de produits chimiques a connu une hausse dans presque tous les principaux pays et régions d'Europe concernés par la navigation intérieure : aux Pays-Bas (+16 %), en Allemagne (+5 %), sur le Rhin (+9 %), en Belgique-Flandre (+4 %), en France (+6 %) et en Roumanie (+34 %).

Charbon

Le transport de charbon connaît un déclin structurel en Europe occidentale en raison de la suppression progressive des centrales électriques alimentées au charbon. Il affiche une baisse de 5 % sur le Rhin, de 25 % sur la Moselle et de 32,6 % sur le Neckar. Sur l'ensemble des voies navigables intérieures allemandes, le recul a atteint 9 %. Aux Pays-Bas, le transport de charbon a également été réduit (-10 %), ainsi qu'en Belgique-Flandre (-6 %) et en Belgique-Wallonie (-18 %). Si le transport de charbon a diminué de 9 % sur le Danube inférieur, il a augmenté de 29 % sur le Danube moyen.

Conteneurs

Le transport de conteneurs sur le Rhin a atteint 2,04 millions d'EVP, soit 4,0 % de moins qu'en 2018, mais le poids total des marchandises dans les conteneurs a augmenté de 2,9 %, totalisant 15,16 millions de tonnes. La période de basses eaux de 2018 avait encore une incidence sur le transport de conteneurs du Rhin, étant donné que les contrats conclus fin 2018 avec les exploitants ferroviaires continuaient de courir en 2019. L'encombrement continu des ports de Rotterdam et d'Anvers a également eu un impact négatif.

Sur d'autres fleuves et canaux, le transport de conteneurs a généralement poursuivi sa tendance à la hausse, comme sur le canal Albert en Belgique-Flandre, où une croissance de 9,5 % a pu être observée pour un total de 577 000 EVP. Sur le canal maritime Bruxelles-Escaut, le taux de croissance a été de 1,8 %, pour un total de 201 000 EVP.

Principalement en raison des grèves du personnel portuaire dans les ports du Havre et de Rouen en décembre 2019, les chiffres en EVP étaient de 1 % inférieurs sur la Seine, avec 263 000 EVP. Sur l'Elbe (146 000 EVP) et le Mittellandkanal (157 000 EVP) en Allemagne du Nord, le transport de conteneurs a poursuivi sa tendance à la hausse en 2019 (+13 % et +12 %).

Trafic portuaire

Dans le port d'Anvers, 56 585 bateaux de navigation intérieure ont chargé et déchargé 101,3 millions de tonnes de marchandises en 2019, contre 99,3 millions de tonnes en 2018. Dans le port de Constanţa, où 10 395 bateaux de navigation intérieure ont fait escale en 2019, le trafic fluvial a augmenté de près de 20 %, pour atteindre 15,1 millions de tonnes, principalement grâce à l'augmentation des volumes de produits agricoles, de minerai de fer et de produits chimiques transportés. Cette évolution a eu lieu parallèlement à la forte croissance enregistrée au niveau national.

Le plus grand port intérieur européen, Duisbourg, a connu une réduction globale de 0,6 % du trafic fluvial, et une réduction de 1 % pour le minerai de fer, qui représente une part de 41 % (19,6 millions de tonnes sur 47,8 millions de tonnes). Le transport de charbon a perdu 7 %, le fer et l'acier 8 %, mais les sables, les pierres et le gravier ont gagné 42 %.

À Paris, le deuxième plus grand port intérieur européen, le volume total de 25,3 millions de tonnes correspondait à une augmentation de 14,6 %. Cette évolution s'expliquait principalement par une hausse de 17 % pour les sables, les pierres et les matériaux de construction, qui ont atteint 78 % du trafic fluvial total (19,6 millions de tonnes sur 25,3 millions de tonnes) en 2019.

Flotte des bateaux à marchandises

Dans les pays rhénans, la flotte à cargaison sèche (nombre de bateaux et de barges automoteurs) comptait 7 033 unités en 2019 et la flotte à cargaison liquide en comptait 1 433, selon les données figurant dans les registres nationaux des flottes. En ce qui concerne la flotte à cargaison sèche dans les pays rhénans, ce chiffre était – pour la première fois depuis 2011 – supérieur à celui de l'année précédente (+1 %). Avec 10,6 millions de tonnes, la capacité de chargement des bateaux à cargaison sèche était de 2,6 % supérieure au niveau de 2018. Les pays rhénans comptaient également 1 319 pousseurs et remorqueurs.

La flotte à cargaison sèche des pays danubiens comprenait 400 pousseurs et 242 remorqueurs, environ 409 bateaux à cargaison sèche automoteurs et quelque 2 100 barges à cargaison sèche, représentant 3,3 millions de tonnes au total.

Le taux de nouvelles constructions atteint en 2019 a poursuivi sa légère reprise, aussi bien pour le segment de la cargaison sèche que pour celui de la cargaison liquide. 2019 a vu entrer sur le marché européen 20 nouveaux bateaux à cargaison sèche, 42 nouveaux bateaux-citernes à cargaison liquide et 3 nouveaux bateaux pousseurs et remorqueurs. En ce qui concerne leur répartition par pays, 51 % des nouveaux bateaux étaient immatriculés aux Pays-Bas, 22 % en Allemagne, 14 % au Luxembourg, 9 % en Belgique, 2 % en France et 2 % en Suisse.

Croisières fluviales

La croissance du secteur européen des croisières fluviales en 2019 reposait sur trois indicateurs majeurs :

- Taux élevé de nouvelles constructions : 19 nouveaux bateaux de croisière fluviale, dotés de 3131 lits, ont fait leur entrée sur le marché européen. Il est prévu que ces nouveaux bateaux naviguent sur le Rhin, le Danube et, dans une moindre mesure, sur le Douro.
- Croissance de la demande de près de 10 % : le nombre de passagers des croisières fluviales sur les voies d'eau européennes a augmenté de 9,9 % pour atteindre 1,79 million de passagers. En 2019, les passagers en provenance de pays non européens (USA, Canada, Australie, Nouvelle-Zélande, etc.) représentaient une part comprise entre 44 et 49 %.
- Croissance du trafic de bateaux de croisière : 2929 passages de bateaux à cabines ont été enregistrés à l'écluse du Rhin supérieur d'Iffezheim (+24 % par rapport à 2018), 3668 sur le Danube supérieur (+1 % au-dessus du niveau déjà élevé atteint en 2018), 5141 sur le Danube moyen (+30 %) et 1017 sur le Danube inférieur (+34,9 %).

Perspectives

En raison de la crise du Covid-19, le transport de passagers (croisières et excursions journalières) s'est pratiquement arrêté au premier semestre 2020. Pour le transport de marchandises, la baisse a été moins importante, variant selon le segment de marchandises et la région. Une première estimation de l'impact de la crise du Covid-19 a pu être obtenue par comparaison avec la baisse du PIB lors de la crise financière de 2009 et son impact sur la demande de transport par voies navigables intérieures en 2009. Cette estimation révèle une baisse éventuelle d'environ 20-25 % du transport de marchandises en navigation intérieure en 2020, si les mesures drastiques restreignant la mobilité sont maintenues pendant toute l'année 2020. Bien que cette estimation soit entourée d'un degré élevé d'incertitude, les résultats du trafic fluvial atteints dans plusieurs ports rhénans en avril 2020 ont confirmé ces valeurs.

Le rapport évoque également plusieurs perspectives à long terme concernant les principaux segments de cargaison. La transition énergétique continuera d'avoir un effet important sur les volumes transportés en navigation intérieure. Cela concerne en particulier le charbon. Les produits pétroliers liquides resteront une composante importante du secteur de l'énergie et des volumes de navigation intérieure pour la prochaine décennie, mais certaines régions connaissent un déclin progressif. Pour les produits chimiques, les perspectives sont nettement plus positives. En ce qui concerne les produits agricoles et les denrées fourragères, une certaine régionalisation et un changement des habitudes de consommation davantage en faveur des produits régionaux devraient avoir une incidence sur le transport longue distance. Un nouveau ralentissement du commerce mondial devrait avoir un impact sur les taux de croissance du transport de conteneurs. La crise due au Covid-19 ira dans le même sens que ces tendances existantes.







01

CONTEXTE MACRO-ÉCONOMIQUE ET PERSPECTIVES

- **Les indicateurs économiques de l'UE tels que la production industrielle, les exportations et les importations ont fortement diminué en 2019. Cette situation a été aggravée par des tensions commerciales, en particulier, entre les États-Unis et la Chine.**
- **Les mesures protectionnistes qui en ont résulté, telles que les droits de douane supplémentaires sur les voitures et l'acier et le ralentissement de la production industrielle, ont contribué, entre 2017 et 2019, à une baisse de 15 % du transport de minerai de fer sur le Rhin, aggravée par les reports modaux engendrés par la crise des basses eaux de 2018.**
- **En raison de la pandémie de Covid-19, la Commission européenne s'attend à ce que l'économie de l'UE se contracte de 7,5 % en 2020 et affiche une croissance d'environ 6 % en 2021. Cette projection tient compte du risque majeur de prolongation de la pandémie.**

PRINCIPALES ÉVOLUTIONS MACROÉCONOMIQUES
EN EUROPE EN 2019

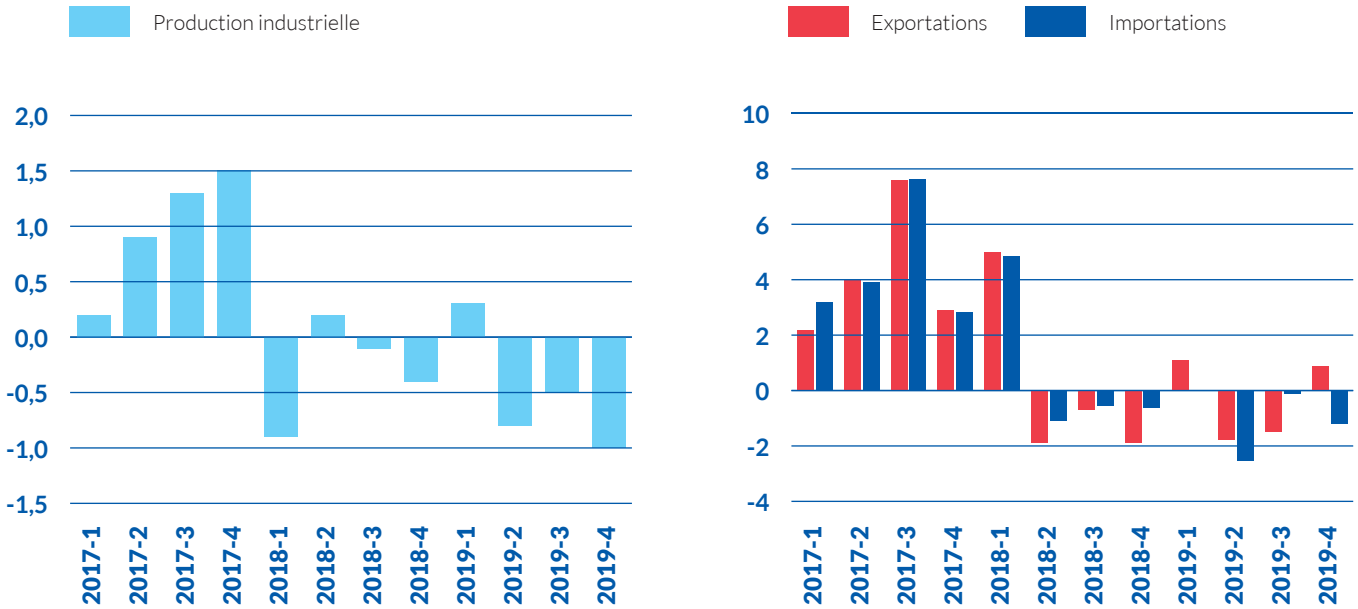
L'Europe a connu une forte contraction de plusieurs indicateurs économiques en 2019, notamment dans le secteur manufacturier.[1] Cette crise manufacturière s'explique principalement par les tensions commerciales qui ont commencé à apparaître entre les États-Unis et la Chine il y a des années déjà et se sont encore aggravées en 2019. Des mesures protectionnistes ont également été introduites par d'autres pays. Les marchandises les plus touchées étaient les céréales, en particulier le soja, les véhicules automobiles et les produits sidérurgiques.[2]

Ces tensions commerciales se sont étendues de plus en plus en Europe, en raison des chaînes de production et de logistique transfrontalières. Plusieurs constructeurs automobiles européens produisent des voitures aux États-Unis, qui sont vendues à la Chine, et vice-versa. Les barrières commerciales protectionnistes telles que les droits de douane supplémentaires sur l'acier et les voitures ont eu des effets négatifs sur la production européenne d'acier et sur le transport de minerai de fer sur le Rhin. Le transport de minerai de fer a augmenté entre 2013 et 2015, passant de 24,6 millions de tonnes à 26,0 millions de tonnes, et est resté stable jusqu'en 2017. Entre 2017 et 2019, il est descendu à 21,6 millions de tonnes. Le transport de minerai de fer a également diminué en 2018 et 2019, certains volumes ayant été transférés de la barge vers le rail en raison des problèmes d'étiage sur le Rhin.

Les pays présentant des vulnérabilités spécifiques sont ceux possédant des économies à forte intensité d'exportation, tels que l'Allemagne, les Pays-Bas, la Hongrie, la République tchèque et la Slovaquie. Dans tous ces pays, à l'exception des Pays-Bas, la construction automobile représente une part importante de la production industrielle et le cluster automobile représente une part relativement importante de la valeur ajoutée globale et de l'emploi. Il en a résulté un affaiblissement de la production industrielle de l'UE ainsi que des exportations et des importations de l'UE, ce qui contraste fortement avec la tendance positive observée jusqu'en 2017.

[1] Cette partie A est principalement basée sur les Prévisions économiques européennes de la Commission européenne (automne 2019), qui ont été publiées en novembre 2019 (Document institutionnel 115).
[2] Source : (Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), Étude sur les transports maritimes 2019.

FIGURES 1 ET 2 : **TAUX DE CROISSANCE TRIMESTRIEL DE LA PRODUCTION INDUSTRIELLE, DES EXPORTATIONS ET DES IMPORTATIONS DE L'UE PAR RAPPORT AU TRIMESTRE PRÉCÉDENT** (EN %)*



Source : OCDE, Indicateurs économiques clés à court terme
** Taux de croissance basés sur des données corrigées des variations saisonnières*

De nouvelles améliorations du marché du travail, telles qu'une baisse du taux de chômage et une augmentation des chiffres de l'emploi, ont agi comme des stabilisateurs pour l'économie européenne en 2019, et ont maintenu la consommation privée à un niveau élevé.



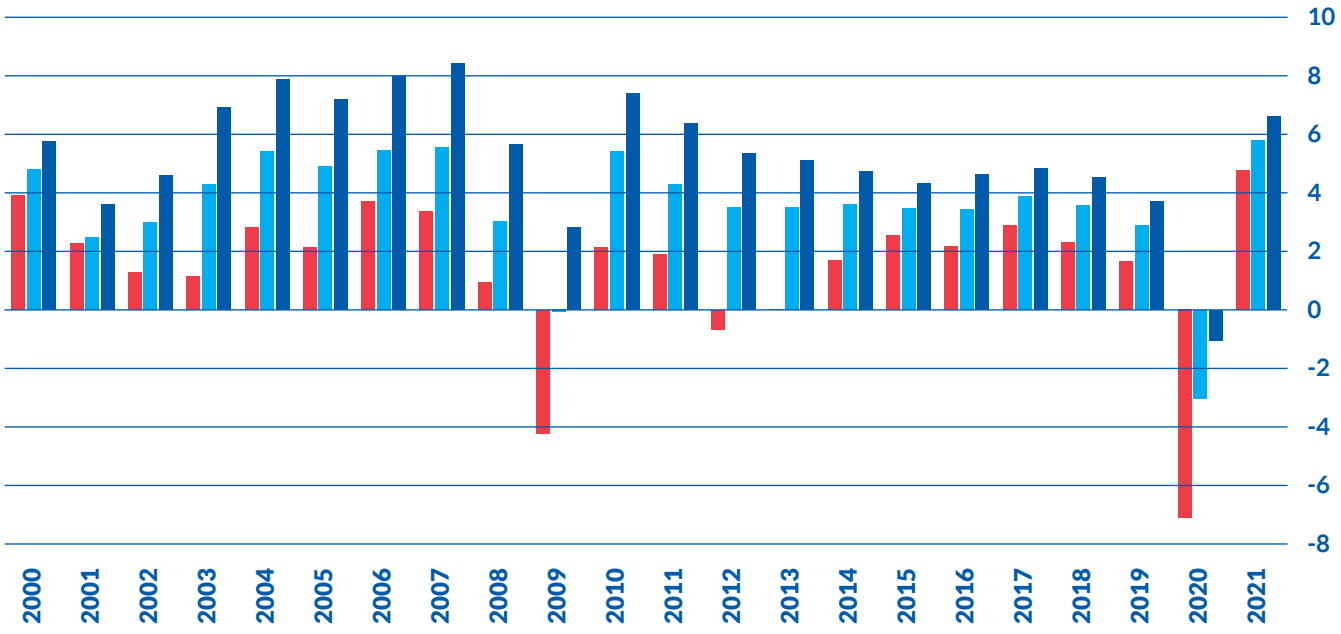
PERSPECTIVES MACROÉCONOMIQUES
POUR 2020 ET 2021

Scénarios macroéconomiques

Compte tenu des grandes incertitudes et des défis considérables que la pandémie de Covid-19 impose à l'économie mondiale, il est extrêmement difficile de donner un aperçu de ce à quoi on peut s'attendre. Le FMI a donc choisi de présenter un scénario de référence optimiste reposant sur l'hypothèse d'une reprise rapide de l'économie en 2021 et trois autres scénarios envisageant une épidémie de virus plus longue en 2020, une nouvelle épidémie en 2021 et une épidémie plus longue en 2020 suivie d'une nouvelle épidémie en 2021.

Dans le scénario de référence optimiste du FMI, la pandémie devrait s'atténuer au second semestre 2020, permettant une levée progressive des mesures de confinement. Pourtant, dans ce scénario optimiste, l'économie mondiale devrait connaître une forte contraction de -3,0 % en 2020, ce qui serait bien pire que lors de la crise financière de 2008-2009. Les prévisions pour l'Union européenne indiquent une baisse initiale plus forte (-7,1 %) que pour d'autres régions du monde.[3]

FIGURE 3 : **VARIATION EN POURCENTAGE DU PRODUIT INTÉRIEUR BRUT** (À PRIX CONSTANTS) **PAR RAPPORT À L'ANNÉE PRÉCÉDENTE ET AUX PRÉVISIONS POUR 2020 ET 2021 DANS LE SCÉNARIO DE RÉFÉRENCE OPTIMISTE**



Source : Base de données du FMI sur les perspectives de l'économie mondiale, perspectives d'avril 2020

[3] *Cette partie repose sur les Perspectives de l'économie mondiale, publiées en avril 2020 par le Fonds monétaire international (FMI).*

Tout comme les projections du FMI, les prévisions macroéconomiques de la Commission européenne du 6 mai 2020 (Prévisions économiques du printemps 2020 faites par la DG ECFIN)[4] pour 2020-2021 prévoient que l'économie de la zone euro enregistrera une contraction record de -7,8 % en 2020, et augmentera de 6,3 % en 2021. L'économie de l'UE devrait se contracter de -7,5 % en 2020 et croître d'environ 6 % en 2021. Les risques entourant cette prévision sont exceptionnellement importants et concentrés sur la baisse. Une pandémie plus grave et plus durable que celle qui est actuellement envisagée pourrait entraîner une chute du PIB bien plus importante que celle envisagée dans le scénario de référence de cette prévision.

Dans le scénario de référence optimiste du FMI, l'économie mondiale devrait se redresser et croître de 5,8 % en 2021 (l'UE de 4,8 %). Il existe toutefois également trois autres scénarios du FMI incluant la possibilité que la pandémie soit plus persistante que prévu.

Le premier scénario alternatif suppose que la lutte contre la propagation du virus en 2020 prendra environ 50 % plus de temps que prévu dans le scénario de référence. Si tel était le cas, la production mondiale serait de 3 % inférieure à celle envisagée dans le scénario de référence optimiste de 2020. Bien que la baisse initiale serait plus forte pour les économies avancées telles que l'Union européenne, leur capacité fiscale plus élevée et leurs ressources financières plus importantes pour lutter contre la crise et pour maintenir les revenus devraient laisser moins de séquelles économiques (effets à long terme sur le chômage, dettes publiques) par rapport aux économies de marché émergentes.

Le deuxième scénario alternatif envisage l'impact d'une autre épidémie, plus modérée, qui surviendrait en 2021. Dans ce deuxième scénario alternatif, la production mondiale en 2021 serait inférieure de près de 5 % au scénario de référence optimiste en 2021.

Le troisième scénario alternatif suppose l'impact potentiel combiné d'une épidémie qui durerait plus longtemps en 2020 et d'une seconde épidémie qui surviendrait en 2021. Dans ce cas, la production mondiale serait, en 2021, inférieure de près de 8 % au scénario de référence optimiste. Un resserrement des conditions financières et une marge de manœuvre budgétaire plus limitée dans les économies de marché émergentes amplifieraient à nouveau l'impact dans ces pays.

La Banque centrale européenne (BCE) et d'autres banques centrales luttent contre la crise en s'appuyant sur de vastes programmes d'achat d'actifs. Les prévisions actuelles n'indiquent pas un taux d'inflation élevé pour 2020, du moins pas dans la zone euro.[5] La faiblesse de la demande des consommateurs et la baisse des prix de l'énergie et des matières premières devraient maintenir les taux d'inflation à un niveau bas. Pour plusieurs pays d'Europe de l'Est, l'inflation constitue néanmoins une menace, car leurs monnaies se dévaluent en raison de la fuite des capitaux vers des « monnaies refuges » telles que le dollar américain, le yen japonais et le franc suisse. Pour les pays d'Europe de l'Est, cela pourrait conduire à une inflation importée.

Prix des produits de base

Les restrictions imposées aux voyages internationaux et nationaux dans le monde entier et la forte réduction du trafic routier entraînent une baisse sans précédent de la demande de pétrole, puisque le secteur des transports représente plus de 60 % de la demande mondiale de pétrole.

[4] Voir Commission européenne (2020), Prévisions économiques du printemps 2020 : une récession profonde et inégale, une reprise incertaine ; https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/ip_20_799 (4 juin 2020)

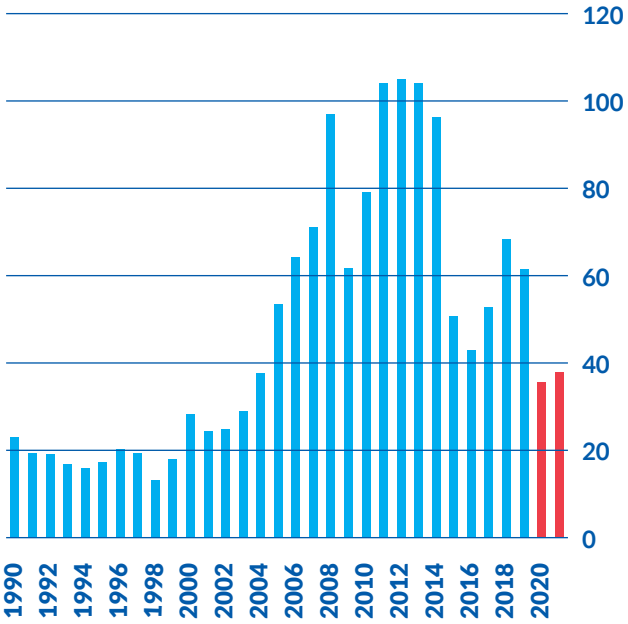
[5] Selon les prévisions faites par le FMI en avril 2020, les prix moyens à la consommation dans la zone euro ne devraient augmenter que de 0,23 % en 2020, et de 0,98 % en 2021, après avoir affiché un taux de 1,2 % en 2019.

Entre août 2019 et mars 2020, les cours du pétrole sont tombés de 57,60 $ à 32,30 $ (-39,6 %). Les principaux pays producteurs de pétrole ne sont pas parvenus à un accord pour réduire la production, ce qui a accéléré la chute.[6] Cette évolution des prix va de pair avec une forte accumulation des stocks de pétrole, des réductions volontaires de la production et une diminution de la production pétrolière. Les marchés à terme indiquent que les cours du pétrole resteront en dessous de 45 $ le baril jusqu'en 2023, reflétant la faiblesse persistante de la demande.

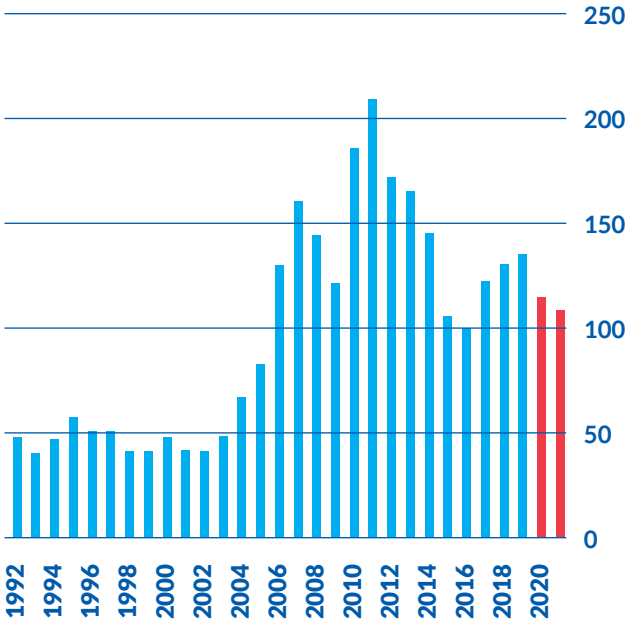
Les prix des métaux de base ont chuté de 15 % entre la mi-janvier et la fin mars 2020. Les prix des métaux devraient diminuer de 15 % en 2020, et de 5,6 % en 2021 par rapport à 2020.

FIGURES 4 ET 5 : **COURS DU PÉTROLE BRUT** ($ US LE BARIL) **ET PRIX DES MÉTAUX** (INDICE 2016 = 100)**, PRÉVISIONS INCLUSES**

Cours du pétrole brut



Indice des prix des métaux



Source : FMI, base de données des Perspectives de l'économie mondiale.
Cours du pétrole brut = moyenne simple de trois cours au comptant (Dated Brent, West Texas Intermediate et Dubai Fateh), prix du baril en dollars US.
L'indice des prix des métaux comprend les indices des cours du cuivre, de l'aluminium, du minerai de fer, de l'étain, du nickel, du zinc, du plomb et de l'uranium.

Les produits alimentaires et les graines oléagineuses sont des types de marchandises qui tiennent une place importante en navigation intérieure. Les tourteaux de colza sont transportés par des bateaux de navigation intérieure jusqu'aux ports, où ils sont utilisés comme matière première pour la production d'huile de colza et de biocarburants. En 2020, les prix de l'huile de colza devraient être inférieurs de 5 % par rapport à 2019. La baisse des prix de 2020 à 2021 devrait alors atteindre 3 %.

[6] *Voir : New York Times, Oil Prices Nose-Dive as OPEC and Russia Fail to Reach a Deal, 6 mars 2020.*







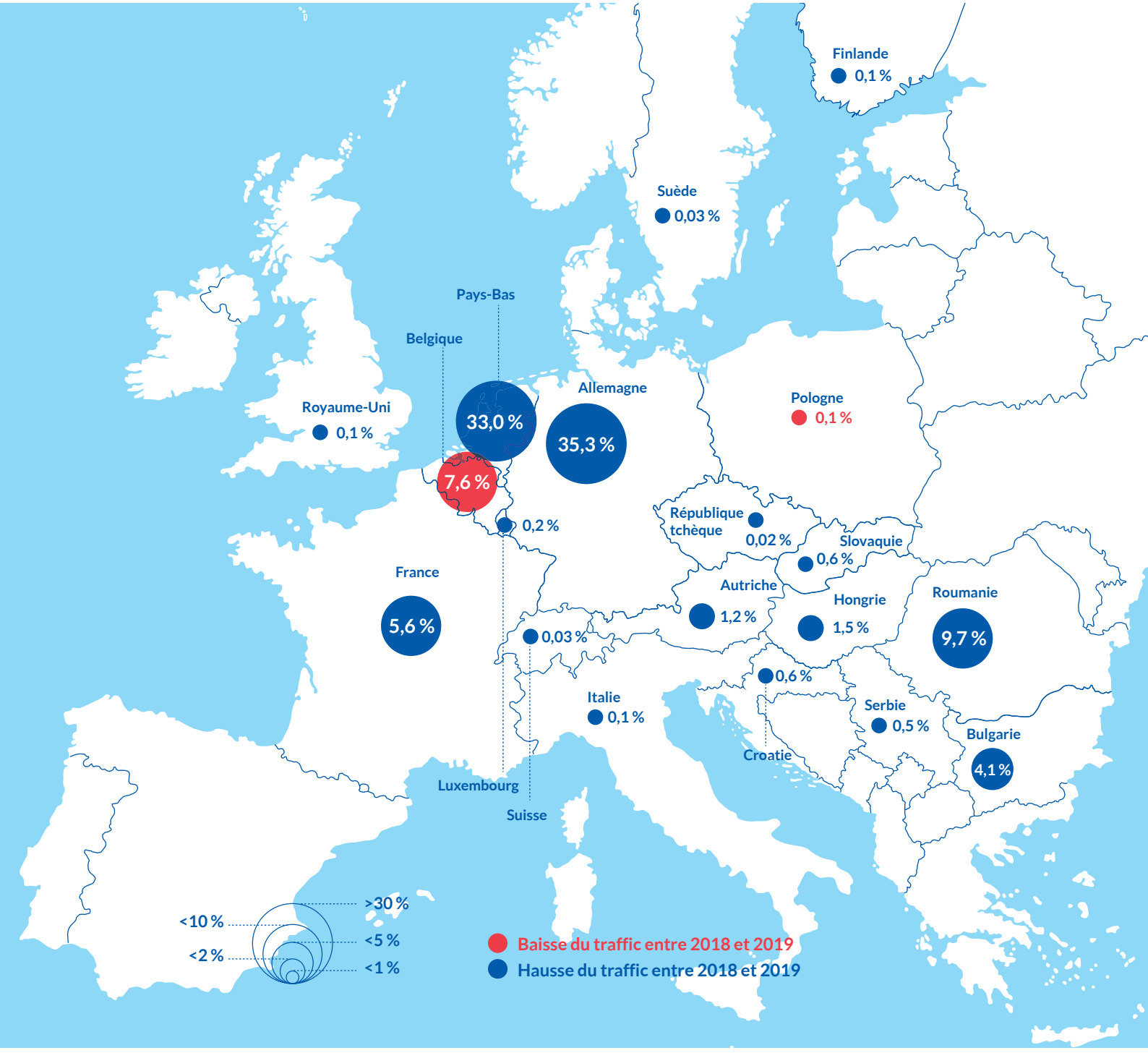
02

TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES

- **En 2019, le transport de fret sur le Rhin traditionnel a augmenté de 6,4 % par rapport à l'année précédente, où les basses eaux avaient infligé des pertes au transport de marchandises. Pourtant, le résultat en 2019 était encore inférieur de 6,4 % à celui de 2017. La reprise n'a pas pu aboutir en raison, d'une part, de pertes de parts modales et, d'autre part, d'un climat macroéconomique peu favorable.**
- **En Europe occidentale, plusieurs segments de marchandises ont présenté en 2019 des résultats inférieurs par rapport à 2018. Tel était notamment le cas du charbon et du minerai de fer. Les segments affichant une hausse étaient celui des produits chimiques (dans tous les pays) et, en partie, celui des sables, pierres et graviers (en France et en Allemagne). Ce dernier subissait par ailleurs, une baisse aux Pays-Bas et en Belgique en raison des politiques environnementales mises en œuvre.**
- **Sur le Danube, le transport de minerai de fer a augmenté en 2019, tout comme celui des produits agricoles, alimentaires et fourragers. Ensemble, les segments de l'acier et de l'agribulk totalisent 60 à 70 % des volumes transportés sur le Danube.**

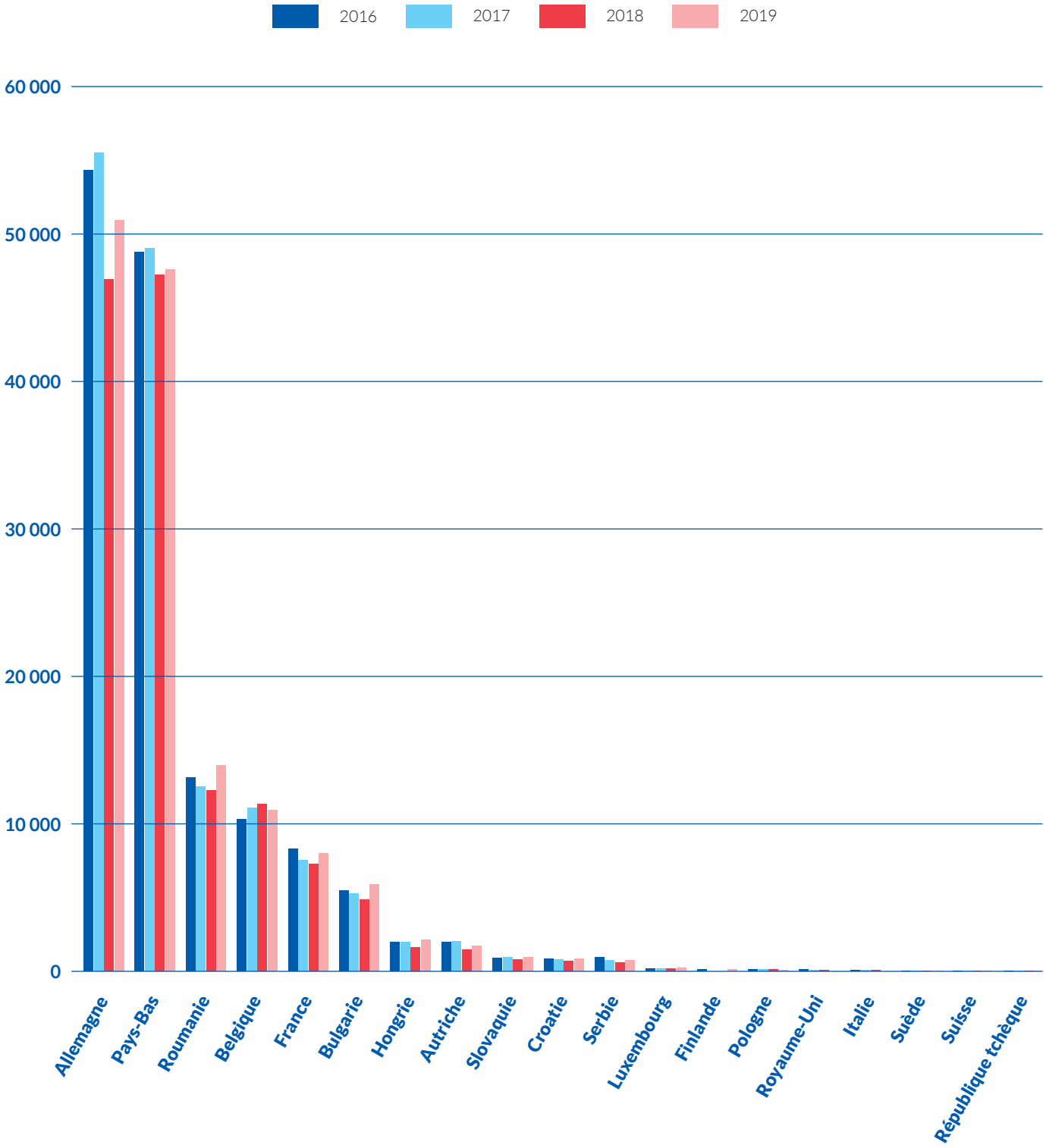
II TRANSPORT FLUVIAL
DE MARCHANDISES EN EUROPE

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



Sources : Eurostat [iww_go_atygo], OCDE (Suisse), Office statistique de la République de Serbie. La part de la prestation de transport fluvial de la Belgique en Europe pour 2019 a été estimée sur la base des données fournies par les administrations fluviales flamande et wallonne pour 2019.

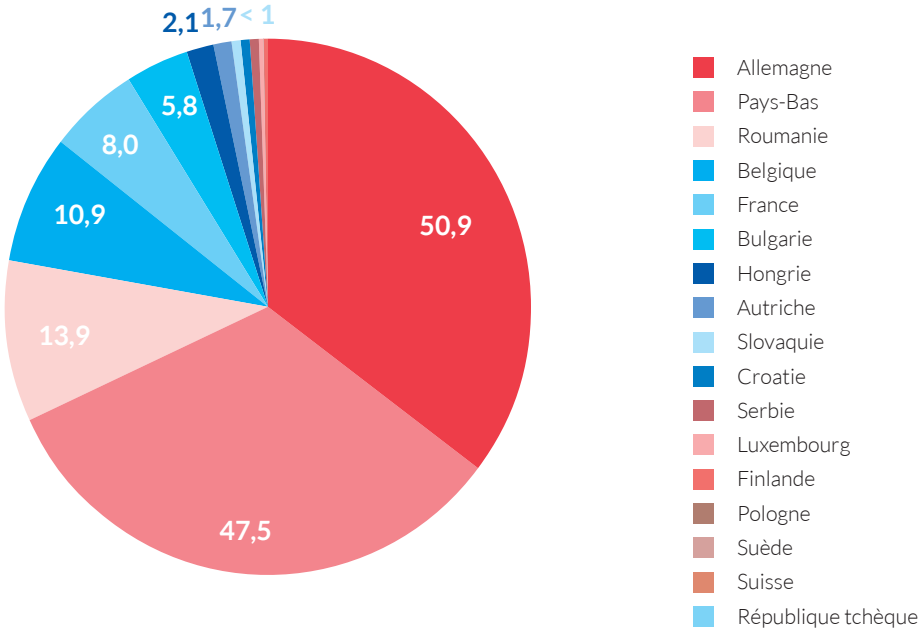
FIGURE 1 : **PRESTATION DE TRANSPORT DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE EN 2016, 2017, 2018 ET 2019 DANS LES PRINCIPAUX PAYS EUROPÉENS CONCERNÉS PAR LA NAVIGATION INTÉRIEURE** (EN MILLIONS DE TKM)



Sources : Eurostat [iww_go_atygo], OCDE (Suisse), Office statistique de la République de Serbie. La valeur indiquée pour la Belgique en 2019 a été estimée sur la base des données fournies par les administrations fluviales flamande et wallonne pour 2019.

Les pays rhénans (Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse) représentent 81,6 % du total de la prestation de transport sur les voies d'eau intérieures de l'UE-27, de la Suisse et de la Serbie. Les pays danubiens représentent 18,1 %, tandis que le total pour l'ensemble des autres pays est à peine supérieur à 0,3 %.

FIGURE 2 : **PRESTATION DE TRANSPORT ANNUELLE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE DANS LES PAYS EUROPÉENS** (EN MILLIARDS DE TKM EN 2019)*

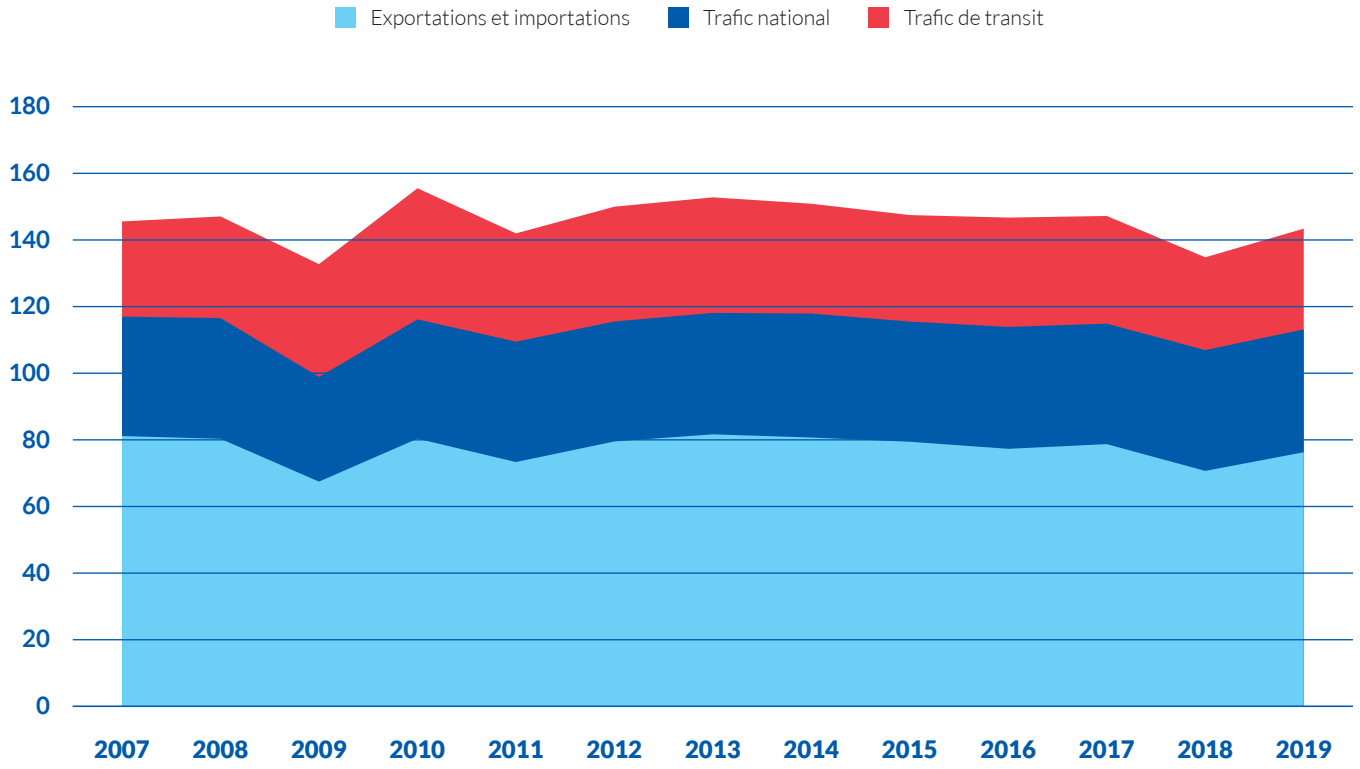


Sources : Eurostat [iww_go_atygo] et OCDE
** Les données pour le Royaume-Uni et l'Italie ne sont pas encore disponibles pour 2019. La valeur indiquée pour la Belgique en 2019 a été estimée sur la base des données fournies par les administrations fluviales flamande et wallonne pour 2019.*

Sur l'ensemble des prestations du transport intérieur en Europe en 2019 qui s'élèvent à environ 144 milliards de TKM, 74,3 % représentent des transports qui ont franchi une frontière d'une manière ou d'une autre – que ce soit sous forme d'exportation, d'importation ou de trafic de transit. Le trafic de transit pris séparément représentait 21,1 % en 2019, et les trafics d'exportation et d'importation représentaient chacun 26,6 %.

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

FIGURE 3 : **PRESTATION DE TRANSPORT ANNUELLE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE EN EUROPE** (EN MILLIARDS DE TKM)



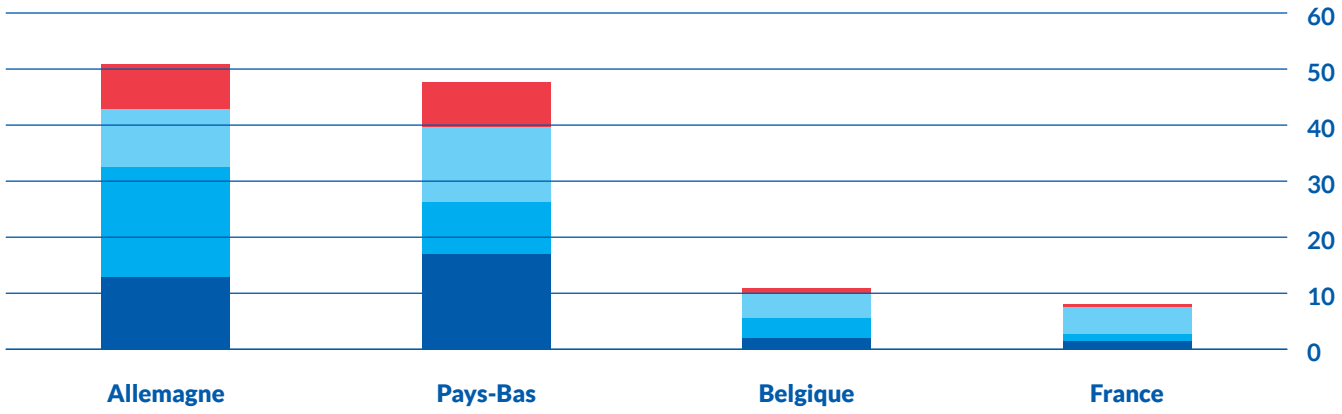
Source : Eurostat iww_go_atygo]. Les valeurs relatives à 2019 comprennent une estimation pour la Belgique basée sur les données fournies par les administrations fluviales flamande et wallonne pour 2019.

Dans les pays rhénans, la part du transport national est de 20 % en Allemagne, 28 % aux Pays-Bas, 40 % en Belgique et 60 % en France. Le projet du canal Seine-Nord Europe, qui reliera le bassin français de la Seine-Oise au réseau fluvial belge pour les bateaux allant jusqu'à 185 mètres de long et une capacité de chargement jusqu'à 4 400 tonnes devrait, à l'avenir, augmenter la part du trafic international en France et en Belgique.[7]

En 2019, la prestation totale de transport transfrontalier (exportation et importation) des Pays-Bas se répartissait comme suit : 54 % étaient chargés ou déchargés en Allemagne, 40 % en Belgique, 4 % en France, et seulement 2 % dans d'autres pays.[8]

[7] *Selon le calendrier actuel, le canal devrait être ouvert à partir du mois de décembre 2028. Voir : https://canal-seine-nord-europe.fr/Calendrier*
[8] *Source : CBS, https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/82515NED/table?ts=1594930953814*

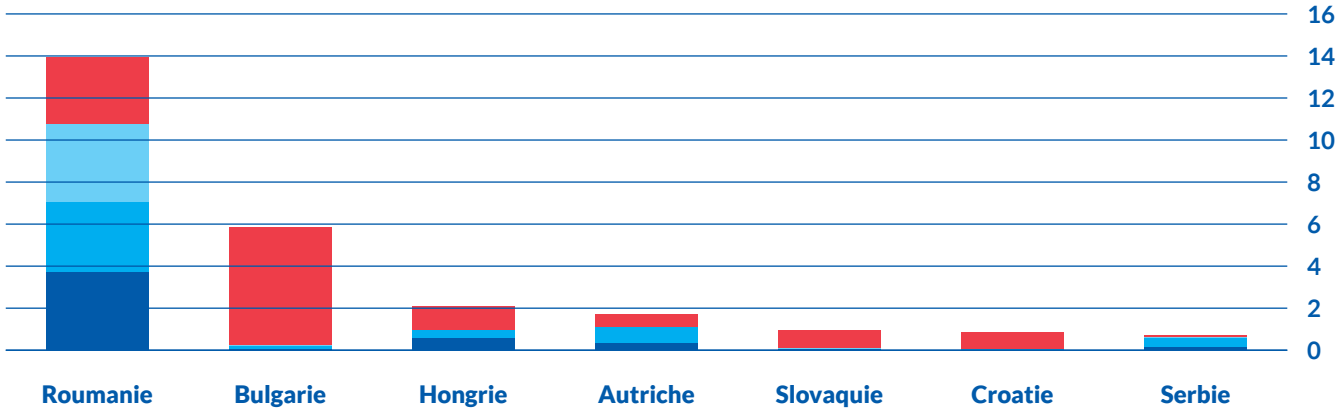
FIGURE 4 : **PRESTATION DE TRANSPORT DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE DANS LES PAYS RHÉNANS SELON LE TYPE DE TRANSPORT EN 2019** (EN MILLIARDS DE TKM)



Source : Eurostat iww_go_atygo]. Les valeurs pour la Belgique sont en partie estimées (voir notes ci-dessus).

Parmi les pays du Danube, la Roumanie a des parts presque identiques en ce qui concerne le trafic national (27 %), le trafic d'exportation (27 %), le trafic d'importation (24 %) et le trafic de transit (23 %). Dans la plupart des autres pays du Danube, le trafic national représente une part plutôt faible, tandis que celle du trafic de transit est très élevée.

FIGURE 5 : **PRESTATION DE TRANSPORT DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE DANS LES PAYS DANUBIENS SELON LE TYPE DE TRANSPORT EN 2019** (EN MILLIARDS DE TKM)



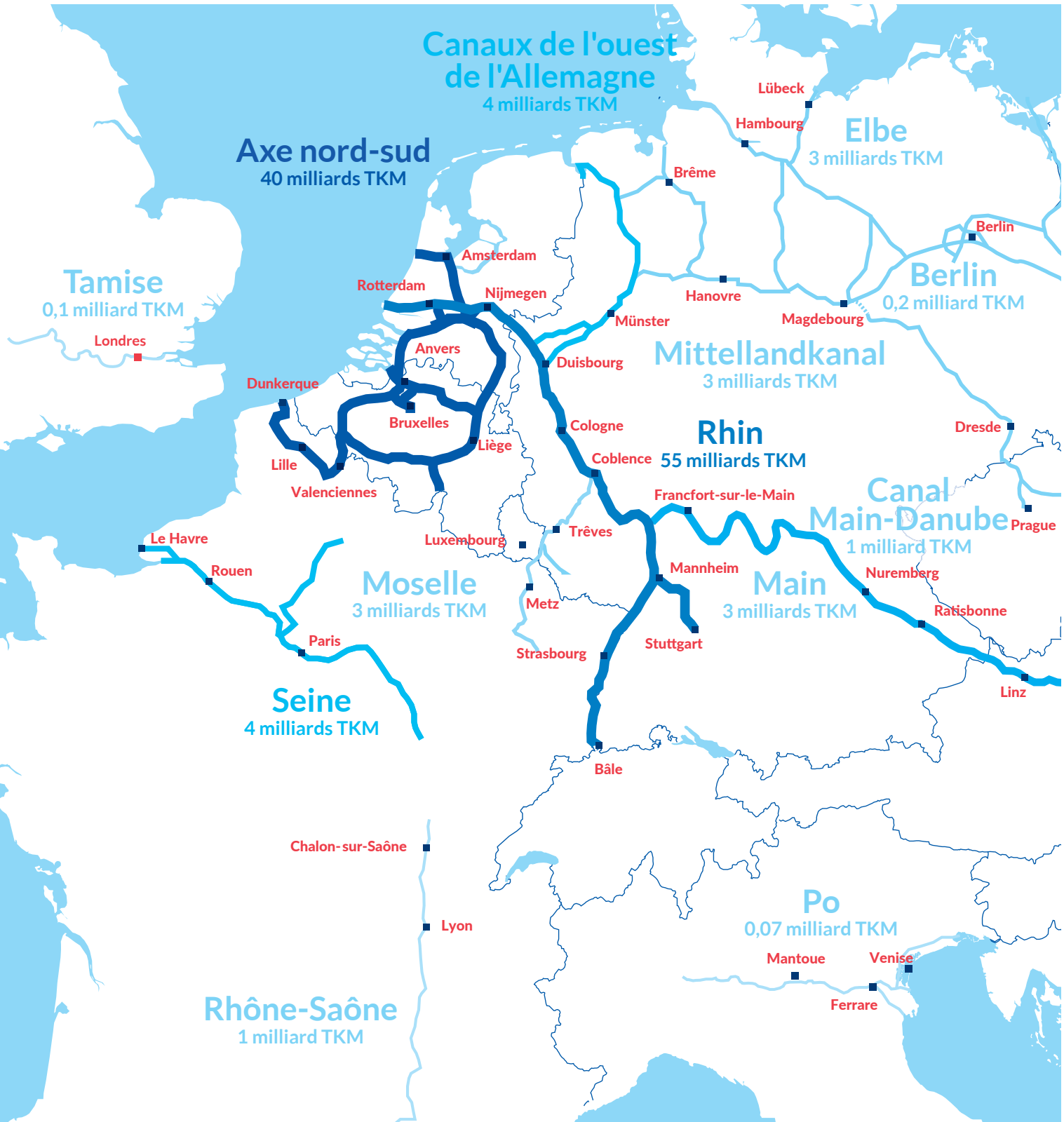
Source : Eurostat [iww_go_atygo], Office statistique de la République de Serbie

Le trafic de transit atteint 56 % en Hongrie, 93 % en Slovaquie, 94 % en Croatie et 96 % en Bulgarie. Une combinaison de facteurs géographiques et économiques peut expliquer cette tendance. La longueur relativement modeste du Danube dans des pays tels que la Croatie et la Slovaquie favorise une part importante du trafic de transit. Dans les pays où l'industrie sidérurgique utilise la navigation intérieure, la part du trafic d'importation est plus importante. C'est le cas de l'Autriche (dont la part du trafic d'importation est de 45 %) et de la Serbie (dont la part du trafic d'importation est de 61 %).


LIVERPOOL
SHANGHAI 8 885 NM

TRANSPORT FLUVIAL

DE MARCHANDISES PAR LES PRINCIPAUX BASSINS FLUVIAUX EUROPÉENS



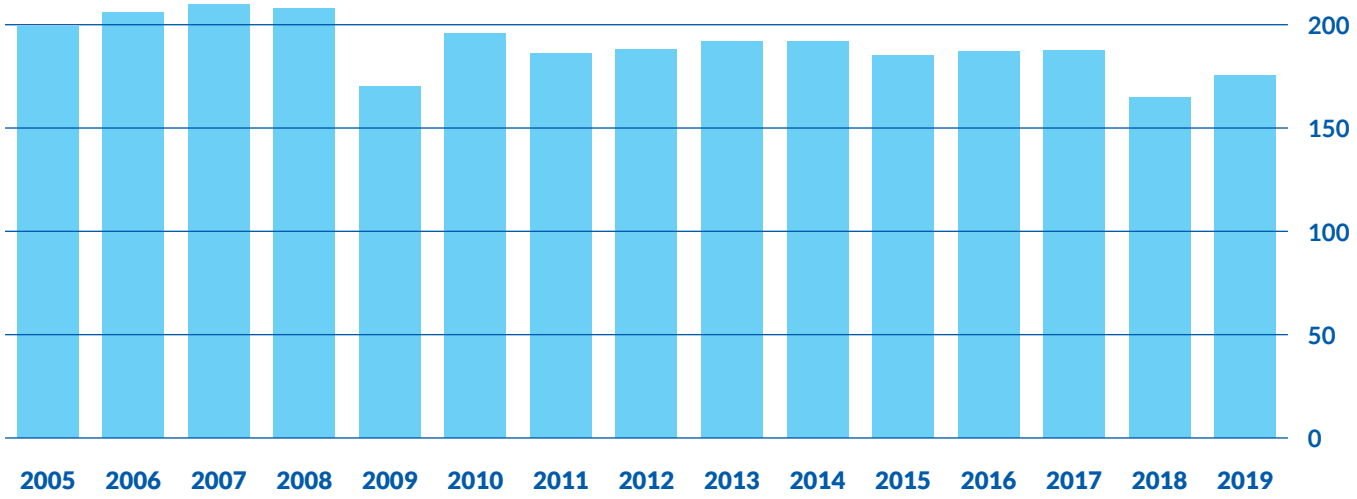
PERFORMANCE DES TRANSPORTS DANS LES PRINCIPAUX BASSINS FLUVIAUX EUROPÉENS (EN MILLIARDS DE TKM)





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

FIGURE 6 : **RHIN TRADITIONNEL** (EN MILLIONS DE TONNES)



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

Le transport sur le Rhin traditionnel (de Bâle à la frontière germano-néerlandaise) s'est élevé à 175,6 millions de tonnes en 2019, soit 6,4 % de plus qu'en 2018, mais 6,4 % de moins qu'en 2017. Le transport de marchandises ne s'est pas complètement remis de l'épisode de basses eaux de 2018, et les conditions-cadres macroéconomiques moins favorables ont également joué un rôle.

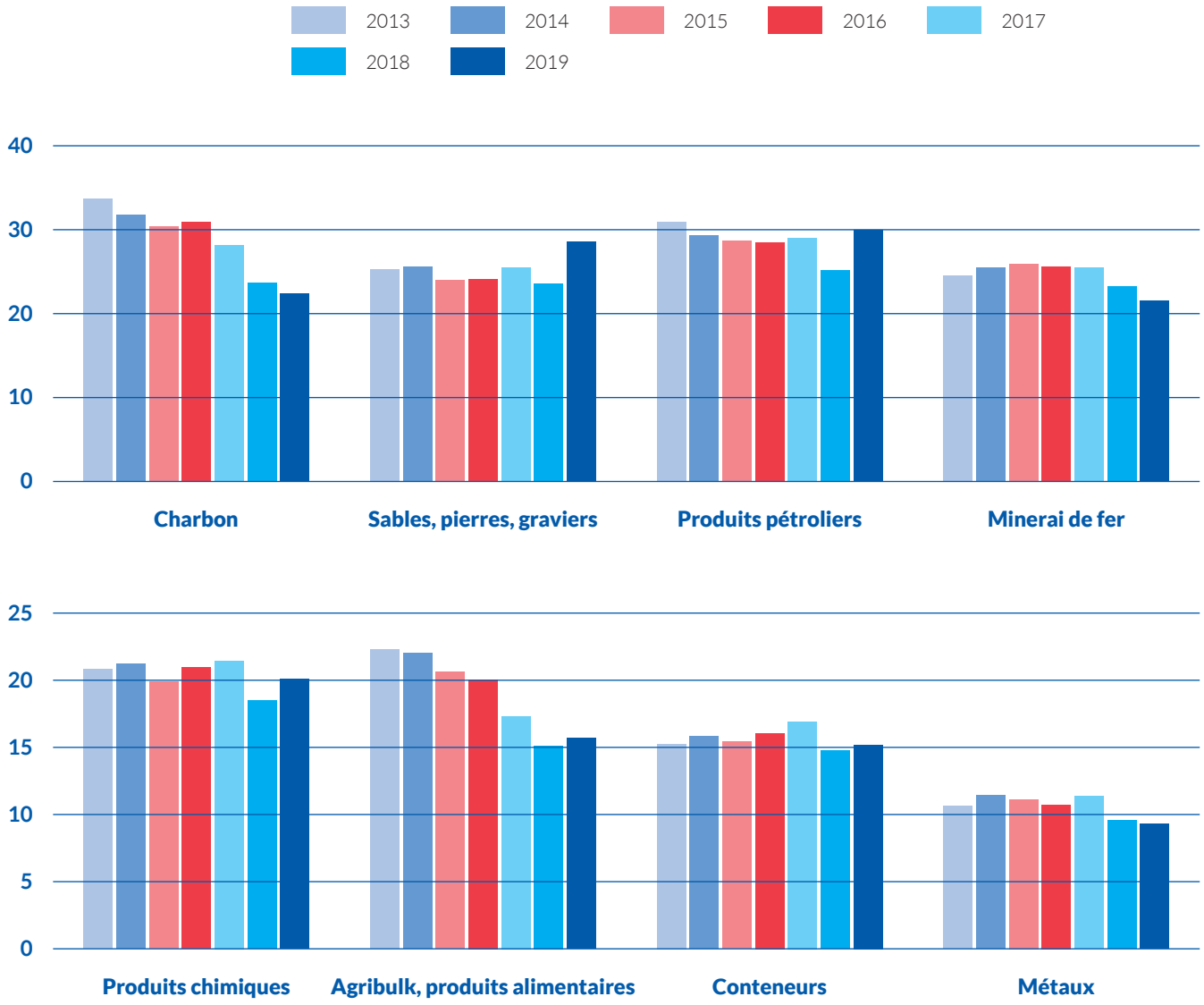
Les produits pétroliers ainsi que les sables, pierres et matériaux de construction ont affiché un volume de transport de 20 % plus élevé en 2019 qu'en 2018. Même par rapport à 2017, les volumes de produits pétroliers ont augmenté de 3 % et les volumes de sables, pierres et graviers ont dépassé de 12 % le niveau de 2017.

Le transport de charbon a diminué de 5 % par rapport à 2018, et même de 20 % par rapport à son niveau de 2017. Le recul du transport du charbon est structurel, le charbon étant progressivement retiré du secteur de l'énergie en Allemagne. Ce point sera examiné plus en détail dans le chapitre consacré aux perspectives. Le transport de minerai de fer (-7 % par rapport à 2018 et -15 % par rapport à 2017) a été mis sous pression par une baisse de la production d'acier en Allemagne, dans le sillage des facteurs exposés au chapitre 1 (droits de douane sur l'acier et les automobiles).

En 2020, une nouvelle baisse du transport de minerai de fer est attendue, car la production d'acier allemande était inférieure de 10,4 % en mars 2020, par rapport à mars 2019.[9] Une baisse similaire du transport de minerai de fer sur le Rhin est attendue pour 2020 si cette forte diminution de la production d'acier se poursuit tout au long de l'année.

[9] *Source : Fédération allemande de l'industrie de l'acier*

FIGURES 7 ET 8 : **MARCHANDISES TRANSPORTÉES SUR LE RHIN TRADITIONNEL, PAR CATÉGORIES DE MARCHANDISES** (EN MILLIONS DE TONNES)*



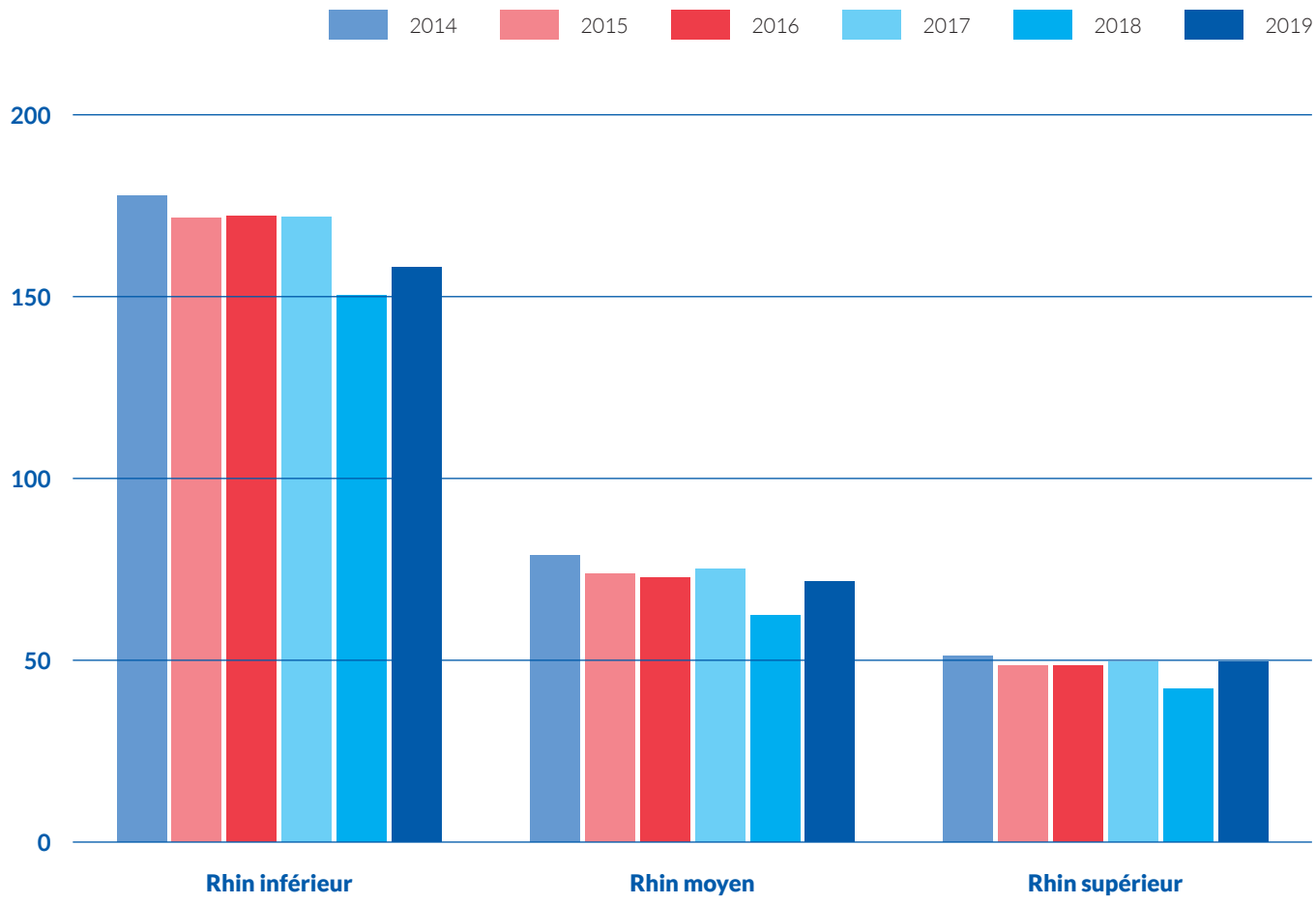
Source : analyse de la CCNR basée sur des données de Destatis
** Poids indiqué pour les conteneurs : poids net; Rhin traditionnel = Rhin de Bâle à la frontière germano-néerlandaise.*

Le transport de produits chimiques s'est mieux remis de la période de basses eaux de 2018, étant donné qu'il a atteint son niveau habituel au cours du premier semestre 2019. C'était d'autant plus remarquable que la production chimique diminuait pendant cette période. Au second semestre 2019, les volumes de transport ont commencé à diminuer quelque peu. Cependant, au cours du premier trimestre 2020, contrairement à la production d'acier, la production chimique allemande n'a guère diminué.

