



APERÇU DU MARCHÉ

LA NAVIGATION INTÉRIEURE EUROPÉENNE

PUBLIÉ EN

AVRIL 2021



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN



Aperçu du marché
LA NAVIGATION INTÉRIEURE
EUROPÉENNE

Publié en
Avril 2021

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



TABLE DES MATIÈRES

01

LE TRAFIC FLUVIAL DE MARCHANDISES ET DE PASSAGERS (P.5)

Prestation de transport en Europe (p.6)

Transport de passagers (p.14)

Volumes transportés dans les principaux pays européens concernés par la navigation intérieure (p.16)

Transport de vrac sec, de vrac liquide et de conteneurs (p.17)

02

CONDITIONS D'EXPLOITATION (P.21)

Impact des hauteurs d'eau (p.22)

Taux de fret dans le bassin du Rhin (p.29)

Évolution des coûts (p.32)

03

FOCUS SUR LA FRANCE (P.39)

Manutention fluviale dans les ports français (p.40)

Fiche d'information sur le transport par navigation intérieure en France (p.42)

Transport de fret par navigation intérieure en France pour les deux plus grands segments de marchandises (p.44)



01

LE TRAFIC FLUVIAL DE MARCHANDISES ET DE PASSAGERS

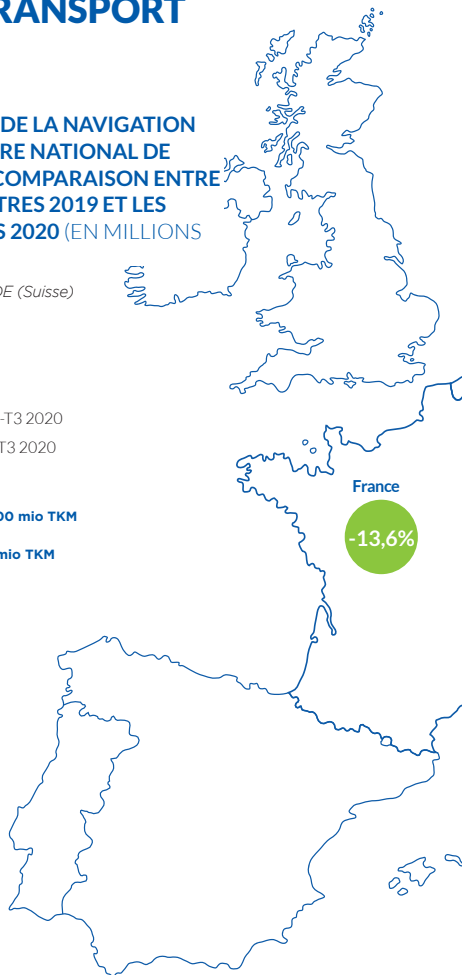
- Les prestations de transport (en TKM) sur les voies navigables intérieures de l'UE ont diminué de 8,1 % au cours des trois premiers trimestres 2020, par rapport à la même période en 2019.
- Dans les deux principaux pays concernés par la navigation intérieure, la baisse a atteint 11,9 % (Allemagne) et 6,8 % (Pays-Bas). Dans les pays du Danube, les prestations de transport ont baissé de 9 %.
- Le transport de passagers (croisières fluviales) a enregistré une diminution du nombre de passagers de 90-95 %.

PRESTATION DE TRANSPORT EN EUROPE

PRESTATION DE TRANSPORT DE LA NAVIGATION INTÉRIÈRE SUR LE TERRITOIRE NATIONAL DE CHAQUE PAYS EN EUROPE - COMPARAISON ENTRE LES TROIS PREMIERS TRIMESTRES 2019 ET LES TROIS PREMIERS TRIMESTRES 2020 (EN MILLIONS DE TKM)

Sources : Eurostat [iww_go_qnave], OCDE (Suisse)

- Hausse du trafic entre T1-T3 2019 et T1-T3 2020
- Baisse du trafic entre T1-T3 2019 et T1-T3 2020



