

RAPPORT ANNUEL

2026

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.

Octobre 2026

PRÉFACE



Hester Duursema
Secrétaire générale
Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)

2025 : tenir le cap face à l'incertitude

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) a le plaisir de présenter l'édition 2026 de son Rapport annuel de l'observation du marché, établi une nouvelle fois en étroite collaboration avec la Commission européenne (CE).

Tout au long de l'année 2025, la résilience du secteur de la navigation intérieure a de nouveau été mise à l'épreuve par un contexte économique et géopolitique de plus en plus complexe. Alors que la croissance du produit intérieur brut (PIB) mondial est restée relativement forte, la situation économique s'est fragilisée en Europe, en particulier dans les secteurs industriels étroitement liés au transport fluvial. Vers la fin de l'année, l'escalade des tensions au Moyen-Orient et la hausse des cours du pétrole brut et du gaz naturel ont encore accru les pressions sur les coûts et l'incertitude pesant sur les secteurs industriels et les marchés du transport en Europe.

C'est sur cette toile de fond que s'inscrit la baisse globale des volumes de transport sur le Rhin, seul un nombre limité de segments de marchandises ayant enregistré une croissance. Si le transport de marchandises sur le Danube a également perdu du terrain, le secteur de la croisière fluviale a poursuivi sa trajectoire positive. Les conditions de navigation sont devenues plus difficiles, les deux fleuves ayant compté davantage de jours de basses eaux qu'en 2024. Globalement, ces évolutions soulignent la nécessité de continuer à renforcer la compétitivité et la capacité d'adaptation de la navigation intérieure. Cette nécessité revêt une importance particulière au regard de la contribution vitale de ce secteur à la compétitivité, à la viabilité et à la résilience des chaînes d'approvisionnement européennes. Une connaissance du marché reposant sur des informations fiables constitue un rouage essentiel de cette résilience.

Des évolutions du marché sous un nouvel éclairage

Le rapport de cette année est bien plus qu'une analyse des évolutions du marché, mettant également à profit de nouveaux outils d'analyse qui permettent de mieux comprendre les facteurs qui façonnent le secteur. Par exemple, en ajustant les taux de fret de manière à tenir compte de la hausse des coûts, il a été constaté que les coûts d'exploitation avaient augmenté plus rapidement que les taux de fret au cours des dernières années. Il a ainsi été mis en évidence que les marges bénéficiaires se sont trouvées sous pression, sauf en période de basses eaux.

Le rapport s'appuie également sur des modèles économétriques permettant d'identifier les principaux moteurs de la demande de transport de produits pétroliers et de minerai de fer sur le Rhin. En confirmant les tendances majeures à long terme, y compris le déclin structurel du transport de produits pétroliers lié à la transition énergétique, ces modèles favorisent une prise de décision stratégique mieux éclairée.

S'il est essentiel de comprendre les évolutions actuelles du marché, il l'est tout autant de reconnaître la remarquable capacité d'adaptation de notre secteur. Cette perspective plus large est illustrée dans la préface de l'Association internationale pour la sauvegarde des intérêts communs de la navigation intérieure européenne et de l'assurance et pour la tenue d'un registre des bateaux intérieurs en Europe (IVR) qui place la transition actuelle dans son contexte historique.

Remerciements

Je tiens à remercier tous nos partenaires pour leur contribution, notamment les Commissions du Danube, de la Moselle et de la Save, la Coopérative des propriétaires de bateaux-citernes de navigation intérieure (CITBO), l'Union Européenne de la Navigation Fluviale (UENF), l'Organisation européenne des bateliers (OEB), le Rijkswaterstaat, l'IVR, M. Arnulf Hader, Eurostat, Destatis, les offices nationaux de statistiques, les administrations portuaires et fluviales, ainsi que les nombreuses autres parties prenantes dont le concours a rendu possible la rédaction du présent rapport.

Je tiens tout particulièrement à remercier M^me^ Frouwke de Vries, Secrétaire générale de l'IVR, qui nous apporte sa précieuse collaboration depuis de nombreuses années et qui a rédigé la préface accompagnant la présente édition du rapport. Je tiens également à exprimer ma sincère gratitude à mes collègues du Secrétariat de la CCNR, dont le dévouement et l'expertise permettent de transformer des données complexes en de précieuses informations sur le marché.

La CCNR demeure engagée pour soutenir un secteur du transport fluvial résilient, compétitif et durable. Nous sommes convaincus que le Rapport annuel d'observation du marché 2026 demeure une excellente référence pour les décideurs, les acteurs du secteur et l'ensemble des professionnels de la navigation intérieure.

CCNR
COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN



Frouwke de Vries
Secrétaire générale de l'Association internationale pour la sauvegarde des intérêts communs de la navigation intérieure européenne et de l'assurance et pour la tenue d'un registre des bateaux intérieurs en Europe (IVR)

C'est pour moi à la fois un plaisir et un honneur de contribuer à la préface du *Rapport annuel de l'observation du marché* de la CCNR de cette année, élaboré en étroite collaboration avec la CE. D'une année à l'autre, cette publication apporte un éclairage précieux sur l'évolution de la navigation intérieure en Europe, en offrant aux décideurs, aux professionnels, aux chercheurs et aux autres parties prenantes un panorama complet des tendances, des défis et des opportunités qui façonnent notre secteur.

La rédaction de cette préface permet aussi de se pencher sur les liens qui unissent depuis longtemps la CCNR et l'IVR. Nos deux organisations partagent une histoire qui s'étend sur plus d'un siècle. Fondée à Francfort-sur-le-Main en 1877, l'IVR célébrera son 150e anniversaire en 2027, un événement majeur que nous sommes en train de préparer.

Lorsque l'IVR a été rétablie à Rotterdam en 1947, l'association a pu renaître avec le soutien et le concours de la CCNR. En effet, c'est sous le patronage et les auspices de la CCNR, qui regroupait initialement des organisations néerlandaises, françaises, suisses et belges, que l'IVR a pu se développer au cours des premières années de son existence.

Aujourd'hui, nos membres sont originaires de 13 pays européens et représentent tous les segments de la navigation intérieure en Europe ; l'esprit de coopération internationale est donc toujours aussi prégnant. Au moment où la navigation intérieure s'engage dans une nouvelle phase de transformation, notre histoire commune offre un point de vue précieux, comme en témoignent les archives historiques conservées par l'IVR.

En effet, le Registre européen des bateaux de l'IVR retrace l'évolution remarquable de la navigation intérieure depuis 1879, mettant en évidence la stimulation constante de la compétitivité par l'innovation, et la résilience du secteur.

Aujourd'hui, les débats sur le développement durable et la transition énergétique suscitent parfois des réticences ou des incertitudes. Pourtant, avec près de 82 % de la flotte naviguant en produisant « zéro émissions » déjà en 1926, l'histoire nous rappelle que notre secteur a déjà réussi à opérer d'énormes transformations. La navigation intérieure a maintes fois démontré sa résilience, son pragmatisme et sa capacité à innover.

Les défis auxquels nous sommes confrontés aujourd'hui sont, sans aucun doute, considérables. Les évolutions géopolitiques mondiales continuent d'avoir des effets directs et immédiats sur notre secteur d'activité. Les routes commerciales sont en pleine mutation, la confiance économique est mise à rude épreuve et les chaînes logistiques s'avèrent de plus en plus fragiles. Parallèlement, notre secteur est appelé à accélérer sa transition vers la neutralité climatique, tout en demeurant l'un des modes de transport de marchandises les plus durables.

Pour relever ces défis, il faut être animé d'un sens de la responsabilité collective. Alors que nous investissons dans la numérisation et les infrastructures intelligentes, nous ne devons pas négliger la nécessité, tout aussi urgente, d'entretenir et de moderniser les infrastructures physiques des voies navigables européennes. Je reste d'ailleurs convaincue que les innovations en cours permettront à la navigation intérieure, non seulement de maintenir sa position, mais aussi de continuer à la renforcer. Tout comme la propulsion à vapeur, et ensuite les moteurs à combustion, ont transformé ce secteur il y a plus d'un siècle, les innovations technologiques actuelles peuvent à nouveau faire de la navigation intérieure un mode de transport encore plus attrayant et compétitif.

Cependant, l'innovation ne peut jamais aboutir de manière isolée. Elle exige une coopération d'un bout à l'autre de la chaîne de valeur. Ce n'est qu'en unissant nos efforts que nous pourrons créer les conditions nécessaires pour une transition réussie et durable. L'IVR espère y contribuer en rassemblant et en mettant en relation tous les acteurs de notre secteur.

Enfin, je tiens à exprimer ma sincère gratitude à la Secrétaire générale et au Secrétariat de la CCNR pour l'excellente coopération qui empreint les relations entre nos deux organisations depuis plusieurs décennies. Je suis convaincue que, en nous appuyant sur ces bases solides, nous continuerons à œuvrer ensemble pour que le secteur européen de la navigation intérieure reste résilient, innovant et bien placé pour relever les défis et saisir les opportunités que l'avenir lui réserve.


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

TABLE DES MATIÈRES

00 **RÉSUMÉ EXÉCUTIF** P.10

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

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

Transport en Europe et par pays **P.24**

Prestation de transport dans les principaux bassins fluviaux européens **P.28**

- Bassin rhénan P.30
- Bassin danubien P.40

Transport de conteneurs par pays en Europe **P.43**

- Ensemble de la structure européenne et géographique P.43
- Pays rhénans P.43
- Pays danubiens P.44

Navigation intérieure et autres modes de transport **P.45**

03 **NIVEAUX D'EAU ET TAUX DE FRET** P.48

Niveaux d'eau, tirants d'eau disponibles et conditions de navigation **P.50**

Nombre de jours de conditions critiques dues aux basses eaux, relevé aux échelles sur le Rhin et le Danube **P.53**

- Échelles sur le Rhin P.53
- Échelles sur le Danube P.58

Taux de fret dans la région du Rhin **P.60**

- Taux de fret applicables aux cargaisons liquides dans la région du Rhin P.60
- Indice des taux de fret établi par le CBS pour la région du Rhin P.65

Indice des taux de fret CITBO applicables aux cargaisons liquides dans la région FARAG **P.68**

04 **MANUTENTION FLUVIALE DANS LES PORTS** P.70

Principaux ports maritimes européens **P.72**

- Rotterdam P.73
- Anvers-Bruges P.75
- North Sea Port P.76
- Constanța P.78
- Hambourg P.79

Principaux ports intérieurs et maritimes européens **P.81**

- Ports du Rhin traditionnel P.81
- Ports allemands non rhénans P.82
- Ports néerlandais P.83
- Ports français et belges P.84
- Ports danubiens P.85
- Ports sur la save P.86

05 **FLOTTES DE BATEAUX À MARCHANDISES** P.88

Taille des flottes par macro-région et par pays en Europe **P.90**

Évolution de la flotte rhénane **P.92**

- Flotte à cargaison sèche dans les pays rhénans P.92
- Flotte de cargaison liquide dans les pays rhénans P.94

Évolution de la flotte danubienne **P.97**

- Flotte à cargaison sèche dans la région danubienne P.97
- Flotte à cargaison liquide dans la région danubienne P.97

Construction de nouveaux bateaux **P.98**

- Dans les pays rhénans P.98
- Dans les pays danubiens P.102

Structure par âge de la flotte rhénane et de la flotte danubienne de marchandises **P.103**

Suivi de l'évolution des capacités **P.105**

- Bateaux à cargaison sèche P.105
- Bateaux à cargaison liquide P.106

Innovations apportées à la flotte de navigation intérieure afin de contribuer à la réduction des émissions **P.108**

06 **TRANSPORT DE PASSAGERS** P.112

Croisière fluviale et demande **P.114**

- Flotte de croisières fluviales P.114
- Demande de croisière fluviale P.116

Flotte d'excursions journalières et demande afférente **P.123**

- Flotte d'excursions journalières P.123
- Demande d'excursions journalières P.124

Structure par âge de la flotte rhénane de bateaux à passagers **P.125**

07 **ENTREPRISES, EMPLOI, CHIFFRE D'AFFAIRES, SALAIRES ET COÛTS SALARIAUX** P.126

Entreprises et emploi dans le transport de marchandises **P.129**

Entreprises et emploi dans le transport de passagers **P.132**

Chiffre d'affaires du transport fluvial de marchandises et de passagers **P.134**

08 **PERSPECTIVES DU TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES ET DE PASSAGERS** P.140

Perspectives à court terme pour les marchés du transport fluvial dans les pays rhénans et danubiens **P.142**

Perspectives à long terme pour les marchés du transport fluvial dans les pays rhénans et danubiens **P.159**

Des données détaillées par pays concernant les dépenses d'infrastructure sont également disponibles sur le site internet de l'observation du marché en cliquant sur ce QR code.

II RÉSUMÉ EXÉCUTIF

L'économie mondiale a fait preuve de résilience en 2025, affichant des résultats supérieurs aux prévisions initiales, avec une croissance du PIB mondial de +3,4 % et une inflation stabilisée à +4,1 % qui ont contribué à soutenir la demande des consommateurs. La reprise économique est cependant restée inégale, l'Union européenne (UE) ayant enregistré une croissance modeste de +1,6 %. D'une part, les volumes des échanges mondiaux ont augmenté de +5,1 % en 2025, portés par la vigueur des exportations dans les secteurs technologiques et par les entreprises qui ont accéléré leurs importations en prévision des hausses des droits de douane et des prix ; d'autre part, le secteur européen du transport fluvial est resté sous pression, reflétant un environnement économique européen relativement affaibli, notamment en raison d'une activité industrielle réduite et d'une incertitude accrue en matière de politique commerciale.

Les cours des matières premières ont généré des conditions relativement favorables à la navigation intérieure au cours du premier semestre 2025, notamment en raison de la baisse des prix moyens de l'énergie. Cependant, à partir du mois d'août 2025, les perturbations des routes maritimes au Moyen-Orient ont entraîné une forte augmentation des cours du pétrole et du gaz. Ces évolutions laissaient présager un environnement opérationnel plus instable et plus coûteux pour les transporteurs et pour les secteurs industriels fortement tributaires de la navigation intérieure, en particulier ceux de l'industrie chimique et de l'industrie manufacturière.

En 2025, le volume de marchandises transportées sur les voies navigables de l'UE-27 représentait 458,4 millions de tonnes (-3,2 % par rapport à 2024), et la prestation de transport de la navigation intérieure atteignait 118,0 milliards de TKM (-3,0 %). Selon les données recueillies sur la navigation intérieure en Europe (UE-27, plus la Suisse, la Serbie, la République de Moldova et l'Ukraine), la prestation de transport de marchandises a baissé de -3,3 % par rapport à 2024, atteignant 122,7 milliards de TKM.

En 2025, le transport de marchandises sur l'ensemble du Rhin (de Bâle à la mer du Nord) a atteint 281,9 millions de tonnes, ce qui représente une légère baisse de -0,9 % par rapport à 2024. Le transport sur le Rhin traditionnel a diminué de -1,9 %, tandis que le transport sur le Rhin inférieur néerlandais a reculé de -1,3 %. Ce léger fléchissement reflétait une demande industrielle plus faible et des périodes de basses eaux plus fréquentes au printemps 2025. Cette contraction générale s'est répercutée sur les principaux segments de produits transportés sur le Rhin, se traduisant par des baisses pour les produits pétroliers (-2,9 %), les produits chimiques (-2,0 %) et le minerai de fer (-14,4 %), et par de la croissance pour le charbon (+8,1 %), les métaux (+1,6 %) et le vrac agricole (+1,4 %). Le transport de conteneurs est resté stable (-0,3 %).

Si le transport national de conteneurs a progressé aux Pays-Bas, le transport international de conteneurs est resté faible en raison de l'atonie persistante de la croissance de la manutention de conteneurs maritimes, un secteur qui a subi aussi bien l'instabilité géopolitique conjuguée à la congestion persistante dans les ports maritimes que les effets à long terme des périodes de basses eaux antérieures.

En 2025, le transport de marchandises sur le Danube a reculé en raison d'une conjoncture économique en perte de vitesse, de niveaux d'eau défavorables et de la guerre d'agression de la Russie contre l'Ukraine, marquée par une intensification des attaques contre les infrastructures portuaires ukrainiennes, endommageant les

moyens logistiques et les bateaux, et exposant la navigation et le personnel à des risques graves. Les efforts déployés dans le cadre de l'initiative des corridors de solidarité UE-Ukraine ont continué à soutenir la stabilisation des flux commerciaux transitant par le Danube. Néanmoins, à Gabčíkovo, le point d'enregistrement le plus représentatif situé à la frontière entre la Slovaquie et la Hongrie, les volumes de transport de produits alimentaires, de denrées fourragères et de minerai de fer ont diminué par rapport à 2024. Des augmentations ont cependant été observées en ce qui concerne le transport de produits pétroliers, de métaux et d'engrais.

Les conditions hydrologiques ont constitué l'un des principaux défis opérationnels pour la navigation intérieure en 2025. Les niveaux d'eau sur le Rhin ont été moins favorables qu'en 2024, avec plusieurs brèves périodes de basses eaux, notamment au printemps 2025. Même si la situation n'a pas atteint le niveau de gravité observé lors des épisodes d'étiage extrêmes survenus en 2018 ou 2022, les périodes de basses eaux ont continué à limiter la capacité de chargement des bateaux et à réduire l'efficacité des transports. Par rapport aux années précédentes, une dégradation significative des conditions d'hydraulicité a été observée en 2025 à toutes les échelles se trouvant sur le Danube.

Les taux de fret applicables au transport par bateau-citerne sur le Rhin sont restés structurellement élevés en 2025. Bien que les prix des carburants aient baissé pendant une grande partie de l'année, les pressions exercées à long terme sur les coûts ont continué à peser sur le marché. Si les coûts de personnel sont restés particulièrement élevés en raison de la pénurie de personnel qualifié, les coûts de réparation et d'entretien, les primes d'assurance et les coûts d'investissement ont considérablement augmenté par rapport aux niveaux prépandémiques. Sur le marché des cargaisons sèches, la situation s'est avérée plus difficile, les taux de fret corrigés par rapport aux coûts étant restés inférieurs aux niveaux de référence en 2024 et 2025. Dans l'ensemble, l'analyse laisse entrevoir une faible évolution des revenus dans le secteur de la navigation intérieure, notamment en ce qui concerne le transport de cargaisons sèches.

La manutention fluviale effectuée dans les principaux ports maritimes reflète un contexte macroéconomique contrasté. Au port de Rotterdam, 141,6 millions de tonnes ont été manutentionnées en 2025, illustrant une légère baisse de -0,2 %. Le port d'Anvers-Bruges a quant à lui enregistré 98,7 millions de tonnes (-3,2 %), en raison du recul du transport de vrac liquide et de vrac sec lié à la baisse de la production dans le secteur européen de la chimie. Le North Sea Port a enregistré une baisse de -4,3 %, pour s'établir à 61,5 millions de tonnes en 2025. Dans la région du Danube, le port de Constanța a connu une baisse significative de -23,8 % en 2025, n'ayant manutentionné que 13,1 millions de tonnes, principalement en raison de la normalisation des flux de transit suite à la reprise des activités des ports maritimes ukrainiens. En outre, la manutention totale enregistrée dans les principaux ports rhénans traditionnels a diminué de -4,3 % en 2025.

La flotte fluviale européenne comptait 13 263 bateaux, dont 8 992 basés dans les pays rhénans et 3 376 dans les pays danubiens. La flotte à cargaison sèche des pays rhénans a vu le nombre de ses bateaux légèrement diminuer, avec 6 224 bâtiments immatriculés en 2025, mais a maintenu une capacité de chargement constante d'environ 10,0 millions de tonnes. La flotte à cargaison liquide s'est élargie pour atteindre 1 477 bâtiments, d'une capacité totale de 4,0 millions de tonnes, confirmant ainsi une tendance structurelle à l'utilisation de bateaux-citernes plus grands.

La construction navale a connu un regain d'activité en 2025, avec l'arrivée sur le marché de 87 nouveaux bateaux de marchandises, dont notamment 67 nouveaux bateaux-citernes et 18 bateaux à cargaison sèche.

Le secteur européen de la croisière fluviale a poursuivi son expansion en 2025. Au cours de la saison 2025, 1,5 million de passagers (+8,0 % par rapport à 2024) ont voyagé sur les fleuves européens, générant 3,7 milliards d'euros de recettes brutes de billetterie (+5,0 %). La flotte de croisière fluviale en activité est passée à 420 bâtiments, avec l'arrivée de 14 nouveaux bateaux sur le marché en 2025. Le secteur affiche des perspectives positives, tant du côté de l'offre, avec un carnet de commandes bien rempli, dont 17 nouveaux bateaux attendus en 2026, que du côté de la demande, qui devrait connaître une croissance continue du nombre de passagers et du chiffre d'affaires. Le transport de voyageurs pour des excursions journalières a également continué à jouer un rôle majeur dans toute l'Europe, avec des volumes de passagers particulièrement élevés enregistrés en France, aux Pays-Bas, en Italie et sur le Danube.

Les données relatives aux entreprises et à l'emploi continuent de faire apparaître des tendances divergentes entre le transport de marchandises et le transport de passagers. En 2024, les entreprises de transport fluvial de marchandises opérant en Europe étaient au nombre de 5 477, dont 86 % étaient enregistrées dans des pays rhénans. Le nombre d'entreprises de transport fluvial de marchandises a diminué de -9,5 % depuis 2011, et l'emploi dans ce secteur a reculé de -5,6 %, pour s'établir à 23 183 personnes en 2024. En revanche, le transport de passagers a connu une croissance soutenue à long terme, le nombre d'entreprises ayant augmenté de +44,5 % depuis 2011, pour atteindre 5 103 en 2024. Dans ce secteur, l'emploi s'est remis de la pandémie, totalisant 29 055 personnes employées.

À court terme, les perspectives pour les marchés du transport fluvial resteront limitées, celles-ci étant tributaires des réalités économiques et commerciales. La demande d'acier a montré des signes de stabilisation en 2025, même si de récents modèles économétriques ne laissent entrevoir qu'une reprise limitée du transport de minerai de fer au cours des prochaines années, en fonction de l'activité industrielle concernée et des conditions d'hydraulicité futures. De même, les résultats du modèle appliqué au transport de produits pétroliers confirment un déclin structurel continu lié à la transition énergétique, avec une demande future de transport qui restera sensible aux niveaux d'eau et aux incitations au stockage sur les marchés de l'énergie. L'industrie chimique s'attend à une année 2026 difficile, avec un taux d'utilisation des capacités de production historiquement bas (70-72 %). La reprise du transport de conteneurs est menacée par le caractère imprévisible du conflit au Moyen-Orient, qui a entraîné une révision à la baisse des prévisions de croissance du commerce mondial pour 2026. Au cours des prochaines décennies, la demande de transport à long terme sera fortement influencée par la transition énergétique et les efforts de décarbonisation en cours en Europe.

À l'horizon 2026, la croissance mondiale devrait ralentir pour s'établir entre +2,9 % et +3,1 %, dans la mesure où les tensions géopolitiques, en particulier le conflit au Moyen-Orient, continuent de perturber les marchés de l'énergie et d'accroître l'incertitude entourant les échanges commerciaux. Ces évolutions devraient peser sur la production industrielle et la demande de transport de marchandises, créant ainsi un contexte plus difficile pour la navigation intérieure. En même temps, certains secteurs, comme ceux du transport de conteneurs et des produits chimiques,

montrent des signes de stabilisation, alors que celui du transport de produits agricoles pourrait continuer à bénéficier de la demande d'exportations. La navigation intérieure reste cependant confrontée à d'importants défis structurels, auxquels s'ajoutent une fréquence accrue des périodes de basses eaux liées au changement climatique, la transition énergétique en cours et la concurrence croissante d'autres modes de transport. Le rapport annuel 2026 présente un aperçu détaillé de ces évolutions et de leurs implications pour l'avenir de la navigation intérieure en Europe.







01

CONTEXTE MACRO-ÉCONOMIQUE ET PERSPECTIVES

- En 2025, l'économie mondiale est restée résiliente, avec une croissance du PIB mondial de +3,4 %, soutenue par des conditions financières favorables et de solides investissements dans les technologies. La croissance économique de l'UE a été plus modeste (+1,6 %). Pour 2026, l'OCDE estime que la croissance du PIB mondial ralentira pour s'établir à +2,9 %, et le FMI envisage une croissance du PIB mondial de +3,1 %.
- Les volumes du commerce mondial ont affiché une expansion de +5,1 % en 2025. Les chaînes d'approvisionnement ont cependant continué à subir des changements structurels, marqués par une fragmentation croissante du commerce, un climat d'incertitude politique et des tensions géopolitiques pesant sur les flux commerciaux internationaux.
- Les marchés des matières premières sont restés favorables pendant la majeure partie de l'année 2025, la baisse des cours du pétrole ayant réduit les coûts du transport. Pourtant, vers la fin de l'année, la hausse des prix de l'énergie et les perturbations liées au conflit au Moyen-Orient ont créé un environnement plus instable pour la navigation intérieure, notamment pour les industries chimiques et manufacturières.

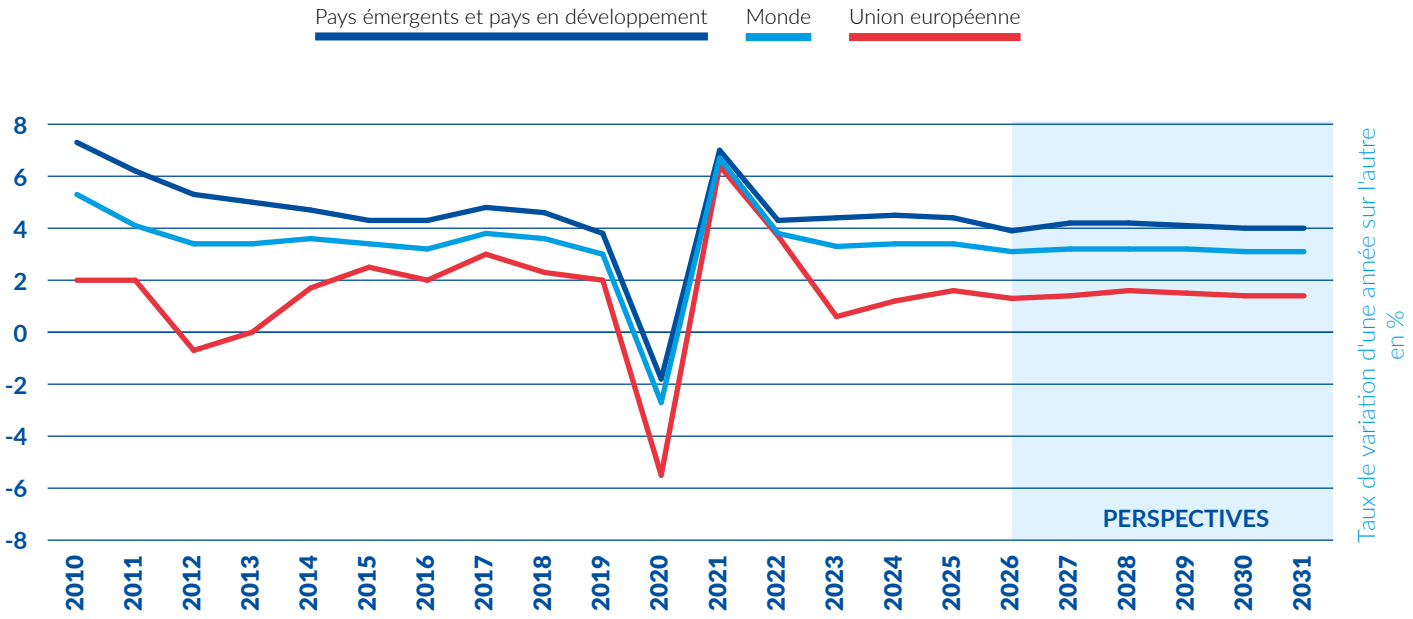
Aperçu économique

Le présent chapitre vise à donner un aperçu général du contexte macroéconomique et de ses implications pour le transport fluvial en s'appuyant sur des analyses récentes extraites des *Perspectives de l'économie mondiale d'avril 2026* du Fonds monétaire international (FMI), complétées par les *Perspectives économiques de mars 2026* de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), la *Mise à jour sur le commerce mondial de mars 2026* de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) et des *Prévisions économiques du printemps 2026* de la CE.

Tout au long de l'année 2025, l'économie mondiale a fait preuve de résilience, affichant des résultats supérieurs aux prévisions initiales. La croissance du PIB mondial a atteint +3,4 % en 2025, une performance soutenue par des conditions financières favorables, des mesures de soutien budgétaire mises en place dans les grandes économies et des investissements majeurs dans les technologies. Parallèlement, l'inflation mondiale est restée globalement stable, s'établissant à +4,1 % sur l'année, ce qui a apporté une certaine stabilité au pouvoir d'achat des ménages à l'échelle mondiale. La reprise économique est cependant restée inégale d'une région à l'autre. Au sein de l'UE, l'environnement macroéconomique a été plus modeste. En 2025, l'UE a enregistré une croissance économique de +1,6 %, et la zone euro seulement de +1,4 %, alors que les prix à la consommation ont augmenté de +2,1 % dans cette dernière. Dans les régions qui, comme l'Allemagne, revêtent une importance particulière pour la navigation sur le Rhin, la croissance a été faible (+0,2 %), freinée par une activité industrielle atone et les difficultés persistantes du secteur manufacturier. Les Pays-Bas s'en sont quelque peu mieux sortis, avec une croissance du PIB réel de +1,9 % en 2025. Dans l'intervalle, la Belgique a enregistré une croissance modeste de +1,0 % au cours de la même année.

Selon le FMI et l'OCDE, la croissance mondiale devrait ralentir en 2026. L'OCDE estime que la croissance du PIB mondial ralentira pour s'établir à +2,9 % en 2026, alors que le FMI envisage une croissance du PIB mondial de +3,1 %. Pour les deux institutions, les mêmes facteurs sont à l'origine de cette tendance à la baisse des perspectives mondiales : le caractère imprévisible du conflit au Moyen-Orient et les perturbations qui en découlent sur les marchés de l'énergie. La hausse des prix de l'énergie devrait faire grimper les coûts pour les entreprises et réduire la demande. Par conséquent, l'OCDE s'attend à ce que l'inflation globale augmente considérablement au sein du G20, pour atteindre +4,0 % en 2026, tandis que, parallèlement, le FMI prévoit que les prix mondiaux à la consommation augmentent de +4,4 %. De plus, selon les prévisions économiques de la CE, la croissance du PIB de l'UE devrait ralentir pour s'établir à +1,1 % en 2026 (+0,9 % dans la zone euro), après une expansion de +1,5 % en 2025. En outre, selon la CE, l'inflation au sein de l'UE devrait grimper à +3,1 % en 2026 avant de redescendre à +2,4 % en 2027.

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



Source : base de données du FMI sur les perspectives de l'économie mondiale, perspectives d'avril 2026

Commerce

Les volumes du commerce mondial ont connu une expansion en 2025, affichant une croissance de +5,1 %[1]. Cette forte hausse s'explique en partie par l'augmentation des exportations dans le secteur des technologies et par l'anticipation des importations par les entreprises en début d'année, en prévision de l'entrée en vigueur de nouveaux droits de douane et d'une hausse des prix. Cette situation s'est poursuivie jusqu'au début de l'année 2026, l'OCDE indiquant que les commandes mondiales à l'exportation dans le secteur manufacturier avaient atteint leur plus haut niveau depuis novembre 2021.

Malgré cette croissance, les mutations dans les chaînes d'approvisionnement mondiales se sont poursuivies tout au long de l'année 2025. Les flux commerciaux internationaux ont connu une réorientation, marquée par des changements dans les relations commerciales et une fragmentation croissante des marchés. Pour le secteur européen du transport fluvial, si l'augmentation globale des volumes d'échanges mondiaux a favorisé le transport de conteneurs vers l'arrière-pays, les changements structurels intervenus dans les chaînes d'approvisionnement et la faiblesse de la demande intérieure dans les principales économies européennes ont limité les flux de marchandises industrielles.

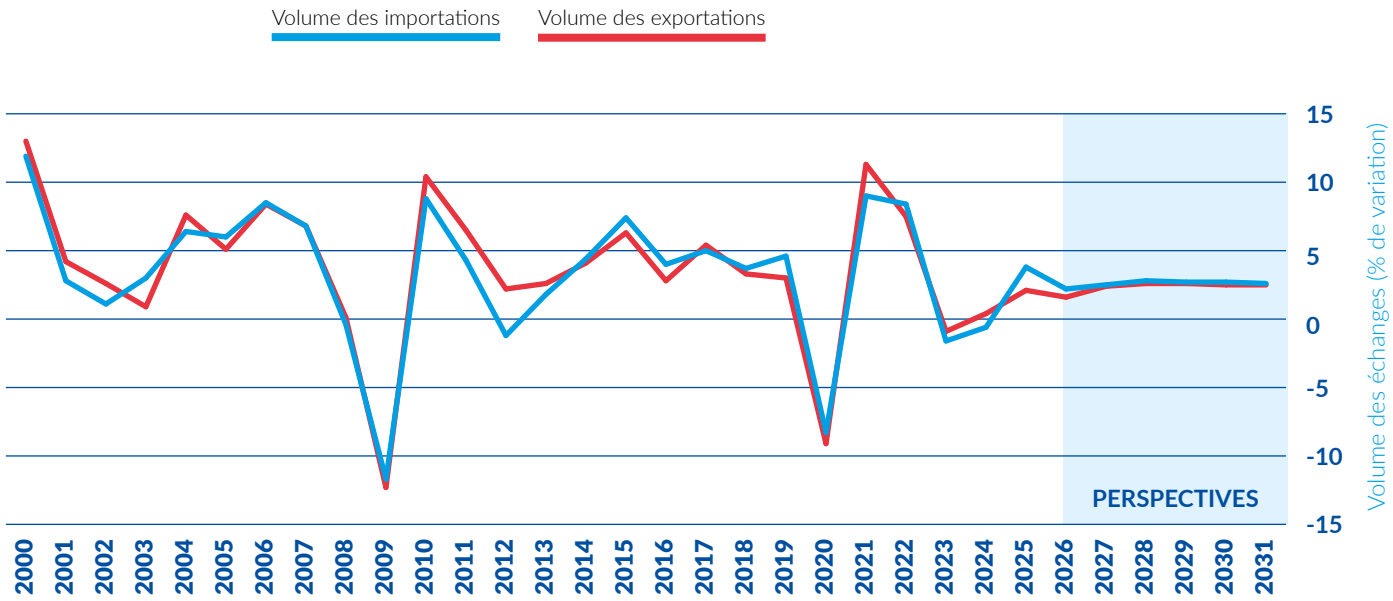
Selon la *Mise à jour sur le commerce mondial* de la CNUCED, les changements structurels du commerce mondial sont alimentés par un abandon progressif des politiques commerciales non discriminatoires au profit d'une intégration différenciée et d'accords bilatéraux. Les grandes économies recourent de plus en plus à des mesures unilatérales, telles que les contrôles à l'exportation, pour faire avancer leurs objectifs de politique industrielle et leurs priorités en matière de sécurité nationale.

[1] *Source : Fonds monétaire international (FMI), Perspectives de l'économie mondiale 2026, chapitre I, disponible sur le site internet du FMI.*

Cet environnement a accru l'incertitude qui entoure les politiques commerciales, entraînant une hausse des coûts pour les entreprises et rendant l'accès aux marchés moins prévisible pour les producteurs et les investisseurs.

Cette situation est aggravée par l'évolution des régimes tarifaires et les perturbations qui entravent la logistique mondiale. En particulier, le conflit qui sévit actuellement au Moyen-Orient constitue une grave menace pour les chaînes d'approvisionnement mondiales. Selon l'OCDE et l'Agence internationale de l'énergie, une interruption quasi totale des transports empruntant le détroit d'Ormuz toucherait environ 25 % du commerce mondial de pétrole par voie maritime et près de 20 % du commerce mondial de gaz naturel liquéfié.

FIGURE 2 : **VARIATION EN POURCENTAGE DU VOLUME DES IMPORTATIONS ET DES EXPORTATIONS**

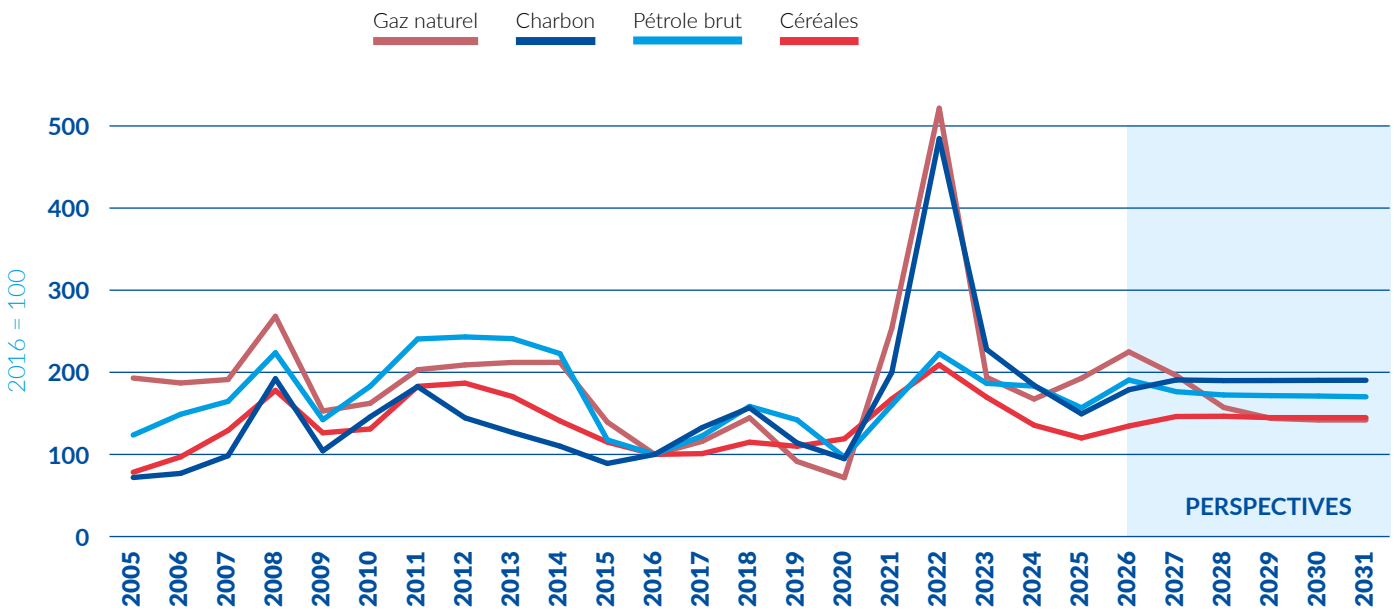


Source : base de données du FMI sur les perspectives de l'économie mondiale, perspectives d'avril 2026

Cours des matières premières

Pendant la majeure partie de l'année 2025, les marchés des matières premières ont fourni un environnement favorable au secteur du transport fluvial et au marché qu'il dessert. En effet, dans les premiers mois, la réduction des coûts de carburant et des coûts d'exploitation a considérablement soulagé les exploitants de bateaux. En revanche, vers la fin de l'année, les prix de l'énergie (notamment ceux du pétrole brut et du gaz naturel) ont augmenté, et les chaînes d'approvisionnement mondiales ont de nouveau été perturbées. Ces développements survenus en fin d'année ont marqué la fin de l'allégement des coûts observé précédemment et se sont traduits par une hausse ainsi qu'une plus grande volatilité des coûts d'exploitation, en particulier pour les industries chimiques et manufacturières européennes qui dépendent de la navigation intérieure.

FIGURE 3 : **INDICES DES COURS DES MATIÈRES PREMIÈRES** (2016=100)



Source : base de données du FMI sur les perspectives de l'économie mondiale, perspectives d'avril 2026

Pétrole brut

Les cours du pétrole brut sont restés globalement bas pendant la majeure partie de l'année 2025, s'établissant en moyenne à 67,74 dollars américains le baril pour l'année, ce qui représente une baisse de -14,4 % par rapport à l'année 2024. Cette baisse a considérablement soulagé les opérateurs de transport fluvial en réduisant leurs dépenses en carburant. Cette période d'accalmie a cependant été brusquement interrompue au cours du second semestre. Entre le mois d'août 2025 et le mois de mars 2026, les cours du pétrole brut ont bondi de +57,6 %, finissant par atteindre 105,80 dollars américains le baril, les conflits militaires au Moyen-Orient ayant perturbé les transports empruntant le détroit d'Ormuz et constitué une menace pour des routes maritimes mondiales stratégiques.

Gaz et charbon

Les cours du gaz naturel ont suivi une trajectoire similaire à celle du pétrole, passant d'un prix niveau relativement stable à une hausse à la fin de 2025 en raison de perturbations de l'approvisionnement. À compter du mois d'août 2025, les prix sur la plateforme de marché européenne TTF (Title Transfer Facility) ont augmenté de +61 %. En Asie, les marchés du gaz naturel liquéfié (GNL) ont connu une hausse plus marquée, avec une augmentation de +80,6 % à partir du mois d'août 2025, en raison des perturbations survenues au Moyen-Orient. En revanche, aux États-Unis, les prix du Henry Hub n'ont que légèrement augmenté, progressant de +4,9 % pour s'établir à 3 dollars par million d'unités thermiques britanniques, principalement parce que les installations d'exportation fonctionnaient déjà presque à pleine capacité, empêchant ainsi le détournement du gaz national vers les marchés internationaux.

Produits agricoles de base et denrées alimentaires

Les matières premières agricoles présentaient une vision contrastée en 2025. Au premier semestre, les prix des denrées alimentaires sont restés faibles, ceux des céréales ayant chuté à des niveaux historiquement bas. En revanche, l'indice plus large du FMI, servant à déterminer les prix des denrées alimentaires et des boissons, a progressé de +4,7 % à partir du mois d'août 2025, principalement sous l'effet de la hausse des cours des produits alimentaires venue compenser la baisse des coûts des boissons. Les cours des céréales ont commencé à rebondir vers la fin de l'année en raison des préoccupations naissantes relatives aux conditions météorologiques dans les principales régions productrices. En ce qui concerne l'avenir proche, contrairement aux cours des boissons, ceux des denrées alimentaires devraient augmenter de +6,0 %.

Climat économique - confiance des consommateurs

La confiance des consommateurs constitue une indication de l'évolution de la consommation et de l'épargne des ménages. Un indicateur du climat économique (ESI) supérieur à 100 traduit un regain de confiance des consommateurs à l'égard de la situation économique future et montre que les consommateurs sont davantage enclins à dépenser. Des valeurs inférieures à 100 traduisent une attitude pessimiste envers les évolutions futures de l'économie, qui pourrait entraîner une tendance à épargner davantage et à consommer moins. La confiance des consommateurs a un impact sur le transport de conteneurs, étant donné qu'un degré élevé de confiance des consommateurs entraîne une augmentation du transport de conteneurs.

Tout au long de l'année 2025, l'ESI pour l'UE a affiché une trajectoire de reprise progressive, passant de 95,8 en janvier à 97,1 en décembre. Alors que l'indice est resté inférieur au niveau de référence à long terme de 100, les augmentations régulières d'un mois à l'autre – en particulier au dernier trimestre – ont indiqué une amélioration des perspectives économiques dans les États membres. À la fin de l'année 2025, la zone euro (20 pays) a suivi une tendance similaire, terminant l'année à 96,7, ce qui traduisait un regain progressif de confiance dans les secteurs de l'industrie et des services. Au premier trimestre 2026, l'indicateur de l'UE-27 a atteint un pic de 99,0 en janvier, avant de reculer à 93,5 en avril. Cette baisse du climat de confiance pourrait s'expliquer par l'incertitude économique liée aux conflits géopolitiques actuels et par les anticipations de hausse des prix dans l'ensemble des secteurs d'activité.

Principales conséquences pour la navigation sur le Rhin et le Danube en bref

Dans l'ensemble, le contexte macroéconomique de 2025 présentait un tableau contrasté mais globalement positif pour la navigation sur le Rhin et le Danube, avant que les conditions ne se détériorent plus tard dans l'année. Le secteur de la navigation intérieure a bénéficié de la baisse de 14,4 % des cours moyens du pétrole brut, ce qui a réduit les coûts d'exploitation du carburant pendant une grande partie de l'année.

Malgré l'augmentation de +5,1 % des volumes du commerce mondial, le transport fluvial de conteneurs en Europe a légèrement reculé en termes de tonnes transportées et de performance de transport (TKM) en 2025. Le nombre de conteneurs transportés, mesuré en EVP, a toutefois progressé de manière marginale, une évolution principalement attribuable aux Pays-Bas. En parallèle, le secteur a dû faire face à des difficultés persistantes. Les faibles résultats économiques de l'Allemagne (avec une croissance du PIB de +0,2 %) ont freiné la demande de transport traditionnel pour le vrac industriel le long du corridor rhénan traditionnel.

En revanche, le secteur néerlandais du Rhin a bénéficié des résultats économiques légèrement supérieurs enregistrés aux Pays-Bas (+1,9 %) et de la croissance plus modérée observée en Belgique (+1,0 %), ce qui a contribué à une plus grande stabilité de l'activité de transport. À la fin de l'année 2025, la hausse soudaine des prix du gaz naturel et de nouvelles perturbations de la chaîne d'approvisionnement a entraîné une augmentation des coûts d'exploitation et une dégradation des conditions d'activité, en particulier pour les industries chimiques et manufacturières européennes qui produisent des marchandises essentielles pour la navigation intérieure. À l'horizon 2026, les perspectives de la navigation intérieure restent incertaines et limitées par les nouvelles réalités économiques et commerciales.







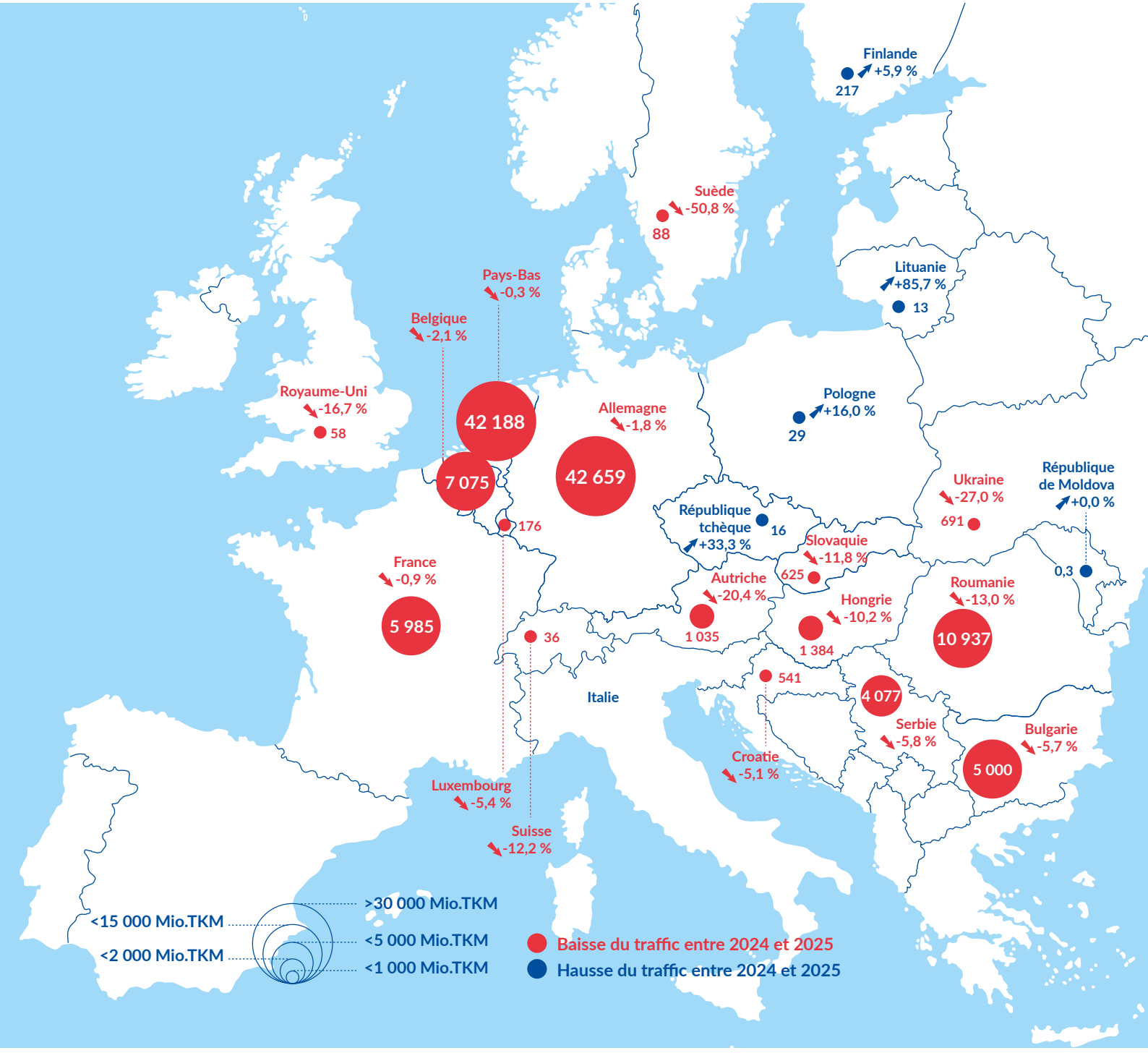
02

TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES

- La performance du transport fluvial de marchandises en Europe (UE-27 plus la Suisse, la Serbie et la République de Moldavie, et l'Ukraine) se chiffrait à 122,7 milliards de TKM en 2025, soit une baisse de -3,3 % par rapport à 2024. La part des pays rhénans représentait 80,0 % de la prestation totale de transport, et celle des pays du Danube 19,8 % (y compris l'Ukraine).
- Sur l'ensemble du Rhin, le transport de marchandises s'élevait à 281,9 millions de tonnes en 2025, soit une baisse de -0,9 % par rapport à 2024. Si la plupart des segments de marchandises enregistraient des volumes inférieurs, le charbon (+8,1 %), les métaux (+1,6 %) et les produits agricoles (+1,4 %) affichaient des hausses.
- Sur le Danube, les volumes de marchandises ont diminué en 2025, en raison de la faiblesse des conditions-cadres économiques, d'une hydraulicité moins favorable et des effets persistants de la guerre en Ukraine. Des diminutions significatives ont été observées pour les produits agricoles, les produits alimentaires et le transport de minerai de fer.

II TRANSPORT EN EUROPE
ET PAR PAYS

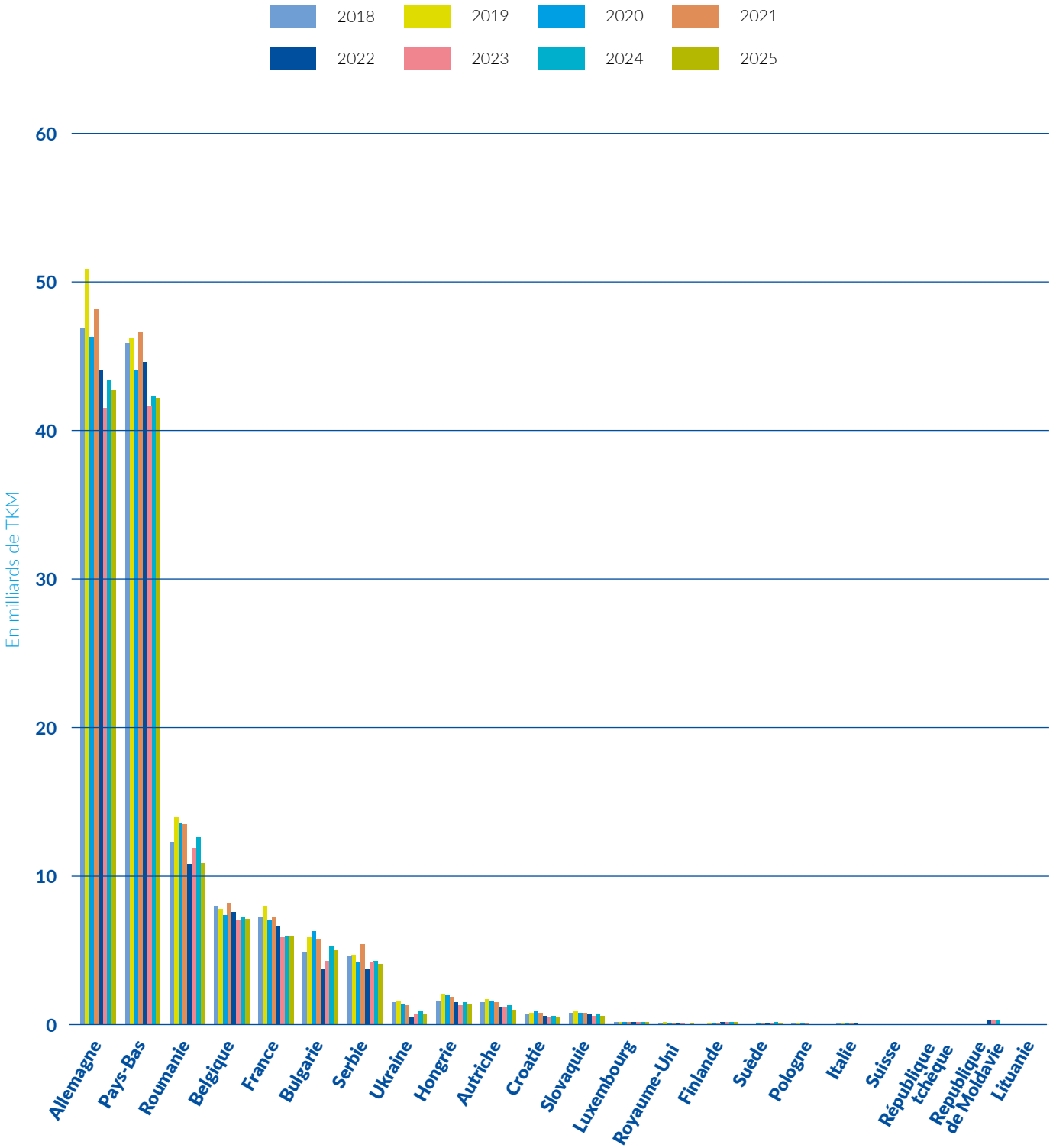
PRESTATION TOTALE DE TRANSPORT FLUVIAL SUR LE TERRITOIRE NATIONAL DE CHAQUE PAYS EN EUROPE – COMPARAISON ENTRE 2024 ET 2025 (EN MILLIONS DE TKM) *



Sources : Eurostat [iww_go_atygo] et [iww_go_nave], OCDE (Suisse, Ukraine et République de Moldavie), Ministère des transports du Royaume-Uni.

** La part de la prestation de transport fluvial de l'Italie en Europe n'est pas disponible pour 2025.*

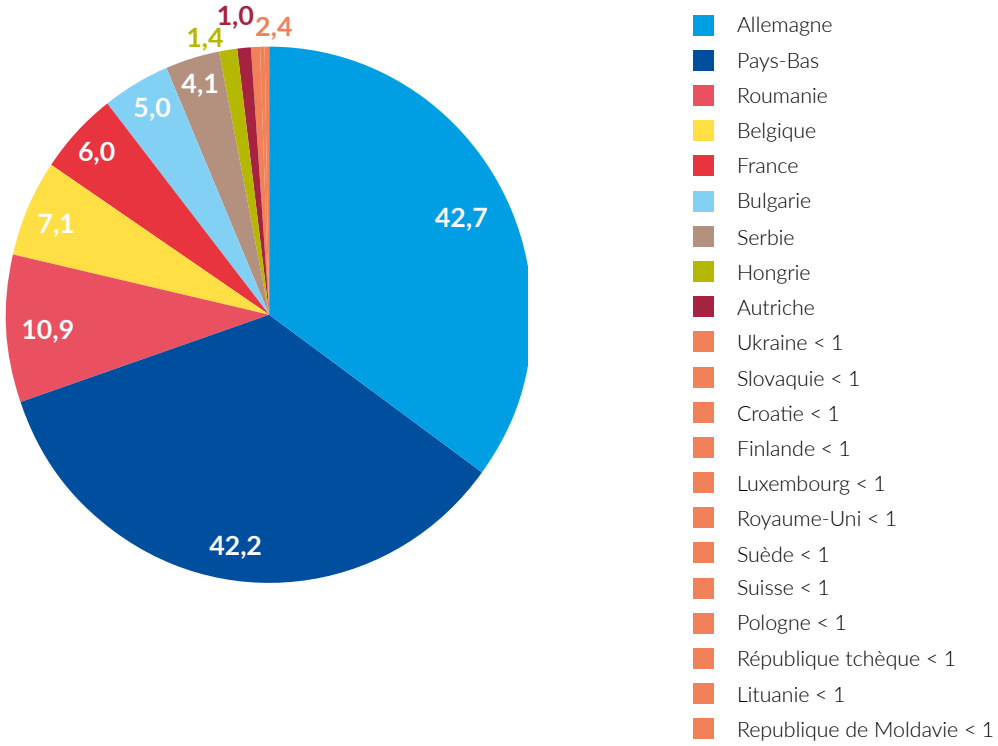
FIGURE 1 : **PRESTATION DE TRANSPORT FLUVIAL ENTRE 2018 ET 2025 DANS LES PRINCIPAUX PAYS EUROPÉENS CONCERNÉS PAR LA NAVIGATION INTÉRIEURE**
(EN MILLIARDS DE TKM) *



Sources : Eurostat [iww_go_atygo] (pour la plupart des pays) et [iww_go_nave] (Serbie), OCDE (Suisse, Ukraine et République de Moldavie) et Ministère des transports du Royaume-Uni.
** Les données relatives à l'Italie (2025) et la Finlande (2018) ne sont pas disponibles.*
Note : Au Royaume-Uni, le transport fluvial est défini comme regroupant le trafic non maritime (qui se déroule intégralement dans les eaux intérieures) et le trafic fluviomaritime (assuré par des navires de mer qui naviguent à la fois en mer et sur les voies de navigation intérieures). Par souci de cohérence avec la méthodologie utilisée par Eurostat, seule est illustrée dans cette figure la prestation de transport liée au trafic s'effectuant intégralement dans les eaux intérieures (représentant 58 millions de TKM en 2025). Il convient cependant de noter que, au Royaume Uni, le transport fluviomaritime représente la part la plus importante du transport fluvial (soit près de 1,1 milliard de TKM en 2025). Au total, la prestation de transport fluvial au Royaume-Uni est chiffrée à près de 1,2 milliard de TKM en 2025.

Selon les données recueillies en 2025 sur la navigation intérieure en Europe (UE-27, plus la Suisse, la Serbie, l'Ukraine et la République de Moldavie), la prestation de transport de marchandises a diminué de -3,3 % par rapport à 2024, s'établissant à 122,7 milliards de TKM. Les pays rhénans (Belgique, France, Allemagne, Luxembourg, Pays-Bas et Suisse) détenaient 80,0 % de la prestation totale de transport sur les voies d'eau intérieures de l'UE-27, plus la Suisse, la Serbie, l'Ukraine et la République de Moldavie. La part des pays danubiens représentait 19,8 %.

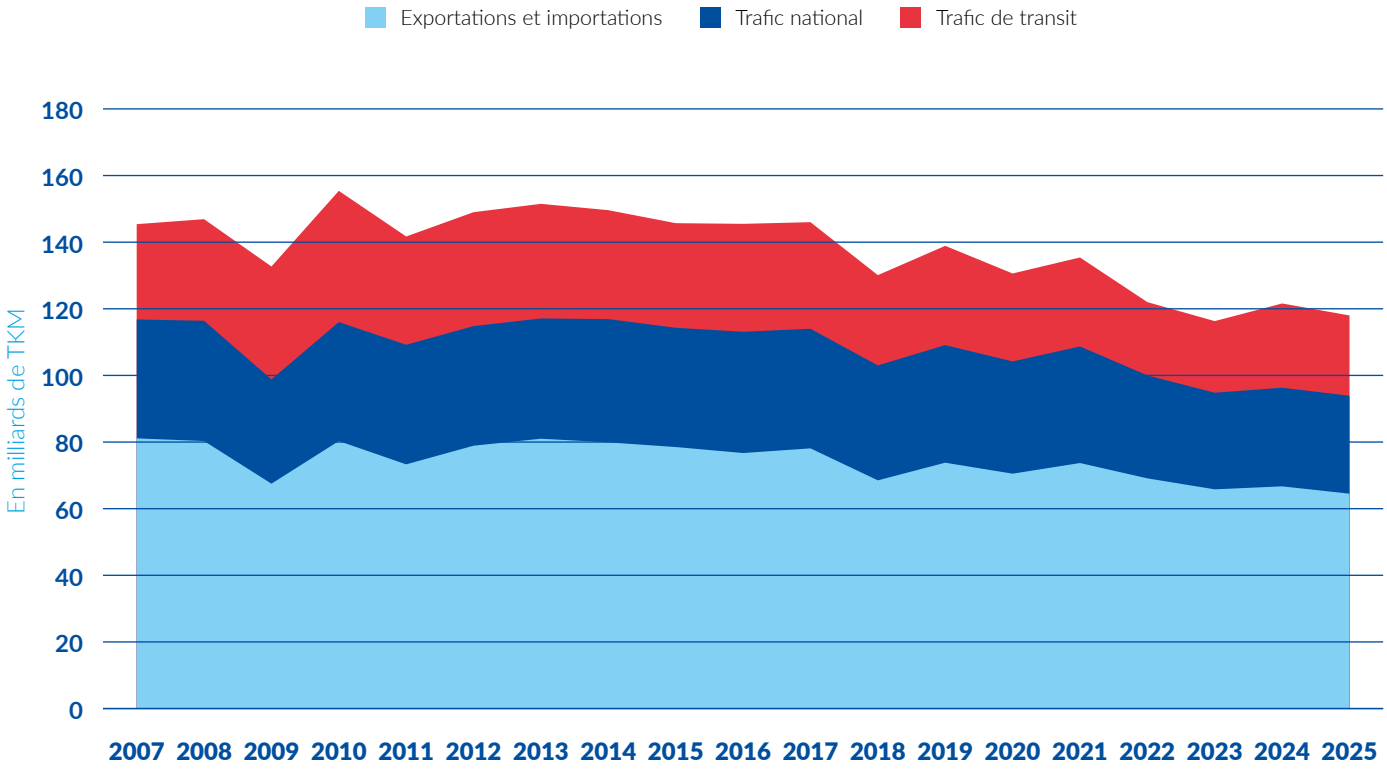
FIGURE 2 : **PRESTATION DE TRANSPORT FLUVIAL DANS LES PAYS EUROPÉENS EN 2025** (EN MILLIARDS DE TKM) *



Sources : Eurostat [iww_go_atygo] (pour la plupart des pays) et [iww_go_qnave] (Serbie), OCDE (Suisse, Ukraine et République de Moldavie).
** Les données relatives à l'Italie n'étaient pas disponibles pour 2025.*

En 2025, le volume de marchandises transportées sur les voies navigables de l'UE-27 représentait 458,4 millions de tonnes (soit -3,2 % par rapport à 2024). La part du transport transfrontalier franchissant une frontière – sous forme de trafic d'exportation, d'importation ou de transit – représentait 75,1 % de la prestation totale de transport fluvial enregistrée dans l'UE-27, qui s'élevait à 117,97 milliards de TKM, traduisant une baisse de -3,0 % par rapport à 2024 (UE-27 uniquement). Le trafic de transit détenait, à lui seul, une part de 20,4 %, et les trafics d'exportation et d'importation représentaient 28,7 % et 26,0 %, respectivement.

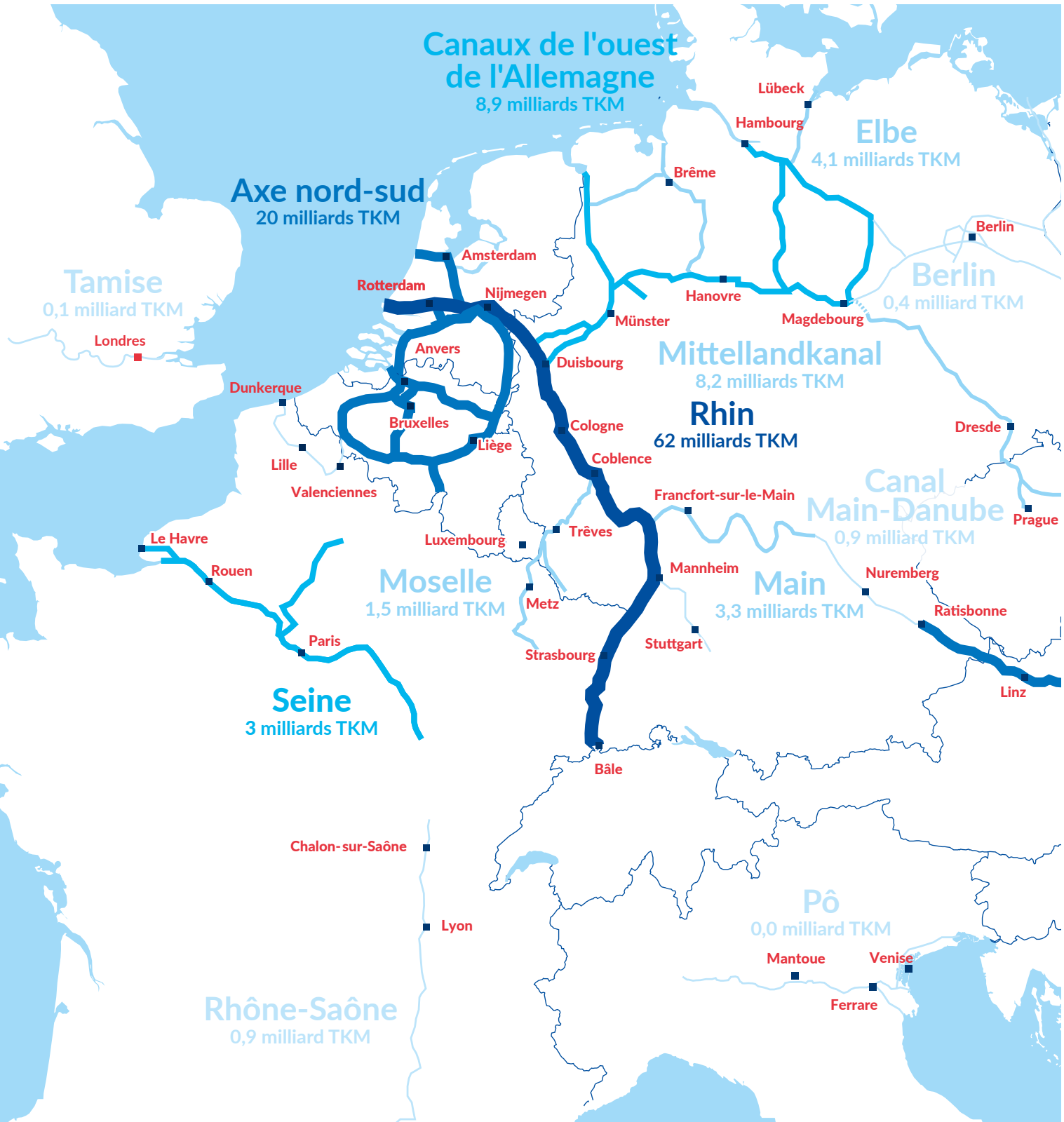
FIGURE 3 : **PRESTATION DE TRANSPORT ANNUELLE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE DANS L'UE-27** (EN MILLIARDS DE TKM) *



Source : [Eurostat iww_go_atygo].
** UE-27, conformément au nombre d'États membres de l'UE en 2025.*



II PRESTATION
DE TRANSPORT DANS LES PRINCIPAUX BASSINS FLUVIAUX EUROPÉENS



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

60
40
20
4
3
1

Sources : analyse de la CCNR réalisée à partir de données fournies par Destatis, Voies navigables de France (VNF), Eurostat [iww_go_atygo] et du Ministère des transports du Royaume-Uni.



BASSIN RHÉNAN



Transport de marchandises sur le Rhin :

281,9 millions de tonnes en 2025

Taux de croissance 2025/2024 :

-0,9 %

Sources : Destatis (Emmerich), Administration allemande des voies navigables et de la navigation, Commission de la Moselle, VNF, Ports rhénans suisses

Volumes et prestations de transport sur l'ensemble du Rhin (de Bâle à la mer du Nord)

Dans les rapports annuels précédents, ce chapitre ne concernait que les volumes transportés sur le Rhin traditionnel, c'est-à-dire la partie du fleuve comprise entre Bâle et la frontière germano-néerlandaise. Depuis 2024, il porte sur les volumes transportés sur l'ensemble du Rhin, de Bâle à la mer du Nord (y compris Anvers via la liaison Rhin-Escaut). De plus, en 2024, des données plus affinées ont été fournies par VNF sur les parties du Rhin supérieur où s'opère le trafic fluvial entre les ports rhénans français, d'une part, et entre les ports rhénans suisses et français, d'autre part ; ces données ont été intégrées à celles relatives aux années 2014 et suivantes[2].