L'écart le plus important est visible pour le Rhin inférieur, où les volumes de transport en 2019 étaient encore de 8 % inférieurs au niveau de 2017. Le Rhin supérieur a mieux récupéré, puisque son volume de transport en 2019 était pratiquement au même niveau qu'en 2017. Cette différence s'explique notamment par le fait que le minerai de fer et le charbon, qui ont diminué en 2019, représentaient une part de 28 % des volumes transportés sur le Rhin inférieur, contre seulement 9 % sur le Rhin moyen et 8 % sur le Rhin supérieur.


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

FIGURE 9 : **TRANSPORT RHÉNAN SELON LE SECTEUR DU RHIN** (EN MILLIONS DE TONNES)



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

TABLEAU 1 : **VARIATION DU VOLUME DE TRANSPORT SUR LE RHIN TRADITIONNEL ET PAR SECTEUR DU FLEUVE**

	Variation 2019/2018	Variation 2019/2017
Total pour le Rhin traditionnel	+6,4 %	-6,4 %
Rhin inférieur	+5,1 %	-8,0 %
Rhin moyen	+14,9 %	-4,7 %
Rhin supérieur	+17,6 %	-0,2 %

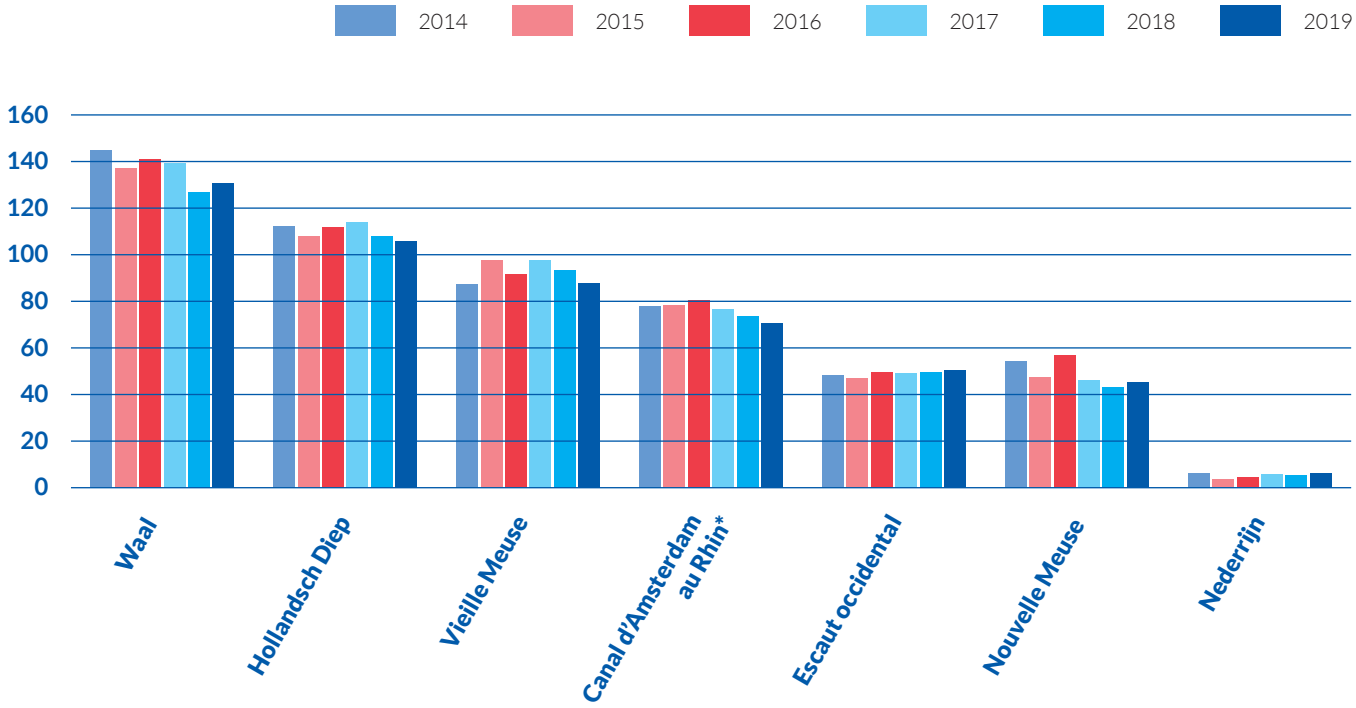
Source : analyse de la CCNR basée sur des données de Destatis

Voies d'eau intérieures aux Pays-Bas



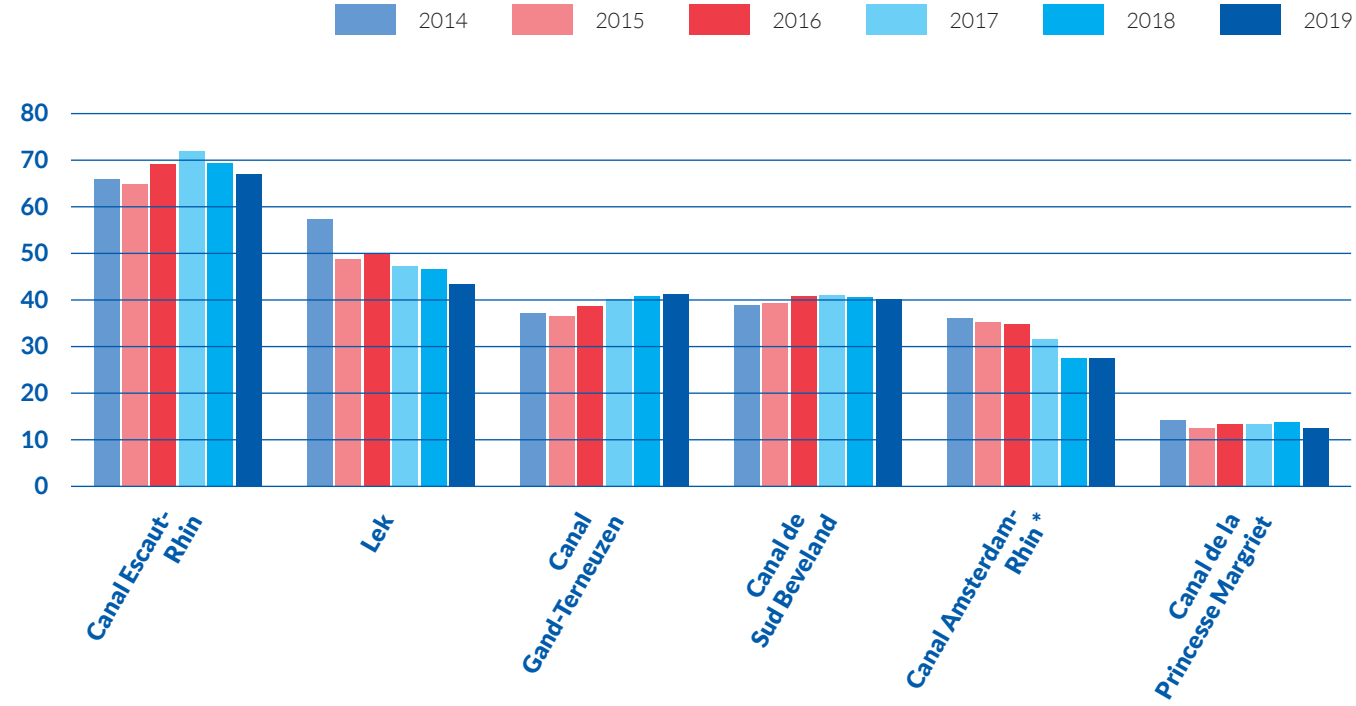
Aux Pays-Bas, les voies navigables formant la partie néerlandaise du Rhin sont le Nederrijn (branche nord du Rhin), le Waal (branche sud du Rhin) et le Lek (branche nord du Rhin). De nombreuses autres voies navigables néerlandaises sont reliées à ces branches du Rhin, comme par exemple le canal d'Amsterdam au Rhin.

FIGURE 10 : **PAYS-BAS – VOLUME DE TRANSPORT PAR VOIE NAVIGABLE** (MILLIONS DE TONNES)



Sources : Rijkswaterstaat et analyse Panteia
** Secteur au nord du Lek*

FIGURE 11 : **PAYS-BAS – VOLUME DE TRANSPORT PAR VOIE NAVIGABLE** (MILLIONS DE TONNES)

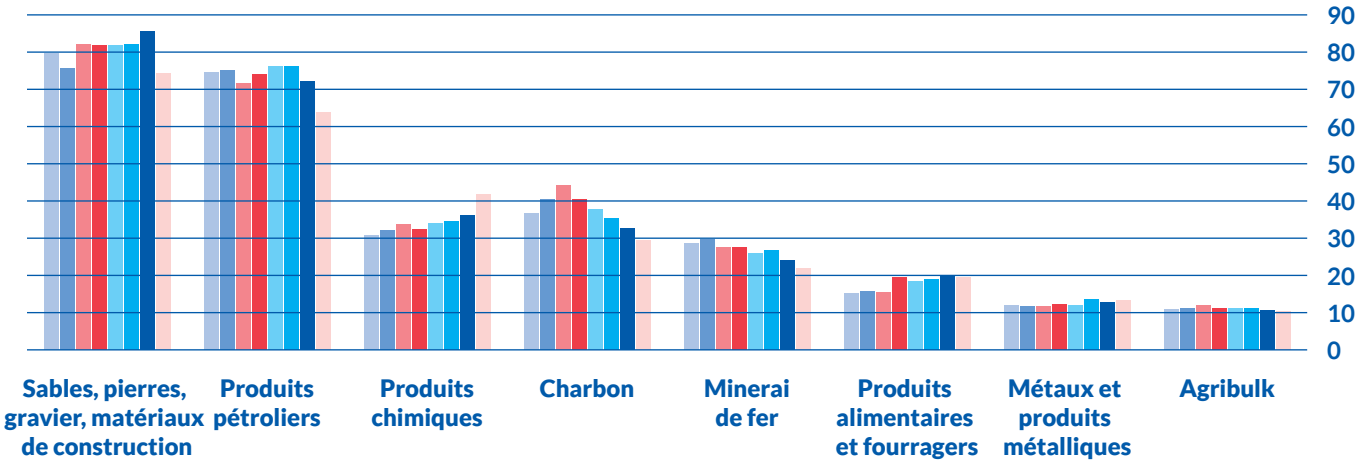


Sources : Rijkswaterstaat et analyse Panteia
** Canal d'Amsterdam au Rhin, Betuwepand*

Le minerai de fer et les déchets métalliques, principalement transportés sur le Waal et la Vieille Meuse (Oude Maas), ont connu une baisse de -8 %, similaire à celle de -7 % relevée sur le Rhin traditionnel. Selon les données à long terme (à partir de 1994), les transports de charbon et de minerai de fer suivent une tendance négative aux Pays-Bas, mais les transports de métaux affichent une tendance à la hausse. Les autres segments présentant une tendance à la hausse à long terme sont les produits chimiques, les sables, les pierres et les matériaux de construction, les produits agricoles et alimentaires.

Les données relatives à l'ensemble du réseau néerlandais de voies navigables intérieures montrent que l'augmentation enregistrée pour les produits chimiques s'est accélérée en 2019 (+16,2 %). Les volumes de sables, pierres et graviers ont diminué en 2019, en raison des réglementations environnementales nationales qui visaient à limiter les émissions d'azote. Cela a eu une incidence sur l'activité de construction aux Pays-Bas, avec pour conséquence une diminution des volumes de transport correspondants. Comme en Belgique, les nouvelles normes sur les composés perfluorés ont également eu un impact sur les volumes.

FIGURE 12 : **TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES SUR L'ENSEMBLE DES VOIES NAVIGABLES NÉERLANDAISES** (MILLIONS DE TONNES) *



Source : Eurostat [iww_go_atygo] et CBS

Voies d'eau intérieures en Allemagne

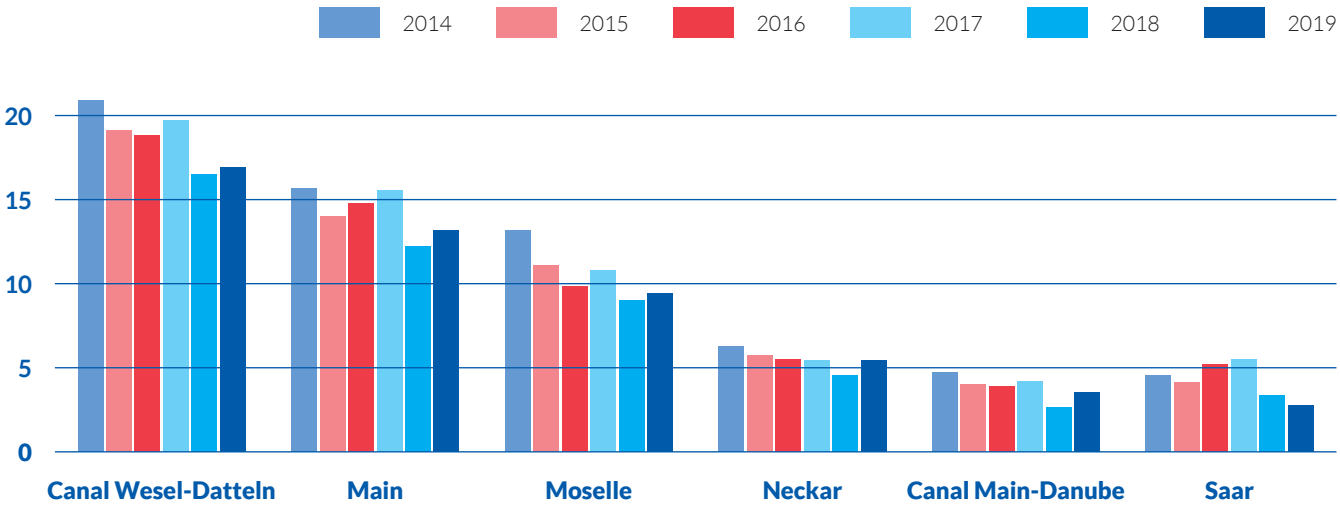
Les deux figures suivantes montrent les volumes de transport annuels pour les principales voies navigables allemandes autres que le Rhin. Les données ont été communiquées par l'administration allemande des voies navigables et de la navigation, sauf dans un cas (canal Wesel-Datteln), dans lequel elles émanaient de l'Office statistique allemand.[10]

Sur le Main, le segment le plus important est celui des sables, pierres, graviers. Celui-ci n'a subi qu'une perte légère (-1 %) par rapport à 2018. Les produits pétroliers ont enregistré une hausse de 19 %, ce qui peut s'expliquer par la reconstitution des réserves de pétrole en réponse à la précédente période d'étiage survenue en 2018.

Sur la Moselle, l'agribulk est le segment le plus important qui a bénéficié de meilleurs résultats de récolte, affichant une hausse de 17 %. Les céréales sont principalement transportées en amont sur la Moselle, de la France vers l'Allemagne. Le transport de l'acier a augmenté de 11 %, mais celui du charbon a perdu environ 25 % de son volume, comme c'était le cas pour le minerai de fer. Sur le Neckar, les sables, pierres et graviers ont progressé de 6,6 %, mais le trafic de charbon a également diminué (-32,6 %).

[10] En 2019, les redevances pour la navigation sur les voies navigables allemandes ont été supprimées. Cela a également entraîné une réduction du comptage statistique des volumes de transport aux écluses. Les chiffres de 2019 étaient disponibles pour la plupart des écluses, mais pas pour toutes.

FIGURE 13 : **ALLEMAGNE – VOIES NAVIGABLES DANS LES PARTIES OUEST ET SUD DU PAYS**
(MILLIONS DE TONNES)

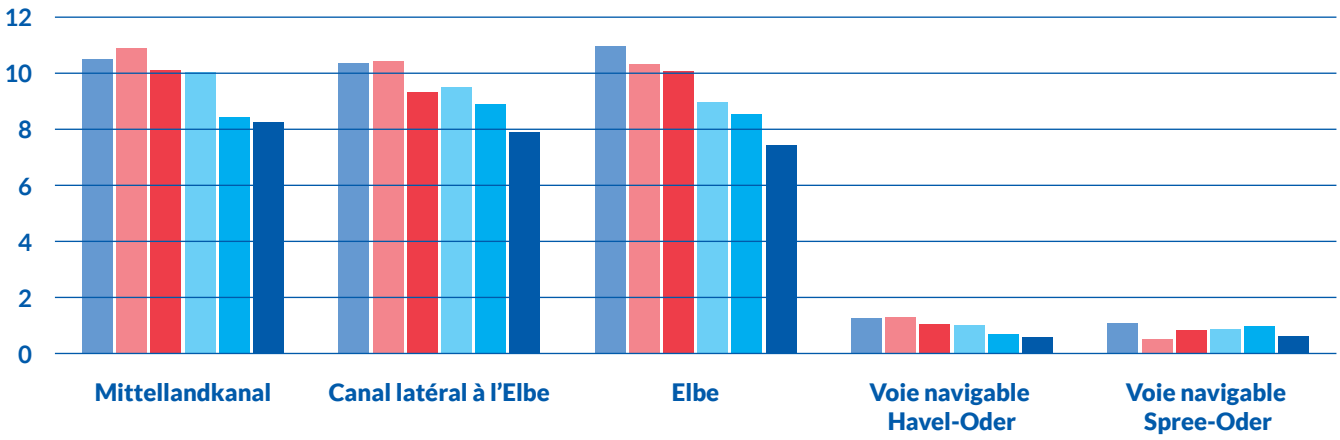


Source : Administration allemande des voies d'eau et de la navigation, sauf pour le canal Wesel-Datteln (données de Destatis). Main : écluse de Mayence-Kostheim; Moselle : écluse de Coblence; Neckar : écluse de Mannheim-Feudenheim.

Sur l'Elbe, les produits pétroliers constituent le segment le plus important mais les volumes ont baissé de 8 %, le trafic de charbon accusant même une diminution de 28 %. D'autres segments de marchandises (agribulk, sables, pierres et graviers) ont également enregistré des réductions, à la seule exception du transport par conteneurs (voir la partie consacrée aux conteneurs dans ce chapitre).

Les résultats sur le Mittellandkanal ont été mitigés. L'évolution positive a été une augmentation de 21 % du transport de conteneurs (voir la partie consacrée aux conteneurs) et des sables, pierres et graviers. Les produits pétroliers ont diminué (-12 %), tout comme l'agribulk (-9 %).

FIGURE 14 : **ALLEMAGNE - VOIES NAVIGABLES DANS LES PARTIES NORD ET EST DU PAYS**
(EN MILLIONS DE TONNES)

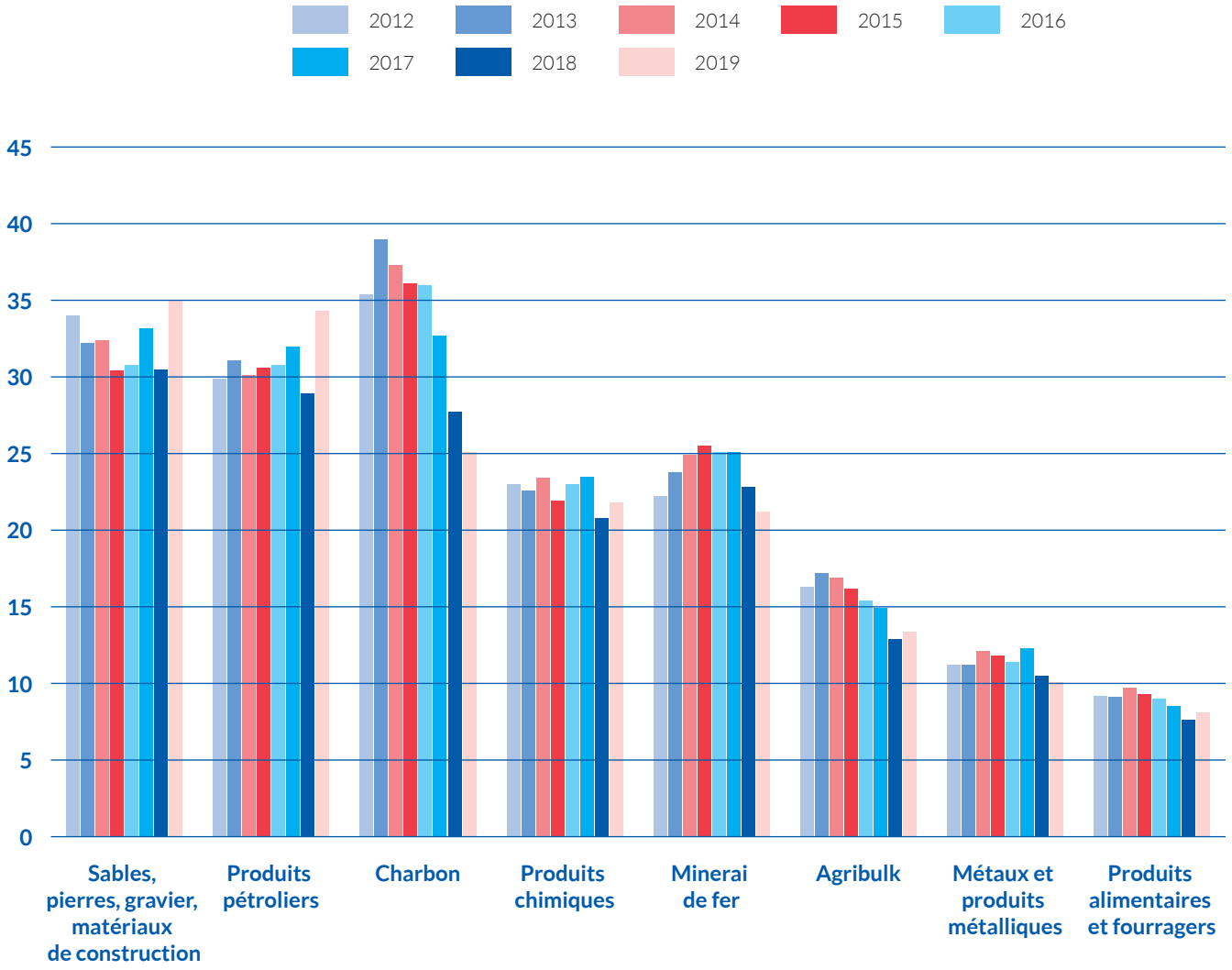


Source : administration allemande des voies d'eau et de la navigation
Mittellandkanal : écluse de Sülfeld; canal latéral de l'Elbe : écluse de Uelzen; Elbe : écluse du Geesthacht près de Hambourg; voie navigable Havel-Oder : ascenseur à bateaux de Niederfinow; voie navigable Spree-Oder : écluse de Berlin-Charlottenburg.


Danemark
Kiel
Brunsbüttel
Rostock
Lübeck
Hambourg
Bremerhaven
Ems
Pays-Bas
Canal de Küsten
Brême
Canal Dortmund-Ems
Weser
Canal latéral à l'Elbe
Elbe
Havel inférieur
Voie d'eau Havel-Oder
Pologne
Oder
Mittellandkanal
Hanovre
Berlin
Voie d'eau Spree-Oder
Odra (Oder)
Canal Wesel-Datteln
Osnabrück
Braunschweig
Magdebourg
Canal de liaison du Rothenseer
Münster
Canal Datteln-Hamm
Weser
Hamm
Dortmund
Duisbourg
Canal Rhin-Herne
Düsseldorf
Elbe
Dresde
Cologne
Bonn
Rhin
Belgique
Labe (Elbe)
Coblence
Francfort-sur-le-Main
Main
Moselle
Luxembourg
Mayence
Main
Würzbourg
République tchèque
Trêves
Mannheim
Sarre
Neckar
Main-Danube Canal
Nuremberg
Sarrebruck
Heilbronn
Karlsruhe
Ratisbonne
Danube
Stuttgart
Danube
Strasbourg
Kehl
Passau
Neckar
Linz
France
Rhin
Munich
Autriche
Fribourg en Brisgau
Mulhouse
Bâle
Suisse
Rhin

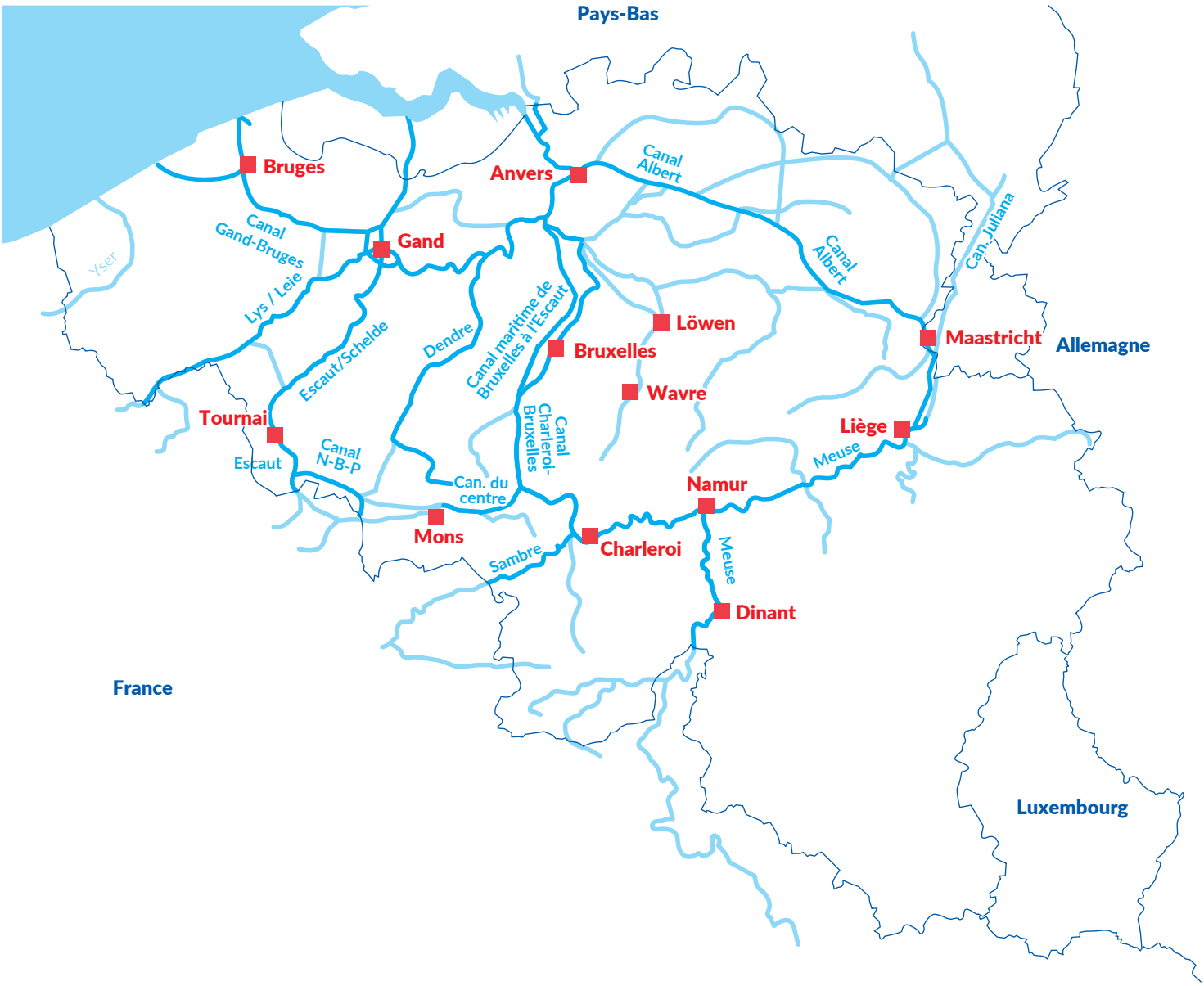
Les résultats pour l'ensemble du réseau allemand de voies navigables montrent une augmentation pour les sables, pierres et graviers (+15 %), les produits pétroliers (+19 %) et les produits chimiques (+5 %). Mais la baisse du transport de charbon (-9 %) et de minerai de fer (-7 %) a fortement affecté les volumes totaux.

FIGURE 15 : **TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LES VOIES NAVIGABLES ALLEMANDES** (EN MILLIONS DE TONNES)



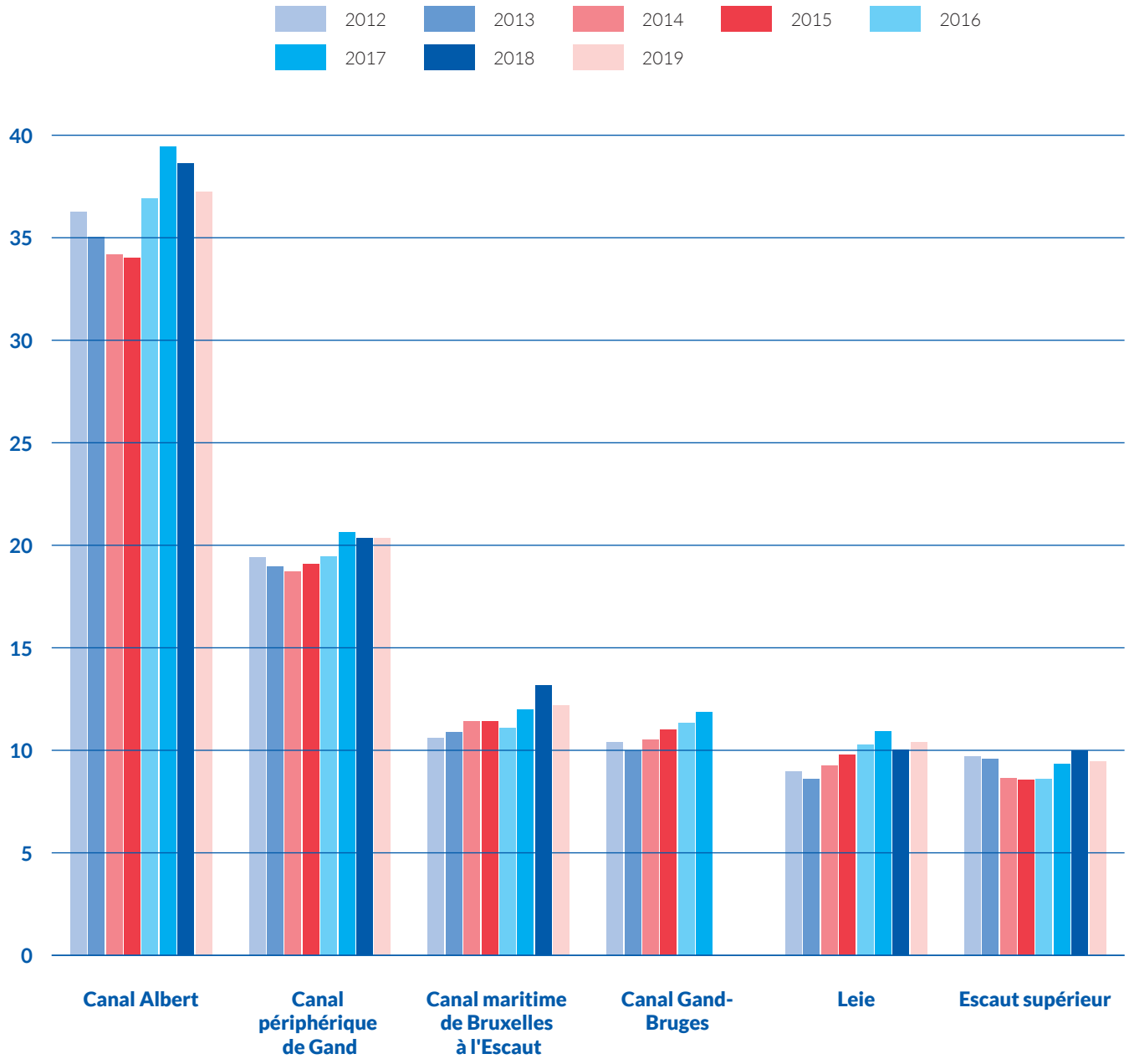
Source : Destatis

Voies d'eau intérieures en Belgique



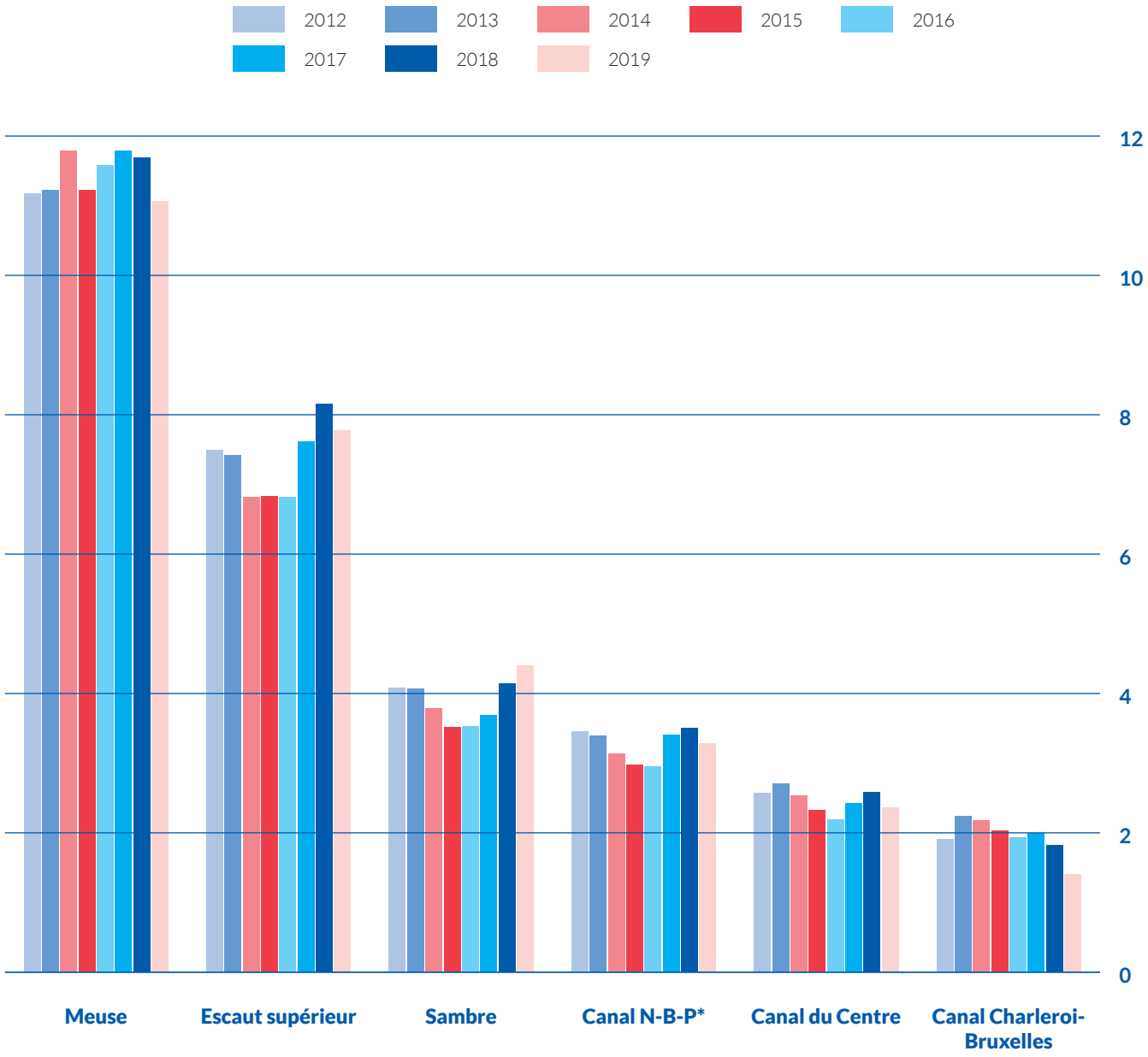
La majorité des rivières et canaux en Belgique ont enregistré une réduction considérable des volumes de transport en 2019. Le transport sur l'ensemble du réseau flamand de voies navigables a diminué de 2,6 % (à 70,2 millions de tonnes). Cette situation découlait principalement de la perturbation du transport des matériaux de construction (le plus grand segment en Belgique) en raison des nouvelles normes pour les composés perfluorés.

FIGURE 16 : **BELGIQUE-FLANDRE – TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR RIVIÈRE ET CANAL** (EN MILLIONS DE TONNES)



Source : De Vlaamse Waterweg

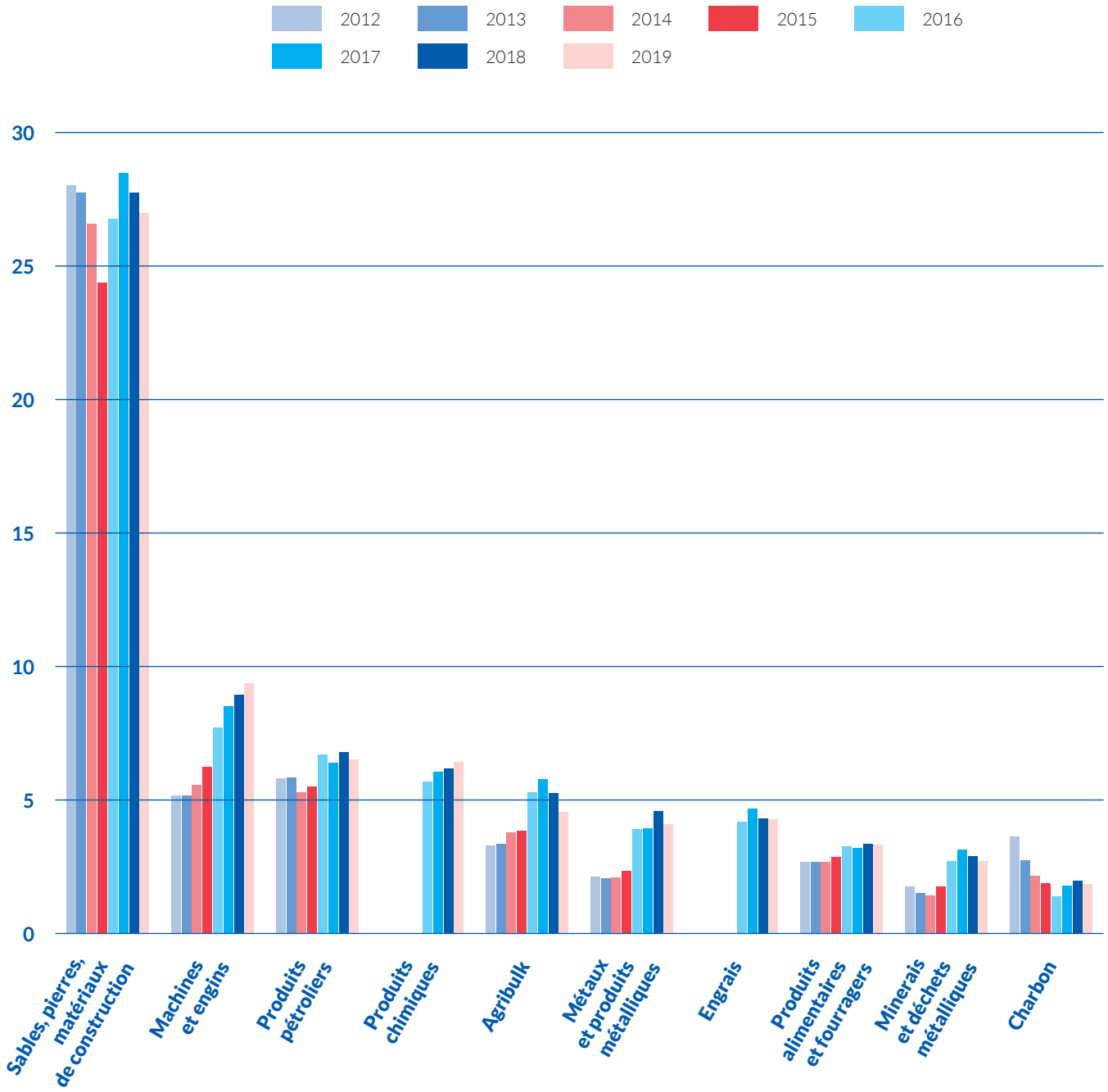
FIGURE 17 : **BELGIQUE-WALLONIE - TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR FLEUVE ET PAR CANAL** (EN MILLIONS DE TONNES)



Source : Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques
** Canal NBP = Canal de Nimy-Blaton-Péronnes*

En Wallonie, les bateaux ont souffert du temps chaud et sec qui a régné en 2019 et conduit à des limitations d'enfoncement sur certains canaux. Les volumes transportés sur le réseau wallon de voies navigables se sont élevés à 39,13 millions de tonnes, soit une baisse de 5,8 % par rapport à 2018 et de 3,7 % par rapport à 2017. Le *Service public de Wallonie (SPW)*, chargé de l'administration des voies navigables, a indiqué que des secteurs tels que la métallurgie et les carrières avaient choisi d'autres modes de transport en raison de la sécheresse.

FIGURE 18 : **FLANDRE - TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES PAR SEGMENT DE MARCHANDISES** (EN MILLIONS DE TONNES)*

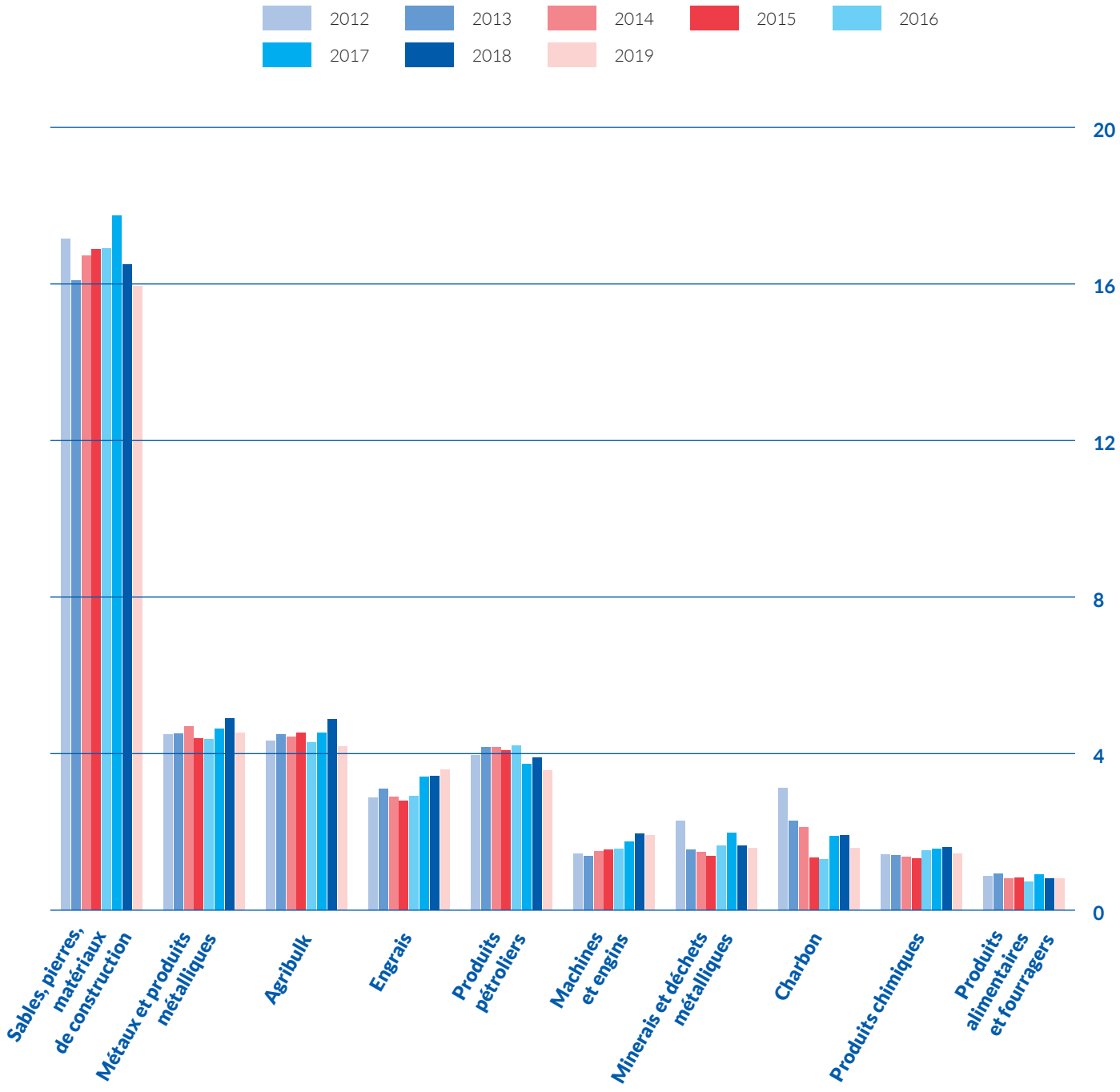


Source : De Vlaamse Waterweg

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

Environ 27 millions de tonnes de sables, pierres et graviers ont été transportées en Flandre, contre 16 millions de tonnes en Wallonie. Dans les deux parties de la Belgique, ce segment, qui est le plus important, présentait un volume de fret inférieur de 3 % en 2019. Le segment du fret qui connaît la plus forte croissance en Flandre est celui des machines et autres marchandises, avec 9,38 millions de tonnes en 2019.

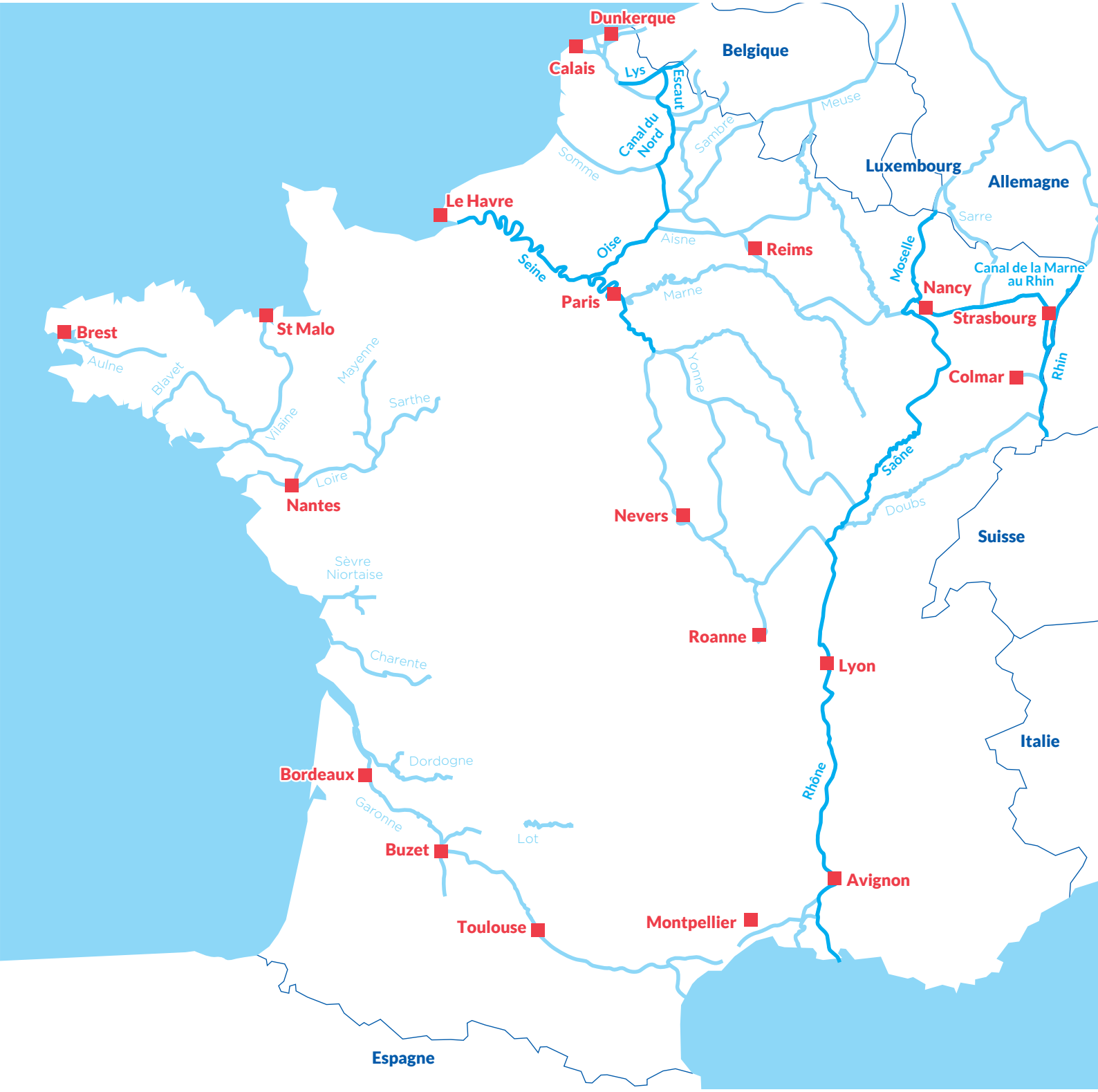
FIGURE 19 : **WALLONIE - TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES PAR SEGMENT DE MARCHANDISES** (MILLIONS DE TONNES)



Source : Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques

Les données à long terme recueillies sur une période de 30 ans pour la Wallonie montrent que les produits agricoles, les engrais, les métaux et les machines suivent une tendance positive. Des tendances négatives sont observées pour le charbon (depuis 2004) et pour le minerai de fer (depuis 2002). Pour le reste des segments de produits, on observe une tendance constante.

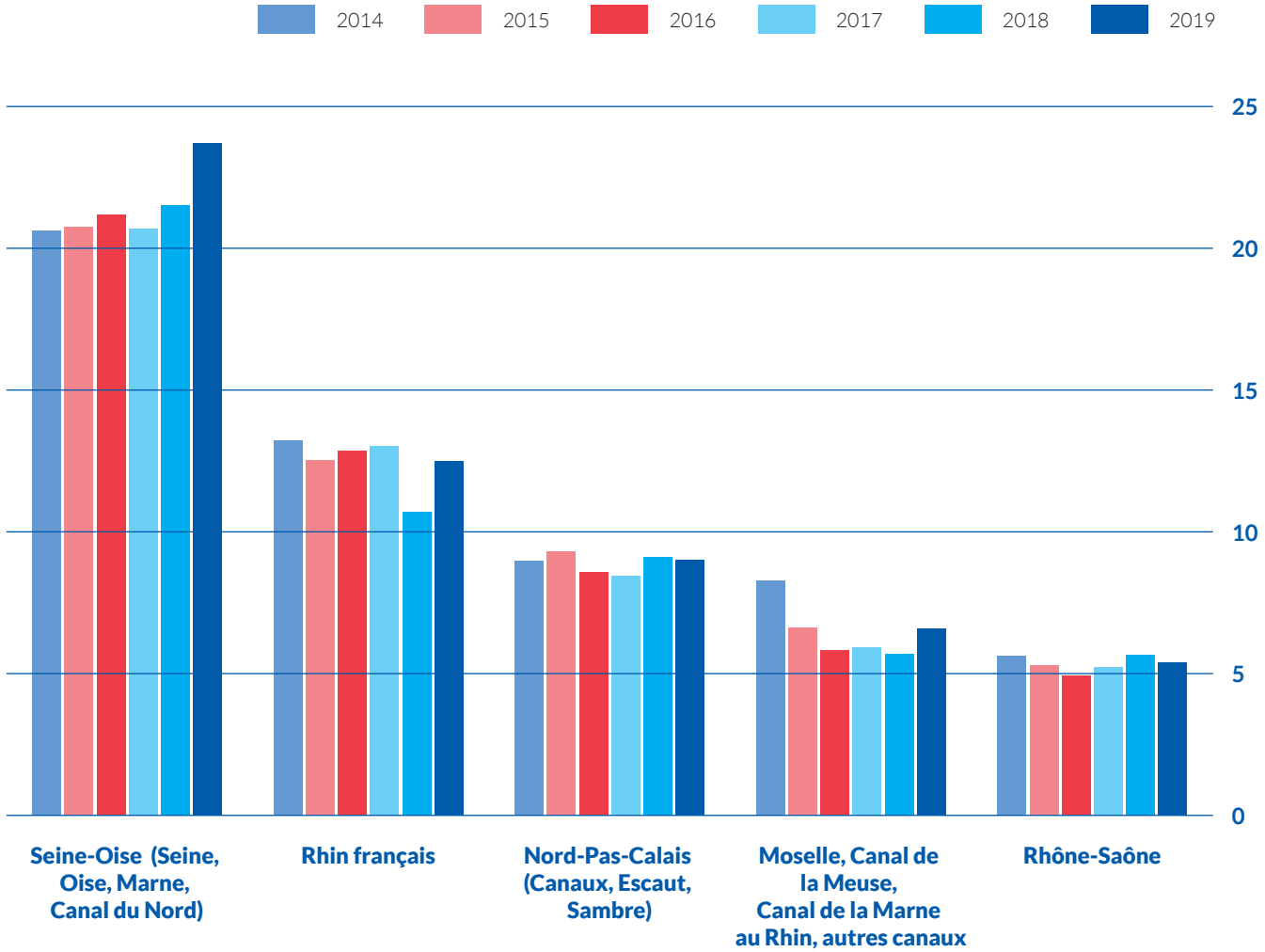
Voies d'eau intérieures en France



En France, l'année 2019 a donné un très bon résultat de récolte avec 70,4 millions de tonnes de céréales dont toutes sortes de blé, d'épeautre, de seigle, d'orge et d'avoine.[11] En 2018, le résultat de la récolte a été de 61,7 millions de tonnes contre seulement 53,5 millions de tonnes en 2016. Par conséquent, l'augmentation du transport fluvial de produits agricoles (+11 % au niveau national) était en quelque sorte logique. Dans le bassin Seine-Oise, les transports agricoles ont augmenté de 15 %, sur la Moselle de 16 %, et sur le Rhône et la Saône de 11 %.

Les sables, pierres et graviers ont également connu une année positive, avec une augmentation absolue de plus de 3 millions de tonnes, soit +14 %. Dans le bassin Seine-Oise, les 15,6 millions de tonnes transportées représentent 66 % des volumes totaux du transport fluvial dans ce bassin, et 61 % de l'ensemble des sables, pierres, graviers et matériaux de construction circulant sur les voies navigables françaises.

FIGURE 20 : **MARCHANDISES TRANSPORTÉES SUR LES VOIES D'EAU INTÉRIEURES EN FRANCE** (EN MILLIONS DE TONNES)

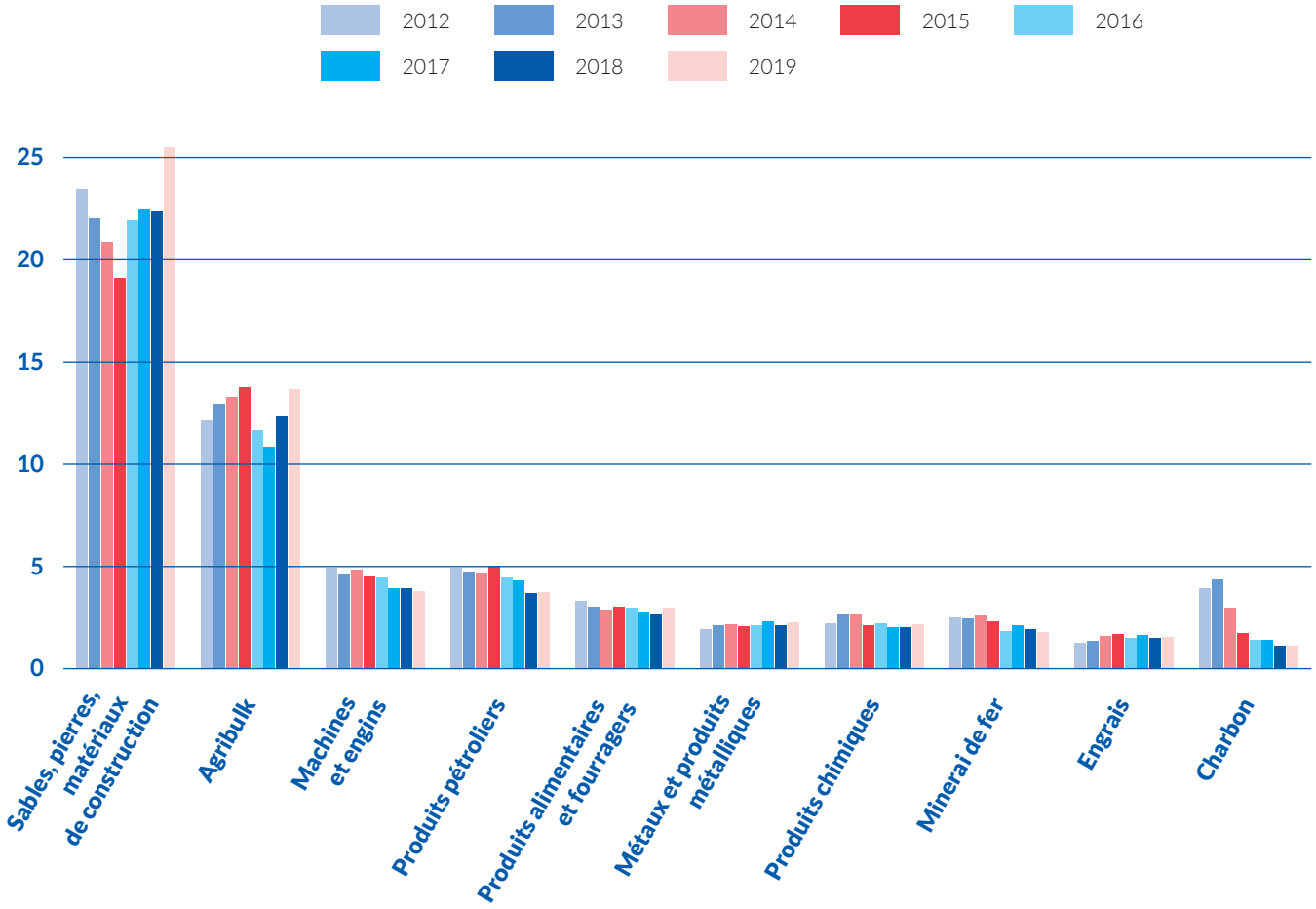


Source : VNF

[11] *Source : Eurostat [apro_cpsh1]*

Le segment de la construction a sans aucun doute suivi une tendance positive au cours des dernières années en France, stimulé par les travaux d'infrastructure à Paris, qui utilisent les bateaux de navigation intérieure pour la livraison des matériaux de construction et pour le transport des matériaux d'excavation. Le segment de l'agribulk, en tant que deuxième plus grand segment de marchandises, évolue également de manière positive. Or, un défi plus général à relever en France consisterait à intégrer davantage le transport fluvial dans les chaînes logistiques, en particulier dans le segment conteneurisé des machines et des véhicules, mais aussi pour les produits chimiques, les produits pétroliers et les métaux, dont les volumes de navigation intérieure sont nettement inférieurs à ceux des autres pays d'Europe occidentale.

FIGURE 21 : **TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR L'ENSEMBLE DES VOIES NAVIGABLES FRANÇAISES** (EN MILLIONS DE TONNES)



Source : VNF (les données sont présentées suivant la nomenclature de marchandises NST/R)

En examinant les données sur une période de 30 ans, on peut constater que les produits agricoles et les engrais suivent une tendance positive à long terme en France. C'est également le cas pour les métaux et les produits métalliques, mais, par rapport aux données belges, des variations cycliques plus fortes (prospérité et récession 1998-2003, puis à nouveau en 2005-2010) accompagnent la tendance à la hausse en France.

TRANSPORT FLUVIAL PAR CATÉGORIES DE MARCHANDISES SUR LE DANUBE[12]

Sur le Danube, l'introduction de nouveaux tarifs dans le commerce international n'a pas empêché le transport de matières premières pour l'industrie sidérurgique (minerai de fer, granulés de bois, charbon à coke de croître en 2019. Cela peut être considéré comme une différence majeure par rapport à son évolution dans les pays rhénans en 2019, où le transport de minerai de fer a diminué.

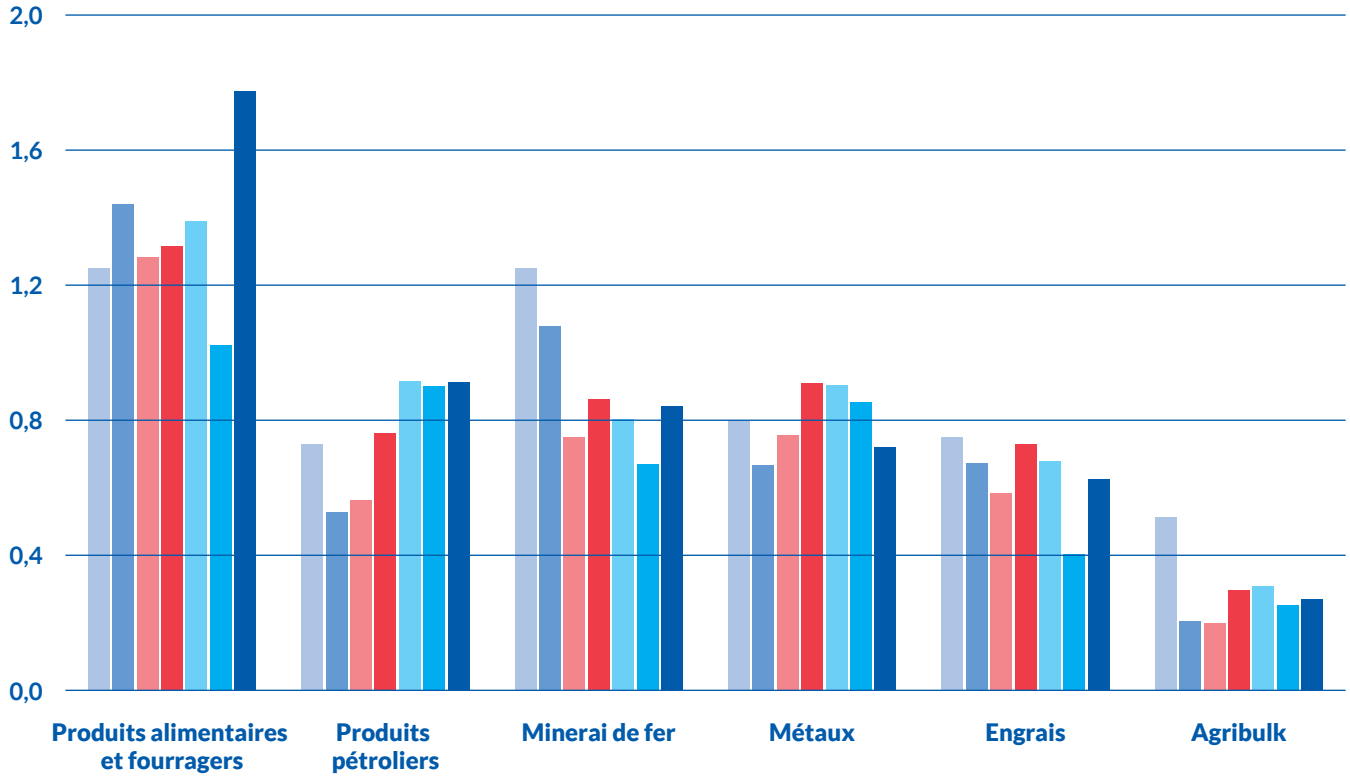
Une augmentation encore plus forte a été enregistrée dans le transport de produits alimentaires et fourragers. Dans le même temps, le transport de céréales (principalement du blé et du maïs) des ports du Danube moyen vers les ports de l'estuaire de la mer Noire est resté au niveau de 2018. Le transport de produits pétroliers et chimiques (engrais) est, lui aussi, resté relativement stable.

