

RAPPORT ANNUEL SUR LA NAVIGATION INTÉRIEURE EN EUROPE : ÉDITION 2025

Ref: CC/CP (25)04

Dans la continuité de sa longue et fructueuse coopération avec la **Commission européenne**, la **Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)** est heureuse de présenter son **rapport annuel 2025** de l'Observation du marché.

La publication du rapport annuel sur la navigation intérieure en Europe est un exemple de **collaboration réussie au niveau européen**, incluant tous les acteurs et parties prenantes de la navigation intérieure, y compris les commissions fluviales et les représentants du secteur. Les préfaces de Mme Kopczyńska, Directrice générale de la DG MOVE (**Commission européenne**), et de Mme Luijten, Secrétaire générale de la **CCNR**, viennent illustrer la dimension résolument européenne de la publication.

Le nouveau rapport annuel fournit un **aperçu exhaustif de la situation du marché** et des développements de la navigation intérieure en Europe **au cours de l'année 2024**. Vous trouverez ci-dessous un **résumé exécutif** de ce rapport. Celui-ci peut être **téléchargé dans son intégralité** en pdf en version française, allemande, néerlandaise ou anglaise ou consulté directement en ligne sous : <https://inland-navigation-market.org/>.

Bonne lecture !

RÉSUMÉ EXÉCUTIF

L'année 2024 s'est caractérisée par une reprise modeste et inégale du commerce mondial et du transport fluvial. Après une année 2023 mouvementée, l'inflation a diminué dans de nombreuses économies avancées et la croissance a commencé à reprendre, contribuant à stabiliser les prix à la consommation et les coûts de logistique, en particulier dans les domaines de l'énergie et des services de transport. Les coûts d'exploitation élevés, en particulier les coûts salariaux, ont cependant continué à peser sur les opérateurs de fret et à agir sur la dynamique des prix. La navigation intérieure a continué de se heurter à des difficultés, notamment en raison de la faiblesse de la production industrielle, de l'évolution des circuits commerciaux et de la mutation de la demande de matières premières. Pour autant, à mesure que les chaînes d'approvisionnement ont commencé à se stabiliser et que la consommation privée s'est redressée, certains segments de marché ont retrouvé un début de stabilité. Le volume des échanges a connu une hausse au niveau mondial en 2024, augmentant d'environ +3,3 %. Aucun rebond significatif n'est attendu à court terme, étant donné que les échanges restent marqués par des tensions géopolitiques persistantes, la fragmentation des chaînes d'approvisionnement mondiales et la montée des mesures protectionnistes, telles que les nouveaux droits de douane imposés par les États-Unis. En outre, la tendance croissante au « friendshoring » (relocalisation dans des pays amis) a perturbé encore davantage les flux commerciaux traditionnels.

En 2024, le volume de marchandises transportées sur les voies navigables de l'UE-27 représentait 473,3 millions de tonnes (+1,0 % par rapport à 2023), et la prestation de transport de la navigation intérieure atteignait 121,6 milliards de TKM (+4,5 %). Selon les données recueillies sur la navigation intérieure en Europe (UE-27, plus la Suisse, la Serbie et la République de Moldova), la prestation de transport de marchandises a augmenté de +4,3 % par rapport à 2023, atteignant 126,0 milliards de TKM.

Le transport de marchandises sur le Rhin (de Bâle à la mer du Nord) a atteint 284,5 millions de tonnes en 2024, ce qui représentait une augmentation modeste de +2,6 % par rapport à 2023 (276,5 millions de tonnes). Le transport de conteneurs a enregistré une augmentation de +2,0 % en tonnes. Le Rhin traditionnel a connu une croissance de +2,3 %, tandis que les volumes transportés sur le Rhin inférieur néerlandais ont augmenté de +3,0 %. Cette reprise partielle est attribuée à la baisse de l'inflation et à l'indexation des salaires, qui ont stimulé la consommation privée. Des segments de produits clés, tels que les produits pétroliers (+5,5 %), les produits chimiques (+6,7 %), les métaux (+3,4 %), ainsi que le vrac agricole et les produits alimentaires (+6,8 %), ont contribué à cette croissance. Cela étant, les volumes de transport de charbon (-13,3%) et de minerai de fer (-0,1 %) ont diminué en raison de la baisse de la demande de charbon et d'acier et des politiques de décarbonisation en cours. Sur le Danube supérieur et moyen, les volumes de transport ont globalement augmenté en 2024. Une forte baisse du transport de marchandises a cependant été enregistrée dans la région du Danube inférieur, en particulier sur les deux canaux reliant le Danube à la mer Noire. Ce recul s'explique principalement par le déroutement des cargaisons de céréales (blé, maïs, orge) des ports ukrainiens du Danube vers les ports maritimes ukrainiens d'Odessa, de Pivdennyi et de Chornomorsk, qui ont repris certaines de leurs activités.