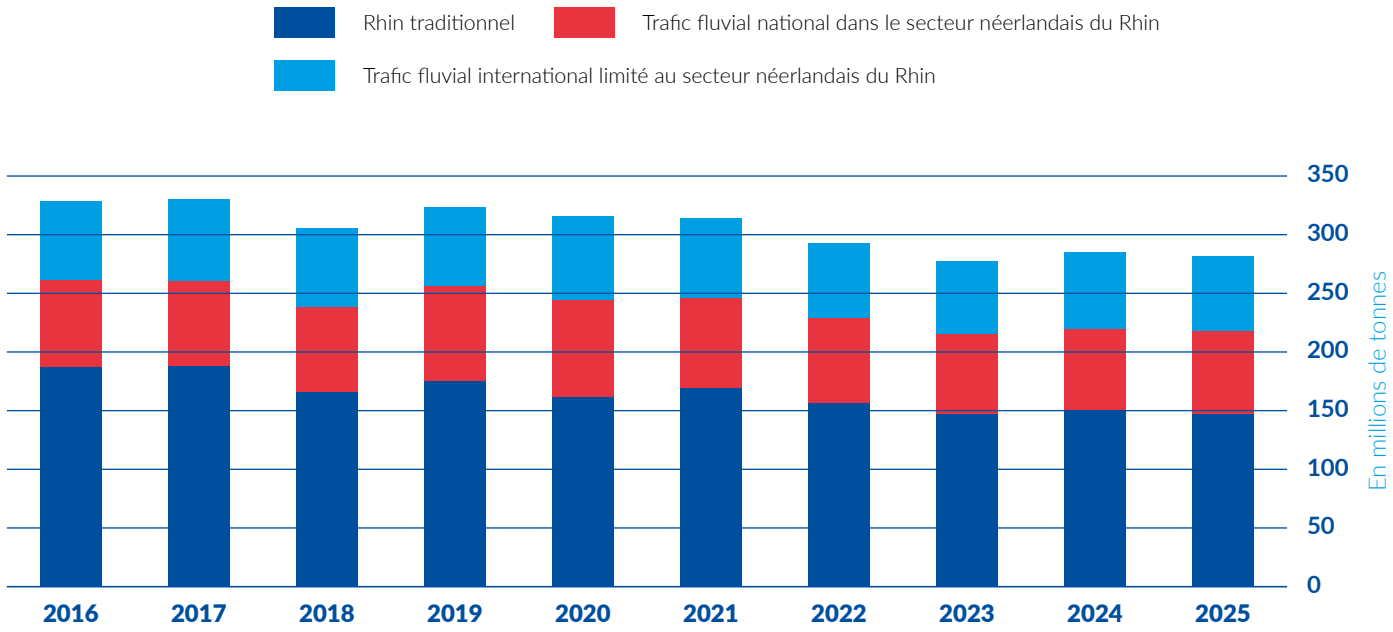
Le transport de marchandises sur l'ensemble du Rhin (de Bâle à la mer du Nord) s'élevait à 281,9 millions de tonnes en 2025, contre 284,6 millions de tonnes en 2024. Le résultat enregistré en 2025 était inférieur de -0,9 % à celui atteint en 2024.

- Le Rhin traditionnel (de Bâle à la frontière germano-néerlandaise) représentait 147,3 millions de tonnes en 2025, contre 150,2 millions de tonnes en 2024 et 146,8 millions de tonnes en 2023. Le résultat enregistré en 2025 était inférieur de -1,9 % à celui atteint en 2024.
- Le Rhin inférieur néerlandais (de la frontière germano-néerlandaise à la mer du Nord, y compris Anvers via la liaison Rhin-Escaut[3]) représentait 230,8 millions de tonnes, contre 234,0 millions de tonnes en 2024. Le résultat enregistré en 2025 était inférieur de -1,4 % à celui atteint en 2024.

Lors du calcul du volume total de marchandises transporté sur l'ensemble du Rhin, toutes les dispositions ont été prises pour éviter le double comptage. Certains volumes étant transportés dans les deux secteurs, les volumes relatifs à ceux-ci ne peuvent être purement et simplement additionnés.

[2] Près de 25 % de l'ensemble du transport fluvial en France s'effectue sur le Rhin français.
[3] Secteurs de voies navigables concernés : Waal, Hollands Diep, Boven Merwede, Oude Maas, Dordtsche Kil, Beneden Merwede, Lek, Nieuwe Maas, Noord, Nieuwe Merwede, Nieuwe Waterweg, Amsterdam-Rijnkanaal, Rijn-Schelde-Verbinding, Hartelkanaal, IJssel.

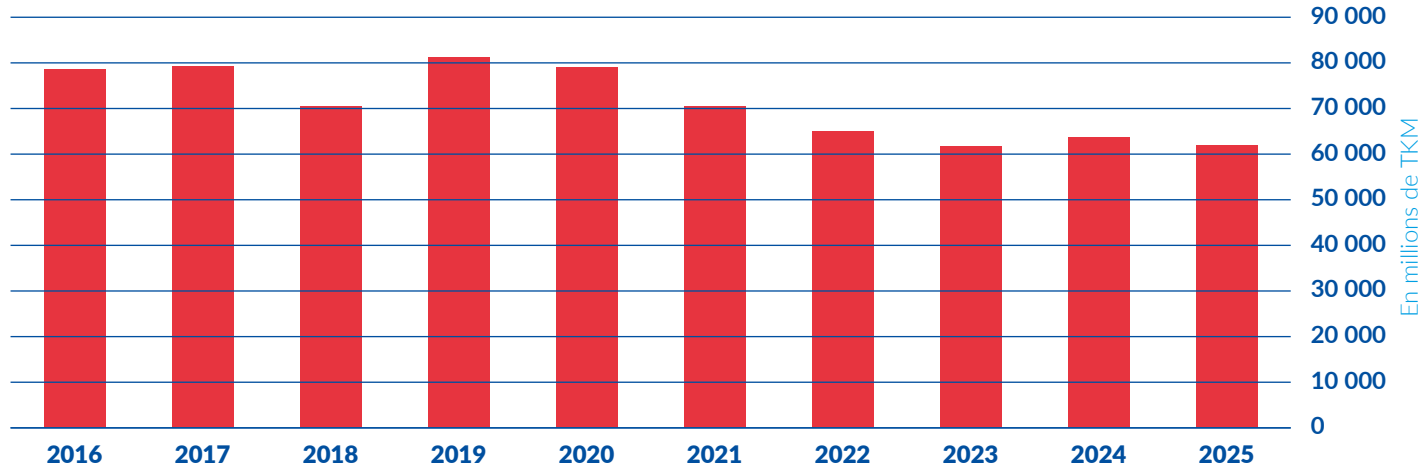
FIGURE 4 : **VOLUMES DE MARCHANDISES TRANSPORTÉS** (EN MILLIONS DE TONNES) **SUR L'ENSEMBLE DU RHIN ***



Sources : analyse de la CCNR réalisée à partir de données fournies par Destatis et VNF (données relatives au Rhin traditionnel) et le Rijkswaterstaat (données relatives au Rhin inférieur néerlandais)
** Il convient de noter que les données relatives au Rhin traditionnel comprennent l'ensemble du transport de marchandises sur le Rhin allemand et s'appuient sur des chiffres plus affinés concernant les parties du Rhin supérieur où s'opère le trafic fluvial entre les ports rhénans français, d'une part, et les ports rhénans suisses et français, d'autre part. Il convient également de noter que ce dernier élément représente moins de 1 % du total des volumes transportés sur l'ensemble du Rhin.*

La tendance à la baisse observée pour le Rhin traditionnel est imputable à une combinaison de facteurs : 1) la baisse de la production industrielle allemande depuis 2018 ; 2) des périodes récurrentes de basses eaux (notamment en 2015, 2018 et 2022) ; 3) une certaine désindustrialisation qui a suivi la crise financière de 2008-2009.

FIGURE 5 : **PRESTATION DE TRANSPORT** (EN MILLIONS DE TKM) **SUR L'ENSEMBLE DU RHIN**



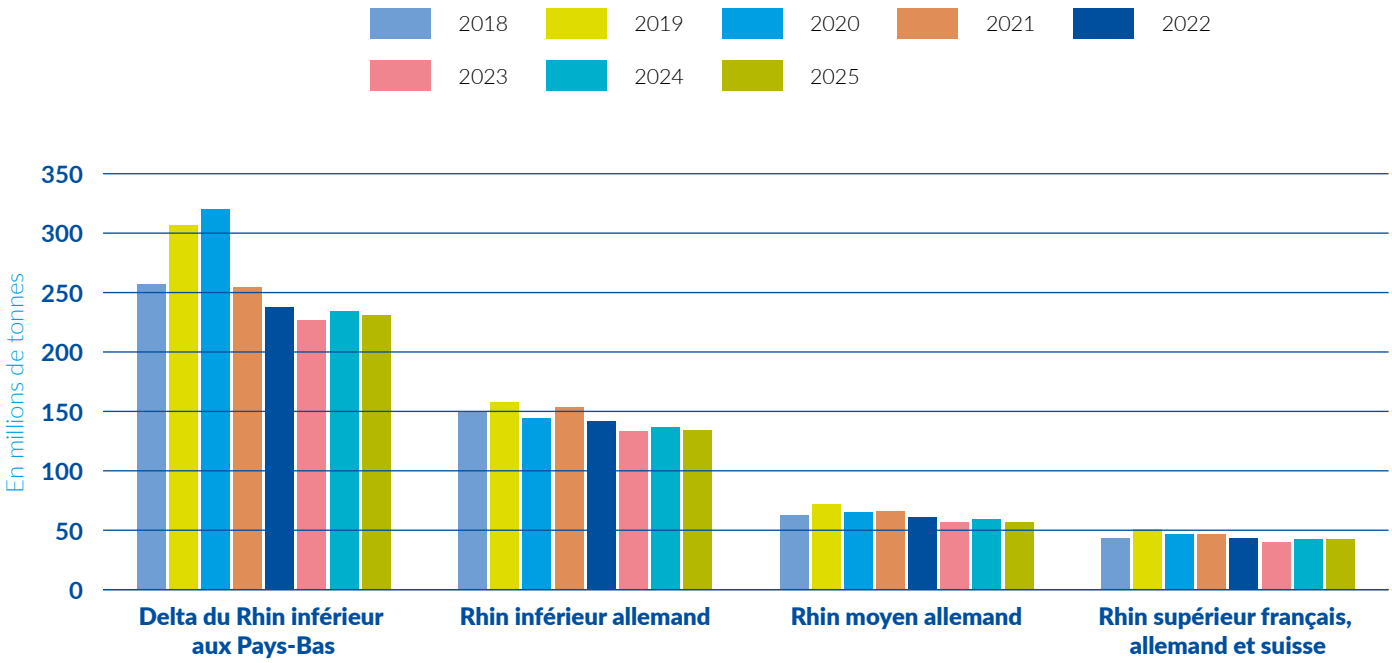
Sources : analyse de la CCNR réalisée à partir de données fournies par Destatis, VNF (données relatives au Rhin traditionnel) et le Rijkswaterstaat (données relatives au Rhin inférieur néerlandais)

Activité de transport dans différents secteurs du Rhin, sur les affluents du Rhin et sur les canaux reliés au Rhin

En termes de structure géographique, la demande de transport est plus importante sur le Rhin inférieur que sur le Rhin moyen et supérieur, comme le montre la figure 6. Cette demande plus élevée sur le Rhin inférieur peut découler de plusieurs raisons, à savoir :

- la densité du réseau de navigation intérieure dans le delta néerlandais et le trafic interportuaire (Rotterdam, Anvers, Amsterdam, North Sea Port) reliant d'importants centres industriels pétroliers et chimiques et un grand nombre de terminaux à conteneurs ;
- la présence d'un centre industriel sidérurgique et pétrolier majeur dans la région du Rhin inférieur allemand ;
- la grande profondeur des chenaux du Rhin inférieur.

FIGURE 6 : **TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS LES DIFFÉRENTS SECTEURS DU RHIN** (EN MILLIONS DE TONNES) *



Sources : analyse de la CCNR réalisée à partir de données fournies par Destatis (Rhin inférieur, moyen et supérieur allemand), VNF (Rhin supérieur français et suisse) et le Rijkswaterstaat (delta du Rhin inférieur aux Pays-Bas).

** Pour éviter le double comptage, les volumes transportés dans les différents secteurs du Rhin ont été calculés séparément, certains volumes étant transportés sur plusieurs secteurs du Rhin.*

Volumes transportés sur le Rhin, par segment de marchandises

En termes de volumes globaux de marchandises transportés sur l'ensemble du Rhin, le segment des produits pétroliers, celui des produits chimiques et celui des sables, pierres et graviers en constituent les trois principales parts.

FIGURE 7 : **TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR L'ENSEMBLE DU RHIN * PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES** (EN MILLIONS DE TONNES) **



Source : analyse de la CCNR réalisée à partir de données fournies par Destatis, VNF et le Rijkswaterstaat

** Ensemble du Rhin = Rhin de Rheinfelden (CH) à la mer du Nord (y compris Anvers via la liaison Rhin-Escaut)*

*** Pour les conteneurs : poids net des marchandises en conteneurs*

Le tableau suivant passe en revue les indicateurs/facteurs d'influence déterminants qu'il importe de connaître pour comprendre l'évolution du transport de marchandises sur le Rhin par rapport aux différents segments de marchandises.

Segment de marchandises	Indicateur/facteur d'influence	Augmentation/baisse des indicateurs/facteurs d'influence (2025/2024)
Transport de produits pétroliers	Tendance à long terme, effets saisonniers, prévisions concernant le prix du gazole, hydraulicité	La tendance à long terme sur le Rhin traditionnel est de -0,7 % par an. Hydraulicité : plus de jours de basses eaux en 2025 qu'en 2024 ; température hivernale en janvier et février supérieure à la moyenne à long terme ; déport (ou « backwardation »)[4] accumulé sur toute l'année, générant moins de stockage et de transport.
Transport de produits chimiques	Production chimique, hydraulicité	DE : -3,4 % ; FR : -3,4 % ; NL : -4,8 % ; BE : -2,4 %. Hydraulicité : plus de jours de basses eaux en 2025 qu'en 2024
Transport de sable, pierres, gravier	Production de matériaux de construction, hydraulicité	DE : -2,0 % ; FR : -3,7 % ; NL : +1,5 % ; BE : +0,1 %. Hydraulicité : plus de jours de basses eaux en 2025 qu'en 2024
Transport de minerai de fer et de métaux	Production d'acier, hydraulicité	DE : -9,0 %. Hydraulicité : plus de jours de basses eaux en 2025 qu'en 2024
Transport de conteneurs	Manutention de conteneurs maritimes, notamment à Rotterdam et Anvers, hydraulicité, manque d'efficacité logistique	Le poids brut des marchandises en conteneurs maritimes manutentionnées au port de Rotterdam a diminué de -1,9 % au cours des trois premiers trimestres de 2025 par rapport à la même période en 2024 ; au port d'Anvers, il a augmenté de +0,7 % en 2025 par rapport à 2024. Hydraulicité : plus de jours de basses eaux en 2025 qu'en 2024 ; congestion dans les principaux ports à conteneurs européens en 2025, également alimentée par des grèves.
Transport de charbon	Utilisation de la houille dans l'industrie sidérurgique (61 %), dans le secteur de l'électricité (34 %) et dans le secteur du chauffage (5 %), prix du charbon, hydraulicité	L'utilisation de la houille pour la production d'électricité en Allemagne a augmenté de +10,9 % ; son utilisation dans la production d'acier a diminué de -7,7 % ; son utilisation sur le marché du chauffage a augmenté de +2,2 % ; en 2025, les prix à l'importation du charbon étaient inférieurs de 19,5 % à ceux pratiqués en 2024 et de -32,8 % à ceux pratiqués en 2023.
Transport de vrac agricole et de produits alimentaires	Résultats de récolte en France et en Allemagne, hydraulicité, commerce	Excellentes récoltes en France. Hydraulicité : plus de jours de basses eaux en 2025 qu'en 2024. Commerce : hausse des exportations de la France vers l'UE et les pays tiers.

Sources : analyse de la CCNR réalisée à partir de données fournies par Eurostat ([sts_inpr_q] Fabrication de produits chimiques et production chimique, [apro_cpsh1] Production des principales céréales, [sts_copr_a] Production dans la construction, [mar_qg_qm_pwhc] Poids brut des marchandises dans des conteneurs traitées dans chaque port mentionnés dans le tableau, et à partir de données fournies par l'Association de l'industrie sidérurgique allemande, l'Administration fédérale allemande des voies navigables intérieures (WSV), l'Office fédéral allemand d'hydrologie (BfG), le Service météorologique allemand (données relatives à la température), Investing.com Londres (écarts de prix du gazole), le Groupe de travail allemand sur les bilans énergétiques (statistiques sur le charbon), l'Association des importateurs allemands de charbon (VDKI) (sur la part du charbon utilisée dans différents secteurs), Destatis (prix du charbon) et VNF.

[4] *Le terme « déport » ou « backwardation » désigne une situation de marché dans laquelle les prix à terme (ou futurs) sont inférieurs aux prix actuels (à un moment donné), ce qui, avec le temps, réduit l'intérêt économique du stockage de produits de base.*

Le segment des produits pétroliers est porté par une combinaison de facteurs (voir aussi chapitre VIII, Perspectives à court terme). Outre l'hydraulicité, le transport est influencé par une tendance négative prolongée qui est présente sur le Rhin traditionnel. Les autres facteurs d'influence majeurs entrant en ligne de compte sont les effets saisonniers de la demande de fioul domestique (en automne et en hiver) et les anticipations sur les prix du gazole qui agissent sur l'incitation au stockage de produits pétroliers (pouvant ainsi entraîner une augmentation ou une diminution des stocks dans l'arrière-pays rhénan et de la demande de transport correspondante).

En 2025, tous ces facteurs laissaient présager une baisse du transport de produits pétroliers.

- L'augmentation du nombre de jours de basses eaux (notamment au printemps 2025) a imposé des limites matérielles à l'activité de transport.
- Des températures hivernales supérieures à la moyenne (par rapport à la période de référence 2003-2025) ont entraîné une baisse de la demande de fioul domestique en hiver.
- Les prix actuels du gazole (au moment de l'analyse) étaient supérieurs aux prix à terme (marché à terme du gazole de Londres), affichant un écart positif (« backwardation ») sur toute l'année, ce qui a réduit l'incitation au stockage de fioul domestique dans l'arrière-pays.

Par rapport au Rhin traditionnel, le transport sur le Rhin néerlandais dans la région ARA[5] connaît également l'influence de facteurs supplémentaires, à savoir : 1) l'avitaillement des navires de mer par des bateaux de navigation intérieure, 2) le mélange de carburants destinés à l'exportation vers des destinations étrangères via les ports maritimes de la zone ARA[6]. Ces activités ont un effet positif sur la tendance négative observée sur le Rhin traditionnel.

Deux autres segments du transport de marchandises sur le Rhin subissent l'influence de tendances ou de facteurs qui perdurent : le minerai de fer (voir chapitre VIII, perspectives à court terme) et les conteneurs.

- Le transport de minerai de fer a également souffert de la crise financière de 2008-2009, et les volumes enregistrés ont été systématiquement inférieurs (-25 %) depuis. La crise semble avoir joué un rôle de catalyseur dans la désindustrialisation.
- Une tendance à la baisse a été observée ces dernières années pour le transport de conteneurs, sous l'effet de plusieurs facteurs d'influence.

La forte hausse du transport de charbon en 2025 s'explique par une baisse de la production d'électricité issue de l'éolien terrestre (-5 %), de la biomasse (-4 %) et de l'hydroélectricité (-24 %) en Allemagne en 2025, conjuguée à des prix du charbon faibles[7]. La forte baisse de la production d'électricité hydraulique était due à des facteurs climatiques (périodes de sécheresse). L'utilisation de la houille a permis de compenser ces baisses, ce qui a entraîné une hausse de +11 % de sa part dans la production brute d'électricité. Il s'en est suivi une forte augmentation du transport de charbon, favorisée par la baisse des prix de ce combustible, malgré le recul de son utilisation dans la production d'acier.

[5] ARA = Amsterdam, Rotterdam, Anvers.
[6] Cette activité résulte d'un déséquilibre entre la production de carburant par les raffineries et la demande de carburant en Europe occidentale. En raison de la baisse de la demande de carburant sur le long terme en Europe, la production des raffineries est toujours davantage destinée à être exportée vers l'étranger. On peut constater une augmentation des flux de transport vers les ports ARA à partir des raffineries implantées dans les secteurs néerlandais et allemand du Rhin.
[7] Source : AG Energiebilanzen e.V. (Groupe de travail allemand sur les bilans énergétiques)

En ce qui concerne les produits agricoles, leur transport a connu une forte hausse (+30 %) sur le Rhin supérieur, à l'écluse de Gambsheim, par rapport à 2024. Cette hausse a notamment été stimulée par d'excellents rendements et par une reprise des exportations vers l'UE et les pays tiers. Cette tendance confirme donc le rôle stratégique du transport fluvial pour le secteur céréalier[8]. Pourtant, sur l'ensemble du Rhin, l'augmentation cumulée des produits agricoles et alimentaires n'a été que marginale.

Transport de conteneurs sur le Rhin

Le transport de conteneurs sur le Rhin subit les effets conjugués de plusieurs facteurs. Un facteur important est la manutention de conteneurs maritimes dans les ports maritimes (en particulier Rotterdam et Anvers). Un deuxième facteur est l'efficacité logistique de la navigation fluviale, liée notamment au transbordement des bateaux de navigation intérieure dans les ports maritimes. Un troisième facteur est l'incidence des basses eaux.

Manutention des conteneurs maritimes dans les ports ARA : par exemple, après avoir subi une forte baisse en 2022, le poids brut des marchandises en conteneurs manutentionnées au port de Rotterdam a stagné pendant trois ans (2023, 2024 et 2025). Au cours des trois premiers trimestres de 2025, seule une légère baisse de -1,9 % (pourcentage reposant sur le nombre de tonnes) a été observée par rapport aux trois premiers trimestres de l'année 2024[9]. Le recul et la stagnation de la manutention de conteneurs découlaient de la guerre d'agression russe contre l'Ukraine, qui a provoqué une hausse des prix de l'énergie en Europe, réduisant le pouvoir d'achat et, par conséquent, la consommation privée. Compte tenu des nombreux biens de consommation transportés dans les conteneurs, leur part influe sur les volumes.

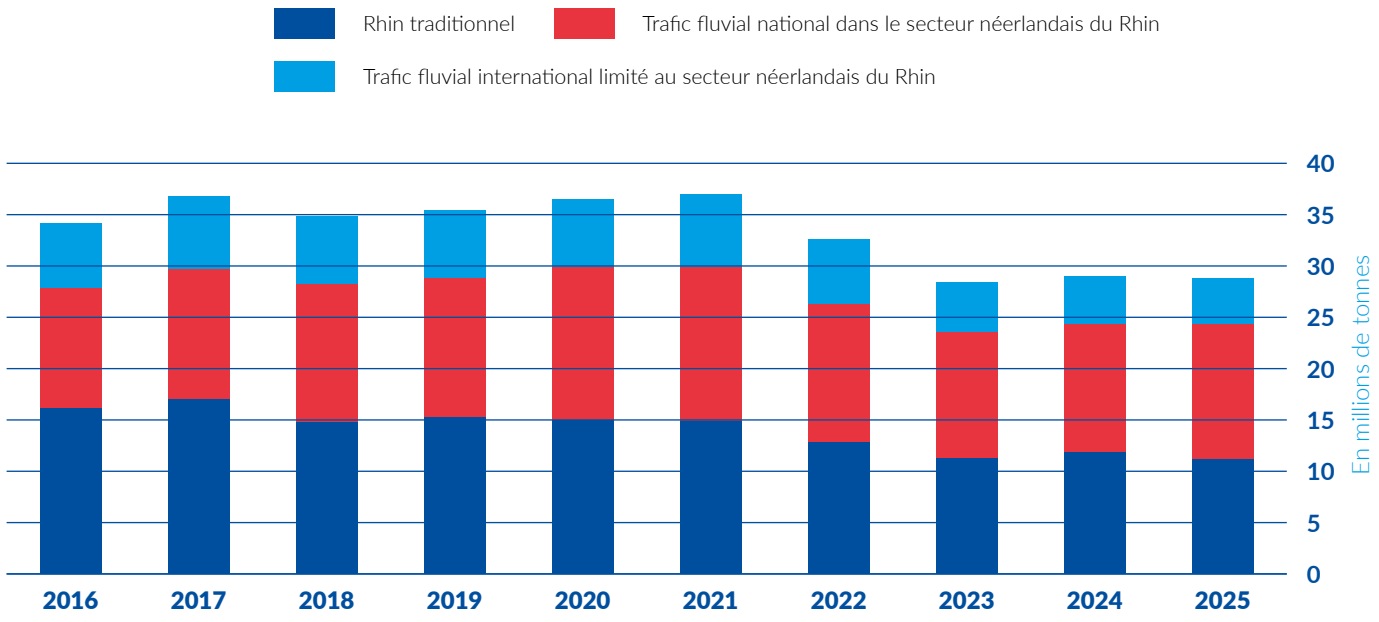
Effet permanent des basses eaux : une comparaison entre la manutention de conteneurs maritimes dans le port de Rotterdam et le transport de conteneurs sur le Rhin traditionnel (données reposant sur le nombre de tonnes) montre que la relation étroite entre les deux variables a été perturbée aux troisième et quatrième trimestres de l'année 2018. Ce dernier semestre a connu une forte période d'étiage qui a eu un impact négatif significatif sur le transport de conteneurs sur le Rhin. De plus, la période d'étiage survenue en 2022 a également creusé l'écart entre les données rhénanes et les données maritimes. Ces données semblent indiquer que certaines périodes d'étiage particulièrement sévères ont un effet prolongé en raison du report modal vers le rail.

Efficacité logistique : la congestion et la longueur des temps d'attente pour la manutention des barges fluviales aux terminaux à conteneurs des ports maritimes traduisent un problème structurel. Celui-ci résulte de la priorité donnée aux navires de mer de plus en plus grands et pèse sur la fiabilité et la compétitivité du transport fluvial de conteneurs[10].

En 2025, le transport de conteneurs sur l'ensemble du Rhin (de Bâle à la mer du Nord) s'élevait à 28,9 millions de tonnes, ce qui correspondait plus ou moins à une stagnation (-0,3 %). Les résultats varient en fonction du secteur concerné du fleuve. Sur le Rhin traditionnel, le transport de conteneurs était inférieur de -4,4 % à celui de 2024. Dans le secteur néerlandais du Rhin, le trafic national de conteneurs a enregistré une augmentation de +4,7 %, confirmant la tendance à la hausse du transport national de conteneurs aux Pays-Bas. En revanche, le trafic fluvial international limité au secteur néerlandais du Rhin a reculé de -3,6 %.

[8] Source : Voies Navigables de France (VNF), En 2025, envolée des trafics céréaliers (+30 %) et record inédit des croisières sur le Rhin (article du 28.04.2026, dernière consultation 04.05.2026), disponible sur le site internet de VNF.
[9] Source : Eurostat [mar_qg_qm_pwhc], 5 premiers ports pour les conteneurs – poids brut des marchandises dans des conteneurs traitées dans chaque port, disponible sur le site internet d'Eurostat.
[10] Source : R. Luman R. (ING), Scheepvaart ziet de stroom veranderen (article du 22.04.2026, dernière consultation 29.04.2026), disponible sur le site internet d'ING.

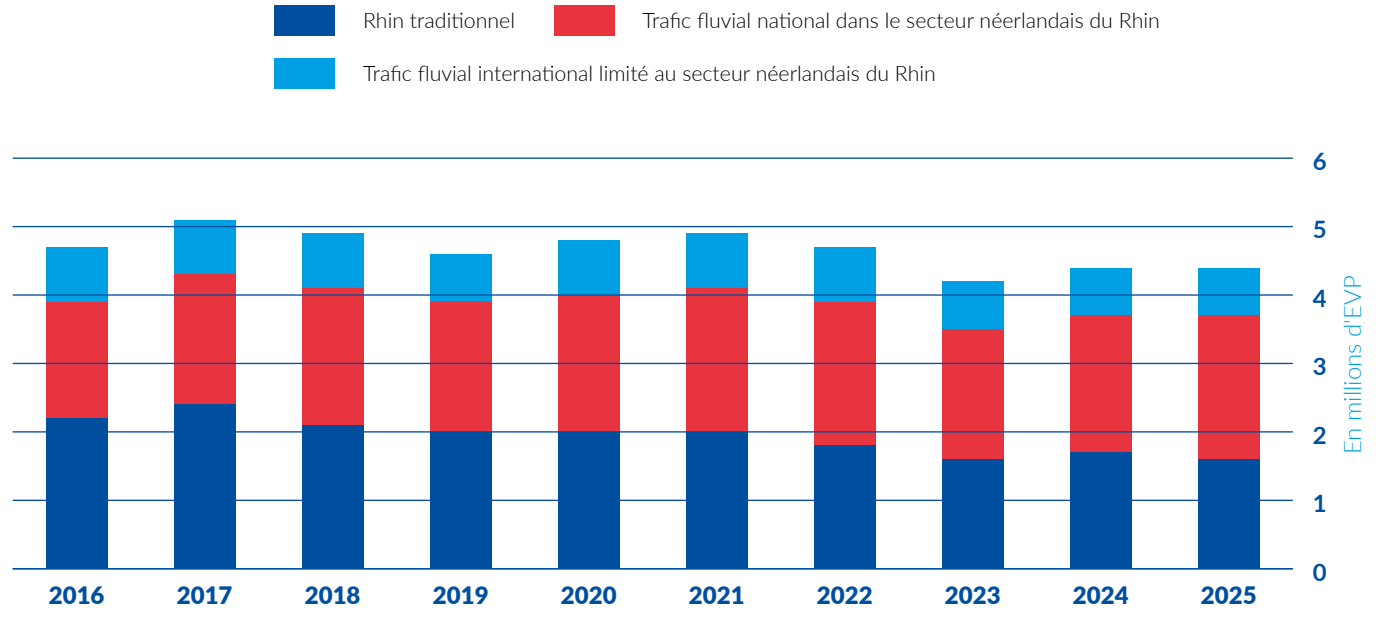
FIGURE 8 : **TRANSPORT DE CONTENEURS SUR LE RHIN TRADITIONNEL ET LE RHIN INFÉRIEUR NÉERLANDAIS** (EN MILLIONS DE TONNES, POIDS NET DES MARCHANDISES EN CONTENEURS)**, 2014-2025 ***



Source : analyse de la CCNR réalisée à partir de données fournies par Destatis, VNF et le Rijkswaterstaat

** Rhin traditionnel = Rhin de Rheinfelden (CH) à la frontière germano-néerlandaise ; section néerlandaise du Rhin = Rhin de la frontière germano-néerlandaise à la mer du Nord (y compris Anvers via la liaison Rhin-Escaut).*
Il convient de noter que les données relatives au Rhin traditionnel comprennent l'ensemble du transport de marchandises sur le Rhin allemand et s'appuient sur des chiffres plus affinés concernant les parties du Rhin supérieur où s'opère le trafic fluvial entre les ports rhénans français, d'une part, et les ports rhénans suisses et français, d'autre part.

FIGURE 9 : **TRANSPORT DE CONTENEURS SUR LE RHIN TRADITIONNEL ET LE RHIN INFÉRIEUR NÉERLANDAIS** (EN MILLIONS D'EVP)**, 2014-2025 ***

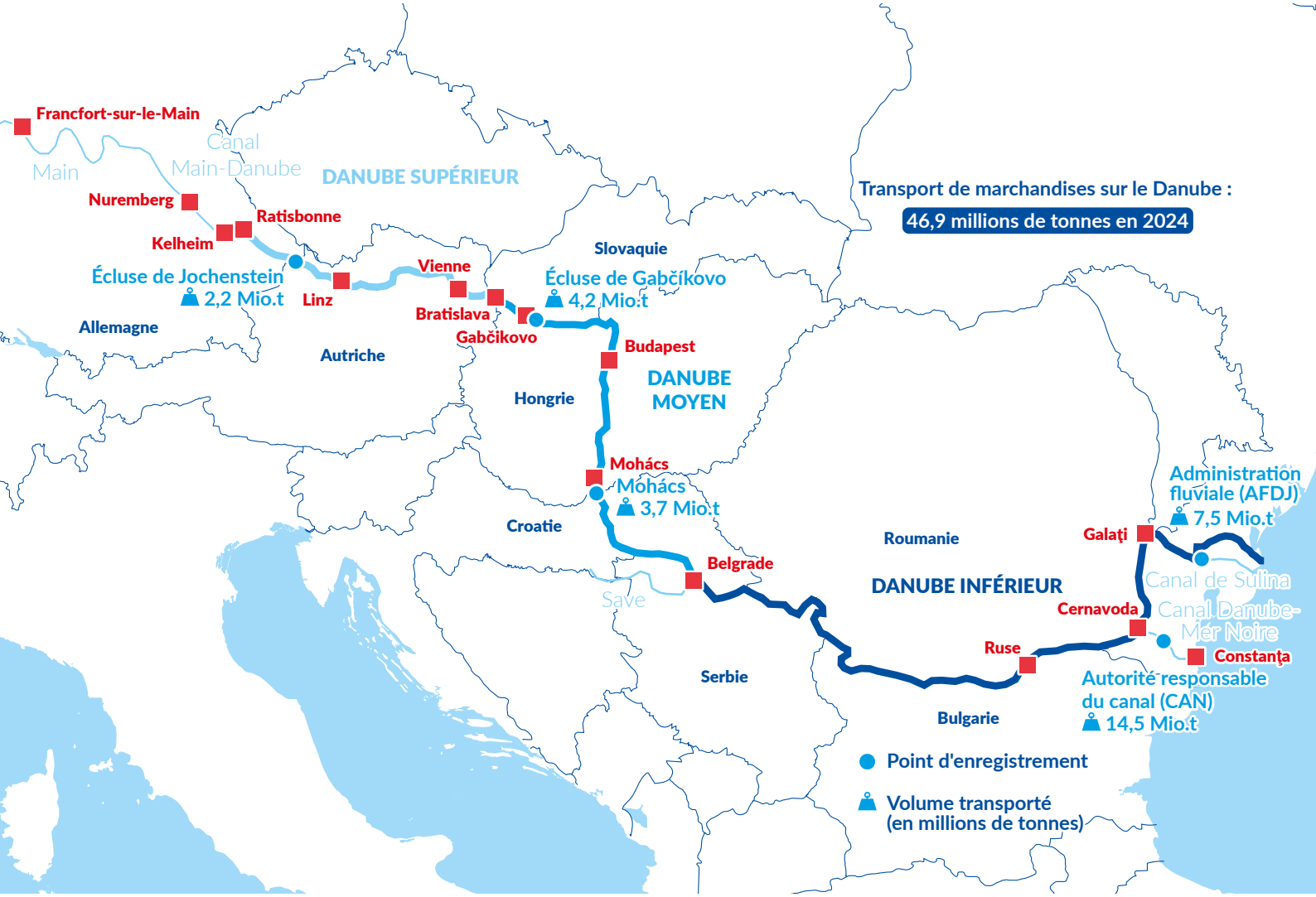


Sources : analyse de la CCNR réalisée à partir de données fournies par Destatis, VNF (uniquement pour la période comprise entre 2020 et 2024) et le Rijkswaterstaat

** Rhin traditionnel = Rhin de Rheinfelden (CH) à la frontière germano-néerlandaise ; section néerlandaise du Rhin = Rhin de la frontière germano-néerlandaise à la mer du Nord (y compris Anvers via la liaison Rhin-Escaut).*



BASSIN DANUBIEN

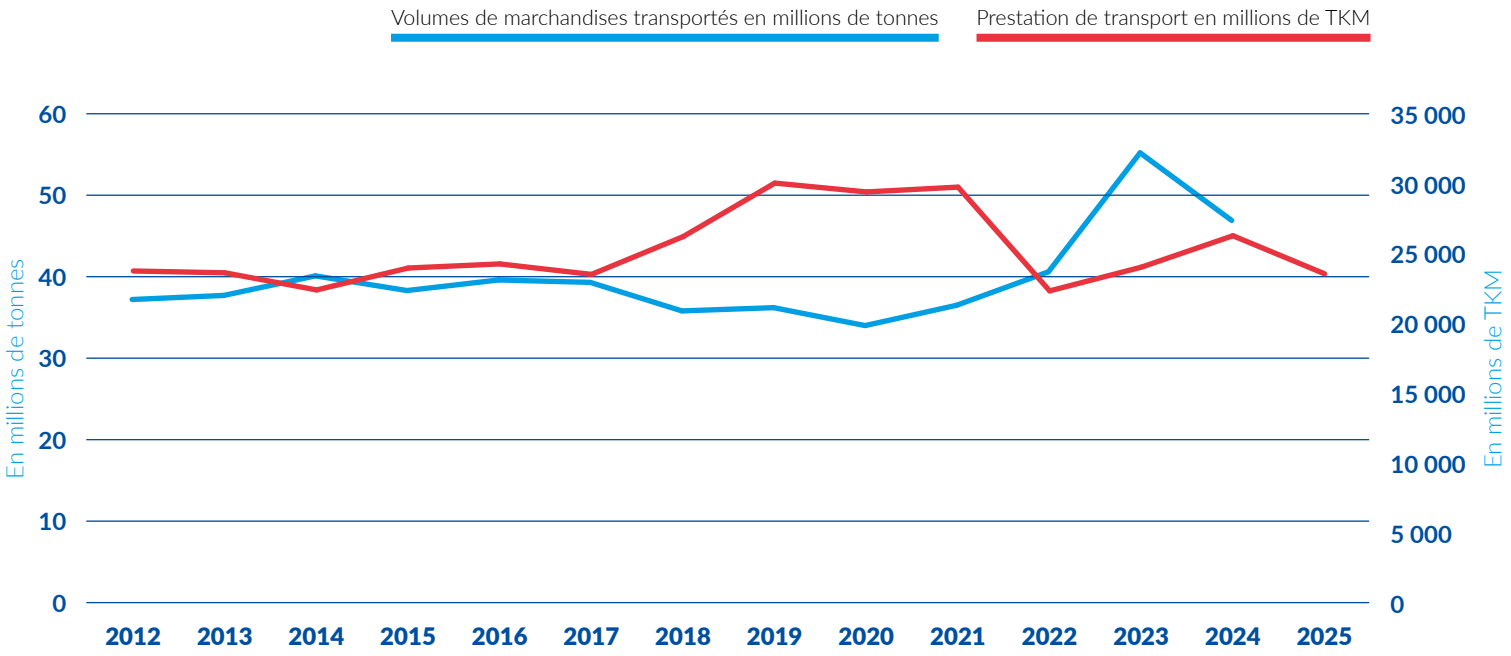


Source : rapport d'observation du marché de la Commission du Danube

Volumes et prestations de transport sur le Danube

Le volume de marchandises transporté sur l'ensemble de la partie navigable du Danube entre Kelheim (Allemagne) et la mer Noire (via le canal Danube-mer Noire et le canal de Sulina), en augmentation depuis 2020, a atteint 55,2 millions de tonnes en 2023. Cette augmentation est principalement due à la croissance exceptionnelle des volumes de transport par voie navigable enregistrée en Ukraine, en particulier celle des exportations via les ports Ukrainiens sur le Danube. En 2024, une baisse de 15 % a été observée par rapport à 2023, pour atteindre 46,9 millions de tonnes. Cette diminution s'explique principalement par la reprise des activités dans les ports ukrainiens. La prestation de transport sur le Danube (pays danubiens de l'UE, plus la Serbie) a atteint 26,6 milliards de TKM en 2025, représentant une baisse de -10,4 % par rapport à 2024.

FIGURE 10 : **VOLUMES DE MARCHANDISES TRANSPORTÉS** (EN MILLIONS DE TONNES) **ET PRESTATION DE TRANSPORT** (EN MILLIONS DE TKM) **SUR LE DANUBE ***



Sources : les volumes de transport reposent sur les rapports annuels relatifs à la navigation du Danube publiés par viadonau ; la prestation de transport est fondée sur les données recueillies par Eurostat [iww_go_atygo] et, pour la Serbie, [iww_go_qnave].
** Prestation de transport par voies navigables intérieures dans tous les pays danubiens de l'UE.*

En 2025, la guerre d'agression russe contre l'Ukraine a continué d'impacter le transport de marchandises et de passagers sur le Danube. Tout au long de l'année 2025, la Russie a intensifié ses attaques systématiques contre les infrastructures portuaires ukrainiennes situées le long du Danube et les régions voisines. La première attaque a été dirigée au mois de janvier contre le port d'Ismaïl et sa région ; la Russie a ensuite repris, tous les mois, ses frappes aériennes contre les infrastructures portuaires ukrainiennes sur le Danube et les installations adjacentes. Ces attaques ont détruit des installations de transbordement, des infrastructures énergétiques et de transport, des silos à céréales, ainsi que des entrepôts et des bâtiments administratifs. En outre, plusieurs bateaux battant pavillon étranger ont subi des dommages lors de leurs opérations de chargement et de déchargement.

Les frappes aériennes et les attaques à la mine menées par la Russie ont constitué des menaces directes sur la sécurité, non seulement des infrastructures portuaires ukrainiennes sur le Danube, mais aussi de l'ensemble du trafic fluvial sur le Danube inférieur, y compris celle des équipages et du personnel travaillant à bord des bateaux.

La situation critique que connaît la région du Danube inférieur en raison de l'agression à grande échelle menée par la Russie contre l'Ukraine a continué d'être le facteur décisif pesant sur la dynamique et les indicateurs finaux du marché de la navigation sur le Danube. Le marché du transport fluvial sur le Danube a ainsi dû faire face à d'énormes difficultés, relevant principalement de la sécurité de la navigation et de l'exposition à des risques supplémentaires, ce qui a conduit à une réorientation partielle du marché et à des distorsions dans certains secteurs du transport fluvial traditionnel sur le Danube.

Au regard de la situation décrite ci-dessus, la Commission du Danube poursuivra activement ses efforts pour faciliter à tous points de vue l'exportation de produits agricoles ukrainiens et l'importation des marchandises nécessaires à l'Ukraine,

dans le cadre de l'initiative des corridors de solidarité UE-Ukraine, adoptée au mois de mai 2022 afin de soutenir les mesures de solidarité de l'UE à l'égard de l'Ukraine. L'accent a été mis sur la stabilisation des chaînes logistiques du transport de marchandises transitant par les ports situés le long du Danube en Ukraine, en République de Moldova et en Roumanie, ainsi que par le canal Danube-mer Noire.

Prestations de transport sur le Danube relevées en des points d'enregistrement spécifiques

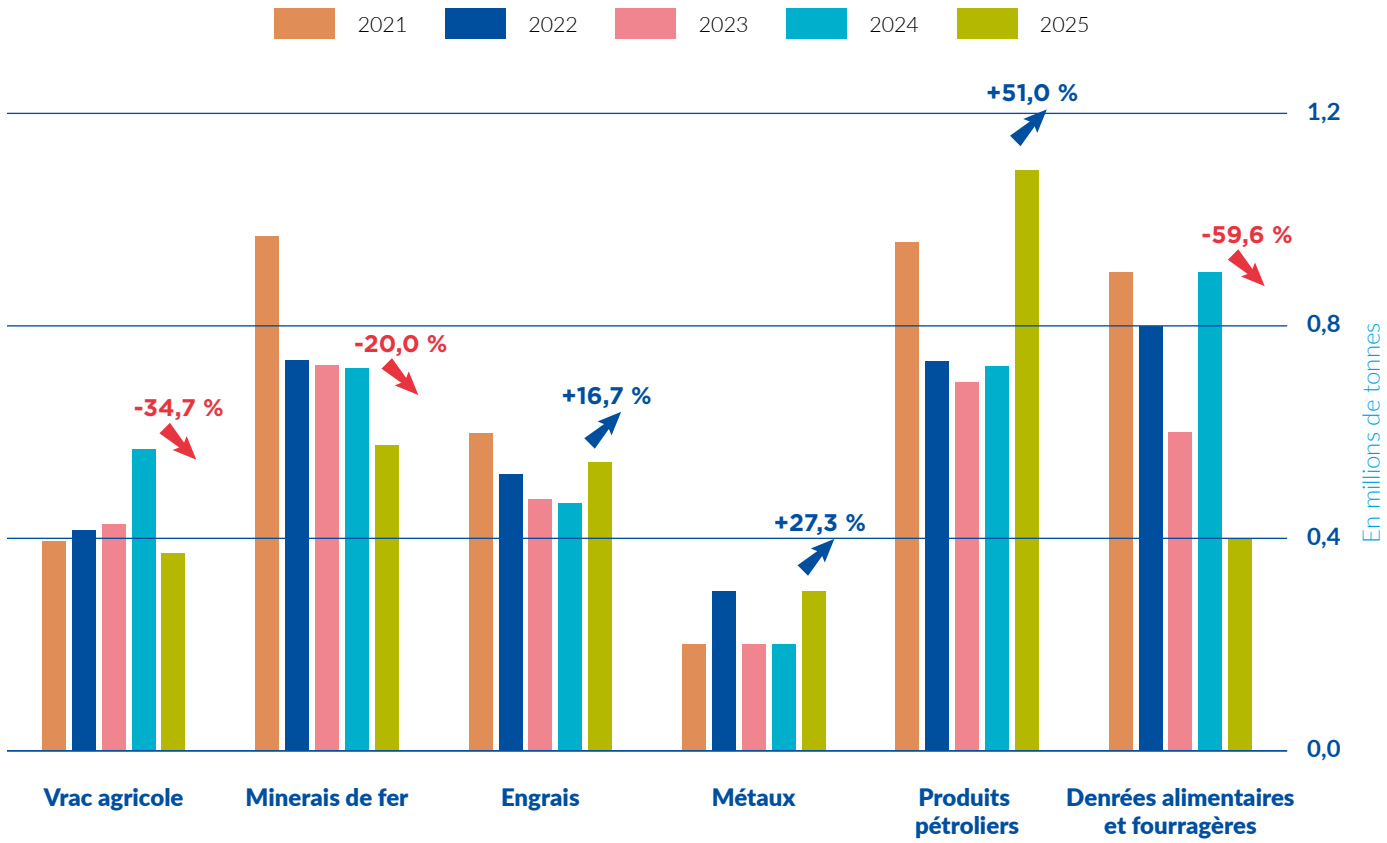
En 2025, un net recul du transport de marchandises sur le Danube a été constaté à tous les points d'enregistrement disponibles. Cela peut s'expliquer par un contexte économique et une hydraulicité défavorables (voir chapitre III), ainsi que par la guerre d'agression russe contre l'Ukraine.

Au point d'enregistrement le plus représentatif, celui de Gabčíkovo, situé à la frontière entre la Slovaquie et la Hongrie, les volumes de transport de produits alimentaires et de denrées fourragères ont fortement diminué. De plus, les quantités de minerai de fer transportées étaient inférieures à celles de 2024. Les segments de marchandises ayant connu une hausse étaient ceux des produits pétroliers, des métaux et des engrais.

Volumes transportés sur le Danube, par segment de marchandises

La figure suivante illustre l'évolution du transport de marchandises, par segment sur le Danube supérieur.

FIGURE 11 : **TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE DANUBE SUPÉRIEUR** (EN MILLIONS DE TONNES) *



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

TRANSPORT
DE CONTENEURS PAR PAYS EN EUROPE

ENSEMBLE DE LA STRUCTURE EUROPÉENNE ET GÉOGRAPHIQUE

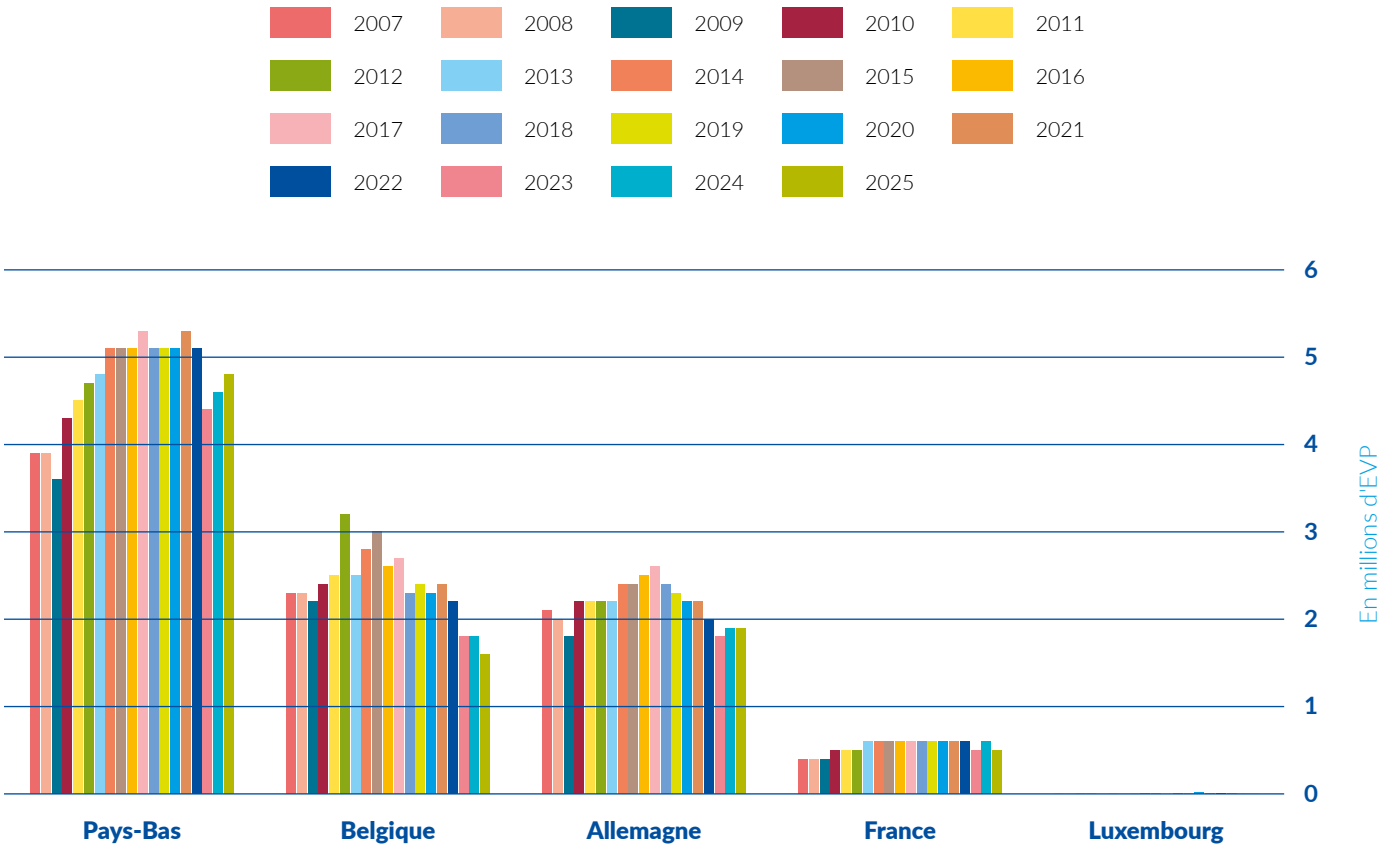
En 2025, avec 11,1 milliards de TKM (-1,9 %), plus de 5,7 millions d'EVP (+0,4 %) et 46,4 millions de tonnes de marchandises conteneurisées (-1,1 %), le transport de conteneurs sur les voies fluviales européennes (UE 27) représentait 9,4 % de la prestation totale de transport fluvial de l'UE, qui s'élevait à quelques 118,0 milliards de TKM. En outre, plus de 99 % de la prestation de transport de conteneurs (en TKM) était assurée dans les pays rhénans (Pays-Bas, Belgique, Allemagne, France, Suisse et Luxembourg). Sur le Danube, le transport de conteneurs représentait 0,1 %.

PAYS RHÉNANS

En 2025, le transport de conteneurs mesuré en millions d'EVP a augmenté de +5,0 % rien qu'aux Pays-Bas. S'il est resté stable en Allemagne, il a reculé de -8,7 % en France et de -7,8 % en Belgique. Les 41,8 millions de tonnes de marchandises transportées par conteneurs aux Pays-Bas (+2,1 %), représentant 4,8 millions d'EVP (+5 %), ont placé ce pays loin en tête du transport fluvial de conteneurs en Europe. La croissance affichée par les Pays-Bas dans ce segment s'est opérée aussi bien au niveau national qu'international, en EVP ou en TKM. L'Allemagne a présenté un bilan mitigé, ayant connu à la fois une progression du transport de conteneurs et une contraction des mouvements internationaux dans les deux métriques. La Belgique, en revanche, a enregistré des baisses dans le transport de conteneurs, tant au niveau national qu'international, en EVP ou en TKM.



FIGURE 12 : TRANSPORT FLUVIAL DE CONTENEURS PAR PAYS RHÉNAN
(EN MILLIONS D'EVP) *



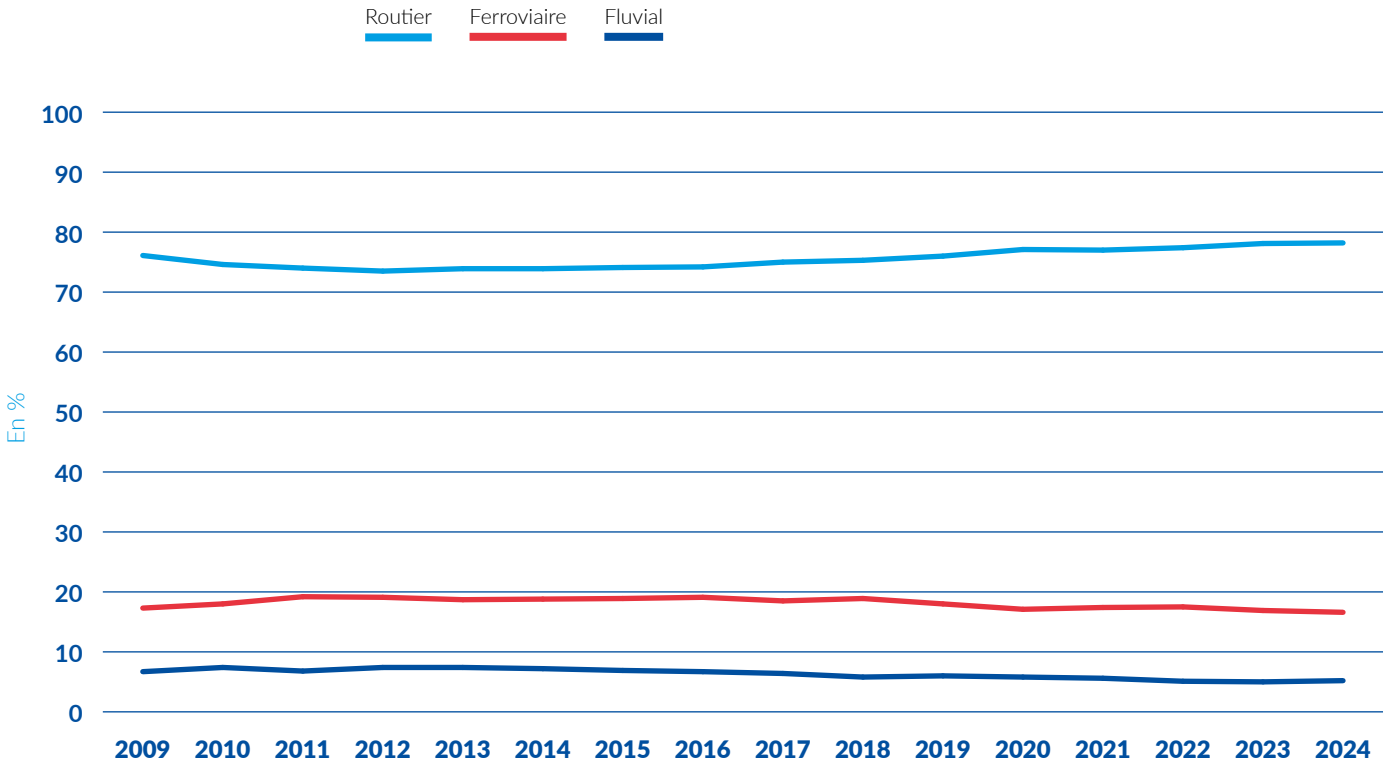
Source : Eurostat [iww_go_actygo] et [iww_go_qcnave]
** Au Luxembourg, 9 995, 10 750, 8 518 et 4 624 EVP ont été enregistrés en 2022, 2023, 2024 et 2025, respectivement.*

PAYS DANUBIENS

Les deux pays danubiens présentant la part de transport par conteneurs la plus importante sont actuellement la Roumanie et la Hongrie. 276 EVP (+91,8 %) ont été transportés sur les voies fluviales hongroises en 2025. La même année, en Roumanie, le transport de conteneurs s'élevait à 4 544 EVP (-77,9 %). En ce qui concerne le poids des cargaisons, le transport de conteneurs sur les voies navigables hongroises représentait 8 000 tonnes en 2025 (+60,0 %). En Roumanie, en revanche, 66 000 tonnes de marchandises ont été transportées en conteneurs (-72,2 %). Ces valeurs illustrent l'immense écart avec les pays rhénans.

NAVIGATION
INTÉRIEURE ET AUTRES MODES DE TRANSPORT

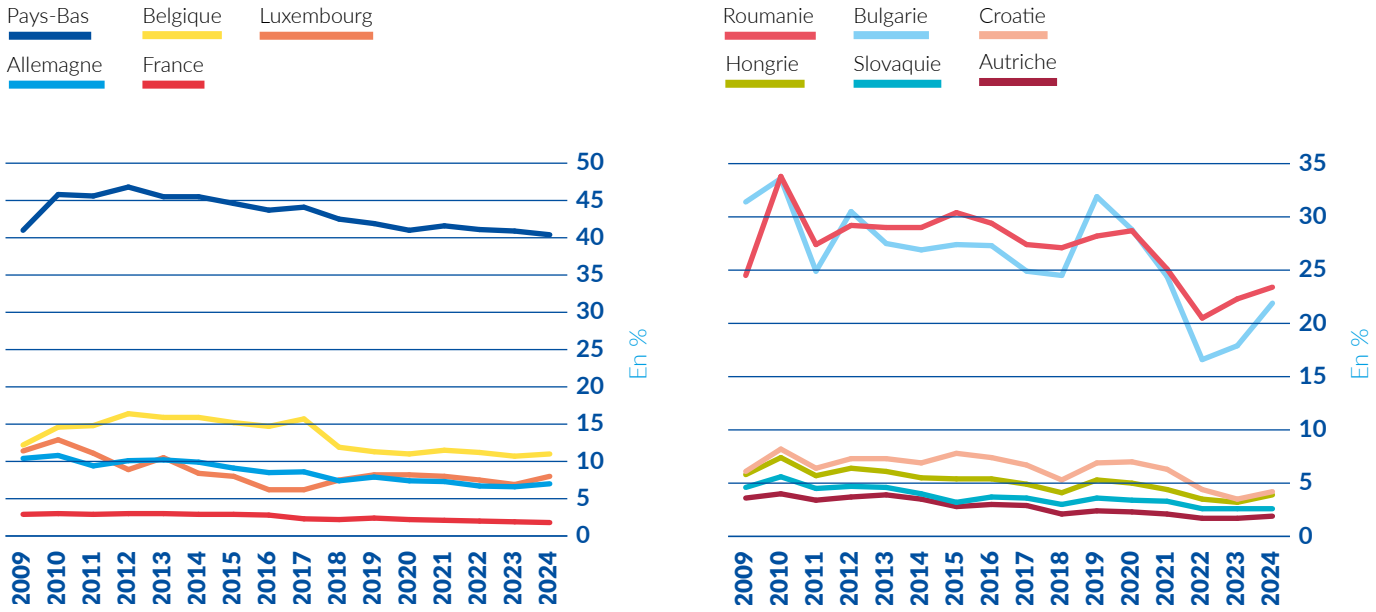
FIGURE 13 : **PART MODALE DES MODES DE TRANSPORT INTÉRIEURS DANS L'UE-27** (EN %) **DE 2009 À 2024**



Source : Eurostat [tran_hv_frmod].

Au cours de la dernière décennie, les parts modales du transport fluvial et du transport ferroviaire ont diminué au niveau de l'UE-27, tandis que celle du transport routier gagnait du terrain. En 2024, la part du transport fluvial s'élevait à 5,2 % (soit une baisse de -2 points de pourcentage sur dix ans), ce qui représentait sa première hausse d'une année sur l'autre depuis 2019. Malgré cette amélioration, le transport fluvial est resté loin derrière le transport routier, qui enregistrait 78,2 % en 2024 (+4 points de pourcentage sur dix ans), et le transport ferroviaire, qui affichait 16,6 % (-2 points de pourcentage). Étant donné que de nombreux États membres de l'UE ne disposent pas de voies navigables intérieures, la répartition modale au niveau de l'UE ne constitue pas un indicateur de performance adapté au transport fluvial. Les chiffres relatifs à la répartition modale doivent donc être analysés au niveau national.

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



Source : Eurostat [tran_hv_frmod].
** Part de la prestation de transport fluvial par rapport à l'ensemble des prestations de transport intérieur de fret (fluvial, routier, ferroviaire)*

Au cours de la dernière décennie, la part modale du transport fluvial a diminué dans chacun des principaux pays concernés par la navigation fluviale. Aux Pays-Bas, le transport fluvial avait culminé à 46,8 % en 2012, avant de tomber à 40,4 % en 2024. Des baisses prolongées ont également été observées en Allemagne, en Belgique, au Luxembourg et en France. En Allemagne, la part modale du transport fluvial était tombée sous la barre des 7,0 % en 2022 et 2023, avant de remonter à 7,0 % en 2024, et ce pour la première fois depuis 2019. La Belgique et le Luxembourg ont connu une évolution similaire, avec un recul constant après 2019 et une reprise en 2024.

Parmi les pays du Danube, la Roumanie et la Bulgarie ont enregistré des parts modales plus élevées (supérieures à 28,0 %) pour le transport fluvial avant 2020, suivies de fortes baisses en 2021-2022. Depuis, les deux pays ont connu une reprise partielle, la Roumanie ayant gagné environ 3 points de pourcentage et la Bulgarie 5 points entre 2022 et 2024. Les pays danubiens restants ont également enregistré une hausse de leur part modale de transport fluvial en 2024, affichant ainsi leur première augmentation annuelle depuis 2019.

Dans l'ensemble, malgré la reprise générale observée en 2024, les pays examinés affichent encore tous des parts modales de transport fluvial inférieures à celles enregistrées dix ans plus tôt (environ -5 points de pourcentage aux Pays-Bas, en Belgique et en Hongrie ; -3 en Allemagne ; et -6 en Roumanie). Cette baisse prolongée peut être attribuée à une combinaison de facteurs tels que :

- les avantages structurels du transport routier,
- les évolutions de la structure industrielle (déclin des industries du vrac lourd et diminution du recours à la navigation fluviale par les secteurs porteurs),
- les modèles logistiques entraînant une baisse de la demande de transport fluvial dans la plupart des pays (livraisons « juste à temps »),

- les contraintes relatives à l'étendue et à la fiabilité du réseau, les retards dans l'entretien et la rénovation des écluses et des ponts, l'insuffisance des investissements dans les infrastructures de navigation intérieure.

L'augmentation de la part modale du transport fluvial observée en 2024 semble donc davantage traduire un rebond, par rapport aux niveaux inférieurs enregistrés dans les années précédentes, et un regain de la demande de transport de vrac, à la suite des chocs sur les prix de l'énergie et des matières premières, plutôt qu'un renversement de la tendance à la baisse sous-jacente.







03

NIVEAUX D'EAU ET TAUX DE FRET

- En 2025, les conditions de navigation sur le Rhin se sont avérées moins favorables qu'en 2024, avec des périodes de restrictions concernant les tirants d'eau disponibles, en particulier au printemps. Les niveaux d'eau sont pourtant restés plus favorables que pendant les périodes d'étiage sévères de 2018 et 2022. Au niveau régional cependant, les conditions ont été plus difficiles sur le Rhin supérieur (à Bâle et à Maxau). L'ensemble des secteurs du Danube ont compté un nombre de jours de basses eaux nettement supérieur en 2025.
- Les taux de fret nominaux ont augmenté en raison de la baisse des niveaux d'eau, de contraintes opérationnelles accrues et des pressions sur les coûts. L'estimation d'un indice des coûts pour la navigation rhénane fait néanmoins apparaître une augmentation de +88 % des coûts totaux de la navigation citerne depuis 2004. Cette hausse des coûts s'est accélérée depuis 2020. Par conséquent, en moyenne, les recettes réelles issues de la navigation intérieure ont soit stagné (dans le transport par barges-citernes), soit diminué (dans le transport de marchandises sèches).
- Si l'on ajuste la hausse des taux de fret à long terme en fonction de l'augmentation des coûts, on constate que la hausse des taux de fret nominaux disparaît ; cela signifie que les marges bénéficiaires correspondant à l'évolution des revenus réels de la navigation rhénane ont été très faibles.

NIVEAUX D'EAU,
TIRANTS D'EAU DISPONIBLES ET CONDITIONS DE NAVIGATION

La prestation globale du transport fluvial est liée, entre autres, aux hauteurs d'eau, qui déterminent la quantité de marchandises qu'un bateau peut charger et transporter, tout en assurant les conditions de sécurité requises pour la navigation. Les effets combinés d'une profondeur d'eau importante et des facteurs de charge élevés qui en résultent permettent de réduire la consommation de carburant par unité de production. En effet, plus il y a d'eau sous la quille, plus la puissance requise et la consommation de carburant sont faibles ; à l'inverse, moins il y a d'eau sous la quille, plus la puissance requise et la consommation de carburant augmentent rapidement.

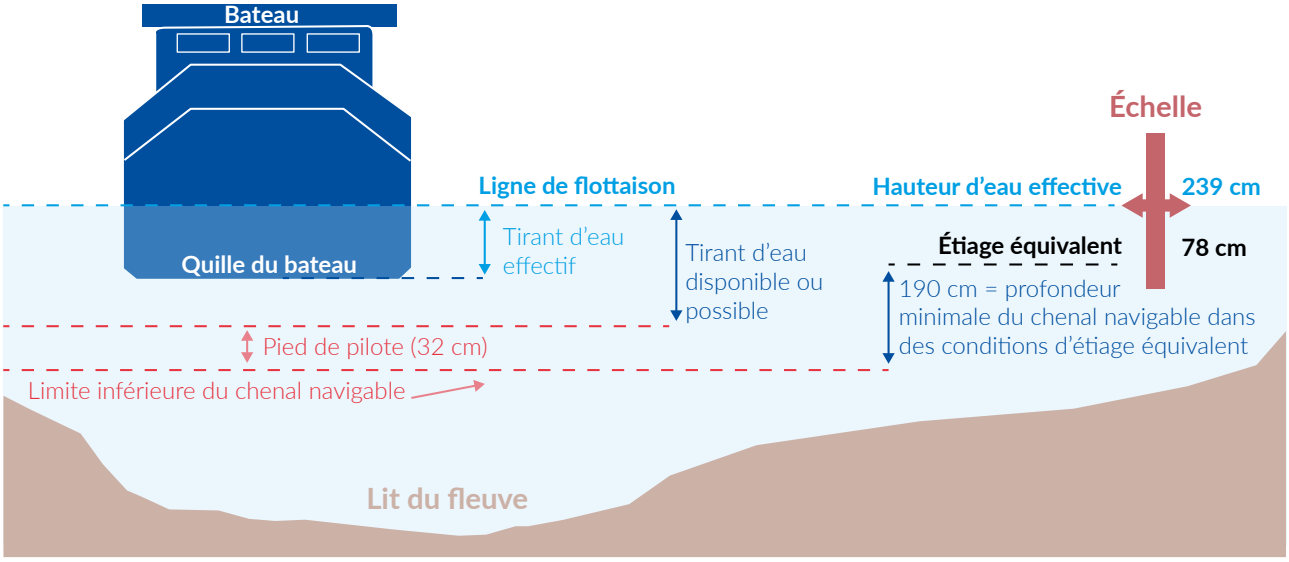
Bien que, pendant une période de basses eaux, la réduction du facteur de charge puisse être compensée par la mise en service d'un plus grand nombre de bateaux, il y a des limites évidentes à cela[11]. Parallèlement à la mise à disposition de bâtiments supplémentaires, d'autres facteurs jouent un rôle majeur. Par exemple, les coûts plus élevés caractérisant ces périodes amènent certains opérateurs à retarder le transport d'une partie de leurs cargaisons, en particulier les moins urgentes ou les moins rentables. En outre, certains clients recherchent également d'autres solutions modales lorsqu'elles sont disponibles. Les périodes d'étiage qu'a subies le Rhin à l'automne 2018 et à l'été 2022 en sont un exemple. Ces deux événements ont entraîné une baisse globale du transport de marchandises. De ce fait, la réduction des facteurs de charge par bateau n'a pas pu être compensée par la mise en service d'un plus grand nombre de bâtiments.

La quantité de marchandises qu'un bateau est en mesure de charger et transporter en fonction d'une hauteur d'eau donnée est déterminée par le tirant d'eau disponible, comme le montre la figure suivante.

[11] La taille de la flotte de bateaux de navigation intérieure est limitée. Il n'est donc pas possible de maintenir un grand nombre de bateaux « en attente », en raison des coûts fixes qui en découleraient (assurance, entretien, etc.), alors que ces bateaux ne généreraient aucun revenu.