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 entre la Slovaquie et la Hongrie, le volume total des marchandises transportées était de 5,84 millions de tonnes en 2019, contre 4,50 millions de tonnes en 2018 (+30 %). La part du trafic de transit vers l'amont était de 63,3 %, ce qui est similaire aux années précédentes (2017 : 64,8 %, 2018 : 65,0 %), et 59,4 % de ces volumes ont été acheminés par des convois poussés (58,2 % en 2018). Pendant les périodes où les conditions de navigation étaient stables, une moyenne de 140-145 convois poussés franchissaient l'écluse de Gabčikovo chaque mois.

[12] *La présente partie repose presque entièrement sur le rapport d'observation du marché de la Commission du Danube.*



FIGURE 22 : **TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE DANUBE SUPÉRIEUR** (EN MILLIONS DE TONNES)*



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

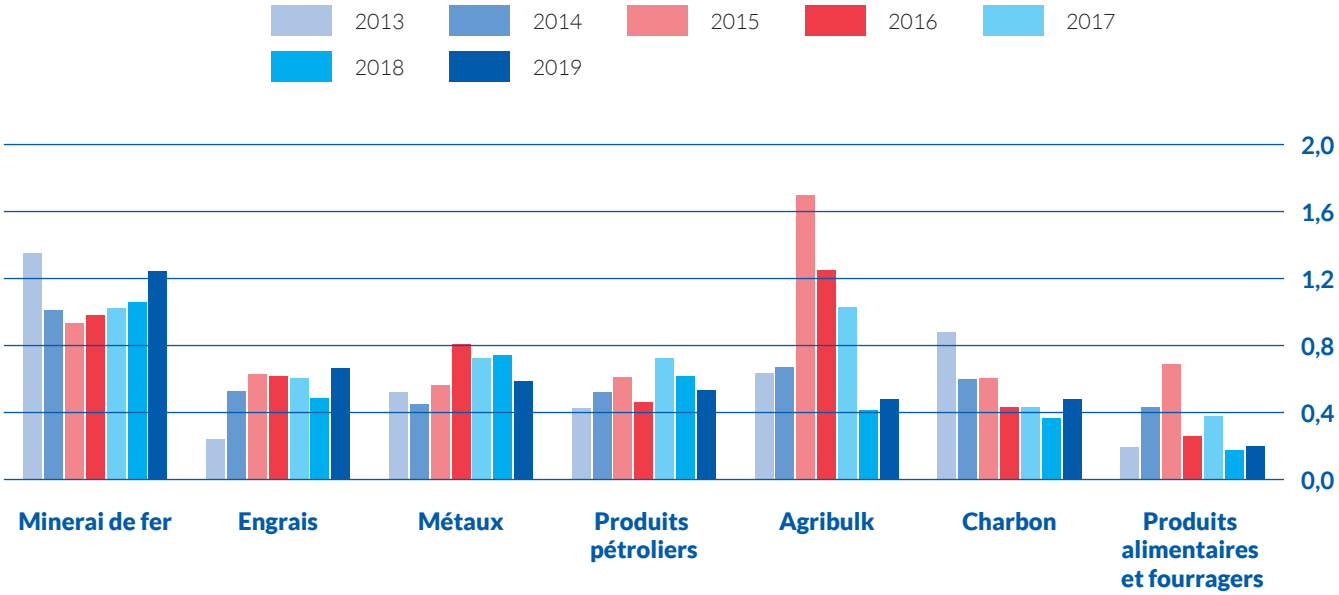
Les produits alimentaires et fourragers, ainsi que le minerai de fer, sont tous transportés vers l'amont sur le Danube supérieur à ce point de passage de la frontière, tandis que les autres produits sont transportés vers l'amont et vers l'aval.

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. En 2019, le volume total des marchandises transportées s'est élevé à 5,58 millions de tonnes. Les volumes totaux acheminés en 2019 ont été supérieurs de 23,4 % aux 4,5 millions de tonnes qui ont été transportées en 2018.

Le trafic de transit vers l'amont recouvre également la plus grande part sur le Danube moyen (59,4 % en 2019). Le transport s'est principalement effectué par convois poussés qui ont transporté 4,44 millions de tonnes de marchandises en 2019, représentant une part de 79,5 % du trafic total sur le Danube moyen. Pendant les périodes où les conditions de navigation étaient stables, 60 à 70 convois poussés franchissaient chaque mois l'écluse de Mohács.

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

FIGURE 23 : **TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE DANUBE MOYEN** (EN MILLIONS DE TONNES)*

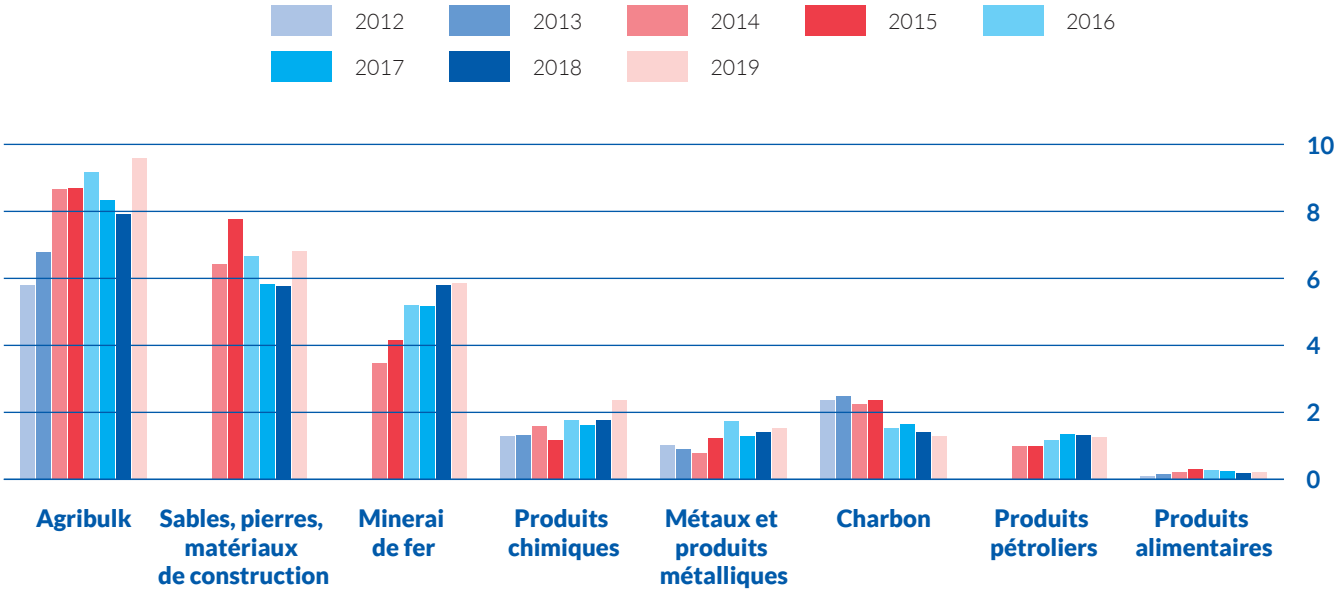


Source : Commission du Danube, rapport d'observation du marché
** À Mohács (sud de la Hongrie - région frontalière avec la Croatie et la Serbie)*

Transport par voies navigables intérieures sur le Danube inférieur en Roumanie

Sur le Danube inférieur en Roumanie, une quantité totale de 33,26 millions de tonnes a été transportée en 2019, soit 11,9 % de plus qu'en 2018. La part des produits agricoles approchait 30 %, et ceux-ci ont enregistré une hausse de 21 %. Le minerai de fer, les produits chimiques et les métaux ont poursuivi leur tendance à la hausse des années précédentes. Il convient de noter que le transport de minerai de fer sur le Danube moyen et inférieur affichait une tendance à la croissance au cours des dernières années. Cet aspect sera également évoqué plus loin dans le chapitre 8 (Perspectives).

FIGURE 24 : **TRANSPORT FLUVIAL SUR LE DANUBE INFÉRIEUR EN ROUMANIE** (EN MILLIONS DE TONNES)*



Sources : Eurostat [iww_go_atygo] et analyse de la CCNR
** Pour le minerai de fer, les sables, les pierres et les produits pétroliers, les données pour les années antérieures à 2014 n'étaient pas disponibles.*

Le transport agricole sur le Danube en Roumanie a assurément augmenté au cours des dix dernières années. Pourtant, une comparaison avec les autres modes de transport montre que le transport routier a connu, au moins depuis 2010, une croissance plus rapide.

Le trafic sur le Danube inférieur est assuré, non seulement par des bateaux de navigation intérieure, mais aussi par des navires de mer. Galati et Braila sont les ports fluvio-maritimes les plus importants du Danube inférieur, et les volumes de marchandises qui y sont transbordés par les navires de mer ont fortement augmenté en 2019.

Sur le canal de Sulina, les navires de mer assurent l'essentiel du transport de marchandises. En 2019, les marchandises transportées sur le canal de Sulina ont atteint un volume de 5 487 000 tonnes, soit 23,6 % de plus qu'en 2018.

TABLEAU 2 : **TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE CANAL DE SULINA**

Année, Mio. t	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Total	3,67	3,85	3,76	4,31	4,44	5,49
Danube → Mer Noire	3,24	3,26	3,25	3,61	3,67	4,33
Mer Noire → Danube	0,42	0,58	0,51	0,70	0,77	1,16

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

Le canal reliant le Danube à la Mer noire chemine de Cernavodă sur le Danube à Constanţa (bras sud) et à Năvodari (bras nord), situés sur la mer Noire.

TABLEAU 3 : **TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE CANAL DANUBE-MER NOIRE**

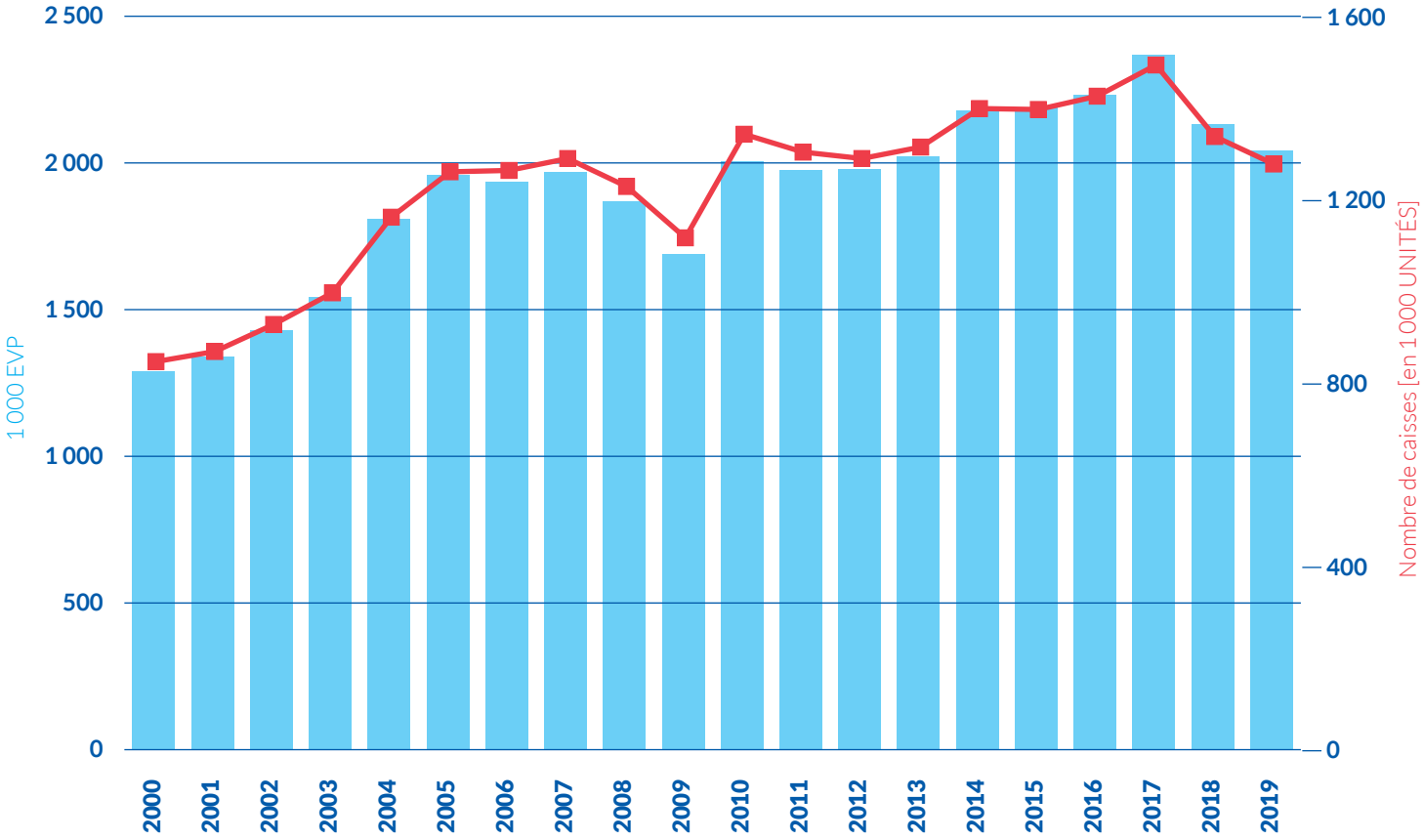
Année, Mio. t	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Total	13,96	14,43	14.02	14,55	13,77	14,12	16,74
Transports internationaux	8,63	7,90	8,62	8,03	6,91	6,42	8,89
Transports nationaux	5,33	6,53	5,40	6,52	6,86	7,7	7,85

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

TRANSPORT FLUVIAL DE CONTENEURS EN EUROPE

Transport de conteneurs par bassin fluvial

FIGURE 25 : **TRANSPORT DE CONTENEURS SUR LE RHIN TRADITIONNEL** (EN 1 000 EVP ET 1 000 UNITÉS)**, 2000-2019**

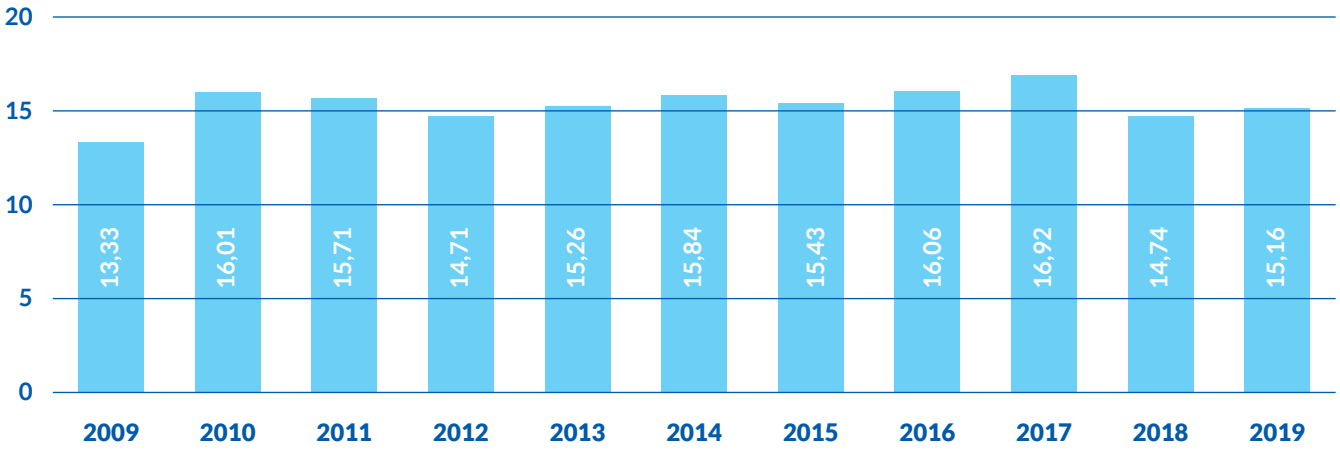


Source : Destatis

Bien qu'il n'y ait pas eu de période d'étiage majeure sur le Rhin en 2019, les répercussions de 2018 sur la part modale ont tout de même été ressenties par les opérateurs du transport de conteneurs.[13] En outre, la saturation continue des ports de Rotterdam et d'Anvers a également eu un impact négatif sur la part modale, de même que la faiblesse du climat macroéconomique (déclin de la production industrielle, augmentation des tarifs et des barrières commerciales, impact du Brexit). Le résultat de 2,04 millions d'EVP était inférieur de 4,0 % à celui de 2018, mais le poids net total des marchandises contenu dans l'ensemble des conteneurs était supérieur de 2,9 % et s'élevait à 15,16 millions de tonnes.

[13] *Source : Informations fournies par les opérateurs du transport de conteneurs sur le Rhin*

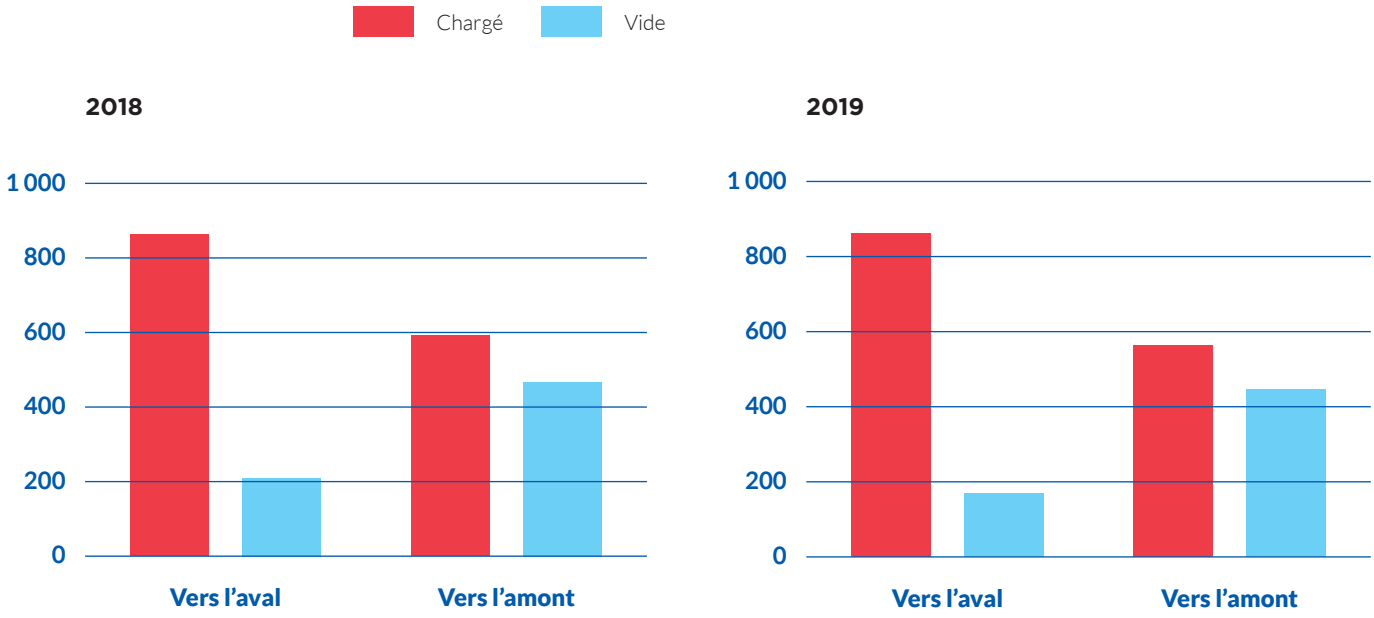
FIGURE 26 : **TRANSPORT DE CONTENEURS SUR LE RHIN TRADITIONNEL** (EN MILLIONS DE TONNES, POIDS NET DES MARCHANDISES DANS LES CONTENEURS)**, 2009-2019**



Source : Destatis

Les régions allemandes, françaises et suisses utilisent le Rhin supérieur pour exporter des marchandises par conteneurs, en les envoyant vers les ports maritimes belges et néerlandais, d'où elles sont acheminées plus loin vers des destinations outre-mer. Par conséquent, les parts correspondant aux conteneurs chargés de marchandises et aux conteneurs vides varient selon la direction du transport. Les conteneurs transportés vers l'aval sont plus souvent pleins que les conteneurs transportés vers l'amont.

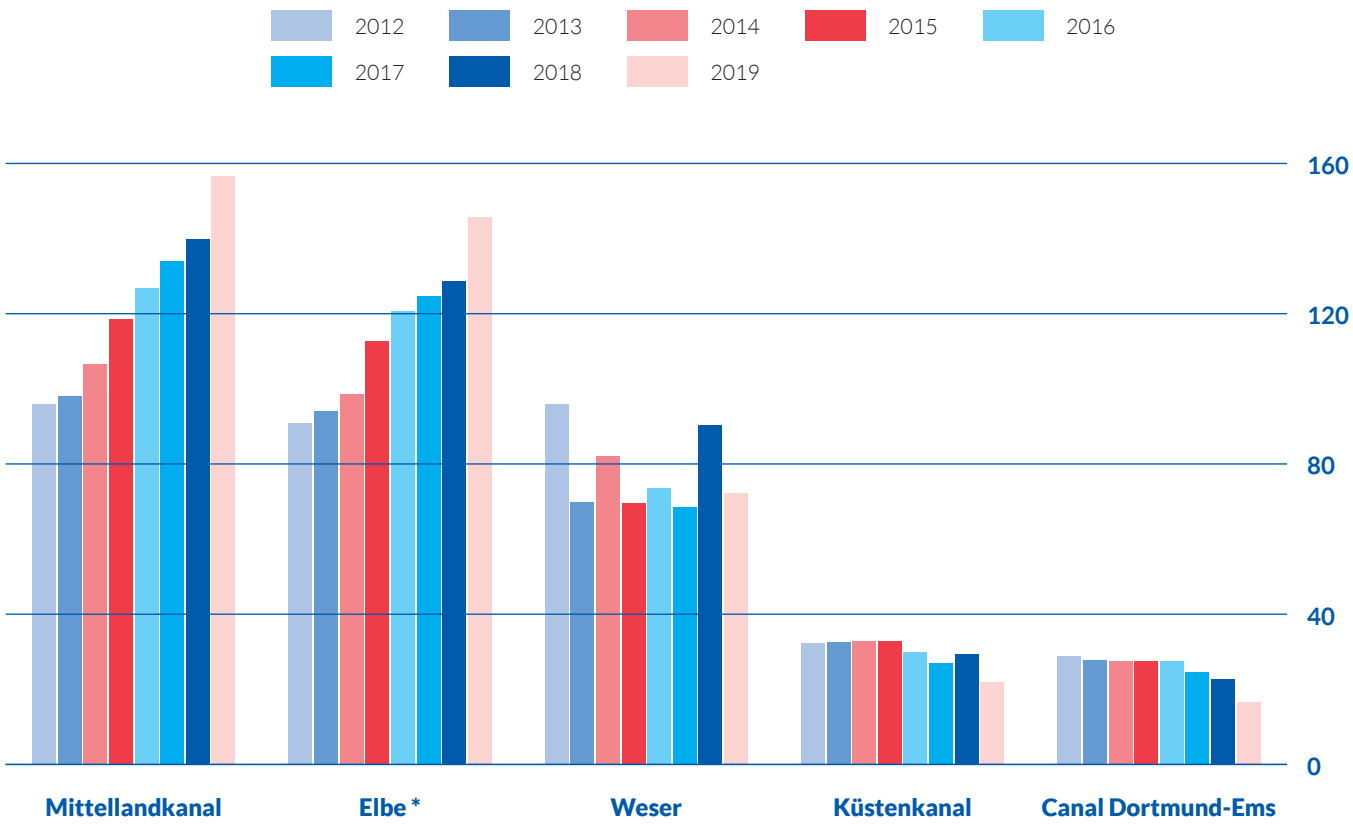
FIGURES 27 ET 28 : **TRANSPORT DE CONTENEURS SUR LE RHIN TRADITIONNEL, TRAFIC VERS L'AVAL ET VERS L'AMONT, CONTENEURS CHARGES ET VIDES** (EN 1 000 EVP)



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

Le transport de conteneurs sur d'autres voies navigables allemandes que le Rhin peut être divisé en voies navigables dans le nord et l'est de l'Allemagne (Mittellandkanal, Elbe, Weser, etc.) et en voies navigables dans l'ouest et le sud de l'Allemagne (canaux ouest-allemands, Main, Neckar, Moselle). Le canal Dortmund-Ems coule à la fois dans l'ouest et le nord de l'Allemagne, mais le transport de conteneurs y est plus intense dans sa partie septentrionale, près d'Emden et de la mer du Nord.

FIGURE 29 : **TRANSPORT DE CONTENEURS DANS LE NORD ET L'EST DE L'ALLEMAGNE** (EN 1 000 EVP)*

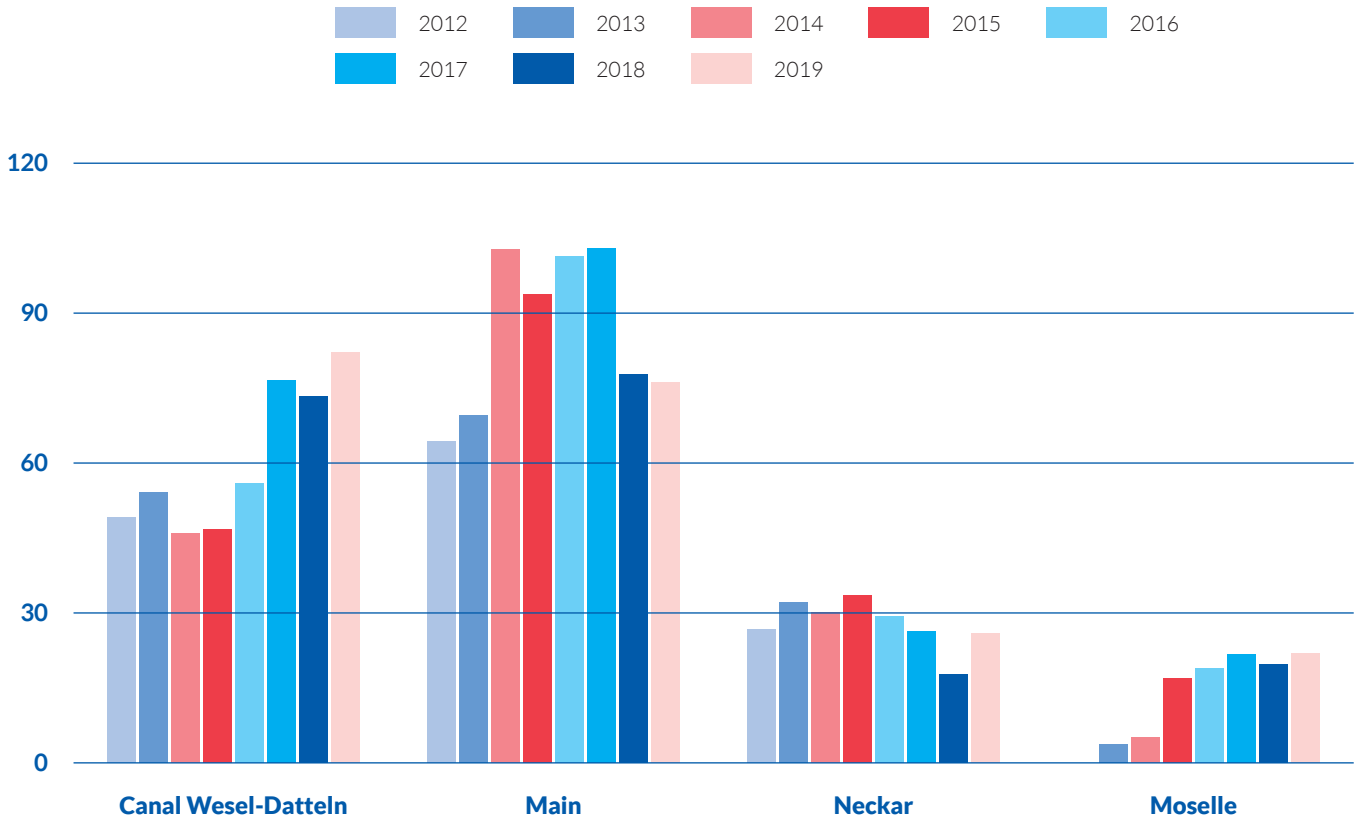


Source : Destatis
** Elbe = toute la région de l'Elbe, y compris l'Elbe supérieur, moyen et inférieur, ainsi que le canal latéral de l'Elbe*

Sur l'Elbe et le Mittellandkanal, les résultats en 2019 ont été bien plus élevés qu'en 2018 (+13 % et +12 %). Il faut ajouter que l'essentiel du transport de conteneurs sur l'Elbe s'effectue sur l'Elbe inférieure (entre Hambourg et la mer du Nord), la partie nord de l'Elbe moyenne (entre Schnackenburg et Hambourg) et sur le canal latéral de l'Elbe. Le transport de conteneurs sur l'Elbe supérieure, entre la frontière germano-tchèque et Meißen, est à ce jour beaucoup plus faible.[14]

[14] En 2019, le transport de conteneurs sur l'Elbe supérieure était de 6 087 EVP, contre 127 373 EVP sur l'Elbe moyenne entre Schnackenburg et Hambourg, et 128 749 EVP sur l'Elbe inférieure entre Hambourg et la mer du Nord. Source : Destatis.

FIGURE 30 : **TRANSPORT DE CONTENEURS DANS L'OUEST ET LE SUD DE L'ALLEMAGNE**
(EN 1 000 EVP)



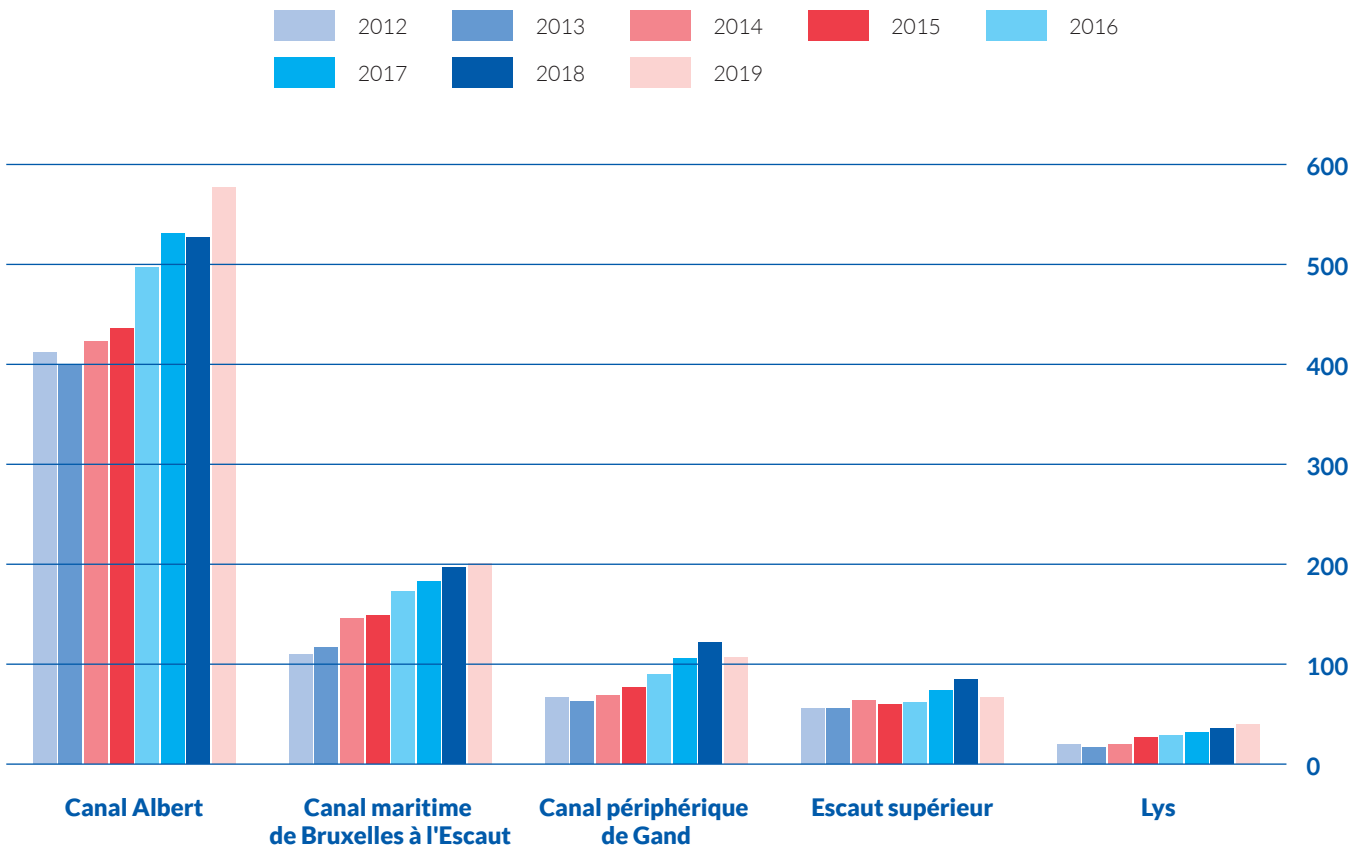
Sources : Destatis et Commission de la Moselle (Moselle)

Le canal Wesel-Datteln est l'un des principaux canaux de la région de la Ruhr, dont le trafic de conteneurs était en 2019 supérieur de 12 % à ce qu'il avait été en 2018. Le nombre d'EVP sur le Neckar s'est également redressé à partir de 2018, avec une hausse de 46 %. Le transport de conteneurs sur le Main ne s'est pas encore remis de la période de basses eaux de 2018.

En Flandre, le transport de conteneurs a augmenté de 4 % en 2019 et a atteint 887 581 EVP. Le tonnage transporté en conteneurs a également augmenté de 4 % et été porté à exactement 8,0 millions de tonnes. Le transport de conteneurs sur le canal Albert a augmenté de 9,5 % pour atteindre un niveau de 577 000 EVP.

En Belgique, sur l'axe central nord-sud reliant Anvers, Bruxelles et Charleroi (canal maritime Bruxelles-Escaut), 201 000 EVP (+1,8 %) ont été enregistrés, et une augmentation de 11,2 % a également été relevée sur la Lys.

FIGURE 31 : **TRANSPORT DE CONTENEURS EN BELGIQUE-FLANDRE** (EN 1 000 EVP)



Source : De Vlaamse Waterweg

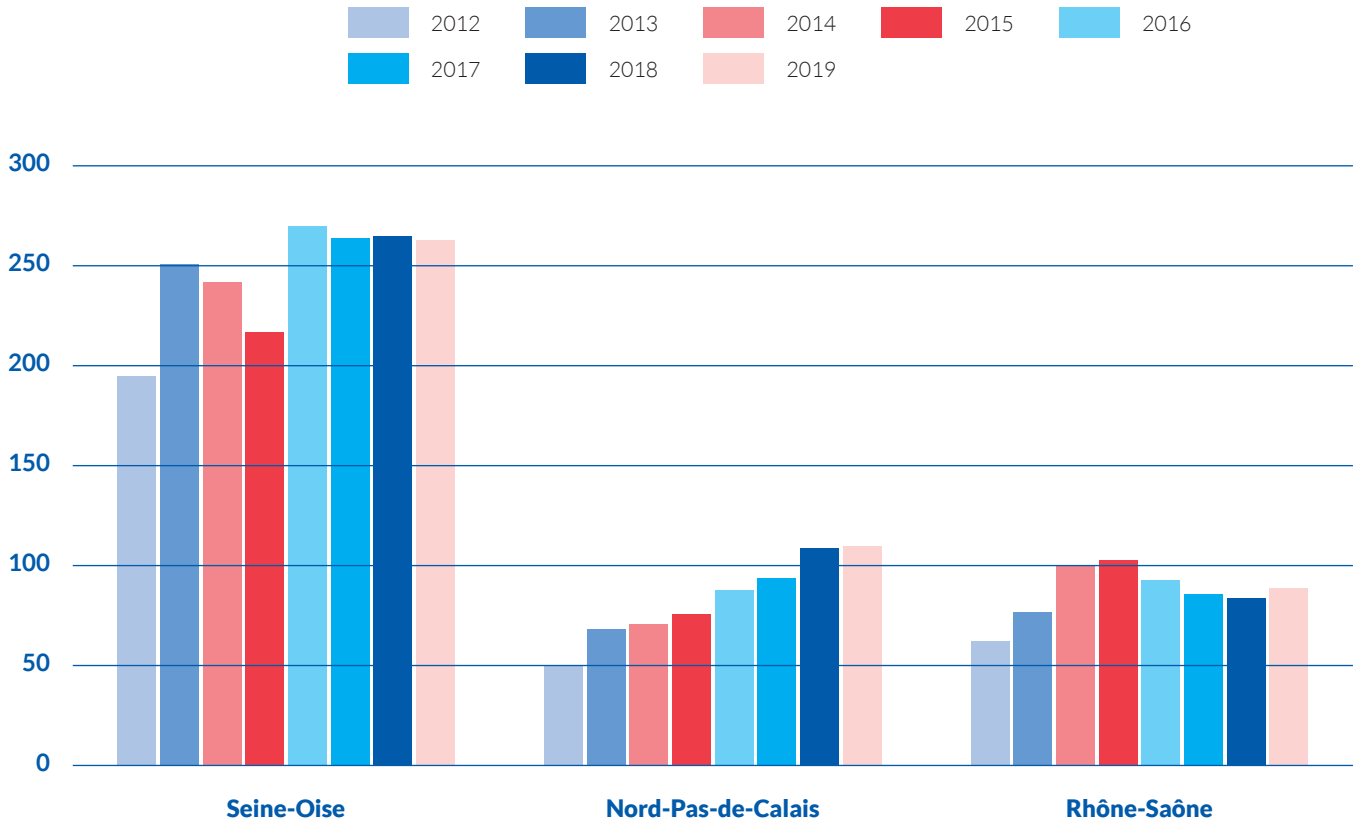
En Wallonie, l'administration des voies navigables collecte des données sur le transport de conteneurs enregistrées par plusieurs terminaux.[15] Pour 2019, un nouveau record a été atteint avec 117 815 EVP au total.

Dans la région française voisine du Nord-Pas-de-Calais, le transport par conteneurs a également confirmé sa réussite, atteignant 110 000 EVP en 2019. Cela représente 1 048 EVP de plus qu'en 2018 (+1 %). Le rapport statistique du district régional VNF du Nord-Pas-de-Calais fait état de deux types de lignes de conteneurs différentes : des lignes de conteneurs commerciales (88 829 EVP) et des lignes dédiées au transport des déchets recyclés (20 865 EVP). Les lignes de conteneurs affichant une augmentation en 2019 étaient notamment les lignes commerciales de Dunkerque, Dourges et Anzin.

Dans le bassin de la Seine, le transport de conteneurs a diminué de 1 % en 2019 par rapport à l'année précédente. Selon VNF, cette baisse était due aux grèves dans les ports français du Havre et de Rouen à la fin de l'année 2019.

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

FIGURE 32 : **TRANSPORT DE CONTENEURS PAR BASSIN FLUVIAL EN FRANCE**
(EN 1 000 EVP)*



Source : VNF
** Le Rhin français n'apparaît pas ici car, dans les statistiques françaises, seuls les ports rhénans français sont pris en compte, alors que le transport de conteneurs sur le Rhin supérieur est également approvisionné par les ports allemands et suisses.*

Dans les grands ports français, le transport fluvial de conteneurs a fait un bond en avant. La hausse d'activité annoncée était de +13 % à Paris, +9 % à Lyon, +16 % à Strasbourg. Selon les statistiques portuaires, la part modale du transport fluvial de conteneurs par rapport à l'ensemble du transport de conteneurs (routier, ferroviaire, fluvial) dans les ports était de 32 % à Paris, 25 % à Lyon, 20 % à Strasbourg, 33 % à Lille et 35 % à Mulhouse.

TABLEAU 4 : **TRANSPORT FLUVIAL DE CONTENEURS DANS LES GRANDS PORTS FRANÇAIS**
(EN 1 000 EVP)

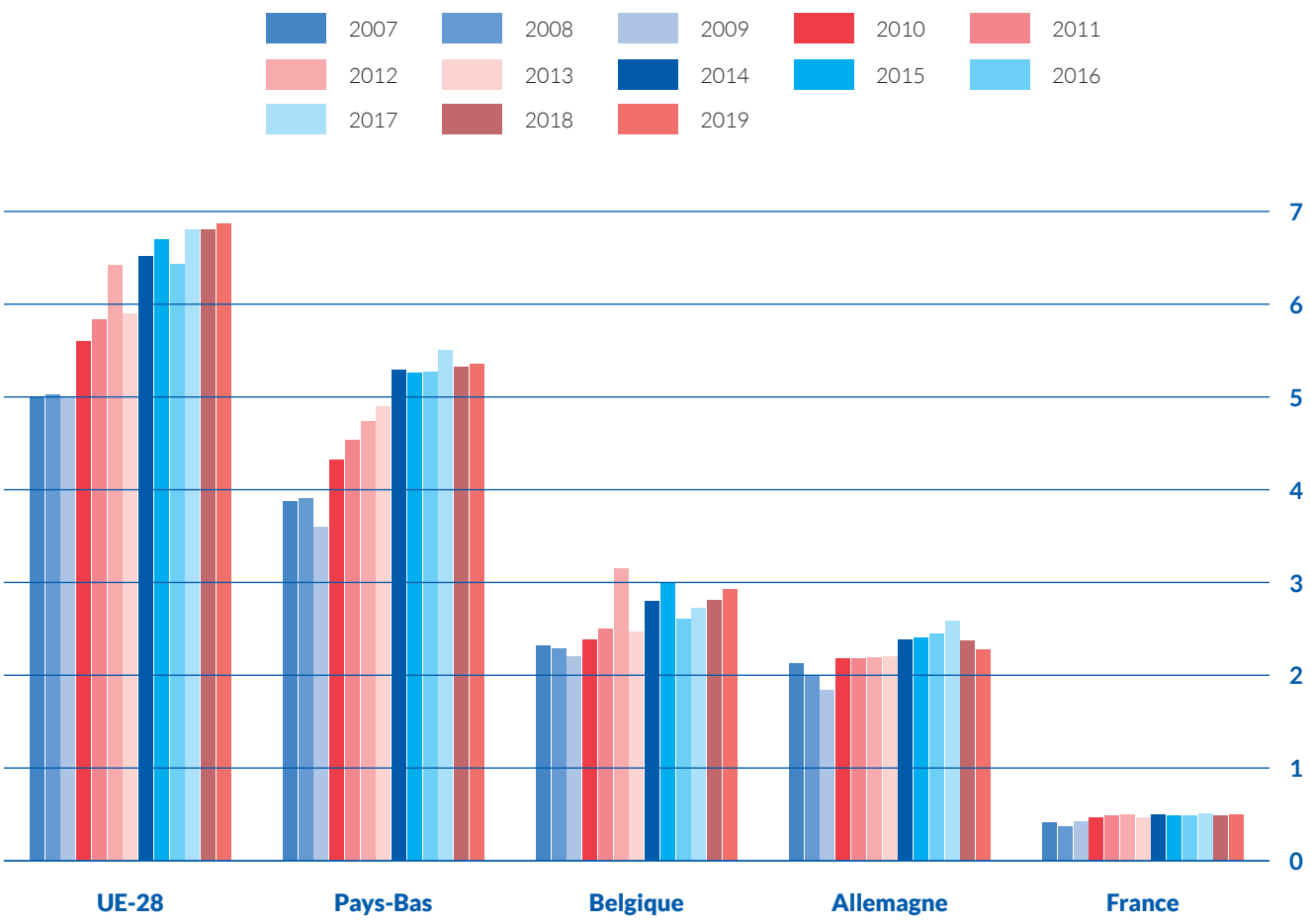
	2015	2016	2017	2018	2019
Ports de Paris (Seine-Oise)	163,9	161,3	161,9	157,9	178,9
Port de Lyon (Rhône-Saône)	91,3	77,5	72,7	70,8	77,3
Port de Strasbourg (Rhin)	102,4	105,2	106,5	66,0	76,7
Port de Lille (Nord-Pas-de-Calais)	57,8	56,2	58,7	53,3	52,7
Port de Mulhouse (Rhin)	30,4	28,7	32,8	28,6	28,6

Sources : Ports de Paris, Port de Lyon, Port de Strasbourg, Port de Lille, Port de Mulhouse, VNF

Transport de conteneurs par pays en Europe

Il s'avère que 99,99 % du total de la prestation de transport de conteneurs (TKM) sur les voies d'eau intérieures européennes sont réalisés dans seulement quatre pays européens : les Pays-Bas, la Belgique, l'Allemagne et la France. En termes d'EVP, le transport de conteneurs a progressé de 1 % aux Pays-Bas, de 4 % en France et en Belgique, mais a diminué de 4 % en Allemagne (pour l'explication, voir la section consacrée au transport de conteneurs sur le Rhin).

FIGURE 33 : **TRANSPORT FLUVIAL DE CONTENEURS PAR PAYS EN EUROPE**
(EN MILLIONS D'EVP)*



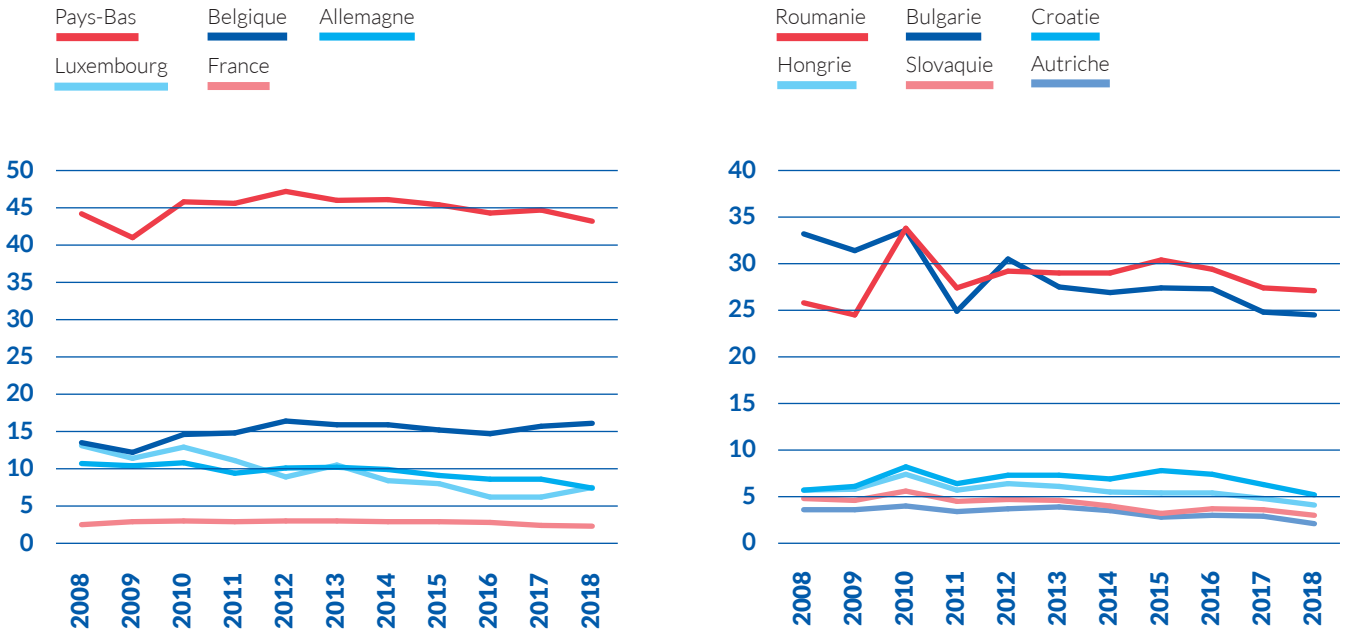
Source : Eurostat [iww_go_actygo]
** Les valeurs correspondant aux pays ne peuvent être additionnées, car cela conduirait à un double comptage. (Le total UE-28 inclut le transport transfrontalier de conteneurs).*

Le volume de marchandises transportées dans des conteneurs recouvrait 51,2 millions de tonnes aux Pays-Bas (ce qui équivaut à 14,2 % du transport fluvial total du pays), 35,5 millions de tonnes en Belgique (soit 17,1 % du transport fluvial belge total), 21,2 millions de tonnes en Allemagne (soit 10,4 % du transport fluvial allemand total) et 3,5 millions de tonnes en France (soit 5,5 % du transport fluvial français total).

Le Luxembourg est un pays où le transport de conteneurs a atteint des niveaux significatifs depuis 2014, en raison de l'émergence du transport de conteneurs mosellan. Un volume de 11509 EVP en 2019 et de 0,137 million de tonnes de marchandises en conteneurs a été transporté sur le tronçon de la Moselle au Luxembourg. Il s'agit d'une nette augmentation par rapport à 2018 (+20 % en EVP et +29 % en tonnes).

NAVIGATION INTÉRIEURE
ET AUTRES MODES DE TRANSPORT

FIGURES 34 ET 35 : **ÉVOLUTION DE LA PART MODALE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE DANS LES PAYS RHÉNANS ET DANUBIENS** (EN %, SUR LA BASE DES TONNES-KILOMÈTRES)*



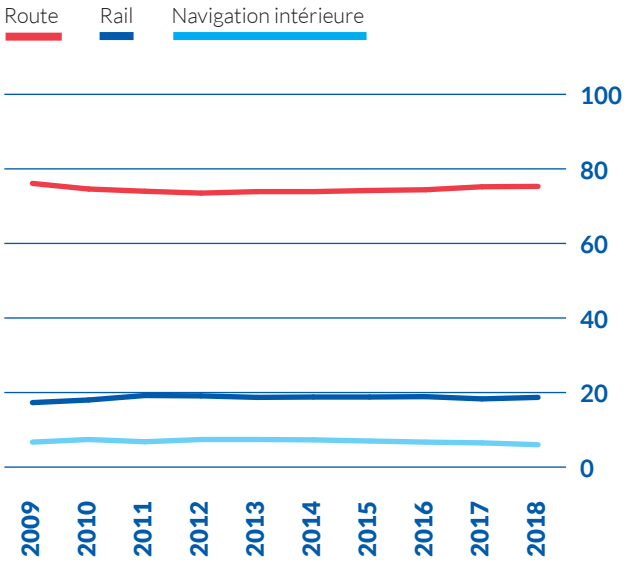
Source : Eurostat [tran_hv_frmod]

**Part de la prestation de transport de la navigation intérieure sur le total (navigation intérieure + route + rail). Les données routières incluent les performances de transport des camions immatriculés dans les pays étrangers, selon la nouvelle série [tran_hv_frmod] mise à disposition par Eurostat seulement depuis peu. Les données routières enregistrées dans la base de données Eurostat pour la série [road_go_ta_tg] utilisée pour le calcul des chiffres de la répartition modale dans les rapports précédents s'appuyaient sur la nationalité d'immatriculation du véhicule et non sur le transport en territoire national. Cette différence méthodologique a certains effets sur les parts de répartition modale présentées dans les rapports précédents, à la fois par pays et par segment de marchandises. C'est pourquoi il a été décidé de ne pas inclure l'évolution fluviale de la répartition modale par segment de marchandises dans le rapport de cette année, en attendant qu'une meilleure méthodologie puisse être trouvée.*

La part modale aux Pays-Bas a augmenté entre 2009 et 2012, pour atteindre 47,2 % en 2012. Dans les années suivantes, elle est tombée à 43,2 % en 2018. La réduction du transport du charbon, qui a commencé en 2015, et les périodes d'étiage de 2015, 2017 et 2018 peuvent expliquer en partie cette tendance à la baisse.

Part modale du transport de marchandises (en %) 2009-2018 pour l'UE-28

FIGURE 36 : **PART MODALE DES MODES DE TRANSPORT INTÉRIEURS DANS L'UE-28** (EN %)



Source : Eurostat [tran_hv_frmod]

La part modale de la navigation intérieure au niveau de l'UE-27 était de 6,0 % en 2018, ce qui la plaçait derrière le transport routier (75,3 %) et le transport ferroviaire (18,7 %). Étant donné que de nombreux pays de l'UE ne disposent pas de voies navigables intérieures, la part modale globale de la navigation intérieure au niveau de l'UE ne devrait pas être utilisée comme indicateur de performance pour le succès du transport par voies navigables dans l'UE. Afin de mesurer le succès de la navigation intérieure sur le marché des transports, il est préférable d'examiner l'évolution de la part modale de la navigation intérieure dans les pays où le réseau de voies navigables intérieures est suffisamment dense, comme aux Pays-Bas, en Belgique ou en Allemagne, ou dans lesquels la navigation intérieure revêt traditionnellement une importance majeure pour le transport de marchandises, comme par exemple dans de nombreux pays du Danube.

En ce qui concerne l'Allemagne, une comparaison à long terme entre le transport fluvial et le transport ferroviaire montre que le transport fluvial a généralement obtenu de meilleurs résultats que le transport ferroviaire dans les segments du marché des cargaisons en vrac. Pour les cargaisons liquides, la tendance du transport ferroviaire a été relativement négative, alors qu'elle était légèrement positive pour le transport par voie navigable intérieure. Les volumes de minerais, sables, pierres et graviers (dans leur totalité) transportés par navigation intérieure sont tombés à un niveau inférieur, mais – abstraction faite des effets des basses eaux – ils sont restés plutôt constants depuis la fin de la crise financière. En ce qui concerne le transport ferroviaire, ils ont évolué de façon plus négative depuis 2011. Quant au charbon, les tendances des deux modes de transport sont similaires.

Si l'on considère les données de 2017 et 2018, on constate que le transport ferroviaire a pris le relais de la navigation intérieure pendant l'année de basses eaux en 2018. Cela étant, une comparaison des volumes que le transport fluvial a perdus avec ceux que le transport ferroviaire a gagnés, montre que les quantités ne correspondent pas. En effet, les volumes de produits chimiques perdus pour le transport fluvial en 2018 (2,76 millions de tonnes) étaient 3,5 fois supérieurs aux volumes que le transport

ferroviaire a gagnés en 2018 (0,78 million de tonnes = 28 % de ce que la navigation intérieure a perdu). Cela montre que le transport ferroviaire n'a pas pu se substituer au transport fluvial pendant la période de basses eaux. Il en ressort aussi que le transport global de marchandises a diminué, ce qui explique les interruptions des chaînes logistiques et de production et la perte de plusieurs centaines de millions d'euros pour l'industrie chimique.

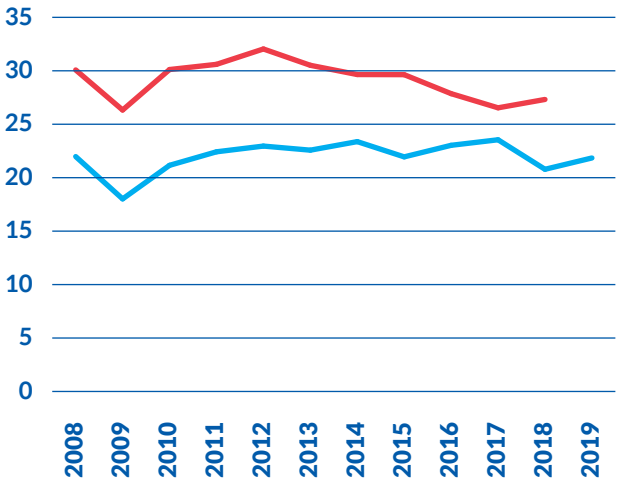
En ce qui concerne les produits pétroliers, le ratio est un peu plus faible, mais les volumes perdus pour la navigation fluviale étaient encore deux fois supérieurs aux volumes transportés par le rail. Quant aux minerais, sables, pierres et graviers, les volumes perdus par la navigation intérieure ont été 5,3 fois supérieurs aux volumes gagnés par le transport ferroviaire en 2018.

Rail

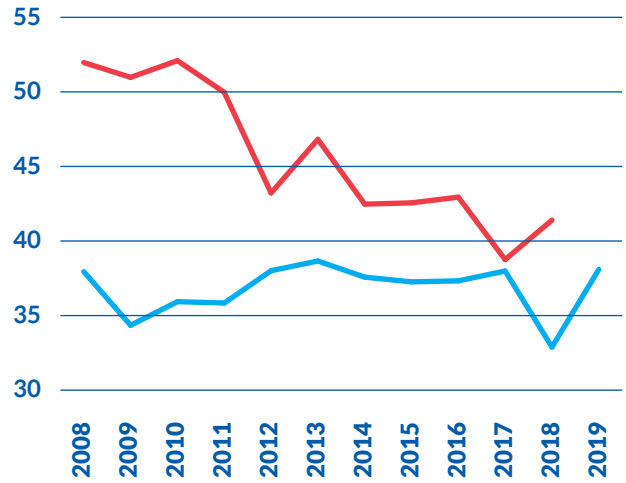
Voies navigables intérieures

FIGURES 37, 38, 39 ET 40 : **VOLUMES RELATIFS AUX GRANDS SEGMENTS DE MARCHANDISES TRADITIONNELLES TRANSPORTÉES PAR VOIE FLUVIALE ET FERROVIAIRE EN ALLEMAGNE** (EN MILLIONS DE TONNES)

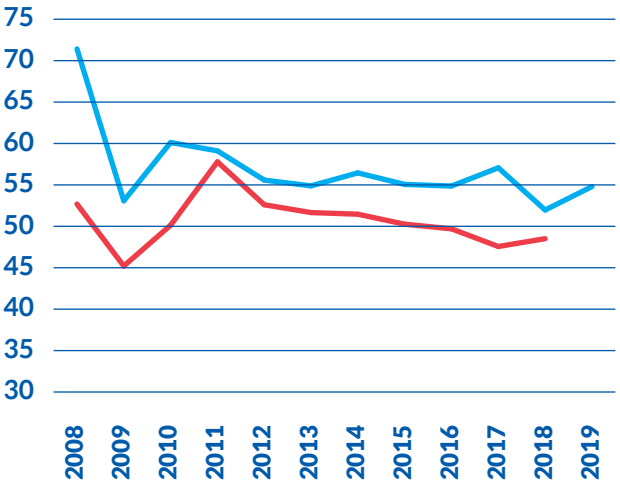
Produits chimiques



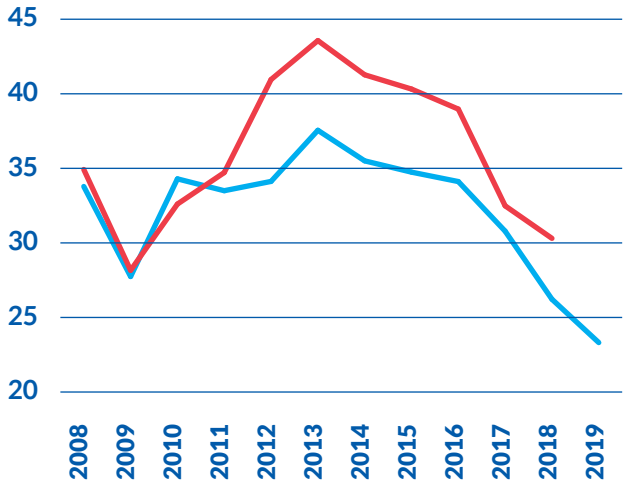
Produits pétroliers et coke



Minerais, sable, pierres, gravier



Charbon et pétrole brut*

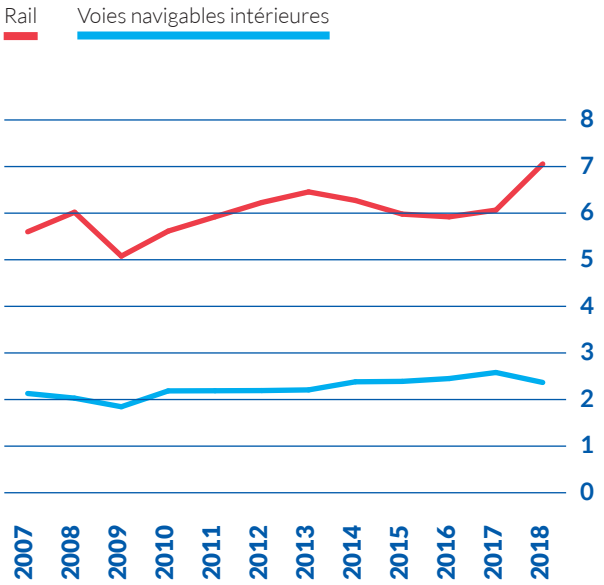


Source : Eurostat [rail_go_grpgood], [iww_go_atygo]

** Le nom de ce groupe de produits dans la classification NST 2007 est « charbon et pétrole brut », et la part du charbon est de 99,9 %. (Le pétrole brut est principalement transporté par pipeline, et non par barge ou par rail).*

En ce qui concerne le transport de conteneurs, le transport ferroviaire continue d'avoir une longueur d'avance. Au cours de la période 2008-2018, les chemins de fer ont transporté en moyenne 2,7 fois plus d'EVP par an que les bateaux de navigation intérieure en Allemagne. Entre 2013 et 2017, ce facteur n'a cependant cessé de diminuer, passant de 2,9 à 2,4. Les bateaux de navigation intérieure ont gagné des parts de marché dans le transport de conteneurs au cours de cette période. Seule la période de basses eaux de 2018 a interrompu cette tendance, étant donné qu'en 2018 le facteur est passé à 3,0.

FIGURE 41 : **VOLUMES EVP TRANSPORTÉS PAR LE RAIL ET LES VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES EN ALLEMAGNE** (EN MILLIONS D'EVP)



Source : Eurostat [rail_go_contnbr], [iww_go_actygo]







03

NIVEAUX D'EAU ET TAUX DE FRET

- **En 2019, les conditions de navigation sur le Rhin et le Danube étaient bien moins critiques que l'année précédente. Néanmoins, sur certains tronçons du Danube supérieur et inférieur, le niveau des eaux est descendu en dessous du seuil critique pendant un nombre relativement élevé de jours par an.**
- **Les taux de fret relatifs au transport de cargaisons sèches n'ont pas connu de mouvements majeurs à la hausse en 2019, en raison de l'absence de périodes de basses eaux et des conditions macroéconomiques peu favorables. Vers la fin de l'année 2019, les taux de fret applicables aux cargaisons sèches ont baissé, reflétant la dégradation de la demande de transport correspondante.**
- **Les taux de fret applicables aux cargaisons liquides se sont également établis à des niveaux inférieurs en 2019, mais il a pu être observé que ces niveaux étaient supérieurs à ceux qui avaient précédé la période de basses eaux survenue à la fin de l'année 2018.**

NIVEAUX D'EAU

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





Kienstock, Danube supérieur (AUT)

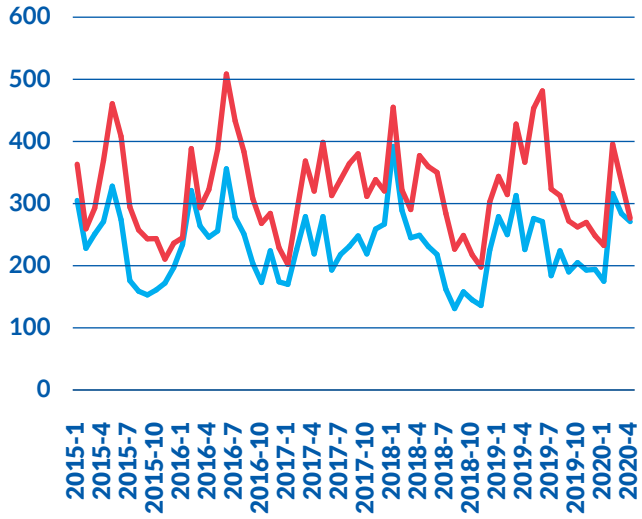
Hofkirchen, Danube supérieur (DE)

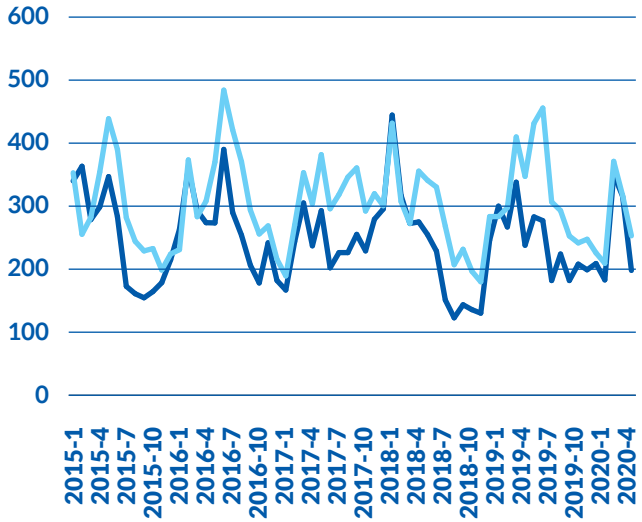
Wildungsmauer, Danube supérieur (AUT)

Pfelling, Danube supérieur (DE)

Globalement, en 2019, les conditions d'hydraulicité sur le Danube et le Rhin étaient bien meilleures qu'en 2018. Cependant, sur le Danube supérieur allemand, le tirant d'eau des bateaux est tombé en dessous de 2 mètres au cours du second semestre, et à nouveau en avril et mai 2020.