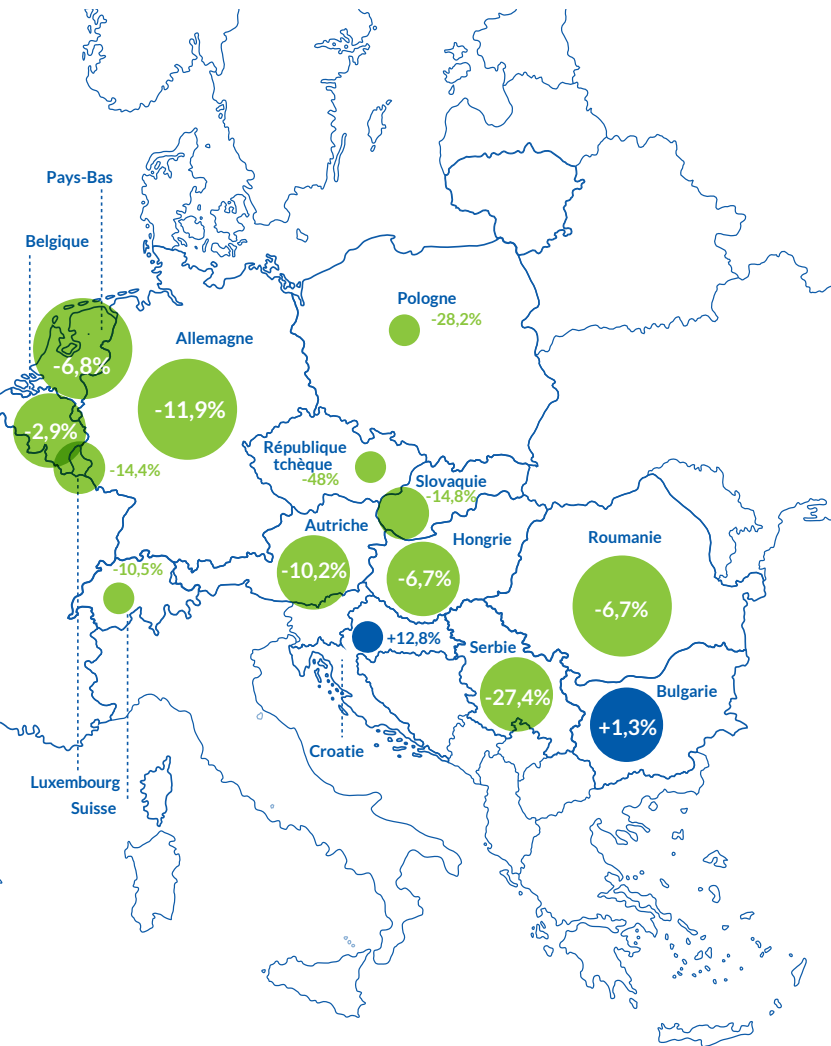
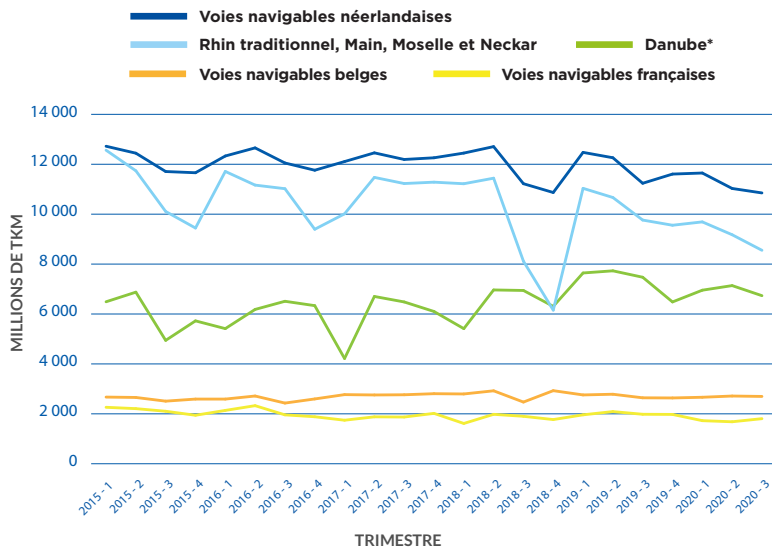


FIGURE 1 : PRESTATION DE TRANSPORT DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE EN EUROPE, PAR RÉGION (EN MILLIONS DE TKM)

Sources : Eurostat [iww_go_qnave], Destatis

*Danube = TKM dans l'ensemble des pays du Danube



- Le transport de marchandises lié à la production d'acier représente 25 % du transport rhénan total. La baisse de la production d'acier¹, due à un ralentissement de l'économie mondiale en 2018-2019 et à la crise de la Covid-19 en 2020, a entraîné une diminution du transport de minerai de fer, de charbon à coke et de métaux. En conséquence, la tendance sur le Rhin ainsi que sur les voies navigables néerlandaises et allemandes connaît une importante « tendance à la baisse ». Le charbon utilisé pour la production d'énergie (charbon vapeur) représente 7 %. D'ici 2029, la quasi-totalité du transport de charbon vapeur sera progressivement supprimée en raison de la fermeture des centrales électriques alimentées au charbon en Allemagne. En ce qui concerne le Danube, on observe une tendance à la croissance, qui repose sur une hausse d'activité dans les transports de produits agricoles.