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



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

** Les distances indiquées dans cette illustration ne sont pas à l'échelle. En effet, la date choisie pour déterminer le tirant d'eau disponible ou possible est celle du 3 septembre 2020, à laquelle les hauteurs d'eau effectives étaient de 239 cm en moyenne. Au cours de la navigation, le tirant d'eau effectif d'un bateau tient également compte de l'effet d'enfoncement. Ce dernier résulte des effets hydrodynamiques et génère un tirant d'eau plus élevé lors de la navigation par rapport à celui d'un bateau à l'arrêt. L'effet d'enfoncement est d'autant plus fort lorsqu'il y a moins d'eau sous le bateau et lorsque celui-ci navigue plus vite.*

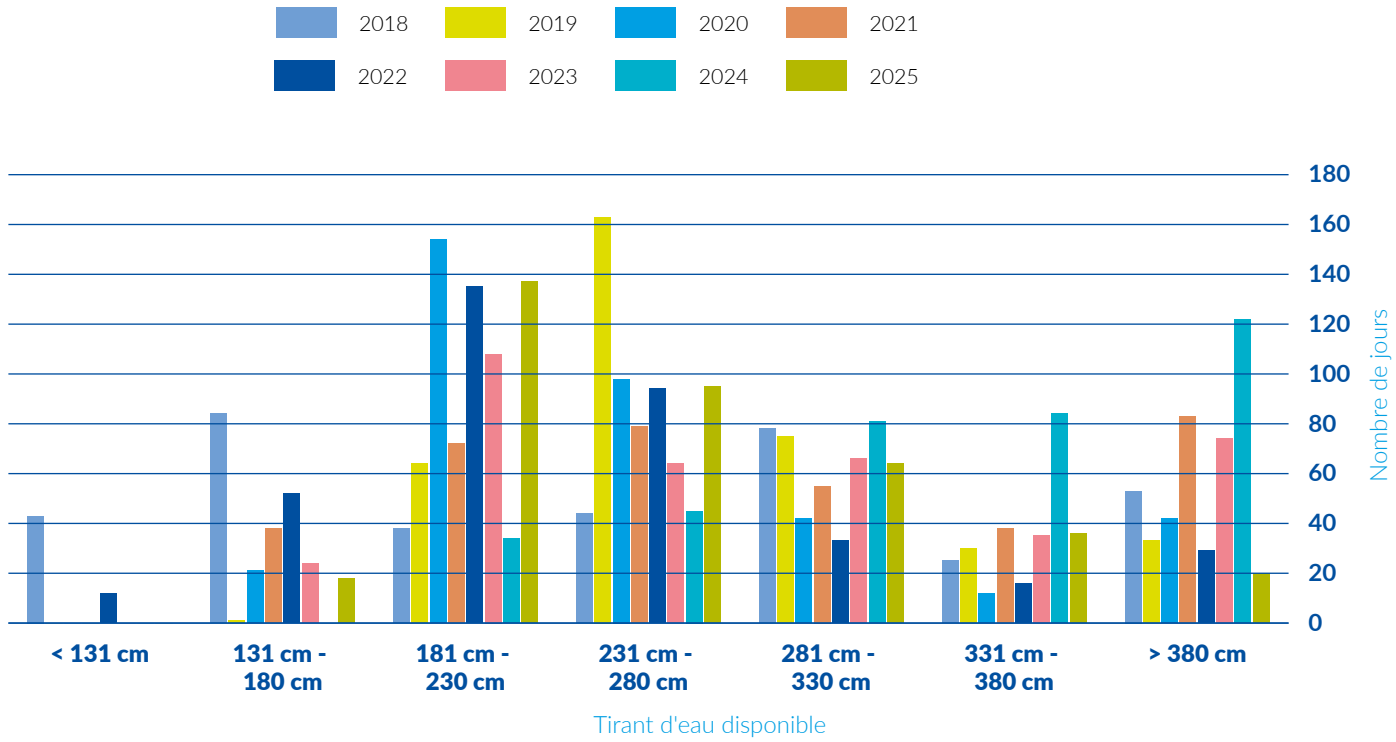
L'une des méthodes d'évaluation de l'hydraulicité et des conditions de navigation consiste à calculer le tirant d'eau disponible à partir des hauteurs d'eau. Le tirant d'eau disponible est la profondeur à laquelle un bateau peut s'enfoncer dans l'eau tout en remplissant les conditions de sécurité requises. Cette profondeur est calculée en fonction des hauteurs d'eau et de paramètres tels que l'étiage équivalent et la profondeur minimale du chenal navigable[12].

La figure suivante indique le nombre de jours par an durant lesquels un tirant d'eau donné était disponible à l'échelle de Kaub. Elle montre que l'année 2025 s'est distinguée par des conditions de navigation moins favorables qu'en 2024. Par exemple, le tirant d'eau disponible à Kaub en 2025 était compris entre 1,31 m et 1,80 m pendant 18 jours, contre 0 jour en 2024. En 2018, cet intervalle comptait 84 jours, en 2022, 52 jours, et en 2023, 24 jours. Cependant, contrairement aux années 2018 et 2022, le tirant d'eau disponible n'est jamais descendu en dessous de 1,31 m à Kaub en 2025.

Si l'année 2024 a connu quelques épisodes de hautes eaux, il n'y en a eu aucun en 2025.

[12] Les administrations des voies navigables recommandent de calculer le tirant d'eau disponible sur la base du niveau d'eau effectif et de certains paramètres relatifs à la voie navigable (illustrés dans le schéma).
Hauteur d'eau effective
- Étiage équivalent
+ Profondeur minimale du chenal navigable
= Limite inférieure du chenal navigable
- Pied de pilote
= Tirant d'eau disponible ou possible

FIGURE 2 : **INTERVALLES DE TIRANT D'EAU DISPONIBLE À KAUB, EXPRIMÉS EN NOMBRE DE JOURS PAR AN**



Sources : calculs de la CCNR basés sur des données de l'Administration fédérale allemande des voies d'eau et de la navigation (WSV), fournies par l'Office fédéral allemand de l'hydrologie (BfG).



NOMBRE DE JOURS
DE CONDITIONS CRITIQUES DUES AUX BASSES EAUX, RELEVÉ AUX ÉCHELLES SUR LE RHIN ET LE DANUBE

ÉCHELLES SUR LE RHIN

Une autre méthode d'évaluation de la qualité des conditions de navigation sur une année entière consiste à compter le nombre de jours durant lesquels les hauteurs d'eau ont été inférieures à un niveau de basses eaux de référence donné, appelé « étiage équivalent (EE) » pour les sections à écoulement libre du Rhin et « niveau des plus basses eaux navigables (PBEN) » pour le Danube. Si les hauteurs d'eau descendent en dessous de ce niveau de basses eaux de référence, cela signifie que les conditions de navigation deviennent critiques.

L'EE est déterminé par la CCNR pour plusieurs échelles sur le Rhin. Les valeurs sont ajustées tous les dix ans, afin de tenir compte des changements naturels et anthropiques.

L'EE 2012 est entré en vigueur en 2014 et a conservé sa validité jusqu'à la fin de l'année 2022. Un nouvel EE (EE 2022) a été introduit le 1er janvier 2023 et restera applicable jusqu'à la fin de l'année 2031.

Bien que l'EE se mesure en centimètres, il est avant tout déterminé par rapport au débit. En effet, les valeurs des débits équivalents (indiquées en m^3/s) aux échelles de références sont nouvellement déterminées tous les dix ans en tant que débits relevés sur 100 ans. Les valeurs des débits équivalents sont ensuite utilisées pour recalculer, tous les dix ans, les valeurs correspondantes de l'EE par rapport aux niveaux de référence. L'EE peut donc être défini comme suit : « L'étiage équivalent (EE) est la hauteur d'eau qui, sur la base de la moyenne pluriannuelle, survient durant 20 jours sans glace [par an] sur le Rhin de bas débits équivalents ».



TABLEAU 1 : **PARAMÈTRES HYDRAULIQUES POUR LES ÉCHELLES D'IMPORTANCE MAJEURE SUR LE RHIN ***

Échelle	Profondeur garantie du chenal de navigation	Étiage équivalent 2022
Tiel (Waal, NL)	280 cm	255 cm
Nijmegen (Waal, NL)	280 cm	516 cm
IJsselkop (Nederrijn, NL)	280 cm	683 cm
Lobith (Rhin inférieur, NL)	280 cm	733 cm
Emmerich (Rhin inférieur, DE)	280 cm	74 cm
Duisburg-Ruhrort (Rhin inférieur, DE)	280 cm	227 cm
Cologne (Rhin inférieur, DE)	250 cm	139 cm
Kaub (Rhin moyen, DE)	190 cm	77 cm
Oestrich (Rhin moyen, DE)	190 cm	92 cm
Maxau (Rhin supérieur, DE)	210 cm	372 cm
Bâle (Rhin supérieur, CH)	300 cm	501 cm

Sources : WSV, Rijkswaterstaat
** Le Waal et le Nederrijn sont deux bras du delta du Rhin aux Pays-Bas.*



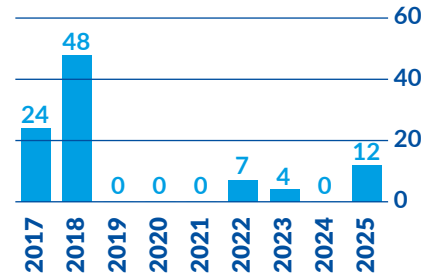
Les données relatives aux hauteurs d'eau relevées à ces onze échelles rhénanes ont été collectées et analysées quotidiennement.



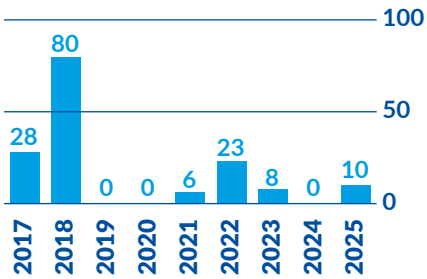
Les graphiques suivants montrent le nombre de jours auxquels l'étiage équivalent n'a pas été atteint aux échelles susmentionnées.

NOMBRE DE JOURS EN DESSOUS DE L'ÉTIAGE ÉQUIVALENT (EE)

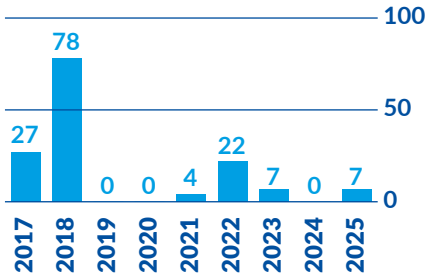
Bâle



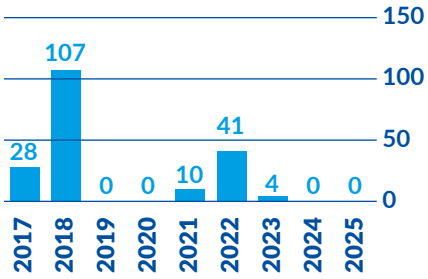
Maxau



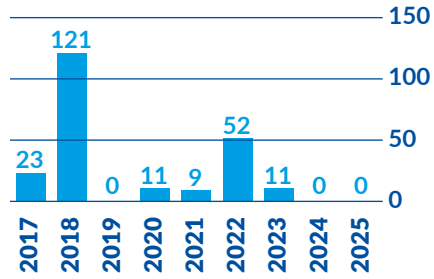
Oestrich



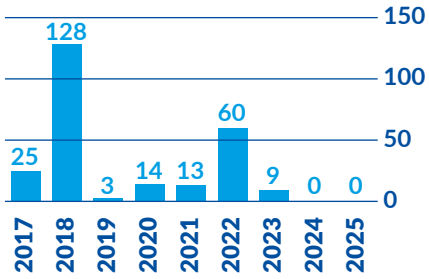
Kaub



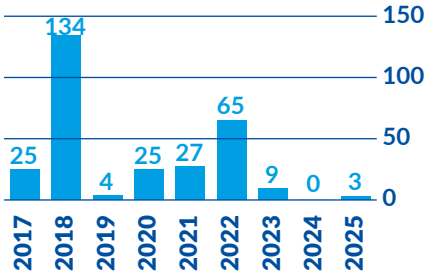
Cologne



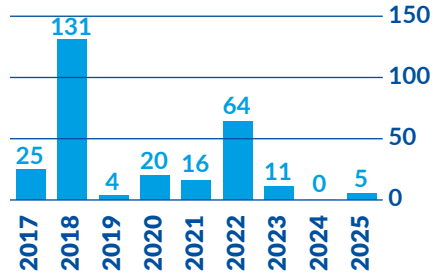
Duisbourg-Ruhrort



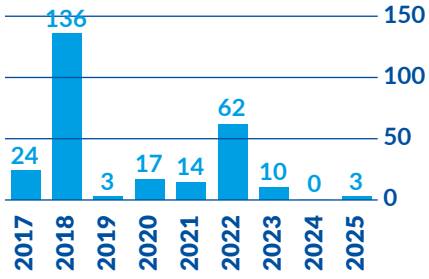
Emmerich



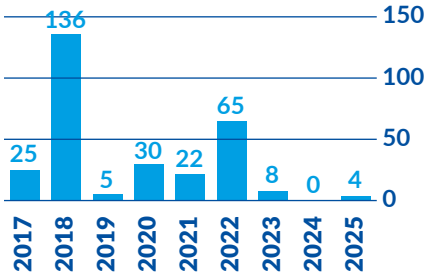
Lobith



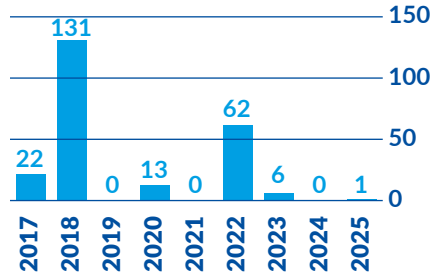
Nijmegen



IJsselkop



Tiel



Sources : calculs de la CCNR basés sur des données de la WSV, fournies par le BfG, ainsi que sur des données du Rijkswaterstaat

Comme l'ont déjà montré les chiffres relatifs au tirant d'eau disponible à Kaub, de brèves périodes de basses eaux ont eu lieu en 2025, notamment au printemps. Au niveau régional, les conditions étaient particulièrement difficiles sur le Rhin supérieur (Bâle et Maxau) ainsi qu'à Oestrich, sur le Rhin moyen. Le nombre de jours de basses eaux (auxquels l'étiage équivalent n'a pas été atteint) était cependant légèrement supérieur à celui enregistré en 2024, également sur le Rhin inférieur (Emmerich, Lobith, IJsselkop, Nijmegen).

Il demeure nécessaire de poursuivre les efforts pour renforcer la résilience et la fiabilité de la navigation intérieure en périodes de basses eaux. En effet, sous l'influence du changement climatique, des périodes de sécheresse plus longues et des événements plus extrêmes sont attendus.



ÉCHELLES SUR LE DANUBE

Le niveau de basses eaux de référence pour le Danube est appelé « plus basses eaux navigables (PBEN) ». Il est défini comme la hauteur d'eau dépassée pendant 94,0 % du nombre de jours total d'une année (soit 343 jours), en dehors des périodes de glace, sur une durée d'observation de plusieurs décennies[13].

Sur la base de cette définition, il est possible de calculer le nombre de jours auxquels le niveau des plus basses eaux navigables (PBEN) n'a pas été atteint pour le Danube.

TABLEAU 2 : **PARAMÈTRES HYDRAULIQUES POUR LES ÉCHELLES D'IMPORTANCE MAJEURE SUR LE DANUBE**

Échelle	Tirant d'eau minimum fixé par l'administration fluviale pour le transport de marchandises	Niveau des plus basses eaux navigables
Pfelling (DE)	250 cm	290 cm
Hofkirchen (DE)	250 cm	207 cm
Kienstock (AUT)	250 cm	161 cm
Wildungsmauer (AUT)	250 cm	155 cm
Devin (SK)	250 cm	144 cm
Budapest (HU)	250 cm	102 cm
Bezdan (RS)	250 cm	-10 cm
Calafat (RO)	250 cm	-5 cm
Calarasi (RO)	250 cm	-32 cm
Lom (BG)	250 cm	144 cm
Silistra (BG)	250 cm	80 cm

Source : Commission du Danube

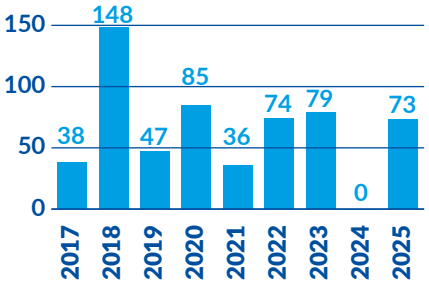


[13] *Source : viadonau*

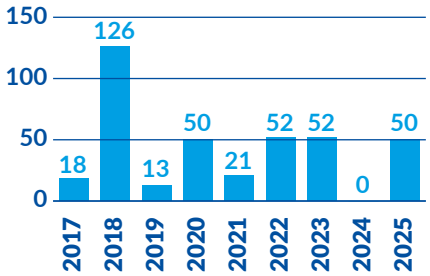
Les données relatives aux hauteurs d'eau ont été collectées et analysées quotidiennement pour ces onze échelles par la Commission du Danube.
Les graphiques ci-dessous indiquent le nombre de jours par an auxquels les hauteurs d'eau effectives ont été inférieures aux PBEN.

NOMBRE DE JOURS EN DESSOUS DU NIVEAU DES PLUS BASSES EAUX NAVIGABLES (PBEN)

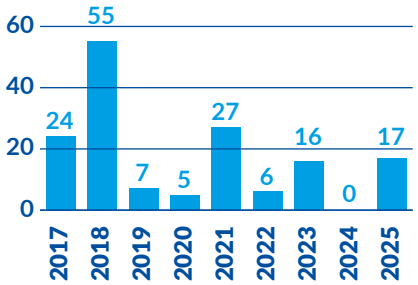
Pfelling, Danube supérieur (DE)



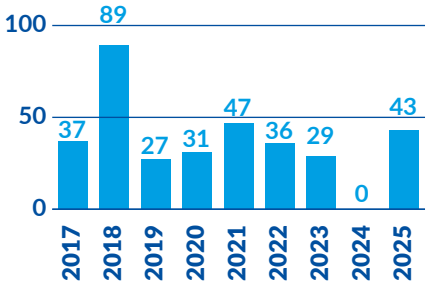
Hofkirchen, Danube supérieur (DE)



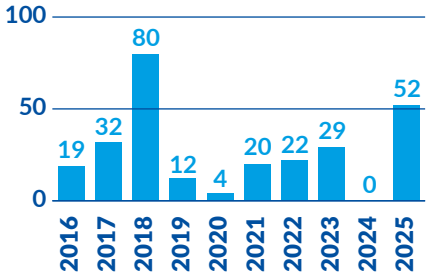
Kienstock, Danube supérieur (AT)



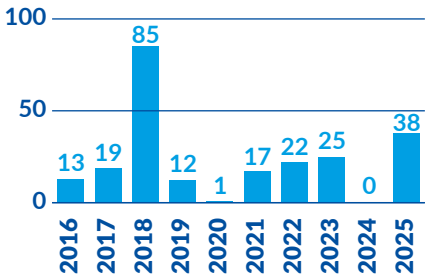
Wildungsmauer, Danube supérieur (AT)



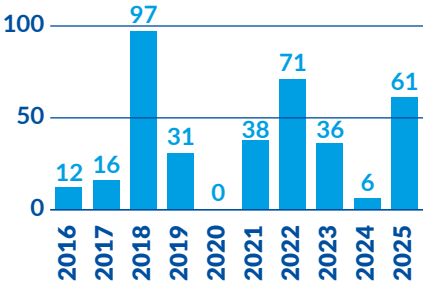
Devin, Danube supérieur (SK)



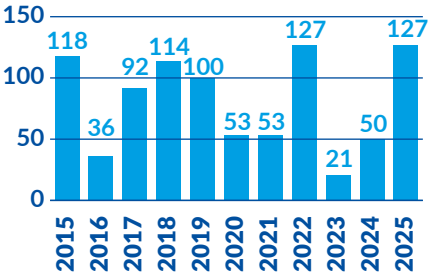
Budapest, Danube moyen (HU)



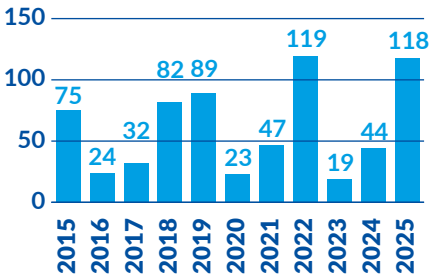
Bezdan, Danube moyen (RS)



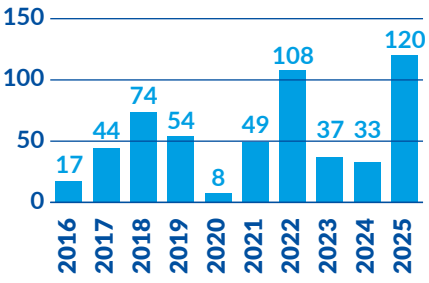
Calafat, Danube inférieur (RO)



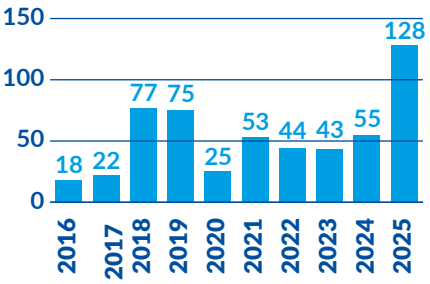
Calarasi, Danube inférieur (RO)



Lom, Danube inférieur (BG)



Silistra, Danube inférieur (BG)



Sources : calculs de la CCNR basés sur des données de la WSV, fournies par le BfG, ainsi que sur des données de l'État fédéral de Basse-Autriche Autriche et de la Commission du Danube

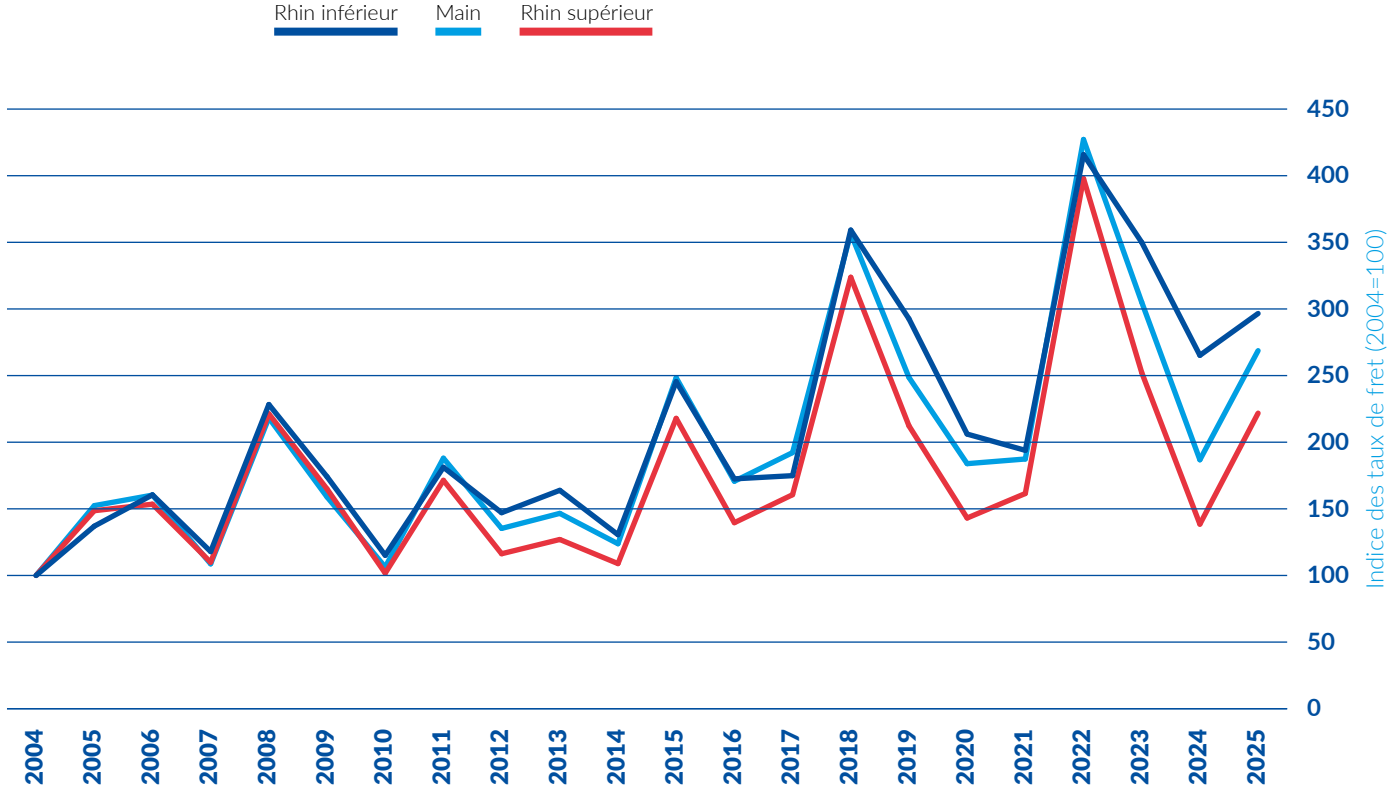
Les données relevées aux 11 échelles danubiennes indiquent une grave détérioration des conditions d'hydraulicité en 2025 par rapport aux années précédentes. Cette situation a eu un impact négatif sur le transport de marchandises sur le Danube en 2025.

II TAUX DE FRET
DANS LA RÉGION DU RHIN

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

La figure 3 illustre l'indice des taux de fret du marché au comptant applicables au gazole dans le cadre du transport ARA-Rhin de cargaisons liquides (moyennes annuelles), non ajusté en fonction de l'inflation ou de l'augmentation des coûts. La tendance suivie est à la hausse. De plus, les fortes périodes de basses eaux, survenues en 2015, 2018 et 2022, apparaissent clairement, représentées par des pics positifs. Les tendances observées sont presque identiques pour les trois différentes entités géographiques représentées, à savoir deux sections du Rhin (inférieur et supérieur) et le Main (affluent du Rhin).

FIGURE 3 : **INDICE DES TAUX DE FRET D'INSIGHTS GLOBAL APPLICABLES AUX TRANSPORTS DE CARGAISONS LIQUIDES** (GAZOLE) **DANS LE CADRE DU COMMERCE ARA-RHIN** (2004 = 100)**, NON AJUSTÉ EN FONCTION DE L'AUGMENTATION DES COÛTS**



Sources : calculs de la CCNR basés sur des données d'Insights Global
Rhin inférieur = moyenne des transports à destinations de Duisbourg et Cologne ; Rhin supérieur = moyenne des transports à destinations de Karlsruhe et Bâle ; Main = transports à destination de Francfort-sur-le-Main.

Cette tendance générale à la hausse reflète cependant davantage les effets de l'inflation ou de l'augmentation des coûts avec le temps que l'amélioration des conditions du marché.

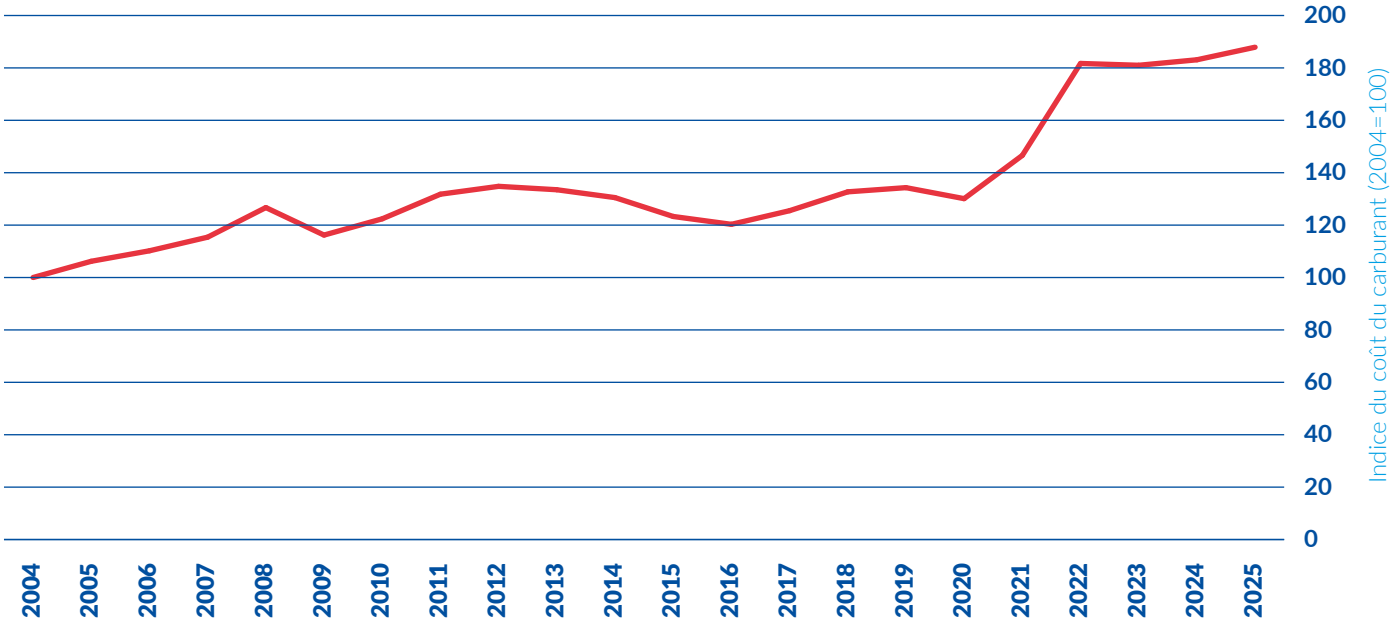
Pour « déflater » la série des taux de fret, il a été procédé à l'estimation d'un indice des coûts pour le transport par bateaux-citernes sur le Rhin. En ce qui concerne cet indice, il convient de garder à l'esprit que les bateaux-citernes modernes (à double coque) sont plus coûteux que les bateaux à cargaison sèche. La part des coûts d'investissement sera donc plus importante. En outre, les coûts de personnel sont également plus élevés pour le transport par bateaux-citernes en raison des équipages spécialisés.

TABLEAU 3 : **STRUCTURE DE L'INDICE DES COÛTS POUR LE TRANSPORT PAR BATEAU-CITERNE SUR LE RHIN**

Élément de coût	Part dans les coûts totaux (pondération dans l'indice)	Motif	Source des données
Carburant (gazole)	**30 %**	**Forte consommation de carburant**	Indice Destatis des prix du gazole
Équipage	**25 %**	**Équipage coûteux, niveau technique élevé**	Suivi de l'évolution des coûts par Panteia
Coûts d'investissement	**20 %**	**Prix élevé des bateaux-citernes à double coque**	Taux d'intérêt à long terme (d'après les données recueillies par la Banque centrale allemande), majorés d'une prime de risque (2,5 %) et de l'indice des prix pour la construction navale et les métaux (Destatis) à des fins d'amortissement
Réparation et entretien	**15 %**	**Standards élevés pour les bateaux-citernes**	Suivi de l'évolution des coûts par Panteia
Assurance	**6 %**	**Risques environnementaux élevés**	Suivi de l'évolution des coûts par Panteia
Autres coûts	**4 %**	**Administration, Informatique**	Suivi de l'évolution des coûts par Panteia
Coûts totaux	**100 %**	**Intégralité des coûts**	

Le graphique ci-dessous illustre la combinaison des indices relatifs aux coûts et leur pondération au fil du temps (ce que l'on appelle un indice de coûts combiné), tel que présenté dans le tableau 3.

FIGURE 4 : **INDICE DES COÛTS COMBINÉS APPLICABLE AU TRANSPORT PAR BATEAU-CITERNE** (2004 = 100) *****



Sources : calculs de la CCNR à partir de données communiquées par Panteia, Destatis et la Banque centrale allemande (Bundesbank)

** Indice des coûts combinés = 0,3 × coûts de carburant + 0,25 × coûts d'équipage + 0,20 × coûts d'investissement + 0,15 × coûts de réparation et d'entretien + 0,06 × coûts d'assurance + 0,04 × autres coûts.*

L'indice des coûts combinés confirme la forte augmentation des coûts depuis la pandémie de Covid, en particulier entre 2020 et 2022. Les raisons de cette augmentation des coûts, due notamment aux coûts de carburant et aux coûts de réparation et d'entretien, sont présentées dans le tableau ci-après.



TABLEAU 4 : **RAISONS DE L'AUGMENTATION DES COÛTS DU TRANSPORT PAR BATEAU-CITERNE DEPUIS 2004**

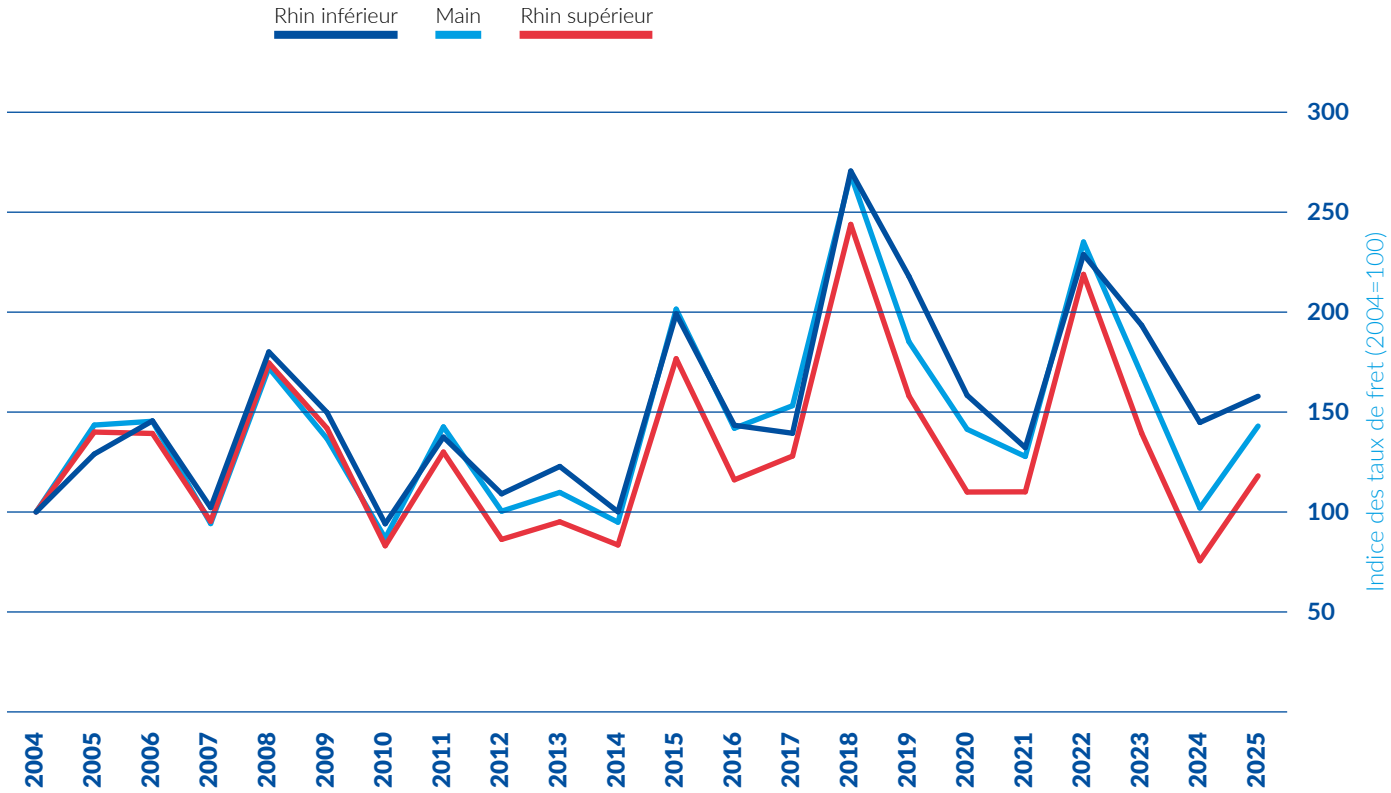
Élément de coût	Taux de croissance des coûts depuis 2004	Raisons de cette tendance à la hausse observée depuis 2004
Carburant (gazole)	**+82 %**	Très volatile ; suit le cycle économique et les chocs externes (tensions géopolitiques)
Équipage	**+95 %**	Hausse constante due à une pénurie de main-d'œuvre qualifiée, notamment dans le transport par bateaux-citernes
Coûts d'investissement	**+51 %**	Forte hausse due aux investissements dans les bateaux à double coque (2012-2018), à l'augmentation des prix de l'acier et de la construction navale, ainsi qu'aux récentes augmentations des taux d'intérêt
Réparation et entretien	**+136 %**	Hausse des prix de l'acier et de l'électricité, capacités limitées des chantiers navals
Assurance	**+100 %**	Augmentation des primes d'assurance responsabilité pour les marchandises dangereuses, augmentation de la valeur des bateaux (double coque) et évaluations plus strictes des risques environnementaux
Autres coûts	**+68 %**	Augmentation des charges administratives, des coûts liés à la numérisation, des droits portuaires et d'éclusage, ainsi que l'augmentation des dépenses liées aux certifications de sécurité
Coûts totaux	**+88 %**	Résultat global pondéré de tous les sous-indices, reflétant une évolution structurelle vers un environnement à coûts élevés dans le secteur européen de la navigation intérieure

Sources : calculs de la CCNR à partir de données communiquées par Panteia, Destatis et la Banque centrale allemande (Bundesbank)

Un aperçu tout à fait différent est donné à la figure 5, dans laquelle sont représentées les données relatives aux taux de fret nominaux ajustés en fonction de l'augmentation des coûts (obtenues en divisant les taux de fret nominaux de la figure 3 par l'indice des coûts combinés de la figure 4).

Dans son ensemble, l'analyse montre que la tendance à la hausse a pratiquement disparu, finissant, avec le temps, par céder la place à la stagnation, sans tendance réelle à la hausse ou à la baisse. En d'autres termes, les prix réels et les revenus réels générés par le transport par bateaux-citernes stagnent depuis 2004 et n'ont été que temporairement poussés à la hausse sous l'effet des basses eaux pendant des années bien spécifiques, notamment en 2015, 2018 et 2022.

FIGURE 5 : **INDICE DES TAUX DE FRET D'INSIGHTS GLOBAL APPLICABLES AUX TRANSPORTS DE CARGAISONS LIQUIDES** (GAZOLE) **DANS LE CADRE DU COMMERCE ARA-RHIN** (2004 = 100)**, AJUSTÉ EN FONCTION DE L'AUGMENTATION DES COÛTS**



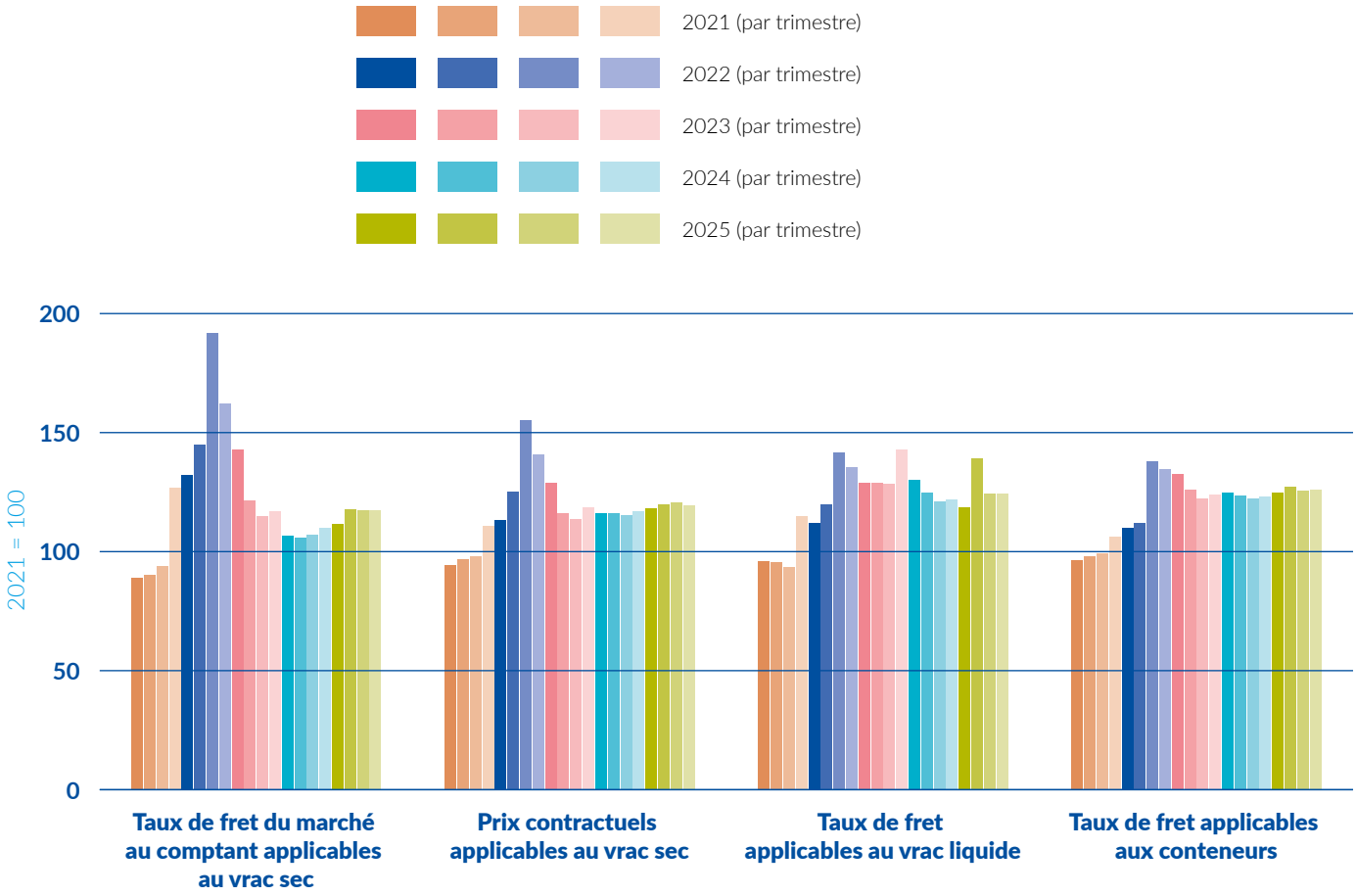
Sources : calculs de la CCNR basés sur les données d'Insights Global, de Panteia, de Destatis et de la Banque centrale allemande (Bundesbank).
Rhin inférieur = moyenne des transports à destinations de Duisbourg et Cologne ; Rhin supérieur = moyenne des transports à destinations de Karlsruhe et Bâle ; Main = transports à destination de Francfort-sur-le-Main.



INDICE DES TAUX DE FRET ÉTABLI PAR LE CBS POUR LA RÉGION DU RHIN

Les données sur les taux de fret sont recueillies par le Bureau central néerlandais des statistiques (CBS) auprès d'un panel d'entreprises néerlandaises de transport fluvial. Les montants recensés correspondent à des itinéraires fixes faisant l'objet de questionnaires envoyés deux fois par trimestre. Si les coûts de navigation et les majorations pour le carburant et les basses eaux sont inclus, les coûts de manutention des marchandises en sont exclus. Dans l'ensemble, on observe une augmentation progressive et régulière des taux de fret, qui ont déjà connu une hausse temporaire en 2022-2023 en raison d'un épisode de basses eaux. Pourtant, ces taux nominaux ne sont pas ajustés pour tenir compte de l'augmentation des coûts.

FIGURE 6 : **INDICE DES TAUX DE FRET DU CBS PAR TRIMESTRE** (2021 = 100)**, NON AJUSTÉ EN FONCTION DE L'AUGMENTATION DES COÛTS ***



Source : Bureau central néerlandais des statistiques (CBS) (services de navigation intérieure ; indice des prix), Tableau 85817 (2021=100)

** Les prix en vigueur sur les itinéraires empruntés sont passés en revue deux fois par trimestre ; les majorations pour le carburant et les basses eaux sont incluses, sauf pour le chargement et le déchargement. Cette révision a lieu au milieu et à la fin du trimestre. Tous les prix sont exprimés en valeur nominale.*

Afin de déflater ces données relatives aux taux de fret nominaux, il convient d'établir un indice des coûts, comme pour le transport de vrac liquide.

TABLEAU 5 : **STRUCTURE DE L'INDICE DES COÛTS POUR LE TRANSPORT DE VRAC SEC ET DE CONTENEURS SUR LE RHIN**

Élément de coût	Part dans le transport de vrac sec (%)	Part dans le transport de conteneurs (%)	Source des données
Carburant (gazole)	35 %	28 %	Indice Destatis des prix du gazole
Équipage	25 %	22 %	Suivi de l'évolution des coûts par Panteia
Coûts d'investissement	15 %	22 %	Banque centrale allemande / Indice Destatis des métaux
Réparation et entretien	12 %	10 %	Suivi de l'évolution des coûts par Panteia
Assurance	3 %	5 %	Suivi de l'évolution des coûts par Panteia
Autres coûts	10 %	13 %	Suivi de l'évolution des coûts par Panteia
Total	100 %	100 %	

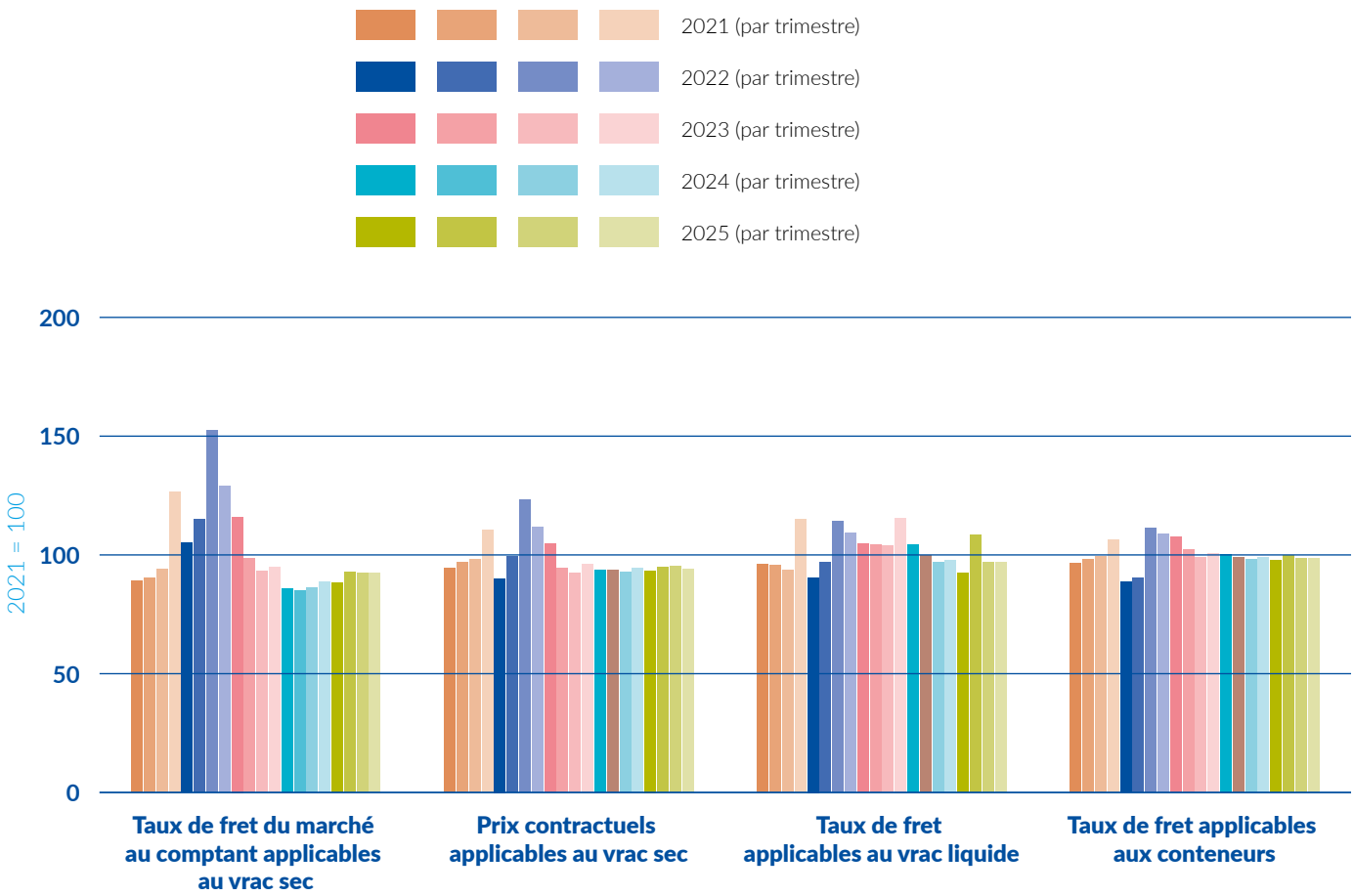
Raisons expliquant les différences entre ces parts :

- La part des coûts de carburant dans le transport fluvial de vrac sec est plus élevée que dans le transport de vrac liquide et dans le transport de conteneurs parce que les parts des coûts d'investissement et d'assurance sont inférieures.
- Les coûts d'investissement et leurs parts respectives pour les porte-conteneurs et les bateaux-citernes sont supérieurs, car ces derniers sont plus coûteux que les bateaux à cargaison sèche.
- La valeur plus élevée des cargaisons liquides transportées par des bateaux-citernes ou des porte-conteneurs augmente les primes d'assurance relatives à ces cargaisons et, par conséquent, la part des coûts d'assurance, contrairement aux bateaux à cargaison sèche.
- Les autres coûts représentent une part plus élevée dans le transport de conteneurs étant donné que les calendriers relatifs aux porte-conteneurs de ligne sont plus exigeants en termes d'administration logistique et de services d'appui.

Le graphique illustrant l'indice des coûts combinés pour les deux segments de marché est presque identique à celui consacré à l'augmentation des coûts du transport de cargaisons liquides. Au total, la hausse des coûts dans le secteur du transport de marchandises sèches s'est élevée à +86 % depuis 2004 et à +43 % depuis 2020. En ce qui concerne le transport par conteneurs, la hausse des coûts s'est élevée à +83 % (depuis 2004) et à +39 % depuis 2020.

Les taux de fret nominaux du CBS ajustés en fonction de l'augmentation des coûts s'obtiennent en divisant les taux applicables aux cargaisons sèches par l'indice des coûts applicable aux cargaisons sèches (année de référence : 2021), et les taux applicables aux cargaisons en conteneurs par l'indice des coûts applicable aux cargaisons en conteneurs (année de référence : 2021). De même, les taux applicables aux cargaisons liquides sont divisés par l'indice des coûts applicable aux cargaisons liquides (année de référence : 2021).

FIGURE 7 : **INDICE DES TAUX DE FRET DU CBS PAR TRIMESTRE** (2021 = 100)**, AJUSTÉ EN FONCTION DE L'AUGMENTATION DES COÛTS**



Sources : analyse de la CCNR réalisée à partir de données du CBS (services de navigation intérieure ; indice des prix), Tableau 85817 2021=100

L'analyse révèle que les taux de fret du marché au comptant applicables aux cargaisons sèches, ajustés en fonction des coûts, étaient en moyenne inférieurs de 11 % au niveau de référence de 100 points en 2024 et 2025. Cela signifie que la croissance des taux de fret a présenté en moyenne un retard de 11 % dans ce secteur. Une tendance similaire, bien que moins marquée, a été observée pour les prix contractuels applicables aux cargaisons sèches, accusant une hausse des taux inférieure de 6 % à l'augmentation des coûts. En revanche, le transport de cargaisons liquides et de conteneurs est resté relativement équilibré, les mécanismes de correction des taux ayant presque compensé les augmentations des coûts (avec un écart marginal de 1 %). Dans l'ensemble, ce résultat laisse entrevoir une meilleure évolution des revenus dans le transport de cargaisons liquides et de conteneurs par rapport au transport de marchandises sèches, mais ne révèle aucune marge bénéficiaire significative dans ces segments de marché.

INDICE
DES TAUX DE FRET CITBO APPLICABLES AUX CARGAISONS LIQUIDES DANS LA RÉGION FARAG

Répartition géographique de l'activité de transport de la CITBO et structure des segments de produits

En ce qui concerne le transport de cargaisons liquides dans la région ARA élargie, incluant Amsterdam, Anvers, Vlissingen, Gand, Rotterdam et Terneuzen, l'analyse porte sur une série de données illustrant les taux de fret du marché au comptant, fournie par la Coopérative des propriétaires de bateaux-citernes de navigation intérieure (CITBO)[14]. Quant aux cargaisons transportées, les parts relatives aux différents groupes de produits se présentent comme suit :

- **Gazole et composants :** 63 % en 2025, 37 % en 2024 (41 % en 2023 et 38 % en 2022)
- **Essence et composants :** 31 % en 2025, 37 % en 2024 (37 % en 2023 et 29 % en 2022)
- **Biodiesel :** 2 % en 2025, 13 % en 2024 (18 % en 2023 et 26 % en 2022)
- **Produits chimiques :** 1 % en 2025, 4 % en 2024 (2 % en 2023 et 6 % en 2022)
- **Produits lourds :** 2 % en 2025, 8 % en 2024 (0,2 % en 2023 et 1 % en 2022)

Le segment « gazole et composants » est de loin le plus important en ce qui concerne le volume de transport en valeur absolue. La part de ce segment a fortement augmenté en 2025. Le gazole occupe également la place centrale parmi les produits pétroliers transportés sur le Rhin. La part des produits chimiques est nettement inférieure à celle des cargaisons liquides transportées sur le Rhin. La part du biodiesel a fortement diminué ces dernières années.

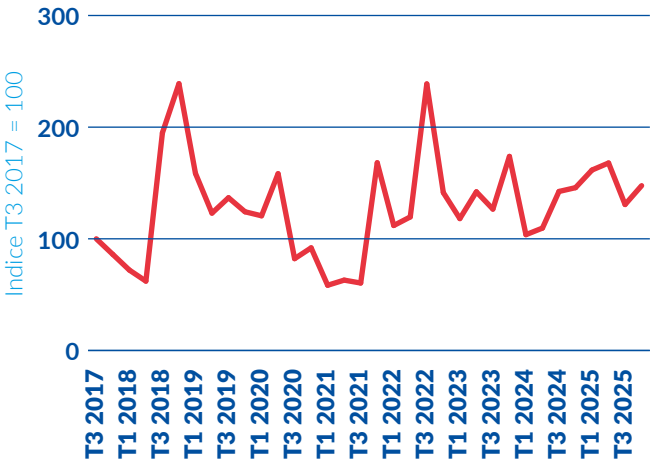
Résultats du calcul des indices des taux de fret (données relatives au marché au comptant)

Un indice des taux de fret a été calculé pour trois segments de produits[15]. Ces valeurs nominales de l'indice des taux de fret ont été ajustées pour tenir compte de la hausse des coûts intervenue depuis le troisième trimestre 2017 (période de référence de l'indice). À partir de la série déflatée ainsi obtenue, on constate que l'évolution[16] présente des tendances différentes selon le segment de produits concerné.

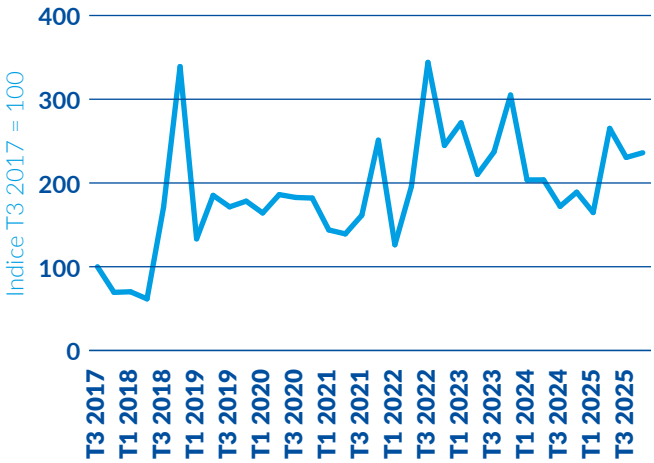
[14] Informations disponibles sur le site internet de la CITBO
[15] En termes absolus, les données relatives aux taux de fret du marché au comptant (exprimées en euros par tonne) ont été transformées en indices, avec le troisième trimestre 2017 (T3 2017 = 100) comme période de référence. En ce qui concerne les produits chimiques et les produits lourds, aucun indice n'a pu être calculé en raison de valeurs manquantes pour plusieurs trimestres financiers.
[16] En ce qui concerne la correction des coûts ou déflation, nous avons utilisé l'indice des coûts applicable aux cargaisons liquides, établi à partir des taux de fret d'Insights Global et des taux de fret du CBS pour les cargaisons liquides.

FIGURES 8, 9, ET 10 : **INDICE DES TAUX DE FRET DE LA CITBO APPLICABLES AUX SEGMENTS DE CARGAISON LIQUIDE** (INDICE T3 2017 = 100)**, AJUSTÉ EN FONCTION DE L'AUGMENTATION DES COÛTS**

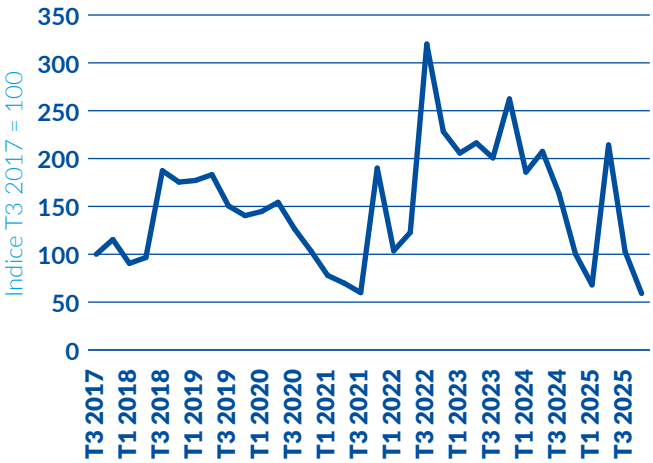
Gasoil et composants



Essence et composants



Biodiesel



Sources : analyse de la CCNR basée sur les données relatives au marché au comptant fournies par la CITBO et sur l'indice des coûts combinés applicable au transport de cargaisons liquides

Les taux de fret applicables à l'essence et à ses composants ont suivi une tendance à la hausse depuis la fin de l'année 2017, y compris pour les données ajustées en fonction des coûts. Pour les taux de fret applicables au gazole et à ses composants, on observe également une tendance à la hausse plus récente. En ce qui concerne le biodiesel, on constate une forte tendance à la baisse.

Par rapport au Rhin, l'ensemble des taux de fret de la CITBO montre moins de volatilité en période d'étiage. La région du FARAG, située aux Pays-Bas et en Belgique, près de la mer du Nord, est sans aucun doute moins touchée par les phénomènes de basses eaux que ne l'est le Rhin dans l'arrière-pays.

Parmi les autres facteurs influant sur les taux de fret ajustés en fonction des coûts figurent la demande de transport, qui est liée à la production industrielle et à la situation économique générale, ainsi que la relation entre l'offre et la demande.


SAFETY FIRST
AUTOSERVIRE



04

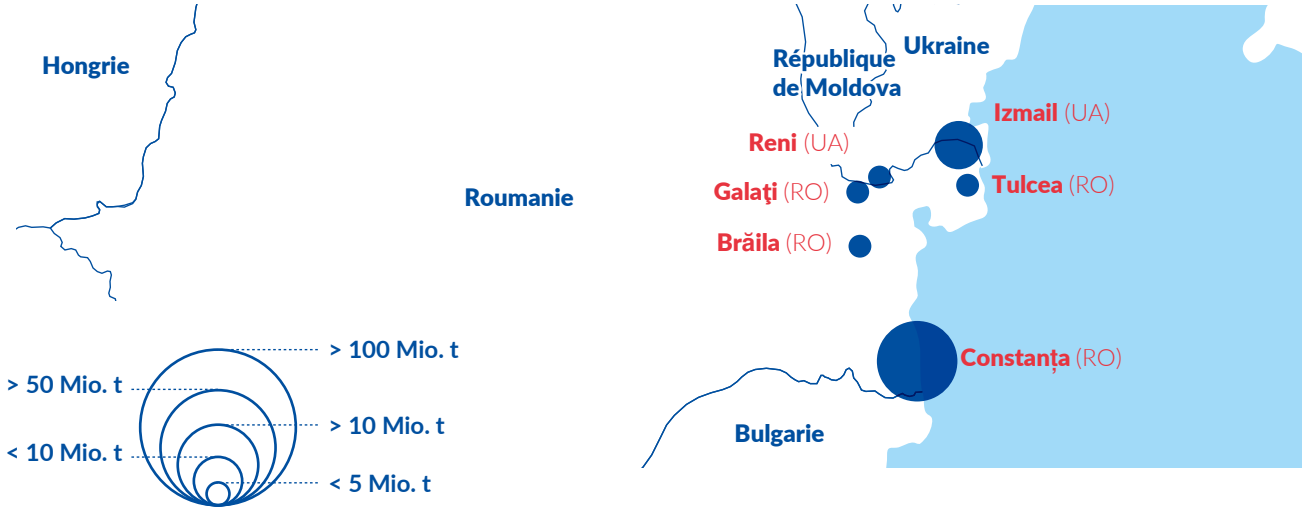
MANUTENTION FLUVIALE DANS LES PORTS

- La manutention fluviale dans les principaux ports maritimes européens illustre la dégradation de l'environnement économique en 2025. Les ports de Rotterdam et d'Anvers-Bruges, ainsi que le North Sea Port, demeurent les plus grands centres de navigation intérieure d'Europe, mais les tendances relatives à la manutention de marchandises divergent d'un port à l'autre.
- Le volume d'activité du port de Rotterdam est resté globalement stable, celui du port d'Anvers-Bruges a accusé une légère baisse en raison du recul du transport de vrac liquide et de produits chimiques, tandis que Hambourg a enregistré une augmentation du trafic dans l'arrière-pays, soutenue par une activité plus dynamique liée aux conteneurs.
- Dans le corridor du Danube, le port de Constanța est resté un point d'accès crucial pour le commerce régional et les exportations ukrainiennes. Le trafic fluvial a cependant continué à subir les effets des changements apportés aux itinéraires d'acheminement des exportations, auxquels est venue s'ajouter, en conséquence de la réouverture des ports maritimes ukrainiens de la mer Noire, la baisse de certains flux de céréales transitant par le Danube et Constanța.

PRINCIPAUX PORTS
MARITIMES EUROPÉENS



Sources : statistiques portuaires, Destatis, CBS, Eurostat [iww_go_aport] et Commission du Danube
Les données concernent l'année 2025.



Source : Institut national de la statistique roumain

ROTTERDAM

En 2025, 93 680 bateaux de navigation intérieure ont fait escale au port de Rotterdam (contre 91 356 en 2024).

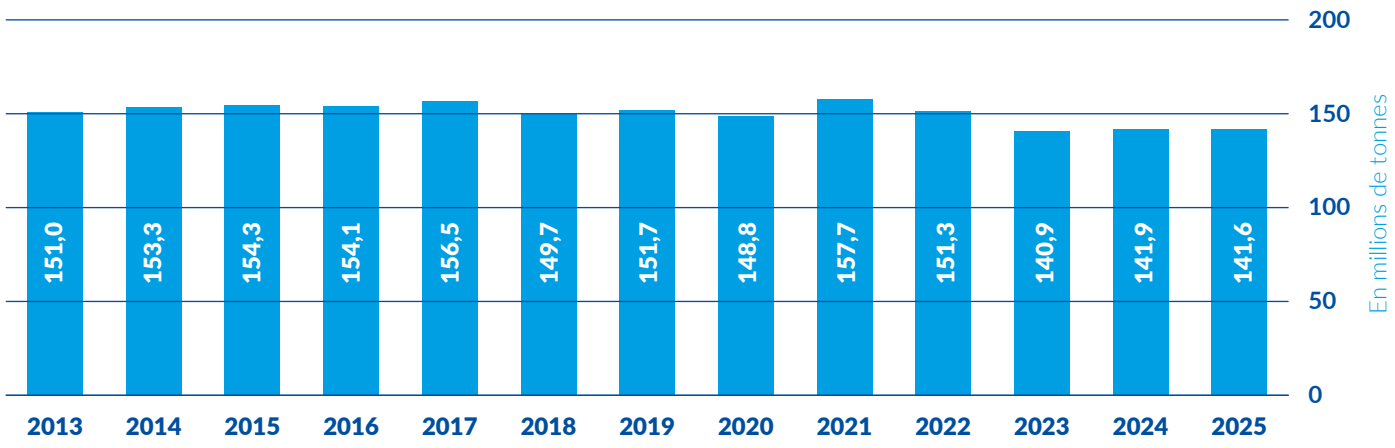
Les volumes de manutention fluviale dans le port de Rotterdam ont accusé une légère baisse de 0,2 %, pour s'établir à 141,6 millions de tonnes en 2025 (contre 141,9 millions de tonnes en 2024). Si le segment du vrac sec a légèrement augmenté (+0,2 %), celui du vrac liquide a connu une baisse de -2,4 %. En fait, la manutention totale de vrac liquide maritime a été impactée par le recul des produits pétroliers et des produits chimiques, ce qui a également eu des conséquences pour le transport fluvial. Ces développements reflètent également la situation observée pour le transport de ces deux segments de marchandises sur le Rhin (voir chapitre II, section consacrée au bassin rhénan).

Le segment des conteneurs a de nouveau affiché des résultats positifs (+3,2 %), suivant la tendance à la hausse constatée pour le transport national de conteneurs aux Pays-Bas[17].

La part modale de la navigation intérieure par rapport au volume total de marchandises manutentionnées dans le port de Rotterdam en 2024 était de 37,1 % (arrivant ainsi devant les pipelines (33,4 %), la route (22,5 %) et le rail (7,1 %)). La part modale du transport fluvial de conteneurs à destination et en provenance de l'arrière-pays en 2025 était de 29,8 %[18] (se plaçant ainsi derrière la route (61,2 %) et devant le rail (9,0 %)).

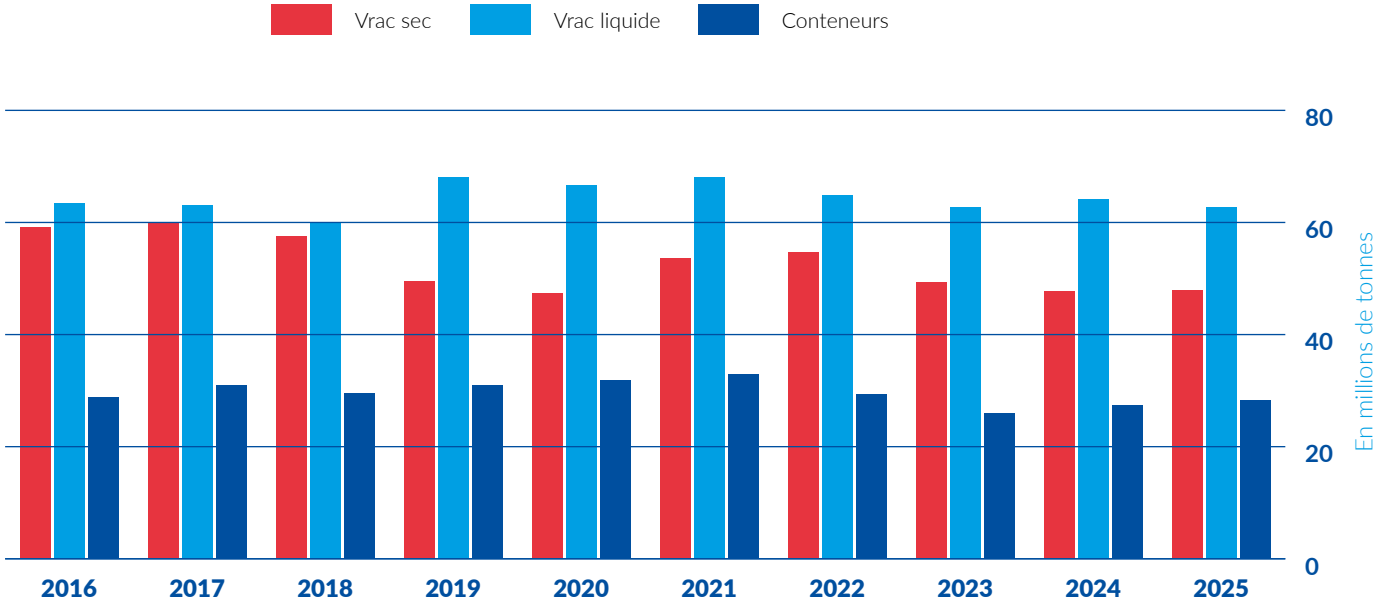
[17] *Port de Rotterdam, Throughput in the port of Rotterdam shows a slight decline (26.02.2026), disponible sur le site internet du port de Rotterdam.*
[18] *- 0,5 point de pourcentage par rapport à 2024*

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



Source : CBS

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



Source : CBS

** Les marchandises diverses ne sont pas prises en compte dans ces calculs. En 2025, le volume de marchandises diverses manutentionné représentait 2,8 millions de tonnes.*

ANVERS-BRUGES

En 2025, le nombre de bateaux de navigation intérieure ayant fait escale au port d'Anvers-Bruges est tombé à 56 229 (contre 57 223 en 2024).

Le vrac liquide est le type de cargaison le plus important (environ 60 %), suivi des conteneurs (environ 20 %) et du vrac sec (environ 15 %).