FIGURES 1 ET 2 : **TIRANT D'EAU DES BATEAUX AUX ÉCHELLES DU DANUBE AUTRICHIEN ET ALLEMAND** (CM)

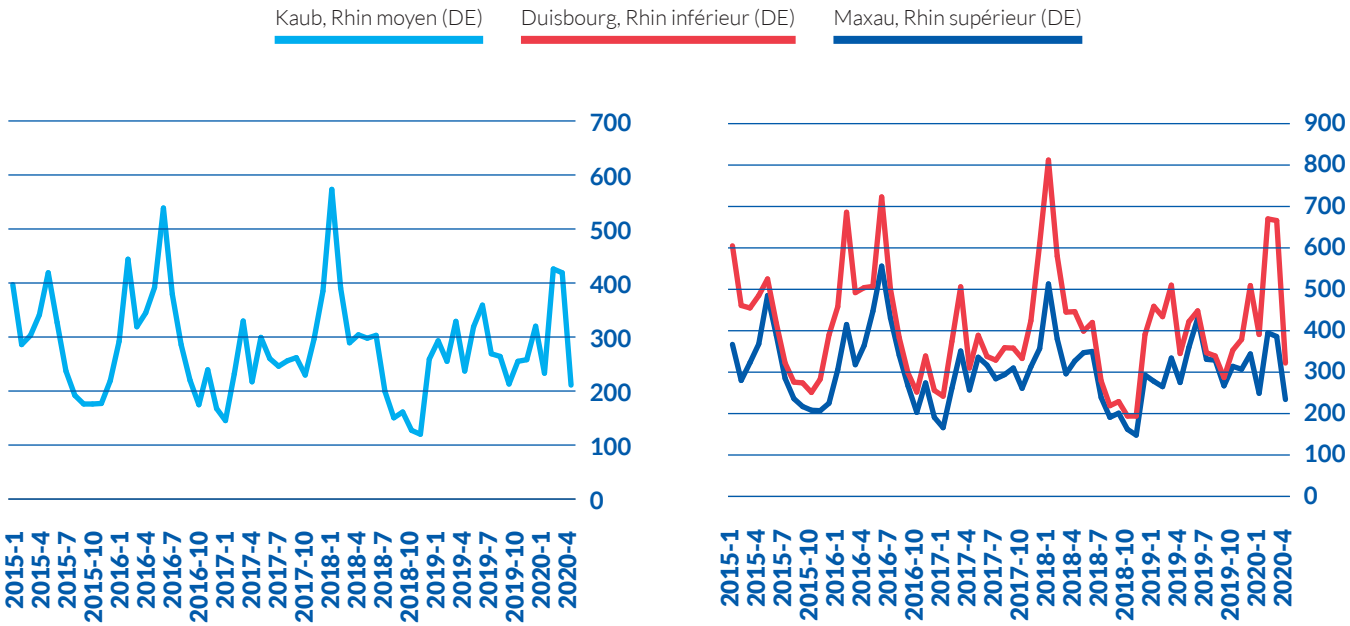




Sources (droite et gauche) : Calcul de la CCNR sur la base de données fournies par l'Administration fédérale allemande de l'eau et de la navigation (VSW), mises à disposition par l'Institut fédéral d'hydrologie (BfG) ; État fédéral de Basse-Autriche.

Sur le Rhin, le tirant d'eau des bateaux était supérieur à 2 mètres pendant toute l'année 2019. Le seul mois ayant été légèrement plus critique était septembre 2019. Au premier semestre 2020, les niveaux d'eau ont baissé pendant un mois d'avril 2020 sec mais ont récupéré au cours de la première moitié du mois de mai 2020.

FIGURES 3 ET 4 : **TIRANT D'EAU DES BATEAUX AUX ÉCHELLES DU RHIN ALLEMAND** (CM)



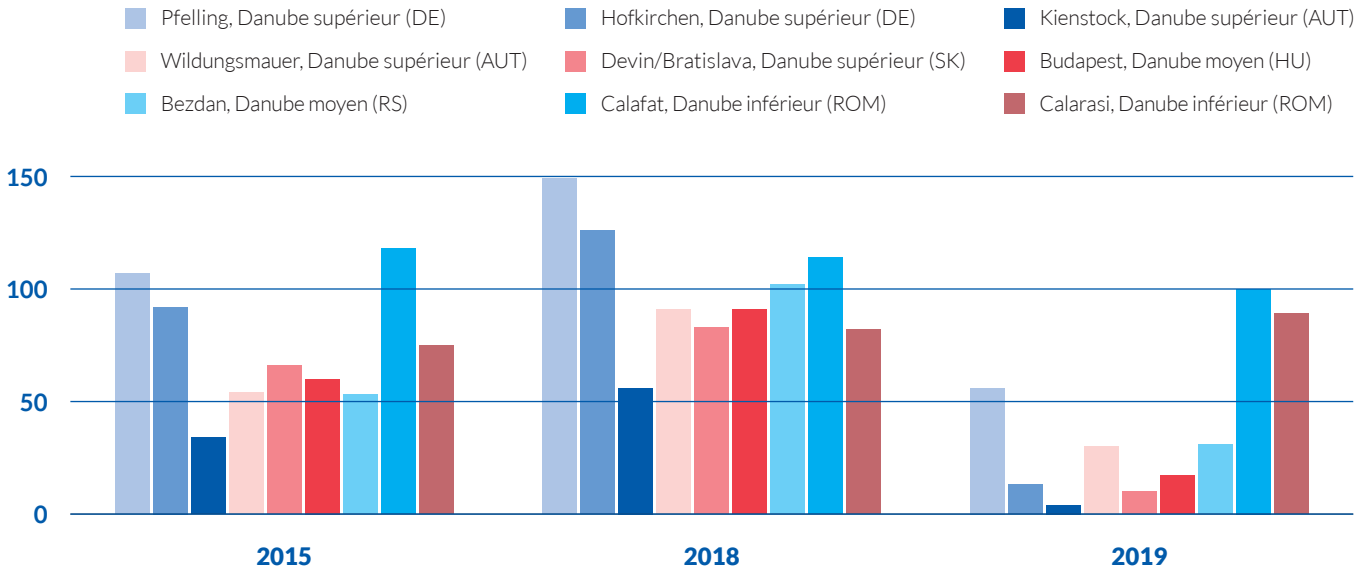
Sources (droite et gauche) : calcul de la CCNR sur la base de données de l'Administration fédérale allemande de l'eau et de la navigation (VSW), mises à disposition par l'Institut fédéral d'hydrologie (BfG).

Une autre méthode d'analyse des conditions de navigation consiste à compter le nombre de jours pendant lesquels les niveaux d'eau sont tombés en dessous d'un seuil critique. Pour le Rhin et le Danube, ce seuil critique est l'étiage équivalent, ou le « niveau d'eau navigable bas » comme on l'appelle sur le Danube. Il est défini comme le niveau d'eau atteint ou dépassé à une échelle par rapport à une moyenne de 94 % des jours d'une année (= 343 jours) sur une période de référence de plusieurs décennies.[16] Sa valeur est différente pour chaque échelle.

Le nombre de jours pendant lesquels ce seuil critique n'est pas atteint indique la durée d'une situation d'étiage grave sur une année. Les neuf échelles situées le long du Danube montrent que, pour le Danube allemand, les situations critiques d'étiage ont été plus fréquentes en 2015 et 2018 (deux années récentes avec des périodes de basses eaux) que sur le Danube autrichien voisin, qui présente des résultats similaires par rapport au tirant d'eau indiqué précédemment. En descendant le Danube, de l'Autriche vers la Slovaquie, la Hongrie, la Croatie, la Serbie et enfin la Roumanie, on constate que les situations d'étiage critique tendent à devenir de plus en plus fréquentes.

[16] *Pour le Danube, voir : Via Donau (http://www.viadonau.org/wirtschaft/transportachse-donau/schiffbarkeit)*

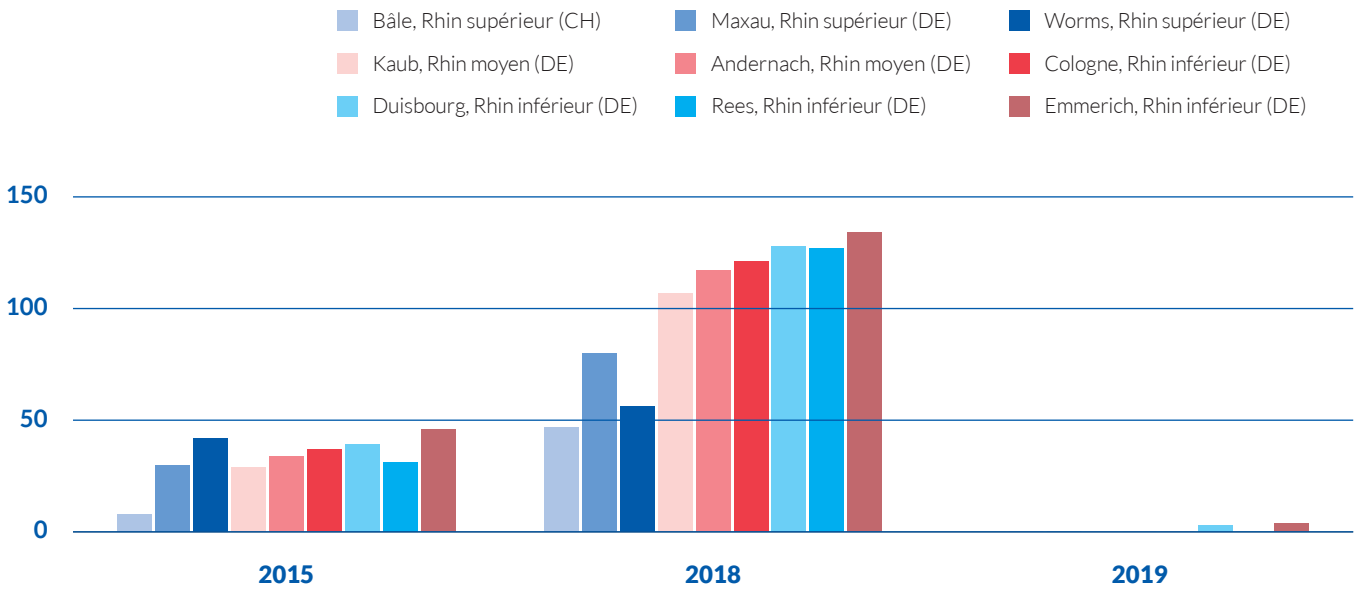
FIGURE 5 : **NOMBRE DE JOURS SOUS LE « NIVEAU D'EAU NAVIGABLE BAS » POUR LES ÉCHELLES SUR LE DANUBE**



Sources : Rapport d'observation du marché de la Commission du Danube; CCNR sur la base de données fournies par l'Administration fédérale allemande de l'eau et de la navigation, mises à disposition par l'Institut fédéral d'hydrologie (BfG); État fédéral de Basse-Autriche.

Dans la figure suivante, neuf échelles situées le long du Rhin ont également été classées de manière géographique, de l'amont vers l'aval (ce qui, pour le Rhin, signifie du sud au nord). La figure montre que 2019 n'a pas connu de situation d'étiage grave sur le Rhin par rapport au Danube. En outre, comme tendance générale, la fréquence des jours d'étiage sévère est plus élevée aux échelles du Rhin inférieur et moyen qu'à celles du Rhin supérieur.

FIGURE 6 : **NOMBRE DE JOURS SOUS LE NIVEAU D'ÉTIAGE ÉQUIVALENT AUX ÉCHELLES DU RHIN**



Source : calcul de la CCNR sur la base de données fournies par l'Administration fédérale allemande de l'eau et de la navigation, mises à disposition par l'Institut fédéral d'hydrologie (BfG).

TAUX DE FRET DANS LE BASSIN DU RHIN

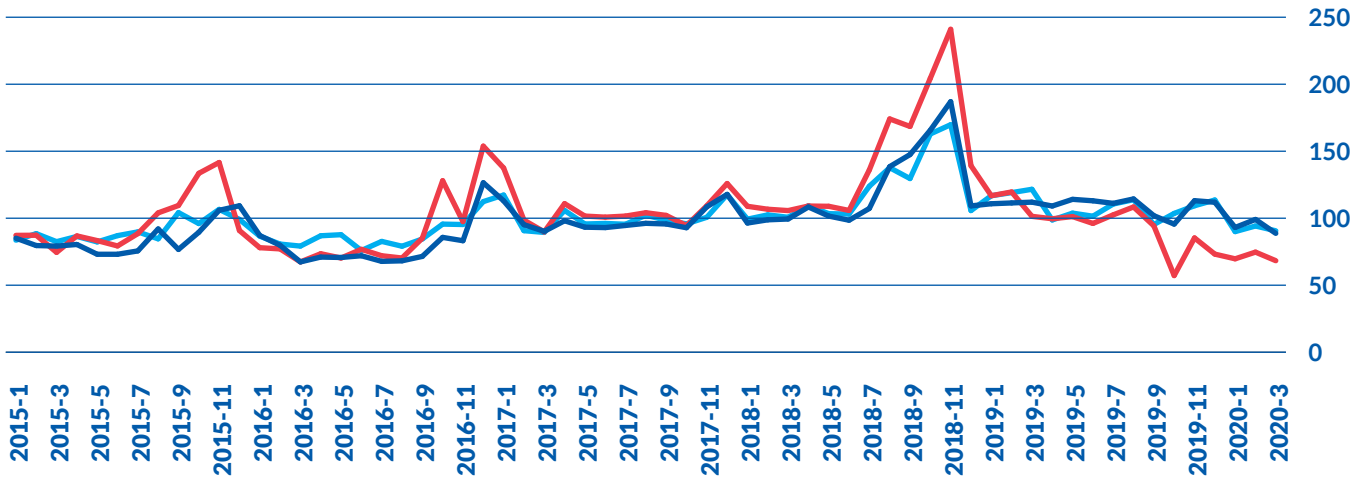
Les taux de fret pour le transport de cargaisons sèches sont restés à un niveau moyen pluriannuel pendant une grande partie de 2019. Fin 2019 et début 2020, les taux de fret pour les cargaisons sèches sur le Rhin inférieur et moyen ont considérablement baissé. Cela s'explique principalement par les conditions d'hydraulicité, caractérisées par des niveaux d'eau élevés fin 2019 et début 2020 (voir figures ci-dessus). Une autre raison a été le ralentissement de la situation économique +globale, qui a réduit la demande en matière de transport et les taux de fret. Cela a particulièrement été constaté en ce qui concerne le Rhin inférieur, où la réduction du transport de charbon et de minerai de fer a eu un effet fortement négatif sur les taux de fret.

Transport national aux Pays-Bas

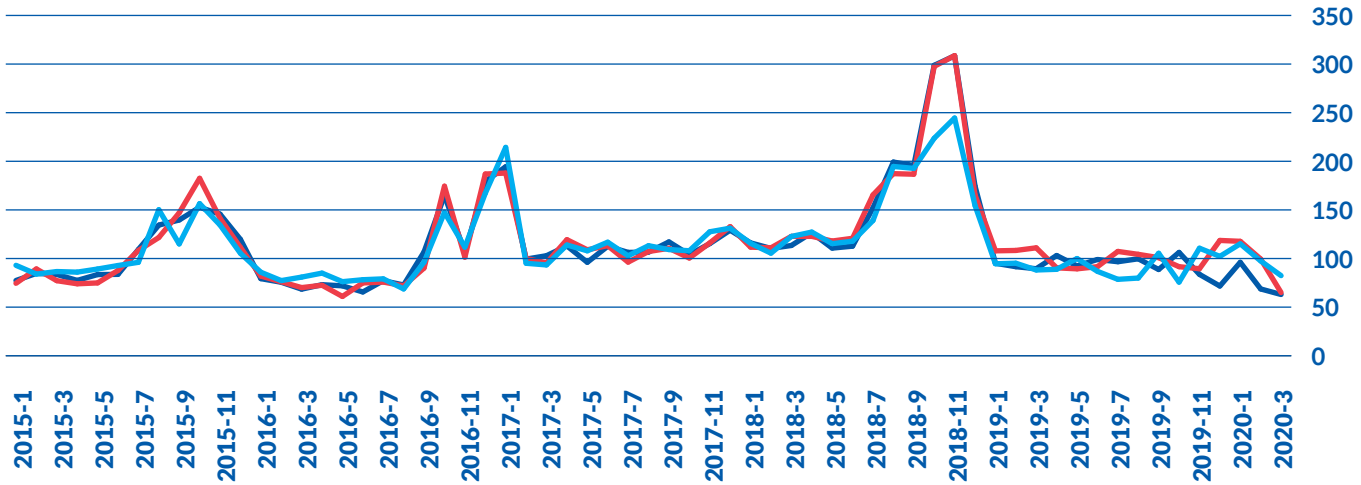
Rhin inférieur

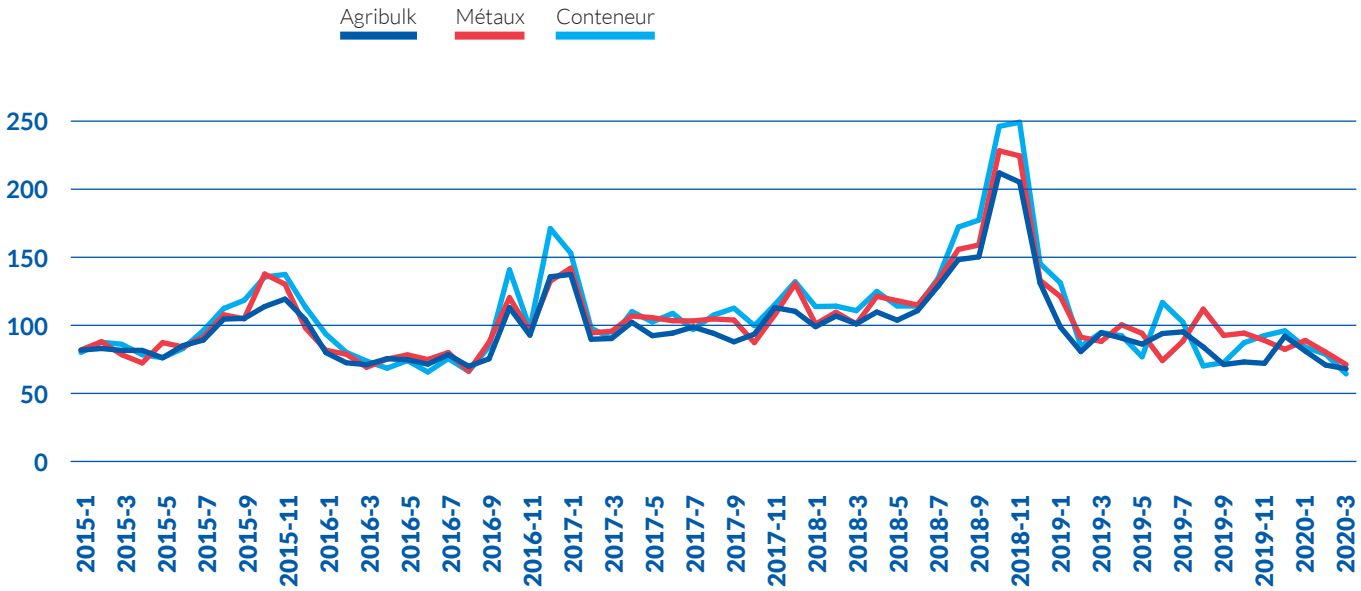
Mittellandkanal

FIGURES 7, 8 ET 9 : **INDICE DES TAUX DE FRET PANTEIA POUR LE TRANSPORT DE CARGAISONS SÈCHES DANS LA RÉGION RHÉNANE** (INDICE 2015 = 100)



Rhin moyen Rhin supérieur Moselle

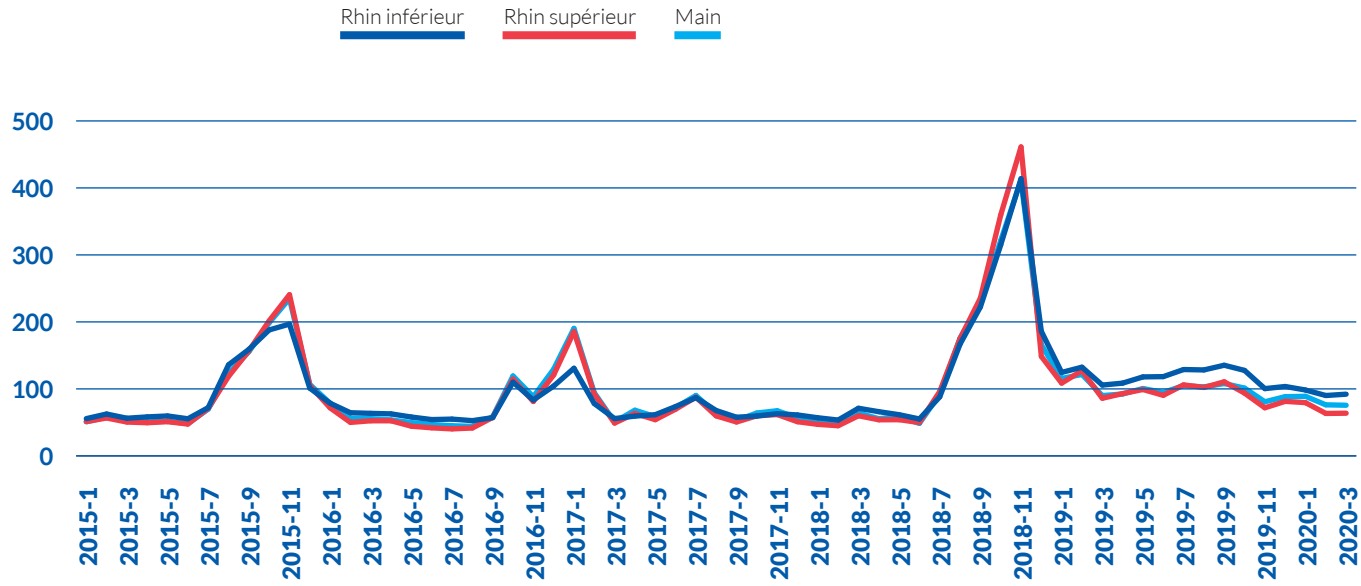




Source : Panteia

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 étaient également en baisse à la fin de 2019 et au début de 2020.

FIGURE 10 : **INDICE DE TAUX DE FRET PJK POUR LE GAZOLE ACHEMINE DE LA RÉGION ARA VERS DES DESTINATIONS SITUÉES LE LONG DU RHIN** (INDICE 2015 = 100)



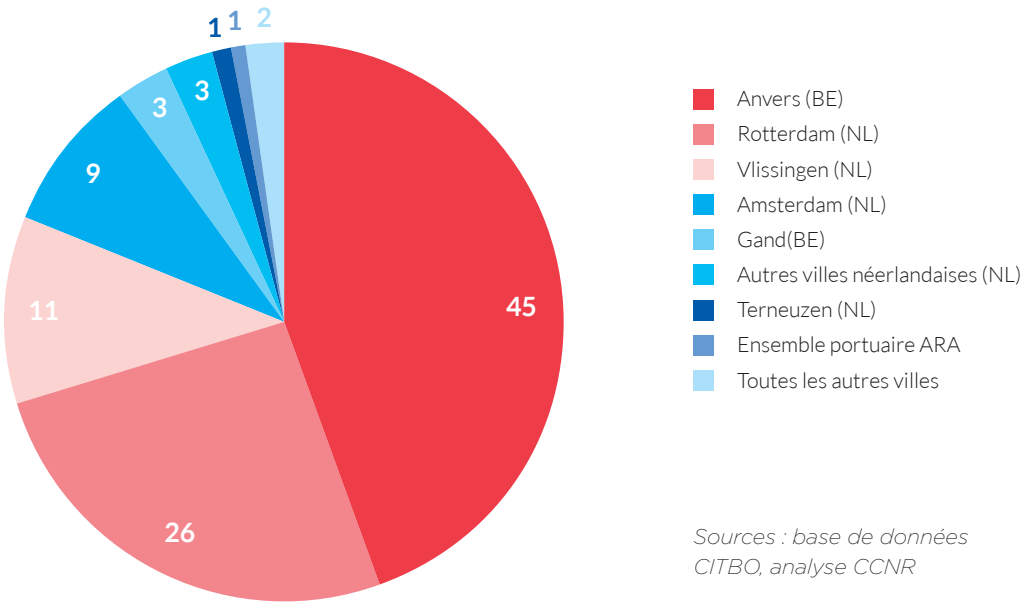
Source : calcul de la CCNR basé sur les données de PJK International
** Gasoil. PJK enregistre les taux de fret (en euros par tonne) pour le transport de vrac liquide entre la région ARA et le Rhin. La CCNR convertit ces valeurs en un indice avec pour base l'année 2015. Rhin inférieur : Duisbourg, Cologne.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

TAUX DE FRET DANS LA RÉGION FARAG
(VLISSINGEN, ANVERS, ROTTERDAM, AMSTERDAM, GAND, TERNEUZEN)

En ce qui concerne le transport de cargaisons liquides dans la région ARA étendue, un ensemble de données a été analysé concernant les taux de fret du marché au comptant et les prix des locations en cas d'affrètement à temps fourni par la coopérative de bateaux-citernes CITBO. Au regard des données du marché au comptant, la part du gasoil et de ses composants était de 48 %, par rapport à 47 % en 2018. L'essence et les composants suivent au deuxième rang avec 26 % (3 % en 2018), le biodiesel au troisième rang avec 15 % (11 % en 2018), et les produits chimiques au quatrième rang avec 9 % (8 % en 2018). Les produits lourds et autres représentaient 1 %.

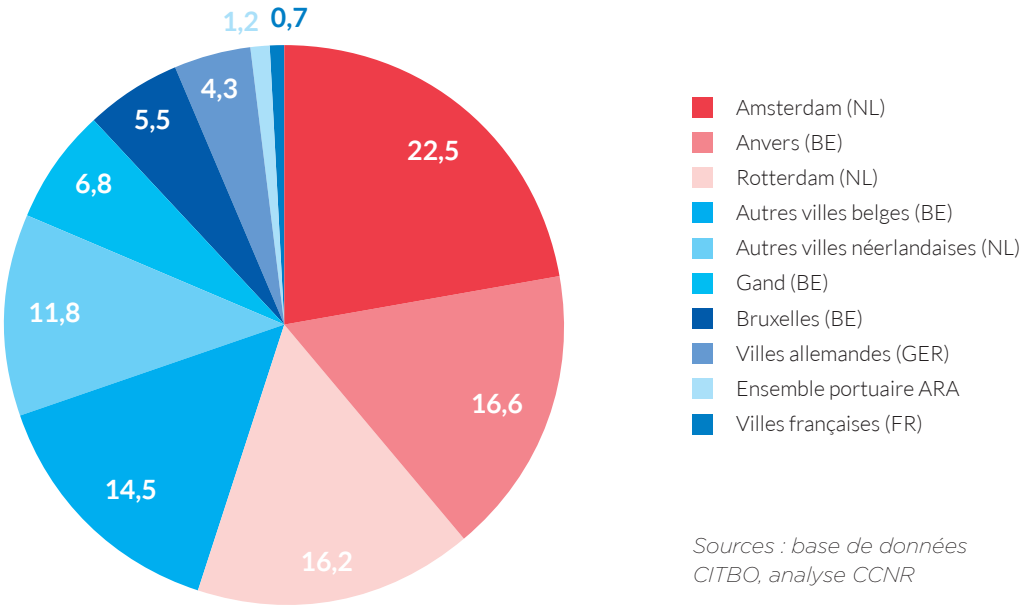
Sur l'ensemble des cargaisons liquides transportées au cours de la période étudiée (juillet 2017 à avril 2020), 94 % ont été chargées à Anvers, Rotterdam, Vlissingen, Amsterdam ou Gand. Pour les données de la location à temps, l'étendue géographique est très similaire. Les ports de déchargement de la cargaison sont le plus souvent situés en dehors de la région FARAG. Par exemple, 20 % des cargaisons ont été déchargés dans des villes/ports belges situés en dehors de la région FARAG. Les destinations fréquentes étaient Bruxelles (5,5 %), Liège (3,8 %), Roulers (3,6 %), Tessenderlo (2,6 %) et Hasselt (2,1 %). La part des destinations en Allemagne était de 4,3 %.

FIGURE 11 : **VILLES/PORTS DE CHARGEMENT DANS LES DONNÉES CITBO** (PART EN %)



Sources : base de données CITBO, analyse CCNR

FIGURE 12 : **VILLES/PORTS DE DÉCHARGEMENT DANS LES DONNÉES CITBO** (PART EN %)

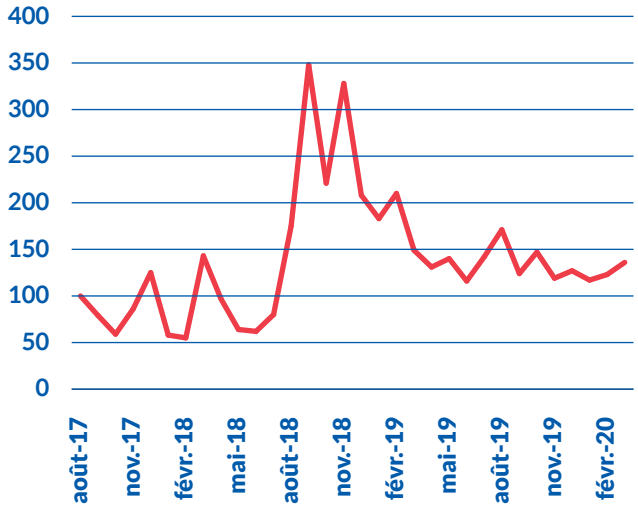


Sources : base de données CITBO, analyse CCNR

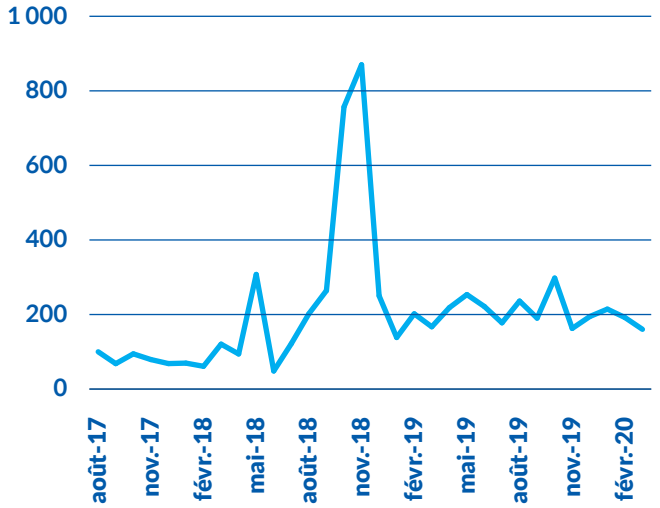
Un indice des taux de fret a été calculé par segments de produits, sur la base des taux de fret du marché au comptant. Pour les quatre segments de fret, les taux de fret ont culminé au cours de la période d'étiage en 2018. Lorsque les niveaux d'eau se sont rétablis, les taux de fret ont diminué mais se sont stabilisés à un niveau plus élevé qu'auparavant.

FIGURES 13, 14, 15, 16 : **INDICE DES TAUX DE FRET CITBO POUR LES SEGMENTS DE LA CARGAISON LIQUIDE** (INDICE AOÛT 2017 = 100)

Gasoil et composants

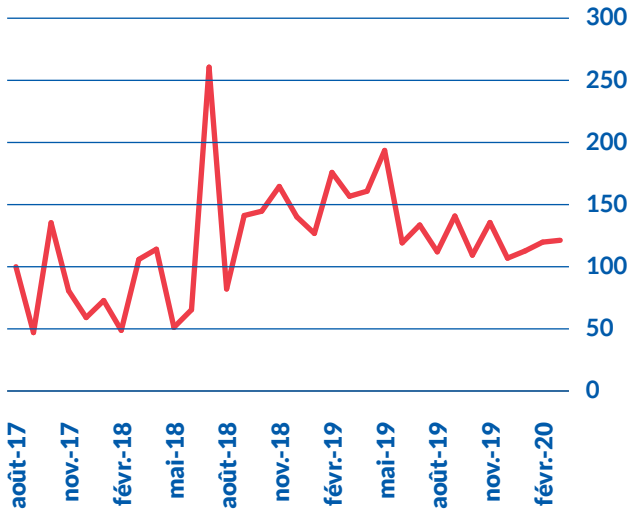


Essence et composants

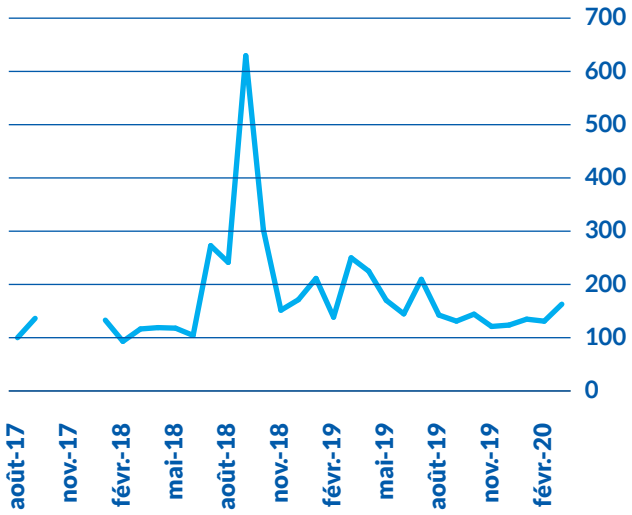


Source : Analyse de la CCNR basée sur les taux de fret du marché au comptant fournies par CITBO

Biodiesel



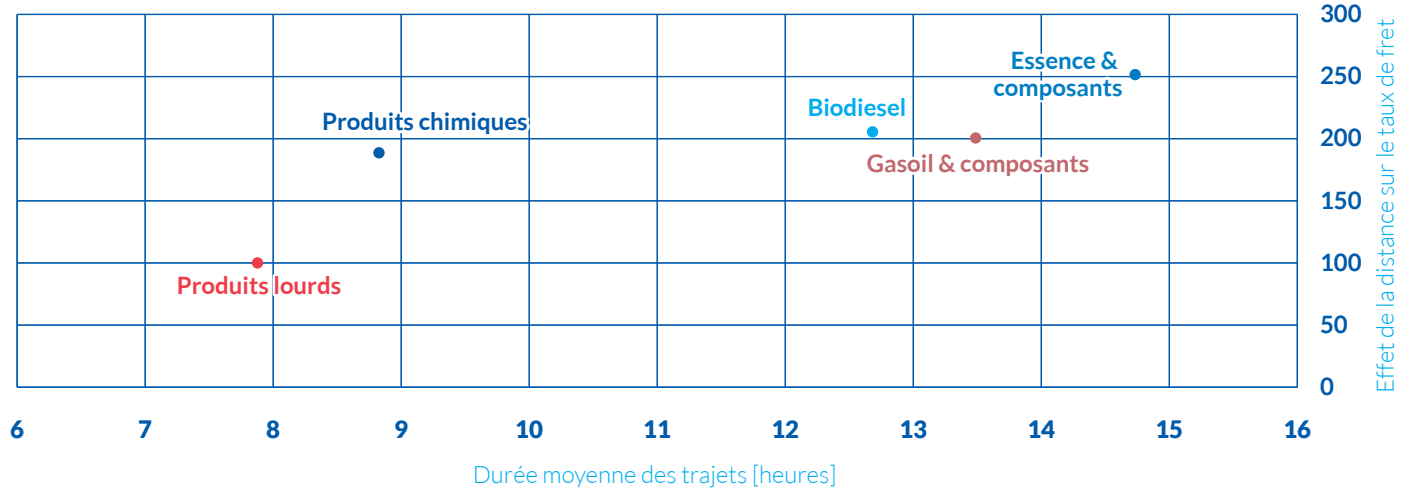
Produits chimiques



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

L'essence et ses composants affichaient les taux de fret moyens du marché au comptant les plus élevés en termes absolus (€/tonne), ces voyages étant en moyenne relativement longs. Les destinations en dehors de la région FARAG (par exemple des villes d'Allemagne telles que Cologne, Francfort/Main, Karlsruhe, ou Bâle en Suisse) sont plus fréquemment observées pour l'essence (et le gasoil) que pour les produits chimiques. S'agissant des trajets retours de voyages longues distances, les bateaux sont souvent vides. Pour compenser ce voyage retour à vide et les frais connexes, une compensation sous forme d'un taux de fret plus élevé est versée. La figure suivante montre cet effet de distance où la longueur moyenne du trajet est visible sur l'axe des abscisses, et l'effet de distance sur l'axe des ordonnées.

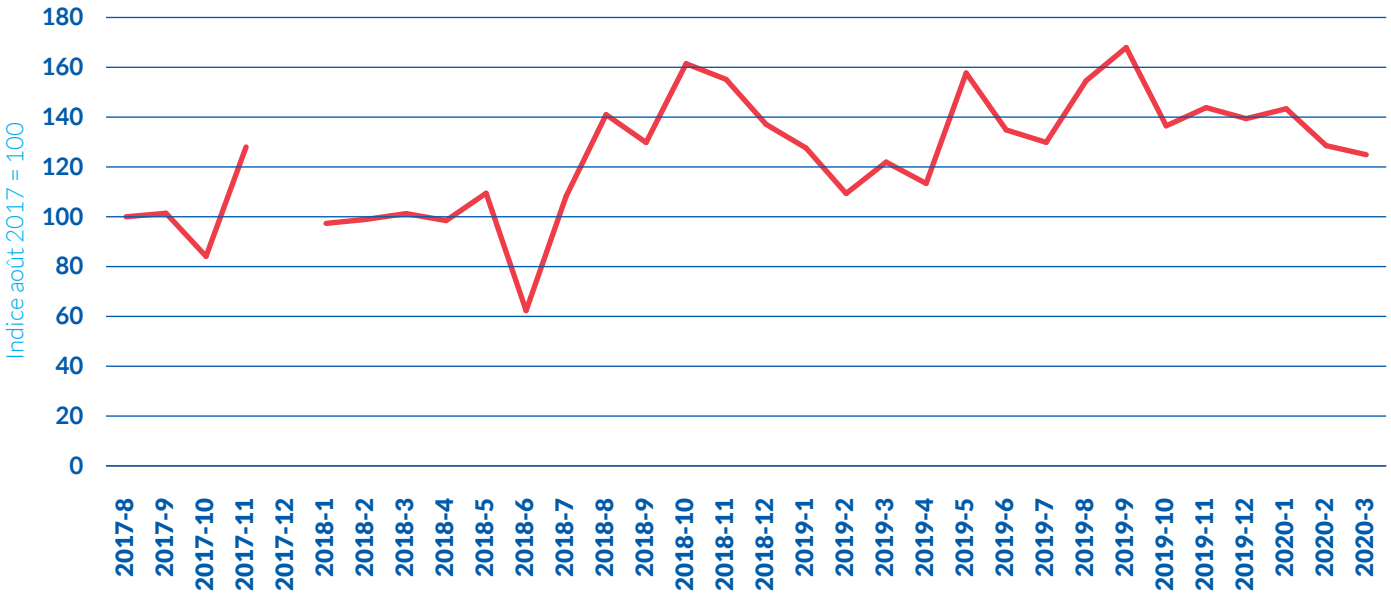
FIGURE 17 : **DURÉE MOYENNE DES VOYAGES ET EFFET DE LA DISTANCE SUR LE TAUX DU MARCHÉ AU COMPTANT DANS LA BASE DE DONNÉES CITBO***



Source : Analyse de la CCNR basée sur les taux de fret du marché au comptant fournies par CITBO
** L'effet de distance est mesuré en calculant le ratio entre les taux de fret moyens par groupe de produits et le taux de fret pour les produits lourds (produits lourds équivalant à 100).*

Comme attendu, les taux d'affrètement à temps ont, avec le temps, évolué de manière moins volatile que les taux du marché au comptant. Mais comme il y avait également un pic pendant la période d'étiage en octobre 2018, les tarifs d'affrètement à temps ont, dans une certaine mesure, suivi les taux du marché au comptant. Le mouvement général de la courbe reflète une tendance à la hausse d'août 2017 à septembre 2019, également influencée par les variations dues à la période d'étiage. Depuis septembre 2019, cependant, les prix des locations ont suivi une tendance à la baisse.

FIGURE 18 : **PRIX DE LOCATION MENSUEL MOYEN FIGURANT DANS LES DONNÉES D'AFFRÈTEMENT À TEMPS EXTRAITES DE LA BASE DE DONNÉES CITBO**
(INDICE AOÛT 2017 = 100)



Source : analyse CCNR basée sur les données CITBO

Sur le Danube, les taux de fret dépendent avant tout des prix du combustible d'avitaillement qui, selon l'observation de marché de la Commission du Danube, ont baissé de 4,2 % sur le Danube en 2019, par rapport au prix moyen de 2018. Les taux de fret pour le transport vers l'amont (qui sont en général plus élevés) se sont donc légèrement assouplis en 2019 (d'environ 2 %). Les taux de fret du transport vers l'aval se sont un peu plus assouplis (de l'ordre de 4,5 %), ce qui traduit également la progression moins dynamique des cargaisons transportées vers l'aval par rapport à la forte croissance du trafic vers l'amont (minerai de fer, produits alimentaires et fourragers).





04

TRAFIC FLUVIAL DANS LES PORTS

- En 2019, le trafic fluvial a augmenté dans les ports maritimes d'Anvers, de Hambourg et de Constanţa, alors qu'il a conservé des niveaux similaires à ceux de l'année précédente dans le port de Rotterdam et le North Sea Port.
- Le plus grand port intérieur européen, Duisbourg, a affiché une baisse de 0,6 % de son trafic fluvial, en raison de pertes subies par le transport de charbon, d'acier et de minerai de fer. Le deuxième plus grand port, Paris, a connu une hausse de 14,6 %, principalement due au transport de sables, pierres et matériaux de construction.
- En 2019, un total de 2,1 millions de tonnes de marchandises ont été chargées ou déchargées par des bateaux de navigation intérieure dans les principaux ports du bassin de la Save. Dans cette région, la Serbie est le pays où le trafic fluvial est le plus intense.

MANUTENTION FLUVIALE

DANS LES PRINCIPAUX PORTS MARITIMES EUROPÉENS

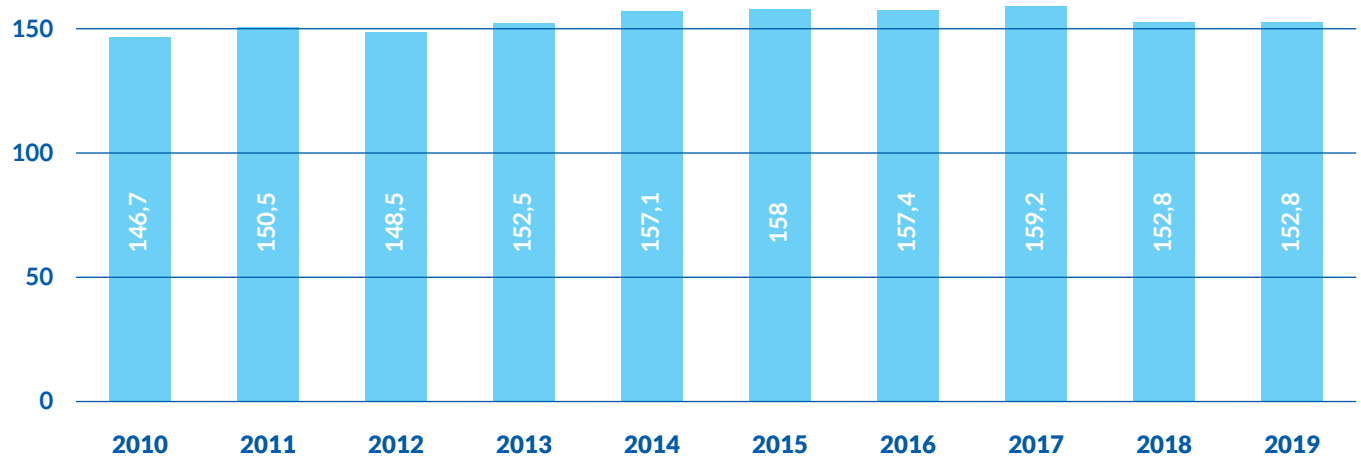


Sources : statistiques portuaires, Eurostat [iww_go_aport], Panteia, CBS

** 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.*

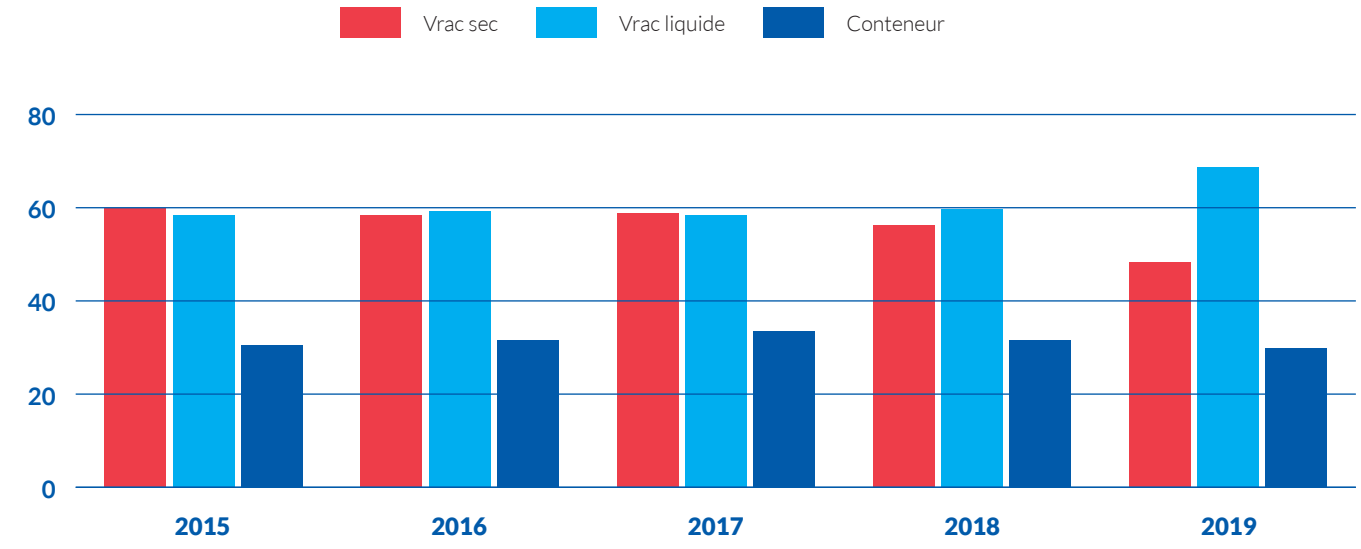
Rotterdam, le plus grand port maritime européen, a accueilli 85 969 bateaux de navigation intérieure en 2019 (contre 123 859 en 2018). Rotterdam demeure le premier port dans la région Hambourg-Le Havre en termes de débit total de marchandises, avec 36,4 % de parts de marché, suivi par Anvers (18,4 %), Hambourg (10,7 %) et Amsterdam (8,3 %).[17] Bien que le volume des marchandises chargées ou déchargées au port de Rotterdam était de 152,8 millions de tonnes en 2019, et donc au même niveau qu'en 2018, des différences importantes peuvent être observées pour les cargaisons sèches et liquides. Le segment de la cargaison liquide a augmenté de 15 %, tandis que celui de la cargaison sèche a diminué de 14 %. Le transport de conteneurs a enregistré un recul de 5 %. Dans les deux cas, les transports sortants jouent un rôle important au port (près de 88 % pour les cargaisons sèches et 65 % pour les cargaisons liquides).

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



Source : Port de Rotterdam

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



Sources : Port de Rotterdam, CBS
** Les marchandises diverses ne sont pas prises en compte dans ces calculs.*

[17] *Autorité du Port de Rotterdam, rapport annuel 2019*

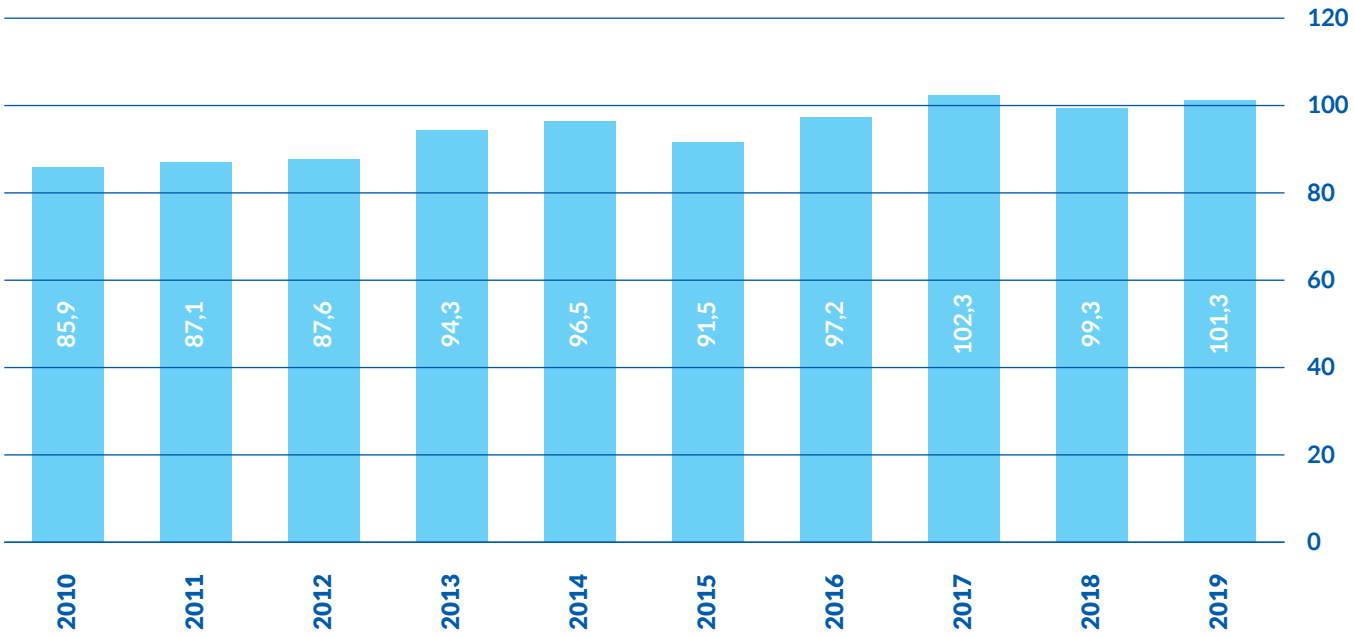
En 2019, des investissements majeurs ont été liés à la construction du projet Container Exchange Route (CER), à la transition énergétique et à la numérisation.[18] Nextlogic, le projet qui rendra le transport de conteneurs entrant par barge plus prévisible et les processus de transbordement plus efficaces, devrait être opérationnel dans le courant de l'année 2020.

À **Anvers**, 56 585 bateaux de navigation intérieure ont transité par le port en 2019 (contre 59 724 en 2018). Le transport fluvial de marchandises au port d'Anvers a augmenté en 2019, pour atteindre un volume de 101,3 millions de tonnes de marchandises transportées par navigation intérieure (contre 99,3 en 2018). La part des importations a enregistré une légère hausse, tandis que les exportations sont restées stables.

Cette évolution positive en 2019 est principalement due à une augmentation du transport de produits chimiques (+4,6 %), qui reste le segment le plus important pour le port d'Anvers avec les produits pétroliers. Les deux segments représentent plus de la moitié de la manutention fluviale totale de ce port.

La manutention de conteneurs revêt également de l'importance, représentant 25 % du total de la manutention fluviale et poursuivant une légère tendance à la hausse. Alors que les volumes d'engrais, de denrées alimentaires, de fourrage, de produits agricoles et d'animaux vivants ont continué de suivre une tendance à la hausse (+11 %), les volumes de minerais de fer, d'articles métalliques et de déchets métalliques ont diminué (-14 %). En 2019, la répartition modale des flux reliant l'arrière-pays était la suivante : 47 % pour la navigation intérieure, 44,7 % pour la route et 8,4 % pour le rail (contre 42 % pour la route, 46 % pour la navigation intérieure et 12 % pour le rail en 2018).[19]

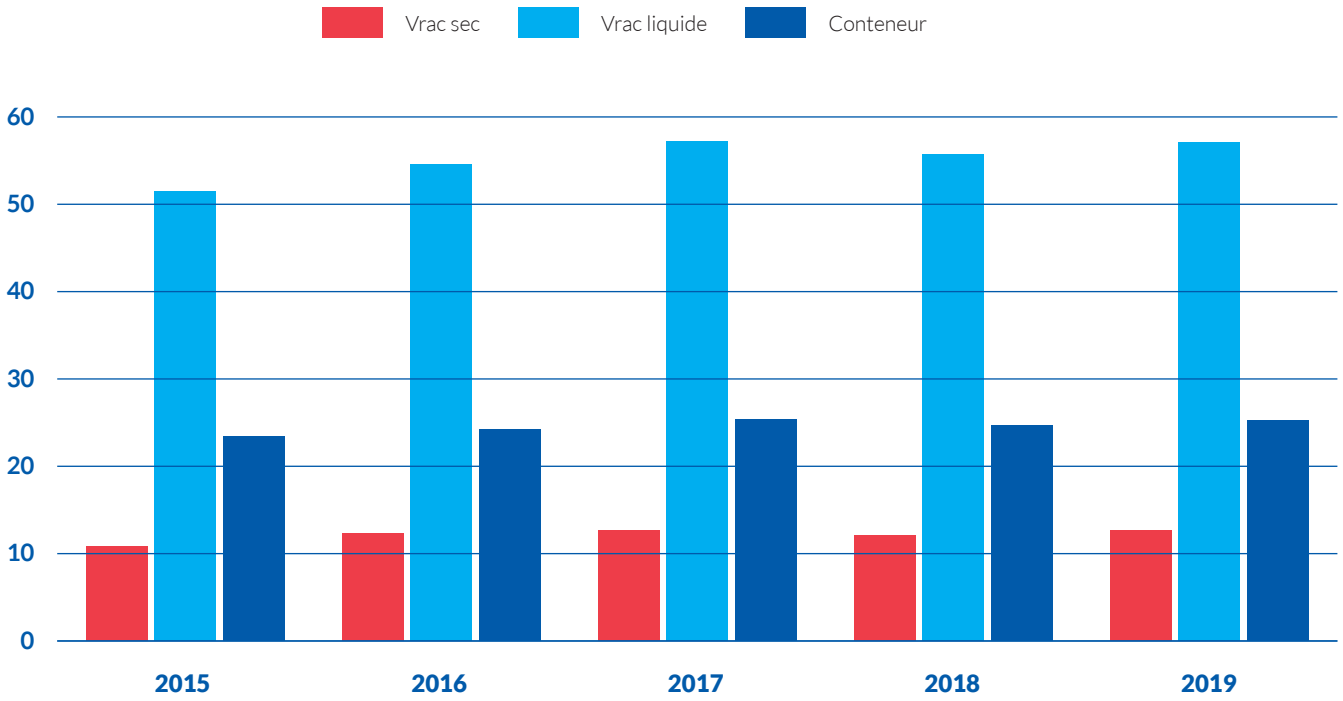
FIGURE 3 : **MANUTENTION FLUVIALE DANS LE PORT MARITIME D'ANVERS**
(EN MILLIONS DE TONNES)



Source : port d'Anvers

[18] *Autorité du Port de Rotterdam, rapport annuel 2019*
[19] *Nouvelle méthodologie mise en œuvre par le port pour le calcul de la répartition modale qui a conduit à une augmentation de la part modale du rail et de la navigation intérieure par rapport à la route (avec la méthode précédente, les chiffres de répartition modale en 2018 étaient les suivants : route : 56 %, barge : 36 % et rail : 8 %).*

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



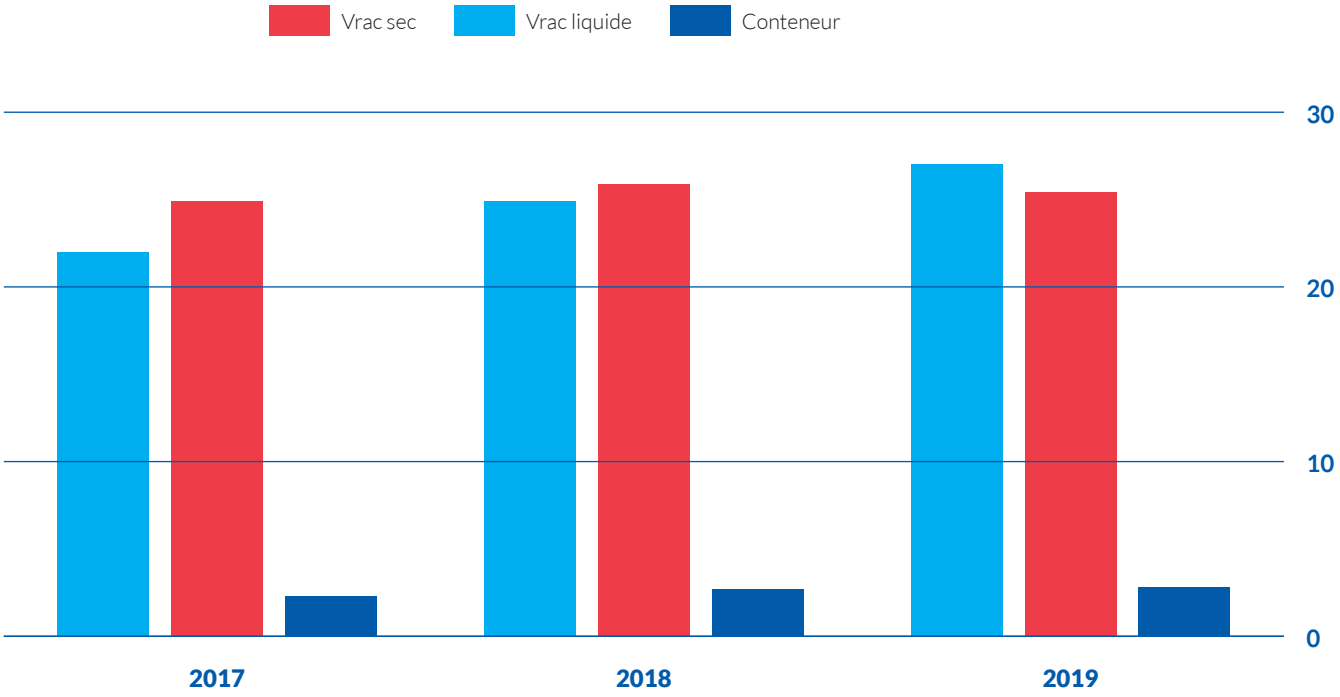
Source : port d'Anvers
** Ro/ro, les marchandises diverses et non affectées ne sont pas prises en compte dans ces calculs (en 2019, le volume transporté pour ces trois types de marchandises totalisait 6,2 millions de tonnes, principalement attribuées aux marchandises conventionnelles).*

Dans le **North Sea Port (Gand, Terneuzen, Borsele, Vlissingen)**, la manutention fluviale totale représentait 58,5 millions de tonnes en 2019, soit un chiffre stable par rapport à 2018. En 2019, plus de 47 000 bateaux de navigation intérieure sont entrés dans le North Sea Port pour charger et décharger des cargaisons (environ 40 000 en 2018).

Le North Sea Port est principalement un port de vrac (à la fois sec et liquide), les segments de marché les plus importants étant le pétrole, les produits pétroliers, ainsi que les minerais, les produits alimentaires et les engrais.

54 % des marchandises sont transportées vers l'arrière-pays par voie navigable intérieure. Le port vise à accroître la part modale de la navigation intérieure, en particulier en ce qui concerne le transport de conteneurs, un segment dans lequel de grands efforts sont déployés. De plus, il existe un marché croissant pour les parties qui « regroupent » les conteneurs avant qu'ils ne soient transportés vers d'autres ports par barge. Le port attend également la réalisation du projet Seine-Escaut, qui permettra à des bateaux de navigation intérieure d'une capacité de charge de 4 500 tonnes de se rendre à Paris.

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



Source : North Sea Port
** Ro/ro ainsi que les marchandises conventionnelles ne sont pas prises en compte dans ces calculs (en 2019, le volume transporté pour ces deux types de marchandises totalisait 3,3 millions de tonnes, principalement attribuées aux marchandises conventionnelles).*

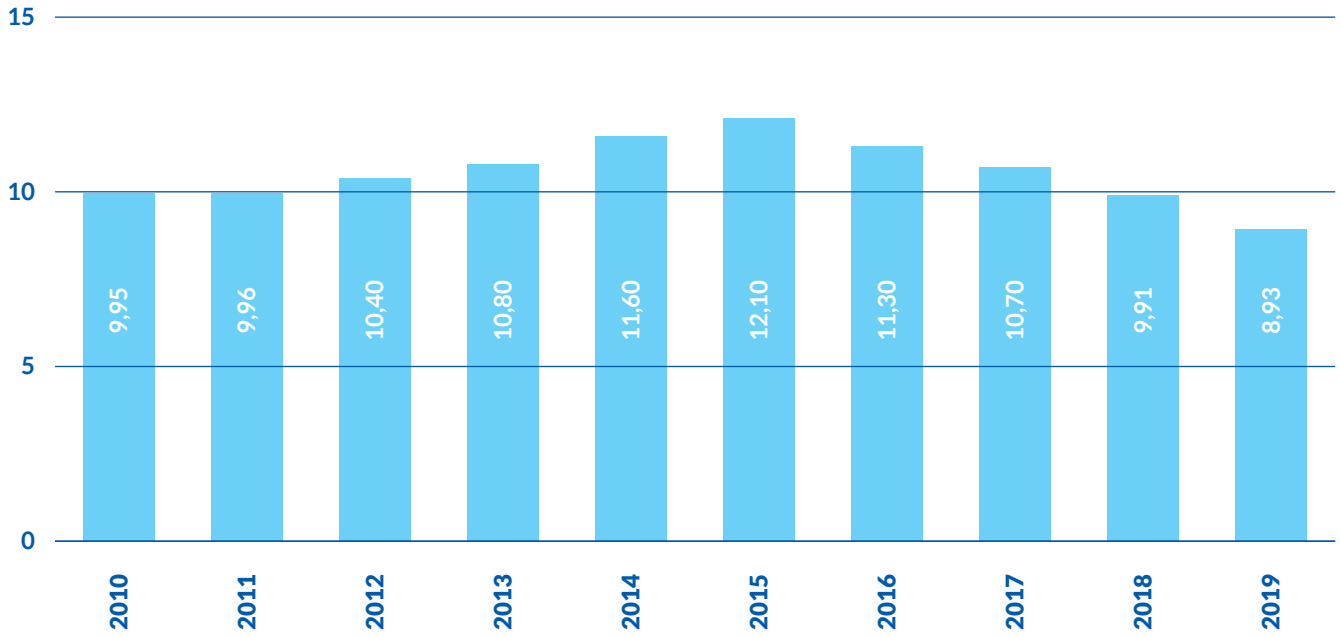
Les volumes transportés par bateau de navigation intérieure ont diminué de 9,8 % en 2019 dans le Port de **Hambourg**. Cette baisse est principalement dûe aux résultats négatifs affichés par le transport de cargaisons sèches, en particulier celui du charbon. L'une des raisons de cette baisse est l'abandon du charbon comme source de production d'électricité en Allemagne. Dans l'ensemble, les cargaisons sèches et liquides suivent une tendance à la baisse depuis 2015.