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org

Les ports intérieurs européens ont illustré ces tendances générales. La plupart des grands ports rhénans ont connu une augmentation des volumes manutentionnés, tandis que d'autres, dont Mannheim (-8,4 %) et Mayence (-2,3 %), les ont vu diminuer. Globalement, la situation est plutôt hétérogène dans les principaux ports intérieurs allemands, néerlandais, français et belges. Une reprise de la manutention fluviale de marchandises est également observée dans les principaux ports maritimes, avec une augmentation de +0,7 % enregistrée dans le port de Rotterdam, représentant 141,9 millions de tonnes. Cette reprise est plus prononcée au port d'Anvers-Bruges, affichant +4,7 % en 2024 et s'élevant à 102,5 millions de tonnes. Le transport de conteneurs est cependant resté stable entre 2023 et 2024 (+0,5 %) et demeure inférieur aux niveaux atteints avant 2021. Dans le port de Constanța, la baisse enregistrée pour le trafic fluvial (17,2 millions de tonnes, soit -20,9 % par rapport à 2023) est principalement attribuée à la reprise des activités au port d'Odessa (Ukraine) à la fin de l'année 2023, entraînant une diminution du trafic de transit au port de Constanța. En valeur absolue, les volumes relevés pour 2024 dans le port de Constanța demeurent tout de même les deuxièmes plus élevés jamais enregistrés.

Si, en 2024, les taux de fret restaient supérieurs aux niveaux atteints avant la pandémie, ils étaient généralement inférieurs à ceux enregistrés en 2023. Les taux de fret applicables aux cargaisons liquides se sont stabilisés en raison de coûts d'exploitation élevés, notamment les coûts de personnel. Selon le Bureau central des statistiques des Pays-Bas (Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)), les taux de fret moyens pour l'ensemble des segments du marché ont baissé de -6,0 % par rapport à 2023, après avoir enregistré un recul plus marqué de -11,8 % l'année précédente. Les taux de fret sont restés relativement résilients en raison d'une croissance nette limitée de la capacité des bateaux et de l'augmentation des coûts de personnel, résultant notamment d'une pénurie de travailleurs qualifiés.

La flotte fluviale européenne comptait 13 392 bateaux, dont 9 160 basés dans les pays rhénans et 3 324 dans les pays danubiens. La flotte à cargaison sèche des pays rhénans, dont le nombre de bâtiments continuait de diminuer, avec 6 381 bateaux immatriculés en 2024 (-2 %), a néanmoins enregistré une augmentation (+2 %) de sa capacité de chargement (10,0 millions de tonnes). La flotte à cargaison liquide a connu une légère augmentation du nombre d'unités (+1 %, soit 1 453) et une croissance de sa capacité de chargement totale (+3 %, soit 3,7 millions de tonnes), illustrant la tendance à des bateaux-citernes plus grands. L'activité des nouvelles constructions s'est ralentie, en particulier pour la cargaison sèche, où le nombre de nouveaux bateaux a chuté, passant de 34 en 2023 à 13 en 2024. Les nouvelles constructions de bateaux-citernes étaient au nombre de 38, traduisant également une diminution par rapport aux 49 nouveaux bâtiments recensés en 2023. La faible évolution de la demande de transport au cours des dernières années, en particulier pour le transport de cargaison sèche sur le Rhin, peut être considérée comme l'une des principales causes du recul enregistré par les nouvelles constructions.

En 2024, le secteur européen de la croisière fluviale a connu un regain de croissance, affichant une augmentation du nombre de passagers et du chiffre d'affaires. Au cours de la saison 2024, 1,39 million de passagers (+14,0 % par rapport à 2023) ont voyagé à bord de bateaux à cabines sur les fleuves européens et généré 3,54 milliards d'euros de ventes brutes de billets. Les voyageurs nord-américains dominaient le marché, représentant 41 % des passagers. La flotte de croisière fluviale opérant en Europe est restée stable avec 408 bâtiments. Si sept nouveaux bateaux de croisière fluviale sont arrivés sur le marché en 2024, sept en ont été retirés. Le secteur a également assisté à la transformation de 18 anciens bateaux en hôtels flottants, principalement pour couvrir la demande croissante d'hébergement de réfugiés, sur fond de guerre qui perdure en Ukraine.

Les données relatives aux entreprises et à l'emploi ont fait apparaître des tendances divergentes. En 2023, les entreprises de transport fluvial de marchandises opérant en Europe étaient au nombre de 5 462, dont environ 87 % étaient immatriculées dans les pays rhénans, avec une forte concentration aux Pays-Bas. Malgré cela, le nombre des entreprises de transport de marchandises a continué à diminuer, affichant une baisse de -9 % depuis 2011. En revanche, le nombre des entreprises de transport de passagers a augmenté de +40 % depuis 2011, s'élevant à un total de 4 659 entreprises en activité en 2023. Les tendances de l'emploi reflètent ces développements : dans le secteur du transport de marchandises, l'emploi a connu une évolution légèrement négative entre 2010 et 2022, pour atteindre un total de 22 844 personnes en 2022, largement concentrées dans les pays rhénans. En parallèle, dans le secteur du transport de passagers, l'emploi s'est redressé après la pandémie de Covid-19, pour se hisser à 23 945 personnes en 2023.