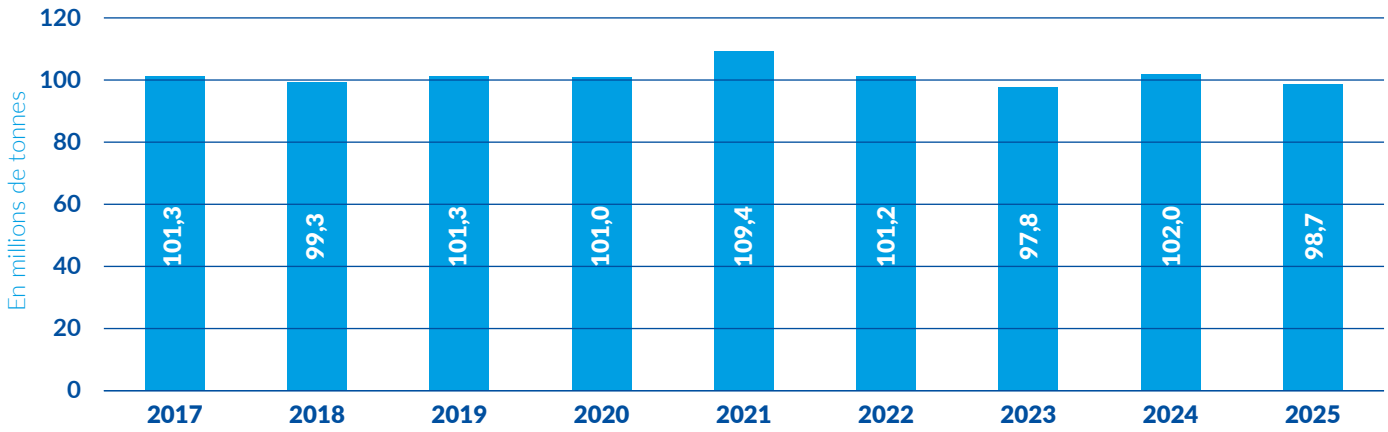
Les tensions géopolitiques actuelles, l'incertitude économique et les mouvements sociaux ont pesé sur les activités du port d'Anvers-Bruges en 2025. La manutention fluviale a, en effet, légèrement diminué en 2025 (-3,3 % par rapport à 2024), pour s'établir à un volume de 98,7 millions de tonnes (contre 102,0 en 2024). Ce résultat était dû à une baisse du transport de vrac liquide (-4,8 %), à la fois pour les produits pétroliers et les produits chimiques. En fait, les exportations d'essence vers l'Afrique de l'Ouest ont diminué et les importations de diesel ont été réduites du côté maritime, avec des effets négatifs sur les volumes manutentionnés sur les voies navigables intérieures. En outre, le secteur européen des produits chimiques est resté affaibli en raison des coûts élevés de l'énergie en Europe, de la croissance limitée de la demande et de la réduction de la production.

La baisse du vrac sec (-3,0 %) résultait principalement du transbordement de produits agricoles, de produits pétroliers, de minéraux bruts et de matériaux de construction.

En ce qui concerne le transport de conteneurs, celui-ci est resté stable entre 2024 et 2025 (+0,7 %).

Par rapport à la totalité du volume maritime manutentionné (à l'exclusion du trafic industriel[19]) dans le port d'Anvers, la part modale de la navigation intérieure s'élevait 53,4 % en 2025 (51 % en 2024), ce qui représentait la part la plus élevée depuis 2019. La part modale de la navigation intérieure par rapport au transport de conteneurs à destination et en provenance de l'arrière-pays en 2025 était de 32,7 %, se plaçant ainsi devant le rail (7,5 %) et derrière la route (59,9 %).

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

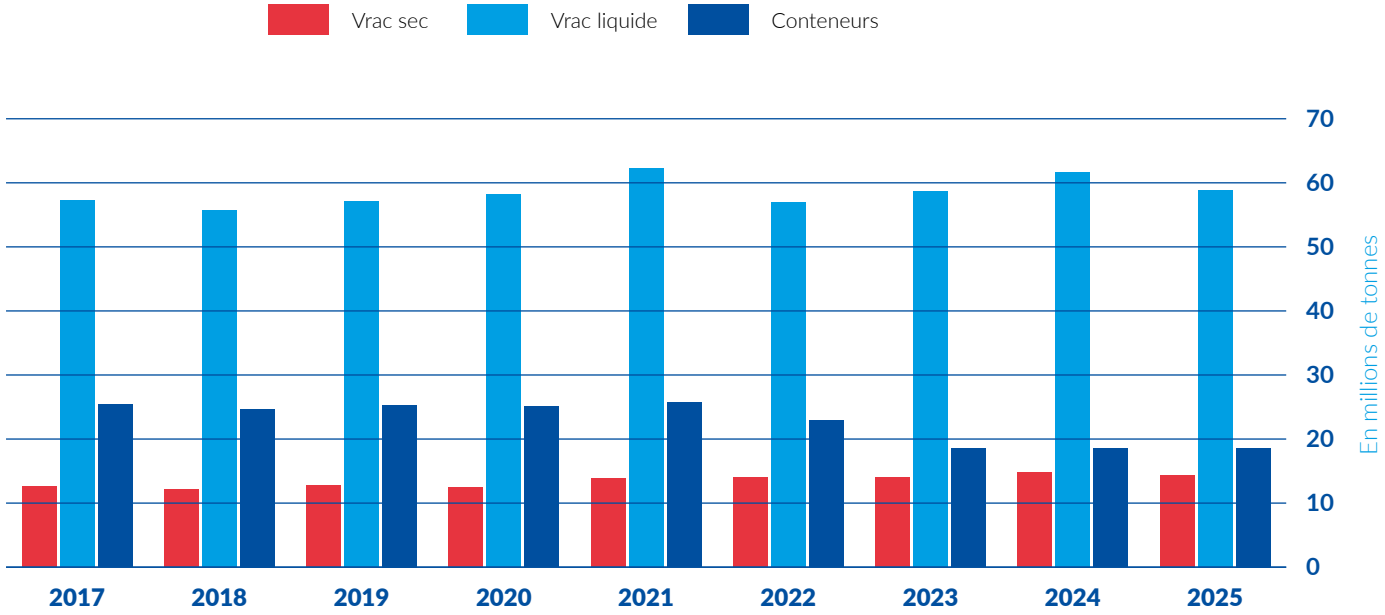


Source : port d'Anvers-Bruges

** À partir de 2021, les chiffres relatifs aux ports d'Anvers et de Zeebrugge sont présentés sous l'intitulé « Port d'Anvers-Bruges », en conséquence de la fusion des ports d'Anvers et de Zeebrugge. Les données antérieures se réfèrent uniquement au port d'Anvers.*

[19] Le trafic industriel désigne le trafic qui s'opère directement entre les établissements industriels de la zone portuaire (tels que BASF, AIR LIQUIDE, EUROCHEM...) et l'arrière-pays.

FIGURE 4 : **MANUTENTION FLUVIALE DANS LE PORT MARITIME D'ANVERS-BRUGES, PAR TYPE DE CARGAISON** (EN MILLIONS DE TONNES) *



Source : port d'Anvers-Bruges
** Le ro/ro et les marchandises diverses et non affectées ne sont pas pris en compte dans ces calculs (en 2025, le volume transporté pour ces trois types de cargaisons totalisait 7,0 millions de tonnes, principalement imputées aux marchandises diverses).*
À partir de 2021, les chiffres relatifs à la manutention fluviale dans les ports d'Anvers et de Zeebrugge sont présentés sous l'intitulé « port d'Anvers-Bruges ».

NORTH SEA PORT

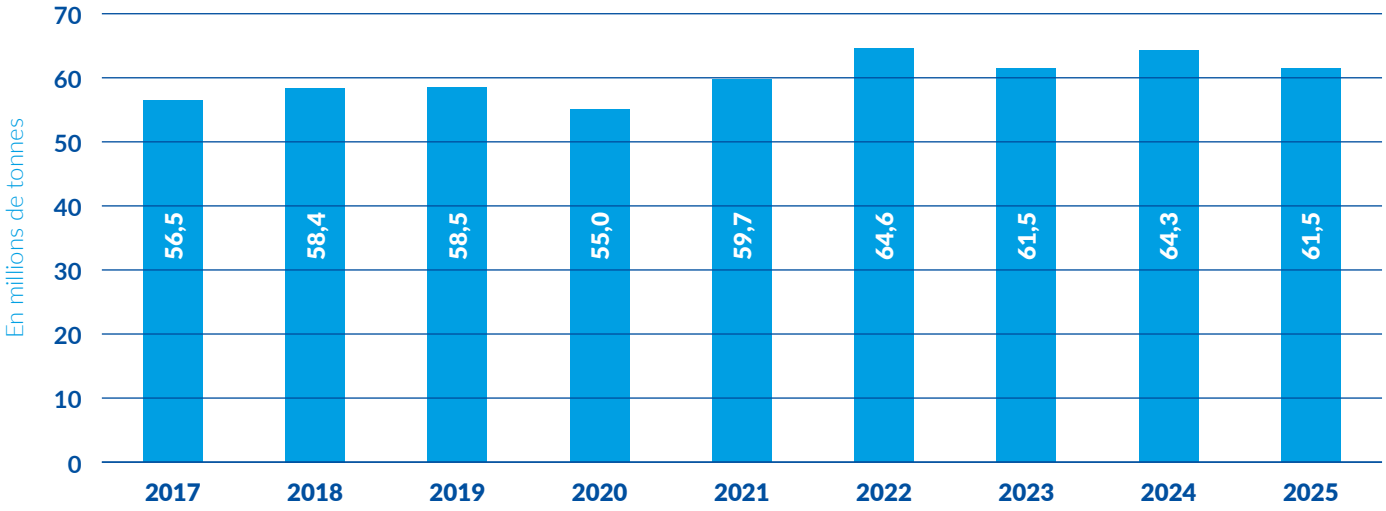
37 973 bateaux de navigation intérieure ont fait escale au North Sea Port (Gand, Terneuzen, Vlissingen) en 2025, contre 38 242 en 2024.

Globalement, si le transbordement maritime a légèrement progressé (67 millions de tonnes, +0,4 %), le transbordement fluvial a reculé de -4,3 % en 2025, pour s'établir à 61,5 millions de tonnes (après avoir affiché une forte hausse de +4,5 % en 2024 et atteint 64,3 millions de tonnes). La baisse enregistrée en 2025 peut être en partie interprétée comme un effet de rattrapage : la forte augmentation observée en 2024 a créé une base de référence élevée, rendant plus probable un fléchissement ultérieur, en particulier dans un contexte de conditions macroéconomiques peu favorables et de production industrielle en baisse.

Le vrac sec a connu une forte baisse (-8,7 %, 21,3 millions de tonnes), générée par la réduction du transport de matériaux de construction (minéraux, sable), de minerais de fer et des denrées fourragères. Le vrac liquide a légèrement diminué (-0,6 %, 34,3 millions de tonnes), reflétant le ralentissement de la production industrielle et, par conséquent, le recul du transport de produits chimiques. Le transport de conteneurs a également baissé (-3,2 %, 2,2 millions de tonnes), en conséquence de la baisse des échanges de produits manufacturés.

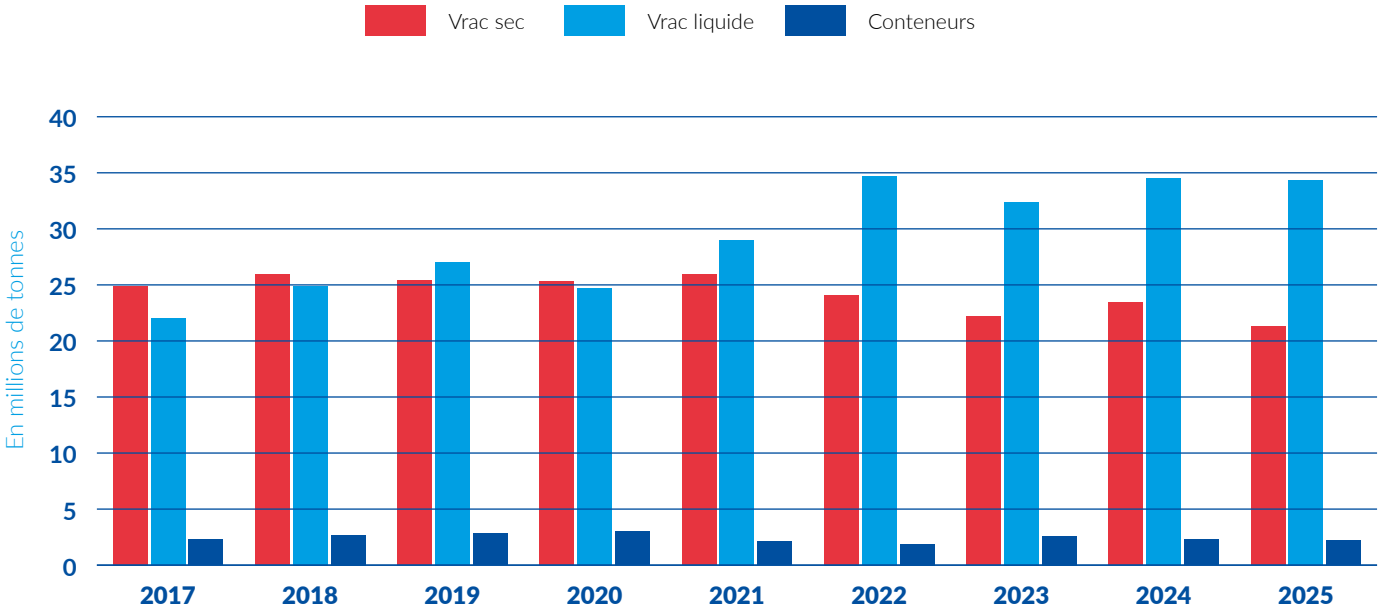
En ce qui concerne la part modale détenue pour le transport dans l'arrière-pays (2024), la navigation intérieure arrive en tête avec une part de 62 %, suivie de la route (25 %), du rail (10 %) et du trafic de transbordement ou de collecte (« feeder ») (3 %). Depuis 2018, le transport fluvial a gagné 8 points de pourcentage.

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



Source : North Sea Port

FIGURE 6 : **MANUTENTION FLUVIALE DANS LE NORTH SEA PORT, PAR SEGMENT DE MARCHANDISES** (EN MILLIONS DE TONNES) *



Source : North Sea Port

** Le ro/ro et les marchandises conventionnelles ne sont pas prises en compte dans ces calculs (en 2025, le volume transporté pour ces deux types de cargaisons totalisait 0,1 et 3,6 millions de tonnes, respectivement).*

CONSTANŢA

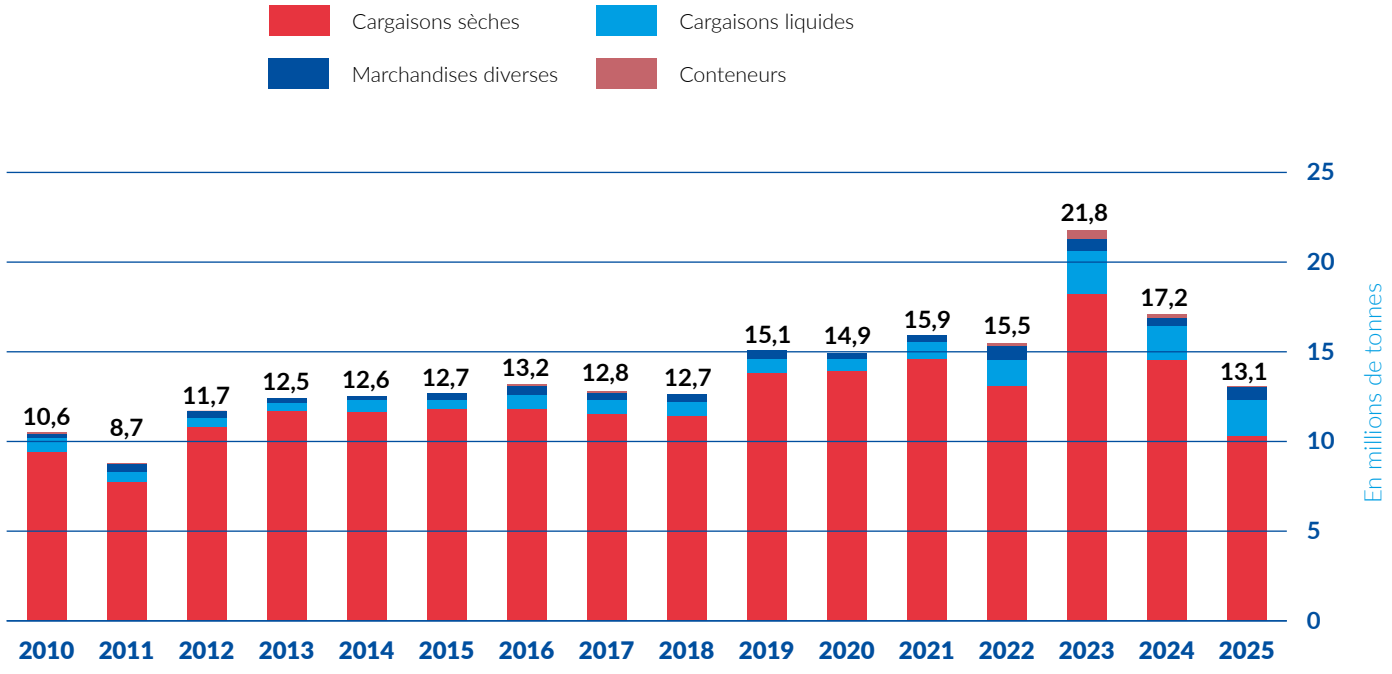
À Constanța, 9 343 bateaux de navigation intérieure ont fait escale en 2025, contre 11 085 en 2024, ce qui représente une diminution significative par rapport aux niveaux enregistrés à la fois en 2023 et en 2024. Ce recul reflète la baisse du trafic maritime et du trafic fluvial constatée au port de Constanța. Le principal facteur à l'origine de cette évolution est la reprise des activités dans les ports ukrainiens, qui a mis fin à l'augmentation exceptionnelle des flux de transit passant par Constanța, observée en 2023 et 2024, et qui s'est opérée sous l'impulsion des corridors de solidarité UE-Ukraine, notamment pour les exportations de céréales en provenance d'Ukraine.

En 2025, le trafic fluvial de marchandises a diminué de -23,8 % par rapport à 2024, pour s'établir à 13,1 millions de tonnes. Cette diminution était principalement due à une baisse de -38,4 % du trafic de transit, qui a désormais retrouvé des volumes comparables à ceux enregistrés avant le début de la guerre.

En ce qui concerne la structure des cargaisons, le vrac sec demeure le segment dominant, représentant près de 80 % de l'ensemble des cargaisons fluviales manutentionnées au port. En 2025, les volumes de vrac sec ont diminué de -28,8 % par rapport à 2024. Le vrac liquide, en revanche, a présenté une légère augmentation de +0,6 %. Le transport de conteneurs et celui des marchandises diverses ont également reculé, mais demeurent des segments marginaux par rapport aux volumes cumulés du vrac liquide et du vrac sec.

À Constanța, l'ensemble du transport fluvial continue de reposer principalement sur le trafic de transit et le cabotage.

FIGURE 7 : **MANUTENTION FLUVIALE DANS LE PORT MARITIME DE CONSTANŢA**
(EN MILLIONS DE TONNES)



Source : Port de Constanța

HAMBOURG

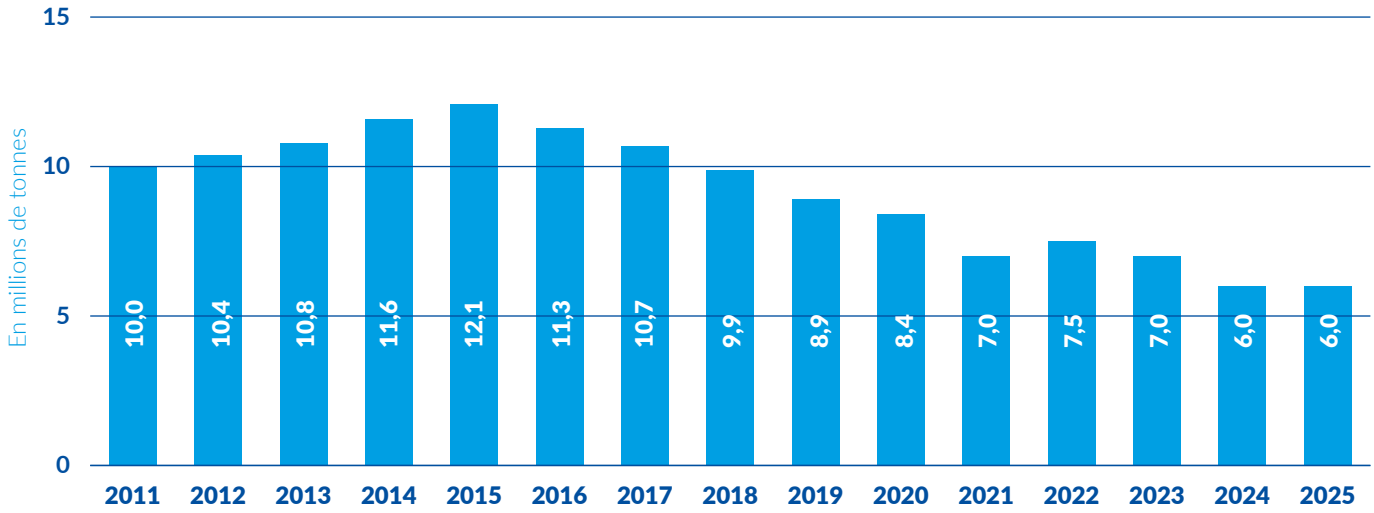
Après deux années de récession, la croissance de l'économie allemande n'a été que marginale en 2025 mais s'est stabilisée vers la fin de l'année. Plusieurs indicateurs économiques ont cependant affiché des améliorations par rapport à 2024. Dans ce contexte, la manutention fluviale a enregistré une légère augmentation de +0,2 %, atteignant 6,0 millions de tonnes en 2025.

Dans l'ensemble, le port de Hambourg a affiché une hausse du transport reliant l'arrière-pays, soutenue par l'introduction de nouveaux services de ligne desservant Hambourg pour la première fois, y compris des liaisons vers l'Europe du Sud, la région méditerranéenne et l'Amérique du Sud. Ces développements ont eu un impact positif sur la manutention des conteneurs. Le segment des conteneurs pour la navigation intérieure en a particulièrement bénéficié, comme en témoigne l'augmentation de +14,8 % entre 2024 et 2025, qui a succédé à une baisse continue depuis 2021 en raison d'un environnement macroéconomique difficile[20].

Parmi les cargaisons sèches, le segment des produits agricoles a diminué de -14,6 % tandis que le segment du sable, pierres et gravier a augmenté de +15,4 % par rapport à 2024.

En ce qui concerne les cargaisons liquides, malgré les bons résultats affichés par le segment des produits chimiques (+37,3 %), les volumes ont diminué de -4,5 % entre 2024 et 2025, principalement en raison d'une baisse du transport des produits pétroliers (-7,6 %).

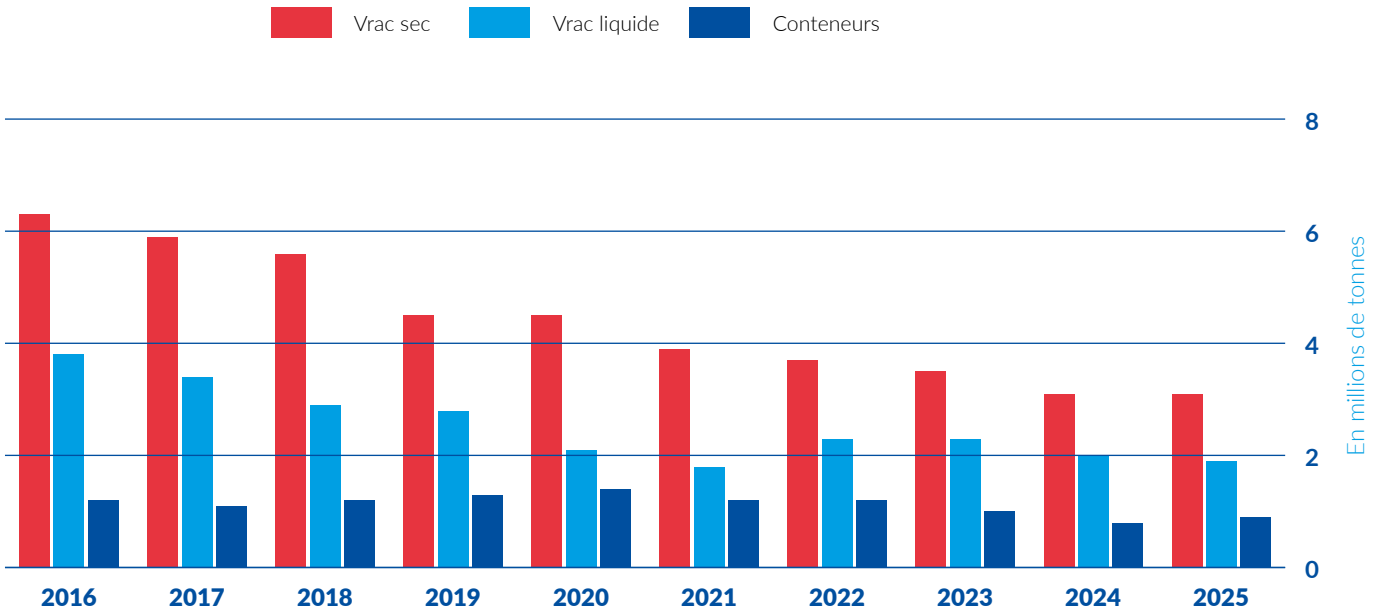
FIGURE 8 : **MANUTENTION FLUVIALE DANS LE PORT MARITIME DE HAMBOURG** (EN MILLIONS DE TONNES)



Source : Office statistique de Hambourg et du Schleswig-Holstein

[20] *Binnenschifffahrt, Hamburger Hafen wächst robust : Hinterlandverkehr stabil (17.11.2025), disponible sur le site internet du magazine Binnenschifffahrt.*

FIGURE 9 : **MANUTENTION FLUVIALE DANS LE PORT MARITIME DE HAMBOURG, PAR TYPE DE CARGAISON** (EN MILLIONS DE TONNES) *



Source : Office statistique de Hambourg et du Schleswig-Holstein

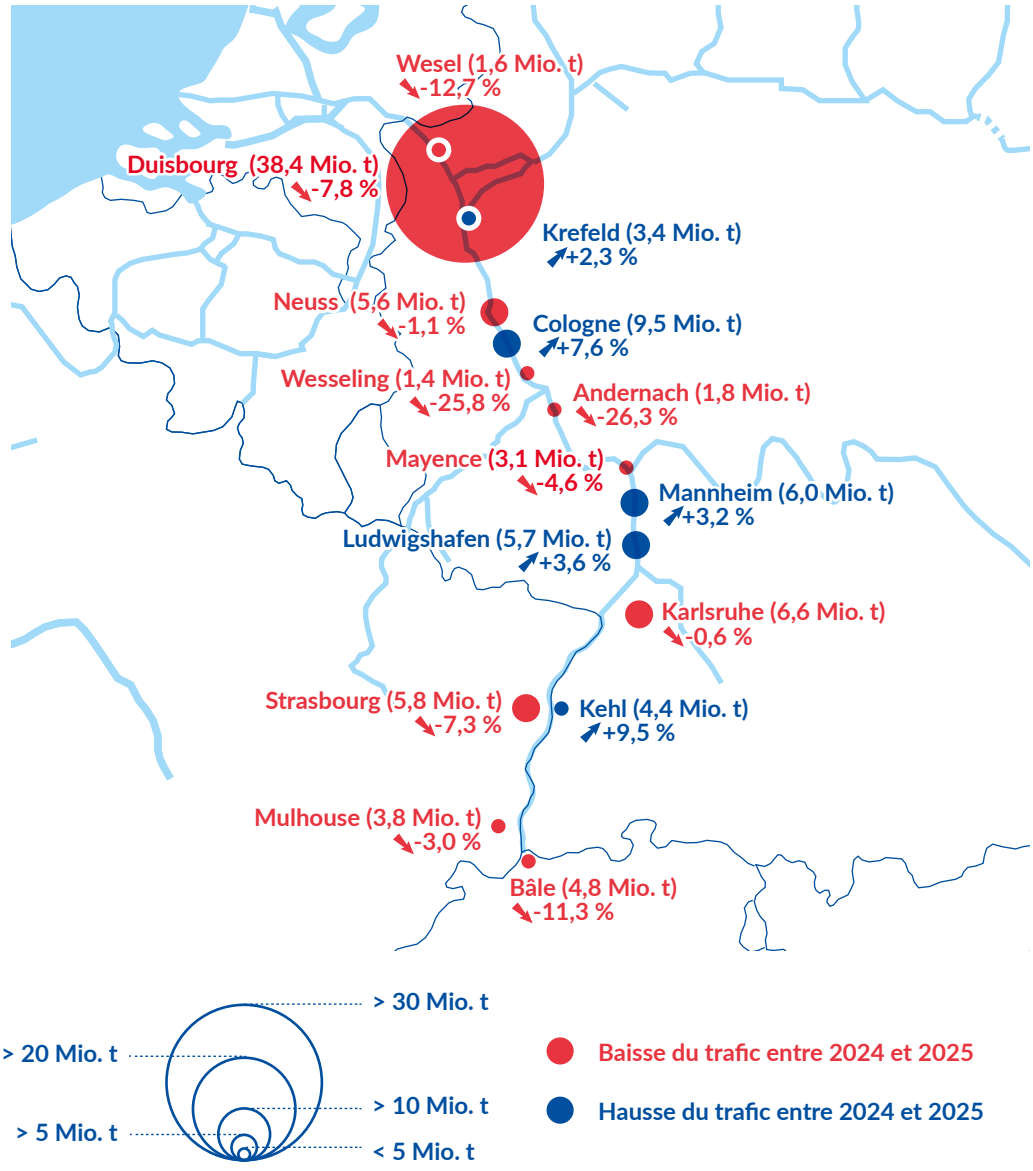
** Les marchandises diverses ne sont pas prises en compte dans ces calculs (en 2025, le volume transporté pour cette catégorie de marchandises totalisait près de 0,1 million de tonnes).*

PRINCIPAUX PORTS
INTÉRIEURS ET MARITIMES EUROPÉENS[21]

Les données relatives à la manutention fluviale des marchandises dans les principaux ports intérieurs et maritimes sont disponibles dans l'annexe statistique.

PORTS DU RHIN TRADITIONNEL

TRAFIC FLUVIAL ANNUEL TOTAL (EN MILLIONS DE TONNES) *



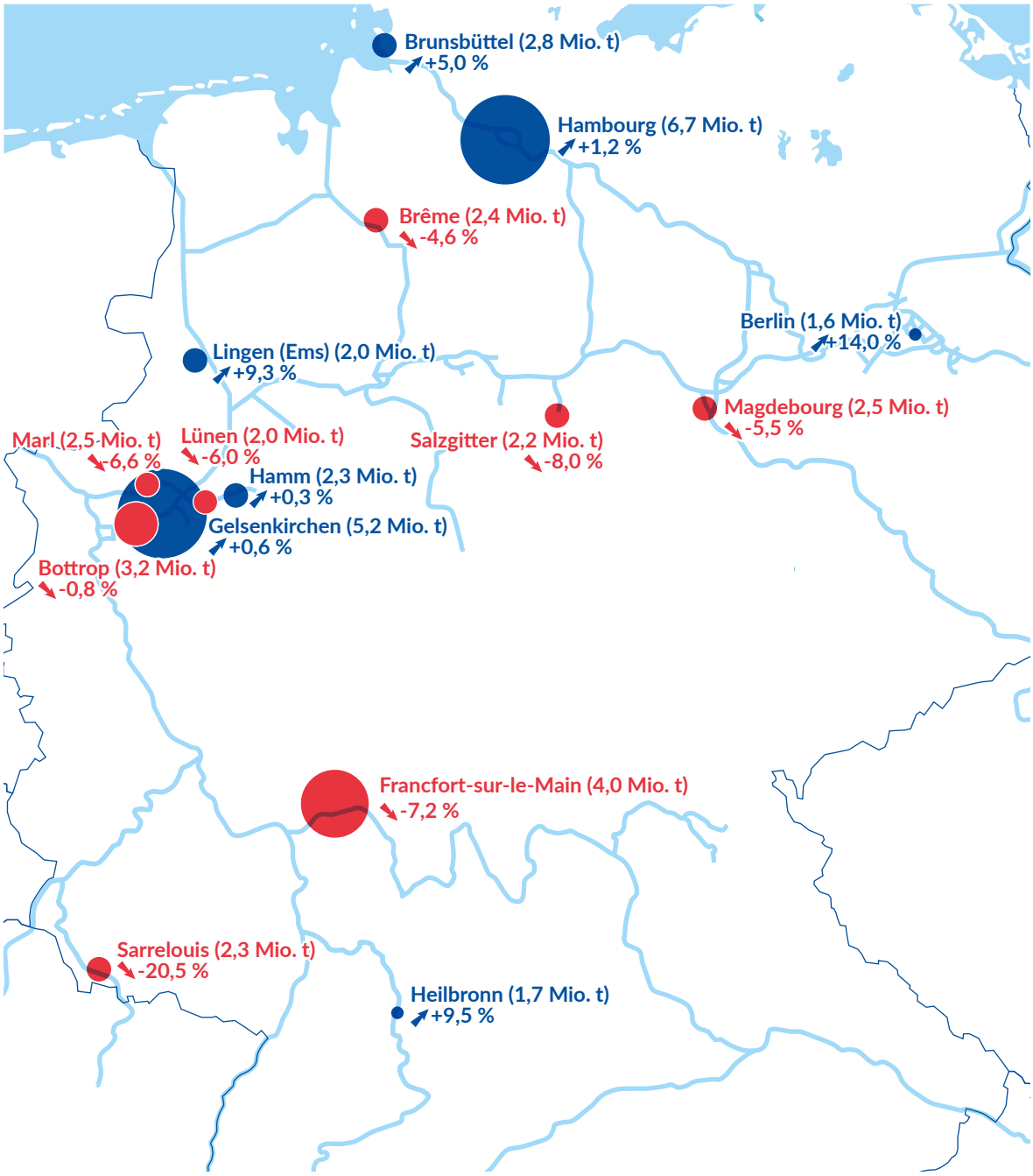
Sources : Destatis, port de Strasbourg, ports rhénans suisses, port de Mulhouse

** Les données concernant les ports allemands reposent sur une approche géographique, ce qui signifie que, pour chaque ville allemande concernée, c'est l'ensemble de son trafic fluvial qui est pris en compte, et pas seulement les marchandises manutentionnées dans un port spécifique.*

[21] Sélectionnés selon leur pertinence pour le transport fluvial.

PORTS ALLEMANDS NON RHÉNANS *

TRAFIC FLUVIAL ANNUEL TOTAL (EN MILLIONS DE TONNES)

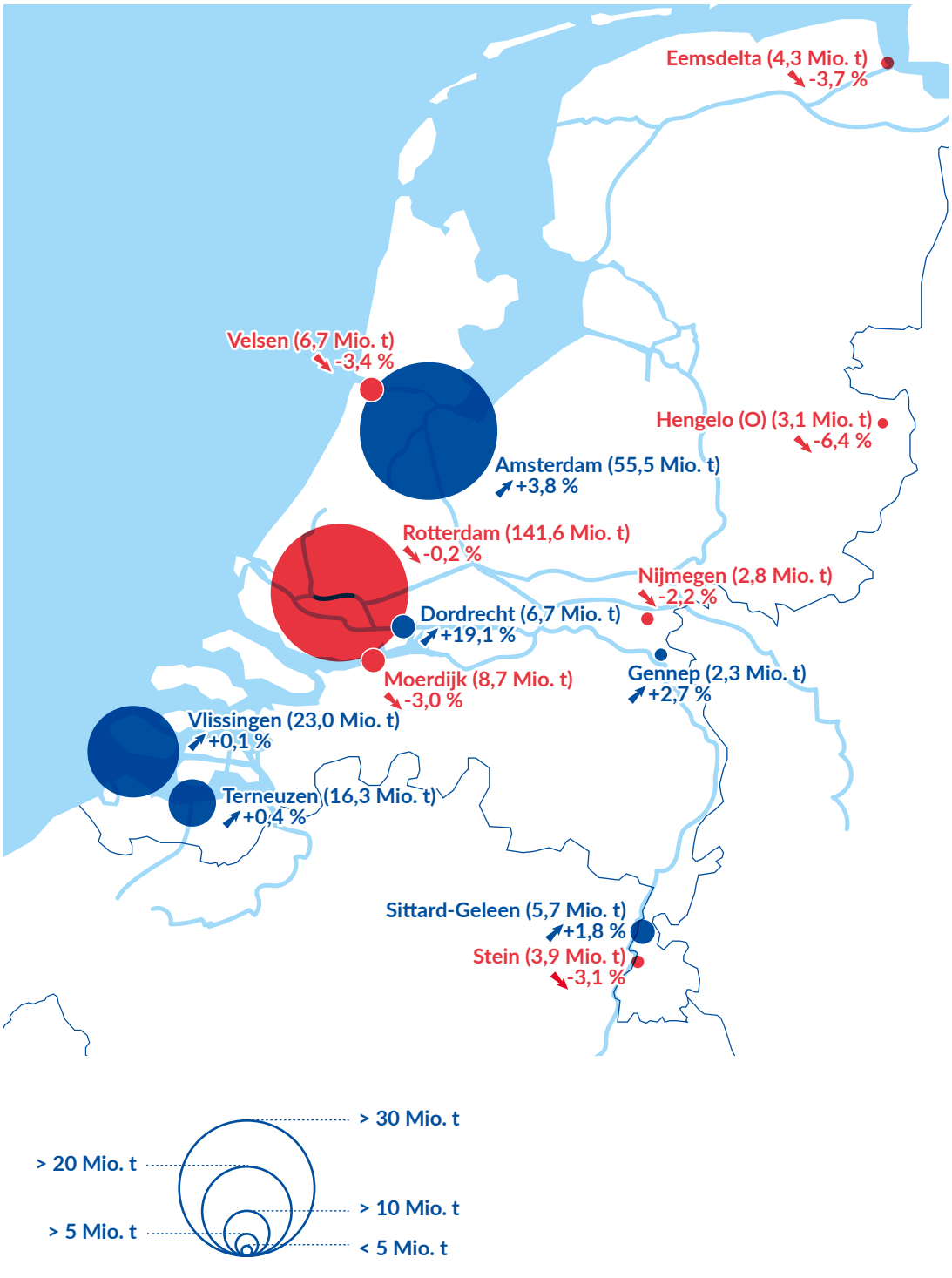


Source : Destatis

** Les données concernant les ports allemands reposent sur une approche géographique, ce qui signifie que, pour chaque ville allemande concernée, c'est l'ensemble de son trafic fluvial qui est pris en compte, et pas seulement les marchandises manutentionnées dans un port spécifique. Pour la ville de Hambourg, les chiffres recueillis selon cette approche sont donc plus élevés que ceux enregistrés au seul port de Hambourg, étant donné qu'ils comprennent les autres lieux de transbordement de l'agglomération.*

PORTS NÉERLANDAIS

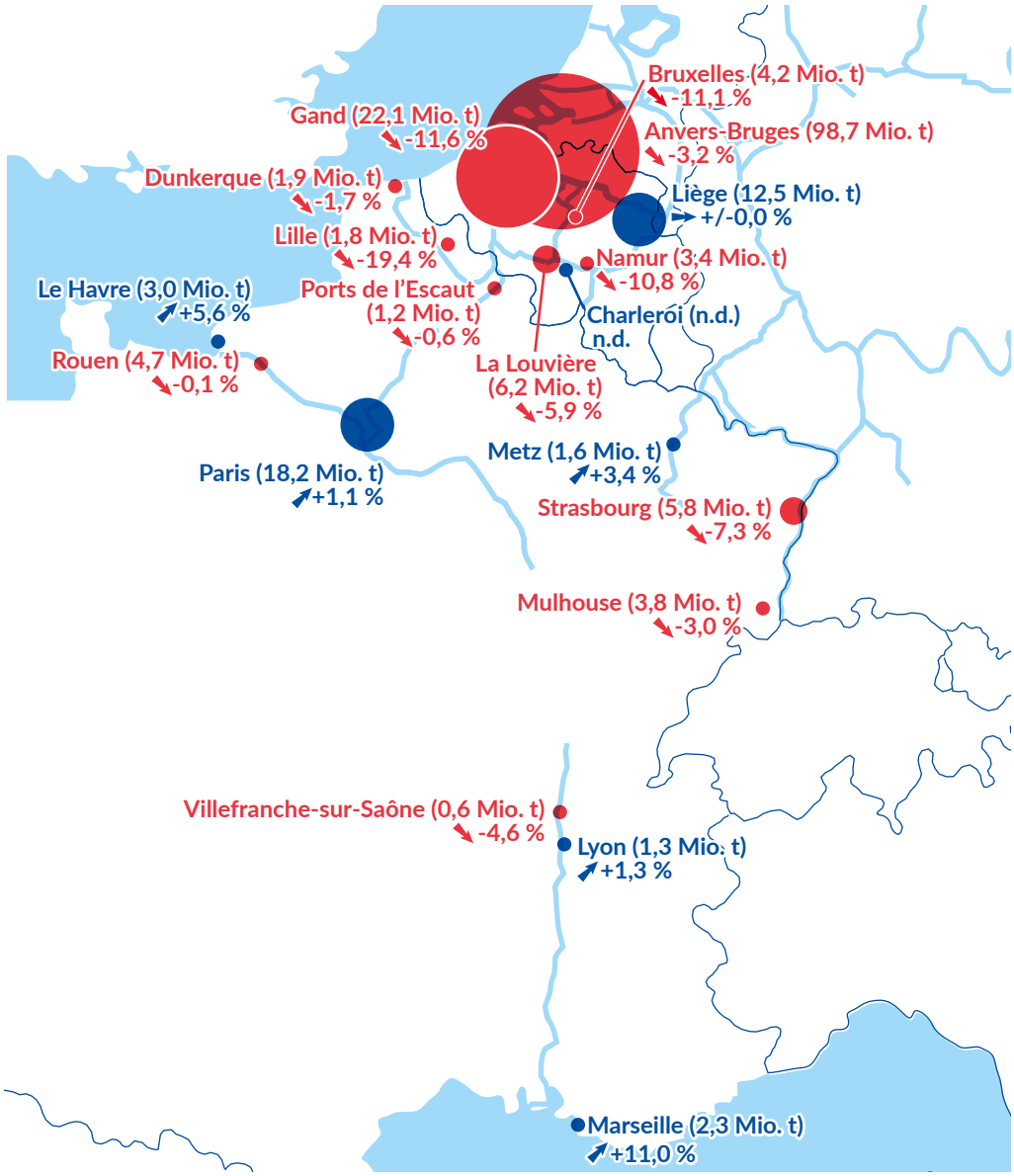
TRAFIC FLUVIAL ANNUEL TOTAL (EN MILLIONS DE TONNES)

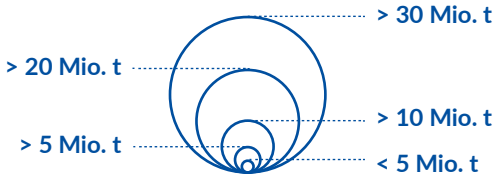


Source : CBS

PORTS FRANÇAIS ET BELGES

TRAFIC FLUVIAL ANNUEL TOTAL (EN MILLIONS DE TONNES)





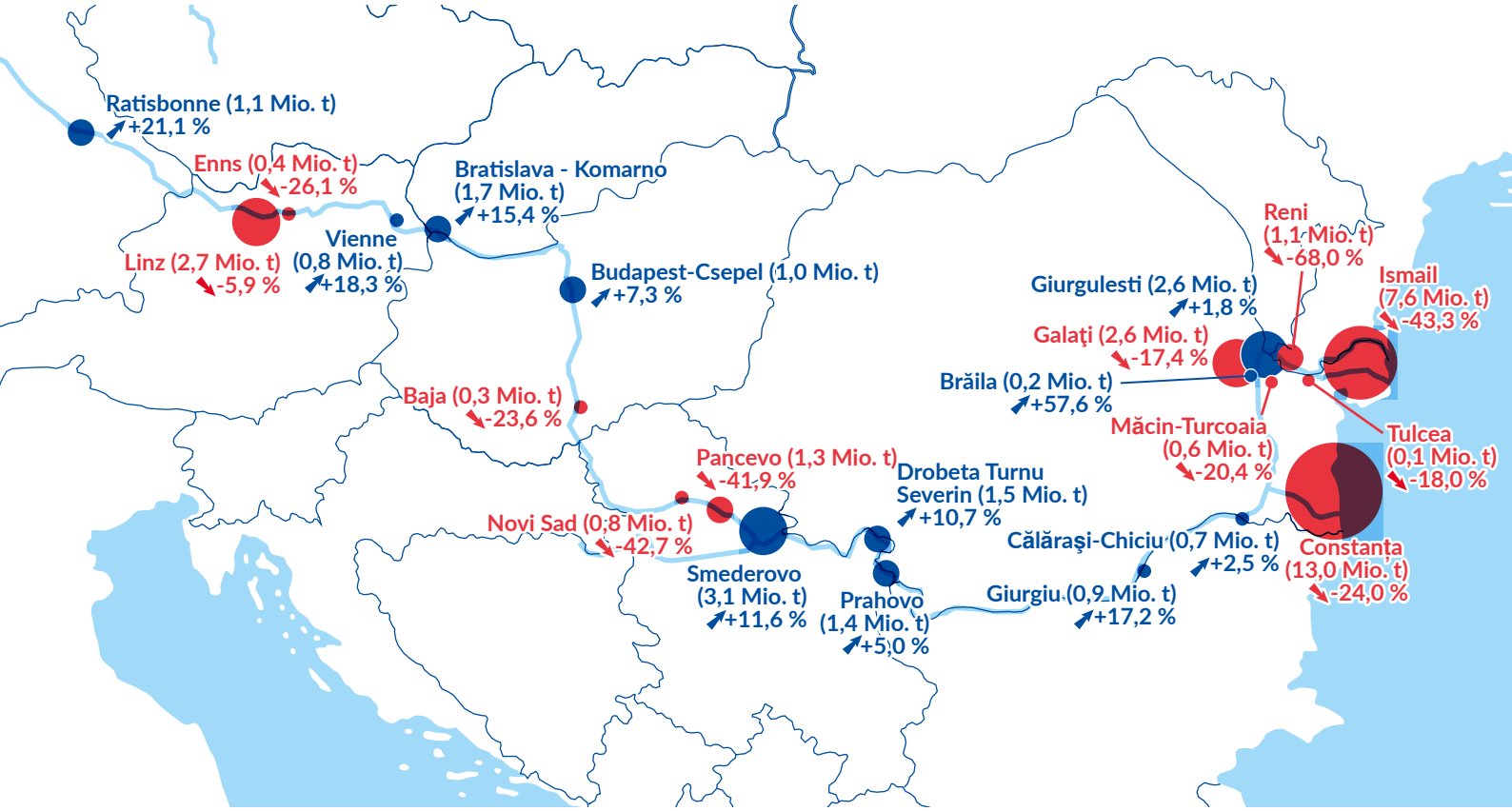
Baisse du trafic entre 2024 et 2025

Hausse du trafic entre 2024 et 2025

Sources : Voies Navigables de France (VNF), ports de Paris, port de Liège, Port Autonome du Centre et de l'Ouest, port de Strasbourg, port de Mulhouse, port de Bruxelles, port de Namur, Nouveau Port de Metz, port de Lille, port de Dunkerque, port d'Anvers-Bruges, Association française des ports intérieurs (AFPI)

PORTS DANUBIENS

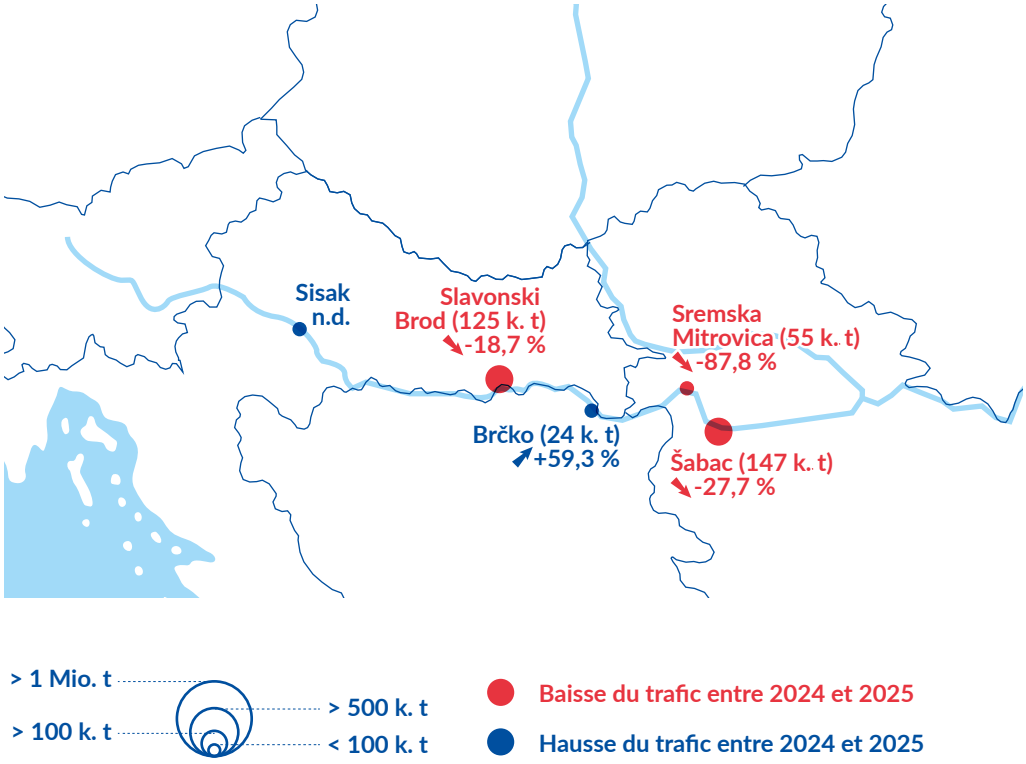
TRAFIC FLUVIAL ANNUEL TOTAL (EN MILLIONS DE TONNES)



Sources : Rapport d'observation du marché de la Commission du Danube, Institut national roumain de statistique.

PORTS SUR LA SAVE

TRAFIC FLUVIAL ANNUEL TOTAL (EN 1 000 TONNES)



Source : Commission internationale du bassin de la Save







05

FLOTTES DE BATEAUX À MARCHANDISES

- La flotte fluviale européenne de bateaux à marchandises a poursuivi sa transformation structurelle à long terme, les grands bâtiments gagnant en importance, tandis que le nombre de bateaux de petite taille continuait de diminuer dans l'espace rhénan.
- L'activité de nouvelles constructions a augmenté en 2025, avec l'entrée de 87 nouveaux bateaux à marchandises sur le marché. Si la plupart des nouveaux bateaux à cargaison sèche étaient immatriculés aux Pays-Bas, en Allemagne et en Belgique, les Pays-Bas détenaient la majorité des nouveaux bateaux-citernes.
- La capacité de chargement moyenne des nouveaux bateaux-citernes est passée de 5 326 tonnes en 2024 à 5 851 tonnes en 2025, confirmant la tendance à la construction de bâtiments de taille supérieure. Quant à la capacité de chargement moyenne des nouveaux bateaux à cargaison sèche, elle est tombée de 4 230 tonnes en 2024 à 2 873 tonnes en 2025, étant comprise, pour la plupart des nouveaux bâtiments, entre 2 000 et 3 000 tonnes. En ce qui concerne la structure par âge, environ 80 % de la flotte à cargaison sèche a été construite au XX^{e} siècle, contre seulement 38 % de la flotte de bateaux-citernes, ce qui montre que la flotte de bateaux-citernes est considérablement plus jeune.

II TAILLE DES FLOTTES
PAR MACRO-RÉGION ET PAR PAYS EN EUROPE

TABLEAU 1 : **TAILLE DES FLOTTES** (NOMBRE DE BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE SELON LES DERNIÈRES DONNÉES DISPONIBLES) **PAR MACRO-RÉGION ET PAR TYPE DE BATEAU EN EUROPE**







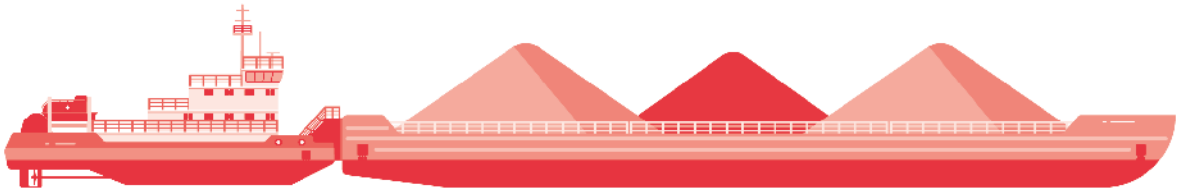
	Bateaux à cargaison sèche	Bateaux à cargaison liquide	Bateaux pousseurs et remorqueurs	
FLOTTE RHÉNANE	6 224	1 477	1 291	8 992
FLOTTE DANUBIENNE	2 647	124	605	3 376
AUTRES PAYS *	786	0 #	261	1 047
	9 564 **	1 572 **	2 127 **	13 263 **

Sources : 1) Pays rhénans : VNF (France), CBS/Rijkswaterstaat (Pays-Bas), ITB (Belgique), Administration allemande des voies navigables et de la navigation (WSV), Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA du Luxembourg et Ports rhénans suisses. 2) Pays danubiens (composante allemande de la flotte danubienne, Autriche, Slovaquie, Hongrie, Croatie, Serbie, Bulgarie, Moldavie, Roumanie et Ukraine) : Commission du Danube et [iww_eq_age]. Autres pays : Eurostat iww_eq_loadcap], [iww_eq_age].

** Autres pays = Pologne, République tchèque, Italie, Finlande, Lituanie*

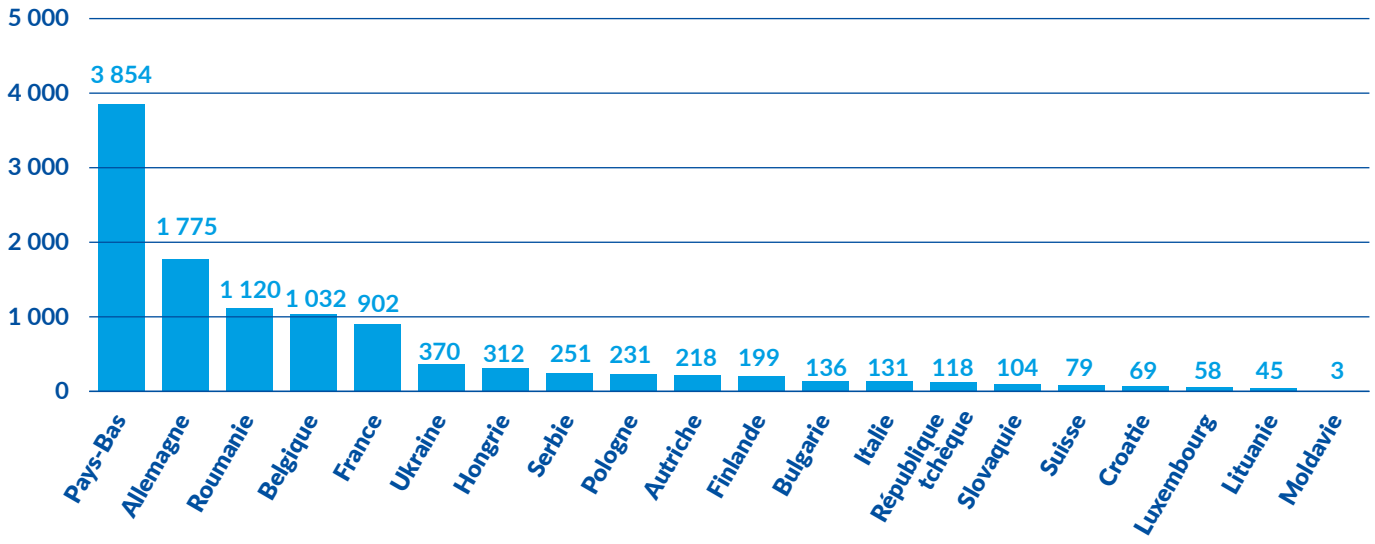
*** Les chiffres indiqués dans la catégorie « nombre total de bateaux ** » n'incluent pas la composante allemande de la flotte danubienne,*

Il n'a pas été possible d'identifier, sur la base des statistiques existantes, les « bateaux à cargaison liquide » des « autres pays ». Ils ont tous été inclus dans la catégorie « bateaux à cargaison sèche ».



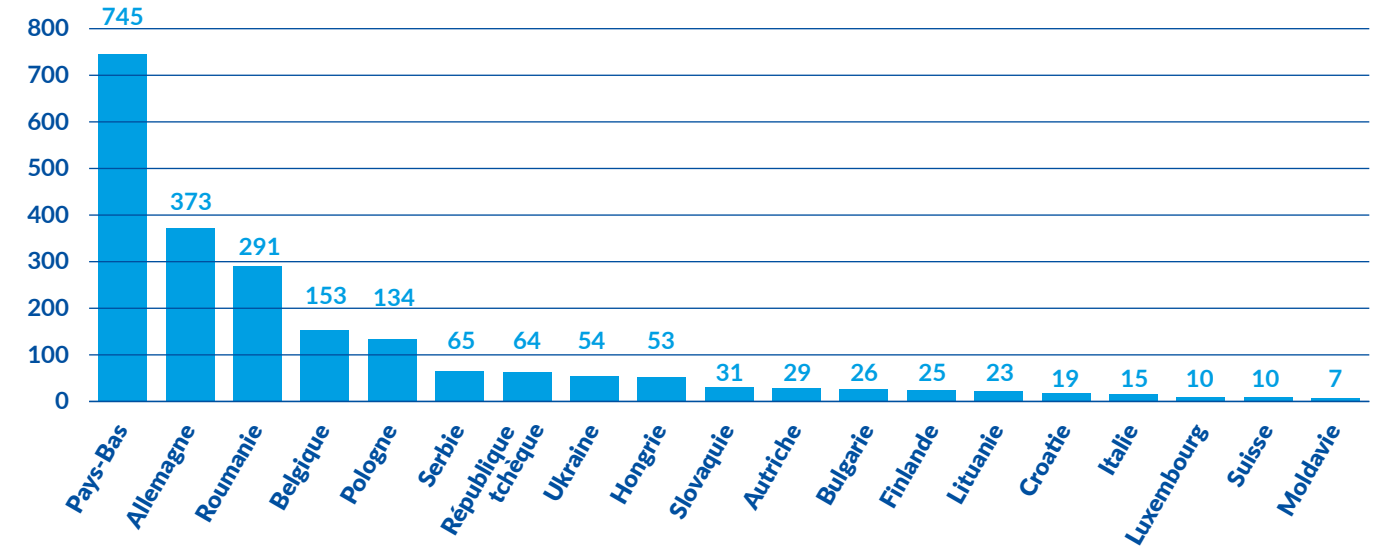
Les figures suivantes présentent le nombre cumulé de bateaux à cargaison sèche et à cargaison liquide (automoteurs et barges) et le nombre de bateaux pousseurs et remorqueurs par pays en Europe.

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



Sources : Eurostat [iww_eq_loadcap], sources nationales pour les pays rhénans (Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA du Luxembourg, Ports rhénans suisses, Administration allemande des voies navigables, VNF, ITB, Rijkswaterstaat et CBS) et Commission du Danube pour les pays danubiens (Autriche, Slovaquie, Hongrie, Croatie, Serbie, Bulgarie, Moldavie, Roumanie, Ukraine).
** Les données relatives aux pays rhénan concernent l'année 2025, sauf pour l'Allemagne (2024) : pour les autres pays, les données concernent l'année 2024, à l'exception de l'Italie (2017), et des pays du Danube (2023)*

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



Sources : Eurostat [iww_eq_loadcap], Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA du Luxembourg, et Commission du Danube (pour l'Autriche et l'Ukraine).
** Les données datent de 2024, sauf pour l'Italie (2017), l'Autriche et l'Ukraine (2023), et le Luxembourg (2025).*

II ÉVOLUTION DE LA FLOTTE RHÉNANE

FLOTTE À CARGAISON SÈCHE DANS LES PAYS RHÉNANS

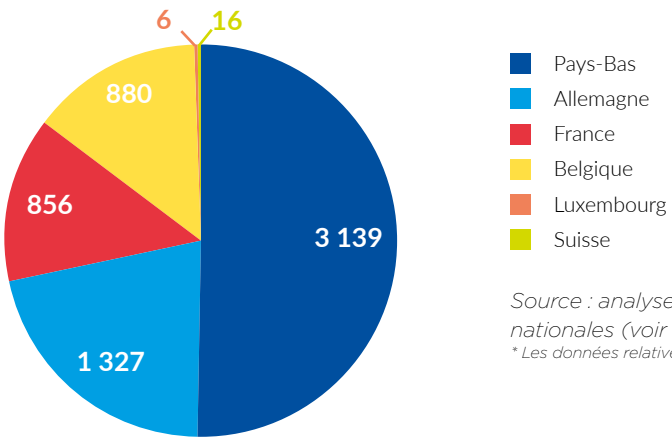
Les données relatives à la flotte qui sont présentées dans cette partie reposent entièrement sur les données nationales fournies par les administrations des voies navigables respectives. La raison qui a motivé cette approche tient à la distinction, entre bateaux à cargaison sèche et bateaux à cargaison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

Les données utilisées pour la flotte néerlandaise – qui représente 50 % de l'ensemble des bateaux à cargaison sèche de la région rhénane et 48,0 % de l'ensemble des bateaux-citernes – incluent les bateaux de navigation intérieure immatriculés aux Pays-Bas et en service (aux Pays-Bas et à l'étranger) en 2025[22].

Selon ces sources, le nombre total de bateaux à cargaison sèche immatriculés dans les pays rhénans était de 6 224 en 2025, 6 337 en 2024 et 6 410 en 2023. Les données réunies révèlent une nette tendance à la baisse du nombre de bateaux à cargaison sèche, remontant au moins à l'année 2005. Une répartition plus détaillée des données de la flotte par catégorie en fonction de la capacité de chargement montre que cette tendance à la baisse résulte de la diminution du nombre de bateaux de petite taille (capacité de chargement < 1 000 t).

Juste derrière la flotte néerlandaise, qui représente environ la moitié de l'ensemble des bateaux à cargaison sèche, arrive la flotte allemande, avec une part de 21,3 %. La Belgique (14,1 %) et la France (13,8 %) suivent, détenant des parts similaires. Les flottes de la Suisse et du Luxembourg représentent conjointement une part de 4 %.

FIGURE 3 : **NOMBRE DE BATEAUX À CARGAISON SÈCHE DANS LES PAYS RHÉNANS EN 2025 ***



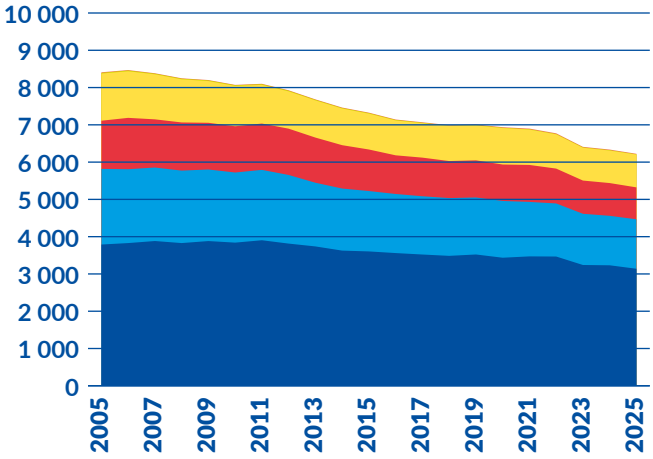
Source : analyse de la CCNR à partir de données nationales (voir tableau 1)
** Les données relatives à l'Allemagne concernent l'année 2024.*

[22] *Le Bureau central des statistiques des Pays-Bas (CBS) transmet à la CCNR les données brutes sur la flotte en service aux Pays-Bas qui lui sont communiquées par l'administration néerlandaise des voies navigables (Rijkswaterstaat). Ces bateaux sont en service puisqu'ils ont franchi des points d'enregistrement aux Pays-Bas en 2025.*

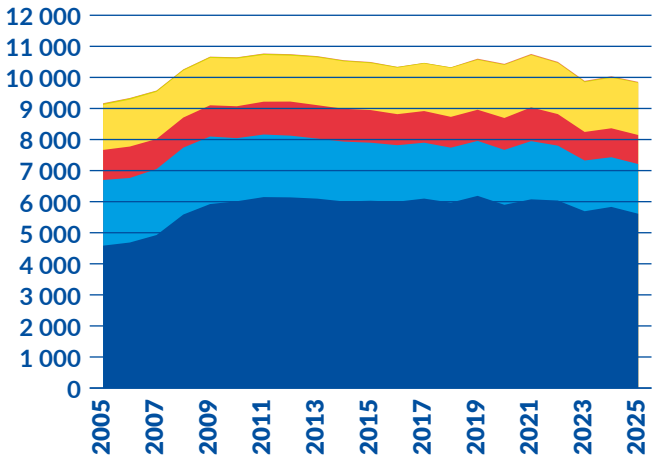
FIGURES 4 ET 5 : **FLOTTE À CARGAISON SÈCHE DANS LES PAYS RHÉNANS ***



Bateaux à cargaison sèche dans les pays rhénans (nombre)



Capacité de chargement des bateaux à cargaison sèche dans les pays rhénans (en 1 000 tonnes)



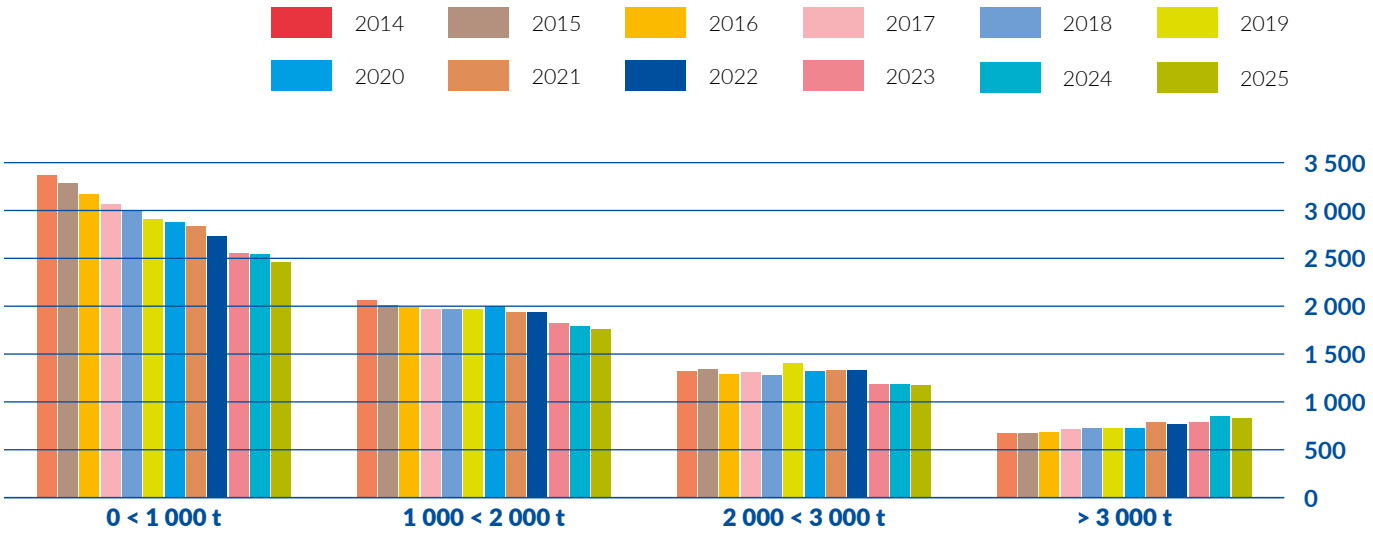
Source : analyse de la CCNR à partir de données nationales (voir tableau 1)
** Les données relatives à 2025 n'étant pas disponibles pour l'Allemagne, ce sont celles de 2024 qui ont été utilisées pour ce pays.*

La capacité de chargement totale de la flotte rhénane à cargaison sèche, restée relativement constante depuis longtemps (2009-2020), a diminué au cours des dernières années (depuis 2021). Elle s'élevait à environ 9,9 millions de tonnes en 2025. La capacité de chargement moyenne par bateau était de 1 584 tonnes en 2025. Ce paramètre a suivi, de manière constante, une tendance de croissance linéaire depuis 2005. Cette tendance résulte du fait que, au fil des ans, des bateaux de petite taille quittent la flotte en service et que des bâtiments de plus grande taille (bien qu'inférieurs en nombre) y font leur entrée.

Comme le montre le graphique illustrant le nombre de bateaux selon la capacité de chargement, les bateaux de petite taille ne cessent de perdre du terrain sur le marché rhénan. D'un point de vue logistique, les effets négatifs du changement climatique sur la navigation rhénane s'en trouvent aggravés. En effet, les bateaux de petite taille présentent un tirant d'eau maximal inférieur et peuvent être utilisés pour le transport de marchandises pendant les périodes de basses eaux. Le retrait progressif des bateaux de petite taille augmente donc la vulnérabilité de l'organisation logistique de la navigation rhénane aux basses eaux.