En revanche, la situation est plus positive pour le transport de conteneurs. Contrairement à la baisse globale de 4,1 % enregistrée en Allemagne, une augmentation de 13 % du transport de conteneurs par bateau de navigation intérieure, soit 145 078 EVP en 2019, a été enregistrée au Port de Hambourg.[20]

Le trafic fluvial dans l'arrière-pays (tous modes confondus) a augmenté de 7,4 % entre 2018 et 2019. Au sein de cette catégorie de trafic, le transport fluvial a perdu des parts de marché au profit du rail. Sa part était de 9,2 % en 2019, contre 10,1 % en 2018, tandis que la part modale du transport ferroviaire était de 49,4 % (contre 47,1 % en 2018). La part modale du transport routier est passée de 42,8 % à 41,4 %. À Hambourg, le transport fluvial entrant représente 47 %, tandis que le transport sortant représente 53 %.

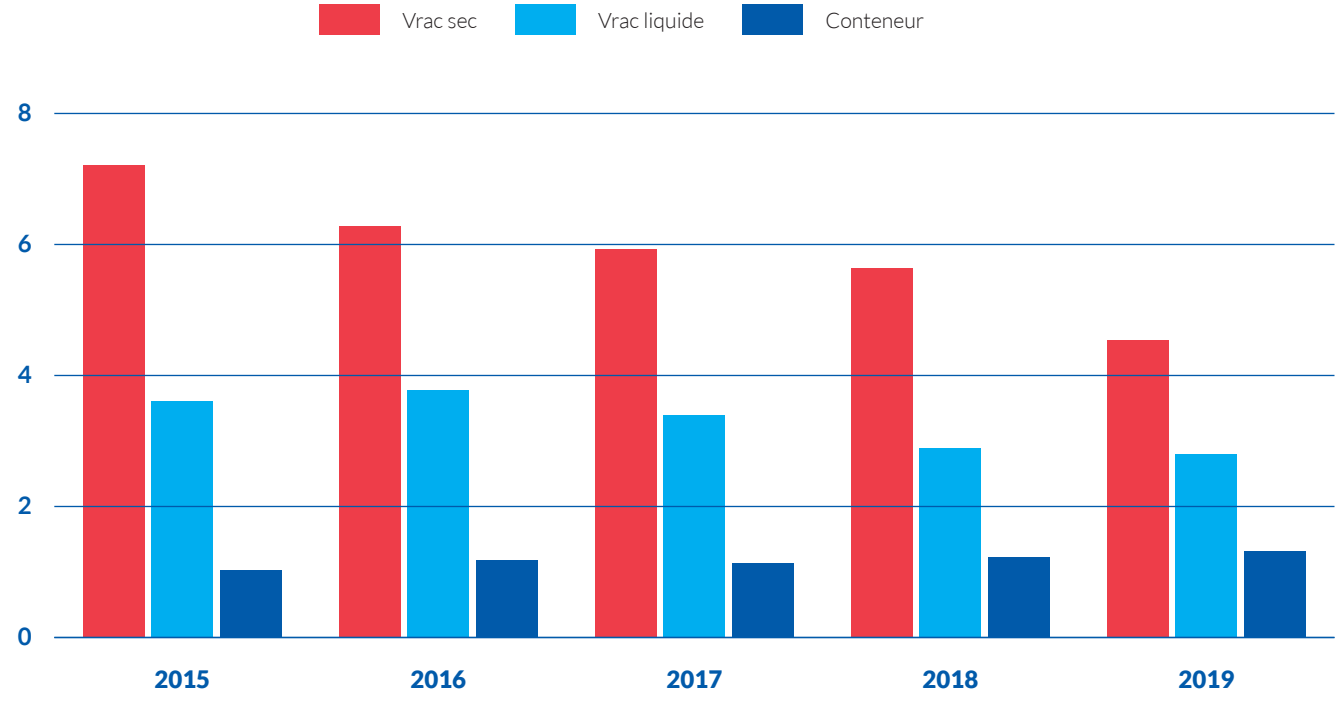
[20] Communiqué de presse du Port de Hambourg : « Container shipping into the hinterland on a good track » [Le transport de conteneurs vers l'arrière-pays est en bonne voie]. Ce nombre n'inclut pas l'augmentation du transbordement intra-portuaire par barge dans le Port de Hambourg.

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

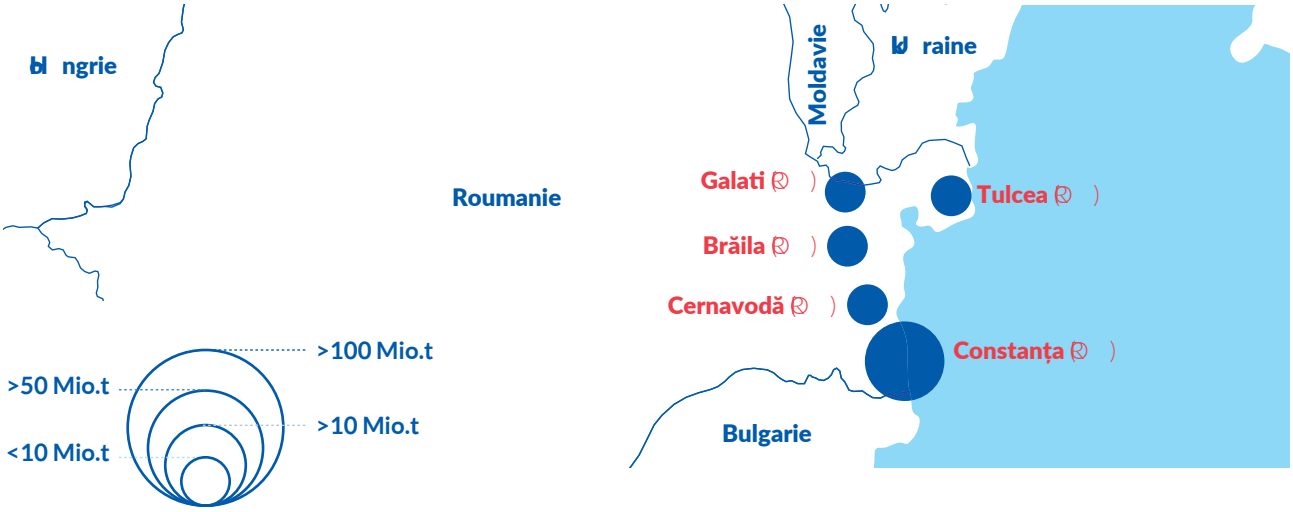


Source : Office statistique de Hambourg/Port de Hambourg

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



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



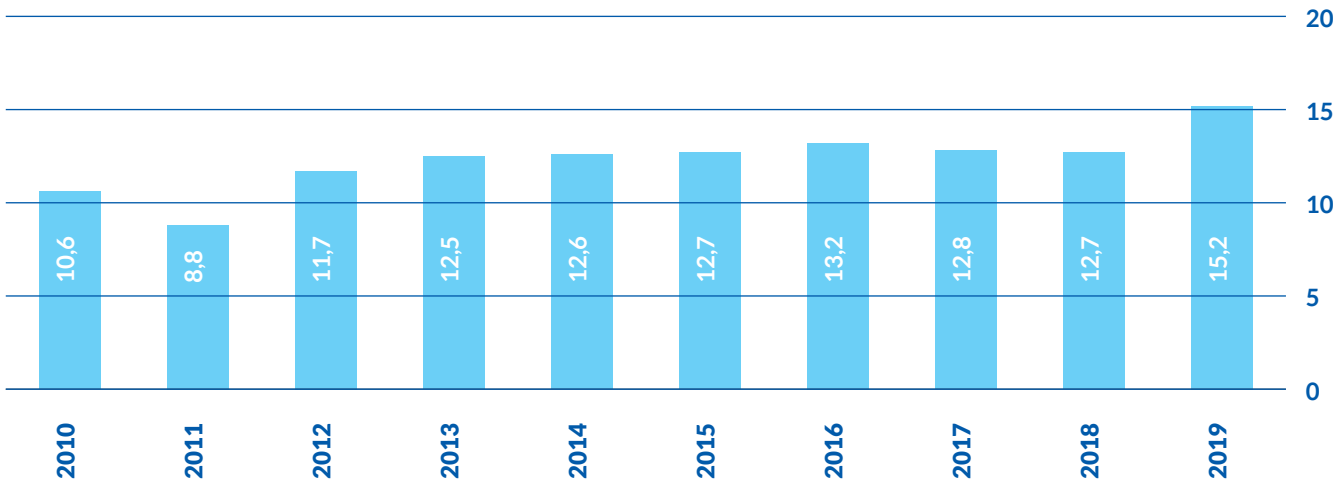
Sources : office statistique de la Roumanie

Dans le port de **Constanţa**, 10 395 bateaux de navigation intérieure ont fait escale en 2019. Le trafic fluvial a augmenté de près de 20 %, pour atteindre 15,1 millions de tonnes, principalement grâce à l'augmentation des volumes de produits agricoles, notamment de céréales, de minerai de fer et de produits chimiques transportés.

Ce sont principalement des cargaisons sèches qui sont transportées dans le port de Constanţa, représentant 90,7 % du transport total de marchandises. Les volumes de cargaison sèche ont augmenté de 20,8 % par rapport à 2018. Les cargaisons liquides représentent 5,6 % du transport total de marchandises. Le fret conteneurisé, Ro/ro et divers s'est élevé à 507 milliers de tonnes en 2019, principalement attribuées aux marchandises diverses. En effet, le transport de conteneurs dans le port de Constanţa est resté relativement faible et représentait 1761 EVP en 2019.

Le transport international représente 56,2 % de la manutention fluviale totale. Constanţa est le port maritime où la manutention fluviale enregistrée en Roumanie est la plus importante, avant Galati, Cernavoda, Tulcea et Braila.

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



Source : port de Constanța/Office statistique de Roumanie

MANUTENTION FLUVIALE

DANS LES PRINCIPAUX PORTS INTÉRIEURS EUROPÉENS

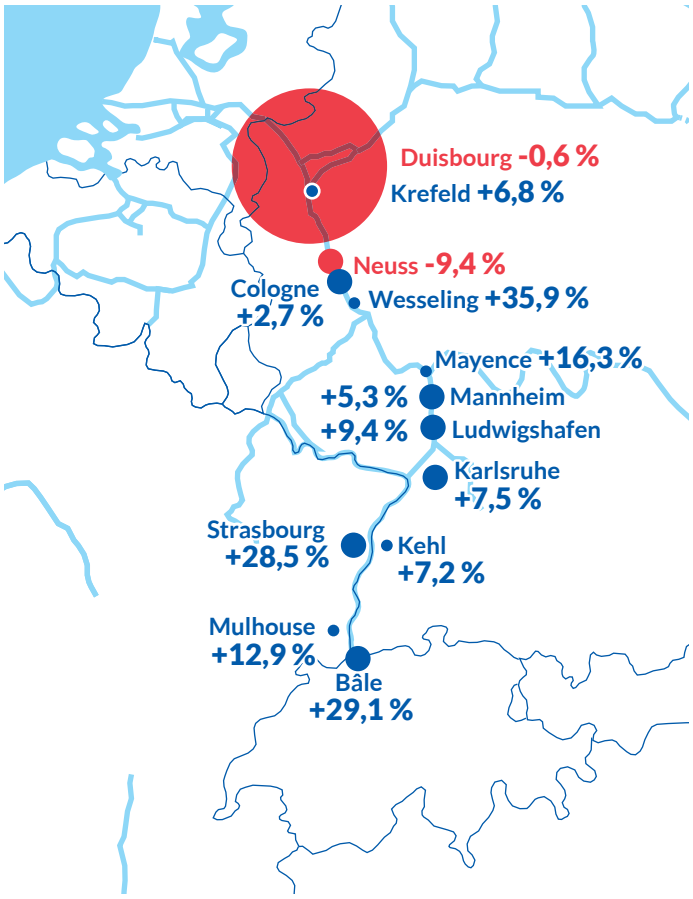
PORTS RHÉNANS

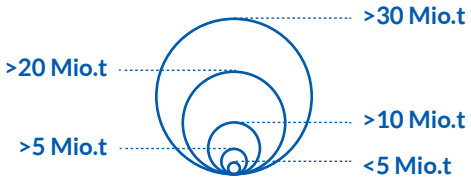
TABLEAU 1 : **MANUTENTION FLUVIALE DANS LES PRINCIPAUX PORTS RHÉNANS**
(EN MILLIONS DE TONNES)

	2017	2018	2019	2019/2018
Duisbourg	52,2	48,1	47,8	-0,6 %
Cologne	10,7	8,9	9,1	+2,7 %
Mannheim	9,7	7,5	7,9	+5,3 %
Strasbourg	8,0	5,9	7,5	+28,5 %
Neuss	8,0	7,6	6,9	-9,4 %
Karlsruhe	7,2	6,4	6,9	+7,5 %
Ludwigshafen	5,6	6,1	6,6	+9,4 %
Bâle	5,8	4,7	6,1	+29,1 %
Mulhouse	4,8	4,4	4,9	+12,9 %
Kehl	3,5	3,9	4,2	+7,2 %
Mayence	2,9	3,2	3,7	+16,3 %
Krefeld	3,4	3,3	3,6	+6,8 %
Wesseling	2,6	2,0	2,7	+35,9 %
Total	124,4	112,1	118,1	+5,4 %

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

TRAFIC FLUVIAL ANNUEL TOTAL (EN MILLIERS DE TONNES)





Baisse du trafic entre 2018 et 2019

Hausse du trafic entre 2018 et 2019

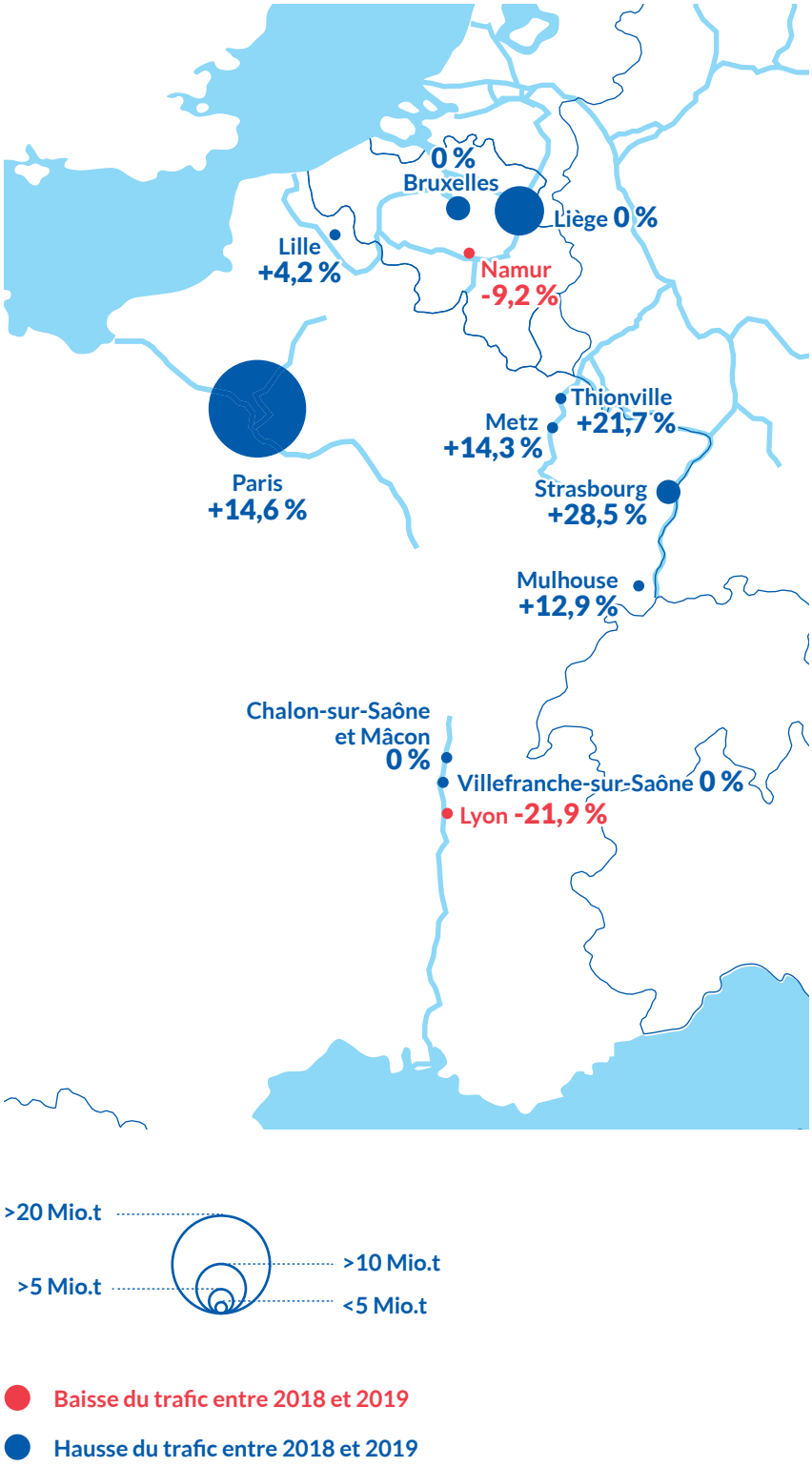
PORTS FRANÇAIS ET BELGES

TABLEAU 2 : **MANUTENTION FLUVIALE DANS LES PRINCIPAUX PORTS FRANÇAIS ET BELGES** (EN MILLIONS DE TONNES)

	2017	2018	2019	2019/2018
Paris	21,2	22,1	25,3	+14,6 %
Liège	15,9	16,0	16,0	0 %
Strasbourg	8,0	5,9	7,5	+28,5 %
Bruxelles	4,8	5,2	5,2	0 %
Mulhouse	4,8	4,4	4,9	+12,9 %
Namur	5,3	5,1	4,6	-9,2 %
Metz	1,6	1,9	2,2	+14,3 %
Lille	1,8	1,8	1,9	+4,2 %
Lyon	1,5	1,4	1,1	-21,9 %
Villefranche-sur-Saône	0,8	0,8	0,8	0 %
Chalon-sur-Saône et Mâcon	1,1	0,8	0,8	0 %
Thionville	0,6	0,6	0,7	+21,7 %
Total	67,4	66,0	70,9	+7,4 %

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. Le « total » ne concerne que les ports mentionnés dans le tableau, et non l'ensemble des ports intérieurs en France et en Belgique.

TRAFIC FLUVIAL ANNUEL TOTAL (EN MILLIERS DE TONNES)



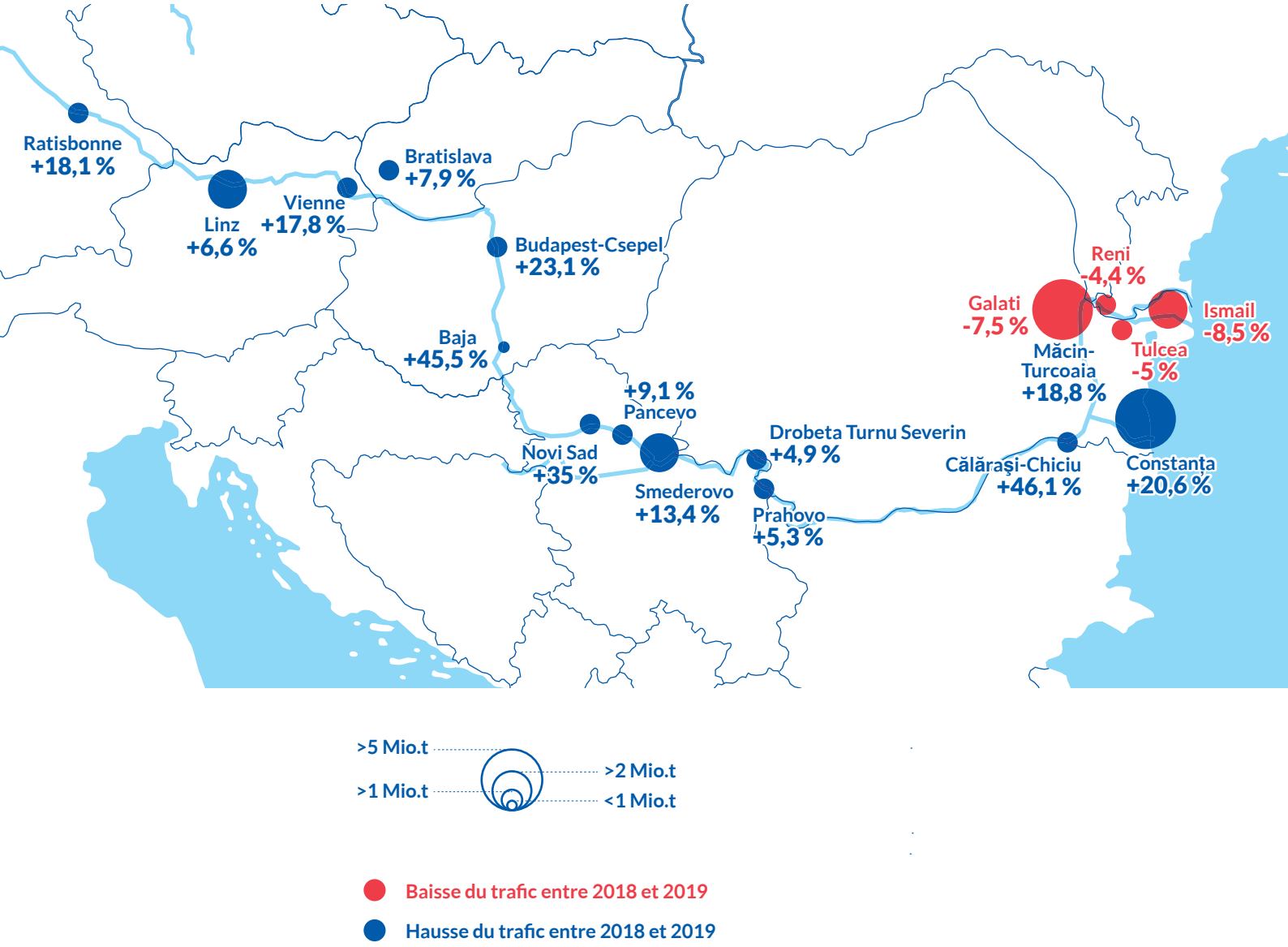
PORTS DU DANUBE

TABLEAU 3 : **MANUTENTION FLUVIALE DANS DE GRANDS PORTS DU DANUBE**
(EN MILLIONS DE TONNES)

	2017	2018	2019	2019/2018
Constanţa	12,1	12,1	14,5	+20,6 %
Galati	6,3	6,4	5,9	-7,5 %
Ismail	5,1	4,7	4,3	-8,5 %
Smederovo	3,2	3,6	4,0	+13,4 %
Linz	4,2	3,2	3,4	+6,6 %
Bratislava	2,1	1,5	1,7	+7,9 %
Tulcea	1,3	1,7	1,6	-5,0 %
Pancevo	1,1	1,4	1,5	+9,1 %
Novi Sad	1,2	1,0	1,4	+35,0 %
Ratisbonne	1,5	1,1	1,3	+18,1 %
Reni	1,1	1,3	1,3	-4,4 %
Vienne	1,1	1,0	1,2	+17,8 %
Drobeta Turnu Severin	1,2	1,1	1,2	+4,9 %
Călăraşi-Chiciu	0,7	0,7	1,1	+46,1 %
Prahovo	0,9	1,0	1,1	+5,3 %
Budapest-Csepel	1,1	0,9	1,1	+23,1 %
Măcin-Turcoaia	0,8	0,8	0,9	+18,8 %
Baja	0,6	0,3	0,5	+45,5 %
Total	45,5	43,8	48,0	+9,6 %

Sources : Commission du Danube, rapport d'observation du marché, Office statistique de la Roumanie, Office statistique de la Hongrie, Destatis, Statistik Austria, Autorité portuaire de Serbie. Le « total » ne concerne que les ports mentionnés dans le tableau, et non l'ensemble des ports du Danube. La manutention fluviale totale des ports du Danube en 2019 s'élevait à 69 millions de tonnes (+13 % par rapport à 2018).

TRAFIC FLUVIAL ANNUEL TOTAL (EN MILLIERS DE TONNES)



PORTS DE LA SAVE

TABLEAU 4 : **MANUTENTION FLUVIALE DANS LES PRINCIPAUX PORTS SUR LA SAVE** (EN MILLIERS DE TONNES)*

	2017	2018	2019	2019/2018
Autres lieux de transbordement (Serbie)	-	682	949	+39 %
Sremska Mitrovica (Serbie)	189	234	560	+139 %
Slavonski Brod (Croatie)	117	131	199	+52 %
Sabac (Serbie)	170	149	149	+/-0 %
Brčko (Bosnie-Herzégovine - BIH)	136	98	125	+27 %
Sisak (Croatie)	60	66	70	+6 %
Raffinerie de pétrole de Brod (BIH)	9,7	29	8,1	-72 %
Total	682	1 390	2060	+48 %

Source : Commission de la Save

** En 2015, le port de Šamac en Bosnie-Herzégovine a déposé son bilan; aucun transbordement de cargaison n'a été par conséquent enregistré depuis.*

TRAFIC FLUVIAL ANNUEL TOTAL (EN MILLIERS DE TONNES)

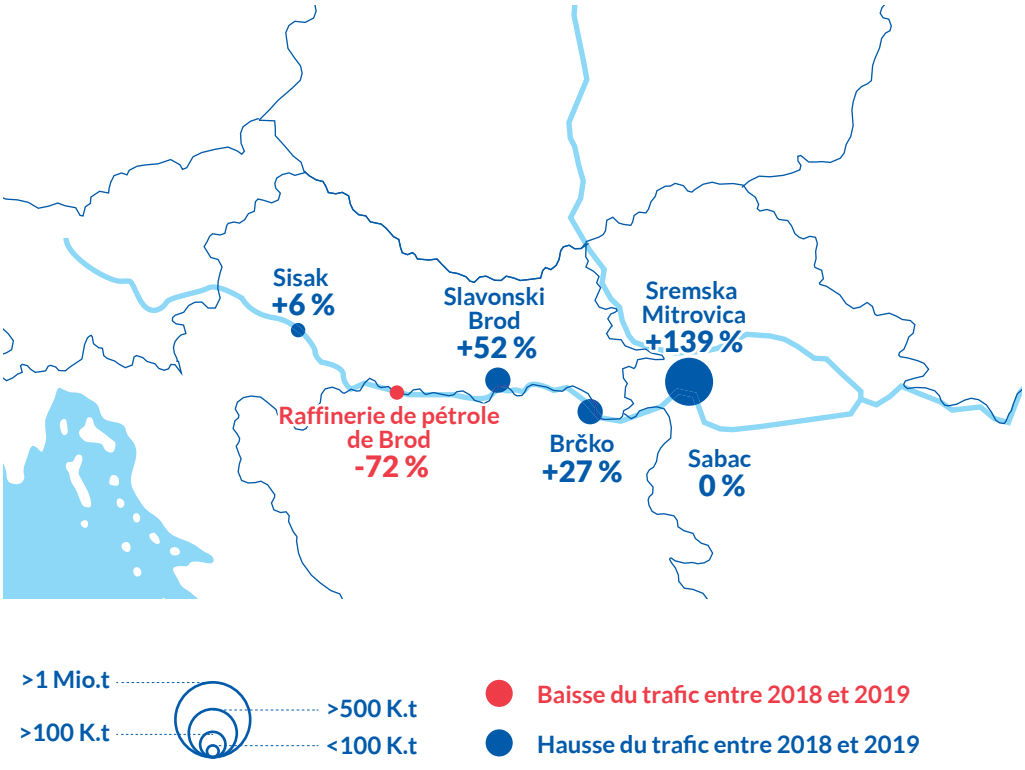
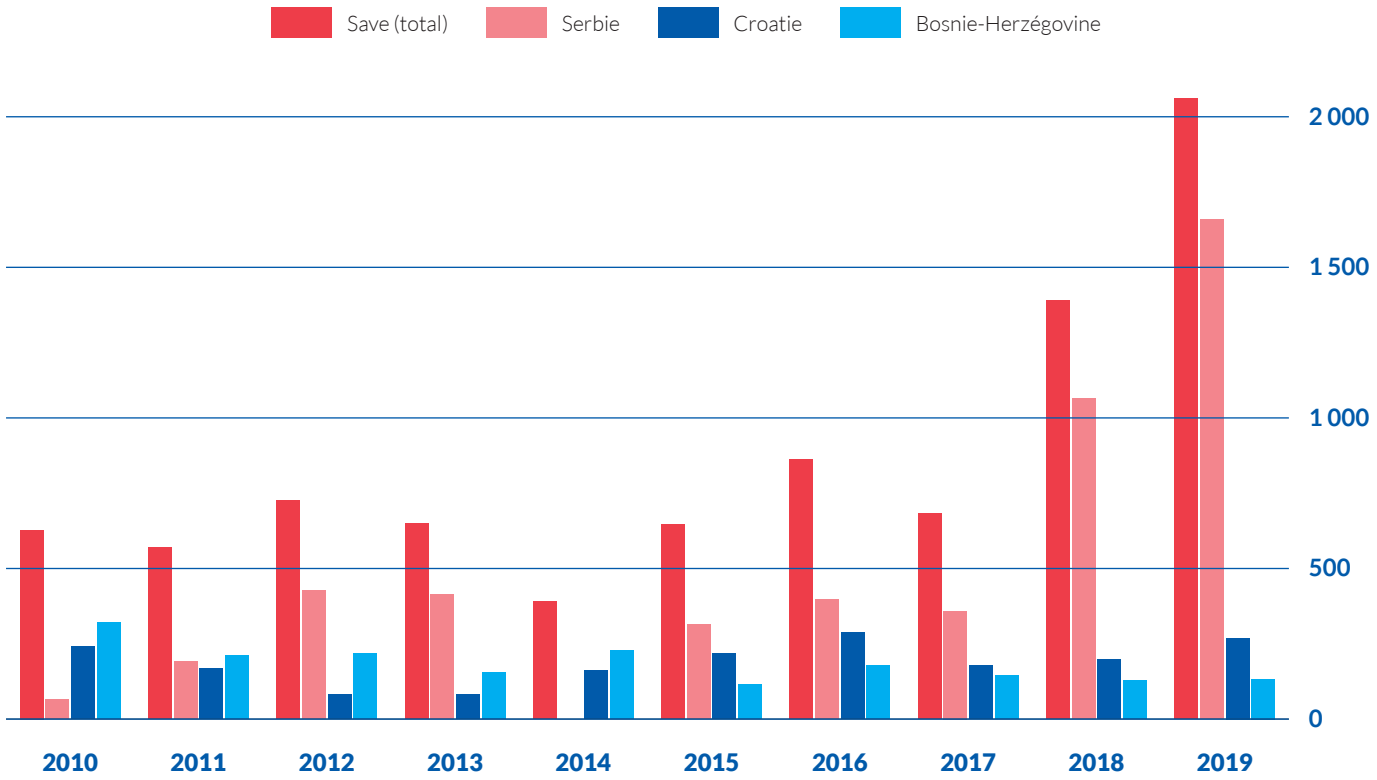


FIGURE 9 : **ÉVOLUTION DES MARCHANDISES TRANSBORDÉES DANS LE BASSIN DE LA SAVE, EN TOTALITÉ ET VENTILÉES PAR PAYS SUR LA PÉRIODE 2010-2019** (EN MILLIERS DE TONNES)*



Source : Commission de la Save
** 2014 : les données relatives à la Serbie sont manquantes (une crue importante a touché l'ensemble du bassin cette année-là, ce qui peut expliquer cette absence) ; première année où la raffinerie de pétrole de Brod a commencé à fonctionner et où des données ont été enregistrées ; après 2015 : plus de données pour le port de Šamac ; depuis 2018 et 2019, des données ont commencé à être collectées pour des lieux de transbordement plus modestes en Serbie, ce qui explique la quantité croissante de marchandises transbordées enregistrées en Serbie pour ces années-là.*

Serbie

- **Sremska Mitrovica / Port Leget** est une société commerciale qui gère la zone portuaire et se concentre principalement sur l'exploitation des sédiments du lit de la Save. Ses activités sont fortement dépendantes de la demande du secteur de la construction, affichant ainsi une quantité importante de marchandises telles que des graviers, sables et granulats de pierre.
- **Le complexe industriel portuaire de Šabac/Zorka** a été construit par l'ancien géant de l'industrie chimique *Zorka* et est principalement utilisé par le bassin industriel de Šabac et Valjevo. Le transbordement, principalement de marchandises diverses et en vrac, est effectué dans le complexe industriel portuaire de Zorka et, dans une moindre mesure, dans la voie navigable de la zone franche de Šabac. Des projets visant à accroître sa capacité sont en cours, ce qui devrait avoir un effet positif sur le marché des services de transport dans un avenir prévisible.
- Depuis 2018, l'Agence portuaire de la République de Serbie tient des registres statistiques pour les autres lieux de transbordement de taille plus modeste. Dans tous ces endroits, il y a une augmentation significative du transbordement global, principalement de matériaux de construction, de produits pétroliers, de charbon et de sédiments dragués dans le lit de la Save et de ses affluents.

Croatie

- Au cours des dix dernières années, la manutention fluviale au **port de Slavonski Brod** concernaient principalement le pétrole brut et la pierre et, en quantités moindres, les céréales, le sucre et les biocarburants, ainsi que certains produits de l'industrie métallurgique et certains types de marchandises. En 2017, grâce à un cofinancement de l'UE, l'autorité portuaire a lancé des travaux afin de créer de nouvelles infrastructures fluviales ou de moderniser l'infrastructure existante, le réseau routier et le terminal à conteneurs (budget : 11 millions d'euros). En outre, des investissements importants ont été annoncés par les Chemins de fer croates et d'autres investisseurs privés. Des négociations sont en cours au sujet de contrats de transport/transbordement à long terme.

- **Le port de Sisak** (administré par l'autorité portuaire de Sisak) est le port situé le plus en amont sur la Save, ce qui explique les quantités modestes de marchandises transbordées, principalement du pétrole brut chargé à Slavonski Brod. Il est fortement tributaire des conditions hydrologiques.

Bosnie-Herzégovine

Les ports de Bosnie-Herzégovine ont prévu et planifié une augmentation des quantités de marchandises transbordées. Cependant, de nombreux facteurs tels que la lenteur de la croissance économique et les retards dans la mise en œuvre du projet de réhabilitation de la voie navigable de la Save ont également entravé ces développements. Des activités et des discussions sont en cours dans le but de trouver un nouveau modèle d'investissement dans la réhabilitation de la voie navigable de la Save et de ses ports.

- **Le port de Brčko** est situé à proximité d'une zone industrielle. Il permet un flux direct de marchandises sur la Save, vers les ports du Danube ainsi que vers les ports de la mer du Nord et de la mer Noire. Il est bien relié aux autres modes de transport. L'équipement permet le transport de céréales et de marchandises en vrac. Au cours des dix dernières années, le transbordement incluait principalement le charbon, la farine de soja, le coke, les tôles d'acier et les bandes d'acier laminées à froid.

- **Le port de Šamac** se distingue par de fortes fluctuations dans les quantités de marchandises transbordées. En effet, il est détenu par une entreprise privée, dont il possède des parts, et la manutention fluviale au port dépend de la production effective de l'entreprise. Le port est principalement utilisé pour la livraison de bandes laminées à froid et le transport de tuyaux en acier.

- **La raffinerie de pétrole de Brod** a été fondée en 1892 par une société hongroise de l'industrie chimique (*Danica*). Ses principaux avantages sont sa position sur la Save, qui est navigable entre Sisak et sa confluence avec le Danube, et plus loin vers la mer Noire, ainsi que la proximité de l'autoroute et de *Jadranski Naftovod* (JANAF), une société assurant la gestion d'un réseau de pipelines.


tex



05

FLOTTE DES BATEAUX À MARCHANDISES

- Il y a actuellement quelque 15 200 bateaux de marchandises naviguant sur les voies d'eau intérieures européennes, dont 9 800 sont immatriculés dans les pays riverains du Rhin, 3 500 dans les pays riverains du Danube et 1 900 dans d'autres pays européens.
- La majorité des nouveaux bateaux à cargaison sèche qui sont entrés sur le marché européen de la navigation intérieure en 2019 sont immatriculés aux Pays-Bas (17 sur 20). La plupart des nouveaux bateaux (16 sur 20) présentent une capacité de chargement de plus de 2 000 tonnes.
- Quarante nouveaux bateaux-citernes sont entrés sur le marché en 2019, la majorité transportant des produits chimiques de type ADN. En plus des 15 bateaux immatriculés aux Pays-Bas, 14 nouveaux bateaux-citernes étaient immatriculés en Allemagne, huit nouveaux bateaux au Luxembourg et trois en Belgique. Sur ces 40 nouveaux bateaux, 24 présentaient une capacité de chargement de plus de 2 000 tonnes.

TAILLE DES FLOTTES
PAR MACRO-RÉGION ET PAYS EN EUROPE

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





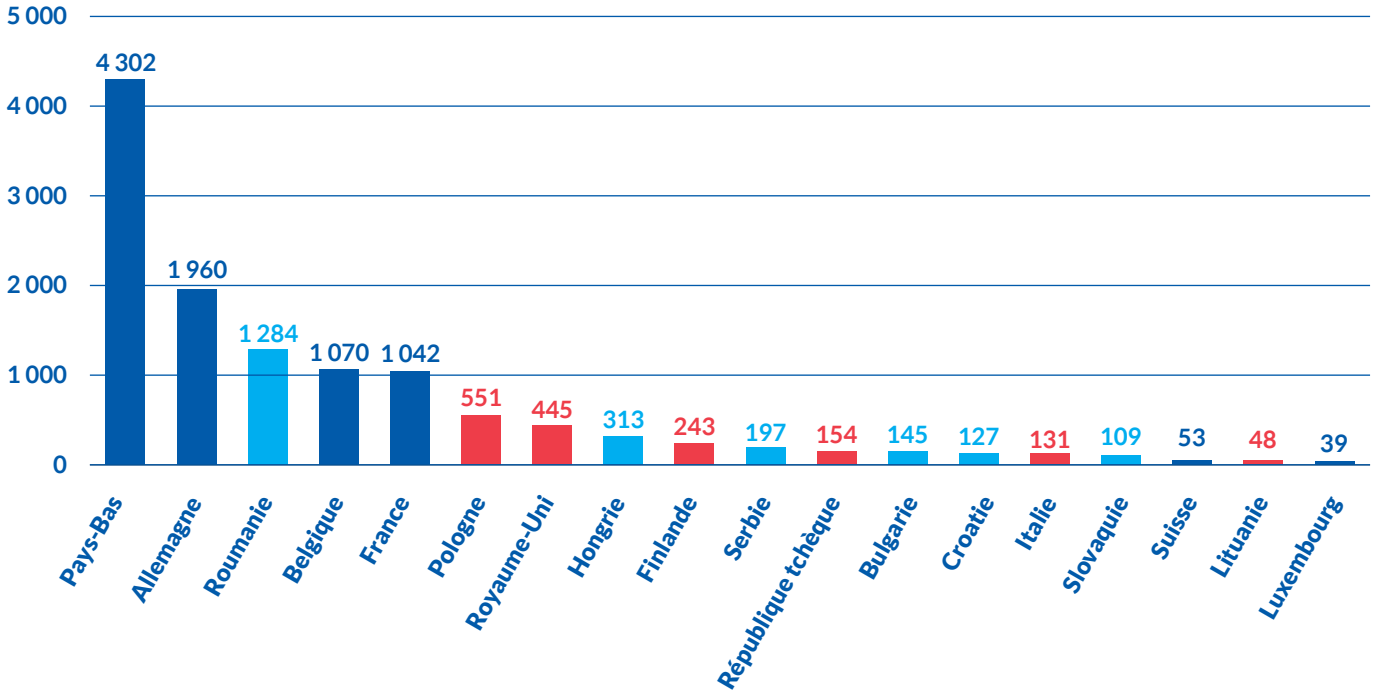


	Bateaux à cargaison sèche	Bateaux à cargaison liquide	Pousseurs et remorqueurs	
FLOTTE RHÉNANE	7 033	1 433	1 319	9 785
FLOTTE DANUBIENNE	2 652	204	642	3 498
AUTRES PAYS*	1 546	26#	345	1 917
	11 231	1 663	2 306	15 200

Sources : 1) Pays rhénans : VNF (France), CBS (Pays-Bas), ITB (Belgique), administration allemande des voies navigables et de la navigation, registre national du Luxembourg et Ports rhénans suisses. 2) Pays danubiens : Commission du Danube. 3) Autres pays : Eurostat [iww_eq_loadcap]. [iww_eq_age], Ministère tchèque des transports, Office statistique de Pologne.
** Autres pays = Pologne, République tchèque, Italie, Royaume-Uni, Finlande, Lituanie. # dont 9 bateaux-citernes en Pologne, 1 en République tchèque et 16 en Lituanie, et un nombre inconnu dans les autres pays.*

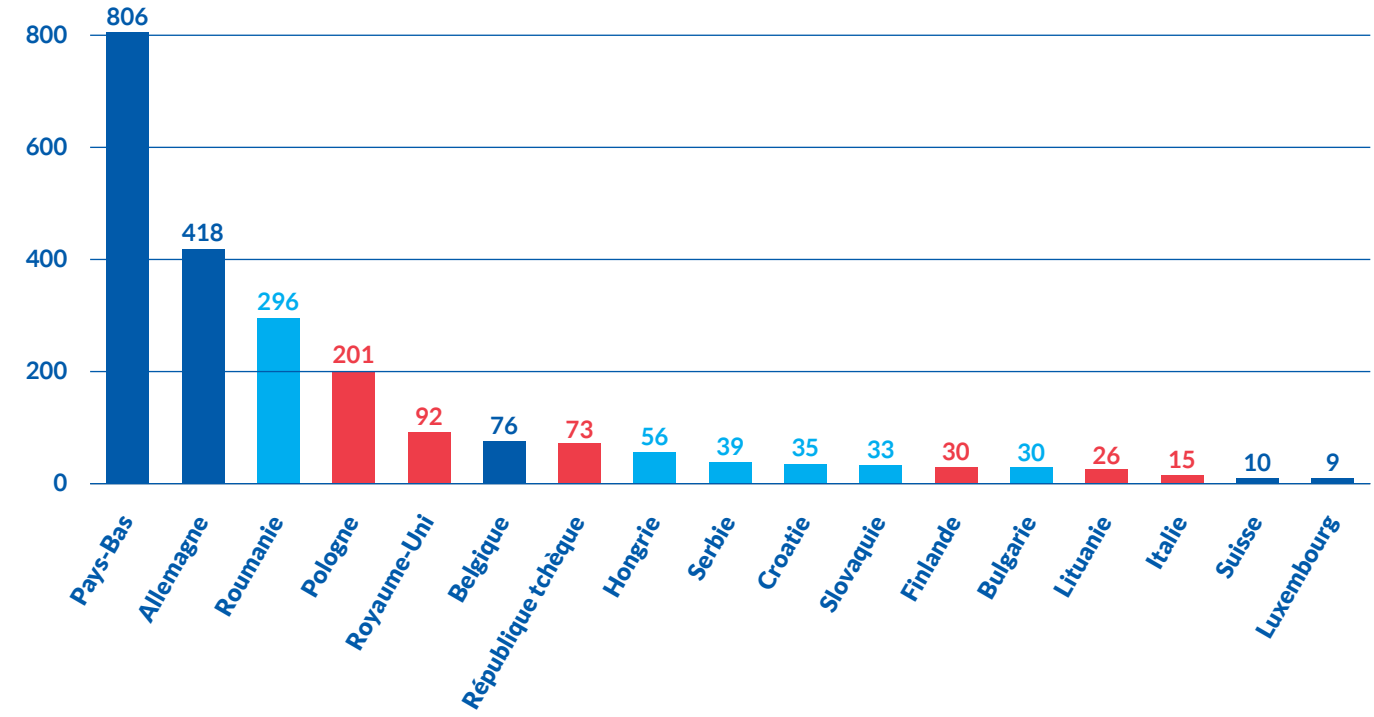
Les chiffres suivants montrent le nombre de bateaux à cargaisons sèche et liquide (bateaux et barges automoteurs), ainsi que le nombre de pousseurs et de remorqueurs par pays en Europe. Les données sont les dernières disponibles et se réfèrent à 2019 pour les Pays-Bas, la Belgique, la France, la Suisse, le Luxembourg, et à 2018 pour tous les autres pays, à l'exception de l'Italie et de la Serbie (2017). Les pays rhénans sont indiqués en bleu foncé, les pays danubiens en bleu ciel et les autres pays en rouge.

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



Sources : Eurostat [iww_eq_loadcap] et sources utilisées pour les pays rhénans dans le tableau ci-dessus

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



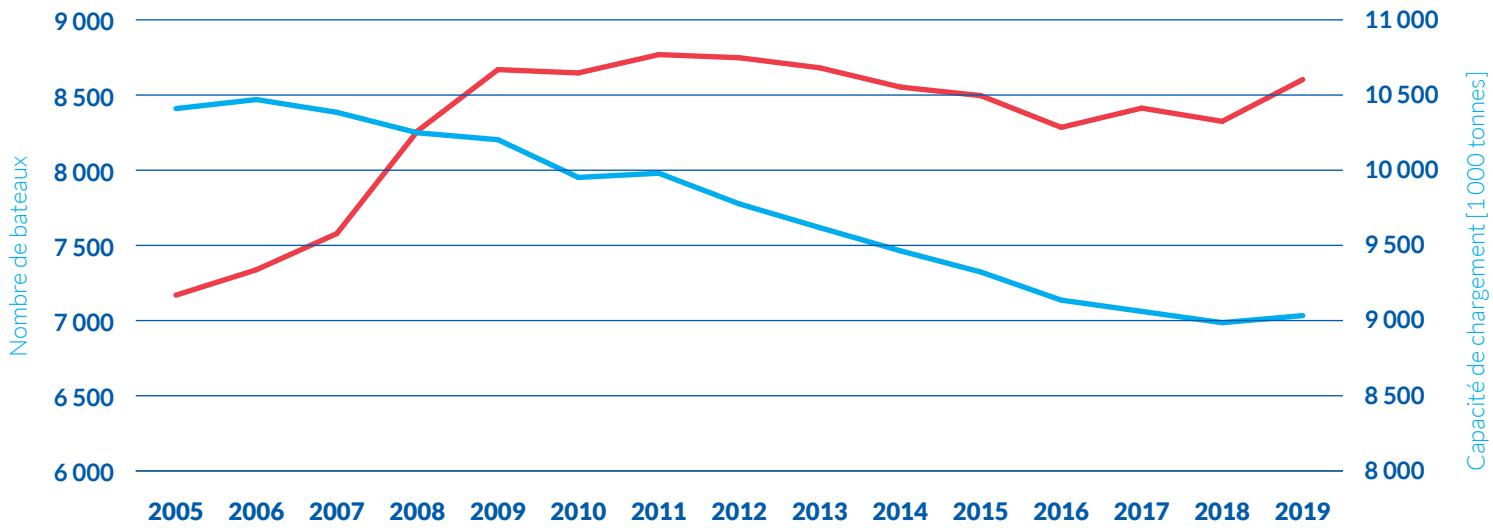
Sources : Eurostat [iww_eq_age] et sources utilisées pour les pays rhénans dans le tableau ci-dessus

ÉVOLUTION DE LA FLOTTE RHÉNANE

FLOTTE À CARGAISON SÈCHE DANS LES PAYS RHÉNANS

En 2019, le nombre de bateaux et barges automoteurs totalisait 7 033 unités, ce qui était - pour la première fois depuis 2011 - un nombre plus élevé que l'année précédente (+1 %). Avec 10,6 millions de tonnes (+2,6 %), la capacité de chargement était également supérieure au niveau atteint en 2018. Cette augmentation de la taille de la flotte reflète celle du taux de nouvelles constructions au cours des années précédentes (voir la partie consacrée aux nouvelles constructions). Comme en 2018, la part de la flotte néerlandaise représente 50 % en termes de nombre de bateaux et 58 % en termes de capacité de chargement.

FIGURE 3 : **ÉVOLUTION DE LA FLOTTE DE BATEAUX À CARGAISON SÈCHE DANS LES PAYS RHÉNANS***

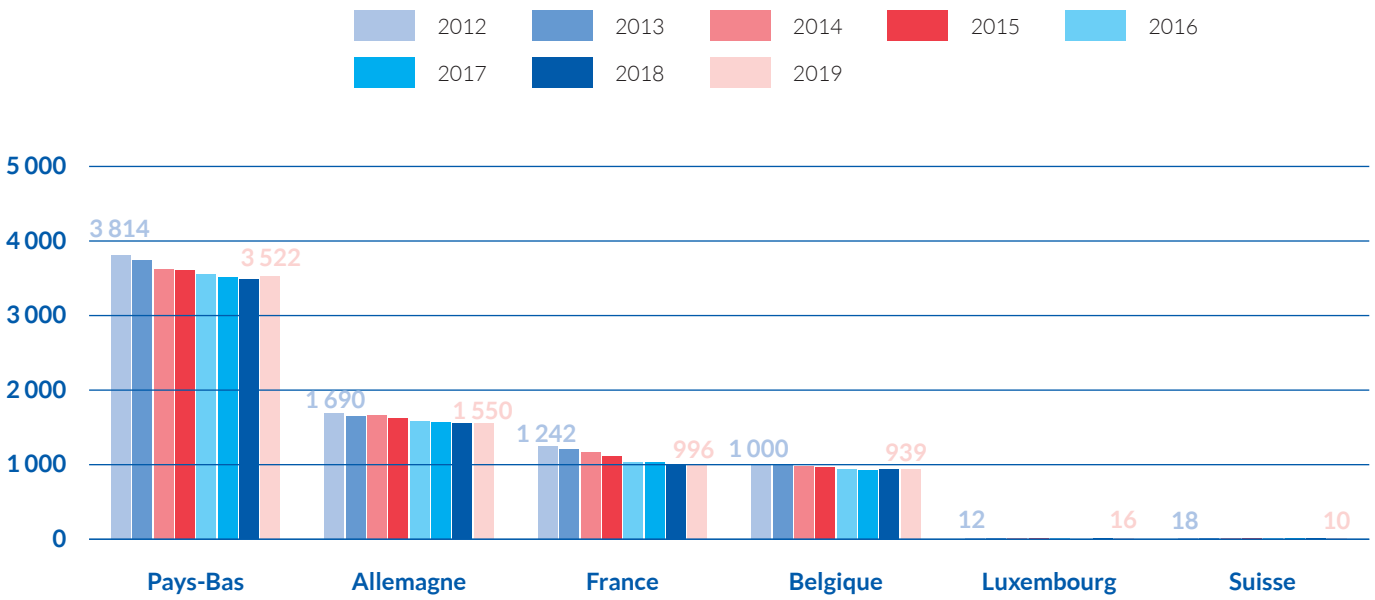


Source : analyse de la CCNR sur la base des données du Centraal Bureau voor de Statistiek (établies à partir de celles communiquées par le Rijkswaterstaat), administration allemande des voies navigables et de la navigation, VNF, ITB, Ports rhénans suisses, registre national du Luxembourg.

** = bateaux et barges automoteurs, sans pousseurs ni remorqueurs*

Le nombre de bateaux à cargaison sèche dans les pays rhénans était de 7 033 en 2019, contre 7 776 en 2012. La réduction sur cette période a été la plus forte en termes relatifs en France, où le nombre de bateaux a diminué de 246 unités, soit 20 %. Dans les trois autres pays, le pourcentage de réduction était de 6 à 8 %.

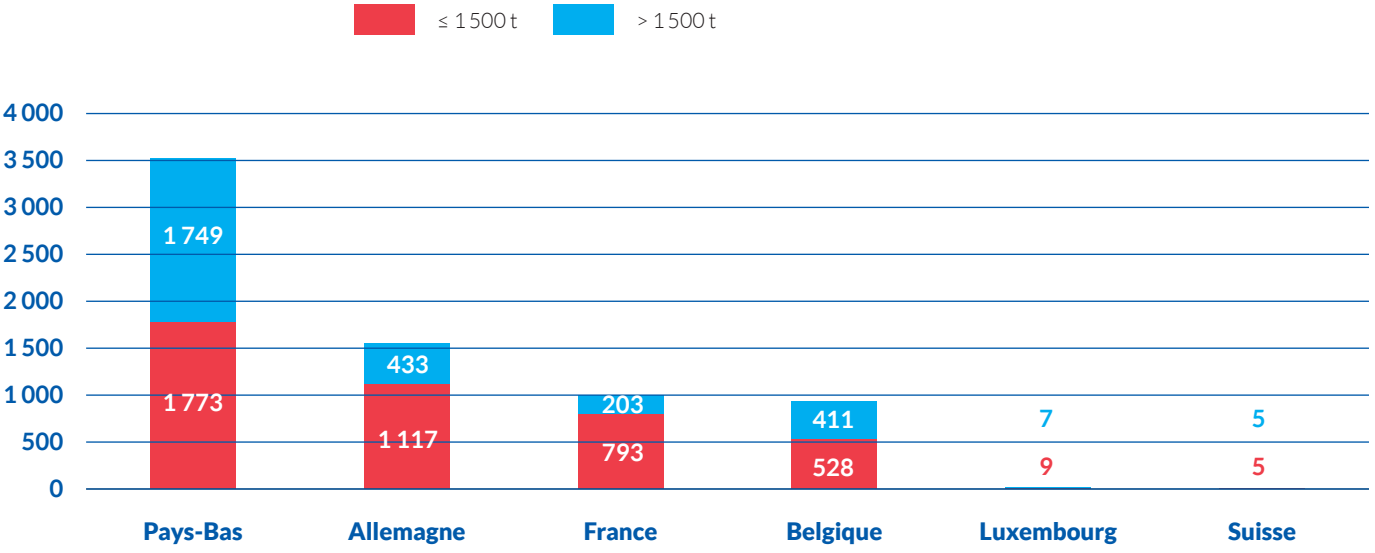
FIGURE 4 : **NOMBRE DE BATEAUX À CARGAISON SÈCHE PAR PAYS RHÉNAN***



Source : analyse de la CCNR sur la base des données des flottes nationales
** Les données communiquées par la flotte allemande pour 2019 reposent sur celles de 2018.*

Les petits bateaux sont souvent définis comme des bateaux dont la capacité de chargement peut atteindre 1500 tonnes. Selon cette définition, il y avait, en 2019, environ 4225 petits bateaux à cargaison sèche dans les pays rhénans, soit 60 % de l'ensemble des bateaux à cargaison sèche.

FIGURE 5 : **NOMBRE DE BATEAUX À CARGAISON SÈCHE PAR PAYS RHÉNAN PAR CATÉGORIE DE TAILLE EN 2019***



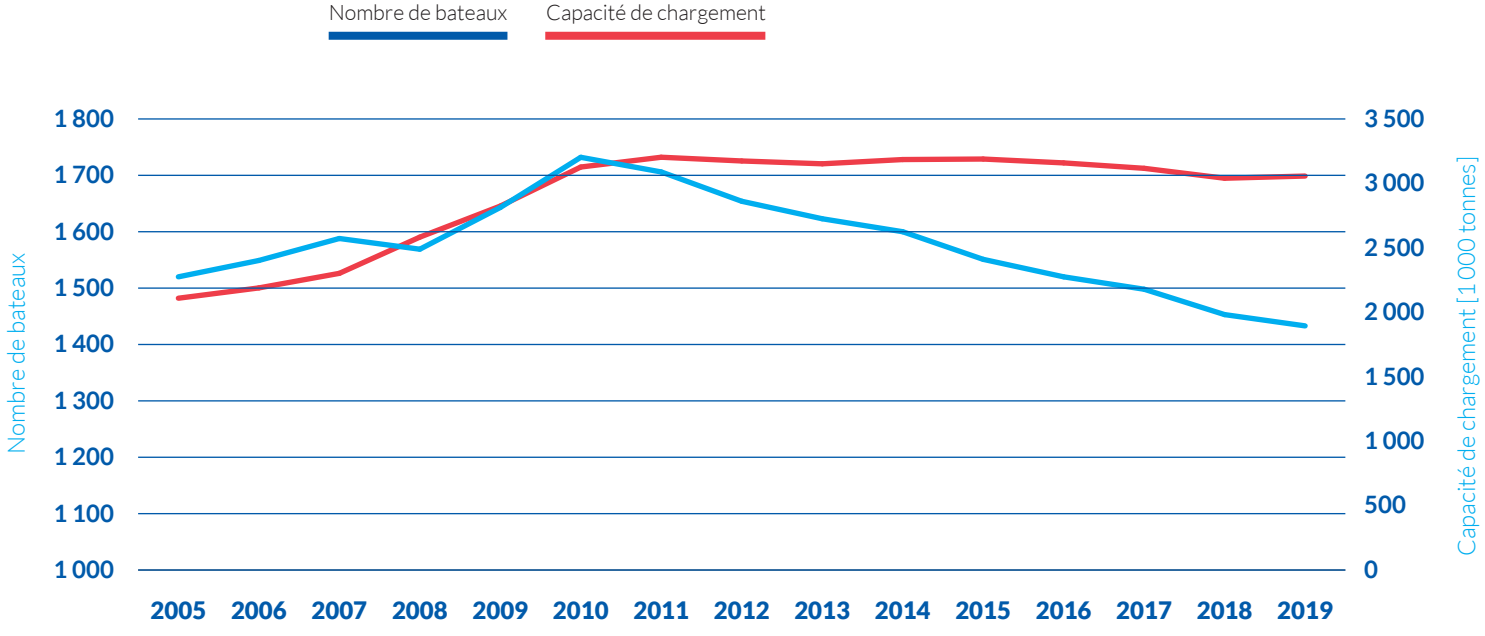
Sources : analyse de la CCNR sur la base de données des flottes nationales
** Les données indiquées pour la flotte allemande sont celles de 2018.*

Il existe encore une autre définition applicable aux petits bateaux, selon laquelle seuls ceux dont la capacité de chargement est inférieure ou égale à 650 tonnes peuvent être considérés comme des petits bateaux. Selon cette définition, il existe 703 petits bateaux à cargaison sèche néerlandais (soit 20 % de la flotte à cargaison sèche néerlandaise en termes de nombre), et 253 petits bateaux à cargaison sèche belges (soit 27 % de la flotte belge de cargaison sèche). Le nombre de bateaux allemands et français d'une capacité inférieure à 650 tonnes ne peut être inclus car les catégories de capacité n'obéissent pas aux mêmes critères dans les statistiques relatives aux flottes française et allemande. Une estimation basée sur les catégories de capacité existantes indique une part comprise entre 30 % et 40 %.

FLOTTE À CARGAISON LIQUIDE DANS LES PAYS RHÉNANS

La forte croissance économique qui a précédé 2009 et la nécessité de transformer la flotte à simple coque en flotte à double coque ont augmenté la capacité de chargement de la flotte d'environ 1 million de tonnes en seulement cinq ans, entre 2005 et 2010, soit de près de 50 %. Après 2010, le taux de nouvelles constructions a fléchi, les bateaux à simple coque ont progressivement quitté le marché et le nombre de bateaux s'en est donc trouvé réduit. Cependant, la capacité totale de la flotte est restée plus ou moins constante, dans la mesure où les bateaux qui quittaient la flotte étaient petits et les nouveaux bateaux qui arrivaient sur le marché étaient pour la plupart de grande taille.

FIGURE 6 : **ÉVOLUTION DE LA FLOTTE DE BATEAUX À CARGAISON LIQUIDE DANS LES PAYS RHÉNANS**



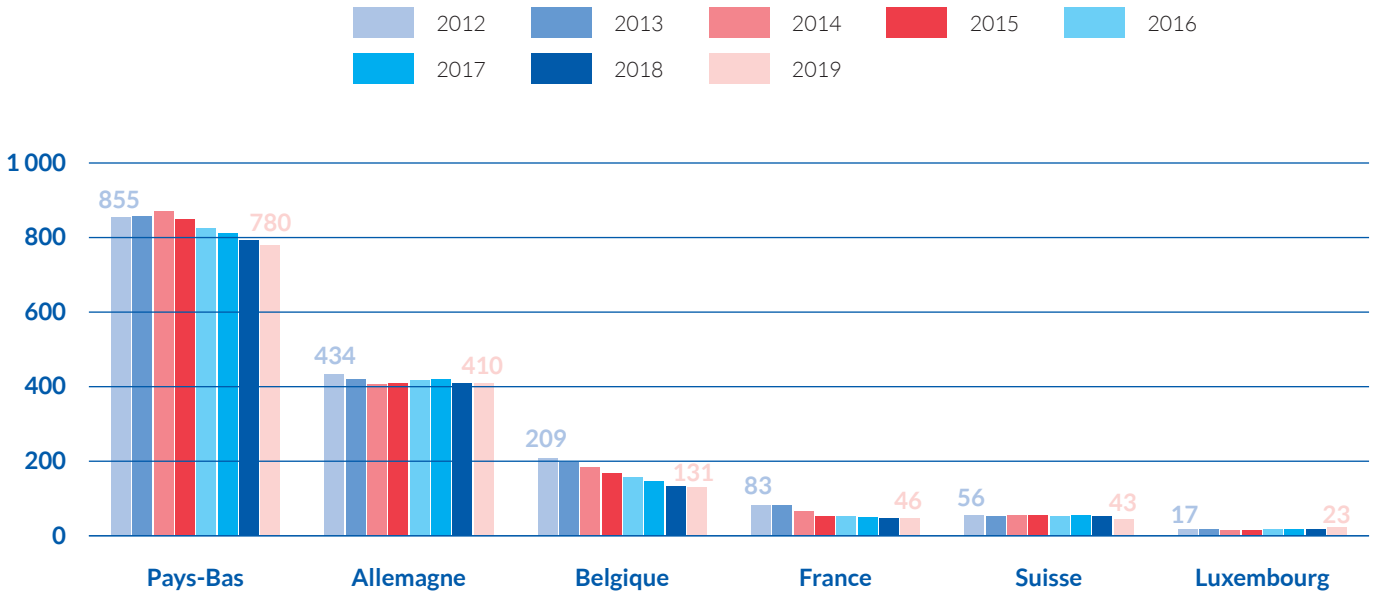
Source : données établies par la CCNR à partir de celles communiquées par les flottes nationales

En janvier 2020, le nombre total de 1433 bateaux à cargaison liquide dans les pays rhénans comprenait 1111 bateaux-citernes de type ADN, selon le système européen d'inspection des barges (EBIS).[21] Parmi ceux-ci, 1098 étaient des bateaux-citernes à double coque, et 13, des bateaux-citernes à simple coque. La base de données de l'EBIS indique également que neuf bateaux-citernes bicombustibles (GNL et autre combustible) naviguent dans la région du Rhin.

La différence entre l'ensemble des bateaux à cargaison liquide des pays rhénans (1433) et le nombre de bateaux-citernes de type ADN (1111) donne un chiffre résiduel de 322 bateaux. Ce résultat recouvre les types de bateaux suivants :

- bateaux-citernes de type ADN (transport de marchandises dangereuses) du commerce dédié pour les partenaires non membres de l'EBIS,
- bateaux d'avitaillement plus anciens,
- des bateaux transportant des huiles végétales,
- bateaux transportant de l'eau douce, chargés de ravitailler en eau potable les navires de mer à quai dans les ports maritimes,
- bateaux-citernes transportant du ciment (béton),
- bateaux déshuileurs / bateaux-citernes pour le transport de déchets.

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



Source : données établies par la CCNR à partir de celles communiquées par les flottes nationales.