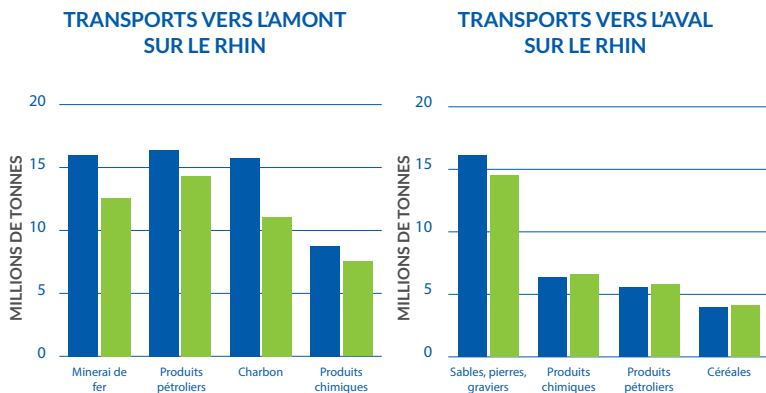
¹ La production d'acier en Allemagne totalisait 43,3 millions de tonnes en 2017, 42,4 millions de tonnes en 2018, 39,6 millions de tonnes en 2019 et 36,0 millions de tonnes en 2020. Source : Association mondiale de l'acier et Fédération allemande de l'industrie de l'acier (Wirtschaftsvereinigung Stahl).

RHIN ET AFFLUENTS

FIGURES 2 ET 3 : **VOLUMES DES PRINCIPAUX SEGMENTS DE CARGAISON TRANSPORTÉS VERS L'AMONT ET VERS L'AVAL SUR LE RHIN** (EN MILLIONS DE TONNES POUR LES NEUF PREMIERS MOIS DE 2019 ET 2020)

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

■ 2019, M1-M9 ■ 2020, M1-M9

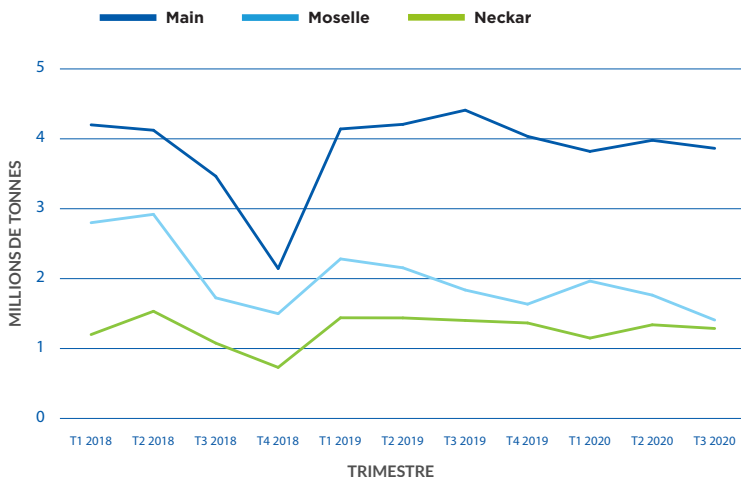


- Le transport de marchandises sur le Rhin traditionnel a diminué de 11% au cours des neuf premiers mois de 2020, par rapport à la même période en 2019. En ce qui concerne le transport vers l'amont, les valeurs affichent une baisse à deux chiffres pour le minerai de fer (-21%) et les produits chimiques (-14%). Les pertes dans les deux segments sont dues à une réduction de la production industrielle. Le transport de produits pétroliers vers l'amont a diminué de 12% en raison des mesures de confinement et de la baisse de la demande de carburants liquides (essence, gasoil, kérosène, etc.). La réduction du transport de charbon (-30%) est due en partie à la baisse de la production d'acier et en partie à la transition énergétique.

- Le transport vers l'aval des sables, pierres, graviers et matériaux de construction a été réduit de 10%. Le transport de céréales, dont la part est relativement faible dans le transport rhénan total, a augmenté son volume de 3%.

FIGURE 4: VOLUME DE TRANSPORT SUR LES AFFLUENTS DU RHIN

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



- Le transport de marchandises sur le Main a atteint 11,7 millions de tonnes du premier au troisième trimestres 2020 (-9% par rapport à la même période (T1-T3) en 2019). La tendance générale sur le Main fluctue autour de 4 millions de tonnes de marchandises par trimestre. Les cargaisons liquides, les produits fourragers, les sables, les pierres et les graviers sont des segments essentiels de la navigation sur le Main.
- L'élimination progressive du charbon pèse lourdement sur le trafic mosellan et constitue la principale cause d'une tendance à la baisse.