Au cours de la période 2022-2025, le nombre de bateaux de capacité moyenne a également diminué. Cette baisse pourrait s'expliquer par la guerre en Ukraine, qui a entraîné la vente de nombreux bateaux à cargaison sèche qui reliaient les régions du Rhin et du Danube et qui ont été utilisés pour exporter des céréales à partir de l'Ukraine.

FIGURE 6 : **FLOTTE À CARGAISON SÈCHE DANS LES PAYS RHÉNANS, SELON LA CAPACITÉ DE CHARGEMENT**

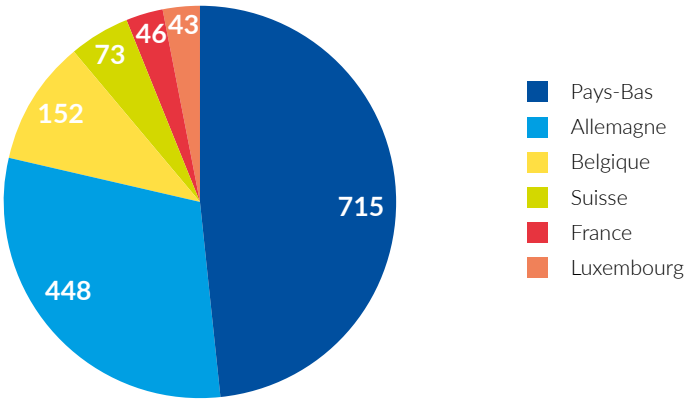


Sources : administrations nationales des pays rhénans, analyse de la CCNR

FLOTTE DE CARGAISON LIQUIDE DANS LES PAYS RHÉNANS

La part détenue par la flotte néerlandaise sur l'ensemble des bateaux à cargaison sèche dans les pays rhénans est de 48 %. L'Allemagne arrive en deuxième position avec une part de 30 %, suivie de la Belgique (10 %), de la Suisse (5 %), de la France (3 %) et du Luxembourg (3 %).

FIGURE 7 : **NOMBRE DE BATEAUX À CARGAISON LIQUIDE DANS LES PAYS RHÉNANS EN 2025 ***



Source : analyse de la CCNR à partir de données nationales (voir tableau 1)
** Les données concernant l'Allemagne sont celles recueillies pour l'année 2023.*

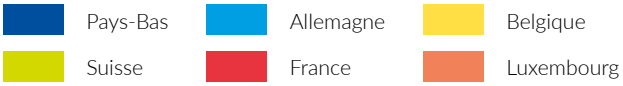
Dans l'évolution du nombre total de bateaux-citernes depuis 2005, il est possible de faire la distinction entre trois phases :

1) une tendance à la hausse jusqu'en 2010, due à l'investissement dans de nouveaux bateaux à double coque rendu nécessaire aux fins de la transition des bateaux-citernes à simple coque vers des bateaux-citernes à double coque ;

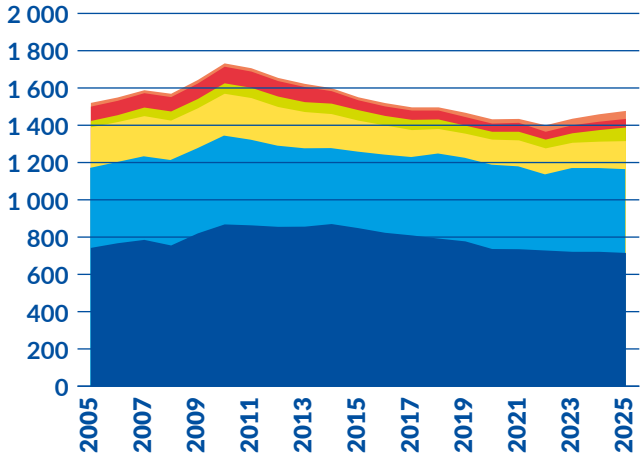
2) une tendance à la baisse entre 2011 et 2022, due au retrait progressif des bateaux-citernes à simple coque effectué conformément aux dispositions transitoires ;

3) une nouvelle augmentation du nombre total de bateaux-citernes depuis 2022 ; après la période d'ajustement comprise entre 2010 et 2022, le marché des nouvelles constructions s'est redressé et a été soutenu par les banques, celles-ci se montrant plus enclines à accorder des prêts aux grandes entreprises de navigation à cale citerne.

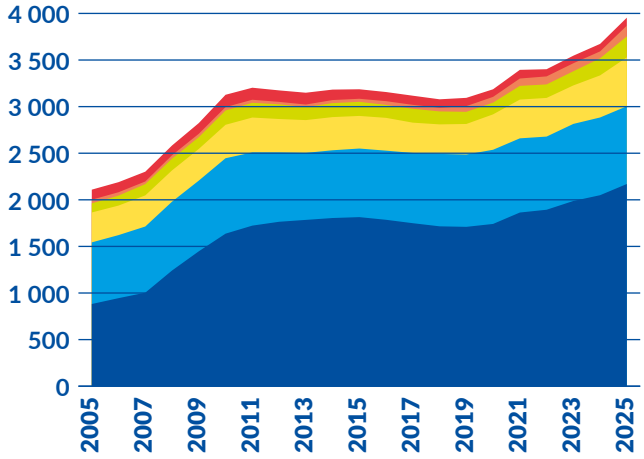
FIGURES 8 ET 9 : **FLOTTE À CARGAISON LIQUIDE DANS LES PAYS RHÉNANS**



Bateaux à cargaison liquide dans les pays rhénans (nombre)



Capacité de chargement des bateaux à cargaison liquide dans les pays rhénans (en 1 000 tonnes)



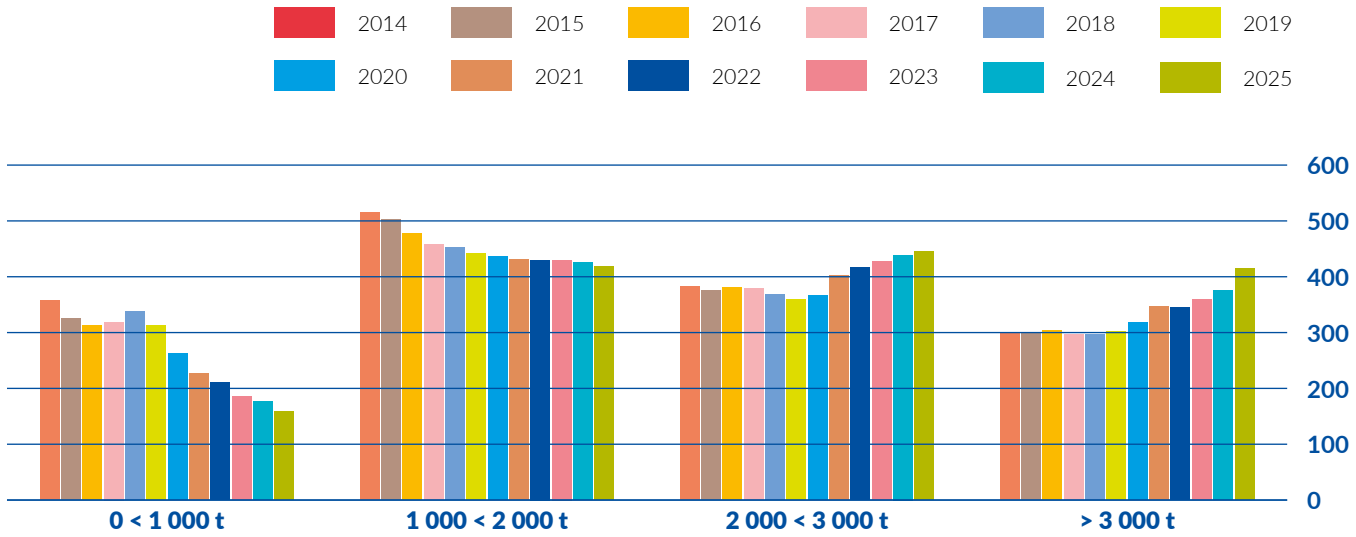
Source : analyse de la CCNR à partir de données nationales (voir tableau 1)
** Les données relatives à 2025 n'étant pas disponibles pour l'Allemagne, ce sont celles de 2024 qui ont été utilisées pour ce pays.*

Dans les pays rhénans, le nombre de bateaux à cargaison liquide s'élevait à 1 477 en 2025, reflétant une tendance à la hausse depuis 2022 (1 459 bateaux en 2024, 1 435 en 2023 et 1 400 en 2022).

La capacité de chargement de l'ensemble de la flotte de bateaux-citernes a déjà augmenté depuis 2019, passant de 3,09 millions de tonnes de port en lourd en 2019 à près de 4,0 millions de tonnes en 2025 (+28 %). Il s'agit là d'une augmentation importante pour une courte période.

À l'instar des bateaux à cargaison sèche, la capacité de chargement moyenne des bateaux à cargaison liquide suit une tendance de croissance linéaire. La capacité moyenne de chargement d'un bateau-citerne dans les pays rhénans s'élevait à 2 677 tonnes en 2025 contre 2 109 tonnes en 2019. Depuis l'année 2005, la capacité moyenne d'un bateau-citerne rhénan a presque doublé (+93 %).

FIGURES 10 : **FLOTTE À CARGAISON LIQUIDE DANS LES PAYS RHÉNANS, SELON LA CAPACITÉ DE CHARGEMENT**



Sources : administrations nationales des pays rhénans, analyse de la CCNR



II ÉVOLUTION DE LA FLOTTE DANUBIENNE[23]

Selon les statistiques de la Commission du Danube (étayées par des enquêtes menées auprès des entreprises du secteur de la navigation établies dans ses États membres), à la fin de l'année 2023, la flotte danubienne était composée à 77 % de bateaux à cargaison sèche (2 647), à 20 % de pousseurs et de remorqueurs (682) et à 3 % de bateaux-citernes (124).

FLOTTE À CARGAISON SÈCHE DANS LA RÉGION DANUBIENNE

Selon les statistiques de la Commission du Danube (étayées par les enquêtes susmentionnées), à la fin de l'année 2023, le nombre de bâtiments en service comprenait 381 bateaux automoteurs à cargaison sèche et environ 2 119 barges à cargaison sèche, représentant une capacité de chargement totale de 3,2 millions de tonnes environ[24]. La flotte à cargaison sèche roumaine était la plus importante de l'espace danubien, représentant environ 42 % de l'ensemble des bateaux à cargaison sèche.

Le transport de cargaisons sèches sur le Danube est principalement assuré par des convois (convois poussés, formations à couple et convois à couple poussés), et seulement une petite partie par des bateaux automoteurs. En 2025, d'après les données enregistrées pour le Danube supérieur à l'écluse de Gabčíkovo, 48 % de l'ensemble des marchandises ont été transportées par convois poussés. Pour le Danube moyen, à Mohács, la part des convois poussés représentait 70 % de la prestation totale de transport. Pour le Danube inférieur, cette part était encore plus élevée par rapport à la prestation totale de transport.

FLOTTE À CARGAISON LIQUIDE DANS LA RÉGION DANUBIENNE

Selon les statistiques de la Commission du Danube (étayées par les enquêtes susmentionnées), à la fin de l'année 2023, le nombre de bâtiments en service comprenait 36 bateaux-citernes automoteurs et 72 barges-citernes, représentant une capacité de chargement totale d'environ 0,16 million de tonnes[25].

[23] Source : annuaire statistique de la Commission du Danube 2022. En ce qui concerne la flotte allemande, seule la composante allemande de la flotte danubienne est prise en compte dans les données relatives au Danube.
[24] Idem.
[25] Idem.

II CONSTRUCTION DE NOUVEAUX BATEAUX

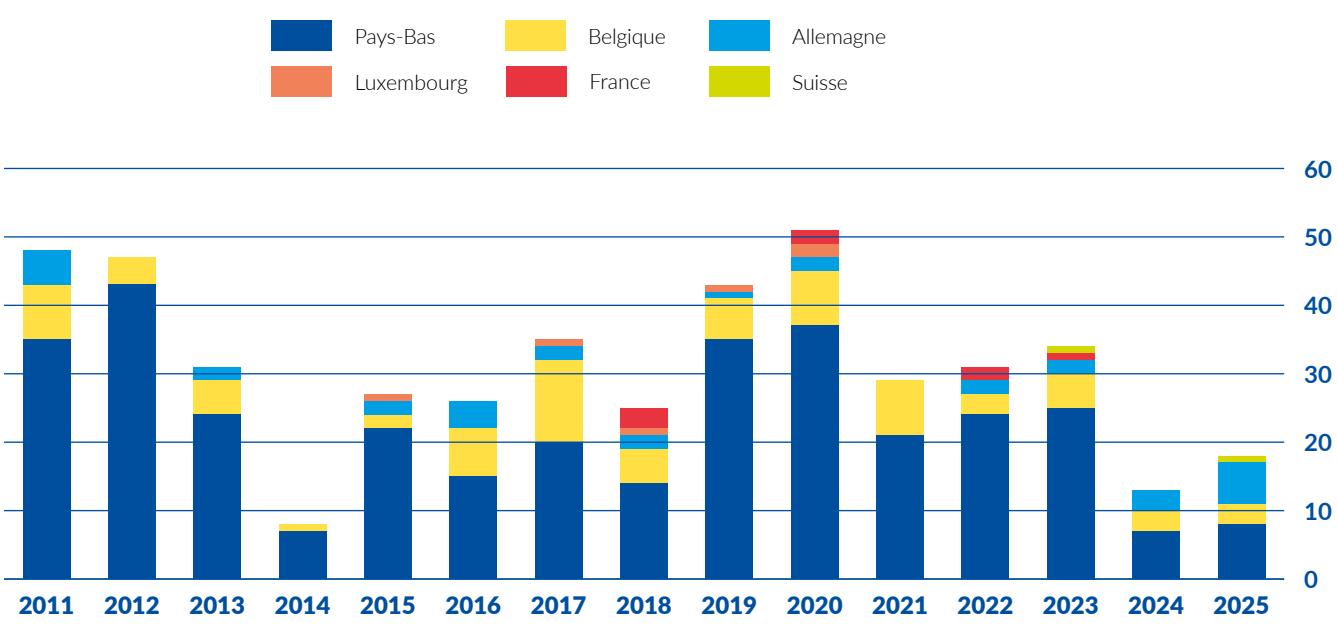
DANS LES PAYS RHÉNANS[26]

En 2025, l'activité de nouvelles constructions a présenté une hausse par rapport à 2024, avec un nombre total de 87 bateaux de marchandises nouvellement construits. Les bateaux à cargaison sèche (18 nouveaux bateaux en 2025, contre 13 en 2024) et les bateaux-citernes (67 nouveaux bateaux en 2025, contre 38 en 2024) ont suivi la même évolution. Selon les données de l'IVR relatives aux nouvelles constructions, deux nouveaux bateaux pousseurs (immatriculés en Belgique et aux Pays-Bas) ont été livrés en 2025 (contre 1 en 2024). La reprise de la demande de transport et la nécessité de moderniser la flotte pourraient expliquer la remontée du taux de nouvelles constructions. Il convient également de noter que les bateaux classés dans la catégorie « autres », tels que les bateaux de patrouille, les engins flottants ou les bateaux de service, ne sont pas inclus dans les graphiques présentés ci-dessous[27].

Cargaison sèche

La majorité des nouveaux bateaux à cargaison sèche entrés sur le marché en 2025 sont immatriculés aux Pays-Bas (8 sur 18) ; viennent ensuite ceux immatriculés en Belgique (8 sur 18) et en Allemagne (3 sur 18).

FIGURE 11 : **BATEAUX À CARGAISON SÈCHE NOUVELLEMENT MIS SUR LE MARCHÉ, PAR PAYS D'IMMATRICULATION** (NOMBRE, 2011-2025)

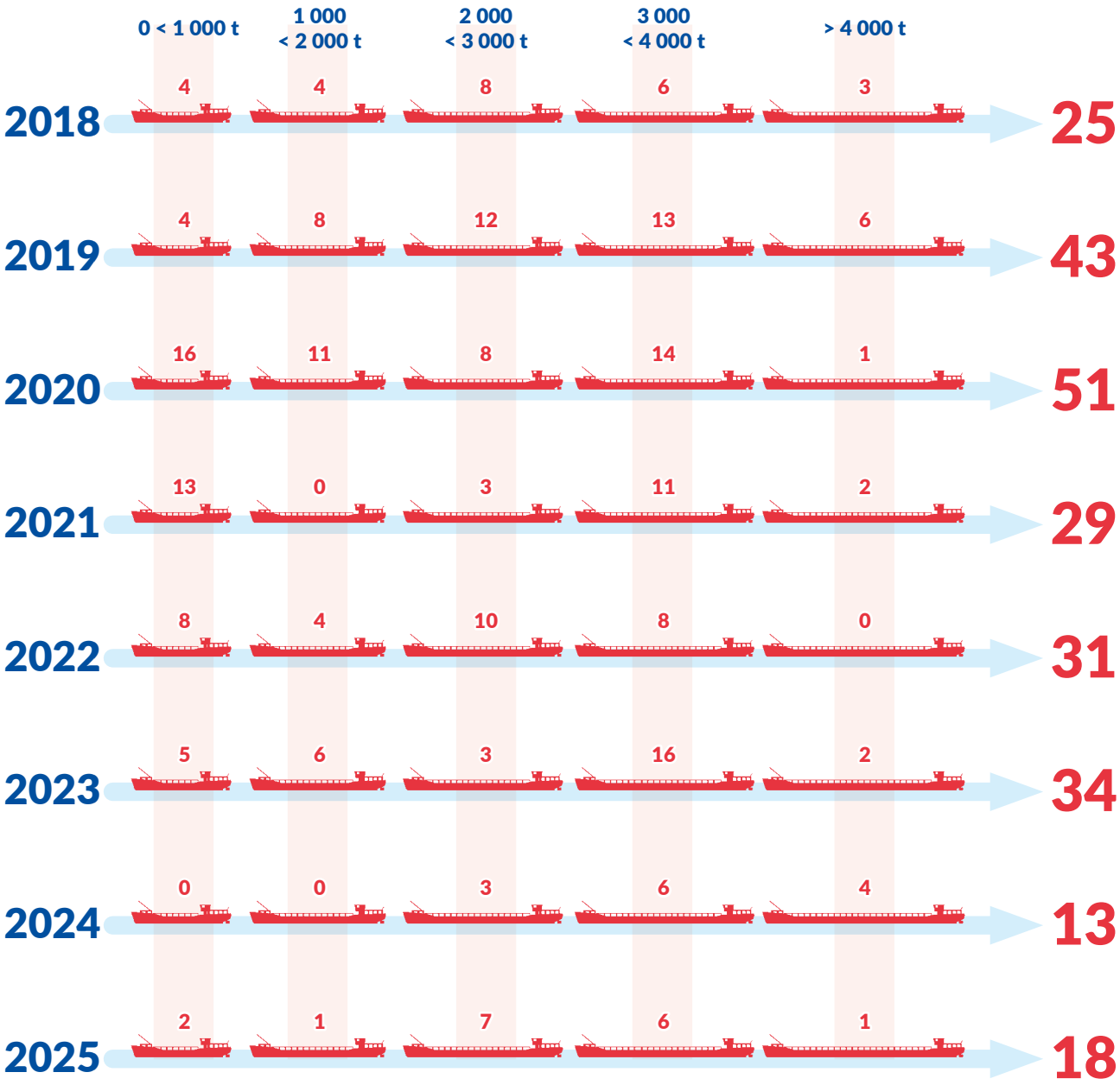


Source : IVR

[26] *Pays-Bas, Allemagne, Belgique, France, Suisse et Luxembourg.*
[27] *En 2025, 3 nouveaux engins flottants et 1 bateau de service ont été mis en service.*

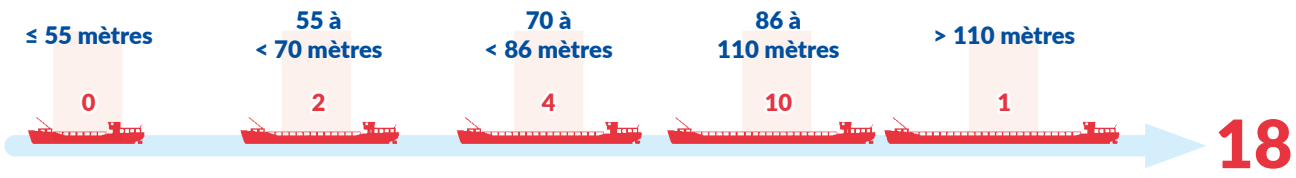
La capacité de chargement la plus courante pour les bateaux à cargaison sèche nouvellement construits en 2025 était de l'ordre de 2 000 < 3 000 tonnes.
La capacité de chargement moyenne de nouveaux bateaux à cargaison sèche en 2025 s'élevait à 2 873 tonnes, contre 4 230 tonnes en 2024.

TABLEAU 2 : **BATEAUX À CARGAISON SÈCHE NOUVELLEMENT CONSTRUITS, PAR CAPACITÉ DE CHARGEMENT**



Source : IVR
Des estimations de la valeur du tonnage de port en lourd ont été faites dans les années précédentes. Les totaux incluent des bateaux pour lesquels la valeur du tonnage de port en lourd n'est pas connue, ce qui explique les différences qu'il peut y avoir entre le total général et la somme des bateaux classés dans chaque colonne en fonction de leur capacité de chargement.

TABLEAU 3 : **BATEAUX À CARGAISON SÈCHE NOUVELLEMENT CONSTRUITS EN 2024, PAR LONGUEUR**

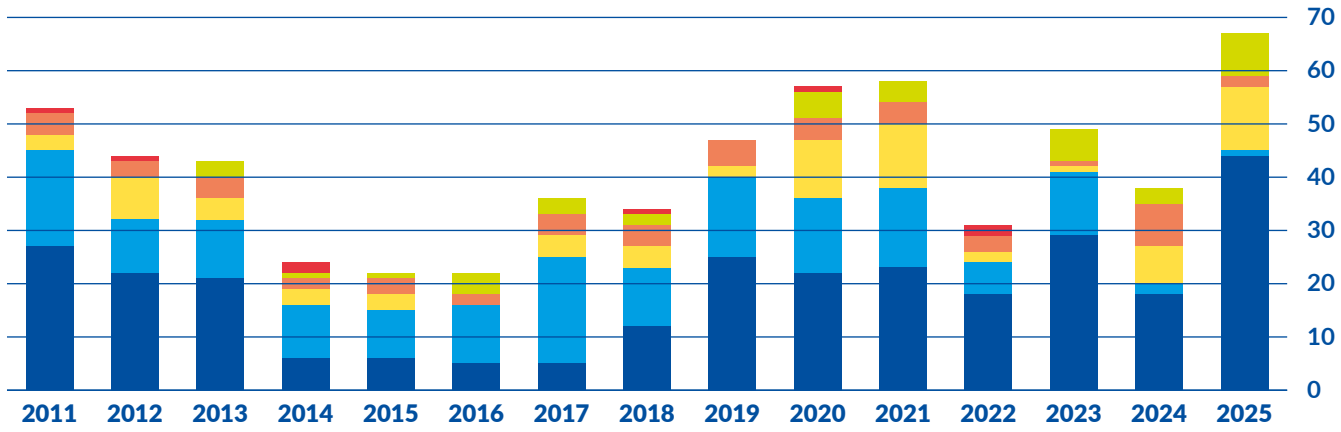


Sources : IVR, analyse de la CCNR
Le nombre total contient 1 bâtiment pour lequel aucune valeur de longueur n'est connue, ce qui explique la différence entre le total global et la somme des bâtiments classés par longueur dans chaque colonne.

Cargaison liquide

Selon la base de données de l'IVR, 67 nouveaux bateaux-citernes sont entrés sur le marché en 2025, ce qui constituait une augmentation par rapport à 2024, année durant laquelle 38 bâtiments ont été livrés. La plupart des nouveaux bateaux sont immatriculés aux Pays-Bas (44), suivis de la Belgique (12), de la Suisse (8), du Luxembourg (2) et de l'Allemagne (1). Compte tenu de l'augmentation du nombre de bâtiments, la nouvelle capacité de chargement était également plus élevée en 2025 qu'en 2024 (voir texte plus bas).

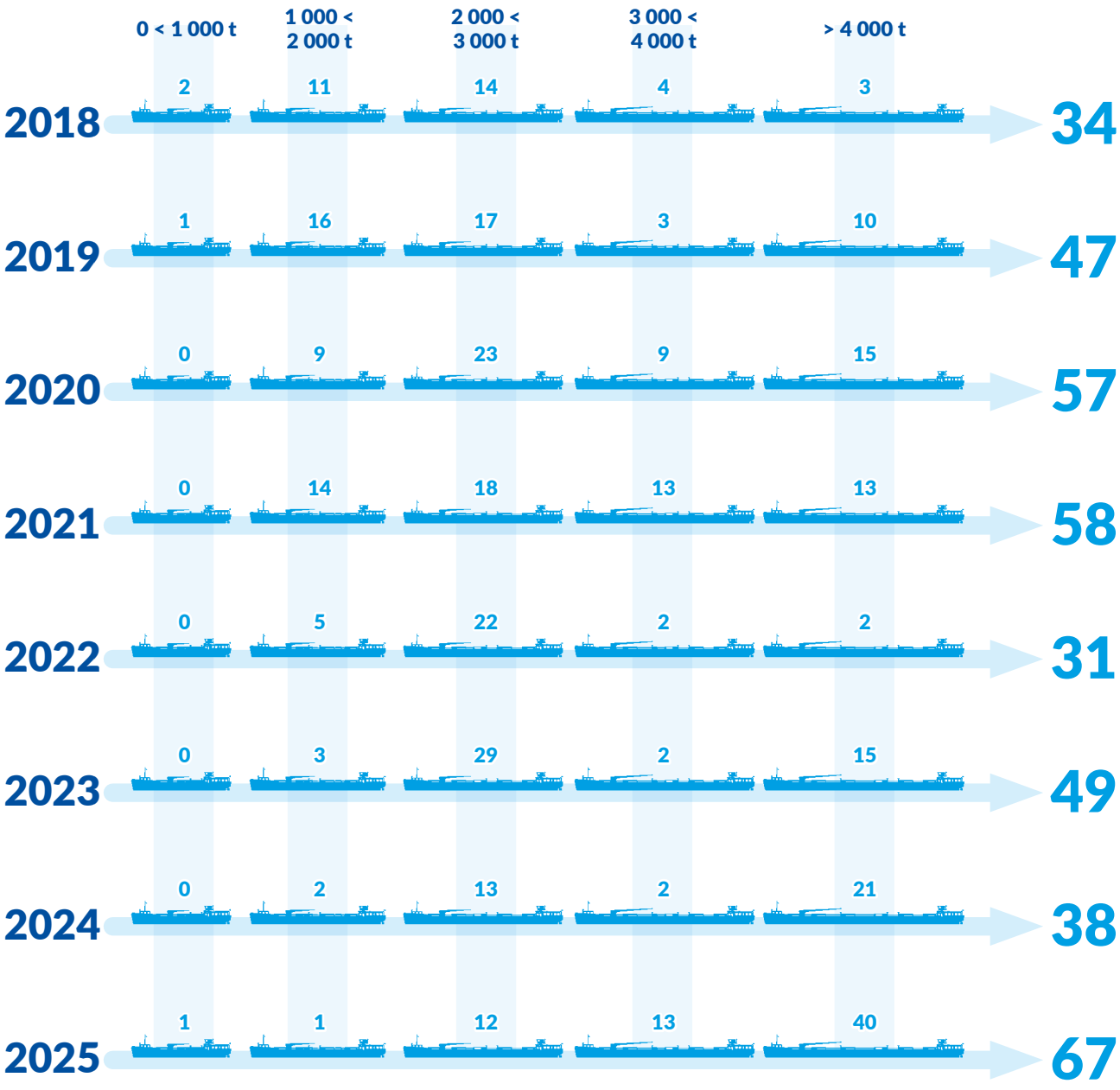
FIGURE 12 : **NOUVEAUX BATEAUX À CARGAISON LIQUIDE ENTRANT SUR LE MARCHÉ, PAR PAYS D'ENREGISTREMENT** (CHIFFRES, 2011-2025)



Source : IVR

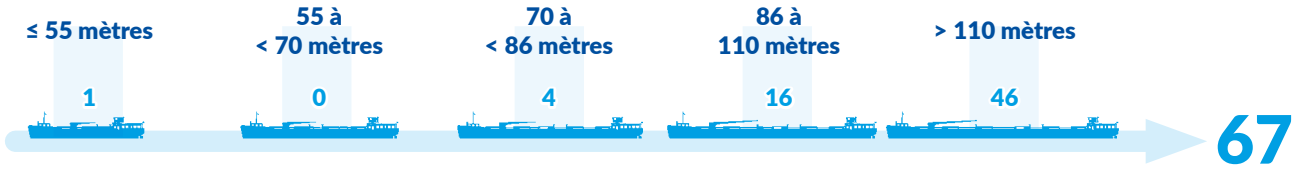
La capacité de chargement la plus courante des nouveaux bateaux-citernes est celle de la catégorie « > 4 000 tonnes », qui comptait 40 nouveaux bateaux-citernes en 2025. Globalement, la capacité de chargement moyenne des nouveaux bateaux-citernes est passée de 5 326 tonnes en 2024 à 5 851 tonnes en 2025.
Ce résultat ne s'explique que par le nombre élevé de nouveaux bateaux figurant dans la catégorie « > 4 000 tonnes » en 2025 (40) par rapport à l'année 2024, durant laquelle seuls 21 bateaux de ce type avaient été construits. En général, un nombre croissant de bateaux est construit de manière à atteindre une capacité de chargement supérieure à 4 000 tonnes, souvent dépassée de plusieurs milliers de tonnes, ce qui confirme la tendance à la construction de bâtiments de taille supérieure observée ces dernières années dans le segment des cargaisons liquides.

TABLEAU 4 : **BATEAUX-CITERNES NOUVELLEMENT CONSTRUITS, PAR CAPACITÉ DE CHARGEMENT**



Sources : IVR, analyse de la CCNR
Il convient de noter que, pour 18 des bateaux nouvellement construits en 2025, le tonnage de port en lourd a été partiellement estimé en raison de valeurs initialement manquantes. Il a également été procédé à des estimations pour les années précédentes. Les totaux incluent des bateaux pour lesquels la valeur du tonnage de port en lourd n'est pas connue, ce qui explique les différences qu'il peut y avoir entre le total général et la somme des bateaux classés dans chaque colonne en fonction de leur capacité de chargement.

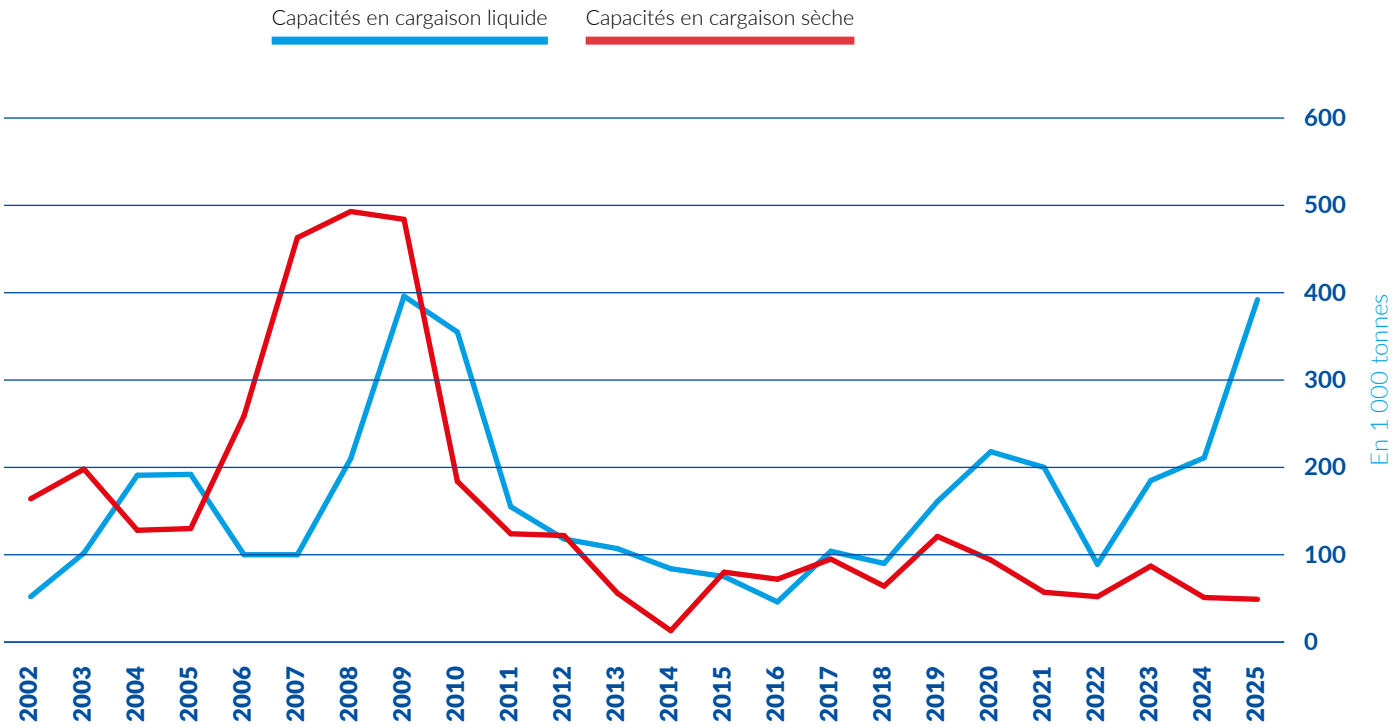
TABLEAU 5 : **BATEAUX-CITERNES NOUVELLEMENT CONSTRUITS EN 2025, PAR LONGUEUR**



Sources : IVR, analyse de la CCNR

La figure 13 illustre les nouvelles capacités de chargement des bateaux à cargaison sèche et à cargaison liquide entrant sur le marché par année. À la suite d'un effondrement prolongé qui a succédé à la crise financière, les dernières années ont vu émerger de nouvelles capacités pour les bateaux à cargaison liquide. En ce qui concerne les bateaux à cargaison sèche, la courbe n'illustre pas de reprise nette. Comme indiqué précédemment, l'évolution de la demande de transport dans le secteur de la cargaison sèche a été très faible au cours des dernières années, ce qui pourrait avoir causé l'effondrement prolongé des taux de nouvelles constructions et l'arrivée des capacités correspondantes sur le marché.

FIGURE 13 : **NOUVELLES CAPACITÉS MISES SUR LE MARCHÉ POUR LES CARGAISONS SÈCHE ET LIQUIDE** (CAPACITÉS DE CHARGEMENT EN 1 000 TONNES)



Source : IVR
En 2025, pour 18 bateaux nouvellement construits, le tonnage de port en lourd a été partiellement estimé en raison de valeurs initialement manquantes. Il a également été procédé à des estimations pour les années précédentes.

DANS LES PAYS DANUBIENS[28]

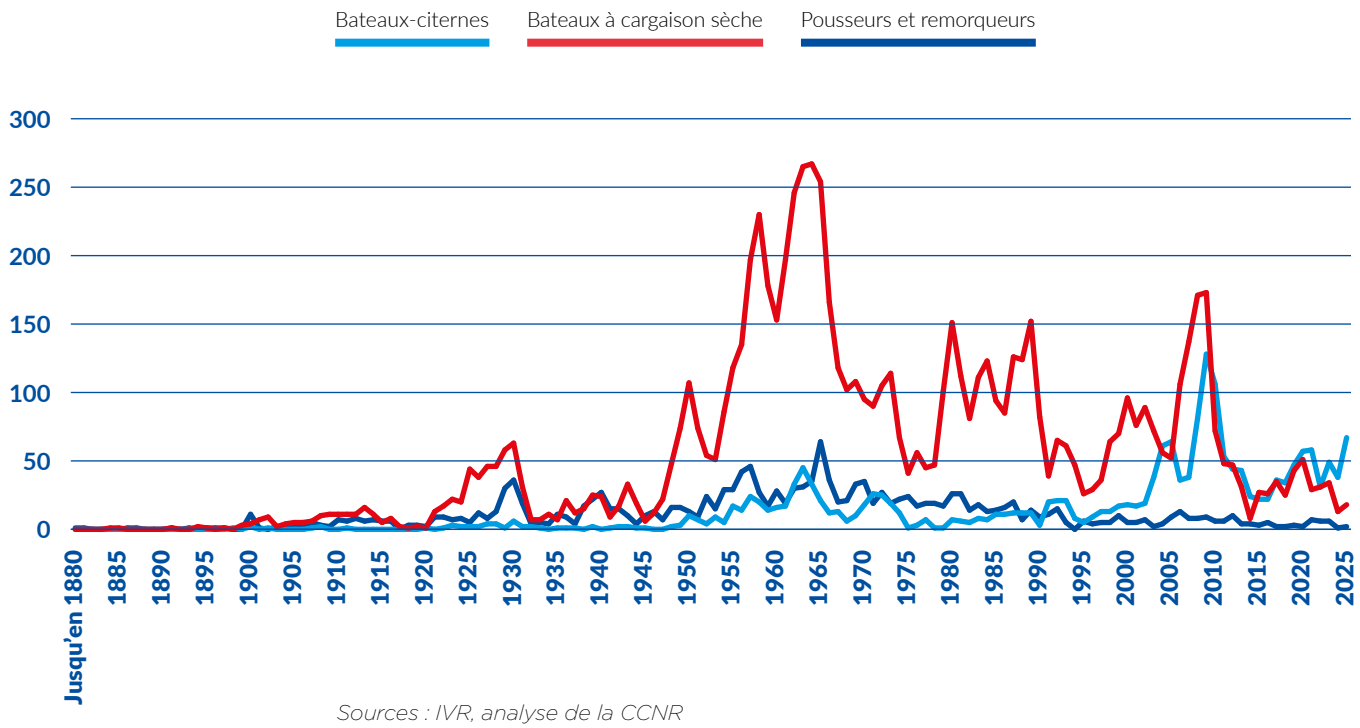
L'activité de nouvelles constructions s'avère moins intense dans les pays danubiens que dans les pays rhénans. Selon la base de données de l'IVR, au cours des 10 dernières années, de nouveaux bateaux de marchandises ont été immatriculés en Roumanie (6), en Croatie (1), en Autriche (1) et en Slovaquie (1). Ces chiffres ne tiennent pas compte de la composante allemande de la flotte danubienne.

[28] *Pays-Bas, Allemagne, Belgique, France, Suisse et Luxembourg.*

II STRUCTURE
PAR ÂGE DE LA FLOTTE RHÉNANE ET DE LA FLOTTE DANUBIENNE DE MARCHANDISES

Selon la base de données sur les bateaux de l'IVR[29], environ 80 % de la flotte à cargaison sèche a été construite au XXe siècle, alors que la part respective de la flotte de bateaux-citernes s'élève à 38 %. Selon cette même base de données, les Pays-Bas détiennent le plus grand nombre de bateaux de la flotte rhénane dans presque toutes les catégories de bâtiments, suivis de l'Allemagne.

FIGURE 14 : **ANNÉES DE MISE EN SERVICE DE LA FLOTTE RHÉNANE AU FIL DU TEMPS** (NOMBRE DE BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE)

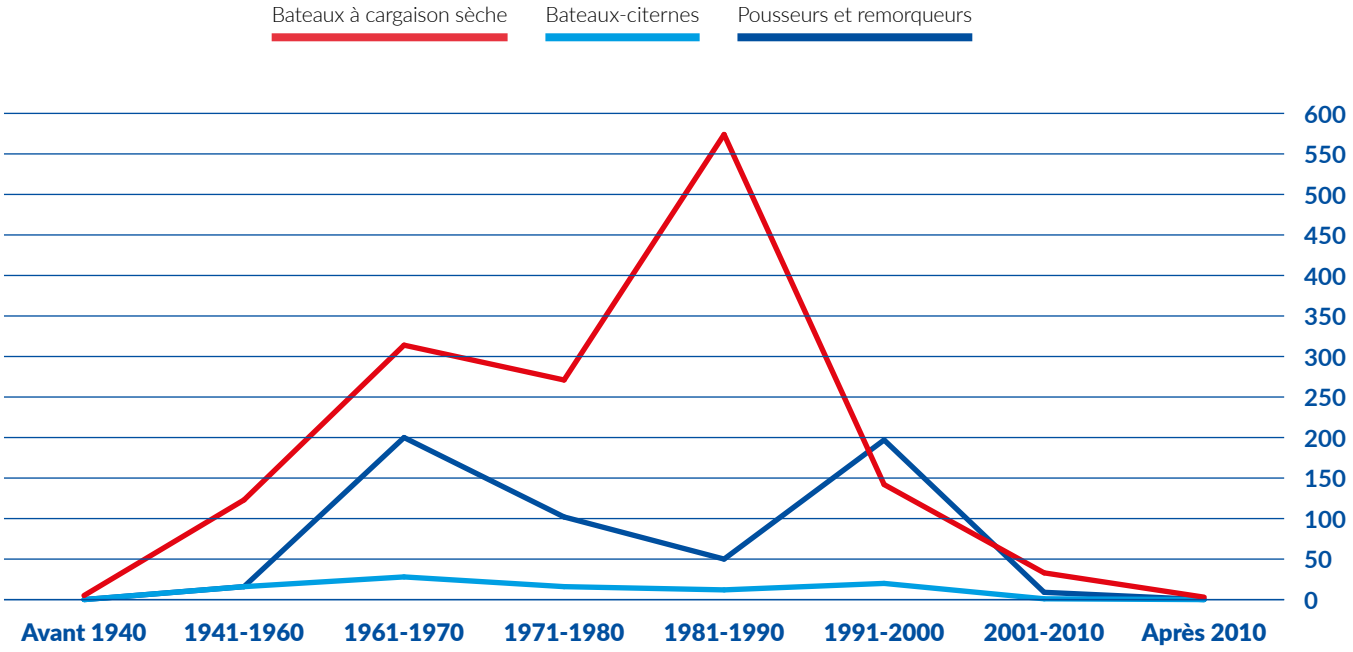


Sources : IVR, analyse de la CCNR
Il convient de noter que, pour six bateaux à cargaison sèche et quatre bateaux pousseurs et remorqueurs, l'année de construction est inconnue.
À ces chiffres s'ajoutent 248 bateaux-citernes supplémentaires, 1 918 bateaux à cargaison sèche et 486 bateaux pousseurs et remorqueurs, qui sont enregistrés dans la base de données de l'IVR comme étant immatriculés dans des pays non rhénans.

[29] *La base de données de l'IVR comprend les bateaux en activité, mais peut aussi inclure un certain nombre de bâtiments inactifs, notamment ceux mis en service au cours des années précédentes.*

Selon les données de la Commission du Danube, qui ne tiennent pas compte de la composante allemande de la flotte danubienne, la majeure partie de la flotte de marchandises sèches a été construite au cours des périodes 1961-1970 et 1981-1990. Pour la catégorie des pousseurs et remorqueurs, la plupart des bateaux ont été construits au cours des périodes 1961-1970 et 1991-2000. Selon cette même source, la Roumanie détient le plus grand nombre de bâtiments au sein de la flotte danubienne, toutes catégories confondues, suivie de la Hongrie et de la Serbie. En 2022, la composante allemande de la flotte danubienne était composée de 95 bateaux à cargaison sèche, 30 bateaux à cargaison liquide et 30 bateaux pousseurs et remorqueurs.

FIGURE 15 : **ANNÉES DE MISE EN SERVICE DE LA FLOTTE DANUBIENNE AU FIL DU TEMPS** (NOMBRE DE BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE) *



Sources : annuaire statistique de la Commission du Danube pour 2023, analyse de la CCNR
** Sans la composante allemande de la flotte danubienne*
Pour plusieurs bateaux, l'année de mise en service est inconnue. Cela peut expliquer les différences entre les chiffres indiqués pour chaque type de flotte dans ce graphique par rapport au nombre total de bâtiments enregistrés dans la flotte danubienne.



II SUIVI DE L'ÉVOLUTION DES CAPACITÉS

BATEAUX À CARGAISON SÈCHE

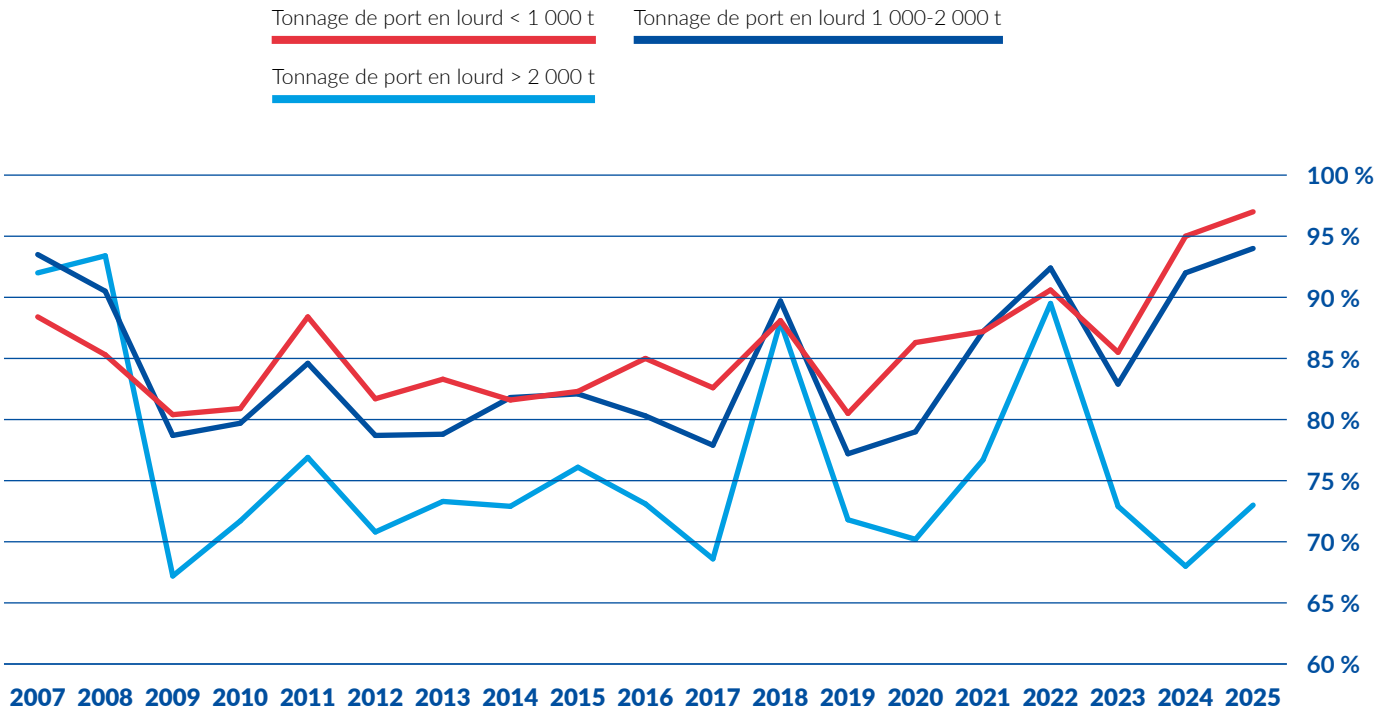
Le transport fluvial de marchandises a diminué en 2025 par rapport à 2024, principalement en raison du recul enregistré par le transport de minerai de fer et de matériaux de construction. En revanche, d'autres segments se sont développés, notamment celui du transport de charbon. Cela étant, la tendance générale est à la baisse depuis 2020.

En ce qui concerne l'évolution de la flotte, le nombre de bateaux d'un tonnage inférieur à 1 000 tonnes a continué de diminuer, la tendance étant à l'utilisation de bateaux de taille et de capacité supérieures. Bien que les bateaux plus petits offrent une certaine flexibilité pendant les périodes de basses eaux, ils souffrent de la pénurie de capitaines et bénéficient moins des économies d'échelle que les grands bateaux.

Quant aux niveaux d'eau, l'année 2025 s'est avérée globalement favorable par rapport à la dernière décennie, étant donné que les hauteurs d'eau enregistrées sur la majeure partie du Rhin n'ont été inférieures à l'étiage équivalent que pendant quelques jours. Seuls les secteurs situés en amont de Kaub ont connu plus d'une semaine de basses eaux. Si cette durée représente un nombre de jours supérieur à celui relevé en 2024, elle est nettement inférieure aux valeurs extrêmes constatées en 2018 ou 2022. En ce qui concerne les bateaux d'un tonnage supérieur à 2 000 tonnes, les basses eaux ont fait remonter le taux d'utilisation de leurs capacités au-dessus des niveaux enregistrés en 2024, ramenant celui-ci au même niveau qu'en 2023. Pour les bateaux d'un tonnage inférieur à 2 000 tonnes, la réduction continue de la flotte a entraîné une hausse du taux d'utilisation des capacités.

La tendance structurelle la plus importante reste celle de la transition énergétique. La reprise affichée par le charbon en 2025 est un cas particulier, puisque son déclin se poursuivra à mesure que la production d'électricité et l'industrie se décarboneront. De plus, la transformation industrielle de l'Europe pourrait entraîner une évolution de la nature des marchandises transportées, notamment avec de nouveaux flux de ferraille et marchandises lourdes et volumineuses. Les épisodes de basses eaux devraient se multiplier en raison du changement climatique. Par conséquent, le secteur devrait concentrer ses efforts sur le développement d'une flotte adaptée à la transition énergétique et au changement climatique.

FIGURE 16 : **DEGRÉ D'UTILISATION DE LA CAPACITÉ DES BATEAUX À CARGAISON SÈCHE DANS L'ESPACE RHÉNAN**



Sources : calculs de Panteia reposant sur des données fournies par la CCNR.

BATEAUX À CARGAISON LIQUIDE

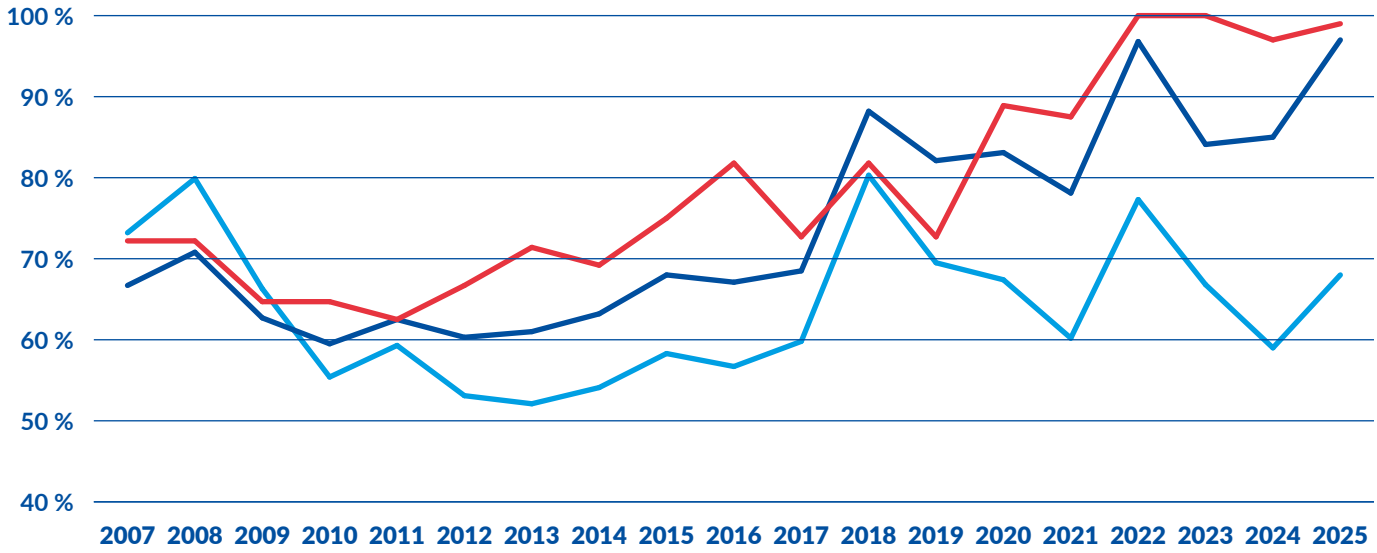
Le transport de cargaisons liquides a connu une baisse par rapport à 2024, en raison d'un hiver relativement doux, qui a entraîné une diminution de la demande de fioul domestique par rapport aux années précédentes. La baisse de compétitivité du secteur chimique a également joué un rôle.

En ce qui concerne la flotte, le nombre de bateaux d'une capacité inférieure à 2 000 tonnes diminue à un rythme similaire à celui des bateaux à cargaison sèche. En revanche, le nombre de grands bateaux augmente. Bien qu'ils permettent de réduire les coûts unitaires, ces bâtiments sont plus vulnérables aux périodes de basses eaux, auxquelles les cargaisons liquides sont plus sensibles.

Dans l'ensemble, l'évolution de la composition de la flotte réduit considérablement la capacité disponible pour les bateaux d'un tonnage inférieur à 2 000 tonnes. Il en résulte une utilisation accrue de la capacité des bateaux-citernes de petite taille. Pour les bateaux d'un tonnage supérieur à 2 000 tonnes, le taux d'utilisation des capacités correspond à celui de l'année 2023, qui présentait des conditions hydrologiques similaires. En conséquence, le taux moyen d'utilisation de la capacité totale de la flotte est légèrement supérieur à celui de 2023 en raison de la baisse continue du nombre de petits bateaux-citernes, mais il reste nettement inférieur à celui enregistré lors des années de basses eaux de 2018 et 2022.

La capacité inutilisée apparente du segment des cargaisons liquides permettra néanmoins d'amortir l'impact en cas de baisse prolongée du niveau des eaux. En ce qui concerne la demande, les tendances à l'électrification et à la décarbonisation entraîneront une baisse du transport de produits pétroliers. Parallèlement, la transition énergétique générera de nouveaux besoins de transport pour les cargaisons liquides et gazeuses. Cela ne permettra peut-être pas, à court terme, de compenser entièrement le recul de la consommation de combustibles fossiles, mais pourrait entraîner une évolution de la structure de la demande de transport de cargaisons liquides. Enfin, les perturbations géopolitiques devraient devenir plus fréquentes et avoir des répercussions significatives, en particulier sur les flux de cargaisons liquides.

FIGURE 17 : **DEGRÉ D'UTILISATION DE LA CAPACITÉ DES BATEAUX À CARGAISON LIQUIDE DANS L'ESPACE RHÉNAN**



Sources : calculs de Panteia reposant sur des données fournies par la CCNR.



II INNOVATIONS APPORTÉES À LA FLOTTE DE NAVIGATION INTÉRIEURE AFIN DE CONTRIBUER À LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS

Conformément au mandat donné par la déclaration ministérielle de Mannheim du 17 octobre 2018, la CCNR a adopté, en décembre 2021, une feuille de route pour la réduction des émissions de la navigation intérieure[30], qui prévoit la mise en place d'une base de données sur les bateaux innovants.

À cette fin, les données disponibles sur les bateaux de navigation intérieure innovants ont été compilées dans le cadre des travaux du Comité du règlement de visite de la CCNR, en incluant, conformément au champ d'application de la feuille de route, les familles de bâtiments suivantes :

- les bateaux innovants conçus pour émettre moins de polluants atmosphériques ou de gaz à effet de serre que des bateaux utilisant du diesel classique ;
- les bateaux à marchandises et à passagers auxquels a été délivré un certificat de visite des bateaux du Rhin ou un certificat de l'Union[31] ;
- les bateaux à l'état de projet, en cours de construction, en service, et projets annulés.

Même si les biocarburants contribuent à réduire, dans certaines conditions, les émissions de gaz à effet de serre, les bateaux utilisant des biocarburants n'ont pas été inclus dans l'analyse, étant donné que le passage aux biocarburants ne nécessite pas de conception spécifique ni d'adaptation technique des bateaux concernés. En outre, les bateaux diesel-électriques ne sont pas considérés comme des bateaux innovants.

78 bateaux ont été pris en compte pour les besoins de cette analyse, à savoir : 56 bateaux de marchandises, 19 bateaux à passagers d'excursions journalières, 1 bateau à cabines et 2 bateaux-écoles[32]. La grande majorité des bateaux innovants naviguent avec un certificat de visite des bateaux du Rhin. Il s'agit principalement de bateaux nouvellement construits (environ 85 %), mais aussi de bateaux rétrofités (environ 15 %).

Le nombre de bateaux innovants en service représente moins de 0,2 % de l'ensemble de la flotte de navigation intérieure en Europe ; la plupart de ces bâtiments ont été planifiés, construits, et/ou rétrofités à partir de 2021. Trois ont été mis en service en 2025, et un se trouve au chantier. Sur le nombre total de bateaux considérés comme innovants, 11 sont encore à l'état de projets (nouvelles constructions et bateaux rétrofités).

Plusieurs bâtiments à l'état de projet, qui devaient être construits en 2025 et 2026, ont subi un certain nombre de retards. En effet, ces projets innovants reposaient sur des technologies complexes, souvent utilisées pour la première fois sur des bateaux de navigation intérieure, et tout à fait susceptibles d'entraîner des retards. Ceux-ci sont généralement liés à la méconnaissance, par les fabricants de ces technologies, de la législation relative à la navigation maritime et/ou intérieure, à une sous-estimation de la complexité des projets, à l'absence de gestion globale des projets et à des problèmes de financement.

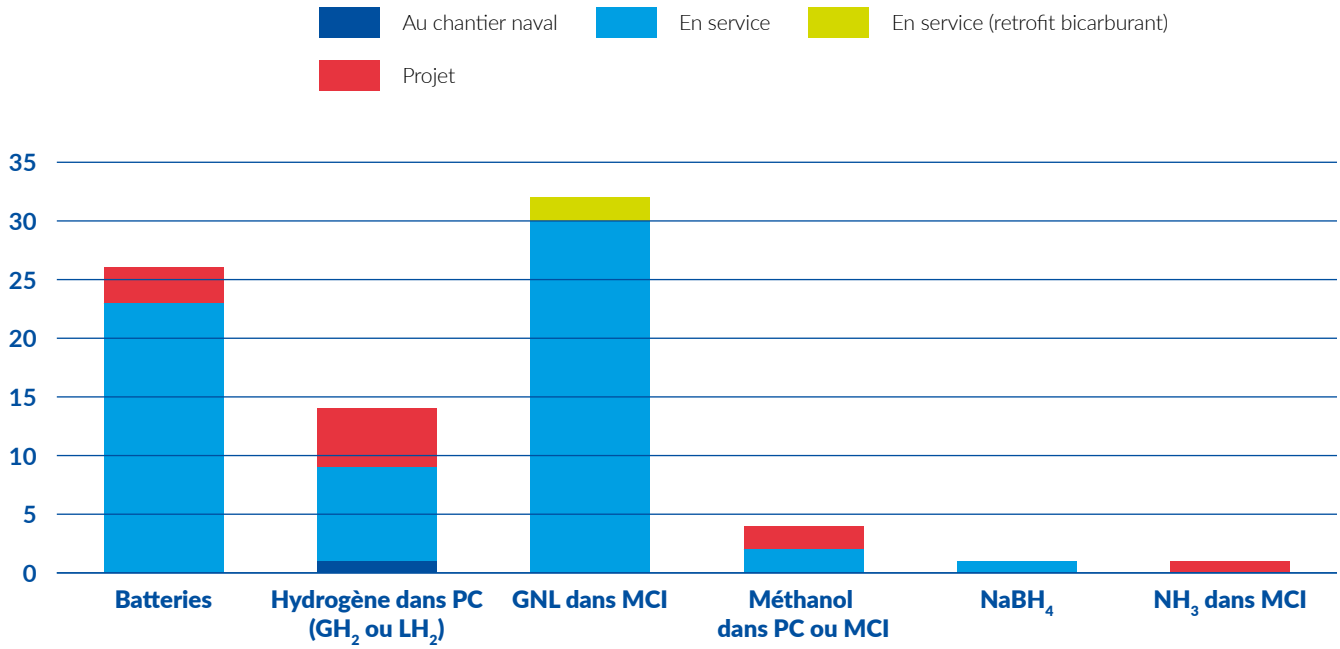
[30] Voir Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), Feuille de route pour la réduction des émissions de la navigation intérieure, disponible sur le site internet de la CCNR
[31] Cela exclut les bateaux avec un certificat strictement national ou les bateaux en dessous des seuils fixés par le Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) et la directive (UE) 2016/1629.
[32] Les engins flottants n'ont pas été pris en compte aux fins de cette analyse mais sont inclus dans la base de données.

Plusieurs projets ont également été annulés avant d'avoir été menés à terme[33]. Les raisons motivant l'annulation d'un projet pouvaient être économiques (demande insuffisante, manque de subventions), organisationnelles (retrait d'un associé), voire techniques (problèmes de sécurité ou de fonctionnement). La plupart des projets annulés concernaient des bateaux propulsés au GNL. En effet, le GNL fossile n'est plus considéré comme une option à long terme, notamment en ce qui concerne la réduction des émissions de carbone en navigation intérieure. Les autres projets annulés ou retirés du service concernaient des bâtiments propulsés à l'hydrogène ou au méthanol. En outre, deux bateaux en service utilisant des piles à combustible ont été remis à l'état initial pour pouvoir fonctionner soit au diesel ou à l'aide de batteries, soit essentiellement au diesel.

Cette analyse ne tient cependant pas compte de l'évolution du nombre de bateaux innovants en dehors du champ couvert par la base de données prévue par la feuille de route.

Ces bateaux innovants fonctionnent ou devraient fonctionner avec un vecteur énergétique primaire[34] tel que des batteries, du gaz naturel liquéfié (GNL), du diesel, du méthanol, de l'hydrogène comprimé (GH_2) (utilisé principalement en combinaison avec des batteries), de l'hydrogène liquéfié (LH_2), du borohydrure de sodium (en combinaison avec des batteries) ($NaBH_4$), ou de l'ammoniaque (NH_3). Le mandat relatif aux bâtiments fonctionnant avec des batteries a été révisé en 2025 – seuls les bâtiments naviguant entièrement avec des batteries en utilisation normale sont pris en compte, mais les générateurs de secours sont autorisés. La modification exclut six bateaux hybrides électriques/diesel qui étaient auparavant inclus dans la liste.

FIGURE 18 : **NOMBRE DE BATEAUX UTILISANT L'UNE DES ÉNERGIES ALTERNATIVES EN TANT QUE VECTEUR ÉNERGÉTIQUE PRIMAIRE ***



Source : base de données de la CCNR

** La catégorie « hydrogène » comprend des bâtiments utilisant ou susceptibles d'utiliser des piles à combustible pour la propulsion. La catégorie « méthanol » comprend 3 bâtiments fonctionnant avec un moteur à combustion et un bateau prévu pour fonctionner avec un système de piles à combustible. La catégorie « Batteries » comprend des bateaux naviguant uniquement à l'aide de batteries. MCI = moteur à combustion interne ; PC = piles à combustible.*

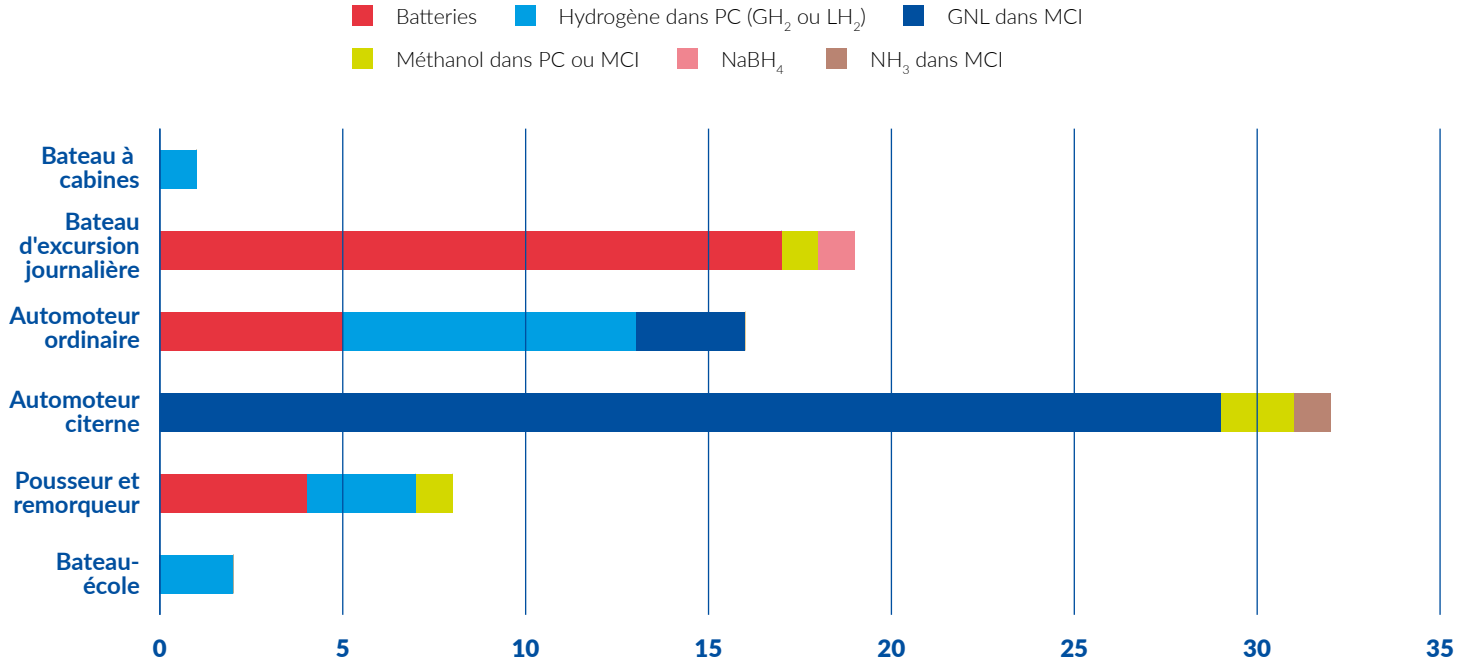
[33] Ils sont sans rapport avec les 78 bateaux examinés dans le cadre de cette analyse.
[34] Le vecteur énergétique primaire est le plus couramment utilisé pour la propulsion des bateaux, alors que les vecteurs énergétiques secondaires et tertiaires sont utilisés dans une moindre mesure.

La figure 18 ci-dessus illustre les énergies alternatives susceptibles de servir de vecteur énergétique primaire ou principal (pour la propulsion des bâtiments). Cela implique souvent la présence à bord d'autres vecteurs énergétiques, notamment de moteurs diesel à des fins de remplacement en cas de panne ou en tant que source de courant électrique de secours. La majorité des bâtiments qui fonctionnent ou qu'il est prévu de faire fonctionner à l'hydrogène utilisent généralement ce gaz sous sa forme comprimée (GH_2), moins chère que la forme liquéfiée. Parmi les bâtiments utilisant le GH_2, il n'y en a qu'un dont il est l'unique vecteur énergétique, tandis que les 12 autres disposent également de systèmes de propulsion diesel et/ou électrique (batterie). En d'autres termes, en ce qui concerne les systèmes de propulsion à zéro émission, différentes options (modulaires) combinant sources d'énergie et carburants sont envisagées, lesquelles joueront un rôle dans la réalisation des objectifs ambitieux de réduction des émissions fixés au niveau international. C'est ce que confirme le statut des bateaux innovants (en service, en cours de construction ou à l'état de projet), dont la majorité utilise plusieurs vecteurs énergétiques (environ 65 %).

D'ailleurs, il n'y a pas encore de solution « universelle » permettant de réaliser la transition énergétique. Le choix d'une technologie permettant de réduire les émissions de manière appropriée dépend de plusieurs facteurs, dont le profil de navigation des bateaux, leur type, le segment de marché dans lequel ils opèrent, mais aussi les contraintes techniques associées.

La figure suivante illustre la façon dont les solutions innovantes trouvent leur place dans le secteur de la navigation intérieure.

FIGURE 19 : **RÉPARTITION DES INNOVATIONS PAR TYPE DE BATEAU ET PAR VECTEUR D'ÉNERGIE PRIMAIRE**[35]



[35] *À l'exclusion des projets annulés ou des bateaux hors service.*

La plupart de ces bateaux innovants (40) sont équipés d'un moteur à combustion en tant que convertisseur d'énergie principal, mais 29 d'entre eux sont également équipés d'un moteur électrique. Cette évolution positive devrait faciliter une approche modulaire du système. En effet, l'intégration de batteries ou de systèmes de piles à combustible à bord de bateaux existants exige que ceux-ci soient, à l'origine, équipés d'un moteur électrique. 26 bâtiments n'utilisent que des systèmes de propulsion électrique par batterie, ce qui signifie qu'ils sont uniquement tributaires de leurs batteries pour leur propulsion, et 16 fonctionnent avec des systèmes de piles à combustible. Il convient de souligner que trois bateaux sont conçus pour utiliser des conteneurs de batteries interchangeables.