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

II ÉVOLUTION DE LA FLOTTE DANUBIENNE

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

BATEAUX À CARGAISON SÈCHE DANS LA RÉGION DU DANUBE

Selon les statistiques de la Commission du Danube (accompagnées de précisions reposant sur des enquêtes menées auprès des entreprises de transport des États membres de la Commission du Danube), la flotte du Danube comptait, fin 2017, environ 400 pousseurs, 242 remorqueurs, 409 bateaux automoteurs à cargaison sèche et environ 2100 barges à cargaison sèche. Plus de 70 % du volume total de transport sont acheminés par des convois poussés, qui sont composés comme indiqué dans le tableau ci-dessous, en fonction de la classe de la voie navigable et des conditions de navigation.

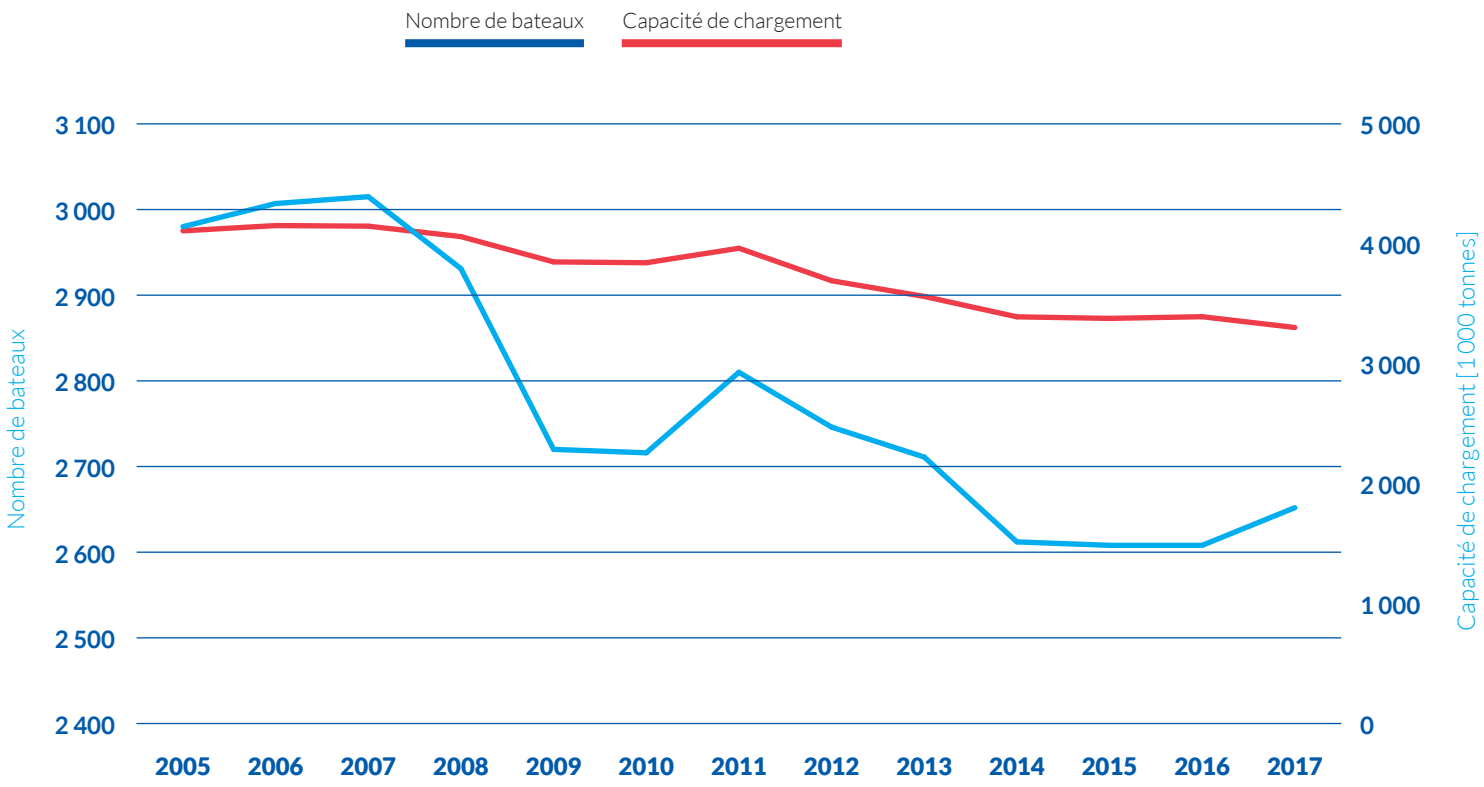
TABLEAU 2 : **TYPE DE TRANSPORT DE CARGAISON SÈCHE SUR LE DANUBE**
(PART DU TRANSPORT TOTAL EN %)

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

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

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

FIGURE 8 : **ÉVOLUTION DE LA FLOTTE À CARGAISON SÈCHE DANS LES PAYS DU DANUBE**



Source : Commission du Danube



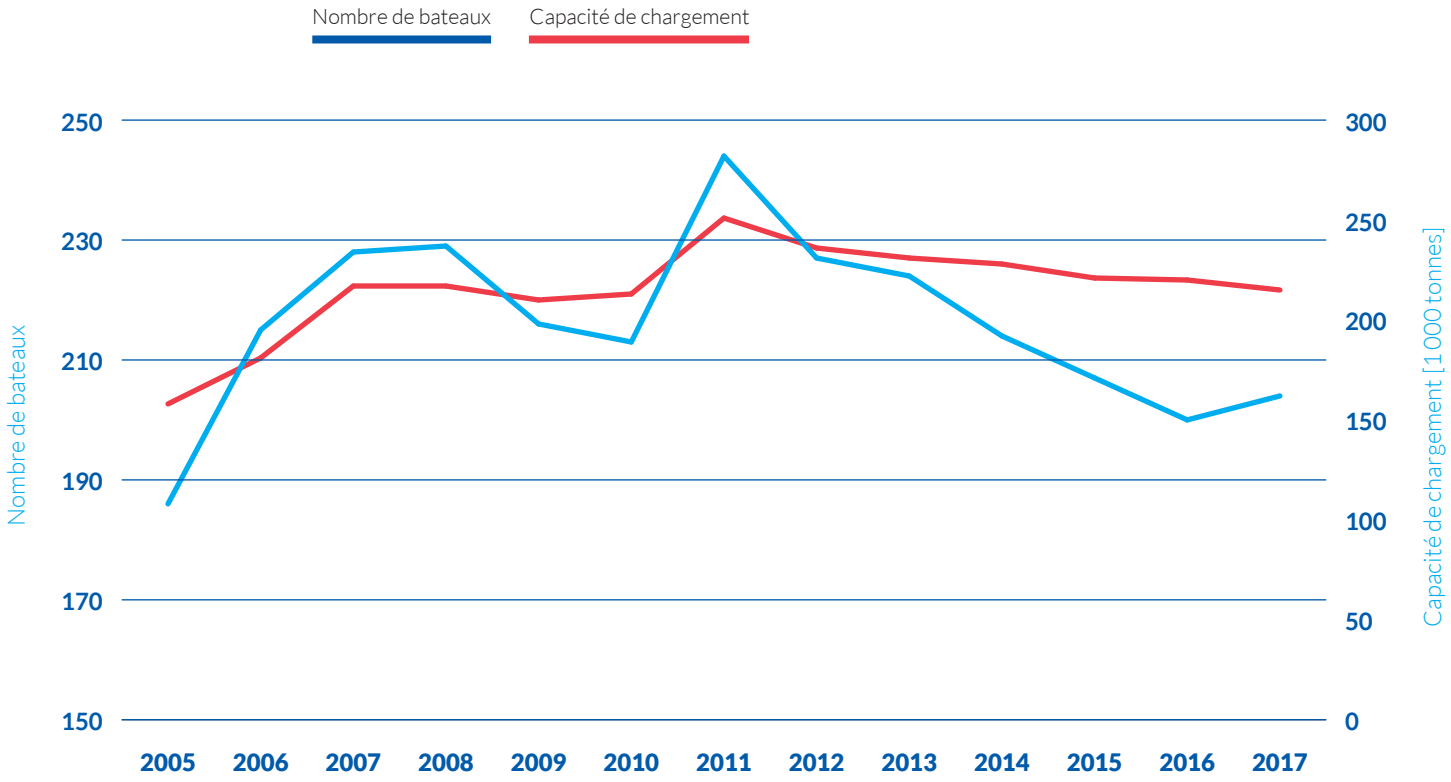
FLOTTE À CARGAISON LIQUIDE DANS LA RÉGION DU DANUBE

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

Le nombre total de bateaux à cargaison liquide dans les pays du Danube a augmenté jusqu'en 2011, mais a affiché une tendance à la baisse dans les années qui ont suivi. La capacité de chargement a moins subi les effets de cette tendance négative qui est, d'une certaine manière, parallèle à l'évolution de la flotte à cargaison liquide dans les pays rhénans. La Roumanie possède la plus grande flotte de bateaux-citernes de la région du Danube, totalisant 47 % des 202 bateaux-citernes des pays du Danube.

En janvier 2020, la base du Système européen d'inspection de barges (EBIS), qui ne comprend que des pétroliers de type ADN, ne contenait que 34 bateaux immatriculés dans les pays du Danube (12 en Autriche, 9 en Slovaquie, 9 en Roumanie, 4 en Serbie), dont 32 étaient des bateaux-citernes à double coque, et 2 des bateaux-citernes à simple coque. Il y a donc un grand nombre de bateaux-citernes ADN opérant sur le Danube inférieur qui ne sont pas inspectés par l'EBIS. Malgré la réglementation relative à l'ADN, un certain nombre de barges à simple coque sont toujours en service pour le transport de marchandises relevant de l'ADN.

FIGURE 9 : **ÉVOLUTION DE LA FLOTTE À CARGAISON LIQUIDE DANS LES PAYS DU DANUBE**

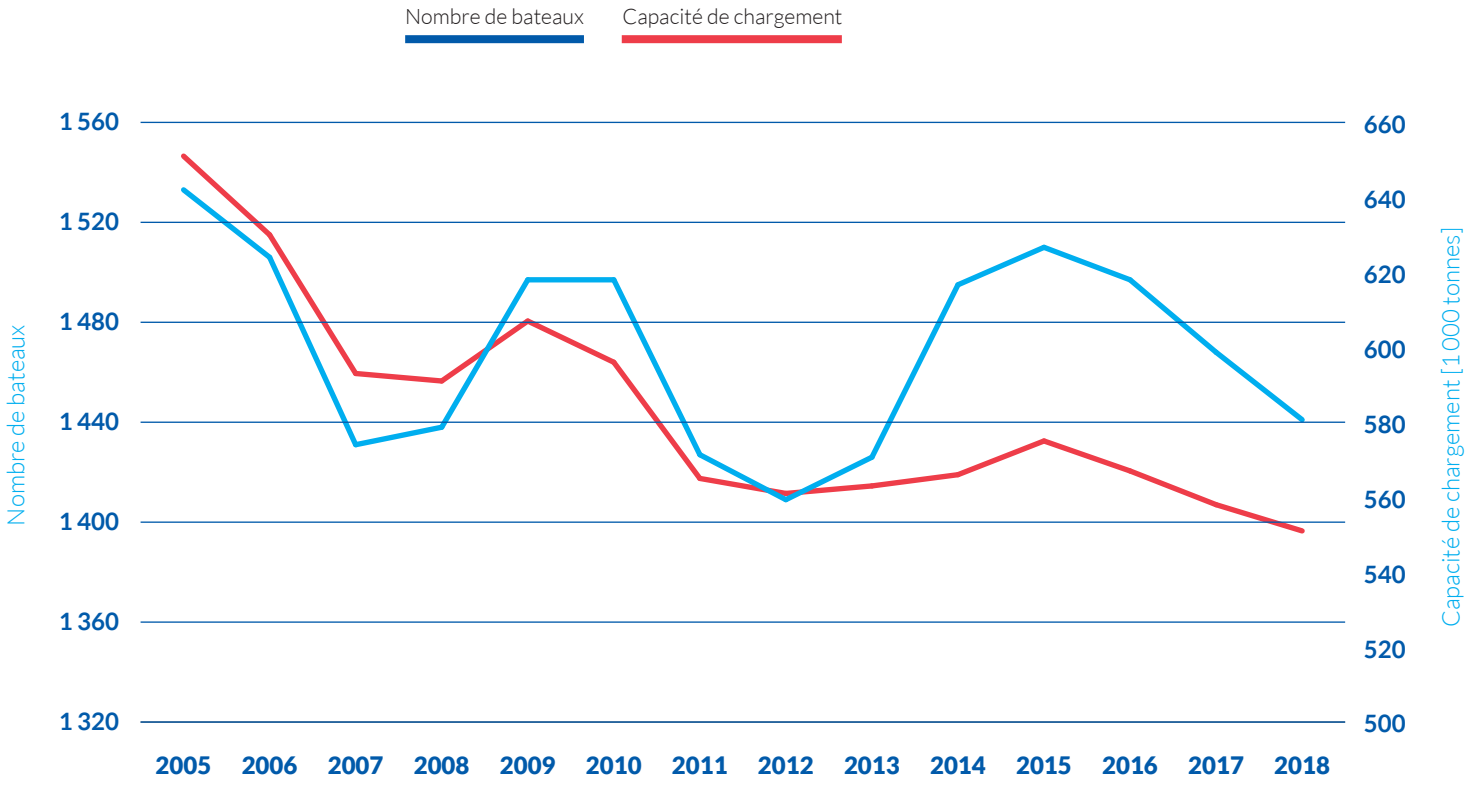


Source : Commission du Danube

FLOTTE DES BATEAUX À MARCHANDISES DANS D'AUTRES PAYS EUROPÉENS

La figure suivante montre l'évolution du nombre de bateaux à cargaison sèche et liquide en Pologne, en République tchèque, en Finlande, au Royaume-Uni et en Lituanie. Les données relatives à l'Italie sont partiellement manquantes et sont également influencées par une rupture structurelle qui rend impossible leur intégration dans la série.

FIGURE 10 : **NOMBRE DE BATEAUX ET BARGES AUTOMOTEURS EN POLOGNE, AU ROYAUME-UNI, EN FINLANDE, EN RÉPUBLIQUE TCHÈQUE ET EN LITUANIE**



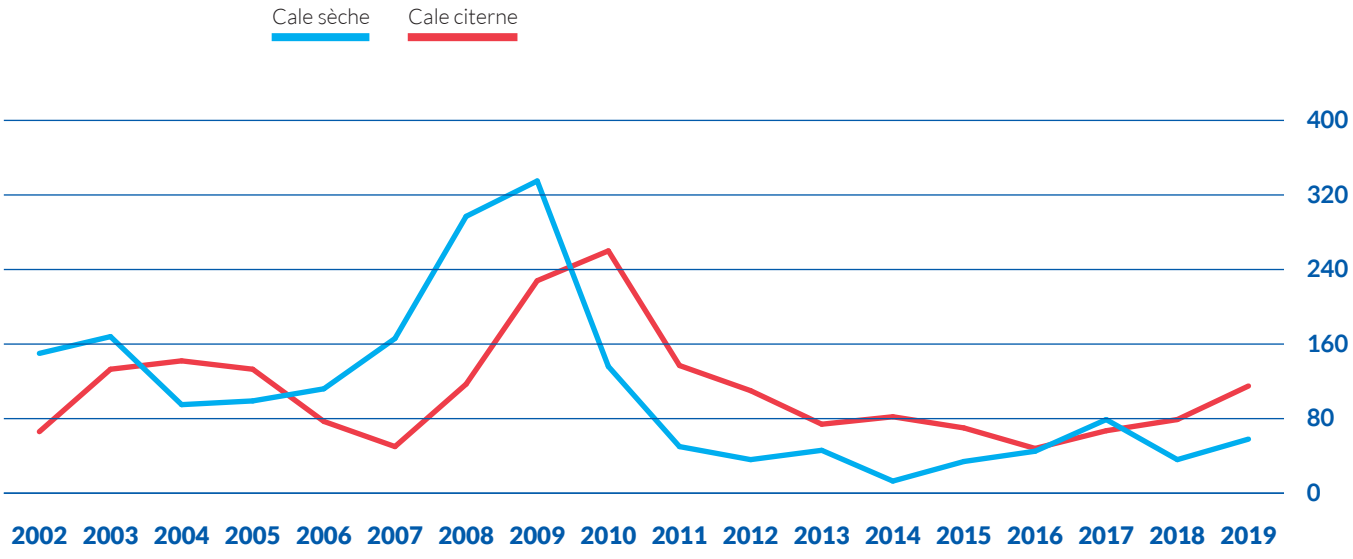
Source : Eurostat [iww_eq_age]

CONSTRUCTION DE NOUVEAUX BATEAUX

En 2019, **20** nouveaux bateaux à cargaison sèche et **40** nouveaux bateaux-citernes ont été ajoutés aux flottes d'Europe occidentale. La reprise de l'activité de nouvelles constructions s'est poursuivie.

En 2019, l'activité de nouvelles constructions a poursuivi sa légère tendance à la hausse, qui avait débuté en 2015 pour les bateaux à cargaison sèche, et en 2017 pour les bateaux à cargaison liquide. Cette tendance à la hausse représente une reprise par rapport au plancher atteint en 2014 (cargaison sèche) et en 2016 (cargaison liquide), comme le montre la figure suivante.

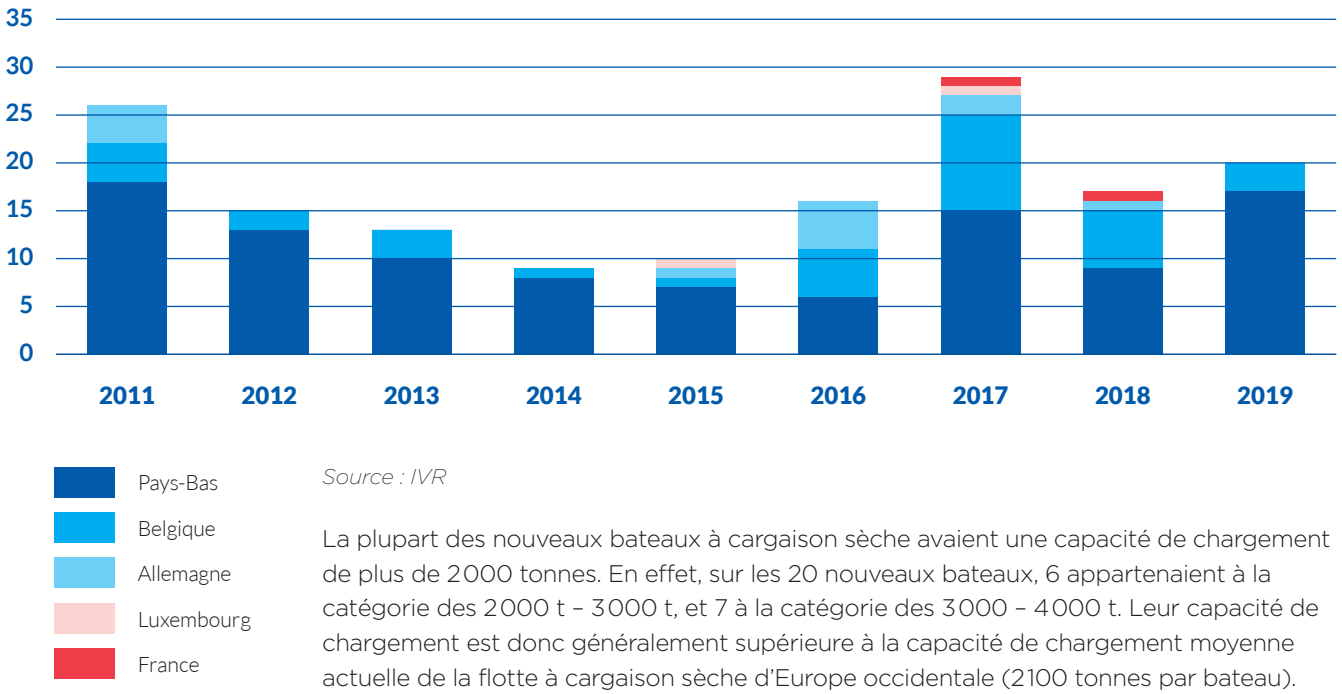
FIGURE 11 : **NOUVELLES CAPACITÉS MISES SUR LE MARCHÉ DES CARGAISONS SÈCHE ET LIQUIDE** (CAPACITÉ DE CHARGEMENT EN 1 000 T)



Source : IVR

La majorité des nouveaux bateaux à cargaison sèche mis sur le marché en 2019 sont immatriculés aux Pays-Bas (17 sur 20).

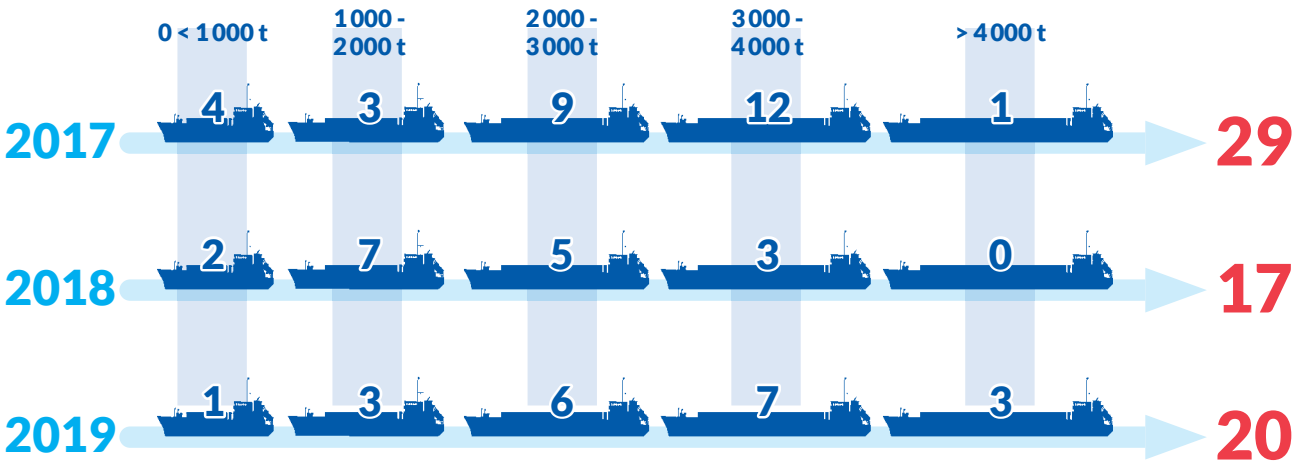
FIGURE 12 : **BATEAUX À CARGAISON SÈCHE NOUVELLEMENT MIS SUR LE MARCHÉ, PAR PAYS D'IMMATRICULATION** (NOMBRE, 2011-2019)



Source : IVR

La plupart des nouveaux bateaux à cargaison sèche avaient une capacité de chargement de plus de 2000 tonnes. En effet, sur les 20 nouveaux bateaux, 6 appartenaient à la catégorie des 2000 t – 3000 t, et 7 à la catégorie des 3000 – 4000 t. Leur capacité de chargement est donc généralement supérieure à la capacité de chargement moyenne actuelle de la flotte à cargaison sèche d'Europe occidentale (2100 tonnes par bateau).

TABLEAU 3 : **BATEAUX À CARGAISON SÈCHE NOUVELLEMENT CONSTRUITS, PAR CAPACITÉ DE CHARGEMENT**

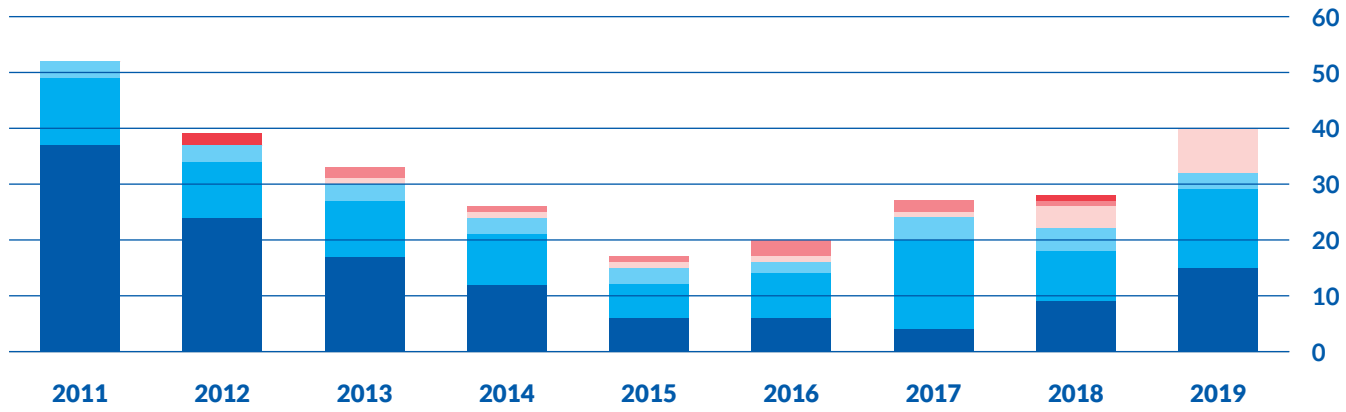


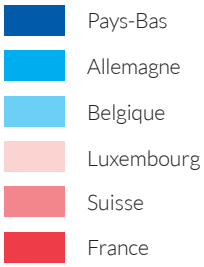
Source : IVR

En ce qui concerne les mesures des bateaux, 5 des 20 nouveaux bateaux à cargaison sèche mesurent 110 mètres de long et 11,5 mètres de large. Mais des bateaux de taille inférieure ont aussi assez fréquemment été observés.

Selon la base de données de l'IVR, 40 nouveaux bateaux-citernes sont entrés sur le marché en 2019, voire 42 selon les données recueillies par le système de l'EBIS. La plupart étaient des bateaux-citernes pour le transport des produits chimiques de type ADN (38 selon l'EBIS), auxquels s'ajoutait un petit nombre de 4 bateaux-citernes pour le transport de gaz de type ADN. Outre les 15 bateaux enregistrés aux Pays-Bas, 14 nouveaux bateaux ont été enregistrés en Allemagne, 8 au Luxembourg et 3 en Belgique.

FIGURE 13 : **BATEAUX À CARGAISON LIQUIDE NOUVELLEMENT MIS SUR LE MARCHÉ, PAR PAYS D'IMMATRICULATION** (NOMBRE, 2011-2019)

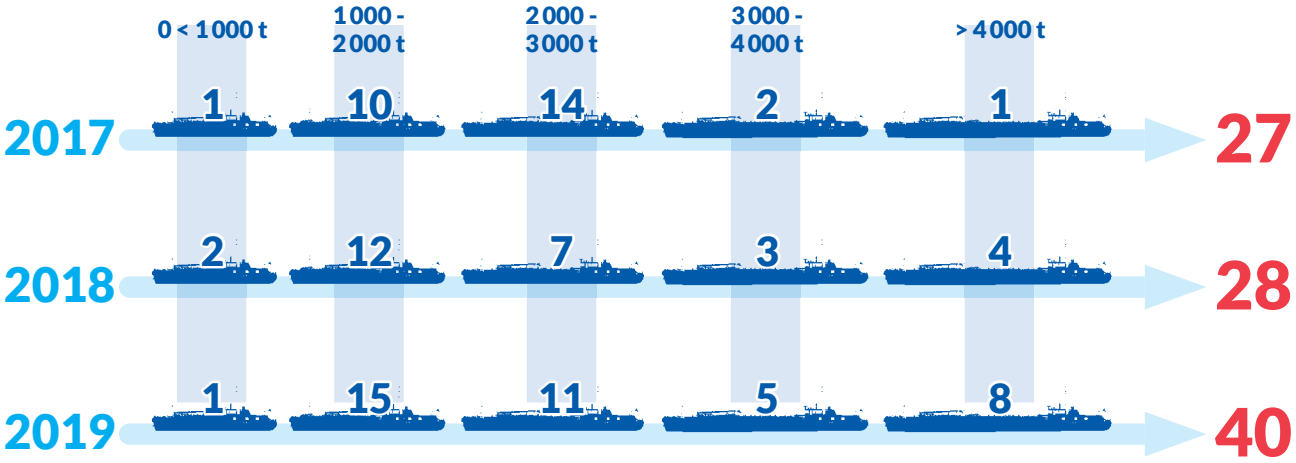




Source : IVR

Les nouveaux bateaux à cargaison liquide appartenaient à différentes catégories, la majorité se situant dans celle des 1000-2000 t (15 bateaux), et 2000-3000 t (11 bateaux).

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



Source : analyse de la CCNR sur la base de données fournies par l'IVR

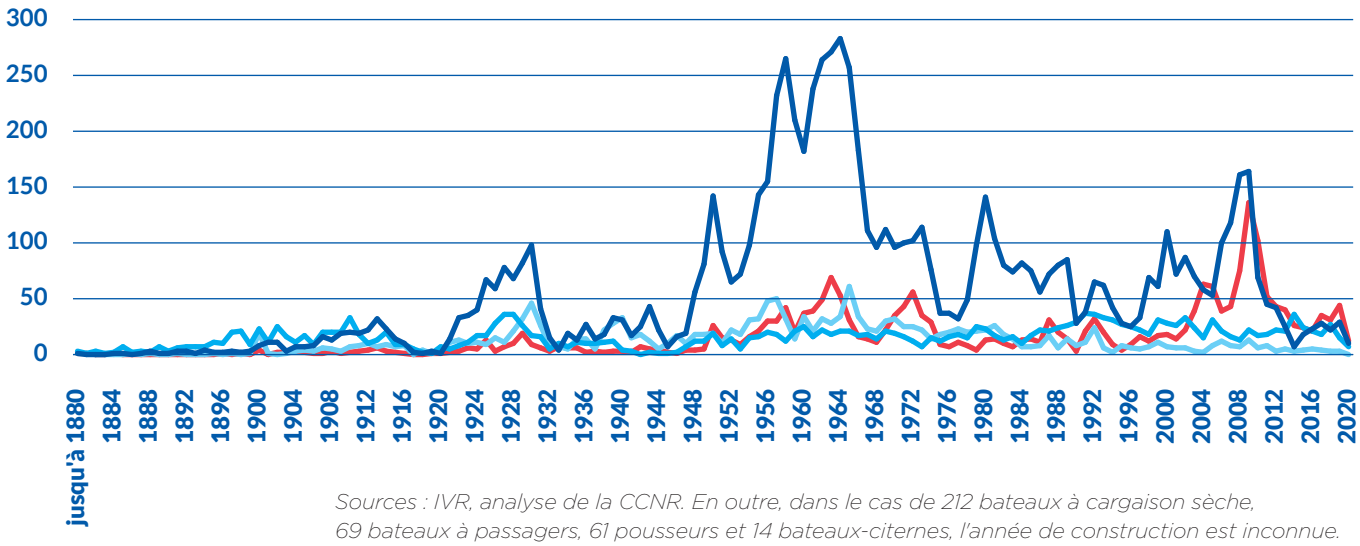
La longueur la plus fréquente des nouveaux bateaux est de 110 mètres. Sur les 40 nouveaux bateaux-citernes, 18 présentaient cette longueur classique en 2019. La deuxième longueur la plus fréquente est de 86 mètres (13 bateaux). De très grands bateaux ont également été observés : 6 nouveaux bateaux ont une longueur de 135 mètres.

Entre 2012 et 2019, 26 nouveaux remorqueurs, pousseurs et barges poussées ont été mis sur le marché européen. En 2019, 3 nouveaux bateaux ont été mis sur le marché, comme en 2018, et 2017. L'un d'eux est le pousseur MS AMBITIOUS, qui a été construit pour la société française *Compagnie Fluviale de Transport* (CFT) et qui mesure 29,5 mètres de long et 11,2 mètres de large. Les deux autres pousseurs sont immatriculés au Luxembourg (MS OTTO) et en Suisse (MS VIKING ORVAR).

STRUCTURE DES FLOTTES PAR AGE

Selon la base de données de l'IVR concernant les flottes, la répartition du nombre de bateaux par année de construction a été établie pour les pays rhénans. On peut constater que la flotte rhénane[22] est relativement ancienne. Environ 80 % des bateaux de la flotte dont l'année de construction est connue ont été construits au 20e siècle. Si ce pourcentage ne s'applique qu'à 58 % environ des bateaux-citernes, il vaut pour environ 84 % de la flotte de bateaux à cargaison sèche, qui a connu une importante activité de mise en service à la fin des années 50 et au début des années 60, et une activité plus réduite dans les années 80, en particulier au début de la décennie actuelle. Si le nombre de bateaux construits dans les années 1920 a lui aussi augmenté, c'est dans une moindre mesure. En outre, en ce qui concerne le segment des cargaisons sèche et liquide, de nombreux bateaux ont été construits pendant la forte croissance économique des années qui ont précédé la crise économique de 2009, alors que cet effet ne se manifeste pas pour les bateaux à passagers et les pousseurs/remorqueurs.

FIGURE 14 : **ACTIVITÉ DE MISE EN SERVICE DE LA FLOTTE RHÉNANE AU FIL DU TEMPS**



Sources : IVR, analyse de la CCNR. En outre, dans le cas de 212 bateaux à cargaison sèche, 69 bateaux à passagers, 61 pousseurs et 14 bateaux-citernes, l'année de construction est inconnue.

Grâce à son importante flotte de croisière fluviale (environ 72 % des bateaux du pays) et à une flotte de bateaux-citernes de petite taille mais très récente, la Suisse dispose d'une flotte relativement moderne. Seuls 23 % environ de ses bateaux ont été construits au 20e siècle, ce qui en fait la plus jeune flotte rhénane. En revanche, environ 94 % de l'ensemble des bateaux de la flotte française, la plus ancienne des pays rhénans, ont été construits au 20e siècle. Environ 78 % des bateaux de la flotte néerlandaise, qui est la plus importante, ont été construits avant 2000.[23]

Selon les informations contenues dans le rapport de l'observation du marché de la Commission du Danube, la structure par âges de la flotte du Danube (chiffres approximatifs pour la fin 2017) est caractérisée par les ratios suivants : environ 72 % des pousseurs et des remorqueurs et 16 % des barges poussées ont plus de 40 ans ; 59 % des barges poussées ont plus de 35 ans.

[22] La totalité des bateaux proviennent des Pays-Bas, de Belgique, du Luxembourg, d'Allemagne, de France et de Suisse.
[23] De manière générale, il convient de mentionner que l'ensemble de la base de données de l'IVR contient, non seulement des bateaux actifs, mais aussi en partie des navires inactifs. C'est pourquoi le terme « activité de mise en service » a été choisi à la place de la « structure par âge ».

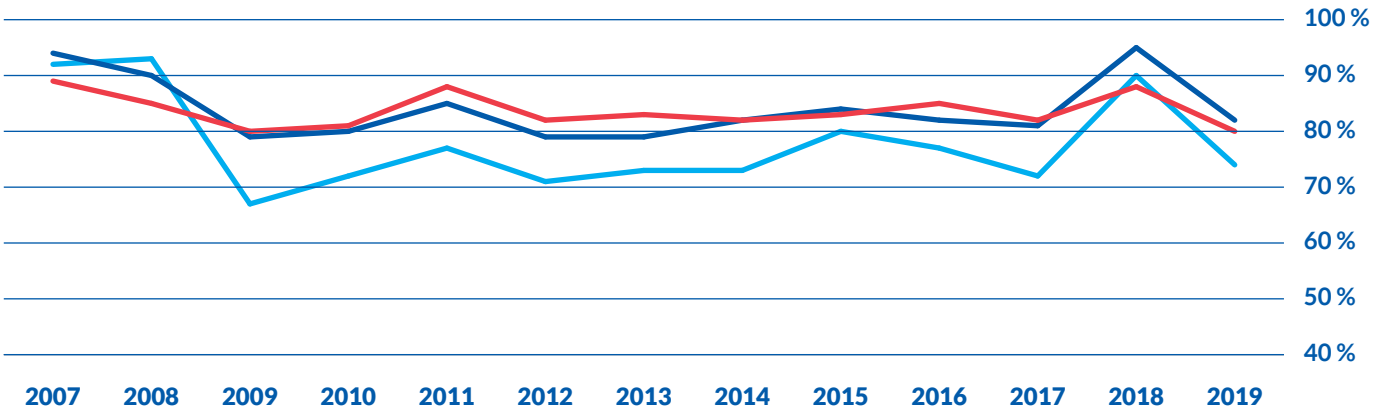
SUIVI DE L'ÉVOLUTION DES CAPACITÉS

Le taux d'utilisation moyen de la flotte est calculé à l'aide d'un modèle qui tient compte de la demande de transport par segment de marchandises dans les pays rhénans (Pays-Bas, Allemagne, France, Belgique, Suisse), du tonnage de la flotte dans les pays rhénans et des niveaux d'eau sur le Rhin aux échelles de Maxau, Kaub, Cologne et Duisbourg. Le taux d'utilisation des capacités est défini comme le ratio entre le tonnage de la flotte nécessaire (demande dérivée de la flotte, établie à partir de la demande de transport) et le tonnage de la flotte disponible déterminé sur la base des statistiques relatives à la flotte rhénane présentées dans la partie 2 de ce chapitre.

Bateaux à cargaison sèche

En 2019, le taux d'utilisation moyen de la flotte à cargaison sèche a considérablement diminué par rapport à 2018. Dans le graphique correspondant, l'évolution du taux d'utilisation des capacités, reflétant le rapport entre l'offre et la demande, est représentée pour les différents segments de la flotte. En 2018, l'utilisation des capacités de la flotte avait été très élevée. En effet, comme la période de basses eaux de 2018 avait réduit la capacité effective de la flotte disponible (réduction du côté de l'offre), chaque bateau ne pouvait être chargé que dans une moindre mesure. Il a également fallu mettre en service davantage de bateaux, ce qui a encore contribué à l'augmentation du taux d'utilisation global de la flotte en 2018.

FIGURE 15 : **UTILISATION DE LA CAPACITÉ DE LA FLOTTE À CARGAISON SÈCHE DANS LES PAYS RHÉNANS** (PAR SEGMENT DE FLOTTE)



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

En 2019, les conditions n'étaient plus les mêmes. La capacité effective disponible des bateaux et de la flotte était supérieure (augmentation de l'offre). En combinaison avec une demande de transport plus faible en 2019 (réduction du transport de charbon en raison de la transition énergétique, réduction du transport de minerai de fer en raison des tensions commerciales dans l'industrie sidérurgique), le taux d'utilisation de la flotte a diminué.

Les taux moyens d'utilisation de la flotte qui ont affiché la plus forte baisse sont ceux des bateaux d'une capacité de charge supérieure à 2000 tonnes. La principale raison en était la grande vulnérabilité de ces bateaux dans des conditions d'hydraulicité extrêmes.

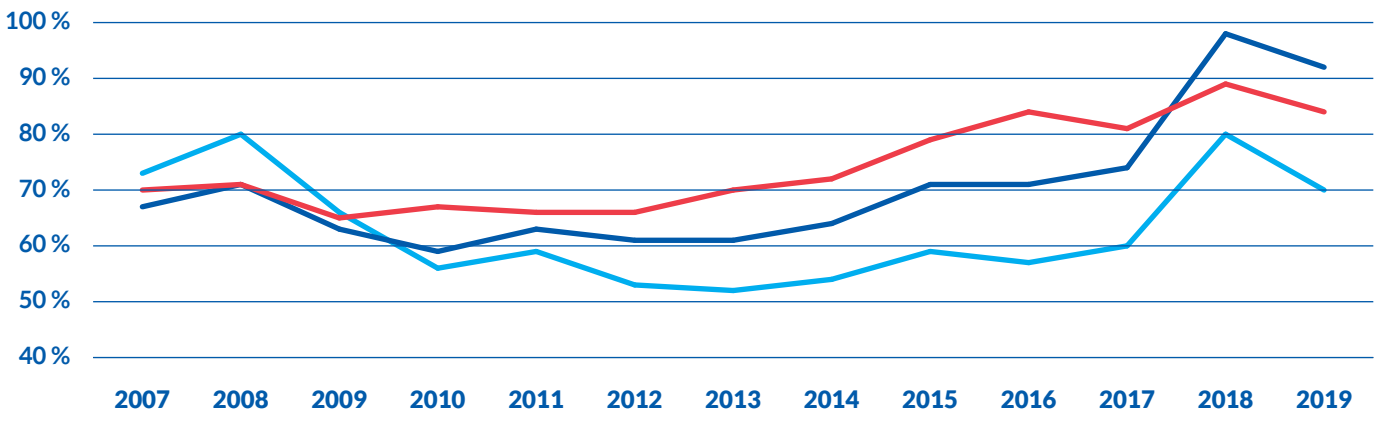
Pour les bateaux de petite et moyenne taille (catégorie de bateaux < 1000 tonnes et catégorie de 1000 à 2000 tonnes), l'utilisation de la capacité a moins fortement diminué. Ces bateaux sont généralement optimisés pour la navigation sur les réseaux de canaux néerlandais ou allemands comportant d'importantes limitations en matière de tirant d'eau. Le poids et le tirant d'eau à vide de ces bateaux sont relativement faibles, ce qui leur permet de franchir les sections peu profondes du Rhin moyen, même dans des conditions difficiles dues aux basses eaux. En outre, les bateaux de ces catégories ont, dans une moindre mesure, été touchés par la transition énergétique, car ils sont principalement utilisés pour le transport de produits agricoles et de matériaux de construction.

Bien que la capacité de la flotte à cargaison sèche en 2019 ait été inférieure à ce qu'elle avait été en 2009, lorsque la crise financière avait éclaté, on pouvait encore parler de surcapacité. Ceci résulte principalement d'une baisse de la demande relative aux bateaux à cargaison sèche ; en 2019, celle-ci était encore plus faible que pendant la crise financière de 2009 et 2010.

Bateaux à cargaison liquide

En 2019, le taux d'utilisation moyen de la flotte à cargaison liquide a diminué de 9 %, passant de 85 % à 76 %. La raison principale de cette diminution est l'absence d'étiages en 2019. Tout au long de l'année, l'ensemble du Rhin a connu des conditions de navigation plutôt bonnes. Par conséquent, la capacité de transport de fret des bateaux-citernes à cargaison liquide a pu être utilisée à son maximum ou presque. Il en avait été autrement pendant l'année 2018, où les effets des basses eaux avaient été subis sur de longues périodes de l'année, entraînant des taux élevés d'utilisation de la capacité de la flotte à cargaison liquide.

FIGURE 16 : **ÉVOLUTION DE L'UTILISATION DES CAPACITÉS DE LA FLOTTE À CARGAISON LIQUIDE DANS LES PAYS RHÉNANS** (PAR SEGMENT DE FLOTTE)



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

Le taux d'utilisation des capacités était néanmoins assez élevé en 2019, en raison d'une demande accrue de transport de produits pétroliers (la fermeture temporaire d'une raffinerie en Suisse y a joué un rôle) ainsi que d'une offre relativement faible. Le retrait des bateaux-citernes à simple coque du marché, qui a considérablement réduit la capacité de la flotte ces dernières années, a entraîné un niveau d'offre relativement faible en 2019. Compte tenu de l'ensemble des facteurs susmentionnés, les taux d'utilisation des capacités de toutes les catégories de flotte ont diminué, tout en restant à un niveau relativement élevé.





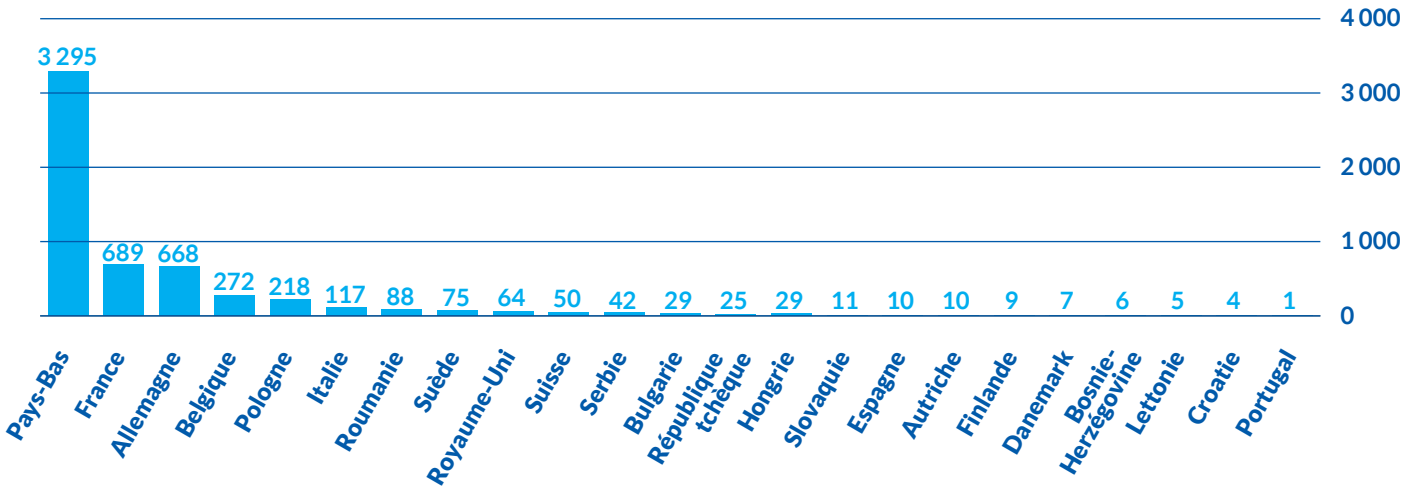
06

ENTREPRISES, EMPLOI, COÛTS SALARIAUX ET TAUX BRUT D'EXPLOITATION

- 5 600 entreprises de transport fluvial de marchandises employant 23 291 personnes opéraient en Europe en 2017, ce qui est légèrement inférieur à l'année précédente. 88,5 % de ces entreprises étaient enregistrées dans les pays riverains du Rhin, représentant 73 % de l'ensemble des personnes employées en Europe.
- La même année, 4 000 entreprises de transport fluvial de passagers en Europe employaient 21 581 personnes, soit environ 800 de plus que l'année précédente. 43 % de ces entreprises étaient enregistrées dans les pays riverains du Rhin, représentant 63 % de l'ensemble des personnes employées en Europe.
- Le chiffre d'affaires net le plus élevé dans le transport fluvial de marchandises est atteint aux Pays-Bas, et, dans le transport fluvial de passagers, en Suisse. Dans ces deux secteurs, le chiffre d'affaires est généralement beaucoup plus faible dans les pays riverains du Danube en raison d'une part plus faible dans les prestations de transport et d'un niveau de salaire et de prix inférieur.

I ENTREPRISES ET EMPLOI
DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

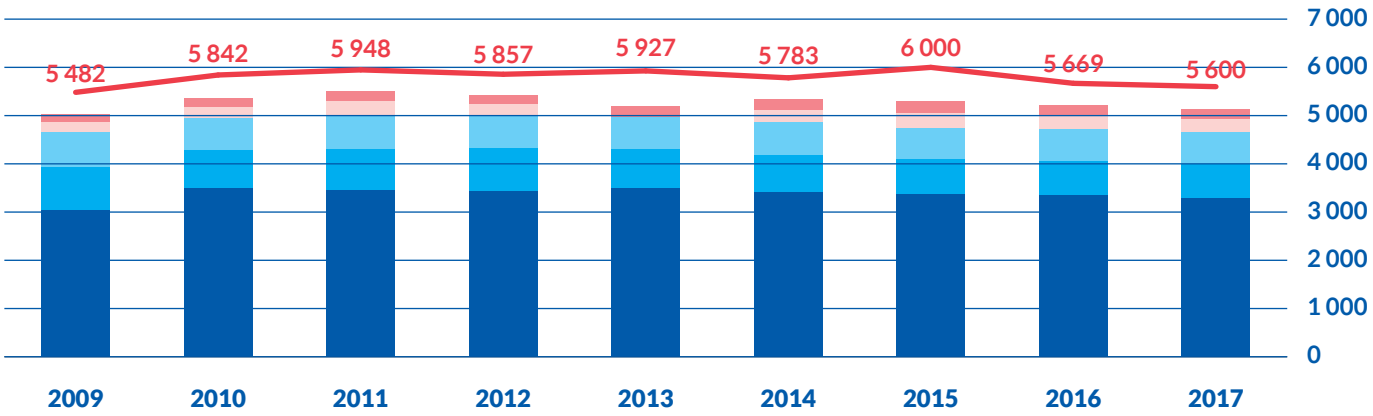
FIGURE 1 : **NOMBRE D'ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES EN EUROPE***



Sources : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] et Administration fédérale des contributions (CH)
**Données pour 2017*

Selon Eurostat, 5 600 entreprises de transport fluvial de marchandises étaient exploitées en Europe (UE plus Serbie et Suisse) en 2017[24], contre 5 669 l'année précédente. Parmi celles-ci, 88,5 % étaient immatriculées dans les pays riverains du Rhin (Pays-Bas, Allemagne, Belgique, France, Suisse). Les pays qui comptent le plus grand nombre d'entreprises sont quatre pays rhénans et la Pologne. Ils représentent conjointement 92 % de l'ensemble des entreprises en Europe.

FIGURE 2 : **NOMBRE D'ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES EN EUROPE**

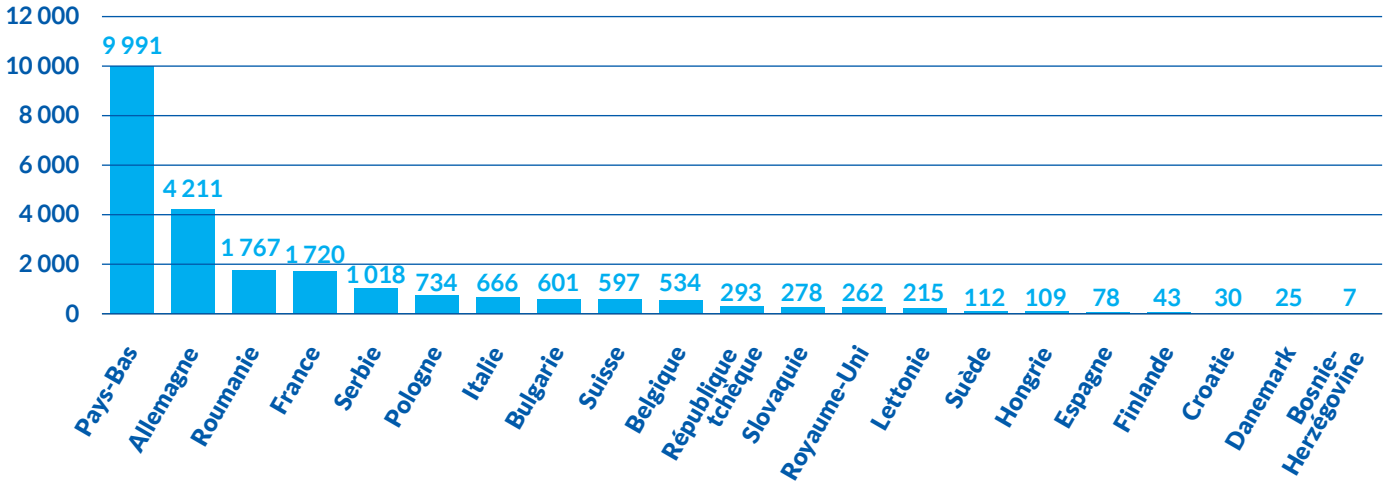


Sources : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] et Administration fédérale des contributions (CH). Absence de données relatives à 2013 pour la Belgique.

[24] *2017 était l'année la plus récente par rapport à l'ensemble des statistiques réunies par Eurostat sur les entreprises.*

Le nombre de personnes employées comprenait les travailleurs indépendants, ceux qui aidaient les membres de la famille et les salariés. Le nombre total de cette variable s'est établi à 23 291 en 2017, contre 23 666 en 2016.[25] En ce qui concerne ces personnes employées, 73 % travaillaient pour des entreprises dans les pays riverains du Rhin, 17 % pour des entreprises des pays riverains du Danube et 10 % pour des entreprises dans des pays qui ne sont pas riverains du Rhin et du Danube.

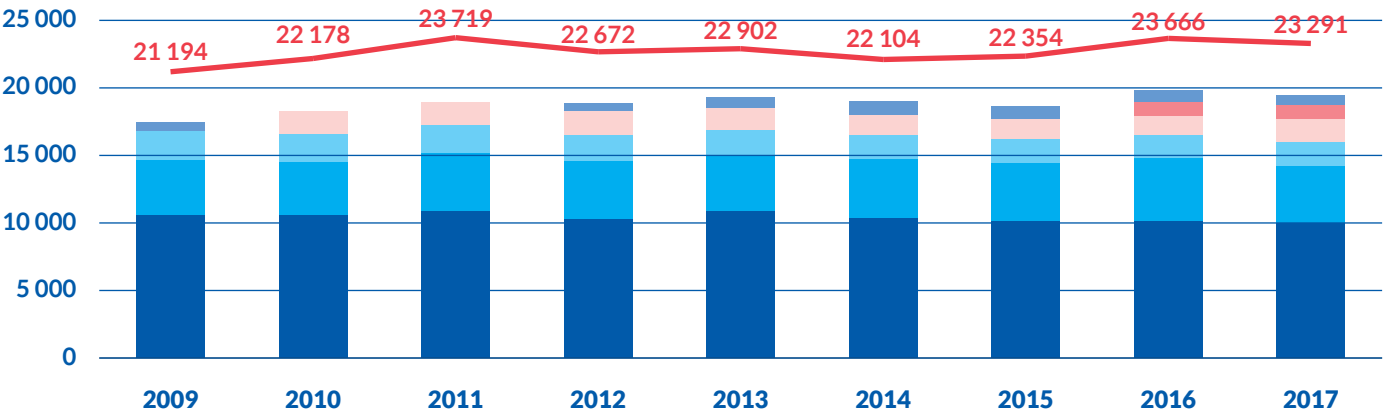
FIGURE 3 : **NOMBRE DE PERSONNES EMPLOYÉES DANS LE TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES EN EUROPE***



Sources : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] et Administration fédérale des contributions (CH)
**Données pour 2017*

Les pays qui emploient le plus grand nombre de personnes dans le secteur du transport fluvial de marchandises sont les Pays-Bas, l'Allemagne, la Roumanie, la France, la Serbie et la Pologne. En 2017, dans ces pays, l'emploi représentait 83 % de l'ensemble des emplois dans le secteur du transport de marchandises par voies navigables intérieures.

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

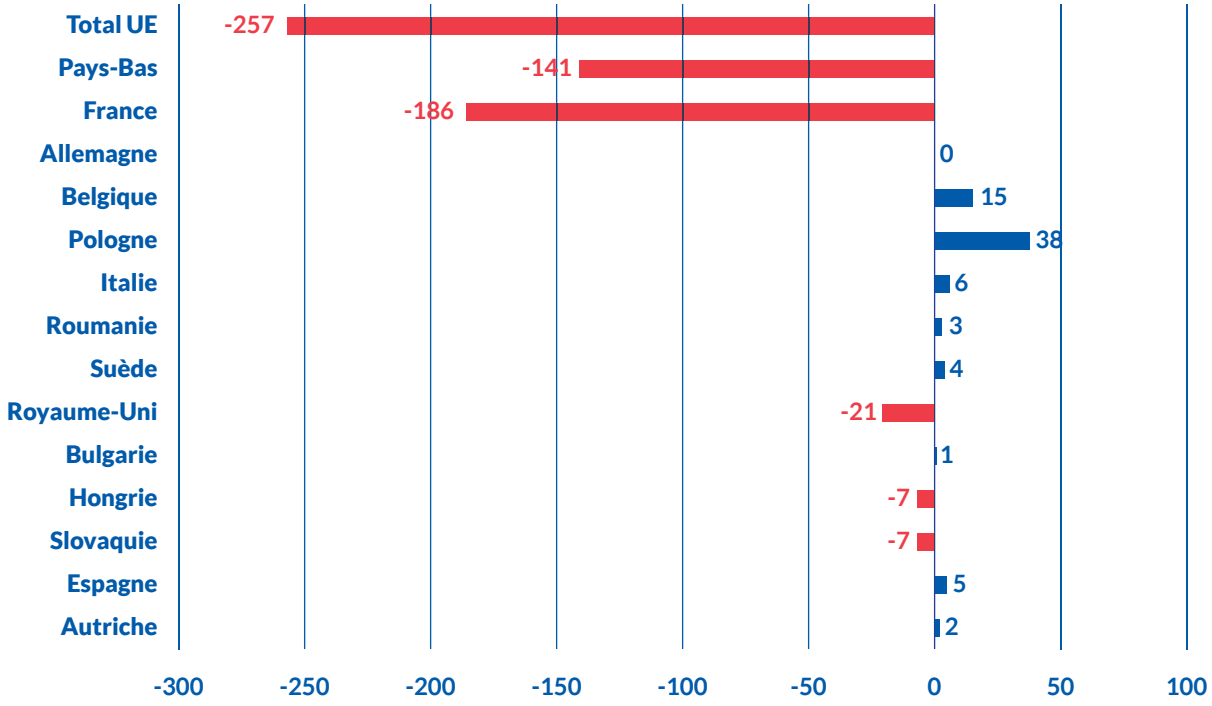


Sources : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] et Administration fédérale des contributions (CH)
** Pour la France, les valeurs relatives à 2013-2015 sont estimatives, étant donné que ces données n'étaient pas disponibles. Pour la Pologne, ce sont les données relatives à 2010 et 2011 qui n'étaient pas disponibles, et, pour la Serbie, ce sont celles relatives à 2009-2015.*

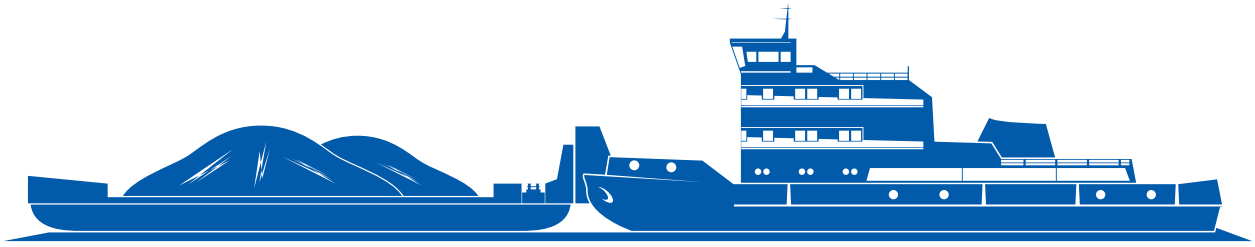
[25] Il convient de noter que les chiffres obtenus auprès des institutions nationales sont souvent plus élevés que ceux obtenus auprès d'Eurostat. Ceci vaut particulièrement pour la Belgique. Alors qu'Eurostat indique que quelque 700 personnes y étaient employées en 2017 dans le transport fluvial de marchandises et de passagers, les deux organismes de sécurité sociale, ONSS (salariés) et INASTI (indépendants), font état de 1933 personnes. En ce qui concerne les comparaisons entre pays, Eurostat est cependant considéré comme la source privilégiée étant donné que les données sont harmonisées entre les pays, et donc comparables.

En comparant le nombre de entreprises de fret indiqué pour 2017 à celui de 2012, on observe une diminution dans l'ensemble de l'Europe et dans les grands pays de transport fluvial tels que les Pays-Bas et la France. La diminution dans ces deux pays a été plus importante que l'augmentation dans les autres pays.

FIGURE 5 : **DIFFÉRENCE DANS LE NOMBRE D'ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES EN 2017 PAR RAPPORT A 2012**



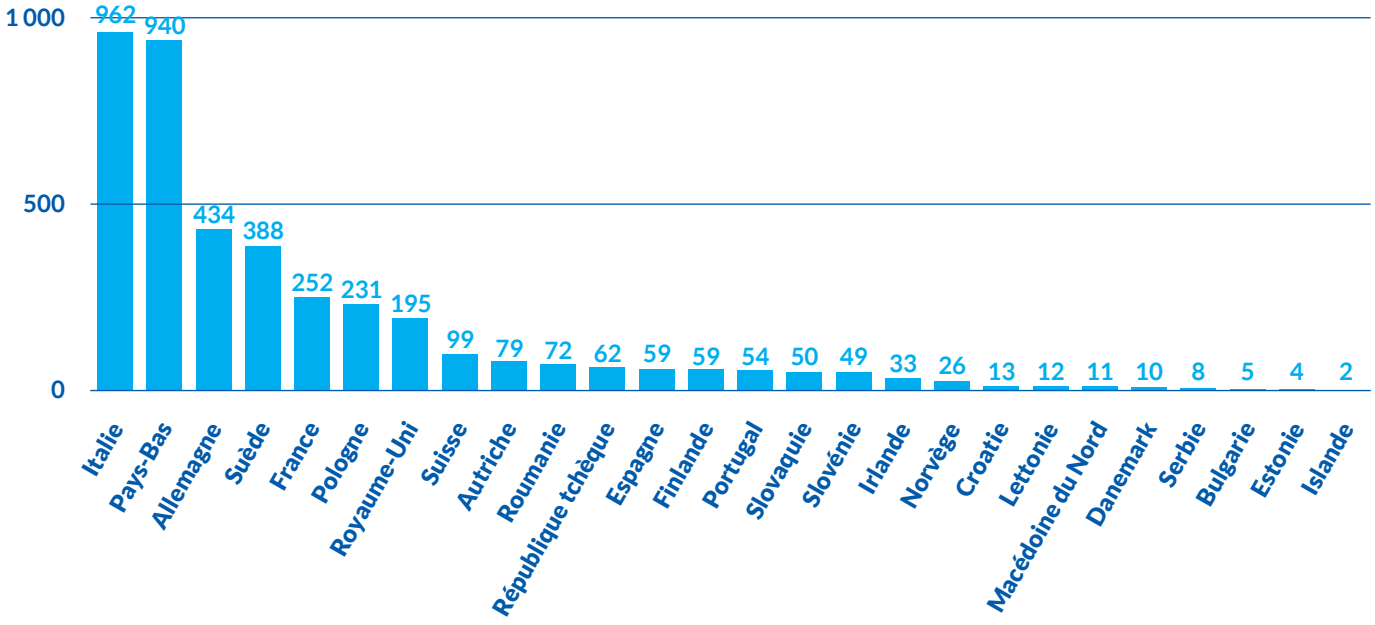
Source : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2]



ENTREPRISES ET EMPLOI
DANS LE TRANSPORT DE PASSAGERS

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

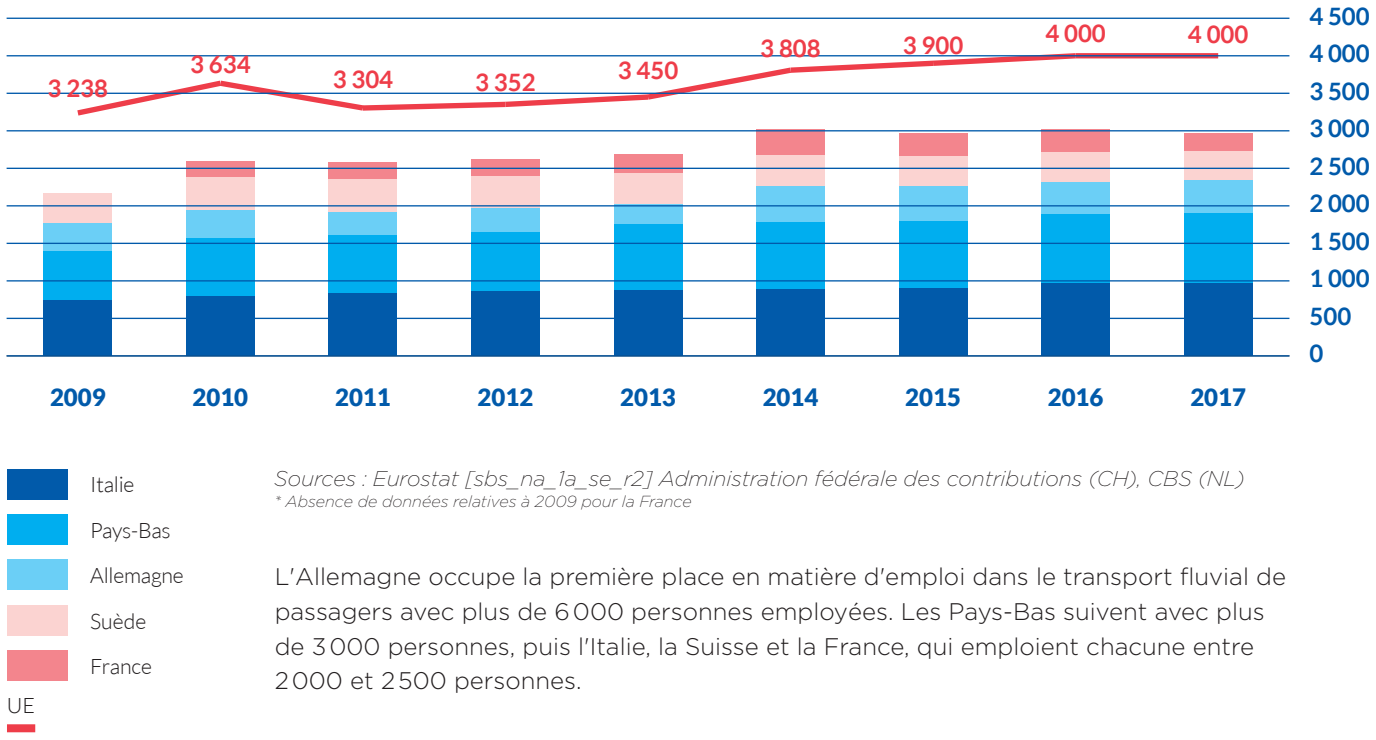
FIGURE 6 : **NOMBRE D'ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL DE PASSAGERS EN EUROPE***



Sources : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] et Administration fédérale des contributions (CH)
** Données pour 2017*

L'évolution du nombre total d'entreprises européennes de transport fluvial de passagers suit une tendance à la hausse depuis 2009. Il y a actuellement 4 000 entreprises actives dans ce domaine, dont 74,4 % se trouvent en Italie, aux Pays-Bas, en Allemagne, en Suède et en France.