À court terme, le transport fluvial dans les pays du Rhin et du Danube présente des tendances contrastées. Le transport d'acier et de minerai de fer reste important malgré une baisse de la production d'acier, laquelle devrait reprendre lentement autour de 2025, sous l'impulsion de la demande attendue dans les secteurs de la construction et de l'automobile. Le transport de produits agricoles devrait être stable ou légèrement inférieur à la moyenne en Europe, alors que la croissance au niveau mondial devrait augmenter. Le secteur chimique devrait être confronté à des coûts énergétiques élevés et à des incertitudes commerciales, limitant la reprise et entraînant une fluctuation des volumes de transport. Après plusieurs années difficiles, le transport de



Source : Adobe Stock



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org

conteneurs montre des premiers signes de reprise, mais se trouve confronté à des risques persistants liés aux tensions géopolitiques et aux changements douaniers.

Au cours des prochaines décennies, la demande de transport fluvial dans les régions du Rhin et du Danube devrait s'aligner étroitement sur l'évolution des secteurs économiques et les effets de la transition énergétique. La production agricole devrait connaître une croissance modérée dans les pays rhénans, tandis que les pays danubiens devraient présenter des résultats plus variés. Le transport de charbon subira une forte baisse en raison des efforts de décarbonisation, tandis que le transport de conteneurs et des produits chimiques pourraient s'intensifier grâce à des politiques industrielles comme celles mises en oeuvre dans le cadre du pacte vert pour l'Europe. Le transport de matériaux de construction devrait connaître une croissance régulière. Dans la région du Danube, la production de produits pétroliers et de charbon à coke pourrait diminuer considérablement en raison des changements liés à la transition énergétique ; la Bulgarie et la Slovaquie font cependant exception, affichant une croissance notable dans ces domaines. Les tendances relatives à la production d'acier et de minerai de fer devraient présenter des divergences, à savoir : un déclin éventuel dans de nombreux pays rhénans, mais une croissance significative dans des pays danubiens tels que la Hongrie, la Serbie et la Slovaquie.

En ce qui concerne l'avenir proche, la navigation intérieure aborde l'année 2025 avec un optimisme prudent. Les segments de marchandises tels que les produits chimiques et les conteneurs montrent des signes de stabilisation, et le marché des passagers poursuit son expansion. La navigation intérieure reste cependant confrontée à des difficultés majeures, notamment les incertitudes économiques, la transition énergétique en cours et ses répercussions sur la demande de matières premières, ainsi que les tensions géopolitiques persistantes. En outre, le contexte macroéconomique de 2025 devrait rester difficile. Le rapport annuel de l'Observation du marché 2025 donne une vision d'ensemble de ces dynamiques, fondée sur des données détaillées et étayée par des prévisions à long terme.

À PROPOS DE LA CCNR

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) est une organisation internationale exerçant un rôle réglementaire essentiel pour l'organisation de la navigation sur le Rhin. Elle intervient dans les domaines technique, juridique, économique, social et environnemental. Dans l'ensemble de ses domaines d'action, l'efficacité du transport rhénan, la sécurité, les considérations sociales ainsi que le respect de l'environnement dirigent ses travaux. Au-delà du Rhin, de nombreuses activités de la CCNR concernent aujourd'hui les voies navigables européennes au sens large. Elle travaille étroitement avec la Commission européenne, ainsi qu'avec les autres commissions fluviales et institutions internationales.

À PROPOS DE L'OBSERVATION ET DE L'APERÇU DU MARCHÉ

L'Observation et l'Aperçu du marché sont des publications respectivement annuelles et semestrielles de la CCNR portant sur le marché de la navigation intérieure en Europe. La CCNR publie également des rapports thématiques, dont le thème est défini en concertation avec la Commission européenne. Gratuites, ces analyses de la situation économique visent à contribuer à la prise de décision stratégique dans ce secteur en Europe, tant au niveau de la profession et des entreprises qu'au niveau de la politique des transports et des administrations. La collecte et l'analyse de ces données par la CCNR ont fait l'objet dès 2005 d'un cofinancement par la Commission européenne. Cette collaboration fructueuse a permis à la CCNR d'étendre cette activité, qu'elle assurait historiquement depuis presque deux siècles, au-delà de l'espace rhénan en couvrant la globalité du réseau de voies navigables européennes.



Source : Adobe Stock



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tel. **+33 (0)3 88 52 20 10**

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org