06

TRANSPORT DE PASSAGERS

- Le secteur européen de la croisière fluviale a continué de se développer en 2025, soutenu par une demande croissante et de nouveaux investissements. La flotte en service regroupait 420 bateaux en 2025, contre 408 en 2024. Quatorze nouveaux bateaux de croisière fluviale sont entrés sur le marché en cours d'année, augmentant la capacité de 2 182 lits, tandis que 17 autres bâtiments sont attendus en 2026, et 25 en 2027 sur la base des carnets de commandes actuels.
- La demande de croisières fluviales a continué de croître en 2025, avec 1,5 million de passagers voyageant sur les rivières européennes (+8,0 % par rapport à 2024) et générant 3,7 milliards d'euros de ventes brutes de billets (+5,0 %). Le Rhin et le Danube représentaient environ 80 % de l'ensemble des destinations choisies en 2025. Si près de 823 000 passagers ont été enregistrés à Lobith, sur le Rhin inférieur (+2,1 %), et 503 000 à Gambsheim, sur le Rhin supérieur (+9,8 %), 650 354 passagers ont été recensés à Jochenstein (+35,9 %), sur le Danube supérieur.
- Les mouvements des bateaux de croisière fluviale sur le Rhin n'ont pas encore retrouvé leur niveau prépandémique, contrairement au nombre de passagers. Sur le Danube, en revanche, les mouvements des bateaux ont dépassé de loin les niveaux prépandémiques. Cet essor exceptionnel a également été influencé par le déplacement du point de départ des bateaux de croisière d'Engelhartszell (en aval de Jochenstein) à Passau (en amont de Jochenstein). Sur la Moselle, leur nombre était légèrement supérieur à celui enregistré en 2019. Selon les données disponibles concernant l'utilisation des capacités sur le Danube supérieur, le taux de 74,0 % atteint en 2025 représente le niveau le plus élevé depuis 2019.

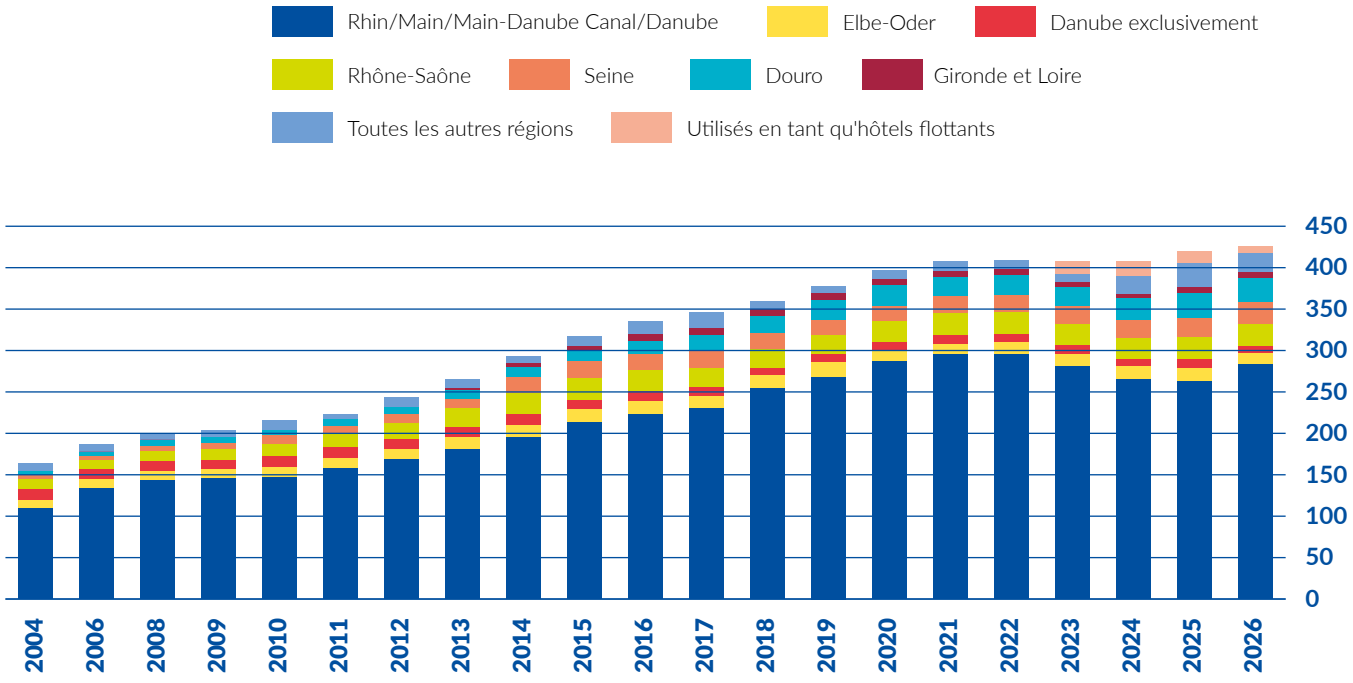
CROISIÈRE FLUVIALE
ET DEMANDE

FLOTTE DE CROISIÈRES FLUVIALES[36]

La flotte de croisière fluviale exploitée en Europe[37], qui représente plus de 40 % de la flotte de croisière opérant dans le monde, est principalement concentrée sur les voies navigables d'Europe centrale[38], ce qui correspond à près de 75 % de l'ensemble de la flotte de croisière fluviale naviguant dans l'UE. Le nombre de bateaux de croisière fluviale opérant en Europe en 2025 s'élevait à 420[39] (contre 408 en 2024). Ce nombre devrait atteindre 426 en 2026.

Certains bâtiments, parallèlement à leurs activités de croisière en dehors des principales saisons touristiques, sont utilisés comme hôtels flottants. C'était toujours le cas en 2025, avec 14 bateaux (inclus dans le total de 420 bateaux de croisière fluviale en service) faisant office d'hôtels flottants (contre 18 en 2024 et 16 en 2023). Certains d'entre eux devraient reprendre pleinement leurs activités de croisière en 2026.

FIGURE 1 : **NOMBRE DE BATEAUX DE CROISIÈRE FLUVIALE OPÉRANT DANS L'UE PAR RÉGION D'EXPLOITATION** (2004-2026) *

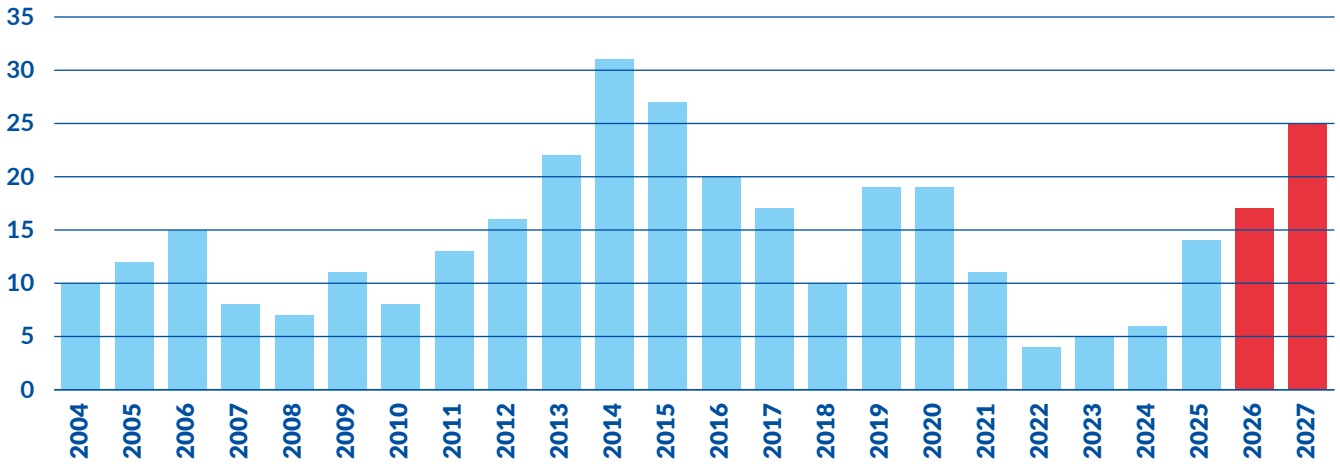


Source : Hader A., The River Cruise Fleet Handbook (avril 2026)
** 2026 : données fondées sur l'état des carnets de commandes au mois d'avril 2026.*

[36] *Hader A., The River Cruise Fleet Handbook (avril 2026). Seuls les bateaux de croisière fluviale disposant de 40 lits au minimum sont pris en compte dans cette analyse.*
[37] *L'Europe sans la Russie et l'Ukraine.*
[38] *Rhin, Main, Canal Main-Danube, Danube, Elbe-Oder.*
[39] *Parmi lesquels 14 bâtiments faisant office d'hôtels flottants.*

Depuis la fin de la pandémie de Covid-19, l'activité des nouvelles constructions pour la croisière fluviale a conservé un rythme plutôt lent entre 2022 et 2024. L'activité a cependant repris en 2025, avec l'arrivée de 14 nouveaux bateaux de croisière fluviale sur le marché (contre 6 en 2024). Le carnet de commandes pour 2026 et 2027 confirme également cette tendance positive avec 17 nouveaux bateaux de croisière fluviale attendus en 2026, et 25 en 2027.

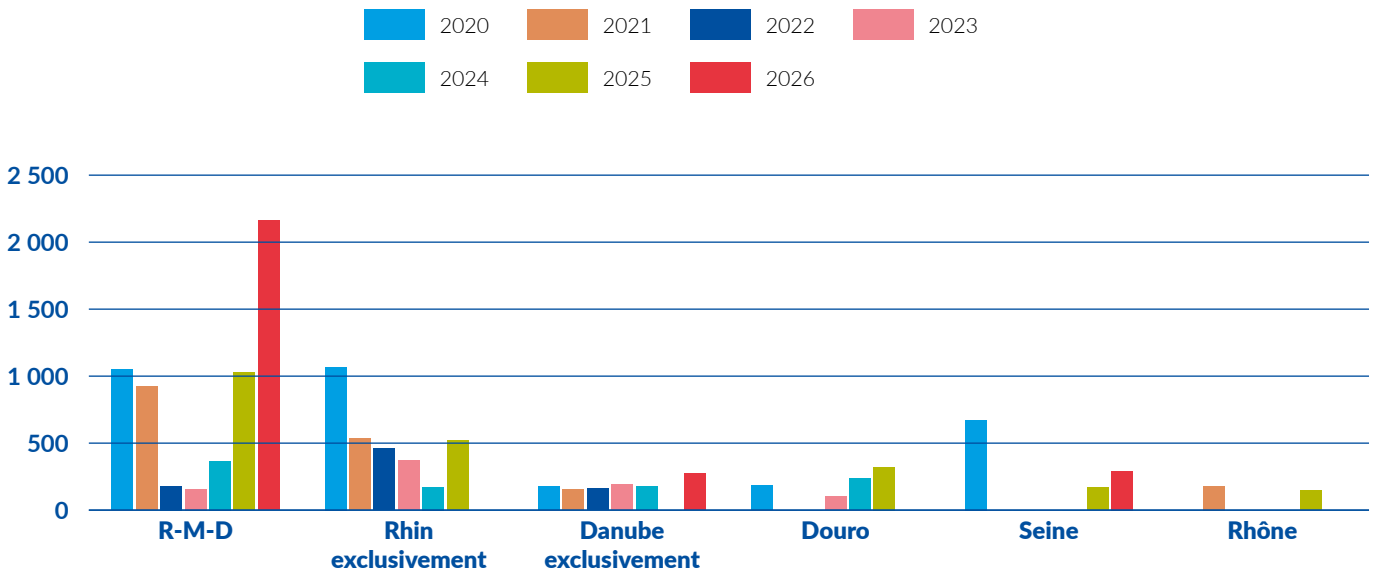
FIGURE 2 : **NOUVEAUX BATEAUX DE CROISIÈRE FLUVIALE POUR LE MARCHÉ EUROPÉEN** (2004-2027) *



Source : Hader A., The River Cruise Fleet Handbook (avril 2026)
** 2026 et 2027: données fondées sur l'état des carnets de commandes au mois d'avril 2026.*

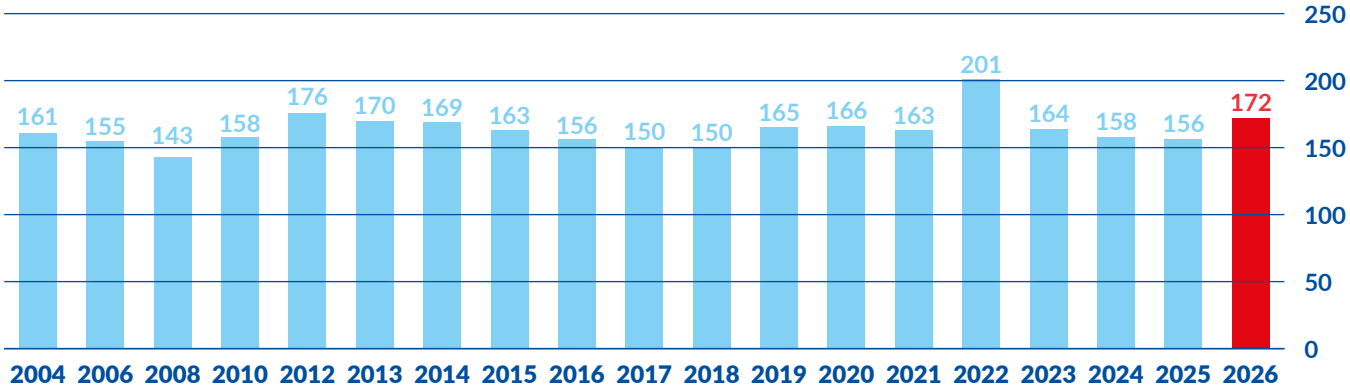
En 2025, les 14 nouveaux bateaux ont doté le marché de la croisière fluviale en Europe d'une capacité supplémentaire de 2 182 lits (contre 948 lits en 2024). Une capacité additionnelle de 2 730 lits est attendue pour 2026.

FIGURE 3 : **NOUVELLES CAPACITÉS DE CROISIÈRE DE 2020 À 2026 PAR RÉGION D'ACTIVITÉ** (NOMBRE DE LITS) *



Source : Hader A., The River Cruise Fleet Handbook (avril 2026)
** R-M-D= Rhin/Main/Canal Main-Danube/Danube. 2026 : données fondées sur l'état des carnets de commandes au mois d'avril 2026.*

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



Source : Hader A., The River Cruise Fleet Handbook (avril 2026)
** Chiffres pour 2024 : données fondées sur l'état des carnets de commandes au mois d'avril 2026.*

DEMANDE DE CROISIÈRE FLUVIALE

Tourisme de croisière fluviale en Europe[40, 41]

Le secteur européen de la croisière fluviale a poursuivi sa croissance entre 2024 et 2025, affichant une augmentation du nombre de passagers et des recettes, bien qu'à un rythme plus lent que pendant la saison précédente. En 2025, 1,5 million de passagers ont voyagé sur les fleuves européens (+8,0 % par rapport à 2024) et ont généré 3,7 milliards d'euros de ventes brutes de billets (+5,0 %). Si les clients originaires de pays non européens constituaient 45 % des passagers, ils représentaient 66 % des recettes totales, avec une durée moyenne de séjour à bord plus longue que celle des voyageurs européens.

Selon l'étude réalisée par IG River Cruise, le Rhin et le Danube (y compris leurs affluents) restent les piliers du marché européen de la croisière fluviale, représentant ensemble environ 80 % des destinations choisies par les passagers pendant la saison 2025. La plupart des passagers provenaient de la région DACH[42] (586 801 clients, soit 39,4 % du nombre total de passagers) et des États-Unis/Canada (544 819 clients, soit 36,6 % du nombre total de passagers).

En ce qui concerne l'âge des passagers, le groupe des 56-75 ans a continué à dominer le marché européen de la croisière fluviale, tandis que la demande est restée limitée du côté des voyageurs âgés de moins de 40 ans.

[40] *IG River Cruise, The River Cruise Market 2025, disponible sur le site internet d'IG River Cruise*
[41] *Entreprises fluviales de France (E2F), Baromètre de l'activité tourisme fluvial, édition 2026, disponible sur le site internet d'E2F*
[42] *L'abréviation « DACH » correspond au marché source « Allemagne - Autriche - Suisse ».*

Nombre de passagers par fleuve

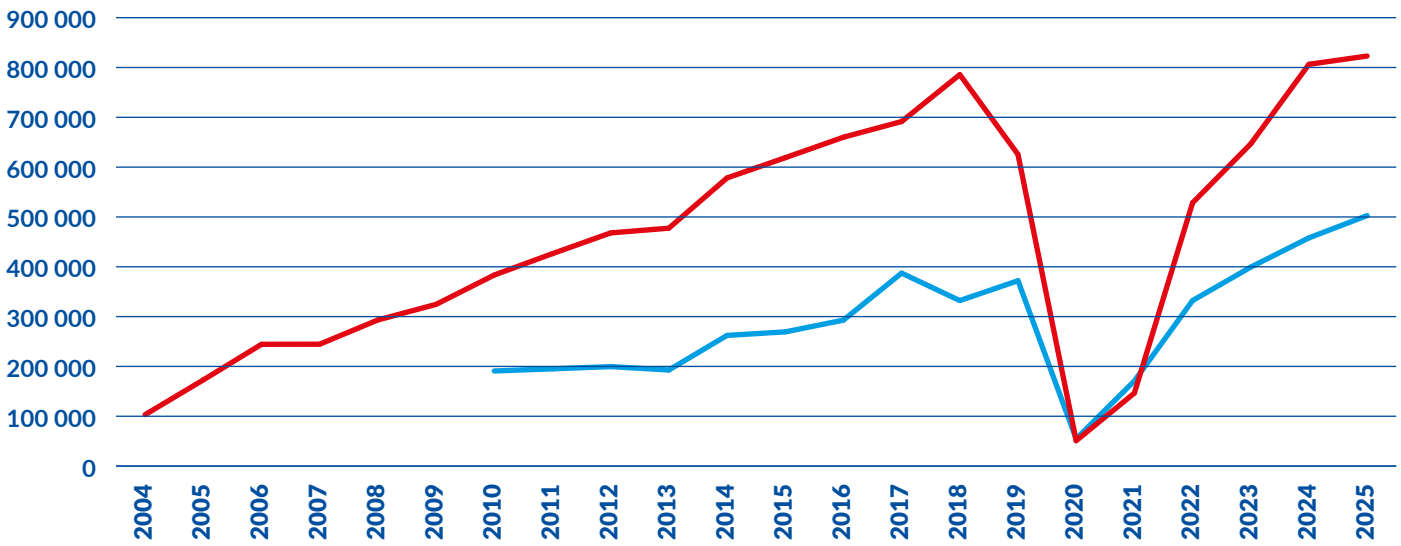
Ce rapport annuel comprend deux sources supplémentaires de données relatives aux croisières fluviales sur le Rhin. La première est l'administration néerlandaise des voies navigables et de la navigation (Rijkswaterstaat), qui recense les croisières fluviales à la frontière germano-néerlandaise près de Lobith. Selon cette nouvelle source, les chiffres annuels relatifs au Rhin sont supérieurs à ceux publiés auparavant. Dans les rapports annuels précédents, seule avait été mentionnée, en tant que source, l'administration allemande des voies navigables et de la navigation, qui mesurait le trafic de croisière fluviale à Iffezheim, sur le Rhin supérieur.

Sur le Rhin supérieur, le trafic est plus faible que sur le Rhin inférieur, car de nombreux bateaux de croisière en provenance d'Amsterdam quittent le Rhin moyen pour rejoindre le Main et se diriger ensuite vers le Danube. La deuxième source supplémentaire de données sont les Voies Navigables de France, qui recensent le trafic des croisières fluviales à l'écluse de Gambsheim, située sur le Rhin supérieur et marquant la frontière avec l'Allemagne.

Rhin

Avec 4 706 bateaux de croisière ayant franchi Lobith sur Rhin inférieur en 2025, le résultat était presque identique à celui de l'année 2024 (+0,3 %). Le nombre de passagers enregistrés à ce point de passage frontalier entre les Pays-Bas et l'Allemagne s'élevait à près de 823 000 (+2,1 % par rapport à 2024). À Iffezheim, sur le Rhin supérieur, 3 340 bateaux de croisière ont été recensés (+3,9 %). Le nombre de passagers relevé à Gambsheim, sur le Rhin supérieur, a presque atteint 503 000 en 2025 (+9,8 %).

FIGURE 5 : **NOMBRE ANNUEL DE PASSAGERS TRANSPORTÉS PAR LES BATEAUX DE CROISIÈRE FLUVIALE SUR LE RHIN**



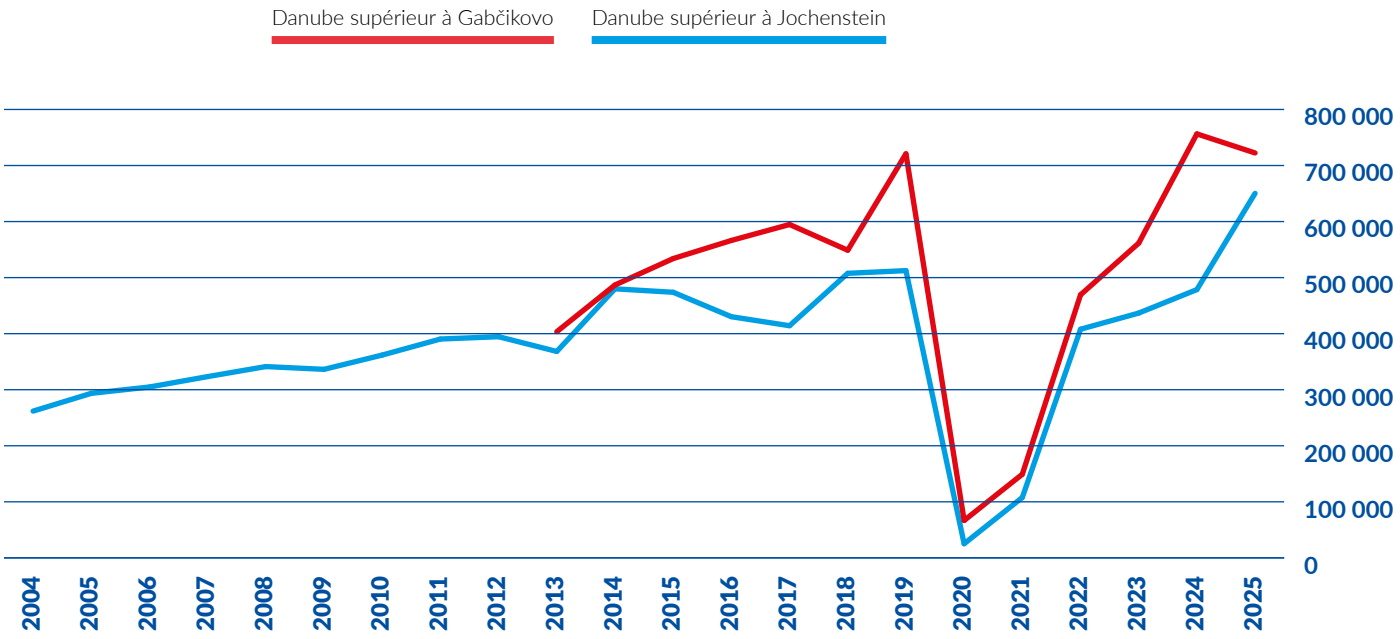
Sources : Rijkswaterstaat, VNF
** Rhin inférieur = frontière entre les Pays-Bas et l'Allemagne (Lobith)*
Rhin supérieur = frontière entre la France et l'Allemagne (Gambsheim)

Danube

Avec 4 939 bateaux de croisière ayant franchi l'écluse de Gabčikovo, située à la frontière entre la Slovaquie et la Hongrie, le nombre de mouvements de bateaux de croisière fluviale a dépassé de +15,7 % celui relevé en 2024, tandis que le nombre de passagers enregistré à ce poste frontière était inférieur de -4,5 % à celui atteint en 2024.

À l'autre point d'enregistrement, celui de Jochenstein, situé à la frontière germano-autrichienne, le nombre de mouvements de bateaux enregistrés en 2025 s'est élevé à 4 606, représentant une forte augmentation de +28,1 % par rapport à l'année précédente. Toujours à Jochenstein, près de Passau, le nombre de passagers s'est élevé à 650 354 (+35,9 %). Cet essor exceptionnel a également été influencé par le déplacement du point de départ des bateaux de croisière d'Engelhartszell (en aval de Jochenstein) à Passau (en amont de Jochenstein).

FIGURE 6 : **NOMBRE ANNUEL DE PASSAGERS TRANSPORTÉS PAR BATEAUX DE CROISIÈRE FLUVIALE SUR LE DANUBE**



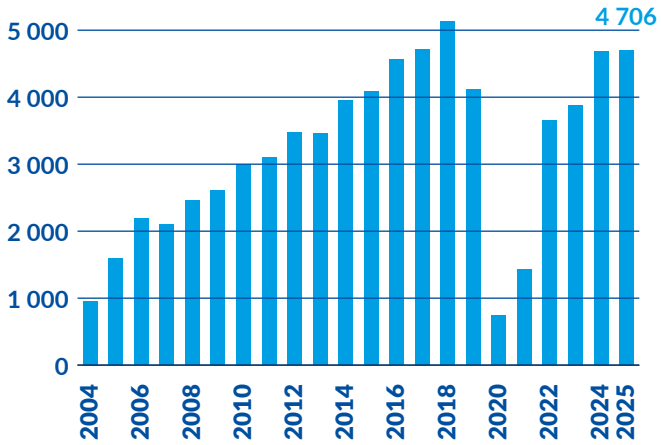
Sources : Commission du Danube, WSV
** Gabčikovo = frontière entre la Slovaquie et la Hongrie ; Jochenstein = frontière entre l'Allemagne et l'Autriche*

Nombre de mouvements de bateaux

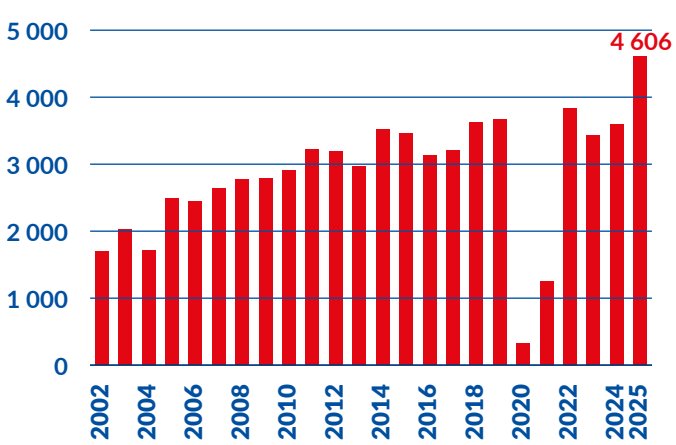
Les trois graphiques suivants résument l'évolution des mouvements des bateaux de croisière fluviale sur le Rhin, le Danube et la Moselle depuis 2002-2004. Les chiffres concernant le Rhin ont été relevés à la frontière entre l'Allemagne et les Pays-Bas, et ceux concernant le Danube ont été relevés au poste frontière entre l'Allemagne et l'Autriche. Il convient de noter que le nombre de mouvements de bateaux sur le Danube est plus élevé à Gabčíkovo (frontière entre la Slovaquie et la Hongrie, avec 4 939 passages de bateaux de croisière fluviale en 2025), mais les données relatives à ce point d'enregistrement ne sont disponibles que depuis 2013.

FIGURES 7, 8 ET 9 : **NOMBRE ANNUEL DE PASSAGES DE BATEAUX DE CROISIÈRE SUR LE DANUBE, LE RHIN ET LA MOSELLE ***

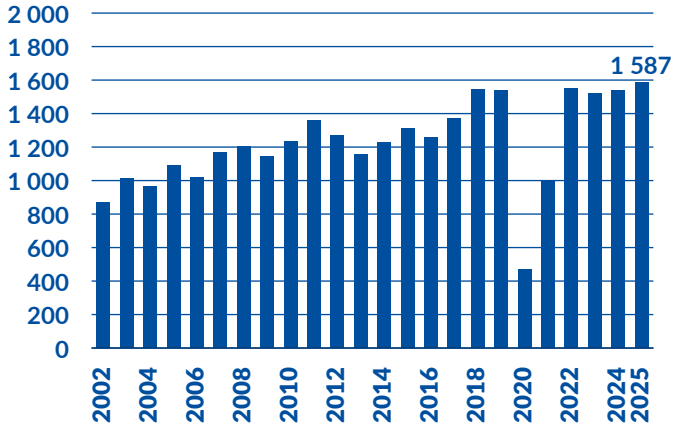
Rhin



Danube



Moselle



Sources : Rijkswaterstaat, WSV et Commission de la Moselle

** Rhin = frontière entre les Pays-Bas et l'Allemagne (Lobith)*
Danube = Danube supérieur, à la frontière entre l'Allemagne et l'Autriche (écluse de Jochenstein)
Moselle = écluse de Coblence


Pays-Bas
Rotterdam
Lobith
822 988 4 706
Allemagne
RHIN INFÉRIEUR
Belgique
Bonn
Coblence
Coblence
n.d. 1 587
Fankel
n.d. 1 109
RHIN MOYEN
Moselle
Zeltingen
n.d. 1 012
Kanzem
n.d. 328
Luxembourg
Mayence
Main
Saar
Mannheim
France
Neckar
Canal Main-Danube
Danube
RHIN SUPÉRIEUR
Strasbourg
Gambsheim
502 731 3 586
Point d'enregistrement
Nombre de passagers en 2025
Nombre de passages de bateaux en 2025
Bâle
Suisse



Sources : Rijkswaterstaat, VNF, WSV, Commission du Danube et Commission de la Moselle

Utilisation des capacités

Le taux d'utilisation des capacités des bateaux de croisière fluviale est également un indicateur clé permettant d'évaluer l'évolution du secteur de la croisière fluviale car il reflète la rentabilité des opérations. Le degré d'utilisation de la capacité des bateaux de croisière fluviale ne peut être calculé que pour le Danube supérieur, car cela nécessite des données détaillées concernant le nombre de passagers et la capacité des bateaux en termes de sièges passagers. Les données relatives à l'écluse de Jochenstein (frontière entre l'Allemagne et l'Autriche) sont fournies par la WSV.

L'utilisation des capacités est définie comme étant le ratio obtenu en divisant le nombre de passagers par la capacité en passagers des bateaux qui ont franchi l'écluse. Comme la moyenne annuelle des taux d'utilisation mensuels, il est exprimé en points de pourcentage.

Le taux moyen d'utilisation des capacités était tombé de 64,0 % en 2019 à 20,6 % en 2020 en raison de la pandémie de Covid. Il aura ensuite fallu quatre ans, jusqu'en 2024, pour atteindre à nouveau une valeur similaire à celle de 2019, en affichant un taux d'utilisation des capacités de 66,5 %. Depuis 2019, le niveau le plus élevé a été atteint en 2025, avec un taux d'utilisation des capacités de 74,0 %.

TABLEAU 1 : **UTILISATION DES CAPACITÉS DES BATEAUX DE CROISIÈRE FLUVIALE FRANCHISSANT LA FRONTIÈRE GERMANO-AUTRICHIENNE SUR LE DANUBE**

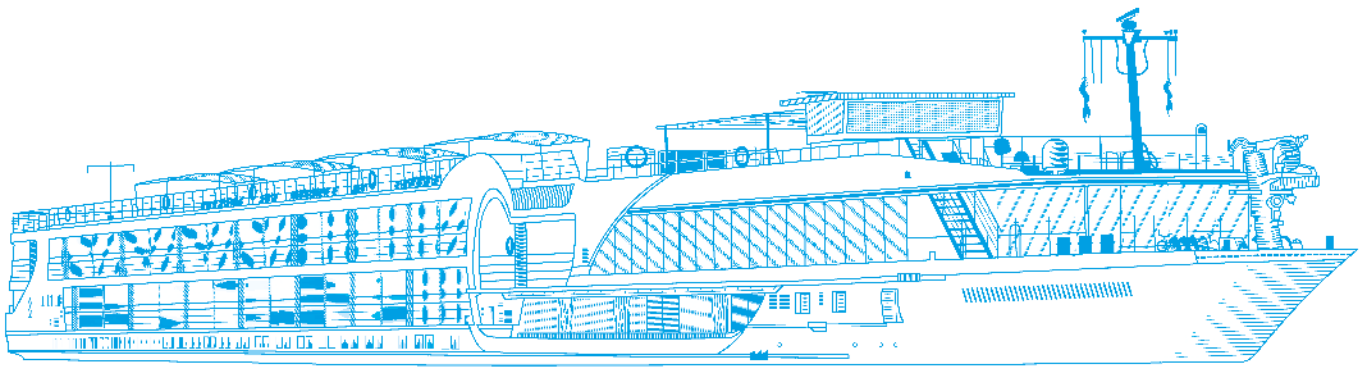
Année	Degré d'utilisation des capacités des bateaux de croisière fluviale
2019	64,0 %
2020	20,6 %
2021	27,3 %
2022	54,6 %
2023	55,1 %
2024	66,5 %
2025	74,0 %

Sources : analyse de la CCNR à partir de données fournies par la WSV

Save

La majeure partie du trafic portuaire de passagers sur la Save et la Kupa est concentrée dans le port de Belgrade, en Serbie. Depuis 2015, le nombre de passagers de croisières fluviales enregistré au terminal à passagers de Belgrade a augmenté de manière constante, passant de 60 000 passagers en 2015 à 104 000 en 2019, illustrant l'ampleur de la croissance des croisières sur le Danube. La plupart des bateaux faisant escale à Belgrade naviguent sur le Danube, et les principales capitales d'Europe de l'Est figurent sur leurs itinéraires.

Comme dans d'autres régions, le trafic de passagers a été lourdement impacté par la pandémie de Covid-19, tombant à tout juste 561 passagers en 2020. Depuis lors, le trafic s'est progressivement redressé, pour atteindre 81 649 passagers en 2025. Bien qu'étant encore inférieur au record atteint en 2019, ce niveau dépasse les chiffres antérieurs à 2019 et confirme une tendance positive à la reprise[43].



[43] *Les données relatives au transport de passagers n'ont pas été traitées en détail à ce jour, en raison du manque de données actualisées et d'uniformité des méthodologies suivies par les différents pays.*

II FLOTTE D'EXCURSIONS
JOURNALIÈRES ET DEMANDE AFFÉRENTE

Les données sur la flotte d'excursions journalières à passagers et la demande correspondante ne sont pas toujours disponibles dans tous les pays européens, et le niveau de détail varie considérablement selon les systèmes statistiques nationaux. Sur la base des informations disponibles, l'aperçu suivant a pu être établi pour 2024. Des données détaillées par pays sont également disponibles sur le site internet de l'Observation du marché.

Des données détaillées par pays sont également disponibles sur le site internet de l'observation du marché en cliquant sur ce QR code.

FLOTTE D'EXCURSIONS JOURNALIÈRES

TABLEAU 2 : **NOMBRE DE BATEAUX D'EXCURSIONS JOURNALIÈRES PAR PAYS EN 2024**

Pays	2024	Notes
Pays rhénans		
Allemagne	1 093	Dont 808 sur les voies d'eau intérieures et les canaux, 124 sur des lacs et 161 sur des bateaux de petite taille à disposition dans les ports.
Pays-Bas	529	Dont 71 bacs à passagers et 192 voiliers à passagers de la flotte historique homologués pour transporter plus de 12 personnes (flotte dite « Bruine Vloot » – flotte brune)[44].
France	322	
Suisse	140	
Belgique	59*	*Les données se réfèrent à 2023. Dont 3 bacs à passagers
Pays danubiens		
Roumanie	323*	*Données relatives à 2023
Hongrie	137	
Autriche	31*	*Données relatives à 2023
Slovaquie	13	
Autres pays		
Italie	276*	*Données relatives à 2023
Pologne	109	
République tchèque	92	

Sources : VNF, WSV, IVR, Office fédéral suisse de la statistique, Commission du Danube, Office statistique de la République slovaque, Ministère des transports de la République tchèque, Ministère italien des transports, Office statistique de Pologne.

[44] *Voir site internet du Ministère néerlandais de l'infrastructure et de la gestion des eaux*

DEMANDE D'EXCURSIONS JOURNALIÈRES

TABLEAU 3 : **NOMBRE DE PASSAGERS** (EN MILLIONS) **SUR DES BATEAUX D'EXCURSIONS JOURNALIÈRES PAR PAYS EN 2024**

Pays	2024 (en millions de passagers)	Notes
Pays rhénans		
France	9,2	
Pays-Bas (Amsterdam)	Environ 3 par an	Aucune répartition annuelle disponible
Suisse	13,7	Lacs suisses inclus. L'activité mesurée en bateau-km était d'environ 2,2 millions km en 2024.
Pays danubiens		
Hongrie	2,0	Danube et lac Balaton inclus.
Autriche	0,6	
Slovaquie	0,07	
Autres pays		
Italie	103,3	Données relatives à 2023. Lagune vénitienne (88 %) + lacs italiens (12 %) + Pô (<0,1 %) inclus.
Pologne	1,1	

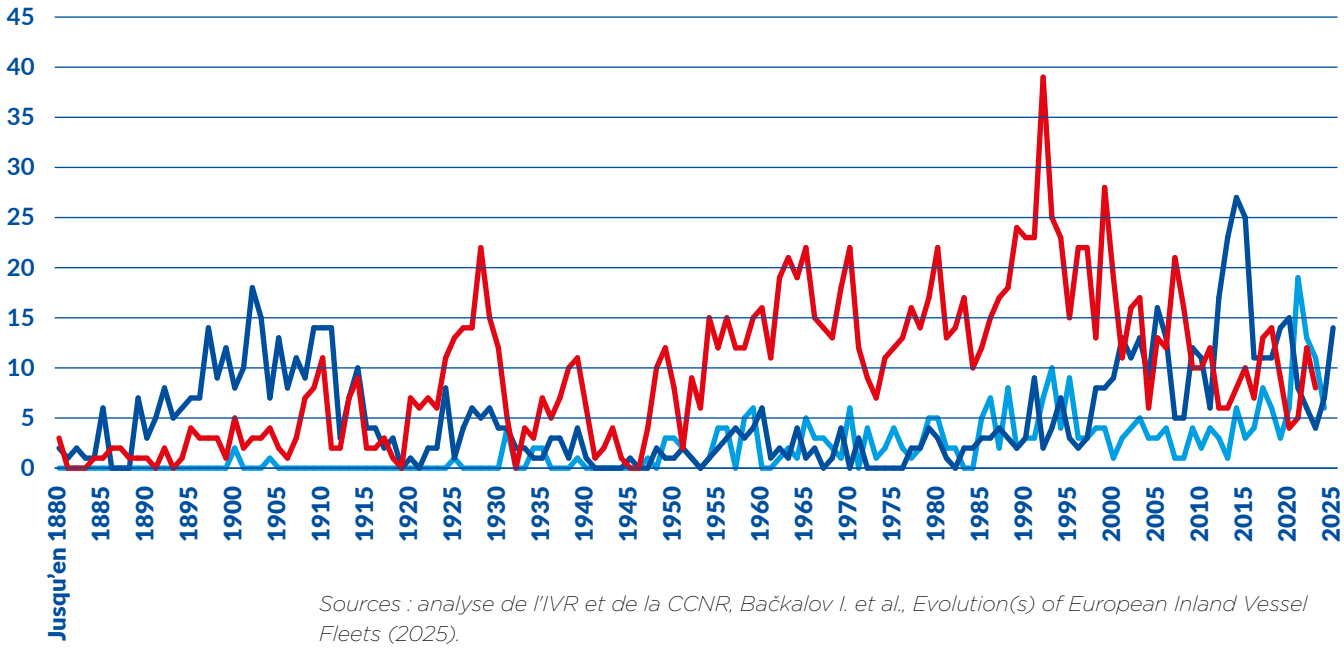
Sources : VNF, Ville d'Amsterdam, Office fédéral suisse de la statistique, Commission du Danube, Office statistique de la République slovaque, Ministère italien des infrastructures durables et de la mobilité, Office statistique de Pologne.



STRUCTURE PAR ÂGE
DE LA FLOTTE RHÉNANE DE BATEAUX À PASSAGERS

La flotte à passagers comprend les bacs à passagers, les bateaux de croisière et les bateaux d'excursions journalières. La figure ci-dessous illustre l'état actuel de la flotte et son évolution dans le temps. Il convient cependant de noter que des bateaux inactifs peuvent être inclus dans ces chiffres et que certains des bateaux les plus récents peuvent ne pas être pris en compte. La plupart des bacs à passagers et des bateaux d'excursions journalières (qui représentent 69 % de l'ensemble des bateaux à passagers rhénans) ont été construits au XXe siècle (avec un pic d'activité dans les années 60 et 90), mais les nouvelles constructions ont continué à se développer de manière significative au XXIe siècle. Le nombre de nouveaux bateaux d'excursions journalières dans les pays rhénans a suivi une tendance à la baisse depuis l'an 2000, tandis que le nombre de nouveaux bacs a augmenté au cours des deux dernières décennies.

FIGURE 10 : **ANNÉES DE MISE EN SERVICE DE LA FLOTTE RHÉNANE DE BATEAUX À PASSAGERS AU FIL DU TEMPS** (NOMBRE DE BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE)



Sources : analyse de l'IVR et de la CCNR, Bačkalov I. et al., Evolution(s) of European Inland Vessel Fleets (2025).
Il convient de noter que, pour un bateau de croisière fluviale et six bateaux d'excursions journalières, l'année de construction est inconnue. La base de données de l'IVR comprend les bateaux en activité, mais aussi certains bateaux inactifs, en particulier ceux mis en service au cours des années précédentes.

Le nombre de bateaux à passagers sur le Danube a culminé en 1980 (162 bateaux) et n'a cessé d'augmenter entre 2000 et 2017. Malgré cela, la capacité de la flotte à passagers du Danube au XXIe siècle n'a toujours pas atteint les niveaux antérieurs aux années 90[45].

[45] *Bačkalov I. et al., Evolution(s) of European Inland Vessel Fleets (2025)*





07

ENTREPRISES, EMPLOI, CHIFFRE D'AFFAIRES, SALAIRES ET COÛTS SALARIAUX[46]

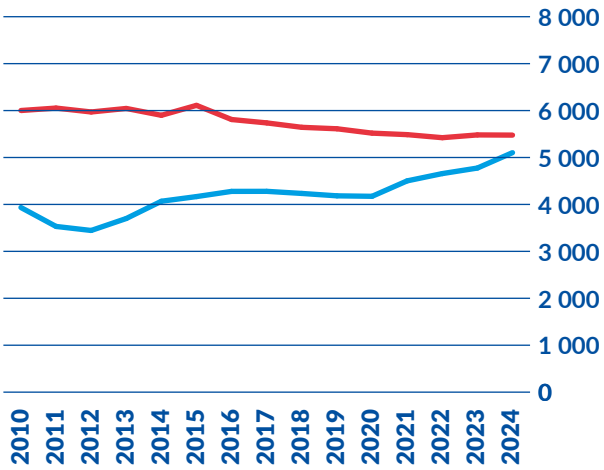
- **En 2024, 5 477 entreprises de transport fluvial de marchandises opéraient en Europe (UE-27 plus la Bosnie-Herzégovine, la Serbie et la Suisse), 86 % d'entre elles étant établies dans des pays rhénans. Les Pays-Bas totalisaient à eux seuls 3 302 entreprises de fret fluvial (représentant 60 % du total européen et 70 % du total dans les pays rhénans). Les pays danubiens comptaient 254 entreprises de fret fluvial en 2024 (soit une part de 4,6 %). Le transport fluvial de marchandises employait un nombre total de 23 183 personnes en 2024. La part des personnes employées dans les pays rhénans représentait 77,2 %, et dans les pays danubiens 16,8 %.**
- **Le secteur du transport fluvial de passagers comprenait 5 103 entreprises en 2024, dont 41,6 % enregistrées dans les pays rhénans, et 10,3 % dans les pays danubiens. Entre 2011 et 2024, le nombre d'entreprises de transport fluvial de passagers en Europe a suivi une tendance à la hausse. En 2024, le nombre d'entreprises a dépassé de 44,5 % celui atteint en 2011. Le transport fluvial de passagers en Europe employait un nombre total de 29 055 personnes en 2024.**
- **Le chiffre d'affaires du transport fluvial de marchandises dans l'UE-27 (plus la Suisse, la Bosnie-Herzégovine et la Serbie) s'élevait à environ 7,5 milliards d'euros en 2024, contre 7,9 milliards d'euros en 2023. Les pays rhénans ont généré 90 % de ce chiffre. Dans le transport fluvial de passagers, le chiffre d'affaires (3,1 milliards d'euros en 2023) est passé à 4,2 milliards d'euros en 2024, poursuivant sa reprise après la pandémie. Les pays rhénans représentaient 70 % du chiffre d'affaires dans le transport de passagers.**

[46] La question de la pénurie de personnel a été analysée et développée plus en détail dans le rapport thématique 2023 consacré au marché du travail, disponible sur le site internet de l'Observation du marché de la CCNR.

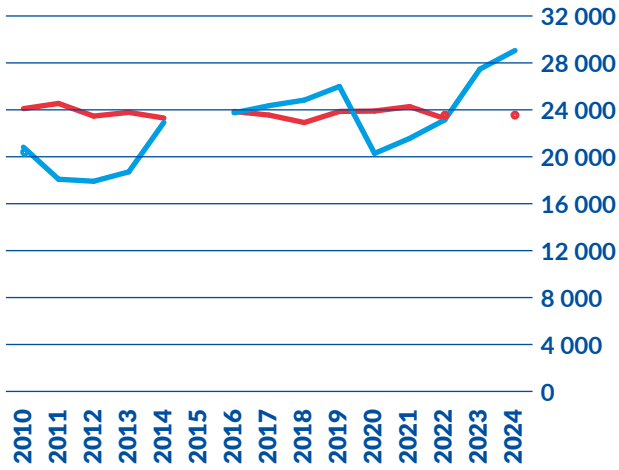
FIGURES 1 ET 2 : **ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ENTREPRISES ET DE L'EMPLOI DANS LE TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES ET DE PASSAGERS EN EUROPE ***

Transport de marchandises — Transport de passagers

Nombre d'entreprises



Nombre de personnes employées



Sources : données en partie estimées.
Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] jusqu'en 2020 et [sbs_sc_ovw] à partir de 2021. Les données concernant le Luxembourg ont été retirées en raison d'un manque de fiabilité.



ENTREPRISES
ET EMPLOI DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Principales tendances sur le marché du travail pour le transport fluvial : de nombreux opérateurs de navigation intérieure continuent de rencontrer des difficultés pour recruter des membres d'équipage qualifiés et les fidéliser. Les pénuries de personnel, le vieillissement de la main-d'œuvre, les difficultés à attirer de nouveaux arrivants, les exigences croissantes en matière de formation et de certification, ainsi que l'augmentation des coûts de personnel restent des problèmes structurels importants, qui pèsent sur la compétitivité et le développement à long terme du secteur.

Selon les chiffres d'Eurostat, 5 477 entreprises de transport fluvial étaient en activité en Europe (UE-27 plus la Bosnie-Herzégovine, la Serbie et la Suisse) en 2024[47]. Environ 86 % d'entre elles (4 730 en chiffres absolus) étaient alors enregistrées dans les pays rhénans[48]. À eux seuls, les Pays-Bas comptaient 3 302 entreprises de fret fluvial, ce qui représente 60 % du nombre total en Europe et 70 % du nombre d'entreprises opérant dans les pays rhénans. Depuis 2011, le nombre d'entreprises de transport fluvial de marchandises en Europe est en légère baisse (voir figure 1). En 2024, le nombre d'entreprises recensées était inférieur de 9,5 % à celui affiché en 2011.

Dans les pays danubiens, le nombre d'entreprises est relativement faible (254[49], représentant 4,6 %), en comparaison avec la part que détient le Danube dans la prestation totale de transport sur les voies navigables de l'UE-27 (14 %)[50]. À cet égard, il convient de noter que, pour des raisons historiques, les entreprises de la région du Danube sont, en moyenne, plus grandes. Il s'agit, pour une large part, d'anciennes entreprises d'État. La taille moyenne des entreprises de la région rhénane est, en revanche, très réduite, un grand nombre d'entre elles – en particulier dans le segment de la cargaison sèche aux Pays-Bas, en France et en Belgique – étant des entreprises familiales dotées uniquement d'un ou deux bateaux.

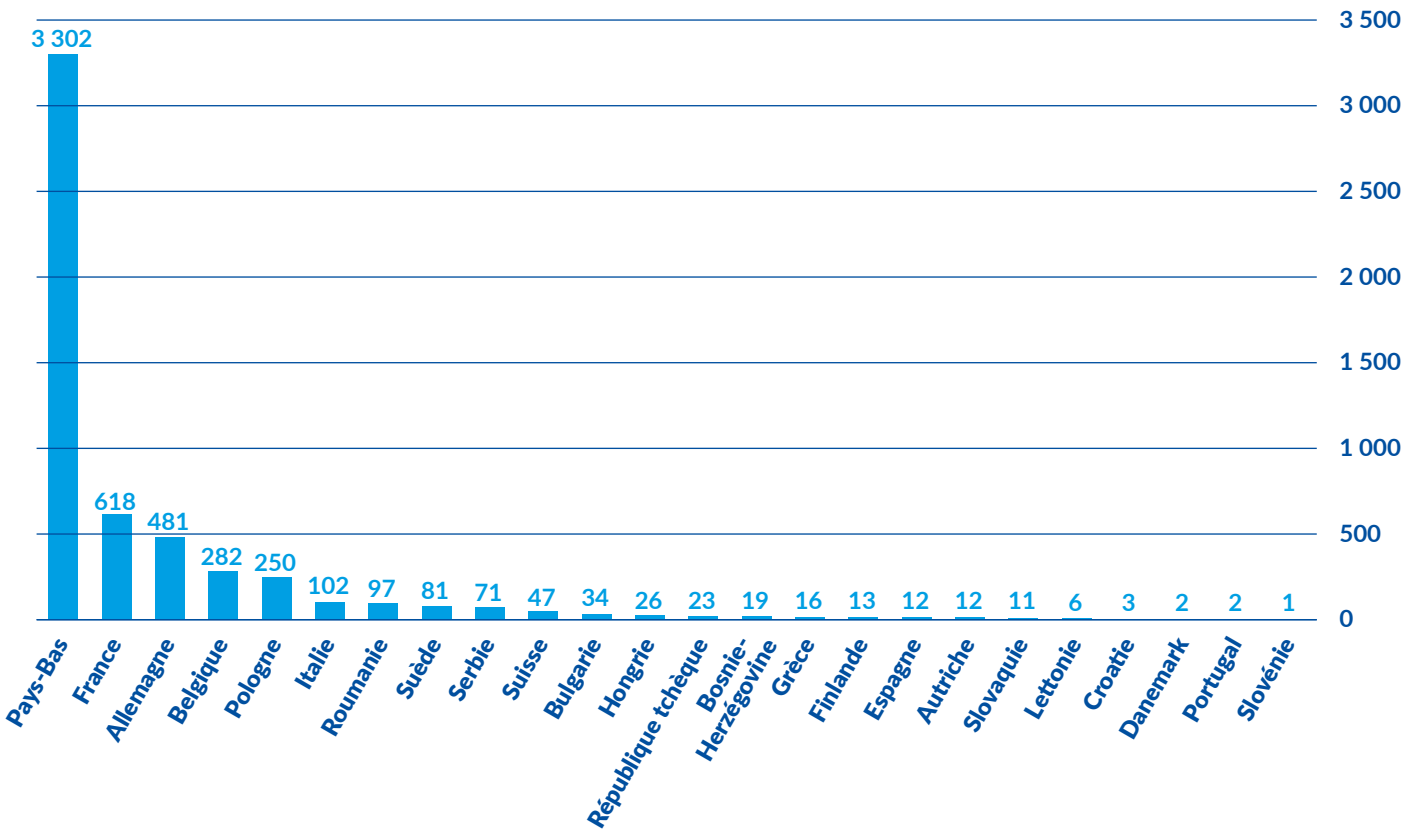
TABLEAU 1 : **NOMBRE MOYEN DE PERSONNES EMPLOYÉES PAR ENTREPRISE DE TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES DANS LES PAYS RHÉNANS**

Belgique	**1,9**
Pays-Bas	**2,8**
France	**3,3**
Allemagne	**11,0**
Suisse	**20,4**
Ensemble des pays rhénans	**3,8**

Source : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] et [sbs_sc_ovw]

[47] Les chiffres les plus récents d'Eurostat concernant le nombre total d'entreprises opérant dans le secteur du transport de marchandises [sbs_sc_ovw] sont disponibles pour l'année 2024.
[48] Pays-Bas, Allemagne, Belgique, France, Suisse et Luxembourg.
[49] Autriche, Croatie, Hongrie, Slovaquie, Serbie, Bulgarie et Roumanie.
[50] Valeurs pour 2024.

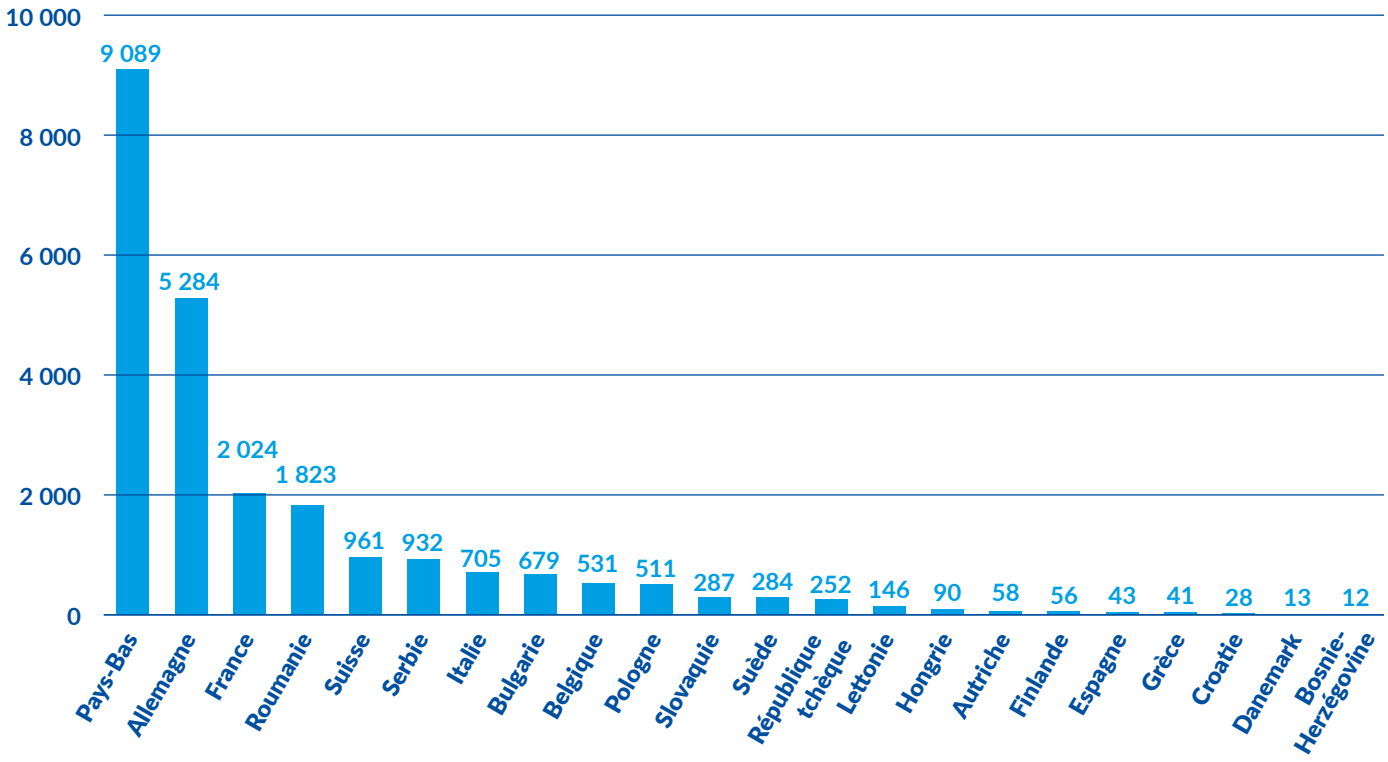
FIGURE 3 : **NOMBRE D'ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES EN EUROPE EN 2024 ***



Sources : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] et [sbs_sc_ovw]
** Les données relatives à la Belgique se rapportent à 2023. Celles concernant le Luxembourg ont été retirées en raison d'un manque de fiabilité. Les données relatives à l'Irlande ne sont pas disponibles pour des raisons de confidentialité. Pour l'Italie et la Pologne, le nombre élevé d'entreprises par rapport aux volumes de fret est lié à la structure du secteur de la navigation intérieure. Dans ces deux pays, la majorité des entreprises sont très petites.*

Le nombre de personnes employées dans le secteur du transport de fret fluvial comprend les travailleurs indépendants, ceux qui aident les membres de leur famille à bord et les salariés. Le nombre total relatif à cette variable recouvrait 23 183 personnes en 2024 (UE-27 plus la Bosnie-Herzégovine, la Serbie et la Suisse). 77,2 % des personnes employées le sont dans les pays rhénans. Cette part s'élève à 16,8 % dans les pays danubiens et à 6,0 % dans les pays situés en dehors des régions rhénane et danubienne. Le nombre de personnes employées a connu une évolution légèrement négative entre 2010 et 2024. La baisse enregistrée pendant cette période était de -5,6 %.

FIGURE 4 : **NOMBRE DE PERSONNES EMPLOYÉES DANS LE TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES EN EUROPE EN 2024 ***



Sources : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] et [sbs_sc_ovw]
** Les données relatives au Danemark se rapportent à 2023. Celles relatives à la France se rapportent à 2022. Celles relatives à l'Autriche se rapportent à 2021. Celles concernant le Luxembourg ont été retirées en raison d'un manque de fiabilité. Les données concernant l'Irlande, le Portugal et la Slovénie ne sont pas disponibles pour des raisons de confidentialité. Pour l'Italie et la Pologne, voir les observations sous la figure 3.*

On constate que, si le nombre de personnes employées dans le transport fluvial de marchandises en Allemagne est plus de deux fois supérieur à celui enregistré pour la France, cette dernière compte un plus grand nombre d'entreprises. Ces données reflètent la taille des entreprises françaises, en moyenne inférieure à celle des entreprises allemandes. En 2024, les entreprises françaises comprenaient 3,3 salariés par entreprise, alors que les entreprises allemandes en comptaient 11,0.

Il convient de noter qu'en raison d'approches statistiques différentes du marché du travail, les chiffres recueillis auprès des institutions nationales chargées de l'observation du marché du travail ou d'autres organismes nationaux peuvent présenter des différences considérables avec les chiffres obtenus auprès d'Eurostat. En ce qui concerne les comparaisons entre pays, Eurostat constitue la source privilégiée, ses données étant recueillies de manière uniforme auprès de chacun des pays concernés, ce qui les rend comparables.

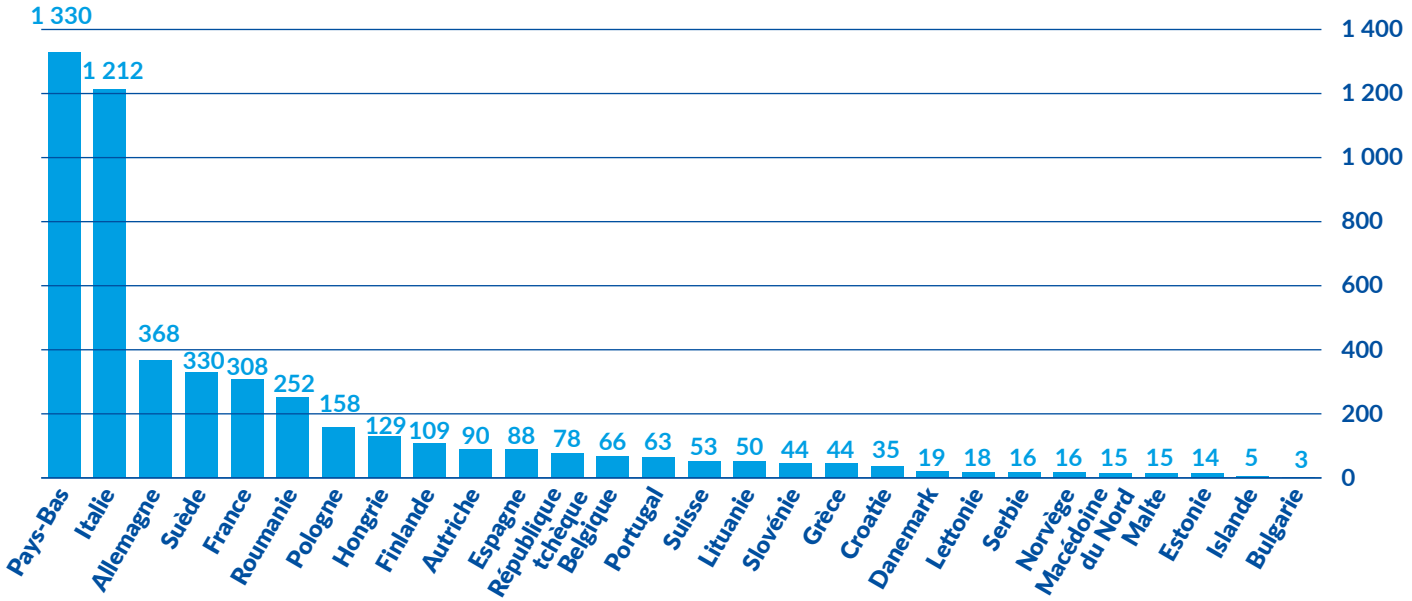
I ENTREPRISES
ET EMPLOI DANS LE TRANSPORT DE PASSAGERS

En 2024, le nombre d'entreprises de transport fluvial de passagers en Europe (UE-27 plus l'Islande, la Norvège, la Macédoine du Nord, la Serbie et la Suisse) s'élevait à 5 103. Leur répartition géographique montre que 41,6 % d'entre elles étaient enregistrées dans les pays rhénans, alors que celles répertoriées dans les pays danubiens représentaient un pourcentage de 10,3 %. Contrairement au transport fluvial de marchandises, les pays d'Europe méridionale détiennent une part assez élevée des entreprises de transport de passagers (27,9 % en 2024). De plus, les pays scandinaves représentaient 9,4 % de l'ensemble des entreprises de transport de passagers en 2024.

Entre 2011 et 2024, le nombre d'entreprises de transport fluvial de passagers en Europe a suivi une tendance à la hausse assez régulière (voir figure 1). En conséquence, le nombre d'entreprises recensées en 2024 était 44,5 % plus élevé qu'en 2011.

Les trois pays qui comptent le plus grand nombre d'entreprises sont les Pays-Bas, l'Italie et l'Allemagne. En termes de nombre d'entreprises, la Suisse, quant à elle, se situe en milieu de tableau par rapport aux autres pays européens. En revanche, comme on peut le voir ci-dessous, elle se classe en troisième position en ce qui concerne l'emploi dans le transport de passagers. Cet écart s'explique par le fait que la Suisse accueille de nombreuses entreprises de croisières fluviales qui emploient un plus grand nombre de personnes que les autres catégories d'entreprises de transport de passagers.

FIGURE 5 : **NOMBRE D'ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL DE PASSAGERS EN EUROPE EN 2024 ***



Source : Eurostat [sbs_sc_ovw]

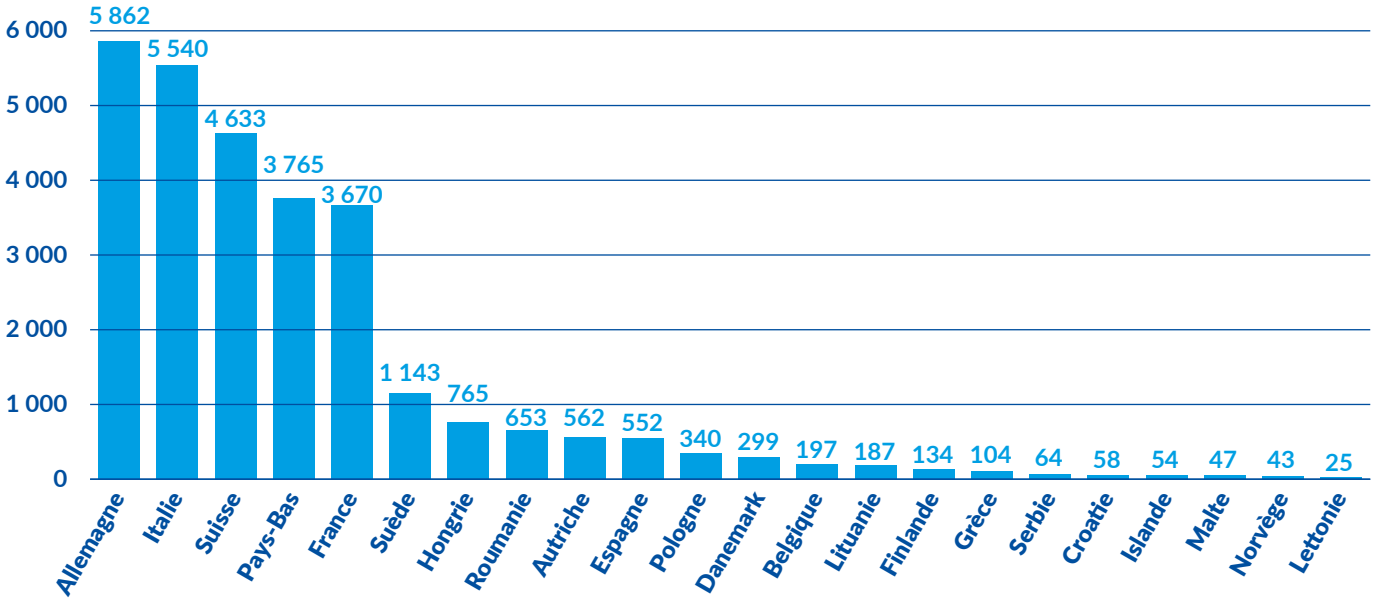
** Les données concernant la Belgique se rapportent à 2023. Les données concernant la Serbie et la Bulgarie se rapportent à 2022. Celles concernant le Luxembourg ont été retirées en raison d'un manque de fiabilité. Les données relatives à la Slovaquie et à la Bosnie-Herzégovine ne sont pas disponibles pour des raisons de confidentialité. Pour la Pologne, le nombre élevé d'entreprises est lié à la structure du secteur de la navigation intérieure. Voir observations précédentes.*

En 2024, le nombre total de personnes employées dans le secteur du transport fluvial de passagers en Europe (UE-27 plus l'Islande, la Norvège, la Macédoine du Nord, la Serbie et la Suisse) s'élevait à 29 055. L'évolution observée pendant les années 2020-2023 illustre l'impact du Covid et la reprise après la pandémie (voir figure 2). Ainsi, en 2024, le nombre de personnes employées a renoué avec la tendance à la hausse observée pendant la période 2010-2024.

S'agissant du nombre d'entreprises, les Pays-Bas occupent la première place. En revanche, ce pays n'occupe que la quatrième place en ce qui concerne le nombre de personnes employées. Cela s'explique par le fait que les Pays-Bas comptent de nombreuses entreprises d'excursions journalières dans des villes telles qu'Amsterdam. Ces entreprises sont généralement de petite taille, contrairement aux grandes entreprises de croisières fluviales, lesquelles sont souvent établies en Suisse ou en Allemagne.

En matière d'emploi, l'Allemagne et l'Italie arrivent en tête devant la Suisse et les Pays-Bas. Environ 55 % de l'ensemble des personnes employées dans le transport fluvial de passagers travaillent dans l'un de ces trois pays. La part de l'emploi dans le secteur du transport de passagers dans ces pays est plutôt élevée, compte tenu de leurs nombreux lacs (et voies de navigation intérieures dans le cas de l'Allemagne), et des nombreuses entreprises de croisières fluviales domiciliées en Allemagne et en Suisse.

FIGURE 6 : **NOMBRE DE PERSONNES EMPLOYÉES DANS LE TRANSPORT FLUVIAL DE PASSAGERS EN EUROPE EN 2024 ***



Source : Eurostat [sbs_sc_ovw]

** Les données concernant l'Autriche se rapportent à 2021. Les données concernant la Serbie se rapportent à 2022. Celles concernant le Danemark se rapportent à 2023. Les données concernant la Bulgarie, la République tchèque, l'Estonie, le Portugal, la Slovénie, la Slovaquie et la Bosnie-Herzégovine ne sont pas disponibles pour des raisons de confidentialité.*

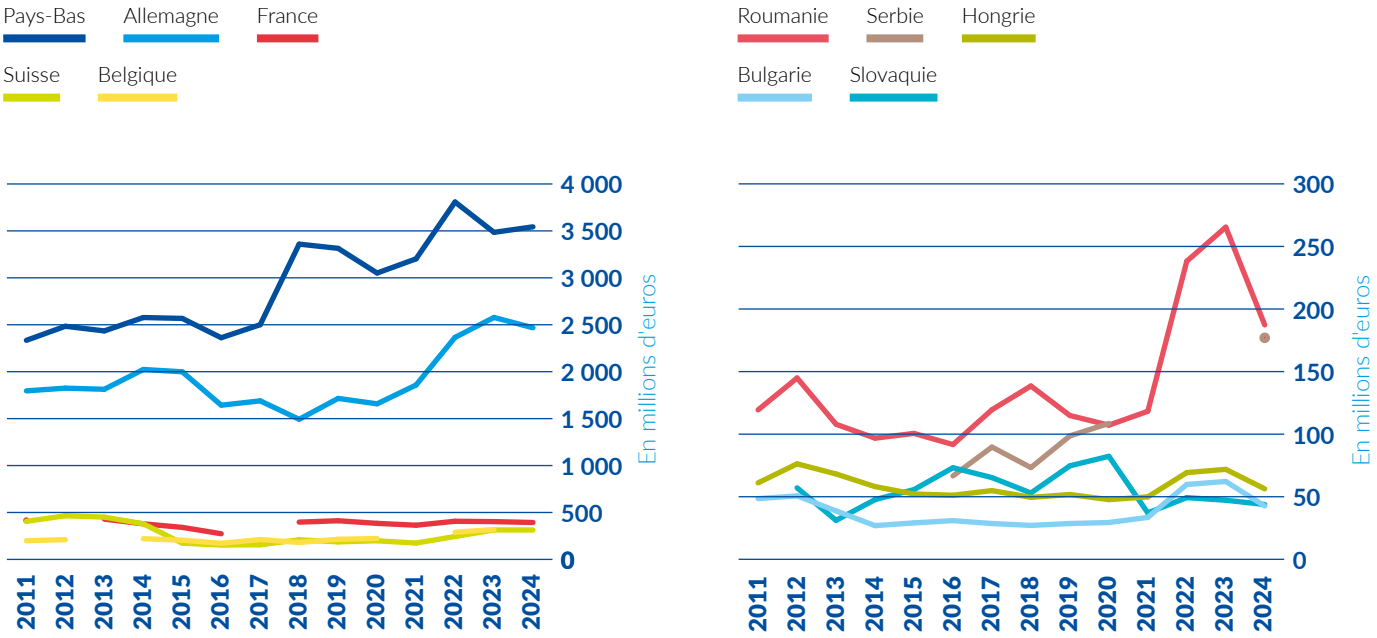
Environ 62 % de l'ensemble des personnes employées dans le transport fluvial de passagers au sein de l'UE travaillent dans des pays rhénans. La part des pays danubiens s'élève à 7 %, celle des pays du sud de l'Europe à 22 %, et celle des pays scandinaves à 6 %.