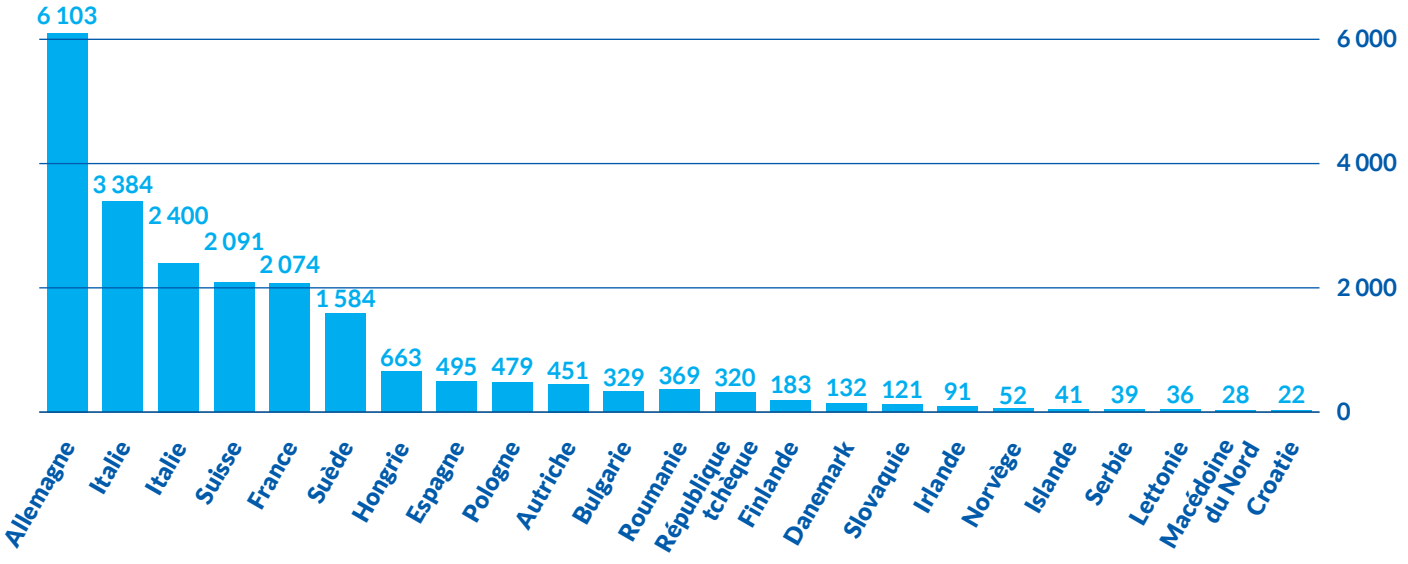
FIGURE 7 : **ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL DE PASSAGERS EN EUROPE***



Sources : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] Administration fédérale des contributions (CH), CBS (NL)
** Absence de données relatives à 2009 pour la France*

L'Allemagne occupe la première place en matière d'emploi dans le transport fluvial de passagers avec plus de 6 000 personnes employées. Les Pays-Bas suivent avec plus de 3 000 personnes, puis l'Italie, la Suisse et la France, qui emploient chacune entre 2 000 et 2 500 personnes.

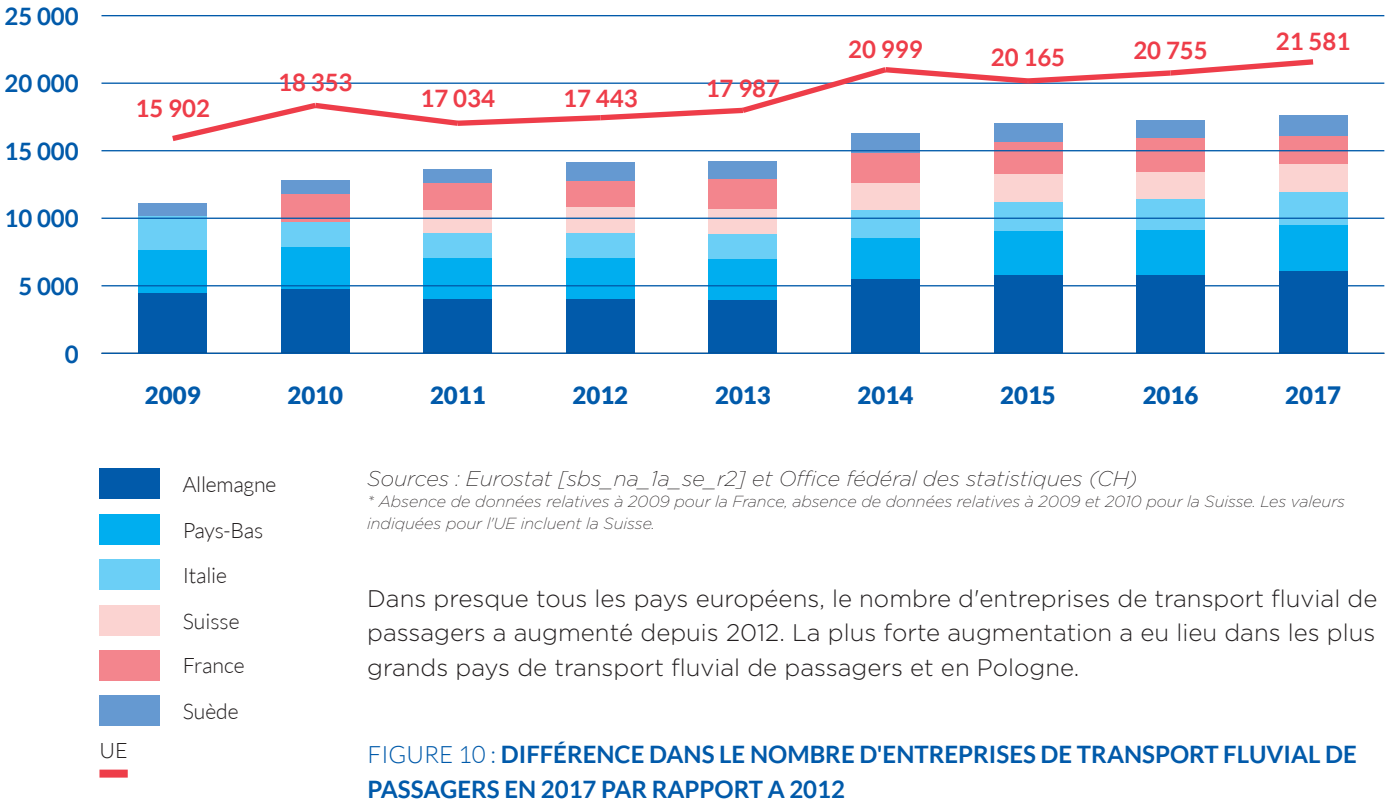
FIGURE 8 : **NOMBRE DE PERSONNES EMPLOYÉES DANS LE TRANSPORT FLUVIAL DE PASSAGERS EN EUROPE***



Sources : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] et Office fédéral des statistiques (CH)
** Données pour 2017*

Le nombre total de personnes employées dans le transport fluvial européen de passagers étant de 21 581, il est légèrement inférieur aux chiffres de l'emploi dans le transport de marchandises. Environ 82 % de l'ensemble des personnes employées dans le transport de passagers par voie navigable dans l'UE travaillent en Allemagne, aux Pays-Bas, en Italie, en Suisse, en France et en Suède.

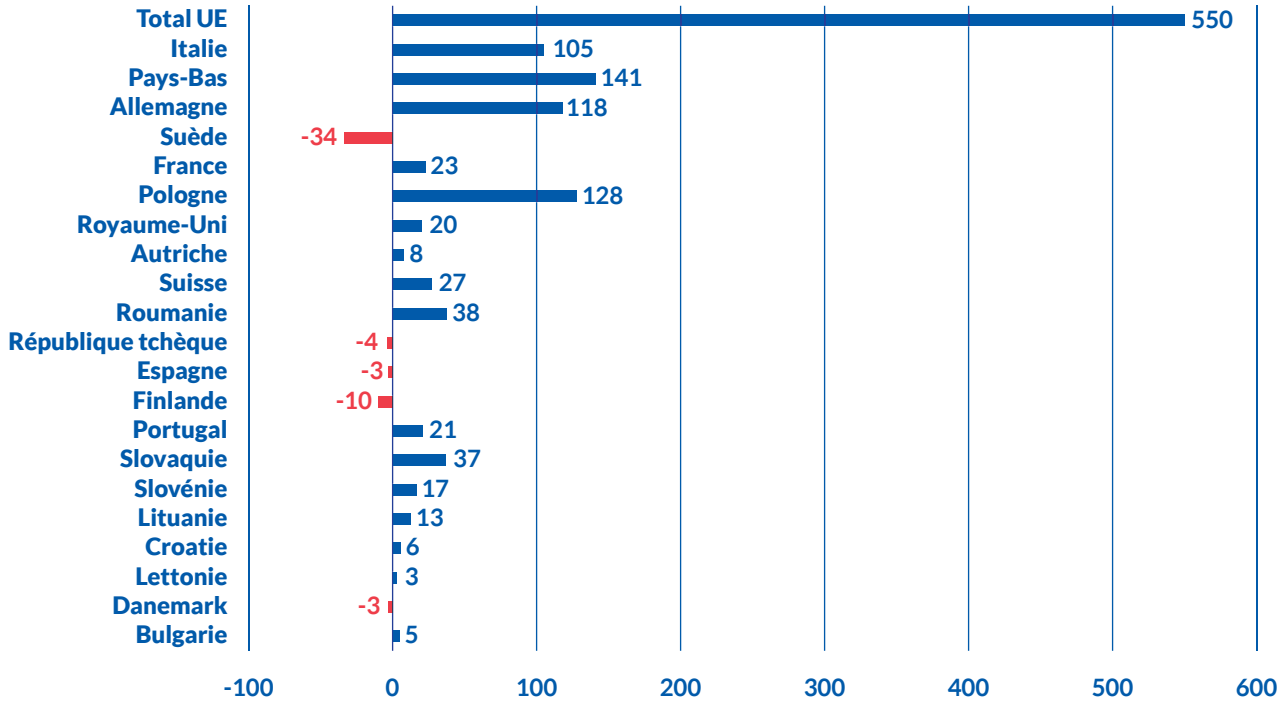
FIGURE 9 : **ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PERSONNES EMPLOYÉES DANS LE TRANSPORT FLUVIAL DE PASSAGERS EN EUROPE***



Sources : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] et Office fédéral des statistiques (CH)
** Absence de données relatives à 2009 pour la France, absence de données relatives à 2009 et 2010 pour la Suisse. Les valeurs indiquées pour l'UE incluent la Suisse.*

Dans presque tous les pays européens, le nombre d'entreprises de transport fluvial de passagers a augmenté depuis 2012. La plus forte augmentation a eu lieu dans les plus grands pays de transport fluvial de passagers et en Pologne.

FIGURE 10 : **DIFFÉRENCE DANS LE NOMBRE D'ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL DE PASSAGERS EN 2017 PAR RAPPORT A 2012**



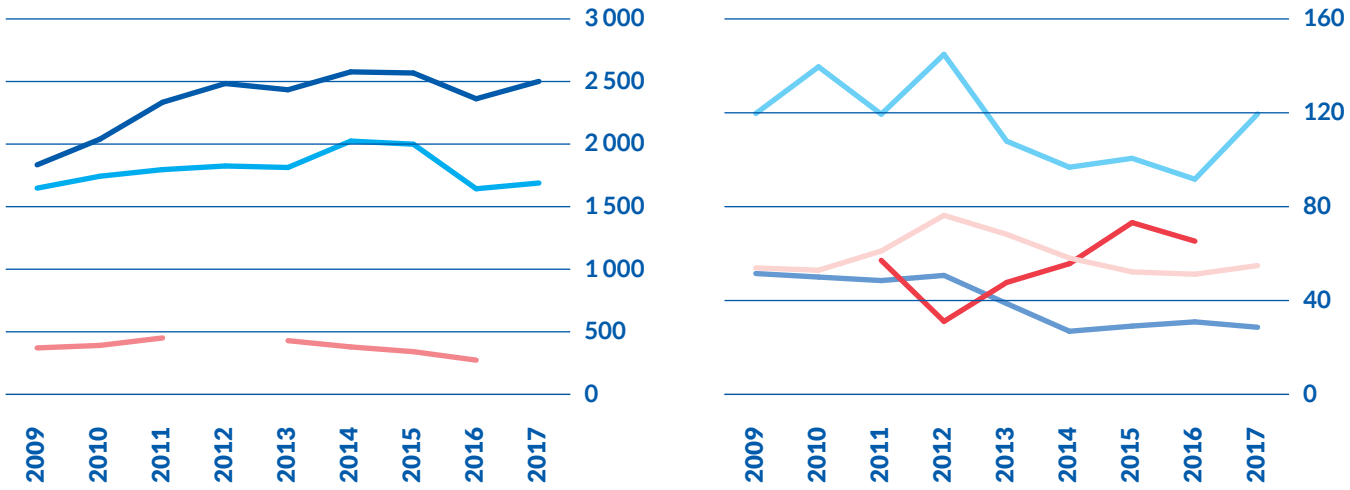
Sources : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] et Administration fédérale des contributions (CH)

CHIFFRE D'AFFAIRES, TAUX D'EXPLOITATION, COUTS SALARIAUX
PAR EMPLOYÉ

CHIFFRE D'AFFAIRES ET TAUX D'EXPLOITATION DU TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES

Bien que 18 % des prestations de transport soient assurées par les pays riverains du Danube, leur part du chiffre d'affaires de l'UE est beaucoup plus faible, en raison d'un niveau de salaire et de prix inférieur.

FIGURES 11 ET 12 : **CHIFFRE D'AFFAIRES ANNUEL NET DU TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES** (EN MIO. €)



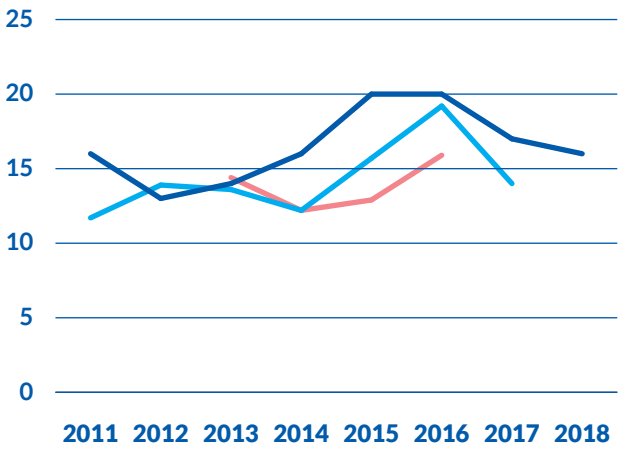
Sources : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], CBS, analyse de la CCNR

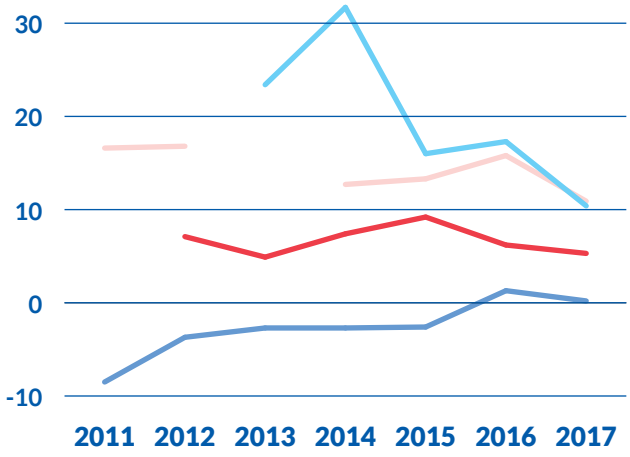
La part du résultat d'exploitation (bénéfice) dans le chiffre d'affaires net permet de déterminer le taux d'exploitation, qui est un indicateur de rentabilité. Pour les Pays-Bas, cet indicateur a été calculé sur la base des données de CBS. En ce qui concerne les autres pays, des chiffres figurent dans la base de données SBS d'Eurostat, qui n'englobent malheureusement pas tous les pays ni chaque année.

Pays-Bas
Allemagne
France
Roumanie
Bulgarie
Slovaquie
Hongrie

Le secteur néerlandais du fret a atteint un taux d'exploitation de 20 % en 2015 et 2016, de 17 % en 2017 et de 16 % en 2018. Les courbes des taux d'exploitation pour l'Allemagne et la France se situent en dessous de la courbe néerlandaise. La Hongrie a affiché un taux d'exploitation négatif jusqu'en 2015. Cela signifie que, en moyenne, l'activité de fret a généré des pertes pour les entreprises hongroises entre 2011 et 2015. En revanche, en 2016 et 2017, le taux d'exploitation a été légèrement positif en Hongrie.

FIGURES 13 ET 14 : **RATIO DU RÉSULTAT D'EXPLOITATION ET DU CHIFFRE D'AFFAIRES - TAUX D'EXPLOITATION - DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES** (EN %)





Sources : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], CBS, analyse de la CCNR. Les données pour les Pays-Bas ont été calculées en divisant le résultat d'exploitation du transport de marchandises et de passagers par le chiffre d'affaires net du transport de marchandises et de passagers. Cependant, CBS estime que 92 % du chiffre d'affaires du transport fluvial néerlandais est généré par le transport de marchandises, et 8 % par le transport de passagers. Aucune répartition entre les données relatives aux résultats d'exploitation du fret et des passagers n'est disponible pour les Pays-Bas.

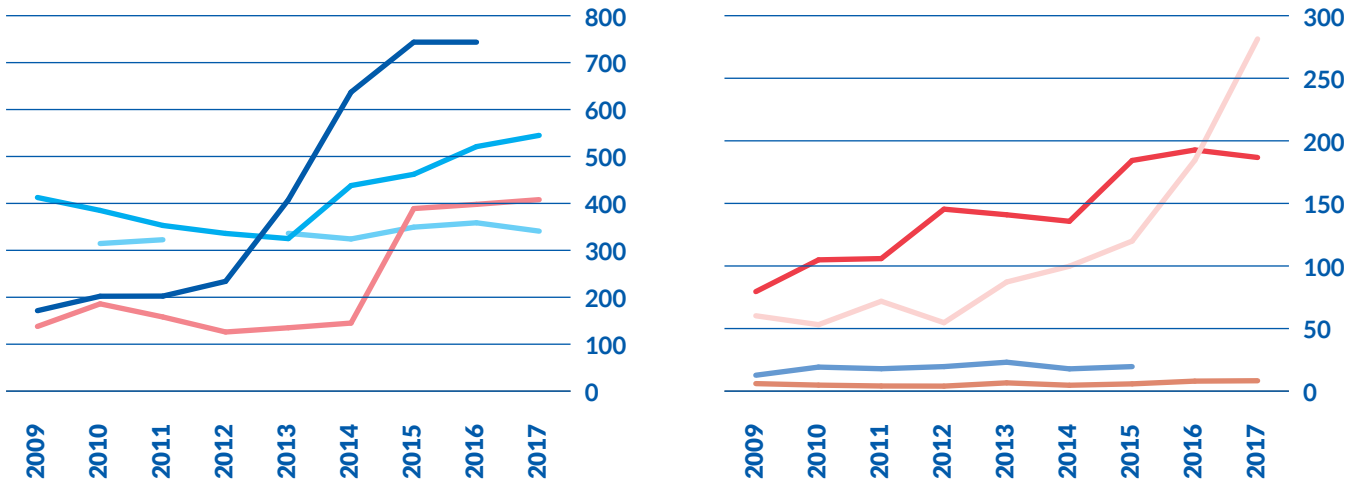
CHIFFRE D'AFFAIRES ET TAUX D'EXPLOITATION DANS LE TRANSPORT FLUVIAL DE PASSAGERS

En ce qui concerne le transport de passagers, c'est la Suisse qui présente le chiffre d'affaires le plus élevé en Europe, suivie de l'Allemagne, de l'Italie et de la France. Les données relatives à la Suisse proviennent de la base de données de l'administration fiscale suisse, qui fournit des données en matière de chiffre d'affaires, ainsi que d'autres données financières pour tous les secteurs économiques en Suisse (via les informations concernant la taxe sur la valeur ajoutée acquittée dans chaque secteur). Les données relatives aux autres pays européens ont été extraites de la base de données d'Eurostat sur les statistiques structurelles relatives aux entreprises (SSE).

À partir de 2013/2014, le chiffre d'affaires a fortement augmenté en Suisse, mais aussi pour les entreprises allemandes, italiennes et britanniques. Il existe une forte corrélation avec la demande de croisières fluviales, qui a amorcé une phase de

croissance au cours de ces années (voir, dans le chapitre consacré aux croisières fluviales, figure relative au nombre de passagers). Le fait que les entreprises du Royaume-Uni affichent un chiffre d'affaires en forte hausse se reflète également dans la présence croissante des voyagistes britanniques dans le secteur des croisières fluviales.

FIGURES 15 ET 16 : **CHIFFRE D'AFFAIRES ANNUEL NET DU TRANSPORT FLUVIAL DE PASSAGERS** (EN MILLIONS D'EUROS)



Suisse
Allemagne
Italie
France
Royaume-Uni
Suède
Hongrie
Roumanie

Sources : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], Administration fédérale des contributions (CH), analyse de la CCNR

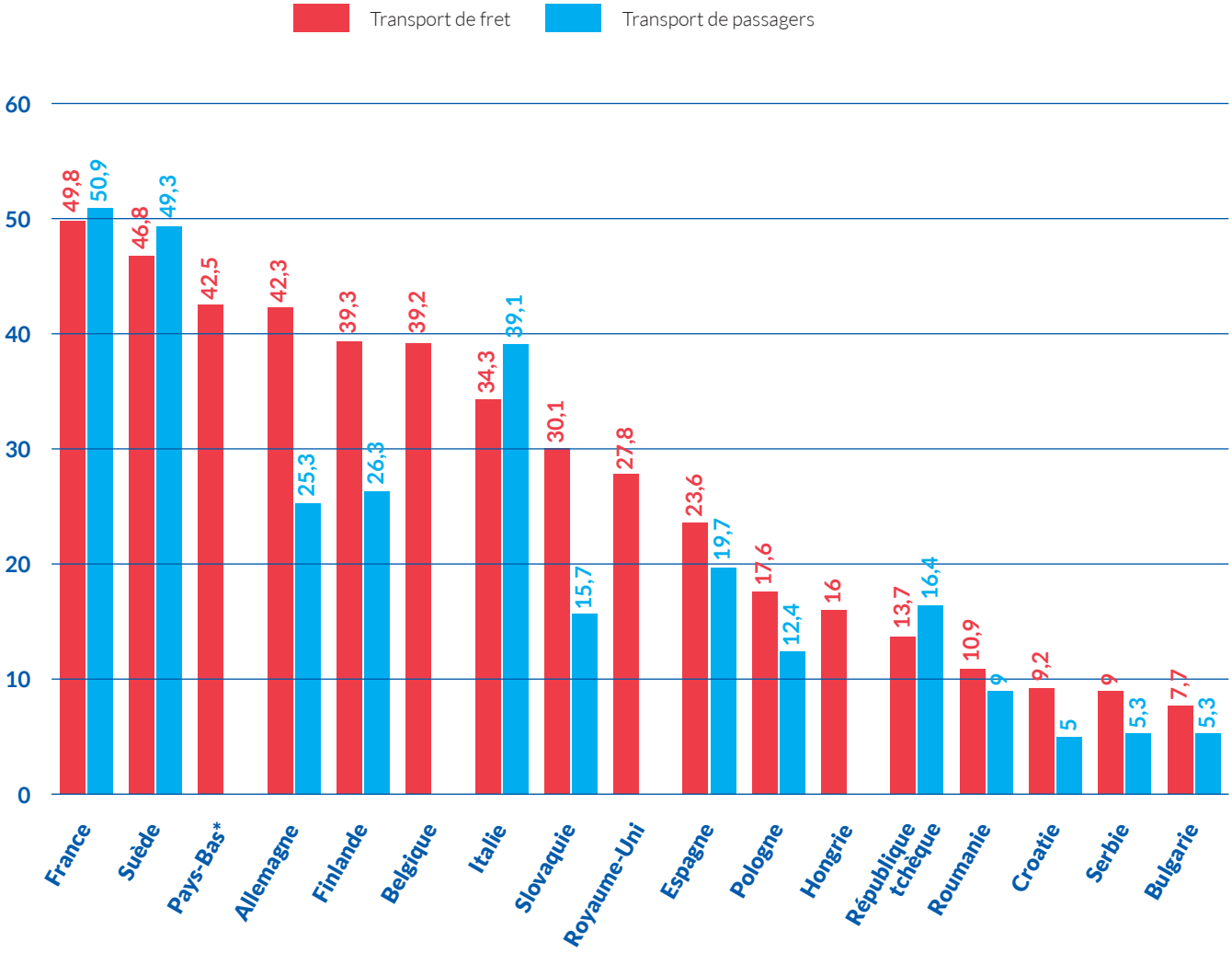
En ce qui concerne le transport de passagers allemands, le taux d'exploitation a fortement augmenté à partir de 2013, pour atteindre 30 % en 2017.



COÛTS SALARIAUX PAR EMPLOYÉ

Les coûts salariaux par employé sont manifestement les plus bas dans les pays riverains du Danube, en raison d'un niveau de salaire et de prix inférieur à celui pratiqué en Europe occidentale. C'est en France et en Suède que les coûts salariaux par employé sont les plus élevés.

FIGURE 17 : **COUTS SALARIAUX ANNUELS MOYENS PAR EMPLOYÉ DANS LES TRANSPORTS FLUVIAUX** (EN MILLIERS D'EUROS PAR EMPLOYÉ, 2017)*



Sources : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], CBS, analyse de la CCNR

** En ce qui concerne les Pays-Bas, la valeur résulte de l'addition des coûts salariaux par employé dans le transport de marchandises et de passagers, le transport de marchandises représentant 92 % de l'activité financière globale. Les données relatives aux coûts salariaux sont celles fournies par l'office statistique national (CBS), étant donné qu'Eurostat ne publie pas de données sur cet indicateur pour les Pays-Bas. Aucune répartition des coûts salariaux entre le transport de marchandises et de passagers n'est disponible dans la bases données CBS.*





07

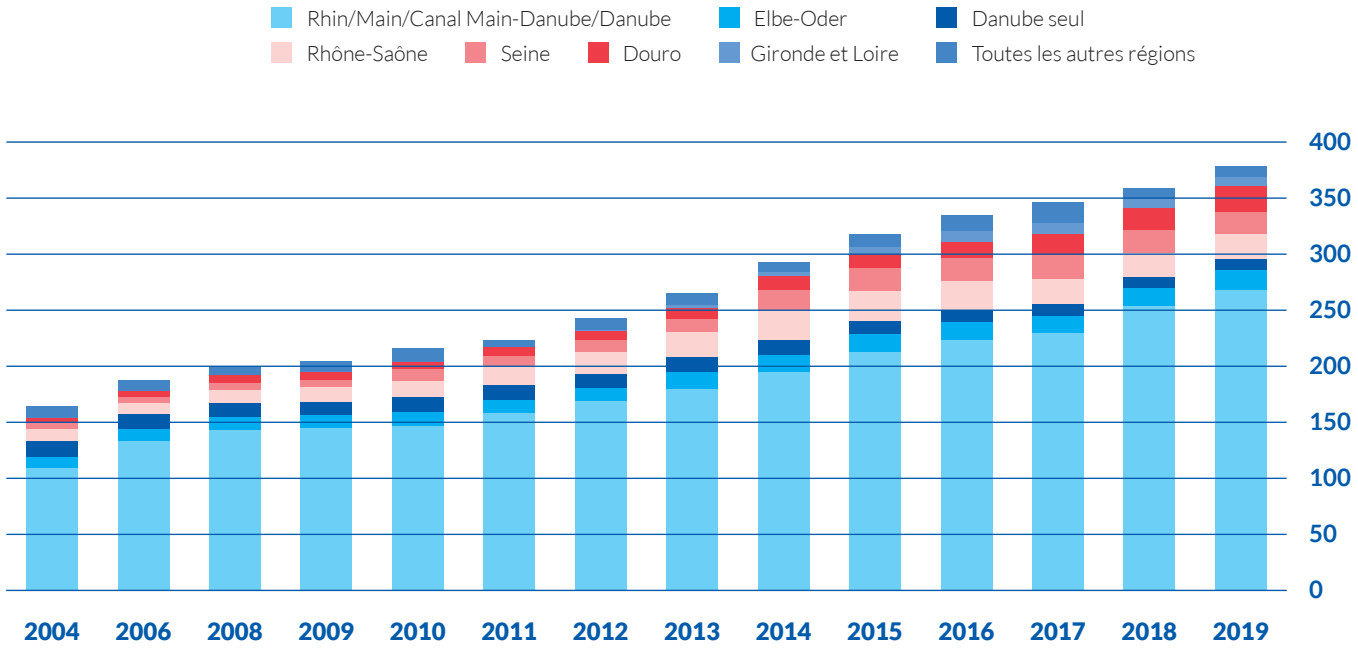
CROISIÈRES FLUVIALES

- **En 2019, le secteur européen des croisières fluviales a continué de croître par rapport à 2018, totalisant 378 bateaux actifs avec 54 814 lits. Le taux de nouvelles constructions était élevé, avec 19 bateaux neufs entrant sur le marché.**
- **Un deuxième indicateur de croissance pour le secteur européen de la navigation intérieure en 2019 est la hausse de près de 10 % de la demande, totalisant 1,79 million de passagers (dont 44 % à 49 % en provenance de pays non européens).**
- **La croissance du trafic des bateaux de croisière fluviale est également un signe de l'évolution positive du secteur, tant sur le Rhin (+24 % par rapport à 2018) que sur le Danube (notamment +30 % pour le Danube moyen et près de +35 % pour le Danube inférieur).**

FLOTTE DE CROISIÈRE FLUVIALE[26]

L'Europe possède aujourd'hui la plus grande flotte de croisière, suivie par celles desservant le Nil et d'autres fleuves africains. La flotte de croisière exploitée en Europe représente 40 % de la flotte de croisière opérant dans le monde. La flotte de croisière fluviale dans la région de l'UE est principalement concentrée sur les voies navigables d'Europe centrale[27] (près de 75 % du total de la flotte de croisière fluviale dans l'UE). La flotte de croisière fluviale en Europe[28] a constamment augmenté depuis 2004, pour atteindre 378 bateaux actifs en 2019 avec 54 814 lits (contre 359 en 2018, lits inclus).

FIGURE 1 : **NOMBRE DE BATEAUX DE CROISIÈRE FLUVIALE DANS L'UE PAR RÉGION D'EXPLOITATION** (2004-2019)



Source : Hader, A. (2019), The River Cruise Fleet

Au cours de la saison 2019, 19 nouveaux bateaux ont été mis sur le marché. Un bateau supplémentaire a également réintégré le marché actif de la croisière après une longue phase d'immobilisation. Un autre a été retiré de la base de données.

Le nombre élevé de nouveaux bateaux de croisière en 2019 (presque deux fois plus qu'en 2018) peut s'expliquer par une augmentation de la demande des clients américains et une demande soutenue sur le marché germanophone. Sur ces 19 nouveaux bateaux, 14 ont rejoint la flotte opérant sur les voies navigables d'Europe

[26] *Hader, A. (2019), The River Cruise Fleet*
[27] *Rhin/Main/Canal Main-Danube/Danube/Elbe-Oder*
[28] *La flotte de croisière fluviale européenne, telle que définie dans le présent rapport (bateaux de croisière fluviale avec plus de 39 lits), comprend la flotte de l'UE et de la Suisse.*

centrale, 1 a rejoint celle desservant exclusivement le Danube, et 4 navigueront sur le Douro. En ce qui concerne le Danube, les nouveaux bateaux de croisière qui ont fait leur entrée sur le marché ont bénéficié d'un confort accru, d'une efficacité énergétique améliorée et d'un tirant d'eau d'environ 1,8 m.

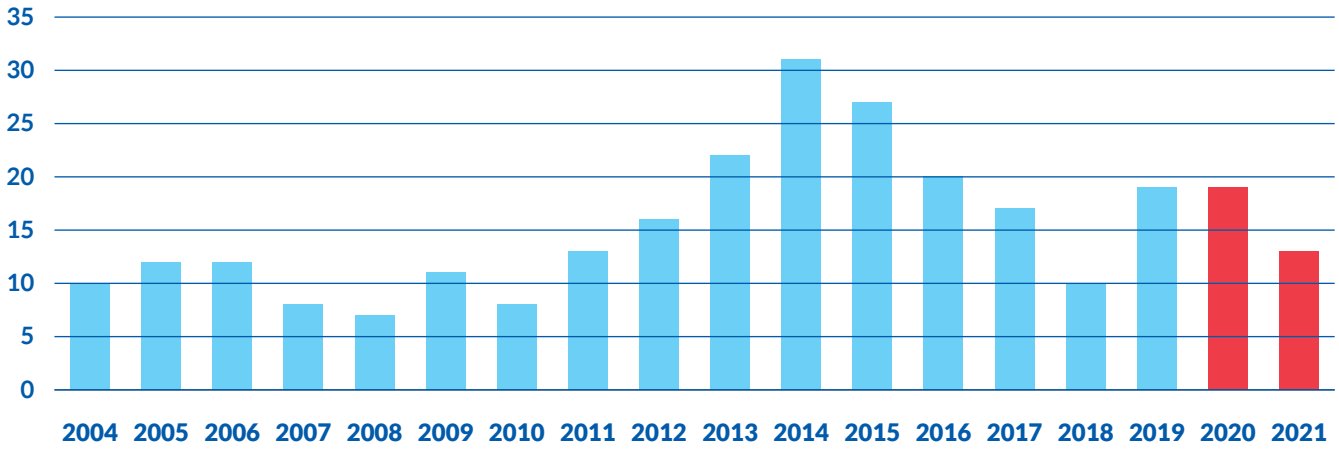
Dix-neuf nouveaux bâtiments devaient également entrer sur le marché en 2020 : 13 sur les voies navigables d'Europe centrale, 2 sur le Douro et 4 sur la Seine. Sept devaient être consacrés au marché germanophone, ce qui est beaucoup plus important que les années précédentes.

En 2020, le carnet de commandes de nouveaux bateaux de croisière fluviale examiné dans le présent chapitre est antérieur à la crise du Covid-19, qui a sérieusement touché le segment de la croisière fluviale en 2020 et devrait également l'affecter pendant les saisons 2021 et 2022. L'impact de la crise du Covid-19 sur l'activité des nouvelles constructions devrait se faire sentir en 2021 et 2022.

19 bateaux de croisière entièrement neufs ont été introduits sur le marché européen en 2019.



FIGURE 2 : **NOUVEAUX BATEAUX DE CROISIÈRE FLUVIALE POUR LE MARCHÉ EUROPÉEN 2004-2021***



Source : Hader, A. (2019), The River Cruise Fleet
** 2020 : prévisions basées sur les carnets de commandes * 2021 : en commande en mai 2020*

Selon le chantier naval, la construction d'un bateau de croisière fluviale peut prendre jusqu'à 12 mois. Ainsi, pour l'année 2020, la construction de la plupart des nouveaux bateaux de croisière commandés est déjà en cours de finalisation.

Pour la saison 2021, de nombreux contrats de construction ont déjà été signés ; dans certains cas les chantiers ont déjà été lancés, ou du moins certaines parties du bateau sont déjà en cours de production. Compte tenu du fort impact économique de la crise du Covid-19 sur le secteur de la croisière fluviale, les entreprises connaissent des difficultés financières, et certaines mesures d'atténuation peuvent être prises, par exemple en reportant certains contrats ou en échelonnant leur paiement.

Outre les difficultés liées aux contrats en cours, le nombre de nouvelles constructions pourrait également diminuer en 2021 et 2022. En effet, début 2020, les nouveaux

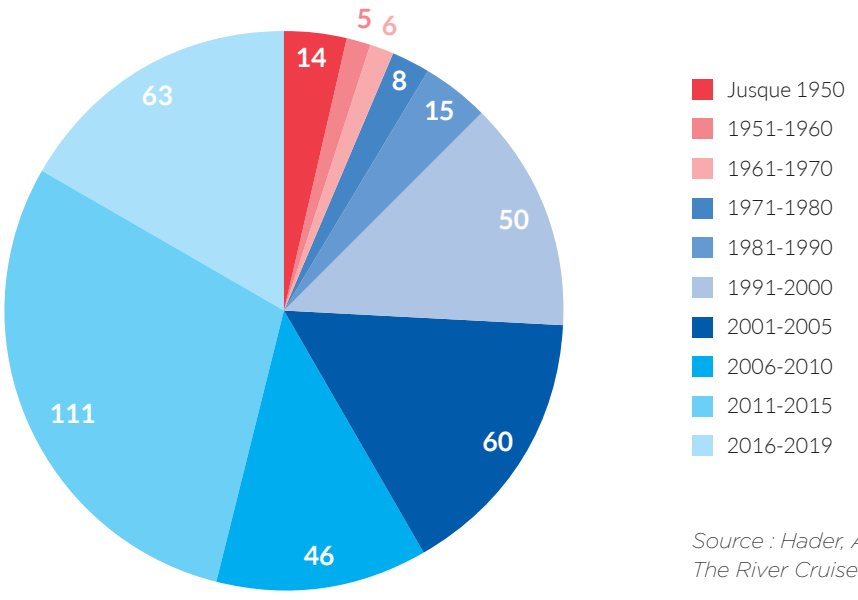
contrats de construction prévus pour l'année 2021 devaient être confirmés, mais, pour certains, ces confirmations n'ont pas eu lieu.

C'est ce qui s'est produit en 2016, par exemple, à la suite des attentats terroristes de 2015 à Paris. Pendant plusieurs mois, les touristes américains ont été moins nombreux à visiter l'Europe, et le nombre de nouveaux bateaux de croisière fluviale a diminué en 2016, 2017 et 2018, pour ne reprendre qu'en 2019 et 2020 (prévisions). Cet exemple suggère que 2022 pourrait être en partie l'année où l'impact de la crise du Covid-19 sur les nouvelles constructions se fera sentir.

Il est possible que la crise du Covid-19 conduise, en 2020 et 2021, au retrait du marché de certains bateaux de croisière fluviale existants. Depuis 2005, 27 bateaux ont été retirés de la flotte de croisière fluviale de l'UE, dont 5 pendant la crise économique de 2009.

220 bateaux ont intégré la flotte de croisière fluviale en Europe entre 2006 et 2019.

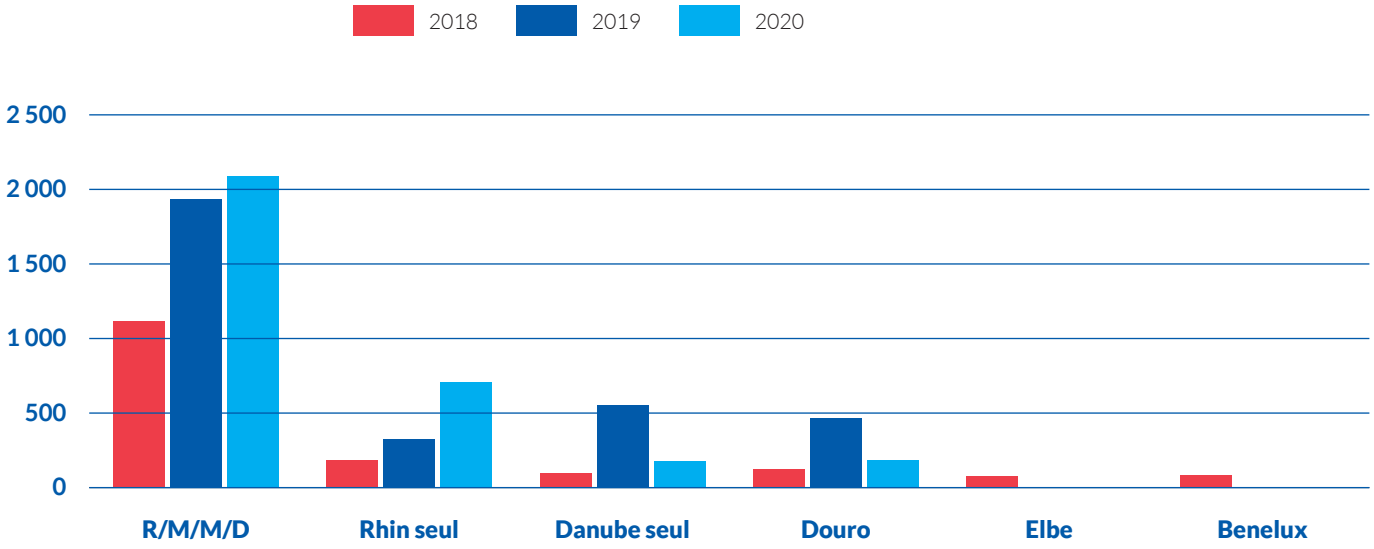
FIGURE 3 : **NOMBRE DE BATEAUX DE CROISIÈRE FLUVIALE DANS L'UE PAR ANNÉE DE CONSTRUCTION**



Source : Hader, A. (2019), The River Cruise Fleet

En 2019, les 19 nouveaux bateaux ont apporté une capacité supplémentaire de 3131 lits au marché de la croisière fluviale en Europe. Toutefois, l'augmentation nette de la capacité en 2019 est de 2769 lits (+5,3 %). En 2020, la capacité supplémentaire devrait être de 3158 lits, pour le même nombre de nouveaux bateaux qui devraient rejoindre le marché.

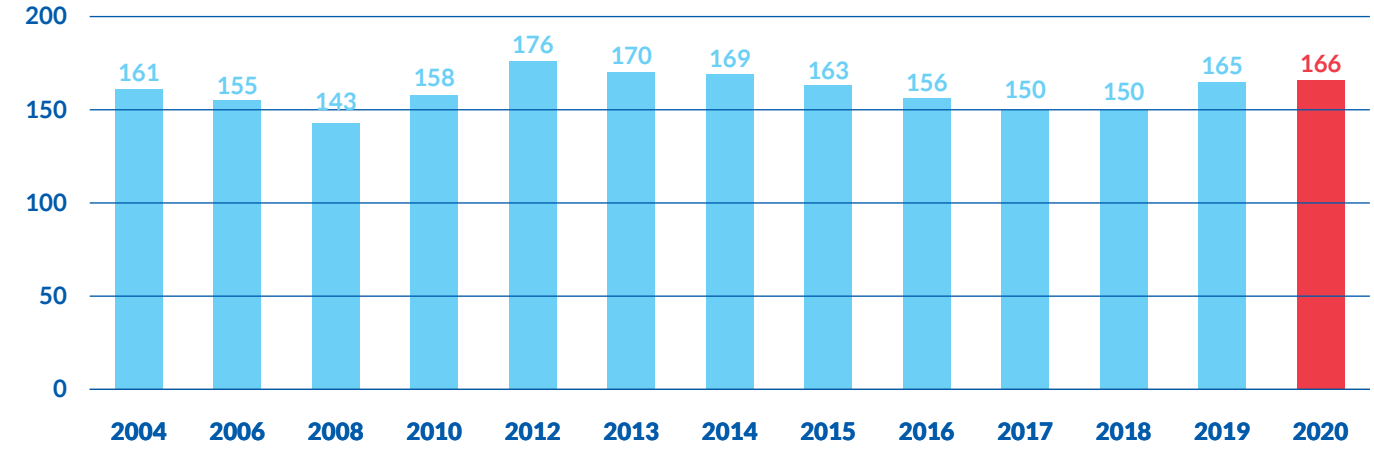
FIGURE 4 : **NOUVELLES CAPACITÉS DE CROISIÈRE EN 2018, 2019 ET 2020 PAR RÉGION D'EXPLOITATION** (NOMBRE DE LITS)*



Source : Hader, A. (2019), The River Cruise Fleet
** R/M/M/D = Rhin/Main/Canal Main-Danube/Danube. En 2018, les nouveaux lits enregistrés sur le Danube et au Benelux (181 lits) résultent de la transformation ou de la modernisation des bateaux existants. En 2019, les 150 nouveaux lits enregistrés sur le Rhin sont également le résultat de la transformation d'un bateau existant. 2020 : prévisions découlant des carnets de commandes.*

En ce qui concerne le nombre de nouveaux bâtiments, et au regard des carnets de commande, le nombre moyen de lits dans les nouveaux bateaux de croisière semble à nouveau augmenter, après une baisse entre 2014 et 2018. En effet, sept grands bateaux de croisière d'une grande capacité (190 lits) sont apparus sur le marché en 2019 et naviguent sur le canal Rhin/Main-Danube. En outre, l'AMAMAGNA, le plus grand bateau de croisière fluviale jamais construit pour l'Europe, avec 196 lits, a également rejoint le marché en 2019 et dessert exclusivement le Danube.

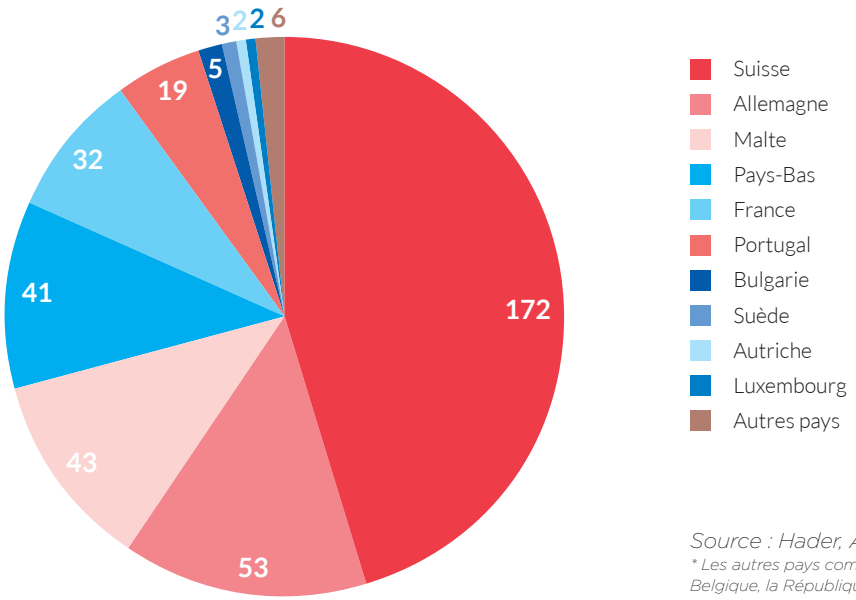
FIGURE 5 : **NOMBRE MOYEN DE LITS À BORD DES NOUVEAUX BATEAUX DE CROISIÈRE EN EUROPE PAR ANNÉE DE CONSTRUCTION***



Source : Hader, A. (2019), The River Cruise Fleet
** Chiffre pour 2020 : prévisions*

La Suisse (172 bateaux) est le pays où a été immatriculé le plus grand nombre de bateaux de croisière fluviale enregistrés. Elle en possède également une part importante sur le Rhin et le Danube, ainsi que sur le Rhône, la Saône et la Seine. En deuxième position vient l'Allemagne, où sont enregistrés 53 bateaux de croisière fluviale, qui opèrent principalement sur le Rhin et le Danube. Un nombre identique de bateaux sont immatriculés aux Pays-Bas et à Malte, soit 43 et 41 bateaux, respectivement.

FIGURE 6 : **BATEAUX DE CROISIÈRE FLUVIALE IMMATRICULÉS DANS L'UE EN 2019**
(EN NOMBRE DE BATEAUX)*



Source : Hader, A (2019)
** Les autres pays comprennent la Belgique, la République tchèque, le Royaume-Uni, la Pologne, l'Ukraine, la Moldavie. Un seul bateau de croisière fluviale est enregistré dans chacun d'eux.*

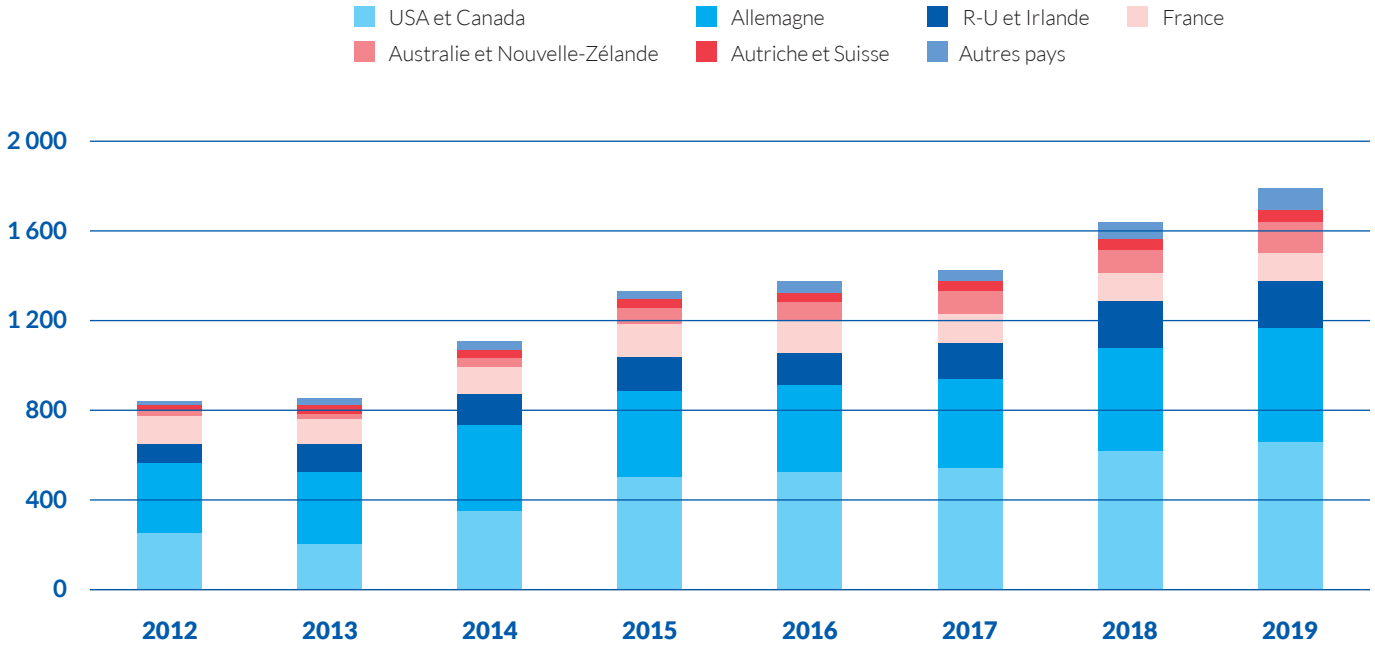
Les bateaux immatriculés aux Pays-Bas naviguent principalement sur les voies d'eau néerlandaises, le Rhin et le canal Main-Danube, tandis que ceux immatriculés à Malte sont principalement exploités dans la région Rhin-Main-Danube, et d'autres en France. 32 bateaux de croisière fluviale sont immatriculés en France, naviguant principalement sur les eaux françaises et dans les zones Rhin/Danube. 19 bateaux sont enregistrés au Portugal, naviguant presque exclusivement sur le Douro. La région où l'on trouve le plus grand nombre de bateaux de croisière fluviale immatriculés dans différents pays reste celle du Rhin/Danube.

DEMANDE DE CROISIÈRES FLUVIALES

Les chiffres de 2019 publiés par SeaConsult et IG River Cruise (l'association européenne des croisières fluviales, représentant environ 70 % des opérateurs actifs en Europe) montrent que le secteur européen de la croisière fluviale était en bonne santé avant la pandémie de Covid-19. Le nombre de croisiéristes a continué à augmenter en 2019 pour atteindre un niveau de 1,79 million de passagers (+9,9 %).

En ce qui concerne le marché européen de la croisière fluviale, en 2019, les Américains et les Canadiens demeurent la principale clientèle pour la cinquième année consécutive, avec une part de 36,7 %, suivis par les Allemands (28,3 %). Les Britanniques et les Irlandais (11,8 %) arrivent en troisième position, suivis des Australiens et des Néo-Zélandais (7,5 %), qui enregistrent une croissance significative de 30 % par rapport à 2018, et des Français (7,1 %). Les autres pays représentaient 4,4 % en 2019, une augmentation due à un plus grand nombre de passagers chinois navigant en Europe.

FIGURE 7 : **NOMBRE DE PASSAGERS À BORD DES BATEAUX DE CROISIÈRE EUROPÉENS PAR NATIONALITÉ** (EN 1 000)



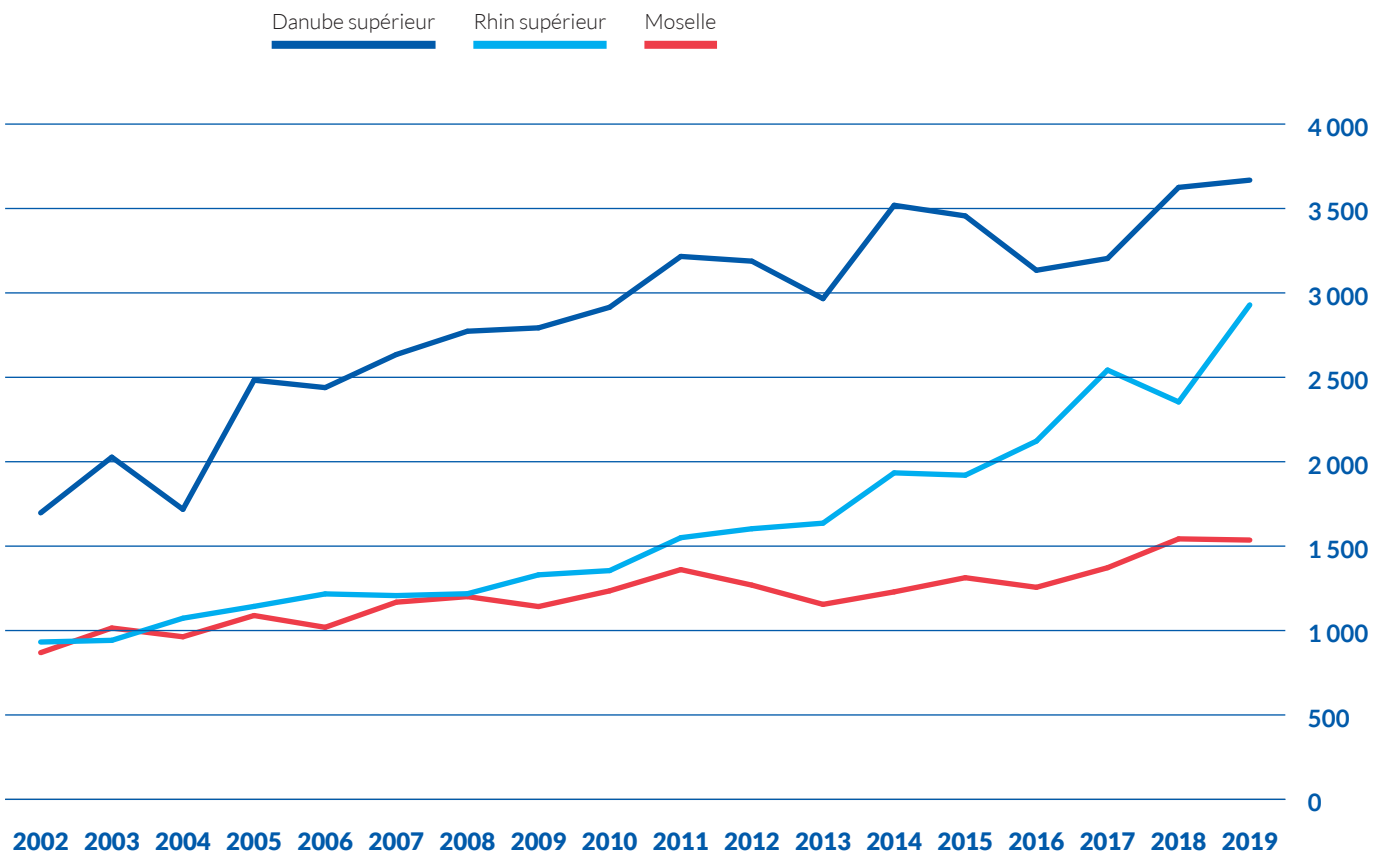
Source : SeaConsult, IG River Cruise (2019), Der Fluss-Kreuzfahrtmarkt 2019

En Allemagne, le nombre de croisiéristes a augmenté de 9,0 % en 2019, et les ventes de billets de 10,5 % par rapport à 2018, année où une forte augmentation des ventes de billets avait également été enregistrée (+18 %).

L'âge moyen des passagers de croisières fluviales en Allemagne a augmenté en 2019, sachant que 84,1 % de l'ensemble des passagers allemands avait plus de 56 ans. Près de 35 % se trouvaient dans la fourchette des 56 à 65 ans (contre 26,7 % en 2018, qui a connu une vague de passagers plus jeunes). La tranche d'âge des 26 à 40 ans a diminué pour tomber à 3,8 % en 2019 (8,3 % en 2018), ainsi que celle des 41 à 55 ans dont la part était de 10,3 % en 2019 (18,3 % en 2018).[29]

Le nombre de bateaux de croisière passant par l'écluse d'Iffezheim sur le Rhin supérieur était de 2 929 en 2019, ce qui représente une forte augmentation de 24 % par rapport à 2018. Le trafic des bateaux de croisière sur le Danube supérieur à la frontière germano-autrichienne en aval de Passau a augmenté de 1,2 % en 2019, avec 3 668 bateaux enregistrés à l'écluse de Jochenstein.[30]

FIGURE 8 : **NOMBRE ANNUEL DE PASSAGES DE BATEAUX DE CROISIÈRE SUR LES FLEUVES EUROPÉENS***



Source : administration allemande des voies d'eau et de la navigation
** Nombre total de passages vers l'amont et vers l'aval de bateaux à cabines aux écluses suivantes : Jochenstein (Danube), Iffezheim (Rhin), Coblence (Moselle).*

[29] *Source : IG River Cruise / DRV / SeaConsult (2019), Der Fluss-Kreuzfahrtmarkt 2019*
[30] *Les statistiques relatives à la plupart des autres cours d'eau allemands n'étaient pas disponibles pour 2019 en raison de la suppression des redevances applicables aux usagers des cours d'eau intérieurs en Allemagne.*

Le transport de passagers à bord de bateaux à cabines sur le Danube s'effectue principalement sous deux formes, à savoir :

1) les trajets courts : des voyages de cinq, sept ou huit jours sur les lignes Passau-Vienne-Bratislava-Budapest-Passau et Vienne-Bratislava-Budapest, ainsi que des trajets en provenance et en direction des ports du Rhin et du Main ;
2) les trajets longs : voyages de Passau à Vienne et vers le delta du Danube, d'une durée de 14, 15 ou 16 jours.

Le trafic des bateaux de croisière sur les trajets courts de Passau à Vienne et à destination de Budapest est plus intense que sur les longs trajets, comme le montre le tableau suivant. Les trajets courts s'arrêtent à Budapest et ne franchissent donc pas la frontière sud de la Hongrie avec la Croatie et la Serbie.

TABLEAU 1 : **TRAFIC DES BATEAUX DE CROISIÈRE SUR LE DANUBE EN 2019, NOMBRE DE PASSAGERS ET AUGMENTATION PAR RAPPORT À 2018** (EN %)

Point de collecte des données	Nombre de passages effectués par les bateaux	Nombre de passagers
Frontière germano-autrichienne	**3 668 (+1,2 %)**	**512 500 (+0,94 %)**
Frontière entre la Slovaquie et la Hongrie	**5 141 (+30,0 %)**	**720 800 (+31,2 %)**
Frontière entre la Hongrie, la Croatie et la Serbie	**1 017 (+34,9 %)**	**135 040 (+30,3 %)**

Source : Rapport d'observation du marché de la Commission du Danube. Points de collecte de données : Jochenstein (frontière DE/AUT), Gabčikovo (frontière SK/HU), Mohács (frontière HU/CRO/RS).

L'augmentation de 30 %, voire davantage, sur le tronçon du Danube entre la frontière slovaquo-hongroise et la frontière sud de la Hongrie avec la Serbie et la Croatie résulte également de la baisse de 2018, lorsque les bateaux de passagers ayant un tirant d'eau de plus de 1,8 m avaient déjà dû interrompre partiellement leur voyage dans région du Danube supérieur et transporter des passagers en bus de Vienne à Bratislava et Budapest.[31]

[31] *Source : Rapport d'observation du marché de la Commission du Danube*





08

PERSPECTIVES

- En 2020, la crise due au Covid-19 pourrait entraîner une baisse du transport fluvial de marchandises estimée à 20-25 %. Les données recueillies par les ports du Danube pour mars-avril 2020 présentent un recul de 25-35 %. Partout en Europe, le transport de passagers était pratiquement au point mort au cours du premier semestre 2020.
- La transition énergétique, en particulier l'élimination progressive du charbon, et une production d'acier stagnante, voire en recul, en Europe occidentale, figurent parmi les défis majeurs à relever par la navigation intérieure en Europe occidentale au cours des 20 prochaines années. Dans la région du Danube, la production d'acier devrait continuer de croître, en raison d'une intensité d'acier actuellement plus faible dans les pays riverains du Danube et des effets de rattrapage correspondants.
- Le transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures est largement dépendant du transport maritime de conteneurs et du commerce mondial. Depuis quelques années maintenant, le commerce mondial et le commerce maritime se développent à un rythme plus faible, et ce phénomène sera encore amplifié par la pandémie actuelle.

II IMPACT À COURT TERME DE LA CRISE DUE AU COVID-19[32]

Cette partie du chapitre intitulé « Perspectives » tient compte des dernières informations disponibles à la fin du mois de mai 2020.

Les conséquences de la crise due au Covid-19 sur l'économie en général, les secteurs des transports et de la logistique, y compris la navigation intérieure (transport de marchandises et de passagers) sont graves et continueront de l'être. Les effets de la pandémie sur le secteur devraient se faire sentir longtemps après la fin de la crise sanitaire. Sur la base des prévisions de l'UE en matière de PIB pour 2020 et d'une comparaison avec les résultats de la crise financière de 2009, la baisse éventuelle de l'activité de transport de fret est estimée à au moins 20-25 %. Les chiffres portuaires disponibles pour avril 2020 semblent confirmer cette estimation. De tels effets dépendront cependant du type de marchandise et d'entreprise, ainsi que du pays et de la région observés.[33]

La chaîne de transport de la navigation intérieure a été atteinte et continue d'en subir les conséquences, ce qui se traduit globalement de quatre manières :

- une réduction des volumes de fret à tous les niveaux, en raison de la diminution/ l'arrêt de la production industrielle,
- une baisse substantielle des volumes de fret en raison d'une chute importante de la demande,
- une perturbation grave des flux logistiques, en particulier les contrôles aux frontières, les interdictions d'entrée dans le pays, l'absence d'équipage et d'infrastructures,
- une baisse spectaculaire du nombre de passagers résultant de l'arrêt du tourisme.