CHIFFRE D'AFFAIRES
DU TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES ET DE PASSAGERS

CHIFFRE D'AFFAIRES DU TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES

En 2024, les entreprises de transport fluvial de marchandises de l'UE-27 (plus la Suisse, la Bosnie-Herzégovine et la Serbie) ont enregistré un chiffre d'affaires d'environ 7,5 milliards d'euros[51], contre 7,9 milliards d'euros en 2023 et 2022. Les pays rhénans représentaient environ 6,7 milliards d'euros (90 % du chiffre d'affaires de l'UE-27, plus la Suisse, la Bosnie-Herzégovine et la Serbie). Une tendance à la hausse a pu être observée depuis 2018 pour l'Allemagne.

FIGURE 7 : **CHIFFRE D'AFFAIRES ANNUEL DU TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES DANS LES PAYS RHÉNANS ET DANUBIENS** (EN MILLIONS D'EUROS) *



Sources : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], [sbs_sc_ovw], CBS (NL) pour les données antérieures à 2021, Administration fédérale des contributions (AFC) (CH) pour les données antérieures à 2021, et estimation de la CCNR à partir des données fournies par Eurostat pour la France au titre de l'année 2019. Pour la Suisse et les Pays-Bas, la série de données présente une rupture à partir de 2021. Celle-ci résulte de l'utilisation, à partir de cette année-là, de chiffres issus d'une nouvelle base de données d'Eurostat [sbs_sc_ovw]. Compte tenu de l'absence, dans l'ancienne base de données d'Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], de données relatives aux chiffres d'affaires de ces deux pays, ce sont les bases de données nationales du CBS et de l'AFC qui ont été utilisées pour les années antérieures à 2021.

** Jusqu'à la fin de l'année 2020, les valeurs indiquées pour les entreprises néerlandaises étaient estimées à partir du chiffre d'affaires net de l'ensemble du secteur de la navigation intérieure aux Pays-Bas. La valeur obtenue pour les entreprises suisses à partir des données disponibles jusqu'à la fin de l'année 2020 a été convertie en euros sur la base du taux de change annuel moyen.*

[51] *Ce nombre comprend le chiffre d'affaire pour la Serbie (168 millions d'euros).*

TABLEAU 2 : **CHIFFRE D'AFFAIRES DU TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES DANS LES PAYS RHÉNANS** (EN MILLIONS D'EUROS) *

	2022	2023	2024
Entreprises néerlandaises	3 808	3 484	3 543
Entreprises allemandes	2 366	2 578	2 468
Entreprises françaises	407	403	393
Entreprises belges	290	318	318
Entreprises suisses	244	314	313
Pays rhénans	**7 115**	**7 097**	**7 035**

Source : Eurostat [sbs_sc_ovw]
** Les données concernant la Belgique en 2024 se rapportent à 2023.*

Le chiffre d'affaires estimé des entreprises opérant dans le transport fluvial de marchandises et enregistrées dans les pays danubiens s'élevait à 584 millions d'euros en 2023 et à 527 millions d'euros en 2024. Les données concernant la Serbie sont manquantes pour 2022 et 2023 et celles concernant l'Autriche le sont pour 2022, 2023 et 2024.

TABLEAU 3 : **CHIFFRE D'AFFAIRES DU TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES DANS LES PAYS DANUBIENS** (EN MILLIONS D'EUROS)

	2022	2023	2024
Entreprises roumaines	238	265	187
Entreprises serbes*	109	109	168
Entreprises hongroises	69	72	56
Entreprises bulgares	60	62	43
Entreprises slovaques	49	47	44
Entreprises autrichiennes *	27	27	28
Entreprises croates *	3	2	2
Pays danubiens *	**555**	**584**	**528**

Source : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] et [sbs_sc_ovw]
** Les données concernant la Serbie au titre de 2022 et 2023 se rapportent à 2020, celles concernant l'Autriche au titre de 2022 et 2023 se rapportent à 2021.*

Dans les régions européennes situées en dehors des espaces rhénan et danubien, les pays affichant les chiffres d'affaires les plus élevés[52] sont l'Italie (76 millions d'euros), la Pologne (47 millions d'euros), la Suède (27 millions d'euros) et la République tchèque (23 millions d'euros).

[52] *Toutes les valeurs se rapportent à 2024.*

CHIFFRE D'AFFAIRES RELATIF AU TRANSPORT FLUVIAL DE PASSAGERS

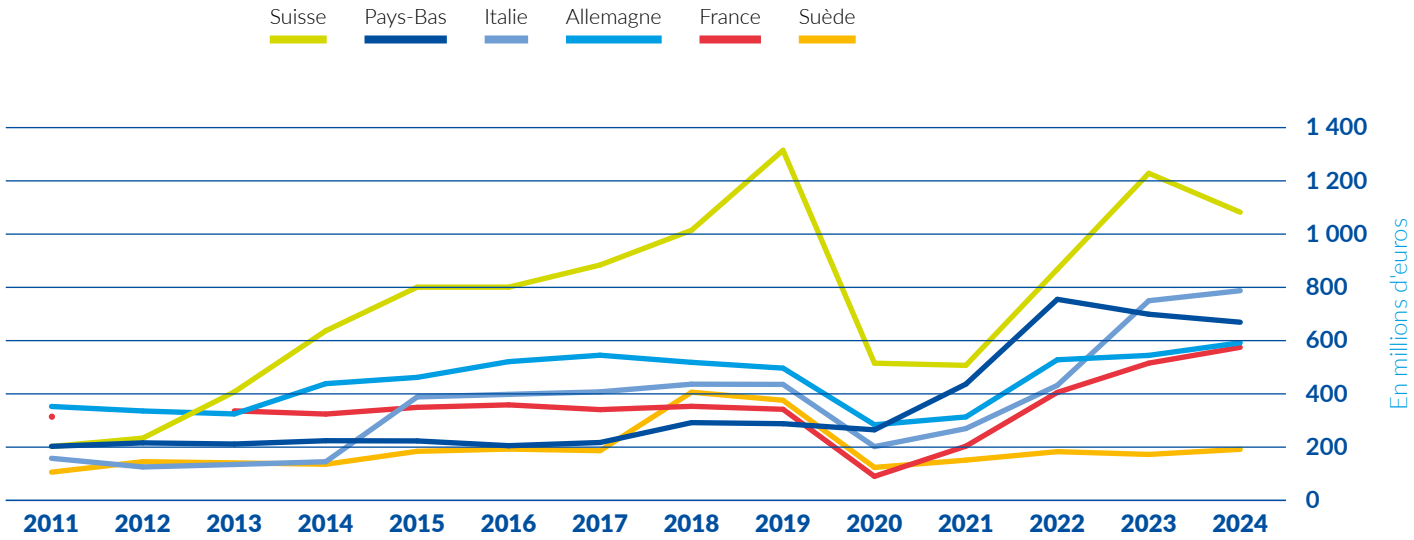
En 2024, le chiffre d'affaires des entreprises de transport fluvial de passagers dans l'UE (plus la Suisse, la Norvège, l'Islande, la Macédoine du Nord et la Serbie) s'élevait à environ 4,2 milliards d'euros, contre 3,1 milliards d'euros en 2023 et 2,7 milliards d'euros en 2022.

Le chiffre d'affaires des pays rhénans[53] représentait environ 3,0 milliards d'euros en 2024, soit une part de 70 % du chiffre d'affaires total du transport fluvial de passagers en Europe.

Il est important de noter que les résultats présentés ci-après incluent le chiffre d'affaires généré par l'ensemble des segments de marché du transport de passagers (excursions journalières sur les voies d'eau intérieures et les lacs, croisières fluviales ou services de traversée). Pour certains pays, le chiffre d'affaires repose presque entièrement sur les croisières fluviales ou les excursions journalières, voire sur les deux activités.

Les courbes relatives au chiffre d'affaires du transport fluvial de passagers illustrent la forte reprise qui a succédé, en 2022 et 2023, à la pandémie de Covid-19.
Les chiffres d'affaires atteints au cours de ces deux années dépassaient souvent les niveaux prépandémiques.

FIGURE 8 : **CHIFFRE D'AFFAIRES ANNUEL DU TRANSPORT FLUVIAL DE PASSAGERS DANS LES PRINCIPAUX PAYS** (EN MILLIONS D'EUROS) *



Sources : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] jusqu'en 2020, [sbs_sc_ovw] à partir de 2021, CBS (NL) pour les données antérieures à 2021, AFC (CH) pour les données antérieures à 2021, et estimation de la CCNR à partir des données fournies par Eurostat pour la France au titre de l'année 2019. Pour la Suisse et les Pays Bas, voir les observations sous le graphique 7. Pour de nombreux pays, aucune donnée antérieure à 2020 n'était disponible.

[53] *Sans le Luxembourg, dont les données ne sont pas disponibles pour des raisons de fiabilité.*

TABLEAU 4 : **CHIFFRE D'AFFAIRES DU TRANSPORT FLUVIAL DE PASSAGERS DANS LES PAYS RHÉNANS** (EN MILLIONS D'EUROS)

	2022	2023	2024
Entreprises suisses	868 (e)	1 229 (e)	1 082
Entreprises néerlandaises	755	699	669
Entreprises allemandes	528	545	592
Entreprises françaises	406	515	575
Entreprises belges	17	31	34
Pays rhénans	2 574 *	3 019 *	2 952

Source : Eurostat [sbs_sc_ovw]
** Inclut une valeur estimative pour la Suisse, les données n'étant pas disponibles en 2022 et 2023.*
(e) = estimation

Pour les entreprises des pays danubiens, les données existantes[54] font apparaître des valeurs nettement inférieures à celles des pays rhénans. Pour certaines années et certains pays, les données ne sont pas toutes disponibles. Cela signifie souvent que le niveau d'activité économique d'un secteur est très bas et que (pour des raisons de confidentialité) ses données ne sont pas assez élevées pour être diffusées.

Les valeurs généralement modestes affichées par les pays danubiens en termes de chiffre d'affaires du transport fluvial de passagers ne signifient pas que le nombre de passagers transportés sur le Danube soit, en règle générale, faible. Cette situation résulte plutôt d'une combinaison de facteurs, comme du fait que la plupart des croisières fluviales sur le Danube soient exploitées par des entreprises ayant leur siège dans des pays rhénans. Dans ce cas, le chiffre d'affaires est comptabilisé avec ceux des pays rhénans et non avec ceux des pays danubiens. Par ailleurs, le chiffre d'affaires dans un pays du Danube peut être très faible, en raison du faible niveau des salaires dans les pays danubiens, de façon générale. Un niveau de salaire inférieur et, par conséquent, des coûts salariaux moins élevés entraîneront des coûts totaux inférieurs, en particulier pour le transport de passagers, une activité à forte intensité de main-d'œuvre. Des coûts moins élevés génèrent, en retour, des niveaux de prix inférieurs et, par conséquent, des chiffres d'affaires également plus faibles.

[54] Pour des raisons de confidentialité, les chiffres d'affaires de plusieurs pays du Danube ne figurent pas dans la base de données SBS d'Eurostat. De même, compte tenu de leur niveau très modeste, les chiffres d'affaires n'ont pas pu être diffusés.

TABLEAU 5 : **CHIFFRE D'AFFAIRES DU TRANSPORT FLUVIAL DE PASSAGERS DANS LES PAYS DANUBIENS** (EN MILLIONS D'EUROS)

	2022	2023	2024
Entreprises autrichiennes	76 (e)	95 (e)	88
Entreprises hongroises	31	40	43
Entreprises roumaines	20	22	23
Entreprises slovaques	14 (e)	14 (e)	13
Entreprises serbes*	3	3 (e)	3 (e)
Entreprises croates	2	3	3 (e)
Pays danubiens *	**147**	**178**	**173**

Source : Eurostat [sbs_sc_ovw]
** Inclut des estimations pour l'Autriche et la Slovaquie en ce qui concerne les années 2022 et 2023. Les données concernant la Serbie au titre de 2023 et 2024 se rapportent à 2022 et les données concernant la Croatie au titre de 2024 se rapportent à 2023.*
(e) = estimation

L'Italie (788 millions d'euros en 2024) et la Suède (192 millions d'euros en 2024) sont deux pays européens, non rhénans et non danubiens, dont le chiffre d'affaires est très élevé dans le secteur du transport fluvial de passagers. On peut noter que, pour l'Italie, celui-ci est presque entièrement généré par les excursions journalières sur les lacs et le transport de passagers à Venise.


KD
KD Köln-Düsseldorfer
STOLZENFELS
SUBWAY
www.k-d.com
KD Köln-Düsseldorfer





08

PERSPECTIVES DU TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES ET DE PASSAGERS

- **Les perspectives à court terme pour le segment du minerai de fer et de l'acier se sont légèrement améliorées, avec une demande d'acier en cours de stabilisation et une consommation apparente d'acier qui devrait rebondir en 2026. Soutenu par les perspectives plus favorables qui s'ouvrent aux secteurs du bâtiment et de l'automobile, le transport de minerai de fer sur le Rhin devrait se redresser légèrement en 2026-2027. En revanche, les perspectives pour les produits pétroliers sont défavorables, étant donné que les phénomènes de basses eaux, la baisse de la demande de fioul domestique, la réduction des incitations à la constitution de stocks et la transition énergétique devraient, à long terme, peser sur la demande de transport.**
- **Les produits agricoles ont bénéficié d'excellentes récoltes et d'une forte demande d'exportations en 2025. En revanche, pour le secteur de la chimie, les défis à relever à court terme demeurent considérables, compte tenu de la faiblesse de la demande, des coûts élevés de l'énergie et de la concurrence mondiale. La production de l'industrie chimique de l'UE-27 a diminué de -2,4 % en 2025 par rapport à 2024. Comme le transport de conteneurs reste confronté à des difficultés liées aux basses eaux, aux tensions géopolitiques et au manque d'efficacité logistique, la croissance devrait se révéler modérée et plus lente que par le passé.**
- **Si les prévisions à long terme laissent présager une baisse de la production pour les produits pétroliers, le charbon et l'acier dans les pays rhénans, la production chimique et le commerce international devraient croître et soutenir la demande de transport. À long terme, le transport de conteneurs devrait bénéficier de la croissance du commerce mondial.**

PERSPECTIVES
À COURT TERME POUR LES MARCHÉS DU TRANSPORT FLUVIAL DANS LES PAYS RHÉNANS ET DANUBIENS

ACIER ET MINERAI DE FER

La navigation intérieure joue un rôle majeur en tant que mode de transport pour les matières premières et les produits finis de l'industrie sidérurgique. Dans l'industrie sidérurgique allemande (celle du plus grand pays producteur d'acier de l'UE), par exemple, la navigation intérieure détient une part de marché représentant environ 32 % de l'ensemble des activités logistiques, selon l'Association allemande de l'industrie sidérurgique. Bien qu'ayant évolué de manière assez constante depuis 2011, cette part de marché a peu augmenté en 2023 et 2024, fluctuant autour de 30 %.

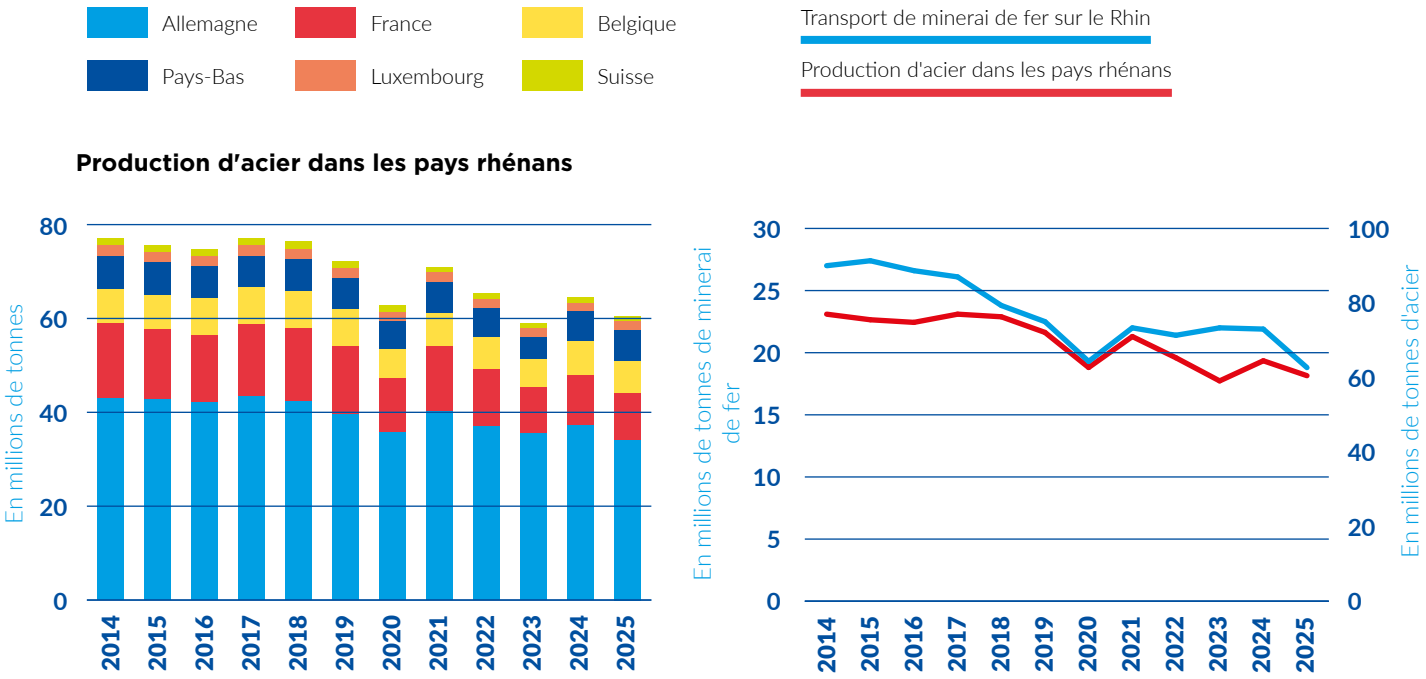
Sur l'ensemble du Rhin, 16,5 % de la totalité du transport de marchandises sont liés à la production d'acier (minerai de fer, charbon à coke, métaux, produits métalliques)[55]. Pour le Rhin traditionnel, cette part représente environ 30 % si l'on ajoute une estimation de la part de ferraille d'acier. Cette part est encore plus importante sur le Danube, atteignant 40 % sur le Danube moyen.

Le transport de minerai de fer sur le Rhin suit en général une tendance similaire à celle de la production d'acier, malgré une légère divergence en 2023, en raison d'un réapprovisionnement des stocks de minerai de fer.

[55] *Ferraille d'acier non incluse.*



FIGURES 1 ET 2 : **PRODUCTION D'ACIER DANS LES PAYS RHÉNANS ET TRANSPORT DE MINERAI DE FER SUR L'ENSEMBLE DU RHIN**



Sources : Eurofer, Destatis, Rijkswaterstaat, analyse de la CCNR
Suisse : estimation

Afin d'identifier les facteurs ayant une influence sur le transport du minerai de fer sur le Rhin, un modèle de régression statistique a été développé à partir des données mensuelles enregistrées pour le transport du minerai de fer sur le Rhin traditionnel à partir de l'an 2000 et jusqu'en 2025. D'après les résultats obtenus, 75 % des variations observées dans les volumes de transport de minerai de fer[56] peuvent s'expliquer par seulement quatre facteurs déterminants. Ils sont exposés dans l'infographie suivante :

[56] *Coefficient de détermination ajusté du modèle : 0,75.*

FIGURE 1 : FACTEURS INFLUANT LE TRANSPORT DE MINERAI DE FER



NIVEAU DE L'EAU
DUISBOURG-RUHRORT

NIVEAU DE L'EAU → VOLUME DE TRANSPORT

IMPACT

500 → 480 cm	300 → 280 cm	200 → 180 cm
-10,5 %	-23,2 %	-47,5 %

Pertes croissantes en période de basses eaux

PRIX DU GAZOLE

PRIX DU GAZOLE → VOLUME DE TRANSPORT

IMPACT

Le transport de minerai de fer est très énergivore en raison du recours aux convois poussés

+ 1 unité de prix du gazole (effet résiduel) → -0,54 volume de transport

PRODUCTION D'ACIER
EN ALLEMAGNE

PRODUCTION D'ACIER
CAPACITÉ DE STOCKAGE
→ VOLUME DE TRANSPORT

IMPACT

Les capacités de stockage des aciéries étant limitées, le transport suit immédiatement la production du même mois. Une diminution de la production d'acier aurait l'effet inverse sur les volumes de transport

+ 1 % production d'acier → +0,68 % volume de transport

CHANGEMENT STRUCTUREL
CRISE DE 2008-2009

BAISSE STRUCTURELLE → VOLUME DE TRANSPORT

IMPACT

Les volumes de transport sont systématiquement inférieurs à leur niveau d'avant crise

-25,5 % Effet estimé sur les volumes de transport

TABLEAU 1 : **VARIABLES EXPLICATIVES POUR LE TRANSPORT DU MINERAI DE FER SUR LE RHIN – RÉSULTATS D'UN MODÈLE STATISTIQUE** (FONDÉ SUR DES DONNÉES RELATIVES À LA PÉRIODE ALLANT DE JANVIER 2000 À DÉCEMBRE 2025)

Variable explicative	Coefficient d'influence	statistique t *	Niveau de confiance **
LN (production d'acier allemande)	+0,679	+10,87	99 %
Niveau d'eau à Duisburg-Ruhrort (réciproque)	-19,607	-2,06	95 %
Crise financière 2008/2009	-0,189	-7,17	99 %
Prix du carburant (gazole)	-0,536	-5,50	99 %
Constante	+2,334	+4,45	99 %

Sources : calculs de la CCNR à partir de données de Destatis et de la WSV fournies par le BfG.
** Les statistiques t sont calculées suivant la procédure NEWEY-WEST, qui renforce leur robustesse à l'autocorrélation et à l'hétéroscédasticité. Plus la valeur t est élevée en termes de quantité, plus la signification statistique sera grande.*
*** Ce niveau est lié à la statistique t et indique la probabilité par laquelle le résultat d'une variable explicative peut être considéré comme fiable et non dû au hasard.*

Un certain nombre de conclusions peuvent être tirées de ce tableau. Entre 2000 et 2025, une augmentation de +1 % de la production d'acier a entraîné une hausse de +0,679 % (en moyenne) du transport de minerai de fer[57]. Un coefficient négatif est associé au niveau d'eau, traduisant le lien qui existe entre la baisse des niveaux d'eau et la diminution du transport de minerai de fer. Cette corrélation est, en outre, non linéaire : plus les niveaux d'eau baissent, plus l'impact sur le transport de minerai de fer est négatif, et se trouve renforcé à chaque nouvelle baisse.

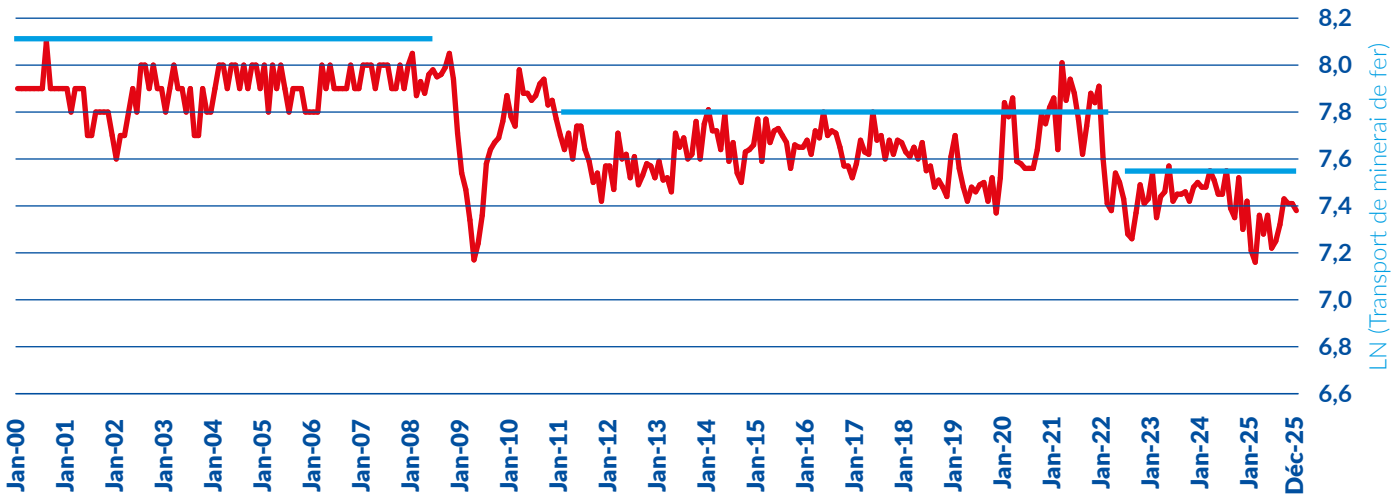
La crise financière de 2008-2009 a eu des répercussions durables sur les volumes de minerai de fer transportés. Les volumes transportés qui ont succédé à cette crise étaient systématiquement inférieurs aux quantités transportées auparavant (environ -25 %). Cette crise a agi comme un puissant catalyseur, accélérant le déclin structurel de la production d'acier traditionnelle en Europe occidentale[58]. En particulier, la crise a été perçue comme une occasion de fermer des aciéries non-rentables en conséquence de la baisse de la demande ; lorsque la demande s'est redressée, elles n'ont pas été rouvertes. Dans chacun des trois pays qui dépendent du transport de minerai de fer sur le Rhin et la Moselle (Allemagne, France et Luxembourg), la production d'acier a été significativement plus faible en 2025 qu'en 2007[59].

La pandémie de Covid et ses répercussions sur la production industrielle, ainsi que sur l'activité dans le secteur des services, semblent avoir constitué un catalyseur de crise supplémentaire, réduisant structurellement la demande d'acier et le transport de minerai de fer sur le Rhin.

Enfin, le transport de minerai de fer étant très énergivore (bateaux pousseurs et convois poussés), le prix du gazole s'est avéré être un facteur significatif influençant les volumes de transport.

[57] Une évaluation a été réalisée pour savoir si le transport de minerai de fer dépendait directement de la production d'acier au cours du même mois, ou s'il existait des effets d'anticipation ou de retard dans cette relation. La corrélation la plus forte a été observée entre le transport de minerai de fer et la production d'acier au cours du même mois.
[58] En France, une partie de la production sidérurgique le long de la Moselle en Lorraine a été arrêtée définitivement, avec un décalage d'environ trois ans après la crise financière. Cela a entraîné une baisse durable du transport de minerai de fer sur le Rhin et la Moselle.
[59] Selon les données de l'Association mondiale de l'acier, la production d'acier s'est développée comme suit : Allemagne : 49 millions de tonnes en 2007, 34 millions de tonnes en 2025 ; France : 19 millions de tonnes en 2007, 10 millions de tonnes en 2025 ; Luxembourg : 3 millions de tonnes en 2005, 2 millions de tonnes en 2025.

FIGURE 3 : **LOGARITHME NATUREL DU TRANSPORT MENSUEL DE MINERAI DE FER SUR LE RHIN TRADITIONNEL ET EFFET PERSISTANT DES RUPTURES STRUCTURELLES**

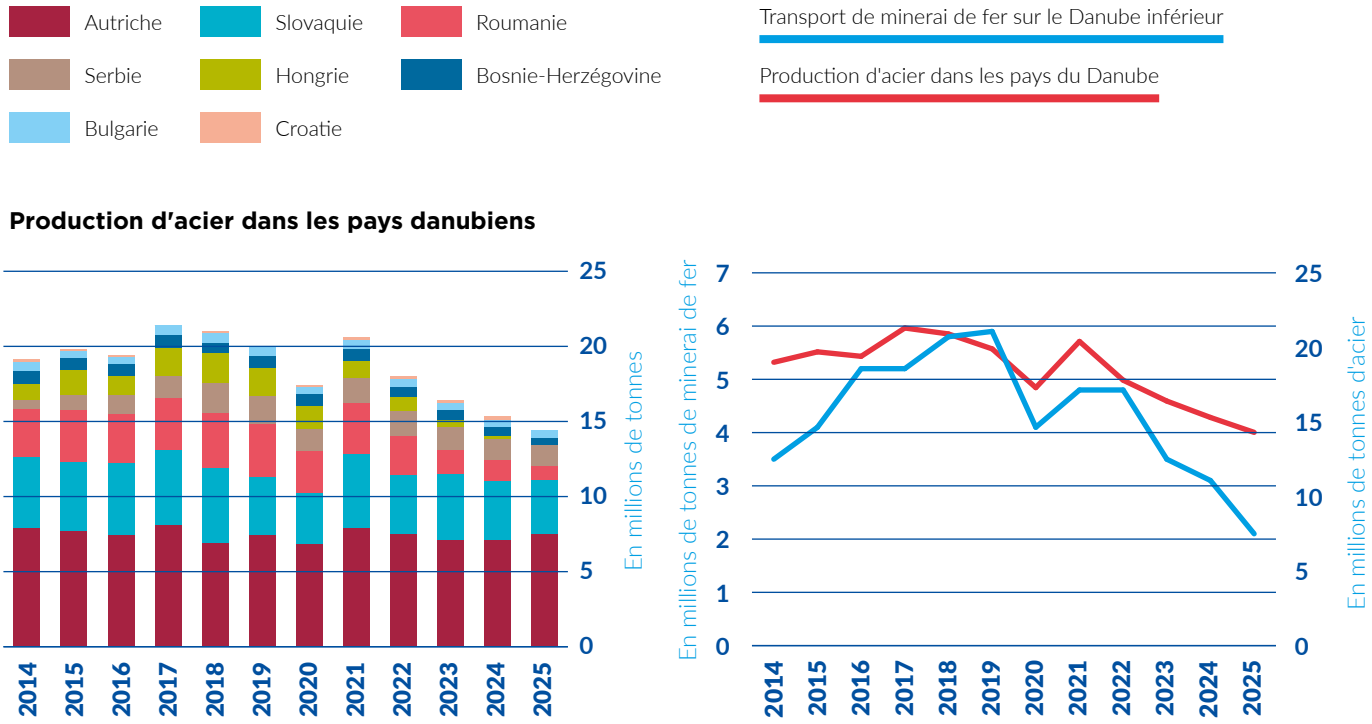


Source : Destatis

Selon ce modèle, les prévisions à court et à moyen terme pour le transport du minerai de fer doivent tenir compte des prévisions relatives à la production d'acier allemande, à l'hydraulicité et aux prix du carburant.

La production d'acier dans les pays du Danube[60] s'est élevée à 14,3 millions de tonnes en 2025, soit une baisse de -6,5 % par rapport à 2024.

FIGURES 4 ET 5 : **PRODUCTION D'ACIER DANS LES PAYS DANUBIENS ET TRANSPORT DE MINERAI DE FER SUR LE DANUBE INFÉRIEUR ***



Sources : Eurofer, Eurostat [iww_go_atygo], Institut national de la Statistique (Roumanie)
** Danube inférieur = Roumanie*
Données de la Serbie et la Bosnie-Herzégovine pour 2024 : estimation.
[60] *Sans l'Ukraine*

Perspectives pour le segment du minerai de fer et de l'acier

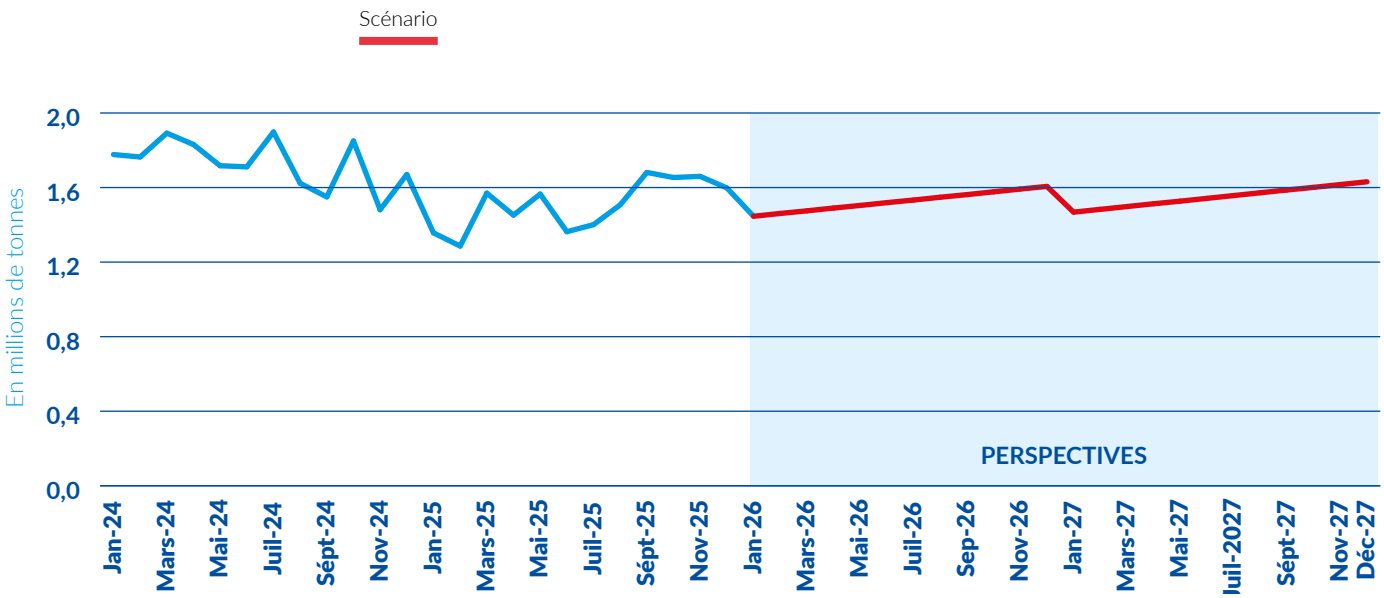
La demande d'acier suit l'évolution des secteurs utilisateurs d'acier, en particulier ceux de la construction et de l'industrie automobile. En Allemagne, les deux tiers de la demande d'acier proviennent de ces deux secteurs, dont les perspectives pourraient, selon Eurofer, être les suivantes[61] :

- Le secteur de la construction devrait poursuivre sa croissance en 2026 (+1,5 %) et en 2027 (+2,9 %), sous l'effet de la reprise de la demande de logements et d'une hausse des dépenses d'infrastructure.
- Pour l'industrie automobile, une baisse modérée est attendue en 2026 (-0,2 %), suivie d'une hausse en 2027 (+2,9 %), mais les volumes de production devraient rester nettement inférieurs à ceux enregistrés en 2019.

Un scénario a été élaboré pour le transport du minerai de fer en 2026 et 2027 sur la base des coefficients du modèle économétrique, des prévisions de la production d'acier dans les secteurs de la construction et de l'automobile en 2026 (+2,4 % / +0,9 %) et 2027 (+2,8 % / +1,7 %), ainsi que des hypothèses relatives aux niveaux d'eau. Ce scénario table sur une croissance de la production d'acier conforme aux prévisions ainsi que sur des niveaux d'eau correspondant à la moyenne historique.

Ce scénario a été élaboré en convertissant la hausse attendue de la production d'acier en une prévision concernant le transport du minerai de fer (à l'aide du coefficient +0,679 du modèle dont les résultats figurent dans le tableau 1). Une fois finalisé, le scénario a laissé entrevoir une reprise limitée du transport du minerai de fer en 2026 et 2027.

FIGURE 6 : **SCÉNARIO POUR LE TRANSPORT DE MINERAI DE FER SUR LE RHIN TRADITIONNEL EN 2026 ET 2027 ***



Source : analyse de la CCNR

[61] *Eurofer, Economic and steel market outlook 2026-2027 (juin 2026), disponible sur le site internet d'Eurofer*

PRODUITS PÉTROLIERS

Avec un volume de transport annuel de 63 millions de tonnes (2025), les produits pétroliers sont le plus grand segment de produits empruntant le Rhin. Leur part représente 19 % de l'ensemble des marchandises transportées sur le Rhin traditionnel et 23 % de celles acheminées sur l'ensemble du Rhin.

Afin de mieux comprendre les facteurs influant sur le transport des produits pétroliers sur le Rhin, les données mensuelles relatives à cette activité sur le Rhin traditionnel (variable dépendante) ont été analysées et modélisées à l'aide d'un modèle de régression non linéaire multiple. Les variables explicatives ont été sélectionnées sur la base des conclusions issues de l'observation du marché et d'informations provenant d'analyses de marché effectuées par d'autres cabinets d'études de marché pertinentes (Insights Global). Les résultats des estimations indiquent une influence prépondérante de la variable physique constituée par les niveaux d'eau, laquelle limite physiquement le transport, en particulier en période de basses eaux. Les facteurs économiques comprennent les effets saisonniers sur l'approvisionnement en fioul domestique, en automne et en hiver, ainsi que les anticipations relatives au prix du gazole, principal produit pétrolier transporté sur le Rhin. Ces anticipations de prix sont mesurées en établissant, pour le gazole, la différence entre le prix à terme d'un mois et le prix à terme de 6 mois. Elles déterminent les incitations économiques à la constitution de stocks et au transport des produits pétroliers. Une future baisse des prix du gazole (déport) agit comme un facteur limitatif pour la constitution de stocks et le transport, ainsi qu'exposé dans les analyses de marché. Ce phénomène a été confirmé par le modèle appliqué.

En outre, le transport de produits pétroliers sur le Rhin traditionnel subit également l'influence d'une tendance légèrement négative, entraînant une réduction du transport de produits pétroliers de -0,7 % par an, indépendamment des facteurs physiques et économiques. Cette tendance structurelle est imputable aux économies d'énergie thermique résultant des améliorations de l'efficacité énergétique et du passage à des sources d'énergie plus durables.

TABLEAU 2 : **VARIABLES EXPLICATIVES POUR LE TRANSPORT DE PRODUITS PÉTROLIERS SUR LE RHIN – RÉSULTATS D'UN MODÈLE STATISTIQUE** (FONDÉ SUR DES DONNÉES RELATIVES À LA PÉRIODE ALLANT DE JANVIER 2003 À DÉCEMBRE 2025)

Variable explicative	Valeur du coefficient	statistique t*	Confiance**
Réciproque du niveau d'eau relevé à Kaub	-30,50	-9,97	99,9 %
Effet saisonnier en automne (fioul domestique)	+0,035	+2,29	95,0 %
Effet saisonnier en hiver et en mars (fioul domestique)	+0,016	+2,59	95,0 %
Différence avec les prix à terme du gazole ***	-0,003	-1,80	90,0 %
Tendance structurelle	-0,0006	-4,91	99,9 %
Constante	+8,032	+245,83	99,9 %

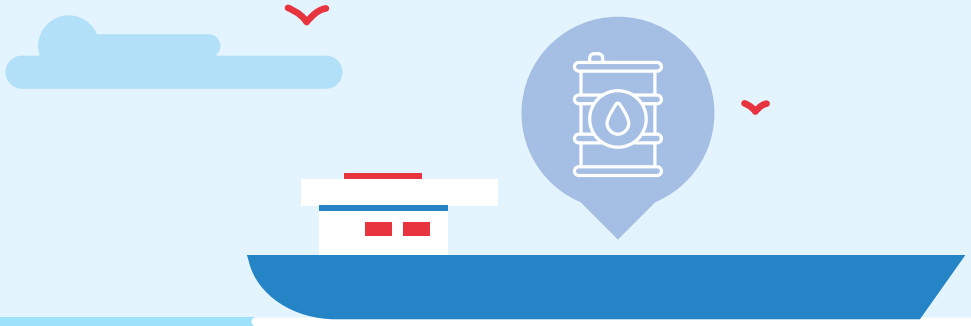
Sources : calculs de la CCNR à partir des données de Destatis et de la WSV, fournies par le BfG, le Service météorologique allemand et Investing.com.

** Les statistiques t sont calculées selon la méthode NEWEY-WEST, qui renforce leur résistance à l'autocorrélation et à l'hétéroscédasticité. Plus la valeur t est élevée, plus la signification statistique est grande.*

*** Cette valeur est liée à la statistique t et indique la probabilité par laquelle le résultat d'une variable explicative peut être considéré comme fiable et non dû au hasard.*

**** Différence en pourcentage entre le prix à terme à 1 mois et le prix à terme à 6 mois*

FIGURE 1 : FACTEURS INFLUANT LE TRANSPORT DES PRODUITS PÉTROLIERS



NIVEAU DE L'EAU
KAUB

NIVEAU DE L'EAU → VOLUME DE TRANSPORT

IMPACT

300 → 290 cm	200 → 190 cm	100 → 90 cm
-0,35 %	-0,80 %	-3,4 %

Pertes croissantes en période de basses eaux

ANTICIPATION DES PRIX
FIOUL DOMESTIQUE / GAZOLE

TENDANCE DU PRIX DU GAZOLE → STOCKAGE DE FIOUL → VOLUME DE TRANSPORT

IMPACT

Lorsque les marchés à terme anticipent une baisse des prix du gazole (M1 > M6), le stockage est moins rentable. Cela entraîne une diminution du transport de fioul domestique vers les dépôts de stockage situés dans l'arrière-pays rhénan.

VARIATIONS SAISONNIÈRES

TEMPÉRATURE (HIVER) → STOCKAGE DE FIOUL → VOLUME DE TRANSPORT

IMPACT

Stockage du fioul domestique avant l'hiver	+3,6 %	sept./oct.
Janvier et février froids (-3 °C et -2 °C)	+11,9 %	mars

TENDANCE STRUCTURELLE
NÉGATIVE À MOYEN TERME

BAISSE STRUCTURELLE → VOLUME DE TRANSPORT

IMPACT

On observe une lente baisse structurelle liée à la transition énergétique

-0,7 % par an

Transport de produits pétroliers sur le Rhin traditionnel

Dans l'ensemble, le modèle indique que le transport des produits pétroliers sur le Rhin subit l'influence de deux facteurs majeurs : 1) l'hydrologie
2) la constitution de stocks obéissant aux signaux saisonniers et économiques.

Perspectives pour le transport de produits pétroliers

Deux scénarios ont été développés pour la demande de transport en 2026 et 2027 sur la base du modèle économétrique. Les deux scénarios sont identiques en tous points, à l'exception du niveau d'eau supposé du Rhin. Toutes les autres variables sont, soit des variables déterministes, telles que la tendance temporelle (qui n'exige aucune estimation), soit des constantes, quel que soit le scénario. Tel est le cas de l'effet saisonnier en automne et des températures hivernales.

Les niveaux d'eau futurs ne peuvent faire l'objet de prévisions précises. En revanche, des valeurs de référence mensuelles ont été établies à partir des 22 dernières années (2003–2025). Pour chaque mois, deux valeurs de centile ont été déterminées.

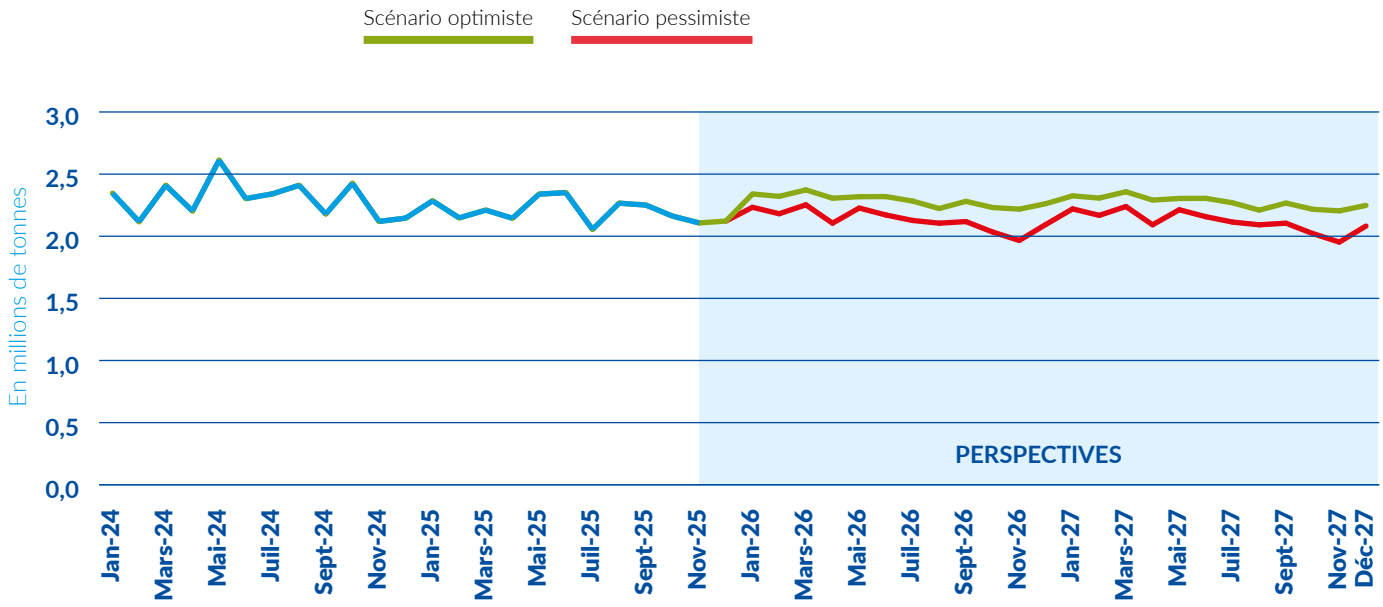
- **Scénario optimiste :** celui du 75^{e} centile des niveaux d'eau de référence enregistrés chaque mois. Il correspond à une année présentant des niveaux d'eau supérieurs à la moyenne : seules 25 % des années de référence ont enregistré des niveaux d'eau aussi élevés ou supérieurs.
- **Scénario pessimiste :** celui du 25^{e} centile. Il correspond à une année présentant des niveaux d'eau inférieurs à la moyenne : 75 % des années de référence ont connu de meilleures conditions. Les tirants d'eau sur le Rhin font l'objet de restrictions et les barges ne peuvent plus naviguer à pleine charge, ce qui réduit la capacité de transport effective.

En ce qui concerne les prix futurs du gazole, les perspectives pour 2026 et 2027 sont sujettes à une très grande incertitude, mais les prévisions du marché de l'énergie laissent entrevoir une baisse modérée des cours du pétrole brut et des prix du gazole par rapport à 2025[62]. Dans ce contexte, un déport (« backwardation ») constant a été envisagé pour l'ensemble des prévisions. Comme le confirment les résultats de la modélisation, le déport (« backwardation ») réduit l'incitation économique, pour les courtiers et les distributeurs, à constituer des stocks de gazole. Cela étant, une activité de stockage réduite entraîne à son tour une diminution de la demande de transport sur le Rhin. L'écart supposé a été calculé à partir de l'écart moyen mensuel de référence, auquel a été ajouté une prime de déport (« backwardation ») de +2,0 en 2026 et de +1,7 en 2027, avec un prix plancher de 1 garantissant l'absence de violation de l'hypothèse de déport. La légère réduction de la prime en 2027 reflète le principe selon lequel les marchés des matières premières ne supportent pas indéfiniment un déport prononcé.

Si les cours du pétrole et les prix du gazole diminuent progressivement en 2026 comme prévu, cet effet de déport continuerait d'agir comme un facteur limitatif pour les volumes de produits pétroliers transportés sur le Rhin, renforçant la tendance structurelle à la baisse déjà identifiée dans le modèle. Il convient toutefois de noter que les prévisions relatives aux cours du pétrole comportent une grande part d'incertitude et que des pénuries d'approvisionnement ou toute perturbation inattendue de la demande pourraient modifier considérablement ces perspectives.

[62] *U.S. Energy Information Administration (EIA), Short-Term Energy Outlook, avril 2026, disponible sur le site internet de l'EIA*

FIGURE 7 : **SCÉNARIOS RELATIFS À LA DEMANDE DE TRANSPORT DE PRODUITS PÉTROLIERS SUR LE RHIN TRADITIONNEL EN 2026 ET 2027**



Source : analyse de la CCNR

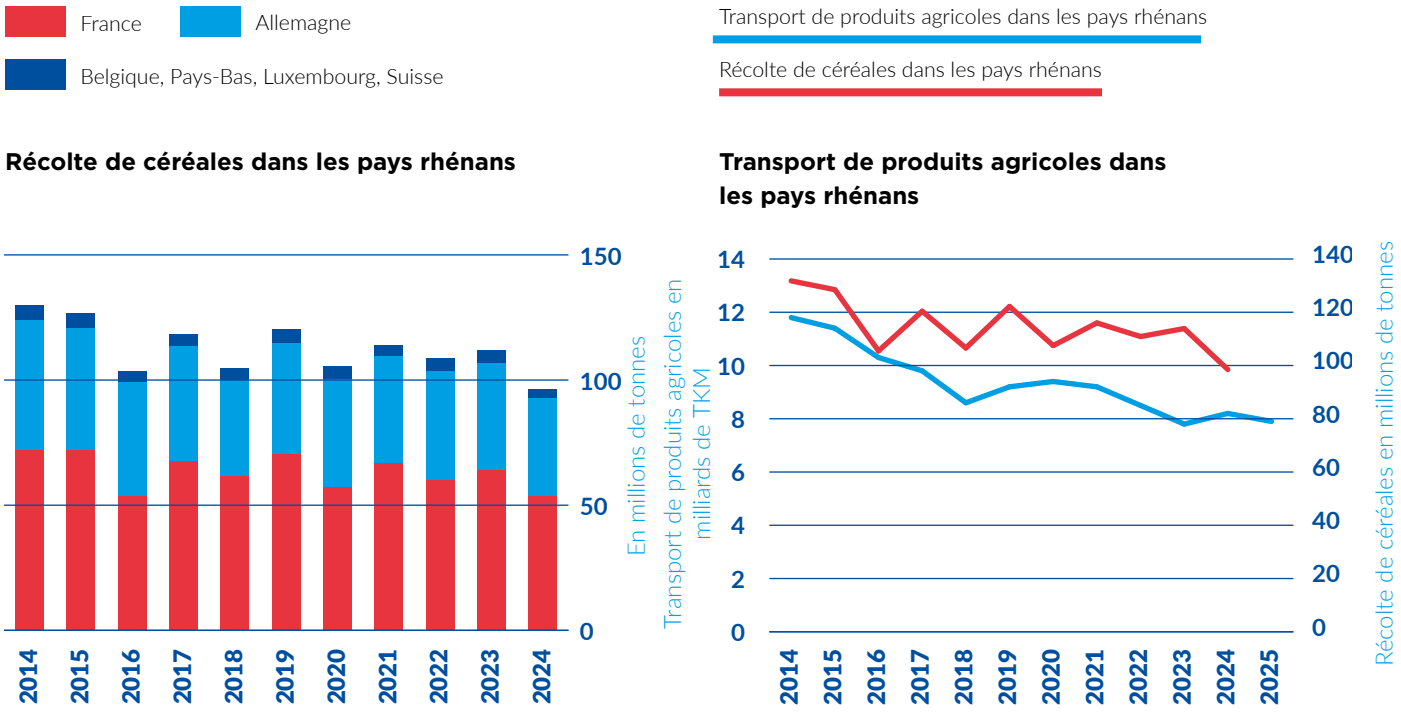
Dans le scénario optimiste, de meilleures conditions de navigation engendrent une demande de transport légèrement supérieure à celle envisagée dans le scénario de basses eaux. Pour le Rhin traditionnel, le volume annuel s'élèverait en 2026 à 27,5 millions de tonnes dans le scénario optimiste, contre 25,6 millions de tonnes dans le scénario pessimiste. Pour l'année 2027, un volume de 27,3 millions de tonnes serait envisagé dans le scénario optimiste, et 25,5 millions de tonnes dans le scénario pessimiste.



PRODUITS AGRICOLES ET ALIMENTAIRES

La part des produits agricoles et alimentaires est de l'ordre de 10 % pour la navigation rhénane et de 33 % pour la navigation danubienne.

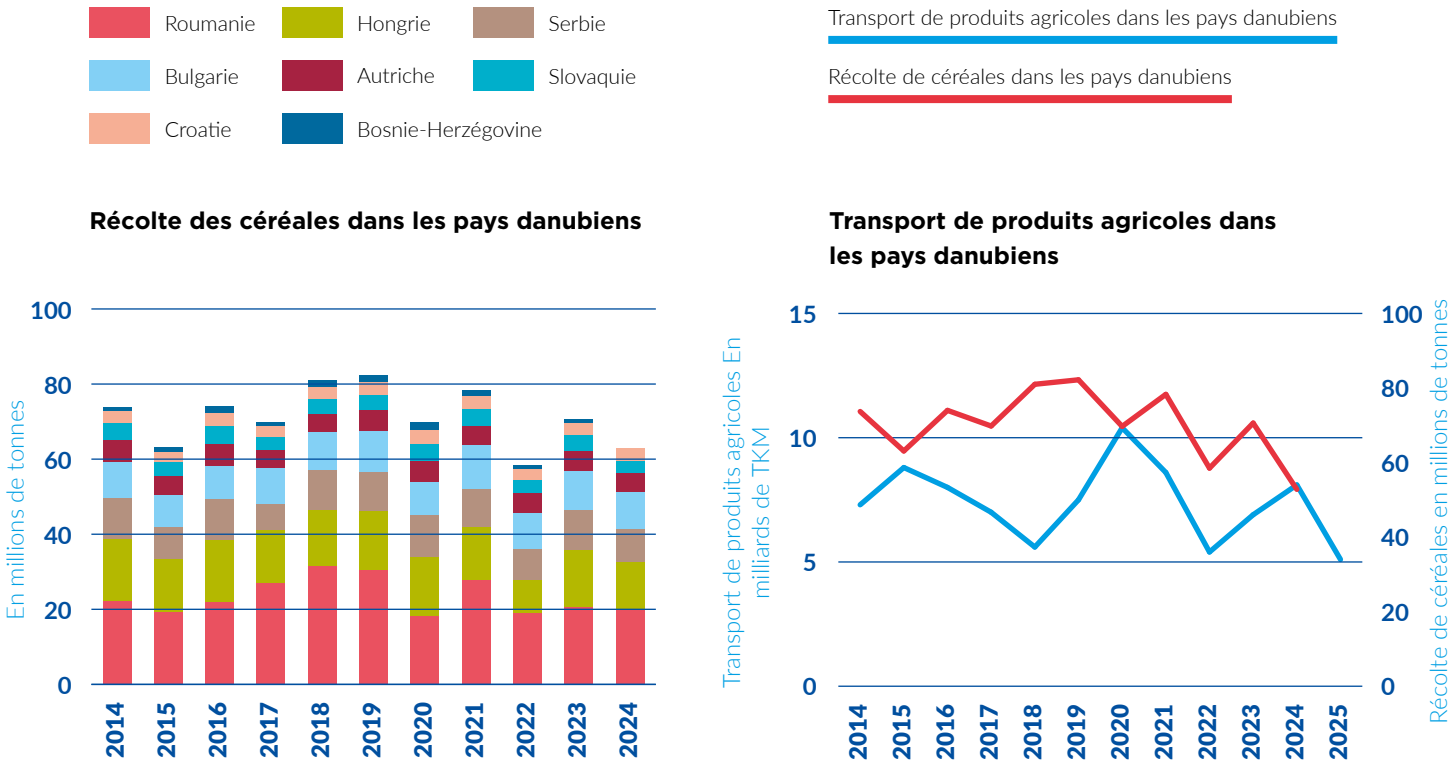
FIGURES 8 ET 9 : **PRODUCTION CÉRÉALIÈRE ET TRANSPORT DE PRODUITS AGRICOLES DANS LES PAYS RHÉNANS**



Source : Eurostat [apro_cpsh1] et [iww_go_atygo]
Céréales = Céréales (à l'exclusion du riz) destinées à la production de graines (et de semences).



FIGURES 10 ET 11 : **PRODUCTION CÉRÉALIÈRE ET TRANSPORT DE PRODUITS AGRICOLES DANS LES PAYS DU DANUBE**



Sources : Eurostat [apro_cpsh1] et [iww_go_atygo]
Céréales = Céréales (à l'exclusion du riz) destinées à la production de graines (et de semences). Figure 10 : données manquantes pour la Bosnie-Herzégovine en 2024. Figure 11 : les données relatives au transport de produits agricoles dans les pays danubiens ne sont pas disponibles pour la Serbie et la Bosnie-Herzégovine.

Perspectives pour le segment agroalimentaire

Blé

En ce qui concerne le blé tendre[63], les volumes de récolte enregistrés pour la saison 2025-2026 dans l'UE, y compris en France, sont nettement supérieurs aux moyennes quinquennales. Au niveau mondial, les volumes de récolte sont également supérieurs aux moyennes quinquennales. La situation est similaire pour le blé dur[64], dont les volumes de récolte sont légèrement supérieurs à la moyenne quinquennale dans l'UE et dans le monde. Les prévisions de la CE pour la saison 2026-2027 restent prudentes, indiquant une baisse de 6 % par rapport à la saison précédente, tout en restant globalement cohérentes avec la moyenne quinquennale.

Orge

La production mondiale s'est élevée à 154,8 millions de tonnes, et la production de l'UE à 55,7 millions de tonnes pour la saison 2025-2026. Les volumes de récolte à l'échelle mondiale, ainsi que dans l'UE-27, y compris en France, sont supérieurs aux moyennes quinquennales. Les résultats de récolte dans l'UE devraient diminuer jusqu'à 54,7 millions de tonnes (-2 %) au cours de la saison 2026-2027, restant toutefois supérieurs à la moyenne quinquennale.

[63] Si le blé tendre est généralement utilisé en tant que matière première pour produire des farines et des produits de boulangerie, comme le pain et les viennoiseries, il sert également à produire du malt, des denrées fourragères et de l'amidon.
[64] Le blé dur est principalement utilisé pour produire des pâtes.

Maïs

Les résultats de récolte à l'échelle mondiale ont atteint 1 301 millions de tonnes au cours de la saison 2025-2026, s'établissant au-dessus de la moyenne quinquennale. Dans l'UE, la production est tombée à 58,1 millions de tonnes, s'établissant en dessous de la moyenne quinquennale, mais elle devrait passer à 61,2 millions de tonnes (+5 %).

TABLEAU 3 : **VOLUMES DE RÉCOLTE POUR LA SAISON 2025-2026 ET PRÉVISIONS POUR LA SAISON 2026-2027 PAR RAPPORT À LA MOYENNE QUINQUENNALE**

Saison de récolte 2025/26 en millions de tonnes	Monde	UE-27	France	Prévisions pour la saison 2026/2027 de l'UE
Blé tendre	**844,2**	**142,3**	**33,3**	**133,6**
Moyenne quinquennale	787,0	130,5	31,8	134,4
Blé dur	**37,3**	**8,1**	**1,3**	**7,8**
Moyenne quinquennale	34,1	7,5	1,4	7,7
Maïs	**1 301,1**	**58,1**	**13,0**	**61,2**
Moyenne quinquennale	1 194,5	62,6	12,6	59,5
Orge	**154,8**	**55,7**	**11,8**	**54,7**
Moyenne quinquennale	148,9	50,5	11,0	50,5

Sources : FranceAgriMer (avril 2026), Banque CIC agriculture, Commission européenne, Service de la statistique et de la prospective (SSP) du Ministère de l'Agriculture et de la Souveraineté alimentaire (France).

PRODUITS CHIMIQUES

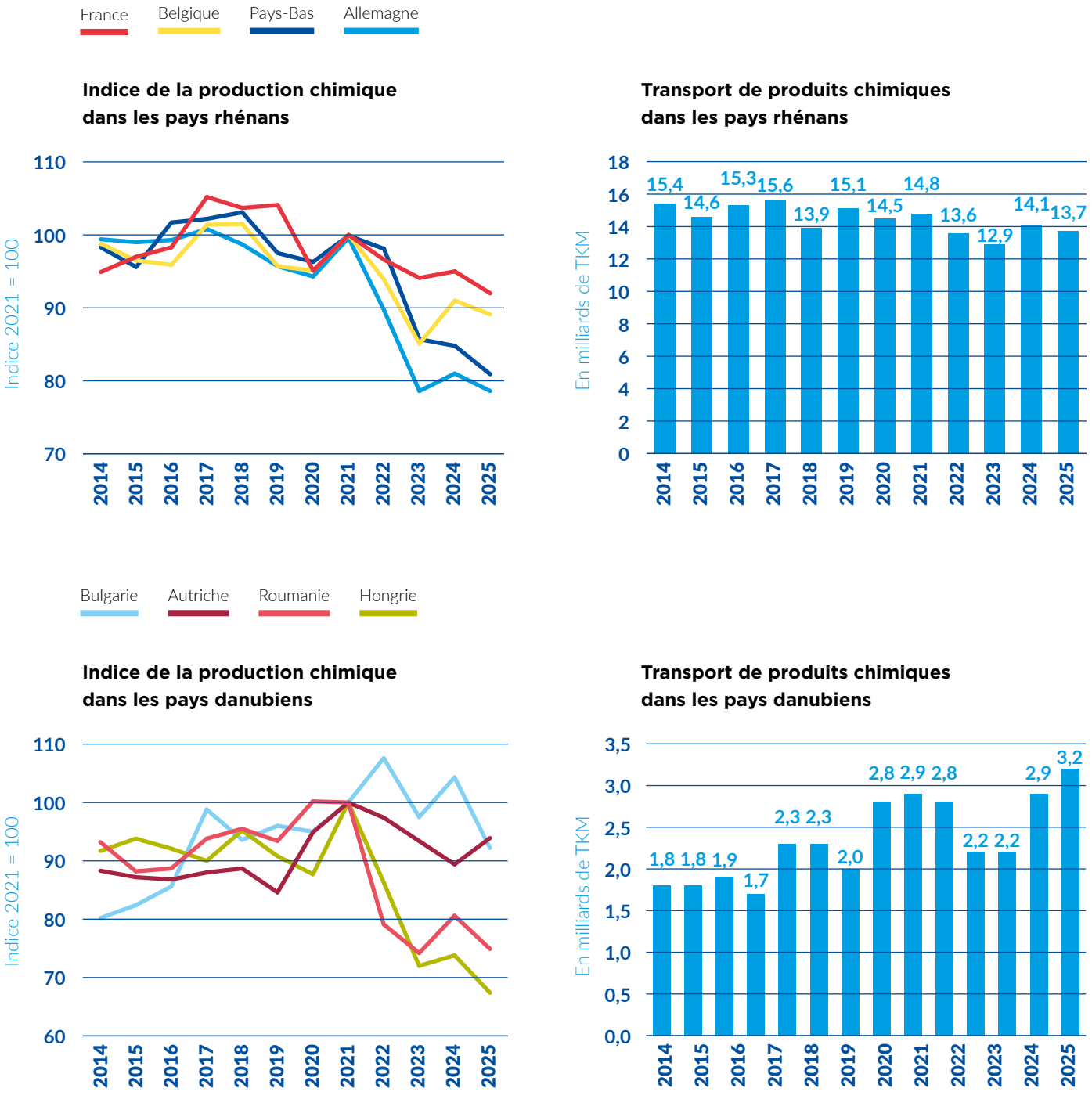
L'année 2025 a été marquée par l'incertitude et la volatilité, nourries par une croissance économique en perte de vitesse, des changements de politiques et des tensions géopolitiques en Europe et au Moyen-Orient. Dans ce contexte économique mondial difficile, la confiance à l'égard de l'industrie chimique s'est affaiblie au sein de l'UE-27 à partir du moment où les entreprises ont été confrontées à un niveau élevé d'incertitude, qui s'est encore amplifié à l'automne, faisant tomber la production à -19 % en octobre 2025. Parallèlement, les coûts de l'énergie en Europe sont restés parmi les plus élevés au monde, et la faiblesse de la demande a continué de peser sur les ventes de produits chimiques. Selon l'Association allemande de l'industrie chimique (VCI), une large part de la clientèle industrielle a réduit sa production et est restée prudente quant à ses commandes de produits chimiques tout au long de l'année 2025[65].

En conséquence, la production de l'industrie chimique de l'UE-27 est restée nettement inférieure aux niveaux atteints avant la crise de 2014-2019, mais a connu une légère augmentation de +1,6 % en 2025 (après une contraction de -3 % en 2024), affichant des résultats inférieurs à la moyenne de l'industrie manufacturière de l'UE-27.
De même, de nombreux secteurs industriels en aval, qui dépendent des produits de l'industrie chimique, ont signalé une baisse de leurs niveaux de production en 2025[66].

[65] *Verband der Chemischen Industrie e.V. (VCI), Quarterly Report 02/2025, disponible sur le site internet du VCI*
[66] *European Chemical Industry Council (Conseil européen de l'industrie chimique, CEFIC), Chemical Trends Reports, disponible sur le site internet du CEFIC*

En ce qui concerne les prestations de transport, la part des produits chimiques s'élève à environ 17 % sur le Rhin et 11 % sur le Danube. Les prestations de transport de produits chimiques dans les pays du rhénans et danubiens ont fluctué au cours des cinq dernières années, avec des baisses significatives en 2018 (effet des basses eaux) et 2022 (conséquences de la guerre en Ukraine et des basses eaux). Pour les deux fleuves, l'évolution de la demande de transport a plus ou moins suivi celle de la production.

FIGURES 12, 13, 14 ET 15 : **INDICE DE LA PRODUCTION CHIMIQUE ET TRANSPORT DE PRODUITS CHIMIQUES DANS LES PAYS RHÉNANS ET DANUBIENS**



Source : Eurostat [sts_inpr_a] et [iww_go_atygo] ; fabrication de produits chimiques et de produits issus de la pétrochimie.

Perspectives pour le segment des produits chimiques

2026 devrait rester une année difficile pour l'industrie chimique, le secteur devant désormais faire face à une faible demande, à des investissements limités et à une incertitude mondiale. La principale difficulté à surmonter est l'utilisation insuffisante des capacités de l'UE-27, qui s'est établie à des niveaux historiquement bas, nettement sous la moyenne à long terme de l'UE et des États-Unis. Au début de l'année 2026, l'utilisation des capacités a légèrement augmenté dans le secteur des produits chimiques de l'UE-27, atteignant 73,2 % au premier trimestre 2026 et 74,3 % au deuxième trimestre 2026, tout en restant inférieure à la moyenne à long terme de 81,3 % [67]. Selon VCI, l'utilisation des capacités de l'industrie chimique est tombée à environ 70-72 % en 2025, le niveau le plus bas enregistré depuis des décennies et inférieur au seuil de rentabilité[68].

Les producteurs européens continuent d'être confrontés à un désavantage concurrentiel majeur en raison des coûts élevés de l'énergie. Tout au long de l'année 2025, les prix du gaz étaient 2,5 fois plus élevés en Europe qu'aux États-Unis, exerçant une pression supplémentaire sur les coûts de production. Au début de l'année 2026 (janvier-avril), ils demeuraient 3,3 fois plus élevés en Europe qu'aux États-Unis.
En outre, le secteur est confronté à l'intense concurrence de la Chine, notamment en ce qui concerne les produits de base et ceux issus de la pétrochimie, compte tenu de la capacité de production à grande échelle des producteurs chinois et des coûts de production inférieurs dont ils bénéficient. De plus, la politique économique de la Chine stimule artificiellement les exportations du pays en dévaluant sa monnaie et en accordant des subventions aux entreprises exportatrices.

CONTENEURS

Le transport de conteneurs sur le Rhin et dans les pays rhénans est en baisse depuis plusieurs années. Cinq raisons majeures expliquent cette situation :

1) **les basses eaux :** les périodes d'étiage sévère de 2018 et 2022 ont été à l'origine d'un report modal qui s'est opéré au détriment de la navigation intérieure ;

2) **l'instabilité géopolitique :**

   a. *la guerre en Ukraine :* diminution (2022) et stagnation (2023-2025) de la manutention de conteneurs maritimes dans le port maritime de Rotterdam en raison de la guerre en Ukraine ;

   b. *les attaques de rebelles houthis* contre des navires à marchandises en mer Rouge ;

   c. *le conflit au Moyen-Orient ;*

3) **la pandémie :** à la suite de cette dernière, la consommation de biens a ralenti, tandis que la consommation de services a augmenté ;

4) **le manque d'efficacité logistique :** en ce qui concerne la manutention des porte-conteneurs dans les ports maritimes, la priorité donnée aux navires de mer accroît les temps d'attente déjà importants et nuit à la fiabilité du transport fluvial ;

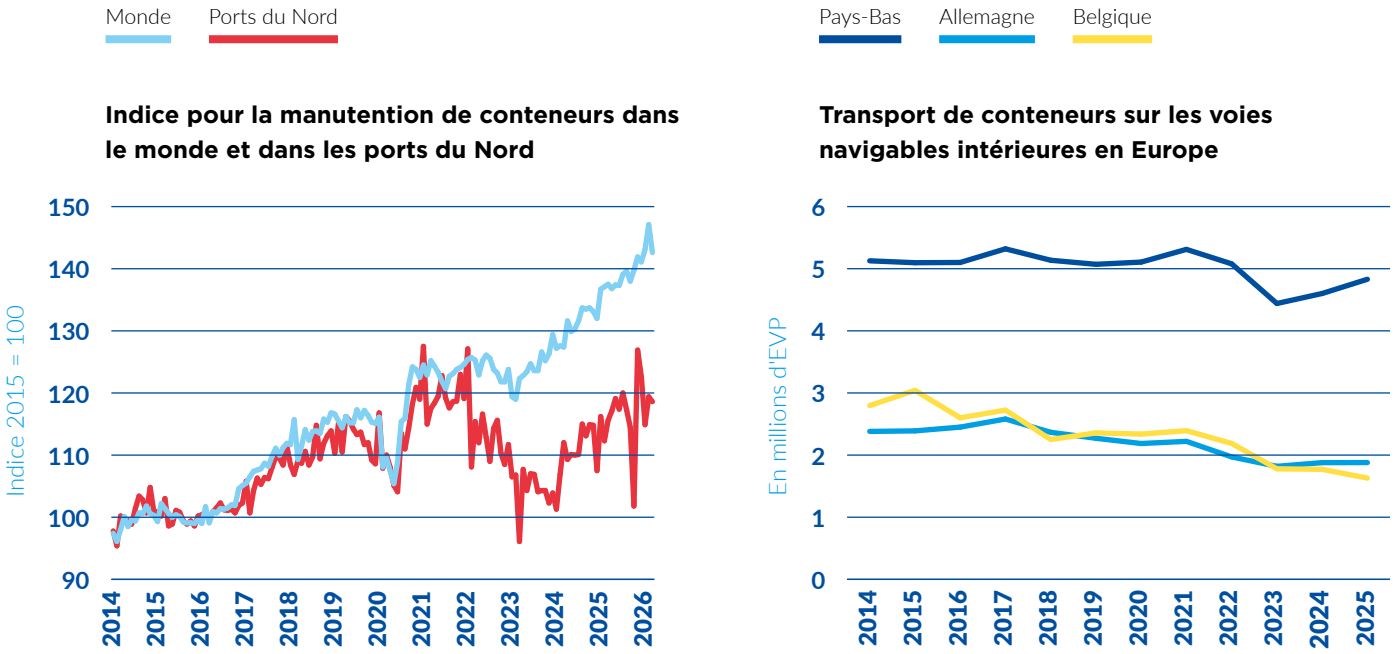
5) **la politique commerciale et les droits de douane :** les tensions commerciales croissantes, y compris les droits de douane américains, ont réduit l'efficacité commerciale et contribué à ralentir la croissance des volumes mondiaux de conteneurs.

[67] *European Chemical Industry Council (Conseil européen de l'industrie chimique, CEFIC), Chemical Trends Reports, disponible sur le site internet du CEFIC*
[68] *Verband der Chemischen Industrie e.V. (VCI), Quarterly Report 02/2025, disponible sur le site internet du VCI*

Parallèlement, le déséquilibre croissant entre les importations et les exportations de conteneurs suscite des inquiétudes. Cela conduira probablement au redéploiement d'un nombre grandissant de conteneurs vides dans les ports maritimes, afin d'en garantir la disponibilité en temps utile pour procéder à des chargements dans d'autres régions du monde. Bien que ces flux contribuent à soutenir les volumes de transport, ils n'améliorent pas pour autant l'efficacité globale du système logistique et peuvent engendrer des défis opérationnels supplémentaires à l'avenir.

La série de référence et d'éléments d'orientation concernant les perspectives du transport fluvial de conteneurs est l'indice relatif à la manutention de conteneurs dans les Ports du Nord[69].

FIGURES 16 ET 17 : **INDICE POUR LA MANUTENTION DE CONTENEURS DANS LE MONDE ET DANS LES PORTS DU NORD** (2015 = 100) **ET TRANSPORT FLUVIAL DE CONTENEURS EN EUROPE** (EN EVP)



Sources : Indice RWI/ISL pour la manutention de conteneurs, données corrigées des variations saisonnières, [iww_go_actygo].

Perspectives pour le segment des conteneurs

Malgré le recul de la manutention de conteneurs depuis 2022, les Ports du Nord[70] ont montré des signes de reprise en 2024, qui se sont poursuivis jusqu'en 2025. Cela étant, un nouveau ralentissement est apparu au cours des trois premiers mois de l'année 2026, dû en grande partie à la guerre en Iran. Globalement, alors que l'indice mondial montre une tendance constante à la hausse, celui des Ports du Nord affiche une croissance plus faible et une plus grande volatilité, s'étant nettement écarté de cette tendance ces dernières années.

[69] *Ports maritimes de Rotterdam, Anvers-Bruges, Hambourg, Bremerhaven, Le Havre, Zeebrugge, Wilhelmshaven.*
[70] *L'expression « rangée nord-européenne » (« Northern Range ») désigne la concentration de ports maritimes européens situés le long de la mer du Nord, dont la plupart comptent parmi les plus actifs au monde. Ces ports de la mer du Nord regroupent principalement Anvers, Rotterdam, Le Havre, Zeebrugge, Hambourg et Bremen/Bremerhaven. Ensemble, ils permettent d'avoir une première appréciation du développement économique dans le nord de la zone euro et en Allemagne. Indice RWI/ISL pour la manutention de conteneurs, dernière consultation le 05.05.2026, disponible sur le site internet de RWI/ISL. Il convient de noter que le rendement mondial de conteneurs est un indicateur majeur du commerce international et de l'activité économique.*

Les perspectives pour le transport de conteneurs en navigation intérieure restent mitigées. Bien qu'une croissance à court terme soit prévue, les échanges conteneurisés devraient croître à un rythme plus lent qu'auparavant. Les Perspectives de l'économie mondiale du FMI (avril 2026) prévoient une croissance mondiale de seulement +3,1 % en 2026 et +3,2 % en 2027, revue à la baisse par rapport aux estimations précédentes en raison du déclenchement de la guerre au Moyen-Orient à la fin du mois de février 2026.

En outre, la croissance du volume du commerce mondial devrait passer de +5,1 % en 2025 à seulement +2,8 % en 2026, avant de rebondir à +3,8 % en 2027. La fermeture du détroit d'Ormuz a perturbé les chaînes d'approvisionnement énergétique et fait grimper les cours du pétrole et du gaz, aggravant la pression déjà exercée par les droits de douane américains et la fragmentation géopolitique[71]. À court terme, le conflit en Iran devrait donc affaiblir encore davantage la manutention de conteneurs dans les ports du Nord de l'Europe, avec des répercussions sur la navigation intérieure[72]. La persistance de cette faible croissance dépendra de l'évolution des tensions géopolitiques. À moyen terme, des risques supplémentaires découleront d'éventuels conflits commerciaux résultant des efforts de l'UE pour réduire sa dépendance vis-à-vis de la Chine.

PERSPECTIVES POUR LE TRANSPORT DE PASSAGERS

Carnets de commandes

Les perspectives de la flotte européenne de croisières fluviales laissent entrevoir une expansion continue dans les années à venir. L'activité de nouvelles constructions devrait rester dynamique, avec la livraison de 17 nouveaux bateaux de croisière fluviale prévue en 2026, suivie d'une augmentation significative jusqu'à 25 bateaux en 2027. Ces chiffres confirment une forte reprise et une confiance croissante du secteur quant aux demandes à venir. Cette expansion se traduira également par une capacité d'accueil supplémentaire. Dans l'ensemble, les carnets de commandes permettent d'envisager une perspective positive soutenue pour l'industrie européenne des croisières fluviales.

Entretiens avec des entreprises européennes

En ce qui concerne les perspectives, la majorité des entreprises interrogées dans le cadre d'une étude réalisée par l'association professionnelle européenne IG River Cruise, ont indiqué s'attendre à ce que la tendance à la croissance se poursuive en 2026, en ce qui concerne le nombre de passagers et le chiffre d'affaires, avec une dynamique constante de forte croissance sans ralentissement pour les marchés éloignés[73].

Entretiens avec des entreprises françaises

En France, 88,2 % des gestionnaires du secteur du tourisme fluvial se déclarent confiants pour les cinq années à venir et prévoient des investissements à court terme. Ces investissements visent principalement à moderniser les flottes, à satisfaire aux exigences environnementales, à restructurer leurs ressources humaines et à numériser. De tels investissements sont réalisés malgré des contraintes persistantes telles que la hausse des coûts d'exploitation, les incertitudes entourant les évolutions technologiques et les pressions sur le marché du travail[74].

[71] Fonds monétaire international (FMI), Base de données sur les Perspectives de l'économie mondiale, Perspectives du mois d'avril 2026, disponibles sur le site internet du FMI
[72] Indice RWI/ISL pour la manutention de conteneurs, dernière consultation le 06.05.2026, disponible sur le site internet de RWI/ISL
[73] IG River Cruise, The River Cruise Market 2025, disponible sur le site internet d'IG River Cruise
[74] Entreprises fluviales de France (E2F), Baromètre de l'activité tourisme fluvial, édition 2026, disponible sur le site internet d'E2F

PERSPECTIVES
À LONG TERME POUR LES MARCHÉS DU TRANSPORT FLUVIAL DANS LES PAYS RHÉNANS ET DANUBIENS

La demande de transport fluvial découle du développement des secteurs et branches économiques sous-jacents, comme ceux de la construction et de l'énergie, de l'industrie sidérurgique, de l'industrie pétrochimique et chimique, etc. Par conséquent, pour analyser l'évolution à long terme de la demande de transport en fonction des segments de marchandises, il est crucial d'examiner les tendances à long terme de la production des marchandises respectives. Les prévisions ci-dessous s'appuient sur des données fournies par Oxford Economics en mars 2026. Elles n'incluent donc pas les événements survenus ultérieurement.

Outre le niveau de production, plusieurs autres facteurs doivent être pris en compte pour élaborer un modèle prévisionnel général des volumes de transport fluvial. Le niveau de production demeure cependant l'un des piliers sur lesquels repose l'élaboration d'un tel modèle.

Ces projections à long terme sont donc à apprécier avec prudence, étant donné que les prévisions correspondantes reposent principalement sur la production et qu'un grand nombre d'années atypiques ont faussé les tendances à long terme établies au cours des dernières années (par exemple, basses eaux en 2018 et 2022, Covid en 2020, guerre en Ukraine à partir de 2022, « guerre commerciale » des États-Unis contre l'Europe).

TABLEAU 4 : **PART DES PRINCIPAUX SEGMENTS DE MARCHANDISES DANS LE TRANSPORT RHÉNAN** (ÉTABLIE À PARTIR DE PARTS CALCULÉES EN TONNES)

Segment de produit	Part en % en 2023	Part en % en 2024	Part en % en 2025	Part moyenne 2015-2025 en %
Produits pétroliers	22,1	22,7	22,3	21,0
Produits chimiques	16,2	16,9	16,7	15,5
Sables, pierres, graviers	17,3	16,6	16,6	17,2
Conteneurs	10,2	10,2	10,2	10,9
Vrac agricole et produits alimentaires	9,6	10,0	10,2	9,5
Minerai de fer	7,9	7,7	6,7	7,5
Charbon	7,3	6,2	6,7	8,3
Métaux	5,0	5,1	5,2	4,8

Sources : calculs de la CCNR à partir de données de Destatis, du Rijkswaterstaat et de VNF

Pour le Danube, les principaux segments de marchandises détenant les parts les plus élevées sont les produits agricoles, les produits alimentaires et le minerai de fer. Compte tenu du nombre important de données manquantes, il n'a pas été possible d'indiquer les pourcentages exacts par segment de marchandises pour le Danube.

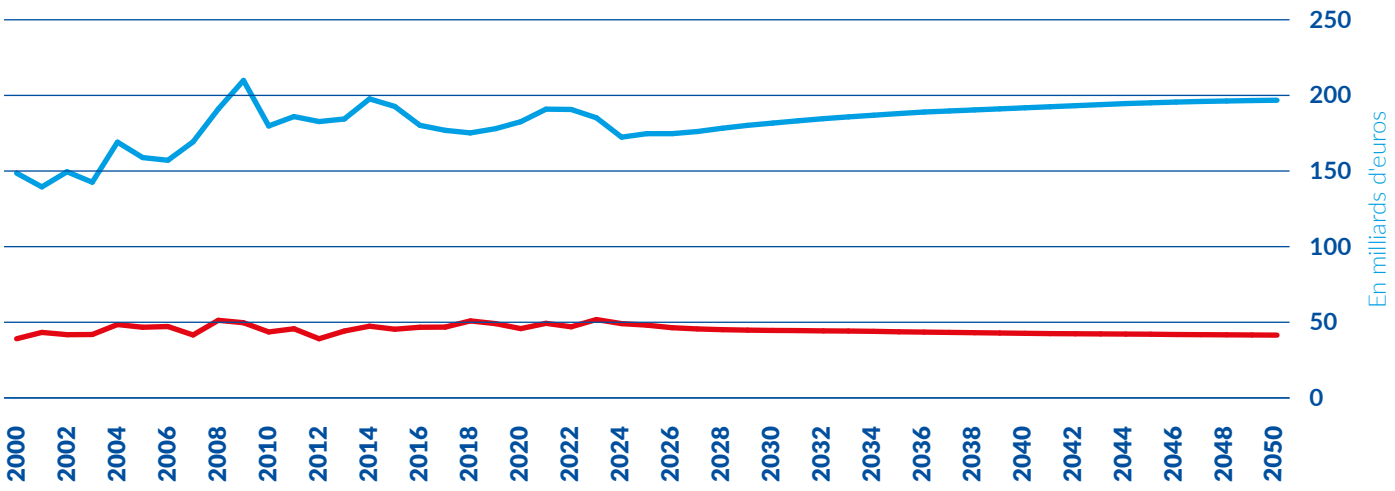
AGRICULTURE, SYLVICULTURE, PÊCHE ET PRODUITS ALIMENTAIRES

La navigation intérieure demeure le mode de transport privilégié pour acheminer des produits agricoles et alimentaires sur de longues distances. Pourtant, selon les entreprises de navigation interrogées dans le cadre d'une étude réalisée par *Haskoning*[75], la décennie 2020 est susceptible de connaître un recul du transport fluvial dans ce domaine. En effet, ces années sont considérées comme une période de transition pour l'agriculture, qui tend à évoluer vers une production à plus petite échelle, plus locale. Cette tendance, associée à la diminution du nombre de bateaux de petite taille (traditionnellement utilisés pour le transport de céréales), pourrait avoir une incidence négative sur les volumes de produits agricoles acheminés sur les voies de navigation intérieures.

Les prévisions à long terme concernant la production de produits agricoles envisagent une tendance à la hausse dans les pays rhénans. Dans ce secteur, la production brute réelle devrait augmenter de +12,7 % entre 2025 et 2050 dans la région. Cette production est principalement portée par la France et l'Allemagne, qui représentent ensemble la grande majorité de la production totale du secteur. Une corrélation entre les résultats des récoltes et le transport fluvial de produits agricoles a effectivement été établie en France et en Allemagne.

En ce qui concerne les pays danubiens, la production du secteur devrait chuter de -13,7 % dans la région entre 2025 et 2050. Les pays danubiens présentent un profil contrasté : si l'Autriche, la Roumanie, la Bulgarie et la Croatie affichent une forte croissance dans les années 2020, la plupart des pays de la région connaîtront un développement modéré, voire de légers reculs, au cours des décennies suivantes.

FIGURE 18 : **PRODUCTION BRUTE RÉELLE DE PRODUITS ISSUS DE L'AGRICULTURE, DE LA SYLVICULTURE ET DE LA PÊCHE DANS LES PAYS RHÉNANS ET DANUBIENS** (PRIX DE 2015 EN EUROS) *



Source : Oxford Economics

** Les données ont été converties du dollar américain en euro sur la base du taux de change dollar américain/euro pour l'année 2015*[76].

[75] *Haskoning, Impact energietransities en wereldhandelstromen ingrijpend voor de binnenvaart, disponible sur le site internet de Haskoning*

[76] *Source : Banque centrale européenne*

TABLEAU 5 : **TAUX DE CROISSANCE DE LA PRODUCTION AGRICOLE, SYLVICOLE ET HALIEUTIQUE DANS LES PAYS RHÉNANS ET DANUBIENS**

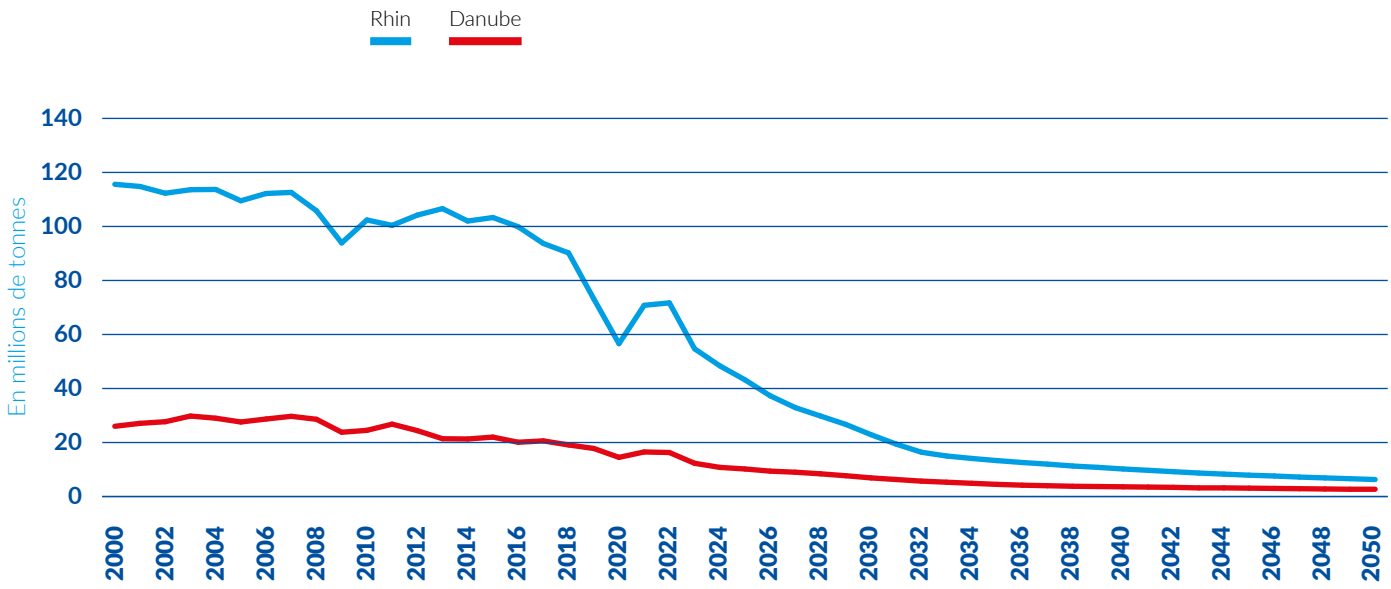
Pays	Taux de croissance 2025-2050	Taux de croissance 2020-2030	Taux de croissance 2030-2040	Taux de croissance 2040-2050
Rhin	+12,7 %	-0,5 %	+5,6 %	+2,6 %
Danube	-13,7 %	-2,4 %	-4,3 %	-2,7 %

Source : calculs de la CCNR

CHARBON

Le volume de charbon transporté sur les voies navigables intérieures devrait fortement diminuer au cours des deux prochaines décennies, à mesure que les pays européens continuent d'avancer dans leur transition énergétique. L'Allemagne, par exemple, a prévu de fermer toutes ses centrales à charbon d'ici 2038 ; les importations de charbon du pays ont donc diminué de manière significative au cours des dernières années[77]. Ce déclin structurel se reflète dans les prévisions à long terme, qui estiment la diminution de la demande de charbon à -85,4 % dans les pays rhénans et à -73,5 % dans la région du Danube d'ici 2050, confirmant une tendance à la baisse durable pour le transport de charbon sur les voies navigables européennes.

FIGURE 19 : **DEMANDE INTÉRIEURE DE CHARBON DANS LES PAYS RHÉNANS ET DANUBIENS, ANNUALISÉE**



Source : Oxford Economics

[77] *Les importations de charbon, qui s'élevaient à 52,4 millions de tonnes en 2013, ont diminué, pour s'établir à 49,7 millions de tonnes en 2015, à 48,5 millions de tonnes en 2017, à 43,2 millions de tonnes en 2019 et à 31,3 millions de tonnes en 2020. Après une reprise temporaire des importations de charbon (38,7 millions de tonnes en 2021 et 42,6 millions de tonnes en 2022), la tendance à la baisse s'est poursuivie en 2023 (30,1 millions de tonnes).*

TABLEAU 6 : **TAUX DE CROISSANCE DE LA DEMANDE DE CHARBON DANS LES PAYS RHÉNANS ET DANUBIENS**

Pays	Taux de croissance 2025-2050	Taux de croissance 2020-2030	Taux de croissance 2030-2040	Taux de croissance 2040-2050
Rhin	-85,4 %	-59,5 %	-55,5 %	-38,2 %
Danube	-73,5 %	-52,4 %	-47,8 %	-25,0 %

Source : calculs de la CCNR

CONTENEURS

On estime que 75 à 80 % des marchandises commercialisées sont transportées par voie maritime[78]. Le transport de conteneurs, quant à lui, est le mode de transport dominant pour le commerce maritime, notamment en termes de valeur (environ deux tiers du commerce maritime total). Dans son *Étude sur les transports maritimes 2025*, la CNUCED confirme cette position dominante, en notant que le transport maritime par conteneurs est de plus en plus utilisé, non seulement pour les biens de consommation traditionnels, mais aussi pour les marchandises de grande valeur, les minerais transformés et les matières nécessitant un niveau de sécurité et de traçabilité accru.

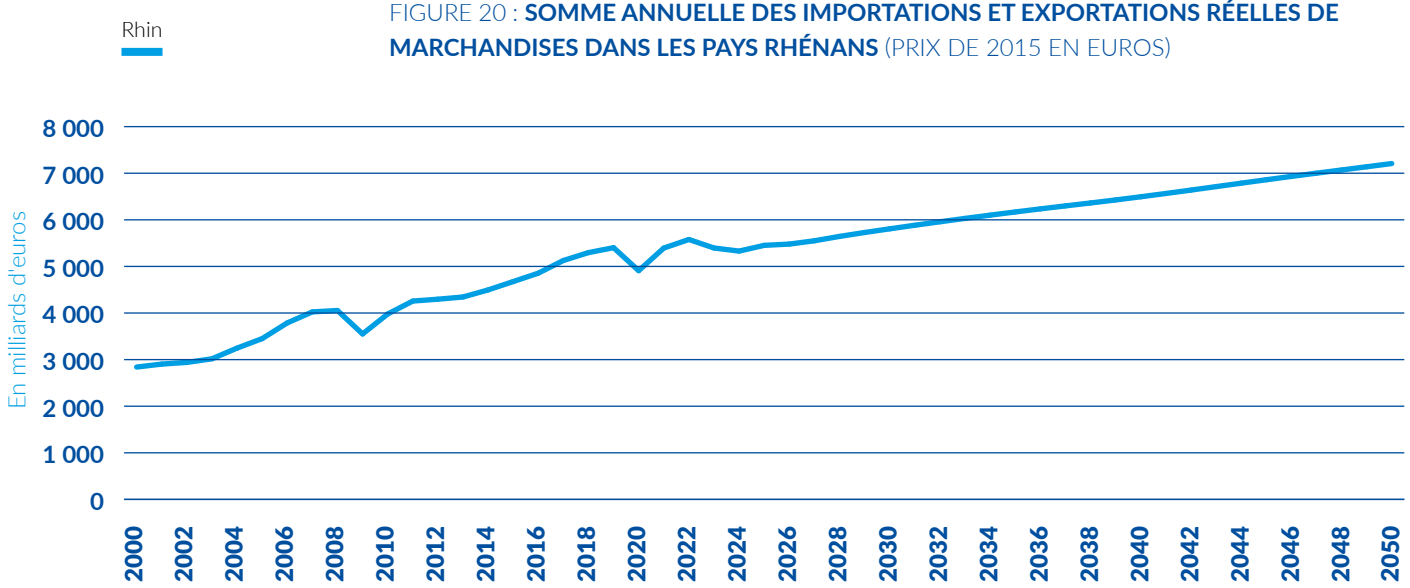
En l'absence de données harmonisées à long terme sur les flux de conteneurs par pays, la somme des importations et des exportations nationales de marchandises par pays a servi de base pour analyser l'évolution du transport de conteneurs sur le Rhin. Cette approche reflète le lien structurel étroit entre le transport fluvial de conteneurs, les flux de transport maritime de conteneurs et l'ouverture économique globale, tout en reconnaissant que ces tendances peuvent ne pas évoluer de manière strictement parallèle. Les pays danubiens n'ont pas été inclus, étant donné que le transport de conteneurs ne s'effectue que très rarement sur le Danube. Il a été procédé de la même manière en ce qui concerne les perspectives pour le transport de conteneurs en Europe, pour lesquelles ont été utilisées des informations relatives au commerce mondial.

Sur la base des prévisions à long terme disponibles pour le commerce international, le transport fluvial de conteneurs bénéficie d'une tendance positive sous-jacente dans le commerce international. Cependant, compte tenu des contraintes physiques liées aux basses eaux et au changement climatique, le transport fluvial de conteneurs pourrait ne pas suivre la même trajectoire de croissance rapide et régulière que celle décrite dans les prévisions relatives au commerce international.

Le taux de croissance le plus élevé du commerce international entre 2025 et 2050 devrait être observé en Suisse (+56,7 %). Concernant les échanges commerciaux, l'Allemagne devrait rester le pays affichant la valeur la plus élevée, avec une augmentation de près de +30,6 % de la valeur de ses exportations et de ses importations. La croissance de la valeur des échanges commerciaux dans les autres pays d'Europe occidentale devrait être de +17,9 % en Belgique, de +36,8 % aux Pays-Bas et de +24,5 % en France. Les pays rhénans devraient connaître une croissance modérée à forte (+32,2 %) de la somme de leurs importations et exportations réelles de marchandises entre 2025 et 2050.

[78] *Sources : Verschuur, J., Koks, E.E. & Hall, J.W. Ports' criticality in international trade and global supply-chains. Nat Commun 13, 4351 (2022), disponible sur le site internet de Nature communications et UN Trade and Development (UNCTAD/CNUCED), Seaborne trade data (avril 2025), disponible sur le site Internet de la CNUCED.*

FIGURE 20 : **SOMME ANNUELLE DES IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS RÉELLES DE MARCHANDISES DANS LES PAYS RHÉNANS** (PRIX DE 2015 EN EUROS)



Source : Oxford Economics
La valeur des exportations et des importations de la Suisse a été convertie de francs suisses en euros au taux en vigueur en 2015.

TABLEAU 7 : **TAUX DE CROISSANCE DE LA SOMME DES IMPORTATIONS ET DES EXPORTATIONS RÉELLES DE MARCHANDISES DANS LES PAYS RHÉNANS**

Pays	Taux de croissance 2025-2050	Taux de croissance 2020-2030	Taux de croissance 2030-2040	Taux de croissance 2040-2050
Rhin	+32,2 %	+18,3 %	+11,8 %	+11,0 %

Source : calculs de la CCNR

PRODUITS CHIMIQUES

Du point de vue de la répartition modale, la navigation intérieure est susceptible de rester en bonne position pour le transport de produits chimiques, les autres modes de transport n'étant généralement pas considérés comme des alternatives compétitives, à l'exception des pipelines. L'industrie chimique approvisionne des clients issus de nombreux secteurs économiques, notamment l'agriculture (engrais), les plastiques, l'automobile, le bâtiment et l'industrie papetière et de la pâte à papier.

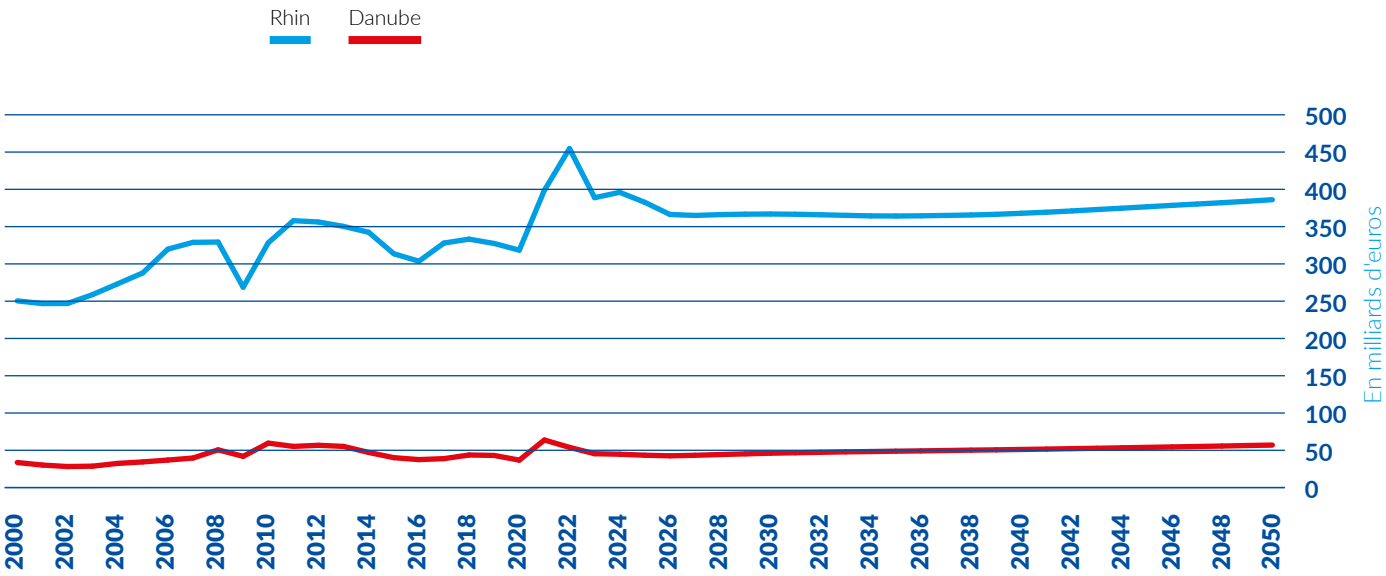
Entre 2025 et 2050, la production brute réelle de produits chimiques devrait augmenter de +11 % en France, de +50,2 % en Suisse et de +20,8 % en Belgique. Une baisse de -12,4 % est prévue pour l'Allemagne et de -3,5 % pour les Pays-Bas. La baisse attendue en Allemagne et aux Pays-Bas est un signal alarmant pour le transport de produits chimiques sur le Rhin, étant donné que l'industrie chimique de ces deux pays est un client majeur du transport fluvial. Le développement du transport de produits chimiques sur le Rhin dépendra de la capacité de l'industrie chimique à dissocier sa production de l'impact des prix élevés de l'énergie et à rendre ses techniques de production plus respectueuses de l'environnement. Par ailleurs, l'industrie chimique européenne pourrait avoir besoin d'un soutien actif de la part de

la politique économique européenne afin de contrebalancer la politique de relance économique menée par la Chine.

La tendance mondiale à la réindustrialisation et au renforcement de la résilience économique de l'UE devrait désormais être encouragée par le Pacte pour une industrie propre de la CE et le nouvel Acte législatif pour l'accélération de l'activité industrielle[79]. Cette mise à jour du cadre législatif vise à inverser le déclin industriel récent, en fixant à l'industrie manufacturière l'objectif de représenter au moins 20 % du produit intérieur brut de l'Union d'ici 2035.

Dans les pays du Danube, la production chimique devrait croître tout au long des prochaines décennies, avec un taux de croissance de +31,3 % de 2025 à 2050, en particulier en Hongrie, en Croatie et en Bulgarie ; la Roumanie serait la seule à enregistrer une légère baisse au cours de la période 2020-2030.

FIGURE 21 : **PRODUCTION BRUTE RÉELLE DE PRODUITS CHIMIQUES DANS LES PAYS RHÉNANS ET DANUBIENS** (PRIX DE 2015 EN EUROS)



Source : Oxford Economics
** Les données ont été converties du dollar américain en euros sur la base du taux de change dollar américain/euro pour l'année 2015.*

TABLEAU 8 : **TAUX DE CROISSANCE DE LA PRODUCTION CHIMIQUE DANS LES PAYS RHÉNANS ET DANUBIENS**

Pays	Taux de croissance 2025-2050	Taux de croissance 2020-2030	Taux de croissance 2030-2040	Taux de croissance 2040-2050
Rhin	+0,9 %	+15,2 %	+0,3 %	+4,9 %
Danube	+31,3 %	+25,2 %	+11,0 %	+11,6 %

Source : calculs de la CCNR

[79] *Source : Commission européenne (CE), Industrial Accelerator Act, disponible sur le site internet de la CE*

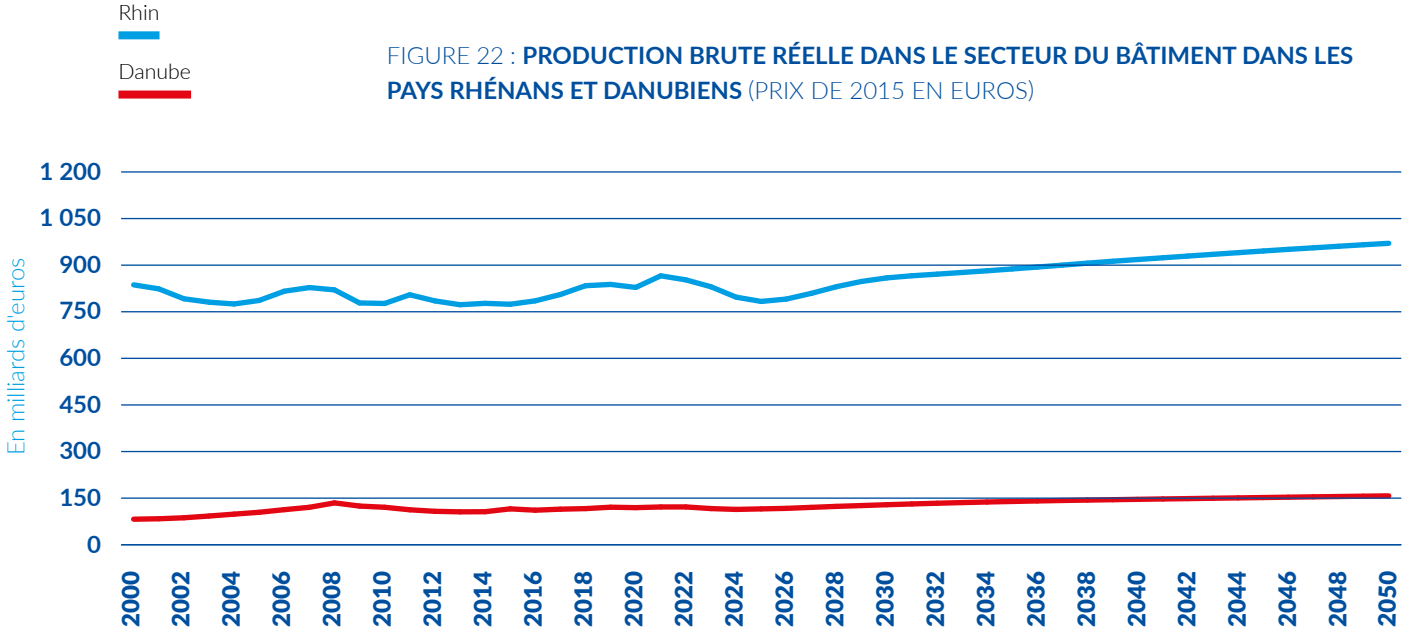
MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION, SABLES, PIERRES, GRAVIERS

Selon une étude menée par *Haskoning*[80], les chargeurs néerlandais estiment que le transport fluvial restera le principal mode de transport pour les matériaux de construction, tels que les graviers, sables, pierres, etc. Aucun report modal majeur n'est attendu, mais, comme des entreprises de plus grande envergure sont créées par voie de fusions et d'acquisitions, le nombre des petites usines produisant du mortier de béton et des petites entreprises d'extraction de sable et de gravier, situées le long des voies d'eau secondaires, devrait diminuer. Les grandes entreprises sont concentrées le long des voies d'eau principales et cherchent à réaliser davantage d'économies d'échelle. Les années à venir laissent entrevoir une augmentation massive des volumes de sables et de graviers en raison des opérations de dragage entreprises pour élargir les voies d'eau, s'accompagnant d'une demande croissante de matériaux destinés à renforcer les digues face aux risques climatiques.

La demande de transport dépend fortement de la manière dont évolue l'activité du secteur du bâtiment. Selon les prévisions d'Oxford Economics, la production réelle corrigée de l'inflation en Allemagne augmentera de +39,4 % entre 2025 et 2050. Pour la France, le taux de croissance attendu de la production réelle dans le secteur du bâtiment est de +6,6 %, alors qu'il atteindra +40,6 % aux Pays-Bas, +23,1 % en Belgique et +20,8 % en Suisse. Dans les pays rhénans, le secteur du bâtiment devrait se redresser, après une décennie 2020 difficile pour l'Allemagne ; la plupart des pays devraient connaître une croissance régulière de +23,9 % entre 2025 et 2050.

Une difficulté réside cependant dans la diminution du nombre de bateaux de petite taille dans la région rhénane. Cela pourrait avoir une incidence négative sur la capacité du secteur du transport fluvial à bénéficier de la croissance du secteur de la construction.

FIGURE 22 : **PRODUCTION BRUTE RÉELLE DANS LE SECTEUR DU BÂTIMENT DANS LES PAYS RHÉNANS ET DANUBIENS** (PRIX DE 2015 EN EUROS)



Source : Oxford Economics
** Les données ont été converties du dollar américain en euros sur la base du taux de change dollar américain/euro pour l'année 2015.*

[80] *Source : Haskoning, Impact energietransities en wereldhandelstromen ingrijpend voor de binnenvaart, disponible sur le site internet de Haskoning*

TABLEAU 9 : **TAUX DE CROISSANCE DU SECTEUR DU BÂTIMENT DANS LES PAYS RHÉNANS ET DANUBIENS**

Pays	Taux de croissance 2025-2050	Taux de croissance 2020-2030	Taux de croissance 2030-2040	Taux de croissance 2040-2050
Rhin	+23,9 %	+3,7 %	+6,9 %	+5,7 %
Danube	+36,3 %	+7,8 %	+13,5 %	+7,6 %

Source : calculs de la CCNR

PRODUITS PÉTROLIERS ET CHARBON À COKE

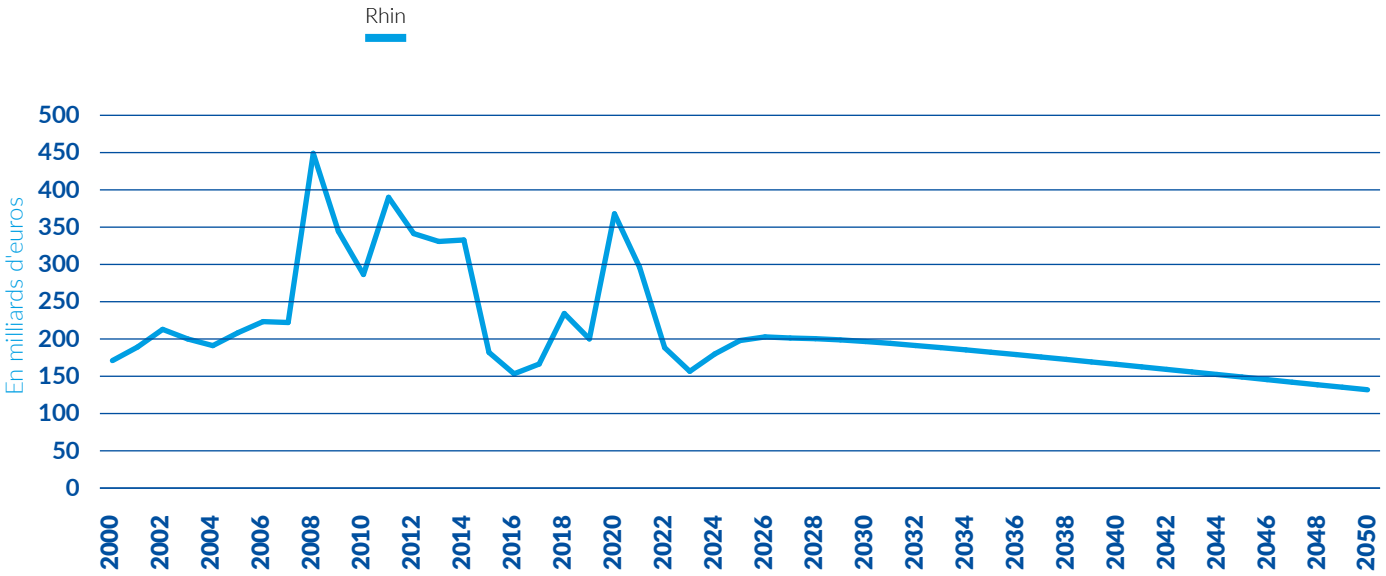
Au fur et à mesure que les pays progressent dans leur transition énergétique, la tendance actuelle à la baisse de la demande de produits pétroliers devrait se poursuivre, entraînant un léger recul du transport de ces produits par voies de navigation intérieures. De manière générale, l'utilisation des combustibles fossiles a déjà régulièrement perdu en intensité depuis le milieu des années 70[81]. Même s'il existe des obstacles financiers et techniques au développement de technologies de propulsion neutres en carbone, les produits pétroliers devraient être progressivement retirés du mix énergétique au cours des deux prochaines décennies. Ce changement connaît actuellement une accélération, non seulement sous l'impulsion de la législation européenne ETS2 (Emissions Trading Scheme 2) – ou SEQE-UE 2 (système d'échange de quotas d'émissions de CO_2 de l'UE) –, ce qui devrait faire grimper les prix des combustibles fossiles, mais aussi en raison des chocs géopolitiques.

En ce qui concerne le charbon à coke, une transition vers une production d'acier décarbonée est probable, laquelle devrait également entraîner une diminution de la demande de charbon à coke à l'avenir. Bien que certaines économies puissent, à très court terme, adopter temporairement des sources d'énergie telles que le charbon pour amortir les effets immédiats des pénuries d'approvisionnement en pétrole et en gaz, cette solution, qui sape les objectifs de décarbonation à plus long terme, n'est pas considérée comme permanente.

En ce qui concerne l'Allemagne, les perspectives envisagent une baisse de la production de 29,7 % pour les deux catégories de produits d'ici 2050. Une diminution de -53,7 % est prévue pour la France, -32 % pour les Pays-Bas et 23,4 % pour la Belgique. En Suisse, le niveau de production de produits pétroliers est très bas, ce qui explique les volumes assez considérables importés et acheminés via le Rhin. Après une période de croissance initiale dans certains pays dans les années 2020, la production de produits pétroliers et de coke dans les pays rhénans connaît une baisse générale de -33,3 %, traduisant ainsi la transition énergétique en cours visant à abandonner les combustibles fossiles

[81] *Source : Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), Perspectives économiques de l'OCDE, Rapport intermédiaire, mars 2026 : la résilience à l'épreuve, disponible sur le site internet de l'OCDE*

FIGURE 23 : **PRODUCTION BRUTE RÉELLE DE COKE ET DE PRODUITS PÉTROLIERS RAFFINÉS DANS LES PAYS RHÉNANS** (PRIX DE 2015 EN EUROS)



Source : Oxford Economics
** Les données ont été converties du dollar américain en euros sur la base du taux de change dollar américain/euro pour l'année 2015.*

TABLEAU 10 : **TAUX DE CROISSANCE DE LA PRODUCTION DE COKE ET DE PRODUITS PÉTROLIERS RAFFINÉS DANS LES PAYS RHÉNANS**

Pays	Taux de croissance 2025-2050	Taux de croissance 2020-2030	Taux de croissance 2030-2040	Taux de croissance 2040-2050
Rhin	-33,3 %	-46,5 %	-15,6 %	-20,5 %

Source : calculs de la CCNR

ACIER ET MINERAI DE FER

Lorsque les aciéries sont installées le long des voies de navigation intérieures, on observe un recours important au transport fluvial pour le minerai de fer, le charbon à coke et les produits sidérurgiques. L'Allemagne est le premier pays producteur d'acier en Europe, et le Rhin joue un rôle essentiel dans le transport fluvial du minerai de fer et des produits sidérurgiques.

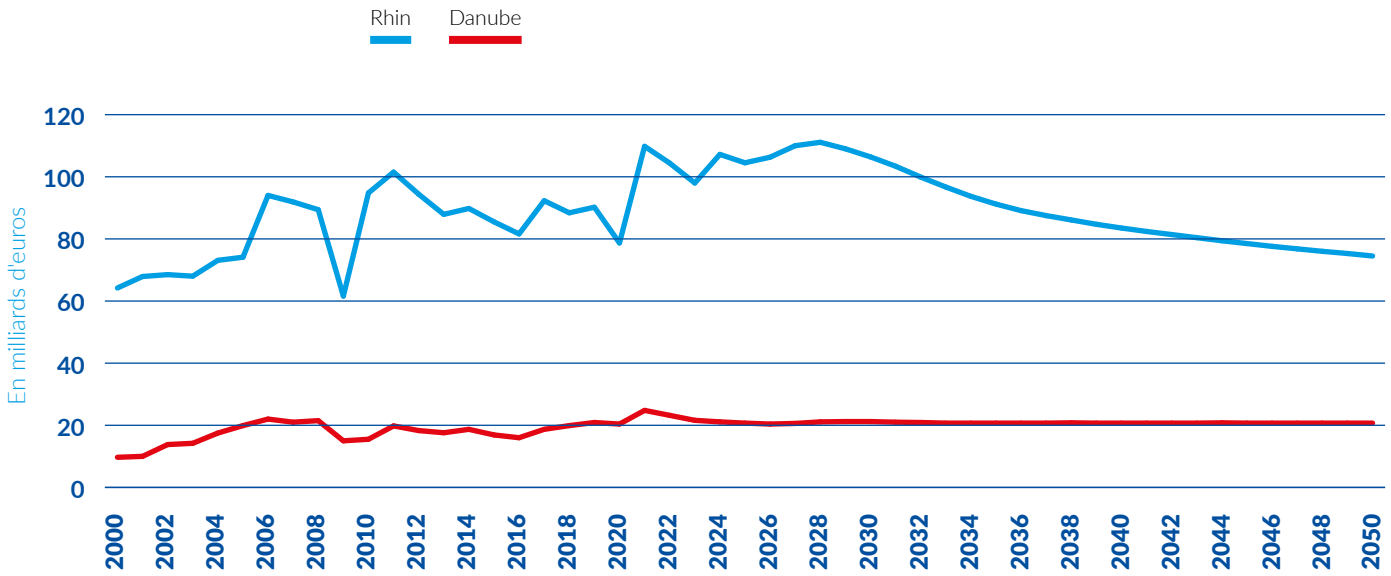
Comme l'économie circulaire devrait jouer un rôle plus important à l'avenir (étude réalisée par *Haskoning*), les chargeurs néerlandais ont exprimé des opinions bien tranchées sur l'augmentation des taux de recyclage des métaux et la baisse subséquente de la demande et de la production d'acier en Europe occidentale. Cela pourrait conduire à une baisse du transport d'acier, et aussi de minerai de fer, qui seront probablement remplacés par de l'acier recyclé et des technologies de production engendrant moins d'émissions. Cette transition ne devrait cependant pas entraîner de baisse globale nette de la demande d'acier en Europe, mais plutôt un changement dans les processus de production. La demande d'acier de haute qualité devrait rester élevée, non seulement dans les pays développés, mais aussi dans les pays en développement, ce qui pourrait faire de l'acier un produit d'importance majeure pour l'industrie européenne.

Les perspectives pour la production d'acier allemande indiquent cependant une baisse de -18,3 % entre 2025 et 2050. Une baisse de -65,8 % est à prévoir pour la France, mais celle-ci repose sur un niveau absolu de production brute d'acier beaucoup plus faible. La production sidérurgique belge, française et allemande revêt une grande importance pour le transport du minerai de fer et de l'acier par voies navigables intérieures, car l'industrie sidérurgique de ces pays est souvent implantée le long de ces voies. Ce n'est cependant pas le cas aux Pays-Bas et en Suisse. Les aciéries néerlandaises sont implantées à l'intersection des routes maritimes de haute mer et des voies de navigation intérieures. Les matières premières sont acheminées par voie maritime, tandis que les produits sont transportés par les voies navigables intérieures. Dans ce secteur, la production réelle brute devrait diminuer de -28,7 % entre 2025 et 2050 dans la région rhénane.

L'Autriche devrait rester un acteur important du secteur sidérurgique sur le Danube, même si elle connaîtra une baisse attendue de -2,1 % entre 2025 et 2050. La production d'acier de la Roumanie devrait connaître un recul de -13,8 % d'ici 2050. Les prévisions d'Oxford Economics indiquent des taux de croissance positifs en Europe centrale et orientale : +10,9 % pour la Hongrie et +9,5 % pour la Slovaquie.



FIGURE 24 : **PRODUCTION BRUTE RÉELLE DE FER ET D'ACIER DANS LES PAYS RHÉNANS ET DANUBIENS** (PRIX DE 2015 EN EUROS)



Source : Oxford Economics
** Les données ont été converties du dollar américain en euros sur la base du taux de change dollar américain/euro pour l'année 2015.*

TABLEAU 11 : **TAUX DE CROISSANCE DE LA PRODUCTION DE FER ET D'ACIER DANS LES PAYS RHÉNANS ET DANUBIENS**

Pays	Taux de croissance 2025-2050	Taux de croissance 2020-2030	Taux de croissance 2030-2040	Taux de croissance 2040-2050
Rhin	-28,7 %	+35,3 %	-21,5 %	-10,8 %
Danube	+0,0 %	+4,0 %	-2,1 %	+0,0 %

Source : calculs de la CCNR

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

DACH : Allemagne-Autriche-Suisse

DWT : tonnage de port en lourd

EE : étiage équivalent

ESI : indicateur du climat économique

ETS2 : système d'échange de quotas d'émission

EVP : équivalent vingt pieds

FMI : Fonds Monétaire International

GNL : gaz naturel liquéfié

MIO : million

OCDE : Organisation de coopération et de développement économiques

PBEN : plus basses eaux navigables

PIB : produit intérieur brut

RÉGION ARA : Amsterdam-Rotterdam-Anvers

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

TKM : tonne-kilomètre

TTF : Title Transfer Facility

UE : Union européenne

VNI : voies navigables intérieures

GLOSSAIRE

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

CHIFFRE D'AFFAIRES (DÉFINITION EUROSTAT) : montant total facturé par l'unité d'observation au cours de la période de référence. Ce total correspond aux ventes sur le marché de biens ou de services fournis à des tiers. Il comprend tous les impôts et taxes qui grèvent les biens ou les services facturés par l'unité d'observation, à l'exception de la TVA facturée par celle-ci à ses clients et d'autres impôts déductibles similaires directement liés au chiffre d'affaires. Il comprend également toutes les autres charges (transport, emballage, etc.) imputées aux clients. Les remises, ristournes et rabais divers, ainsi que la valeur des emballages rendus sont à déduire.

CORRIDORS DE SOLIDARITÉ DANUBE UE-UKRAINE : corridors mis en place pour faciliter l'acheminement des produits agricoles en provenance d'Ukraine, mais aussi les échanges bilatéraux de marchandises et l'accès de l'Ukraine aux marchés internationaux et aux chaînes d'approvisionnement mondiales, en veillant à ce que les quantités vitales de céréales atteignent le marché mondial.

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

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

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

DÉBIT ÉQUIVALENT : les valeurs des débits équivalents (indiquées en m^3/s) aux échelles de références sont nouvellement déterminées tous les dix ans en tant que débits relevés sur 100 ans. Sur la base des valeurs pour les débits équivalents sont fixées aussi tous les dix ans les valeurs correspondantes de l'étiage équivalent (EE) aux échelles de référence.

DÉPORT : situation de marché dans laquelle les prix à terme sont inférieurs aux prix courants, ce qui, avec le temps, n'incite pas au stockage de produits de base.

EFFET D'ENFONCEMENT : effet hydrodynamique lié à la vitesse d'écoulement de l'eau sous le bateau. Plus le débit d'eau sous un bateau est faible, plus sa vitesse d'écoulement est élevée, et plus sa pression dynamique est élevée. Compte tenu du principe de Bernoulli, la pression totale est une constante selon laquelle une pression dynamique plus forte implique une pression statique plus faible. Cette pression statique inférieure conduit à une moindre résistance de l'eau par rapport au bateau, impliquant un enfoncement supplémentaire du bateau dans l'eau et augmentant ainsi son tirant d'eau effectif.

ÉQUIVALENT VINGT PIEDS (EVP) : unité servant à exprimer une capacité de chargement pour le transport en conteneur. Son volume correspond à celui d'un conteneur intermodal métallique de taille standard de 20 pieds de long (6,1 m) pouvant être facilement transféré entre différents modes de transport, tels que le bateau, le train et le camion.

ÉTIAGE ÉQUIVALENT (EE) : hauteur d'eau qui, sur la base de la moyenne pluriannuelle, survient durant 20 jours par an sur le Rhin de bas débits équivalents.

EUROPE : dans le présent rapport, la navigation intérieure européenne inclut cinq pays non-membres de l'Union européenne – le Royaume-Uni, la République de Moldova, la Serbie, la Suisse et l'Ukraine.

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

FRIENDSHORING (RELOCALISATION DANS DES PAYS AMIS) : ce terme fait référence à la tendance des pays à privilégier le commerce avec les pays qui partagent les mêmes normes politiques, et à y relocaliser des activités économiques.

Le terme a été utilisé pour la première fois par la secrétaire américaine au Trésor Janet Yellen, lors d'une conférence de presse tenue le 13 avril 2022, et est employé depuis dans des publications universitaires et des rapports de plusieurs organisations, dont le FMI.

G20 : un forum intergouvernemental regroupant 19 pays souverains, l'Union européenne (UE) et l'Union africaine (UA). Il s'attache à traiter les grands enjeux liés à l'économie mondiale, tels que la stabilité financière internationale, la lutte contre le changement climatique et le développement durable, dans le cadre de réunions annuelles des chefs d'État et de gouvernement.

HAUTEUR D'EAU EFFECTIVE : mesure indiquée sur un indicateur de niveau d'eau installé, à une échelle donnée, sur la rive d'une voie d'eau ou à proximité de celle-ci. L'indicateur de niveau d'eau ne mesure cependant pas la profondeur effective du cours d'eau, celui-ci étant plus profond dans sa section médiane. Les hauteurs d'eau effectives servent néanmoins à calculer le tirant d'eau disponible avant de s'engager avec un bateau dans une section de cours d'eau.

INDICATEUR DE CLIMAT ÉCONOMIQUE (ESI) : indicateur composite reposant sur cinq indicateurs de confiance sectoriels avec des pondérations différentes (indicateur de confiance industriel (40 %) ; indicateur de confiance dans la construction (5 %) ; indicateur de confiance dans les services (30 %) ; indicateur de confiance des consommateurs (20 %) ; indicateur de confiance du commerce de détail (5 %)). Il est publié mensuellement par la Commission européenne.

INFLATION GLOBALE : augmentation générale des prix à la consommation des biens et services, y compris ceux qui sont souvent plus volatiles, comme les prix de l'énergie et des denrées alimentaires.

NORTH SEA PORT : zone portuaire traversant la Belgique et les Pays-Bas, issue de la fusion de trois ports : Gand (BE), Terneuzen (NL) et Flushing (NL).

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

PAYS DANUBIENS : Autriche, Bulgarie, Croatie, Hongrie, République de Moldova, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Ukraine

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

PRODUIT INTÉRIEUR BRUT (PIB) : principal indicateur du volume global de l'activité économique d'un pays

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

PLATEFORME DE MARCHÉ EUROPÉENNE : une zone de marché dynamique pour le commerce du gaz au cœur de l'Europe

PLUS BASSES EAUX NAVIGABLES (PBEN) : désigne un niveau de basses eaux sur le Danube, qui n'est pas atteint durant plus de 22 jours sans glace par an.

PROFONDEUR MINIMALE DU CHENAL DE NAVIGATION : correspond à la profondeur minimale que doit comporter le chenal navigable (profondeur de la limite inférieure du chenal navigable, en dessous de l'étiage équivalent). Cette profondeur minimale est liée à l'étiage équivalent, car elle sera toujours présente, même si les niveaux d'eau devaient atteindre celui de l'étiage équivalent.

RANGÉE NORD-EUROPÉENNE (NORTHERN RANGE) : désigne la concentration de ports maritimes européens situés le long de la mer du Nord, dont la plupart comptent parmi les plus actifs au monde. Ces ports de la mer du Nord regroupent principalement Anvers, Rotterdam, Le Havre, Zeebrugge, Hambourg et Bremen/Bremerhaven. Ensemble, ils permettent d'avoir une première appréciation du développement économique dans le nord de la zone euro et en Allemagne.

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

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

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

RHIN TRADITIONNEL : section du Rhin allant de Bâle jusqu'à la frontière entre l'Allemagne et les Pays-Bas.

SYSTÈME D'ÉCHANGE DE QUOTAS D'ÉMISSION (ETS) : système européen d'échange de quotas d'émission de CO2.

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

TAUX D'UTILISATION MOYEN (D'UNE FLOTTE DE BATEAUX A MARCHANDISES) : rapport entre le tonnage utilisé (en raison de la demande de transport au cours d'une année donnée) et le tonnage disponible de la flotte pendant cette même année, exprimé en pourcentage.

TIRANT D'EAU DISPONIBLE OU POSSIBLE D'UN BATEAU : profondeur maximale à laquelle le bateau peut s'enfoncer en toute sécurité avec son chargement de marchandises. Tant pour les bateaux de navigation intérieure que pour les navires de mer, cette profondeur varie en fonction des dimensions du bâtiment. Pour les navires de mer, elle dépend également de la période de l'année et de la densité de masse volumique des eaux. Le tirant d'eau disponible des bateaux de navigation intérieure circulant sur des cours d'eau à courant libre repose sur plusieurs paramètres qui sont spécifiques à chaque section fluviale et à chaque échelle. Il est calculé comme suit : Tirant d'eau disponible = profondeur minimale du chenal navigable + (niveau d'eau effectif – étiage équivalent) – pied de pilote.

TIRANT D'EAU EFFECTIF D'UN BATEAU : différence verticale entre la quille d'un bateau et la ligne de flottaison à laquelle le bateau navigue. Pour un bateau en mouvement, le tirant d'eau effectif comprend également l'effet d'enfoncement (voir « EFFET D'ENFONCEMENT » dans le présent glossaire).

TITLE TRANSFER FACILITY (TTF) : point d'échange virtuel pour le gaz naturel aux Pays-Bas. Ce point d'échange permet à un certain nombre d'opérateurs aux Pays-Bas de négocier des contrats à terme, des produits physiques et des opérations d'échange.

TONNAGE DE PORT EN LOURD (DWT) : capacité de chargement maximale d'un bateau, par conséquent le poids maximal qu'il peut transporter (mesuré en tonnes). Ce poids comprend la cargaison, le carburant, l'eau douce, l'eau de ballastage, les provisions, les passagers et l'équipage. Il ne comprend pas le poids à vide ou le poids à l'état lège du bâtiment proprement dit. La somme du port en lourd et du poids à l'état lège d'un bâtiment correspond au déplacement maximal (mesuré en tonnes).

TONNE-KILOMETRE (TKM) : unité de performance de transport qui représente le volume de marchandises transportées multiplié par la distance de transport.

TRAFIC INDUSTRIEL : désigne le trafic qui s'opère directement entre les établissements industriels de la zone portuaire (telles que BASF, AIR LIQUIDE, EUROCHEM…) et l'arrière-pays.

UTILISATION DE LA CAPACITÉ (TRANSPORT DE PASSAGERS) : rapport entre le nombre de passagers et la capacité d'accueil de passagers au cours d'une année donnée, en points de pourcentage. L'analyse de l'utilisation de la capacité d'une flotte permet d'avoir une vision d'ensemble complète de l'évolution de la relation entre l'offre et la demande tout au long de l'année.

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

OFFICES ET INSTITUTS NATIONAUX DE STATISTIQUES

Acronyme	Nom original	Nom français	Pays
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	Bureau central des statistiques	Pays-Bas
Destatis	Statistisches Bundesamt	Office fédéral des statistiques	Allemagne
GUS	Główny Urząd Statystyczny	Bureau central des statistiques	Pologne
INSSE	Institutul National de Statistica	Institut national de la statistique	Roumanie
OFS	Office fédéral de la statistique	Office fédéral de la statistique	Suisse
ŠÚ SR	Štatistický úrad Slovenskej republiky	Office statistique de la République slovaque	République slovaque

LIVRES, ARTICLES DE JOURNAUX ET ÉTUDES

Intitulé original	Pays
Bačkalov I. et al., Evolution(s) of European Inland Vessel Fleets (2025)	Europe
Binnenschifffahrt, Hamburger Hafen wächst robust: Hinterlandverkehr stabil (17.11.2025), disponible sur le site internet du magazine Binnenschifffahrt	Allemagne
Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), Feuille de route de la CCNR pour la réduction des émissions de la navigation intérieure, disponible sur le site internet de la CCNR	Europe
Commission du Danube, Annuaire statistique 2023	Europe
Commission européenne (CE), Acte législatif pour l'accélération de l'activité industrielle, disponible sur le site internet de la CE	UE
Entreprises fluviales de France (E2F), Baromètre de l'activité tourisme fluvial (édition 2026), disponible sur le site internet de E2F	France
European Chemical Industry Council (Conseil européen de l'industrie chimique, CEFIC), Chemical Trends Reports, disponible sur le site internet du CEFIC	Belgique
Eurofer, Economic and steel market outlook 2026-2027 (juin 2026), disponible sur le site internet d'Eurofer	UE
Fonds Monétaire International (FMI), Base de données des Perspectives de l'économie mondiale, Perspectives d'avril 2026, disponible sur le site internet du FMI	Monde
Hader A., The River Cruise Fleet Handbook (avril 2026)	Europe
Haskoning, Impact energietransities en wereldhandelstromen ingrijpend voor de binnenvaart, disponible sur le site internet de Haskoning	Pays-Bas
IG River Cruise, The River Cruise Market 2025, disponible sur le site internet IG River Cruise	Europe

Intitulé original	Pays
Luman R. (ING), Scheepvaart ziet de stroom veranderen (22.04.2026), disponible sur le site internet de ING	Europe
ONU commerce et développement (CNUCED), Transport maritime : la CNUCED publie de nouvelles statistiques (avril 2025), disponible sur le site internet de la CNUCED	Monde
ONU commerce et développement (CNUCED), Mise à jour sur le commerce mondial (mars 2026) : Réformer les règles commerciales pour stimuler le développement, disponible sur le site internet de la CNUCED	Monde
Organisation de coopération et de développement économiques, Perspectives économiques (mars 2026), disponible sur le site internet de l'OCDE	Monde
Port de Rotterdam, Throughput in the port of Rotterdam shows a slight decline (26.02.2026), disponible sur le site internet du Port de Rotterdam	Pays-Bas
RWI/ISL Container Throughput Index, disponible sur le site internet de RWI/ISL	Allemagne
U.S. Energy Information Administration (EIA), Short-Term Energy Outlook, April 2026, disponible sur le site internet de l'EIA	États-Unis
Verband der Chemischen Industrie e.V. (VCI), Quarterly Report (02/2025), disponible sur le site internet de VCI	Allemagne
Verschuur, J., Koks, E.E. & Hall, J.W. Ports' criticality in international trade and global supply-chains. Nat Commun 13, 4351 (2022), disponible sur le site internet nature communications	Monde
viadonau, plusieurs rapports annuels, disponibles sur le site internet de viadonau	Europe
Voies Navigables de France (VNF), En 2025, envolée des trafics céréaliers (+30 %) et record inédit des croisières sur le Rhin (28.04.2026), disponible sur le site internet de VNF	France

AUTRES SOURCES

Nom original	Nom français	Pays
Administraţia Canalelor Navigabile (ACN)	Administration des voies navigables (ACN)	Roumanie
Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA (AED)	Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA (AED)	Luxembourg
AG Energiebilanzen e.V.	Groupe de travail allemand sur les bilans énergétiques	Allemagne
Association française des ports intérieurs (AFPI)	Association française des ports intérieurs (AFPI)	France
Banque CIC agriculture	Banque CIC agriculture	France
Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)	Institut fédéral d'hydrologie (BfG)	Allemagne
Bundesbank	Banque centrale allemande	Allemagne
CCNR/ZKR/CCR	Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)	Europe

Nom original	Nom français	Pays
Corporation Inland Tanker Barge Owners (CITBO)	Coopérative des propriétaires de bateaux-citernes de navigation intérieure (CITBO)	Belgique
Department for Transport	Ministère des transports	Royaume-Uni
Deutscher Wetterdienst (DWD)	Service météorologique allemande (DWD)	Allemagne
Donaukommission	Commission du Danube	Europe
Eidgenössische Steuerverwaltung (ESTV)	Administration fédérale des contributions (AFC)	Suisse
European Central Bank (ECB)	Banque Centrale Européenne (BCE)	UE
European Commission (EC)	Commission européenne (CE)	UE
European Steel Association (Eurofer)	Association européenne de l'acier (Eurofer)	Europe
EUROSTAT	EUROSTAT	UE
FranceAgriMer	FranceAgriMer	France
Insights Global	Insights Global	Pays-Bas
Institut pour le Transport par Batellerie / Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren (ITB)	Institut pour le transport par batellerie (ITB)	Belgique
Internationale Vereniging voor de behartiging van de gemeenschappelijke belangen van de binnenvaart en de verzekering en voor het houden van het register van binnenschepen in Europa (IVR)	Association Internationale pour la sauvegarde des intérêts communs de la navigation intérieure européenne et de l'assurance et pour la tenue d'un registre des bateaux intérieurs en Europe (IVR)	Pays-Bas
International Monetary Fund (IMF)	Fond Monétaire International (FMI)	Monde
International Sava River Basin Commission	Commission internationale du bassin de la Save	Europe
Investing.com London	Investing.com London	Royaume-Uni
Land Niederösterreich	État fédéral de Basse-Autriche	Autriche
Ministero delle infrastrutture e dei trasporti	Ministère italien des transports	Italie
Ministerstvo dopravy České republiky	Ministère des transports de la République tchèque	République tchèque
Moselle Commission	Commission de la Moselle	Europe
National administrations in Rhine countries	Administrations nationales des pays riverains du Rhin	Europe
National fleet data	Données relatives aux flottes nationales	Europe
Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)	Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)	Monde
Oxford Economics	Oxford Economics	Monde
Panteia	Panteia	Pays-Bas

Nom original	Nom français	Pays
Ports mentioned in the report	Ports mentionnés dans le rapport	Europe
R.A. Administratia Fluviala a Dunarii de Jos Galaţi (AFDJ)	Administration fluviale du Danube inférieur (AFDJ) de Galaţi	Roumanie
Rijkswaterstaat	Ministère de l'infrastructure et de la gestion de l'eau	Pays-Bas
Service de la statistique et de la prospective (SSP) du Ministère de l'Agriculture et de la Souveraineté alimentaire	Service de la statistique et de la prospective (SSP) du Ministère de l'Agriculture et de la Souveraineté alimentaire	France
Statistikamt Nord	Office statistique de Hambourg et du Schleswig-Holstein	Allemagne
Swiss Rhine ports	Ports rhénans suisses	Suisse
UK Department for Transport	Ministère britannique des Transports	Royaume-Uni
Verein der Kohleimporteure (VDKI)	Association des importateurs de charbon (VDKI)	Allemagne
viadonau	viadonau	Autriche
Voies Navigables de France (VNF)	Voies Navigables de France (VNF)	France
Wasserstraßen-und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)	Administration allemande des voies navigables intérieures (WSV)	Allemagne
Wirtschaftsvereinigung Stahl	Fédération allemande 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 (Chargée de communication)
Clémentine Guidoux-Vareilhes (Chargée de communication)
Sarah Meissner (Assistante de projet)
María Muñoz García (Stagiaire)
Contact : ccnr@ccr-zkr.org

EN PARTENARIAT AVEC

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

DIRECTION ARTISTIQUE

Agence Press-Agrum.com
https://www.press-agrum.com
et Agence Citeasen
https://www.citeasen.fr
Crédits photos : Adobe Stock, CCNR Secretariat

TRADUCTION

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

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

Achevé d'imprimer : Octobre 2026

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 2026

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

En collaboration avec

MOSELKOMMISSION
COMMISSION DE LA MOSELLE

INTERNATIONAL SAVA RIVER BASIN COMMISSION