Certains segments du transport ont été touchés immédiatement et de plein fouet par la crise. Il en a été ainsi pour le transport de passagers (tant pour les croisières fluviales que pour les excursions journalières et les services de traversée). Elle s'est rapidement étendue aux segments du transport de marchandises liés aux secteurs directement visés par les consignes relatives au confinement (par exemple, la construction, l'automobile, les secteurs de la mobilité, etc.). D'autres segments de la navigation intérieure ont été atteints « de manière différée » (par exemple, les cargaisons liquides, les conteneurs). Certains secteurs considérés comme essentiels pour la survie de l'économie et de la population ont mieux résisté à la crise, mais les tendances varient considérablement d'une région à l'autre. Si les volumes de la navigation intérieure se sont stabilisés à compter du mois de mai 2020, leur niveau reste faible. La situation économique du secteur reste tendue. Il importe cependant de noter que la crise du Covid-19 n'est pas la seule cause des reculs observés dans le secteur du transport fluvial, qui s'expliquent également par les effets saisonniers et le changement structurel dans le secteur de l'énergie.

[32] Sources : interviews de parties prenantes, ports mentionnés dans la présente partie, Seatrade Cruise News, Binnenschifffahrt online, Travel Weekly, ABN AMRO, Entreprises Fluviales de France (E2F), Ministère fédéral allemand des transports et des infrastructures numériques (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, BMVI), DVZ, NPI, Association fédérale de la navigation intérieure allemande (Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt, BDB), Bureau central pour la navigation rhénane et intérieure (Centraal Bureau voor de Rijn en Binnenvaart, CBRB), BLN Schuttevaer, Maritime Executive
[33] Les effets précis ne seront connus que lorsque les chiffres portuaires pour les mois d'avril, mai et juin seront disponibles.

Pour l'ensemble du secteur de la navigation intérieure (transport de marchandises et de passagers), les pertes financières dépendent, dans une large mesure, de la durée et de l'intensité de la crise, qu'il est impossible de prévoir actuellement. Ces pertes de chiffre d'affaires pourraient s'étendre de 2,2 à 4,4 milliards d'euros pour le transport de fret et de passagers, selon les calculs basés sur le chiffre d'affaires du transport fluvial de marchandises et de passagers dans l'UE.

IMPACT DU COVID-19 SUR LE TRANSPORT FLUVIAL DE PASSAGERS

Secteur des croisières fluviales

Les chiffres de 2019 concernant la demande de transport de passagers ont révélé que le secteur européen des croisières fluviales était prospère avant la pandémie de Covid-19. Ceci valait autant pour les bateaux de croisière fluviale que d'excursion journalière, secteurs pour lesquels les prévisions prévues pour 2020 étaient optimistes jusqu'au début de la crise. La crise se révèle dramatique pour le secteur, tous les transports de passagers étant simplement bloqués.

L'Institut d'économie mondiale de Kiel part de l'hypothèse d'une réduction de 90 % du tourisme, du sport et des divertissements. Le Bureau Central pour la navigation rhénane et intérieure des Pays-Bas (CBRB) et BLN Schuttevaer aux Pays-Bas ont estimé que les pertes équivaudraient à une baisse de 100 % du transport de passagers sur les voies navigables intérieures aux Pays-Bas au cours du premier semestre 2020.

Une évolution vient corroborer ces hypothèses, montrant qu'au premier semestre 2020, selon les entreprises opérant dans le secteur des croisières fluviales, une baisse du chiffre d'affaires de 90 % a été enregistrée, ainsi qu'une sortie de liquidités de plusieurs dizaines de millions d'euros, alors que les revenus se situaient, pour plusieurs entreprises, à un niveau de 5 % par rapport à la valeur normale.

Une réouverture progressive devrait permettre de maintenir le secteur à flot, au moins jusqu'à ce que les croisières internationales ne fassent plus l'objet de restrictions, étant donné que les passagers européens représentent près de 40 % du trafic des passagers sur les voies navigables européennes.

Le transport intracommunautaire et national de passagers devrait reprendre en premier. Cela s'inscrit dans la logique de la proposition faite par l'organisation professionnelle Entreprises fluviales de France (E2F) de réorienter, à court terme, le tourisme fluvial vers le tourisme national et local, étant donné qu'il a été privé de sa clientèle internationale.

En effet, certaines croisières fluviales ont repris sur les fleuves allemands depuis le 1er juin. Tel est le cas de l'entreprise Nicko Cruises, qui a commencé par organiser une croisière à bord de son bateau, le *nickoVISION*, le long du Danube et du Rhin, de Straubing en Bavière à Düsseldorf. Jusqu'à présent, les interdictions de voyage signifiaient que les croisières étaient limitées au tourisme national, et les lignes de croisières fluviales européennes s'attendent à ce que les restrictions soient à nouveau assouplies d'ici la mi-juin. Actuellement, les entreprises de croisières fluviales – dont A-Rosa, Phoenix Reisen, Plantours et Scylla, accueillant principalement des passagers

allemands et européens – ont également annoncé leur intention de reprendre leurs voyages d'ici la fin juin, tandis que CroisiEurope prévoit un redémarrage progressif à partir de la mi-juillet.

À long terme, la prospérité du transport des passagers ne peut toutefois être assurée que si les passagers venant de pays tiers recommencent à voyager sur les voies navigables européennes. On peut identifier deux raisons pour lesquelles cela ne se concrétisera pas de sitôt : ils préfèrent y renoncer (en raison des risques sanitaires) ou ils n'y sont pas autorisés (les vols sont annulés, des restrictions de voyage strictes s'appliquent, etc.). Un autre facteur aggravant pour le segment des croisières fluviales est l'âge moyen des croisiéristes. En effet, les croisières fluviales sont très prisées par les personnes de plus de 55 ans, qui sont également les plus exposées au virus. Il est probable qu'elles seront plus réticentes à reprendre leurs voyages internationaux après la crise, même après la levée des restrictions de voyage. Selon des informations récentes, les lignes qui s'adressent principalement aux voyageurs internationaux s'attendent à une reprise plus tardive du service. Par exemple, AmaWaterways a annulé ses croisières jusqu'à la fin juillet, et Viking a annulé ses croisières fluviales en Europe jusqu'à la fin août.

On s'attend non seulement à ce que l'année 2020 soit sévèrement touchée mais à ce que 2021 le soit également, en partie à cause des bons d'achat émis en 2020 pour des croisières qui ont été annulées en raison du Covid-19 mais qui devront être validés en 2021.

Malgré les mesures de soutien prises par plusieurs États européens pour éviter les faillites dans le secteur du transport fluvial de passagers, ce scénario pourrait encore se concrétiser en l'absence de nouvelles réservations (de touristes en provenance de pays européens ou de pays tiers).

Excursions journalières

À Paris, 61 % de l'ensemble des passagers des bateaux d'excursions journalières étaient des étrangers en 2017, alors que cette part n'était que de 54 % en 2014. De telles indications s'appliquent certainement aussi à de nombreuses régions d'Europe. Par exemple, à Strasbourg, une ville qui accueille également de nombreux touristes internationaux, le nombre de passagers de l'entreprise d'excursions journalières BATORAMA (exploitée par le port de Strasbourg) a diminué de 94 % en mars. Cette baisse n'a pas atteint les 100 % car certains bateaux naviguaient encore au début du mois de mars. À la fin du mois de mai, les excursions journalières de BATORAMA ont redémarré, mais avec un nombre limité de passagers. Sur le Rhône, le nombre de passagers a diminué de 96,4 % en mars 2020 et de 100 % en avril 2020, par rapport à l'année précédente.

Services de traversée

Le secteur des traversées par bac a également été gravement touché par la pandémie de Covid-19. La position et le marché de ce secteur sont sensiblement différents de ceux du secteur des excursions journalières. Les services de traversée jouent un rôle important dans la mobilité régionale des passagers. Si, d'une part, ils relèvent du secteur de la navigation intérieure, d'autre part, ils devraient – en tant que « ponts flottants » – être également considérés comme faisant partie de l'infrastructure routière secondaire.

Contrairement aux secteurs des excursions journalières et des croisières fluviales, les services de traversée font partie de l'infrastructure vitale. Ils ont donc dû continuer à assurer les traversées, mais le nombre de passagers a chuté de façon spectaculaire :

selon le type de service de traversée (utilitaire ou touristique) et le type de passagers (navetteurs, étudiants, autres types de véhicules), il est estimé que le nombre de passagers a diminué de 60 à 90 %. Dans la mesure du possible, le service de traversée s'est efforcé de réduire les coûts en combinant les correspondances, en réduisant la fréquence des trajets aux heures creuses ou en limitant les heures d'ouverture.

Prochaines étapes

De fortes incertitudes subsistent à ce jour quant à la date à laquelle le transport de passagers retrouvera ses niveaux habituels, notamment en raison des restrictions auxquelles sont actuellement soumis les voyages internationaux. Il est attendu que de nombreuses entreprises ne survivent pas à cet effondrement financier.

Comment relancer l'activité de manière rentable tout en garantissant les normes sanitaires sur les bateaux, et ainsi rétablir la confiance des passagers potentiels, restera donc la question clé dans les prochains mois. En effet, la relance de l'activité pourrait ne présenter aucune valeur ajoutée si les restrictions sanitaires ne permettent pas aux entreprises de croisières fluviales de rentabiliser leur exploitation. Le secteur élabore activement sa stratégie de sortie et a publié le 27 mai 2020 des lignes directrices[34] définissant des normes minimales concernant la reprise des croisières fluviales en Europe après la crise du Covid-19.

IMPACT DU COVID-19 SUR LE TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES

En ce qui concerne le secteur du transport de marchandises, les volumes et la demande du transport fluvial n'ont cessé de diminuer depuis le début de la crise. Les trois principaux segments du transport de marchandises (cargaison sèche, cargaison liquide et conteneurs) ont été touchés différemment. Selon les données portuaires déjà disponibles en avril 2020, les variations du trafic fluvial pour les principaux ports intérieurs occidentaux fluctuent entre -18 % et -25 % (par rapport à la même période en 2019).[35] Une diminution de 25 à 35 % ressort des données communiquées par les ports du Danube pour mars-avril 2020. Malgré cette baisse générale, un volume important de transport de céréales à partir des ports du Danube moyen a été relevée en mars et avril 2020. Cette intensité a diminué à la fin du mois d'avril. Cela étant, tous les ports n'ont pas connu, en avril 2020, par rapport à avril 2019, une baisse en raison de la crise du Covid-19. C'est, en l'occurrence, le cas de RheinCargo (Neuss, Düsseldorf et Cologne).

Cargaisons sèches

Le segment de la cargaison sèche a été touché plus tôt et plus sévèrement que les segments de la cargaison liquide et des conteneurs, et une forte baisse des volumes de transport peut être observée, pour ce qui est du transport de charbon, d'acier, de matériaux de construction et de produits agricoles, malgré les différences régionales existantes. En certaines occasions, il a été possible pour les propriétaires de bateaux opérant dans des segments de marché particulièrement touchés de se tourner vers le transport d'autres marchandises.

[34] Source : EBU et IG River Cruise; http://www.ebu-uenf.org/wp-content/uploads/River-Cruise-Minimum-Standard-Covid-19_FINAL-VERSION_1.0_EN.pdf
[35] Ports rhénans suisses, Lyon, Mannheim, Karlsruhe, Strasbourg, Mulhouse-Rhin

En France, par exemple, alors que le secteur de la construction avait été particulièrement impacté, certains armateurs ont pu transporter des céréales à la place des matériaux de construction. Dans la région du Rhin, la demande de transport de cargaison sèche a sensiblement diminué, notamment en raison de la baisse des volumes de transbordement dans les ports maritimes tels que Rotterdam. Dans certaines régions, par exemple en Allemagne, a été signalée une augmentation du transport d'engrais et de matériaux de construction, en particulier dans les zones des canaux et sur le Danube. En France, l'impact de la crise a été plus fort au début (une baisse de 40 % du transport de marchandises avait été signalée dans un premier temps, mais le taux fluctue actuellement entre -3 % et -15 % selon les régions).

a) Produits agricoles, produits alimentaires et fourragers

Dans les ports de Strasbourg, Mannheim et Bâle, une baisse de 10-11 % a pu être observée en avril 2020 pour les produits agricoles et les céréales par rapport à avril 2019. Une forte réduction a également été observée dans les ports rhénans suisses en mars 2020, ce qui s'explique principalement par le fait que les arrivées en provenance de Chine et les départs vers les régions d'Asie ont été arrêtés ou reportés.

Le grand groupe portuaire *RheinCargo* (ports de Cologne, Neuss et Dusseldorf) affichait des chiffres à la hausse en ce qui concerne le trafic de produits fourragers.

b) Fer, acier et métaux non ferreux

D'une manière générale, ce segment de marché a été rapidement touché par la crise, notamment en raison de la fermeture des sites industriels ayant recours à ce type de marchandises. Le minerai de fer, l'acier et le charbon à coke représentent environ 25 % de tous les volumes transportés sur le Rhin. Les chiffres portuaires disponibles pour avril 2020 confirment que ce segment a été fortement touché par la crise, avec des baisses variant de -30 % (par exemple les ports rhénans suisses) à -60 % (par exemple Strasbourg). En Allemagne, le transport fluvial d'acier a souffert du recul de l'industrie automobile, mais certaines aciéries de Berlin/Brandebourg ont signalé une augmentation de la demande de produits métalliques. Dans les ports rhénans suisses, le recul du secteur sidérurgique est également une conséquence directe des mesures de confinement et de la fermeture des usines automobiles en France et en Italie.

c) Sables, pierres, gravier et matériaux de construction

Avec la fermeture des principaux sites de construction en Europe et des sites de production concernés (par exemple les usines de béton en France), le segment des matériaux de construction a été gravement touché, comme on peut l'observer à partir des données portuaires disponibles. Par exemple, les ports rhénans suisses ont fait état d'une réduction de 35 % en avril 2020 pour les segments des matériaux de construction par rapport à 2019.

En France, ce marché a connu un ralentissement brutal en mars et avril avec la fermeture des principaux chantiers. Les ports Haropa ont enregistré une forte diminution des activités dans ce segment (alors qu'il connaissait une hausse depuis plusieurs années sous l'impulsion du projet Grand Paris Express). Avec la décision relative à la réouverture progressive de ces sites en mai, le transport de matériaux de construction devrait reprendre.

RheinCargo a fait état d'une réduction pour les sables, pierres et graviers.

Dans le port de Strasbourg, les effets ont également été graves, avec une baisse d'environ 30 % en mars et avril 2020. En Allemagne, une augmentation de la demande a été signalée au niveau régional pour le secteur des matériaux de construction, en particulier pour le ciment.

d) Charbon

Le cas du transport de charbon est particulier. En effet, si la crise du Covid-19 a entraîné une baisse importante de la demande d'électricité, et donc du transport de charbon dans les pays où la production d'électricité repose sur le charbon (par exemple en Allemagne), la réduction du transport de charbon est également structurelle, comme indiqué à plusieurs reprises dans le présent rapport.
En Allemagne, selon des articles de presse, la demande de houille pour la production d'électricité a chuté de 44 % au cours des derniers mois, ce qui a eu un impact sur le transport fluvial de charbon.[36] À Karlsruhe, par exemple, le transport de charbon a diminué de 80 % en avril 2020 par rapport à 2019, mais cette baisse résultait aussi des niveaux d'eau plutôt bas enregistrés en avril 2020. À Mannheim, une baisse de près de 50 % a également été observée au cours de la même période.

Cargaison liquide

Jusqu'à présent, en ce qui concerne le segment des cargaisons liquides, la demande de fioul domestique est restée plutôt stable. En revanche, en ce qui concerne le transport de carburants et de produits chimiques, des baisses peuvent être observées selon les régions.

a) Produits pétroliers

Le transport des produits pétroliers dépend des tendances à long terme (transition énergétique), des schémas saisonniers (hiver : demande de fioul domestique, été : demande de carburant), du prix actuel du pétrole sur le marché au comptant et de la situation future du marché (lorsqu'on s'attend à une hausse des prix du pétrole, il en résulte une augmentation du volume de transport liée au stockage ; en revanche, lorsqu'on s'attend à une baisse des prix du pétrole, il en résulte une diminution du stockage). Dans l'ensemble, la demande de fioul domestique est restée stable. Comme le prix du pétrole a diminué très rapidement au début de 2020, il y a eu, pendant un certain temps (en mars et avril 2020), des demandes de transport supplémentaires en navigation intérieure en raison du réapprovisionnement du stock stratégique de pétrole.

Cela a également eu pour conséquence un stockage de produits pétroliers à bord des bateaux (stockage flottant), ce qui pourrait permettre à l'avenir de profiter de la hausse des prix du pétrole. Pourtant, lorsque ces capacités de stockage ont été atteintes, et alors que la crise se poursuivait, la demande de transport a chuté en raison de facteurs liés à la demande, notamment en raison d'une mobilité réduite dans le transport aérien et routier. En effet, l'impact du Covid-19 sur ce segment de marchandises était dû à l'immobilisation au sol quasi-complète de l'aviation mondiale et aux restrictions imposées aux autres modes de transport.

b) Produits chimiques et engrais

Les données portuaires disponibles indiquent une diminution du transport de produits chimiques en avril 2020, approchant les 17 % pour les ports de Strasbourg, Mannheim et Bâle. À Karlsruhe, une réduction plus importante (-23 %) est observée. Le faible niveau de la demande de transport de produits chimiques en Allemagne est principalement dû aux pertes de production subies dans l'industrie automobile.

Au sein du groupe portuaire RheinCargo, les volumes de transport de sel (faisant partie des produits chimiques) ont fortement augmenté en avril 2020, en raison de circonstances particulières (mise en place de nouvelles installations de stockage).

[36] *Source : Agora Energiewende „Winterstürme und Corona prägen das erste Quartal in der Stromerzeugung"*

Conteneurs

En avril et mai, des conteneurs sont arrivés en volumes réduits dans les ports maritimes européens, y compris en provenance d'Asie, une route commerciale dont ce segment est très largement tributaire. La situation varie cependant beaucoup d'une région et d'un port à un autre. En Allemagne, les effets de la pandémie ont également entraîné d'importantes baisses de volume. Celles-ci s'expliquent en partie par la baisse de l'activité dans l'industrie automobile et dans l'industrie de la mode. La situation est pourtant décrite par certains opérateurs comme étant actuellement instable, ceux-ci ayant signalé que le nombre de transferts de conteneurs et de bateaux dans les ports de l'ARA avait sensiblement augmenté. En effet, la diminution du volume des conteneurs dépend du type de produit. Par exemple, l'industrie automobile – et ainsi les volumes de conteneurs correspondants – s'est complètement arrêtée, alors que les volumes de conteneurs pour l'industrie alimentaire n'ont que légèrement diminué.

Les chiffres communiqués par l'entreprise portuaire RheinCargo pour avril 2020 montrent une forte réduction de la manutention fluviale d'automobiles et de machines, en conséquence de l'arrêt de la production automobile en Allemagne.

En avril 2020, le transport de conteneurs est resté stable dans les ports rhénans suisses. La situation est toutefois différente en ce qui concerne le transport de conteneurs vides – un segment essentiel pour réguler le transport entre les ports intérieurs et maritimes et garantir qu'il puisse avoir lieu – lequel a enregistré une certaine baisse, aussi bien pour les importations que pour les exportations.

En France, les ports Haropa ont signalé que le transport de conteneurs sur la Seine avait diminué de 13,5 % et que l'effet Covid-19 avait commencé à se faire sentir à partir de la mi-mars. Sur le Rhône, le transport de conteneurs (en EVP) a diminué de 73,7 % en mars 2020 et de 27,2 % en avril 2020 par rapport à l'année précédente. Si, en ce qui concerne le port de Strasbourg, une augmentation des conteneurs a été observée sur l'ensemble du premier trimestre 2020, le nombre de conteneurs traités en mars et avril 2020 était, dans une mesure toutefois limitée, inférieur à 2019.

Si l'on examine la situation mondiale dans le secteur maritime, on constate que les volumes de manutention de conteneurs dans le transport maritime sont en baisse depuis février 2020 (par rapport aux chiffres des années précédentes), comme le montre l'indice pour la manutention de conteneurs de l'Institute for Economic Research RWI - Leibniz et de l'Institute for Shipping Economics and Logistics (ISL)[37] . En effet, en février 2020, après la plus forte baisse jamais observée, résultant principalement de la situation des ports chinois à ce moment-là, une certaine normalisation a été observée en Chine en mars 2020, lorsque les ports chinois ont repris leurs activités normales, alors que les mesures visant à contenir la crise étaient assouplies. Il y a eu cependant une autre diminution de la manutention des conteneurs dans le reste du monde. En avril 2020, une baisse a été observée dans les ports chinois, lorsque les conteneurs « restés sur place » pendant la crise ont été chargés en mars 2020. Dans les ports des autres pays, la manutention des conteneurs a conservé le faible niveau enregistré en mars.

Prévisions pour le transport de marchandises en 2020

Il est, dans l'ensemble, difficile de faire des prévisions concernant le transport de marchandises pour le reste de l'année 2020 et d'anticiper les effets de la crise sur la poursuite du développement économique du secteur et sur le comportement des consommateurs. Tout d'abord, cela dépend de la durée de la pandémie de Coronavirus (et de la possibilité d'une deuxième vague) aussi bien au niveau national

[37] *https://www.isl.org/en/containerindex*

qu'au niveau européen et international. Ensuite, une fois que le virus aura été contenu dans certaines parties du monde situées à l'extérieur de l'Europe, l'économie devrait redémarrer. Les restrictions en matière de Corona ont à présent été assouplies dans de nombreux pays européens voisins. Il est prévu que la production industrielle reprenne dans de nombreux endroits, ce qui laisse présager une reprise des transports dans plusieurs segments.

Conclusions

Pour la navigation intérieure, un défi supplémentaire résidera dans l'évolution des prix du fret, qui pourrait être gravement impactée par la surcapacité, contribuant ainsi à une nouvelle détérioration de la situation en ce qui concerne les liquidités. Cette surcapacité est principalement due à l'affaiblissement structurel auquel le secteur est confronté, particulièrement observé pour le transport du charbon en conséquence de la transition énergétique. Le Covid-19 devrait cependant encore amplifier cette tendance.

Afin de faire face aux conséquences économiques de cette crise, des mesures de soutien de différentes sortes devront être prises. Quatre grandes catégories de mesures peuvent d'ores et déjà être identifiées :

- Mesures visant à permettre aux entreprises de navigation intérieure qui peuvent encore fonctionner de poursuivre leur activité. Ces mesures devraient prévoir une plus grande souplesse dans l'application des réglementations existantes (emploi, conditions de travail, mobilité de l'équipage) et permettre la continuité de la navigation (garantie de l'ouverture des voies navigables, exploitation des infrastructures, bonnes conditions d'approvisionnement des bateaux en carburant, accès aux ports maritimes et aux grandes villes, accès des membres d'équipage aux bateaux, etc.)
- Des mesures de soutien financier fortes et immédiates pendant la crise, afin d'éviter la faillite des entreprises de navigation intérieure et de se préparer aux conséquences de la crise. La coordination de l'application et de la disponibilité de ces mesures devrait être assurée, avec le soutien des décideurs de l'UE, au bénéfice de l'ensemble des entreprises de transport fluvial et de la flotte en Europe.
- Des mesures créatives, de grande envergure et ambitieuses, destinées à relancer le secteur de la navigation intérieure après la crise. Ces mesures de soutien devraient compenser la perte d'activité liée à la réduction de la production, relancer la demande et soutenir la production industrielle. Des mesures visant à rétablir la confiance des utilisateurs, en particulier dans le secteur des passagers, seront essentielles.
- Mesures de communication visant à renforcer la visibilité du secteur de la navigation intérieure et à souligner son caractère essentiel pendant et après la crise.

PERSPECTIVES À LONG TERME

POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LES VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES

Pour la présente section, différentes études et données ont été analysées. L'étude intitulée *« Gevolgen grote transities en wereldhandel voor de binnenvaart 2020-2040 »* par *Royal HaskoningDHV*, publiée en décembre 2019,[38] met en évidence les tendances à long terme de la navigation intérieure, y compris celles relatives au verdissement. Cette étude contient les résultats d'une recherche documentaire sur les tendances à long terme qui sont pertinentes pour la demande de transport en navigation intérieure. Il contient également les résultats d'interviews (réalisées entre juin et décembre 2019) avec 25 grands chargeurs/expéditeurs des Pays-Bas qui ont donné leur avis sur le transport par voies de navigation intérieure. Ils ont été sélectionnés compte tenu de leur usage intensif de la navigation intérieure pour les besoins de leur logistique d'entrée et de sortie de matières premières et de produits finis.

Trois autres études de référence ont été analysées : le rapport *« Shipping in an era of digital transformation »* de la Berenberg Bank et du Hamburg Institute of International Economics à partir de 2018 (Berenberg Bank/HWWI (2018)), le rapport de la CNUCED intitulé *« Étude sur les transports maritimes 2019 »* (CNUCED (2019)) et le rapport *« Mid-term forecast for Germany in spring 2020 »* par l'Institut pour l'économie mondiale de Kiel, publié en mars 2020 (IfW (2020)). En outre, des données empiriques d'Eurostat, de l'Association mondiale de l'acier, de l'Association des importateurs allemands de charbon, des administrations nationales des voies navigables et du port d'Anvers ont été recueillies et analysées.

Les projections macroéconomiques et industrielles de la base des données d'*Oxford Economics* ont complété les éléments d'appréciation tirés de l'analyse documentaire. Il convient de noter que ces projections reposent sur des études et une base de données antérieures à la pandémie de Covid-19. Si les estimations ponctuelles prévues peuvent être influencées, les tendances à long terme devraient rester valables, car l'impact de la pandémie devrait aller dans le même sens que ces tendances à long terme. C'est le cas de la tendance à la régionalisation des chaînes de production et de logistique, qui avait déjà commencé après la crise financière, et qui devrait être amplifiée par la pandémie de Covid-19.

Produits agricoles

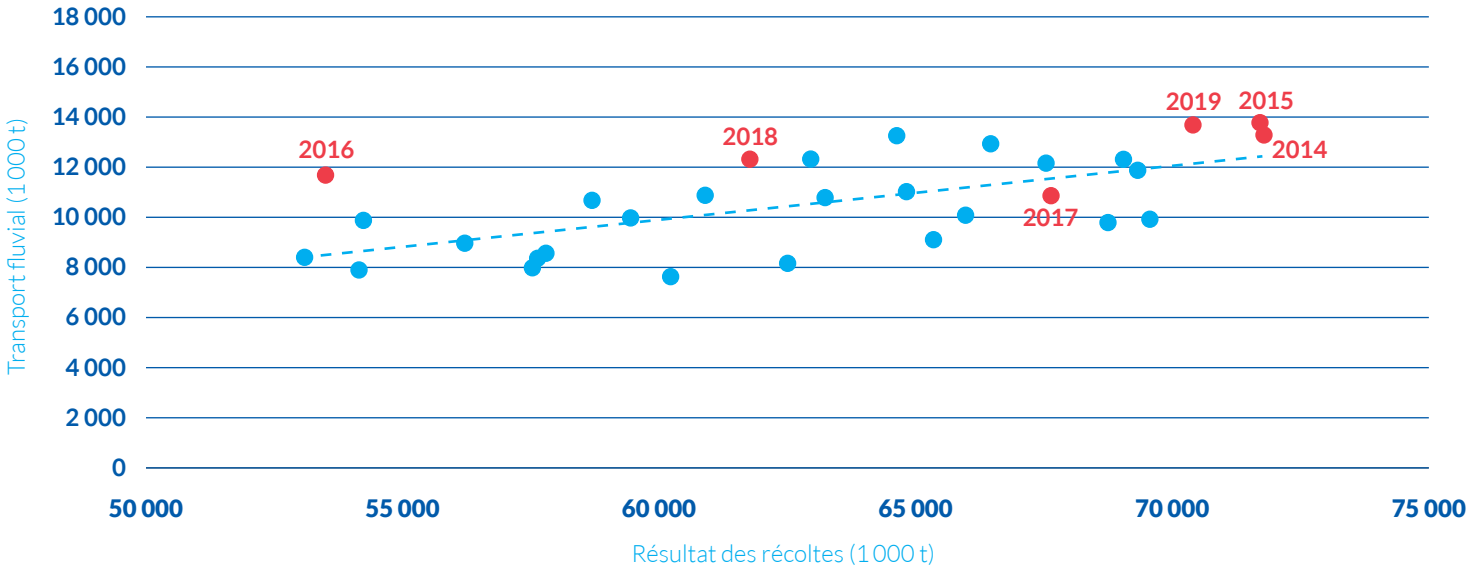
Perspectives en bref : il est prévu une production moindre à grande échelle, plus de production locale et moins de transport de marchandises agricoles sur de longues distances. Le nombre de bateaux de petite taille continuera à diminuer, mais des alternatives existent et permettront de faire face à cette baisse, soit en investissant soi-même dans des bateaux de petite taille, soit en utilisant ceux appartenant à d'autres entreprises.

[38] *L'étude, rédigée en néerlandais, est intitulée comme suit dans sa version originale : « Gevolgen grote transities en wereldhandel voor de binnenvaart 2020-2040 » (« Conséquences des grandes transitions et du commerce mondial pour le transport fluvial en 2020-2040 »).*

Une analyse empirique des résultats des récoltes et du transport fluvial des produits agricoles a montré une forte corrélation entre ces deux variables. En Allemagne, le transport fluvial de produits agricoles a augmenté entre 2008 et 2014, mais il a ensuite diminué et s'est quelque peu stabilisé en 2019. Cette évolution s'explique principalement par les variations constatées dans les résultats des récoltes.

Pour la France, une corrélation à long terme a été constatée entre les résultats des récoltes et le transport fluvial. En 2019, la France a connu son troisième meilleur résultat pour les récoltes depuis 1990 et son deuxième plus grand volume de transport fluvial de produits agricoles depuis 1990.

FIGURE 1 : **VOLUME DES RÉCOLTES EN FRANCE ET TRANSPORT DE PRODUITS AGRICOLES SUR LES VOIES NAVIGABLES FRANÇAISES** (1990-2019)**, AVEC LA LIGNE DE TENDANCE CORRESPONDANTE**



Source : analyse de la CCNR sur la base de données d'Eurostat [iww_go_atygo] et [apro_cpsh1]. Code relatif aux cultures : 1000 = céréales, y compris toutes sortes de blé, d'épeautre, de seigle, d'orge, d'avoine.

Les prévisions à long terme concernant la production monétisée dans le secteur agricole (à prix constants de 2015) pour la période 2020-2030 indiquent un taux de croissance annuel de 0,61 % en France, de 1,05 % aux Pays-Bas, de 0,66 % en Hongrie, mais une diminution annuelle de 0,59 % en Allemagne.[39]

Selon les interviews d'opérateurs de grandes entreprises de navigation dans le cadre de l'étude réalisée par *Royal HaskoningDHV*, la navigation intérieure est un mode de transport privilégié pour l'acheminement de produits agricoles et alimentaires sur de longues distances. La période 2020-2030 est cependant considérée comme une période de transition pour l'agriculture.

Il y aurait une tendance à produire moins à grande échelle et à produire plus localement ou régionalement à petite échelle. Cette tendance pourrait entraîner une diminution du transport longue distance des produits agricoles et alimentaires. Une autre tendance qui pourrait avoir un impact négatif sur les volumes de produits agricoles transportés par voie fluviale est la réduction du nombre de bateaux de petite taille, sachant notamment que les céréales sont transportées par de petits bateaux. Pour les entreprises de navigation, les options pour transporter de petits volumes de marchandises sont au nombre de quatre :[40]

[39] *Source : Oxford Economics*
[40] *Source : Topsector Logistics / RoyalHaskoningDHV (2019), « Gevolgen grote transities en wereldhandel voor de binnenvaart 2020-2040 »*

1) acquisition de leurs propres petites barges de poussage : à utiliser en combinaison avec un pousseur,
2) contrats avec des coopératives de navigation intérieure possédant un nombre minimum de petits bateaux,
3) report modal inversé : utiliser des camions à la place des bateaux de petite taille,
4) changement des schémas logistiques.

Les chargeurs ont déjà eu recours aux options 1 et 2 et leur expérience s'est avérée globalement très positive. Jusqu'à présent, il n'a été procédé à aucun report modal inversé, mais on peut s'y attendre à l'avenir.

Produits fourragers et alimentaires

Perspectives en bref : il est prévu une réduction de la production fourragère et alimentaires en Europe occidentale en raison d'une diminution des activités d'élevage et d'une production alimentaire plus locale et décentralisée. Cela permettra de réduire le transport de produits en vrac sur de longues distances. Un glissement de la production fourragère de l'Europe occidentale vers l'Europe orientale et le remplacement d'une route commerciale atlantique par une route commerciale à travers l'Europe orientale pour le transport des graines oléagineuses sont attendus. Le Danube pourrait gagner en importance en ce qui concerne ces flux de marchandises, tandis que la région ARA-Rhin perdrait des volumes.

La croissance démographique mondiale entraîne une augmentation de la demande de produits agricoles, d'aliments et de produits fourragers. On suppose cependant que la majeure partie de cette croissance aura lieu dans les pays en développement. Les sociétés d'Europe occidentale sont de plus en plus conscientes de la durabilité des chaînes de produits alimentaires et logistiques et visent à éviter les émissions dues au transport longue distance.

Pour les pays d'Europe occidentale, on s'attend à ce que les tendances suivantes aient un impact sur la production d'aliments et de produits fourragers, ainsi que sur l'activité d'élevage, au cours des deux prochaines décennies :

- une production plus locale, durable, à petite échelle et décentralisée de nourriture pour les êtres humains,
- moins de chaînes logistiques à étapes multiples dans le secteur alimentaire : la production et le transport à étapes multiples dans le monde entier seront évités,
- une production finale plus importante ayant lieu là où se trouvent les matières premières et le consommateur final,[41]
- plus de transparence sur la provenance des aliments, leur production, leur transport, les émissions causées par leur transport et leur volume,
- la propagation des maladies entraîne une plus grande résistance de la population à la production à grande échelle.

En ce qui concerne le marché des denrées alimentaires, de grands volumes de graines oléagineuses et de matières premières sont actuellement importés d'Amérique du Sud et d'Asie via les ports maritimes néerlandais. Les experts des grandes entreprises de navigation s'attendent à ce qu'elles soient partiellement remplacées par des flux de marchandises similaires en provenance d'Europe centrale et orientale. Bien que la navigation intérieure soit probablement associée à ce deuxième cas, la concentration géographique des flux de marchandises pourrait changer, ce qui impliquerait un glissement de l'axe ARA-Rhin vers l'axe Rhin-Main-Danube.

Les grandes entreprises de navigation relevant du secteur des produits alimentaires et fourragers s'attendent à une évolution qui suivrait le même glissement géographique (d'ouest en est), à savoir qu'il y aurait à l'avenir une délocalisation des activités d'élevage des Pays-Bas vers la Pologne (élevages de volaille), la Hongrie et la

[41] *Cette hypothèse est également avancée par la Berenberg Bank/HWWI (2018), la CNUCED (2019) et le McKinsey Global Institute (2019).*

Roumanie. La raison en est que les Pays-Bas sont confrontés à une augmentation des émissions d'azote provenant de l'agriculture et de l'élevage. Le secteur est également confronté à des fermetures ou à des fusions d'entreprises alimentaires.

Minerais de fer, acier et métaux

Perspectives en bref : le transport de métaux conservera son importance en Europe, en raison des flux d'exportation d'acier européen de haute qualité vers les marchés étrangers en expansion. Pour le minerai de fer, les perspectives de la demande de transport en Europe occidentale sont plus ou moins négatives, en raison d'un taux de recyclage plus élevé de l'acier, des pressions environnementales visant à réduire les émissions et à modifier la fabrication de l'acier, et d'un degré de saturation plus élevé de la demande d'acier. En Europe orientale, la demande d'acier est moins saturée, et la production d'acier et de minerai de fer est censée atteindre une croissance absolue relativement élevée en raison des mécanismes de rattrapage du développement économique.

Il existe actuellement deux techniques principales dans la production de l'acier. La première est la production d'acier à oxygène, qui utilise des minerais de fer et représente une part de marché de 70 % en Allemagne, 69 % en France, 69 % en Roumanie et 91 % en Autriche. La deuxième technique utilise des fours électriques, par lesquels la ferraille est fondue et transformée en acier neuf dans un processus de recyclage. Cette technologie correspond à une part de marché de 30 % en Allemagne, 31 % en France, 31 % en Roumanie et 9 % en Autriche.[42]

Compte tenu du rôle plus important de l'économie circulaire à l'avenir, le recyclage des métaux et de l'acier (ferraille ou déchets métalliques) pourrait constituer une part importante de la production européenne d'acier à l'avenir. Il est ressorti des interviews menées auprès des entreprises de navigation néerlandaises que l'on s'attend effectivement à un taux plus élevé de recyclage des métaux et de l'acier et une tendance à la baisse de la demande et de la production d'acier en Europe occidentale.

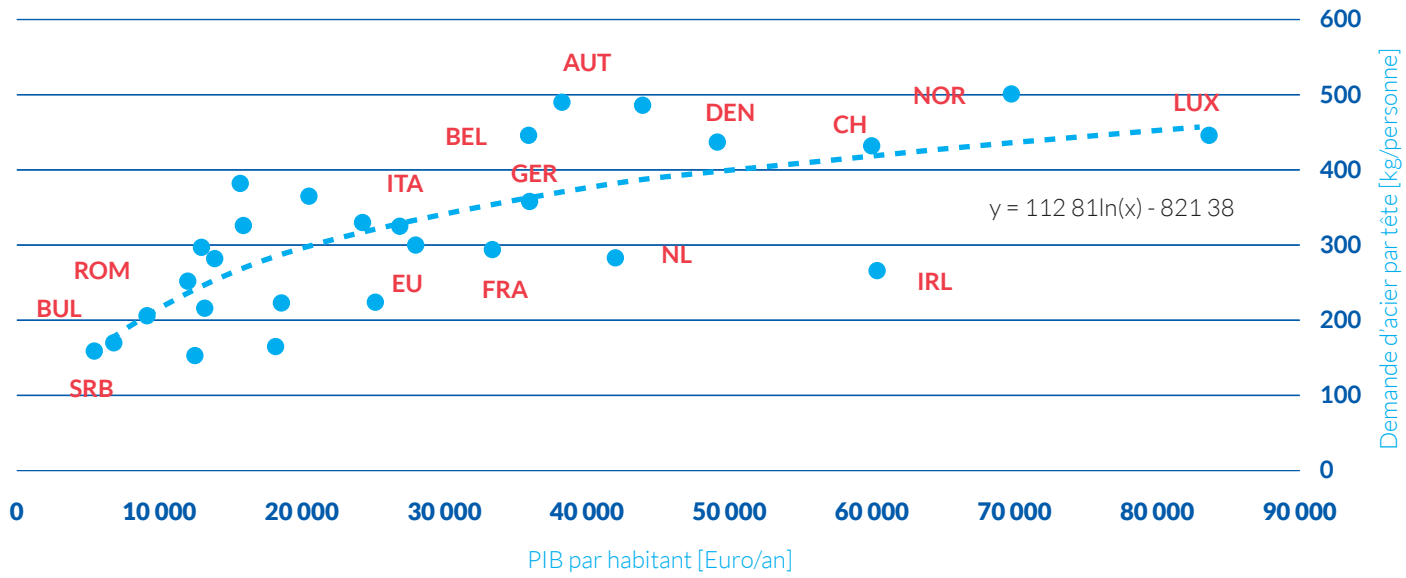
L'impact de cette tendance sur le transport du minerai de fer et des métaux est différent. Pour les métaux, les perspectives sont meilleures que pour le minerai de fer, car la demande d'acier de haute qualité augmente dans les pays en développement, ce qui ouvre à l'Europe occidentale de nouveaux marchés d'exportation, même en période de saturation de la consommation intérieure d'acier. Cela étant, le transport de minerai de fer diminuera en raison d'un recyclage accru de l'acier, de l'utilisation de techniques de production engendrant moins d'émissions, et aussi d'une diminution de la demande d'acier en Europe occidentale.

Partant d'une analyse empirique, la figure suivante montre la relation entre le PIB par habitant et la demande d'acier par habitant pour 27 pays européens et l'ensemble de l'UE. Dans les pays présentant un PIB par habitant plus élevé, la demande d'acier par habitant est aussi généralement plus élevée (production d'acier, plus les importations, moins les exportations, par habitant).[43]

La courbe reflète une certaine saturation de la demande d'acier dans les pays très développés d'Europe septentrionale et occidentale. Elle montre également le faible niveau à ce jour de la demande d'acier dans les pays d'Europe orientale, et laisse entrevoir la possibilité d'une forte augmentation en conséquence de la croissance et du développement économiques.

[42] Source : Association mondiale de l'acier (2019), Steel Statistical Yearbook
[43] La demande d'acier par habitant, telle que définie par l'Association mondiale de l'acier, est dérivée de l'utilisation apparente de l'acier. Celle-ci est définie comme étant la production, plus les importations nettes, moins les exportations nettes, couramment utilisée pour mesurer la demande d'acier.

FIGURE 2 : **PIB PAR HABITANT ET DEMANDE D'ACIER PAR HABITANT**



Source : Analyse de la CCNR basée sur des données d'Eurostat [nama_10_pc] et de l'Association mondiale de l'acier

Les pays d'Europe occidentale et septentrionale sont situés sur des segments plats de la courbe, ce qui signifie qu'une hausse du PIB par habitant entraînerait une augmentation limitée de la demande d'acier, par rapport aux pays de la région du Danube moyen et inférieur (Bulgarie, Roumanie, Serbie), situés sur des segments ascendants de la courbe, où une hausse du PIB par habitant entraînerait une croissance plus absolue de la demande d'acier.

Sables, pierres, graviers et matériaux de construction

Perspectives en bref : les perspectives sont positives, en particulier en Europe occidentale. La croissance du transport sera basée sur les matériaux existants, en parallèle avec la croissance démographique et l'augmentation de l'activité sur le marché du logement. Une concentration sur les grandes voies navigables est probable. Le transport fluvial urbain de matériaux de construction, qui permet d'éviter les effets externes négatifs du transport routier, renferme des potentiels inexploités.

Les chargeurs estiment que les bateaux de navigation intérieure resteront le mode de transport privilégié pour la livraison de divers sables, pierres, graviers et matériaux de construction. Ils ne s'attendent pas à un transfert modal majeur qui réduirait la part de marché du transport par bateau dans ce secteur. Un processus de consolidation est cependant en cours. Des entités plus grandes sont créées par des acquisitions, de sorte que les effets d'échelle joueront un rôle à l'avenir. Le nombre de petites usines produisant du mortier de béton et d'entreprises produisant du sable et du gravier situées le long des petites voies navigables devrait baisser.

De plus grandes entités situées le long des principales voies navigables intérieures sont constituées. Il en résulte une diminution de la demande pour les bateaux de petite taille. Le transport longue distance de sables, pierres et matériaux de construction n'est cependant pas menacé, car les entreprises produisant du sable et du gravier (les plus importantes) resteront implantées le long des voies navigables intérieures. Dans les années à venir, de gros volumes de sable et de gravier devraient arriver sur le marché, en conséquence du dragage pratiqué pour donner plus d'espace aux voies d'eau ; et d'importants besoins en matériaux pour le renforcement des digues viendraient s'y ajouter.

Selon les projections d'Oxford Economics, la production dans le secteur de la construction augmentera de 2020 à 2030 en suivant un taux annuel moyen de 1,4 % en France et de 1,1 % en Belgique, en Allemagne et aux Pays-Bas.

Pour les pays d'Europe orientale, les projections démographiques – qui constituent une base de référence importante pour la future production du secteur de la construction – sont moins positives que pour l'Europe occidentale. La taille de la population en Pologne devrait être inférieure de 2,4 % à ce qu'elle était en 2019 d'ici la fin de cette décennie, et il devrait y avoir une baisse de 8,5 % en ce qui concerne la Roumanie. Une croissance de 3,4 % est prévue pour la France, de 1,1 % pour l'Allemagne, de 4,7 % pour la Belgique et de 5,8 % pour les Pays-Bas.[44]

Le transport fluvial urbain dans les zones encombrées, où la navigation intérieure peut contribuer à une logistique plus durable des matériaux de construction, possède un potentiel de croissance fondamental. À l'heure actuelle, ce potentiel est de loin trop peu exploité, car la navigation intérieure n'est pas assez connue en tant qu'alternative par de nombreux acteurs dans ce domaine.

Charbon

Perspectives en bref : forte réduction du transport de charbon en Europe occidentale dans les 20 prochaines années, mais au moins une stabilisation, voire une croissance des volumes en Europe orientale.

Les volumes de charbon diminueront fortement au cours des deux prochaines décennies, car de nombreux pays ont décidé, dans le cadre de la lutte contre le changement climatique, de fermer des centrales électriques alimentées au charbon. L'Allemagne, par exemple, fermera progressivement ses centrales électriques alimentées au charbon à partir de 2022, et ce jusqu'à ce que toutes les centrales soient fermées d'ici 2038. Selon les chiffres de l'Association des importateurs allemands de charbon, la production d'électricité représentait 59,3 % de la consommation totale de charbon en Allemagne en 2018, et la production d'acier, 39,3 % (le reste étant utilisé pour le chauffage).

Bien que le commerce mondial du charbon ait augmenté de 0,7 % en 2019 pour atteindre 1,22 milliard de tonnes, les importations allemandes de houille (tous modes de transport confondus) ont considérablement diminué en 2019 (environ 15 %, soit 7 millions de tonnes). La production d'électricité à partir de la houille a même chuté de 31 %. En trois ans seulement, elle a diminué de moitié environ pour atteindre 57 térawatts-heures (TWh). En France, la demande de charbon a aussi fortement diminué ces dernières années et devrait continuer de baisser au cours de la prochaine décennie. Pour la Bulgarie et la Roumanie, une augmentation de la demande de charbon est attendue au regard des prévisions d'Oxford Economics. Ce résultat est similaire aux conclusions concernant la demande d'acier et le transport de minerai de fer en Europe orientale.

Produits chimiques et pétroliers

Perspectives en bref : il est supposé que, dans les deux prochaines décennies, les produits pétroliers feront parties du mix énergétique pour la propulsion des bateaux, avec les batteries, les biocarburants et d'autres systèmes de propulsion. Il n'y a cependant pas de perspectives de croissance importantes pour les produits pétroliers, et on estime qu'ils connaîtront un recul progressif. Pour les produits chimiques, les perspectives sont beaucoup plus axées sur la croissance, et la navigation intérieure est le mode de transport privilégié de l'industrie chimique.

Les clients de l'industrie chimique se trouvent dans divers secteurs économiques, notamment dans ceux de l'agriculture (engrais), des plastiques, de l'automobile, de la construction et de l'industrie papetière et de la pâte à papier. Des interviews d'experts ont permis de déterminer que la position de force du transport fluvial des produits chimiques doit être maintenue. À l'exception des pipelines, les autres modes de transport ne sont pas considérés comme une alternative viable à la navigation intérieure. Les prévisions concernant la production chimique dans l'UE indiquent un taux de croissance annuel moyen de 1,1 % au cours de la prochaine décennie.

Il convient de préciser que, dans le secteur des transports, les produits pétroliers peuvent être considérés comme du carburant ou transportés comme des marchandises.

[44] *Source : Oxford Economics*

TABLEAU 1 : **PRODUITS PÉTROLIERS UTILISÉS COMME CARBURANT OU TRANSPORTÉS COMME MARCHANDISES SELON LA BRANCHE DU SECTEUR DES TRANSPORTS CONCERNÉ**

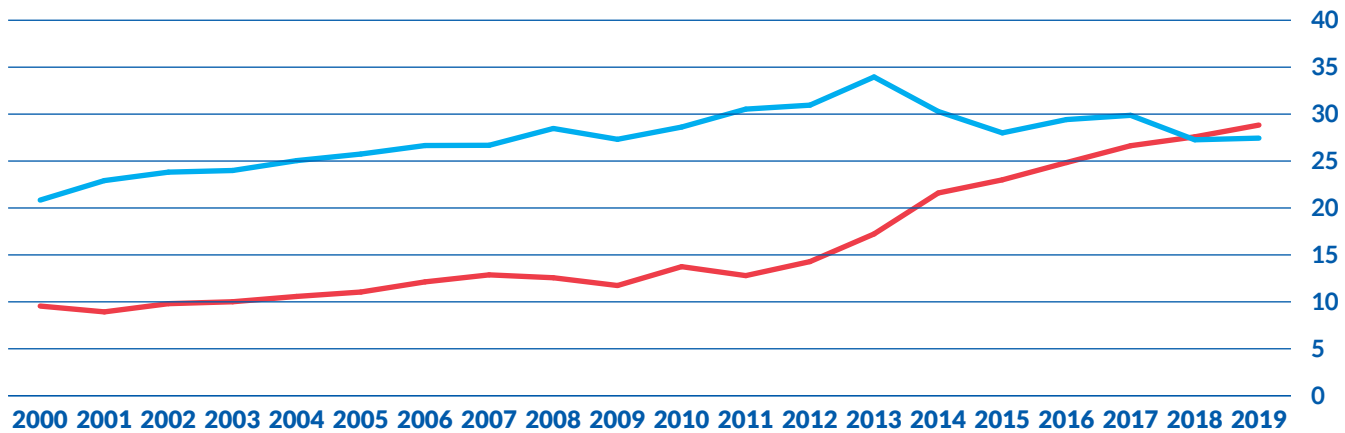
Nom du produit	Lorsqu'il est utilisé comme carburant	Lorsqu'il est transporté comme marchandise
Essence, Diesel	Route	Les transports de carburant sur de longues distances sont principalement effectués par des navires de mer et des bateaux de navigation intérieure, des pipelines ou des chemins de fer. Les transports sur de courtes distances sont souvent effectués par des camions, par exemple pour les transports d'essence et de diesel entre les dépôts de stockage et les stations d'essence.
Gasoil	VNI	
Fioul lourd	Maritime	
Kérosène	Aérien	

Source : CCNR

Si l'on considère les produits pétroliers comme une marchandise, les bateaux de navigation intérieure détiennent une part de répartition modale importante, généralement supérieure à la moyenne dans le transport par voie de navigation intérieure. Par exemple, la part modale de la navigation intérieure pour les produits pétroliers raffinés est de 91 % aux Pays-Bas et de 35 % en Allemagne.

Dans le sillage de la transition énergétique, la demande de produits pétroliers a diminué et continuera à diminuer. Elle aura un impact sur le transport fluvial des produits pétroliers. Il est supposé que les produits pétroliers fassent partie du mix énergétique pour la propulsion des bateaux au cours des deux prochaines décennies, avec les batteries, les biocarburants et d'autres systèmes, et seront progressivement remplacés par d'autres sources d'énergie. Des barrières techniques et financières empêchent actuellement le déploiement complet des technologies neutres en carbone. Plusieurs scénarios sont actuellement à l'étude en vue d'atteindre un niveau zéro émission dans le secteur de la navigation intérieure. Comme le montrent les données recueillies par le port d'Anvers, les produits pétroliers ont enregistré des pertes depuis 2013, tandis que les produits chimiques ont gagné de gros volumes.

FIGURE 3 : **MANUTENTION FLUVIALE DES PRODUITS CHIMIQUES ET PÉTROLIERS AU PORT D'ANVERS** (EN MILLIONS DE TONNES)



Source : Port d'Anvers

Conteneurs

Perspectives en bref : le commerce mondial et le transport maritime de conteneurs ont considérablement ralenti depuis la crise financière de 2009, et ce ralentissement devrait se poursuivre. On observe une tendance à la mise en place de chaînes logistiques et de production plus régionales. Le transport fluvial de conteneurs sera impacté par ce ralentissement, car il est fortement lié au commerce maritime.

En ce qui concerne le transport mondial de conteneurs, la forte demande qui est née dans les années 1990 et s'est accélérée dans les années 2000 résulte de l'intensification de la division internationale du travail. Toutefois, après une tendance de croissance à long terme de 5,8 % par an au cours des deux dernières décennies, le commerce mondial conteneurisé n'a augmenté que de 2,6 % en 2018 et on estime qu'il a progressé de 3,2 % en 2019.[45] Le taux de croissance annuel entre 2019 et 2024 devrait être encore plus faible, non seulement en raison de la pandémie de Covid-19, mais aussi en raison d'un ralentissement général du commerce international.

Déjà avant la crise du Covid-19, le commerce international avait cessé de s'accélérer et même commencé à décélérer, et son importance par rapport au PIB avait diminué depuis la crise financière de 2008/2009. Selon le McKinsey Global Institute (2019), il en est résulté que la part des exportations dans la production brute des chaînes de valeur productrices de biens est passée de 28,1 % à 22,5 % entre 2007 et 2017, ce qui indique une diminution de l'intensité commerciale des chaînes de valeur. Comme l'a analysé la CNUCED (2019), les moteurs de cette évolution pourraient être des forces structurelles profondes, notamment une diminution de la croissance de la spécialisation verticale et de la fragmentation mondiale de la production, un changement structurel au détriment des biens d'investissement au profit des catégories de dépenses publiques et de consommation à moindre intensité commerciale, et un changement croissant de la demande mondiale des consommateurs, qui s'écarte des biens échangeables pour s'orienter vers les services.

Les dispositions protectionnistes actuelles et les impacts de la pandémie du Covid-19 ne font que renforcer les tendances décrites, de sorte qu'une régionalisation et une dé-mondialisation partielle semblent susceptibles de se produire.[46] Comme le souligne l'Institut de Kiel : *« À l'heure actuelle, la crise du Corona met radicalement en évidence les risques liés à l'existence de chaînes d'approvisionnement mondiales très étendues, réduites pour des raisons de rentabilité et pour éviter les doublons dans les réseaux à valeur ajoutée ».*[47]

Les aspects environnementaux jouent également un certain rôle. Une augmentation des coûts du transport maritime due à une réglementation environnementale plus stricte pourrait avoir des effets sur le transport maritime de fret. Le règlement imposé par l'Organisation maritime internationale (OMI) le 1er janvier 2020, qui soumet à un plafond mondial de 0,5 % la teneur en soufre des combustibles, en constitue un exemple. Cela pourrait augmenter les coûts du commerce maritime et mondial et contribuer à accroître la production régionale et les chaînes logistiques.[48]

Pour le transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures, ces tendances sont également pertinentes car le transport fluvial de conteneurs par barge est fortement lié au transport maritime de conteneurs.

[45] *Voir : CNUCED (2019)*
[46] *Voir : Berenberg Bank/HWWI (2018), McKinsey Global Institute (2019), et CNUCED (2019)*
[47] *Institut d'économie mondiale de Kiel (2020)*
[48] *Voir : Berenberg Bank/HWWI (2018) et CNUCED (2019)*

Résumé

TABLEAU 2 : **SEGMENTS TRADITIONNELS DE MARCHANDISES**

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

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

Sources : CCNR, Royal HaskoningDHV
**WE = Europe occidentale; EE = Europe orientale*

TABLEAU 3 : **NOUVEAUX SEGMENTS DE CARGAISONS**

Segment	Potentiel	Principaux facteurs déterminants	Tendance à long terme pour le transport fluvial
Cargaison à usage d'équipement, cargaison lourde et surdimensionnée	+	Transition énergétique (éoliennes), demande d'électricité (transformateurs), goulets d'étranglement pour le transport de ce type de marchandises par d'autres modes de transport	La navigation intérieure bénéficie de ses grandes capacités spatiales et de sa flexibilité pour les cargaisons à usage d'équipement, les cargaisons lourdes et surdimensionnées
Recyclage, économie circulaire	+	La production industrielle est transformée par la nécessité d'une réduction à grande échelle des émissions	La navigation intérieure intervient déjà dans le transport de matériaux de recyclage et devrait augmenter cette activité
Biomasse	+	Transition énergétique, besoin de plus de biocarburants, compensation pour la réduction de la production de denrées alimentaires	La navigation intérieure dispose de grandes capacités pour le transport de ces matériaux
Hydrogène, batteries	+	L'hydrogène, en combinaison éventuelle avec l'électricité et les batteries, peut être un élément majeur du futur système énergétique	La tendance est encore au début, le transport se faisant, si possible, par pipeline ou par conteneurs sur des navires de mer et des bateaux de navigation intérieure (ou par une combinaison de ces modes). Un potentiel majeur à partir de 2030

Sources : CCNR, Royal HaskoningDHV

GLOSSAIRE

BATEAUX DE PETITE TAILLE : bateaux d'une capacité de chargement allant jusqu'à 1500 tonnes. Selon une autre définition, les bateaux de petite taille ont une capacité de chargement inférieure ou égale à 650 tonnes.

BCE : Banque Centrale Européenne

CONTAINER EXCHANGE ROUTE (CER) : aux Pays-Bas, cette route relie les entreprises de transport de conteneurs opérant sur la « Maasvlakte » et leur permet de minimiser le coût des échanges de conteneurs. Les flux de marchandises en direction et en provenance de l'arrière-pays et les opérations de transbordement gagneront en efficacité et la compétitivité de Rotterdam en tant que plaque tournante du transport de conteneurs s'en trouvera renforcée.

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

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

ÉTIAGE ÉQUIVALENT : désigne un seuil de basses eaux (seuil inférieur) qui est spécifique à chaque échelle. Sur une moyenne pluriannuelle, les niveaux d'eau ne descendent pas en dessous de ce seuil plus de 20 jours sans glace par an. Cela signifie que ce niveau d'eau est atteint ou dépassé à une échelle donnée pendant une durée moyenne de 94 % du nombre total de jours d'une année (= 343 jours) sur une période de référence de plusieurs décennies.

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 conteur)

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

MIO : Million

MRD : Milliard

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

PART MODALE : part de la prestation de transport fluvial par rapport à la prestation totale de transport (fluvial, routier, ferroviaire)

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

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

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

RÉGION ARA : Amsterdam-Rotterdam-Anvers

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

RHIN INFÉRIEUR : section du Rhin qui s'écoule de Bonn, en Allemagne, jusqu'à la mer du Nord, à Hoek van Holland, aux Pays-Bas. Dans les figures relatives au Rhin traditionnel, le terme « Rhin inférieur » désigne le tronçon du Rhin inférieur en Allemagne (Niederrhein).

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

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

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

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

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

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

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
INSSE	Institutul National de Statistica	Office statistique de Roumanie	Roumanie
KSH/HCSO	Központi Statisztikai Hivatal	Office central de statistique de Hongrie	Hongrie
Statistik Austria	Bundesanstalt Statistik Österreich	Institut fédéral autrichien de la statistique	Autriche

LIVRES, ARTICLES DE JOURNAUX ET ÉTUDES

Nom	État
www.agora-energiewende.de/blog/winterstuerme-und-corona-praegen-daserste-quartal-in-der-stromerzeugung/, abgerufen 28.05.2020: „Winterstürme und Corona prägen das erste Quartal in der Stromerzeugung“	Allemagne
Annual report 2019, Port of Rotterdam Authority	Pays-Bas
Binnenschifffahrt online	Allemagne
BLN Schuttevaer	Pays-Bas
Der Fluss-Kreuzfahrtmarkt 2019, SeaConsult	Allemagne
DVZ	Allemagne
European Economic Forecast of the European Commission, Autumn 2019	UE
Gevolgen grote transities en wereldhandel voor de binnenvaart 2020-2040, Topsector Logistics / RoyalHaskoningDHV (2019)	Pays-Bas/Royaume-Uni
Mid-term forecast for Germany in spring 2020, the Kiel Institute for the World Economy, March 2020	Allemagne
NPI	France
Oil Prices Nose-Dive as OPEC and Russia Fail to Reach a Deal, New York Times 6th of March 2020	États-Unis
Outlook from April 2020, IMF World Economic Outlook Database	Mondial
Review of Maritime Transport 2019, United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) 2019	Mondial

Nom	État
Seatrade Cruise News	Royaume-Uni
Shipping in an era of digital transformation, the Berenberg Bank and the Hamburg Institute of International Economics 2018	Allemagne
Stakeholder interviews	Europe
The River Cruise Fleet, Hader, A. 2019	Allemagne
Travel Weekly	Royaume-Uni

AUTRES SOURCES

Nom	Nom français	État
ABN-AMRO	ABN-AMRO	Pays-Bas
Agencija za upravljanje lukama	Autorité portuaire de Serbie	Serbie
Berenberg Bank	Berenberg Bank	Allemagne
Bundesanstalt für Gewässerkunde	Institut fédéral d'hydrologie	Allemagne
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	Ministère fédéral des Transports et de la Construction	Allemagne
Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB)	Association fédérale de la navigation intérieure allemande	Allemagne
CCNR/ZKR/CCR	CCNR	Europe
Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaar (CBRB)	Bureau central pour la navigation du Rhin et intérieure	Pays-Bas
Opérateurs du transport de conteneurs sur le Rhin	Opérateurs du transport de conteneurs sur le Rhin	Europe
Corporation Inland Tanker Barge Owners (CITBO)	Coopérative des propriétaires de bateaux-citernes (CITBO)	Belgique/Pays-Bas
De Vlaamse Waterweg	Voies d'eau flamandes	Belgique
Deutscher Reiseverband (DRV)	Association allemande de voyage	Allemagne
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
Entreprises Fluviales de France (E2F)	Entreprises Fluviales de France (E2F)	France

Nom	Nom français	État
European Barge Inspection Scheme (EBIS)	Système européen d'inspection des barges (EBIS)	Europe
Union européenne de la navigation fluviale (UENF)	Union européenne de la navigation fluviale (UENF)	Europe
European Commission	Commission européenne	UE
EUROSTAT	EUROSTAT	UE
Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	Direction générale des voies d'eau et de la navigation	Allemagne
Hamburgisches WeltWirtschafts Institut (HWWI)	Hamburg Institute of International Economics	Allemagne
IG RiverCruise	IG RiverCruise	Europe
Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL)	Institut d'Économie Maritime et de Logistique (ISL)	Allemagne
International Sava River Basin Commission	Commission internationale du bassin de la Save	Europe
ITB – Institut pour le Transport par Batellerie/ Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren	Institut pour le Transport par Batellerie	Belgique
IVR	IVR	Pays-Bas
Kieler Institut für Weltwirtschaft	Institut pour l'économie mondiale de Kiel	Allemagne
Land de Basse-Autriche ou État fédéral de Basse-Autriche	Etat fédéral de Basse-Autriche	Autriche
McKinsey Global Institute	McKinsey Global Institute	Mondial
Ministerstvo dopravy České republiky	Ministère tchèque des transports	République tchèque
Données des flottes nationales	Données des flottes nationales	Europe
Registre national du Luxembourg	Registre national du Luxembourg	Luxembourg
OECD	OCDE	Mondial
Oxford Economics	Oxford Economics	Mondial
Panteia	Panteia	Pays-Bas
PJK International	PJK International	Pays-Bas
Ports mentioned in the report	Ports mentionnés dans le rapport	Europe

Nom	Nom français	État
Rijkswaterstaat	Ministère de l'infrastructure et de la gestion de l'eau	Pays-Bas
Royal HaskoningDHV	Royal HaskoningDHV	Royaume-Uni
SeaConsult	SeaConsult	Allemagne
Statistikamt Nord	Office statistique de Hambourg et du Schleswig-Holstein	Allemagne
The World Steel Association	Association mondiale de l'acier	Mondiale
Topsector Logistics	Topsector Logistics	Pays-Bas
United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)	Conférence des Nations-Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED)	Mondiale
Verein der Kohlenimporteure	Association des importateurs allemands de charbon	Allemagne
Voies Navigables de France	Voies Navigables de France	France
Wasserstraßen-und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)	Administration allemande des voies navigables intérieures	Allemagne
Wirtschaftsvereinigung Stahl	Fédération allemande de l'industrie de l'acier	Allemagne

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)
Tim Bayer (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

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

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

Achevé d'imprimer : Septembre 2020

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
2020

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

En collaboration avec

Donaukommission
Commission du Danube
Дунайская Комиссия

MOSELKOMMISSION
COMMISSION DE LA MOSELLE

INTERNATIONAL SAVA RIVER BASIN COMMISSION