DANUBE

- Des parallèles apparaissent entre le Rhin et le Danube en ce qui concerne le développement des produits industriels et non industriels. Le minerai de fer (-25%), le charbon (-30%) et les métaux (-17%) ont souffert de la baisse de la production d'acier.
- Une augmentation a été observée pour l'ensemble des marchandises liées au secteur agricole. L'importance de cette augmentation était plus clairement visible pour les céréales, dont les volumes transportés ont plus que triplé, et pour les produits alimentaires et fourragers, dont les volumes ont plus que doublé. Les engrais ont enregistré une augmentation du transport, aussi bien vers l'amont (+17%) que vers l'aval (+50%).
- Ces données recouvrent celles relevées au point d'enregistrement de Mohacs, sur le Danube moyen, dans le sud de la Hongrie, près de la frontière avec la Croatie et la Serbie. Au total, 4,648 millions de tonnes de marchandises ont franchi ce point frontalier au cours des neuf premiers mois de 2020. Cela représente une augmentation de 7% par rapport à la même période en 2019.

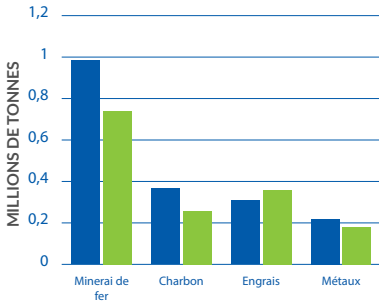


FIGURES 5 ET 6 : VOLUMES DES PRINCIPAUX SEGMENTS DE CARGAISON TRANSPORTÉS VERS L'AMONT ET VERS L'AVAL SUR LE DANUBE MOYEN (EN MILLIONS DE TONNES POUR LES NEUF PREMIERS MOIS DE 2020 ET 2019)*

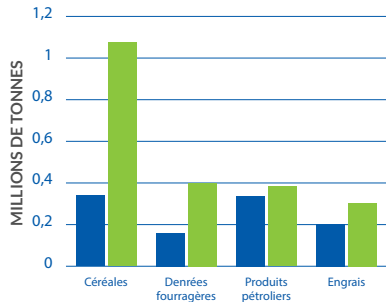
Source : rapport d'observation du marché de la Commission du Danube
 *Sur le Danube moyen à Mohacs

■ 2019, M1-M9 ■ 2020, M1-M9

TRANSPORTS VERS L'AMONT SUR LE DANUBE



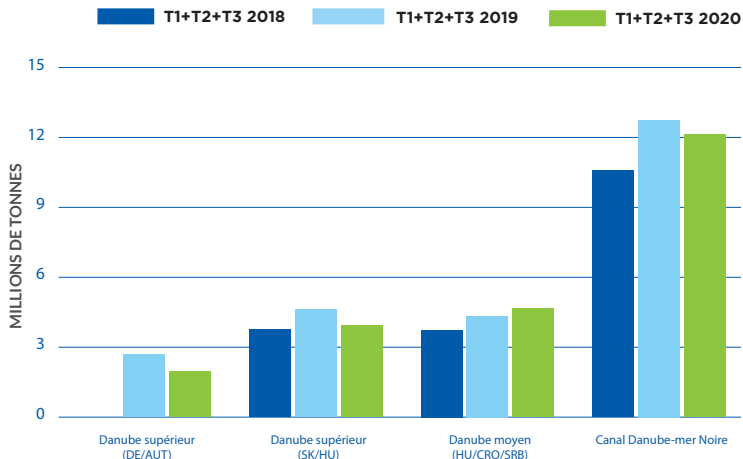
TRANSPORTS VERS L'AVAL SUR LE DANUBE



- Le transport de marchandises sur le Danube supérieur en Allemagne, en Autriche et en Slovaquie a diminué de 27% à la frontière austro-allemande et de 15% à la frontière slovaquo-hongroise. La région du Danube inférieur (Roumanie, Bulgarie), qui est représentée par les chiffres enregistrés pour le canal reliant le Danube à la mer Noire, n'a perdu que 5% au cours des neuf premiers mois. Le canal reliant le Danube à la mer Noire constitue la liaison fluviale entre le port de Constanța et la mer Noire.

FIGURE 7 : TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE DANUBE PAR SECTEUR FLUVIAL*

Source : Rapports d'observation du marché de la Commission du Danube
 *DE/AT = frontière entre l'Allemagne et l'Autriche ; SK/HU = frontière entre la Slovaquie et la Hongrie ; HU/CRO/SRB = frontière entre la Hongrie, la Croatie et la Serbie (Mohacs)



LE DANUBE MOYEN A ENREGISTRÉ UNE AUGMENTATION DE 7 % DU VOLUME DE TRANSPORT EN 2020 (T1+T2+T3).

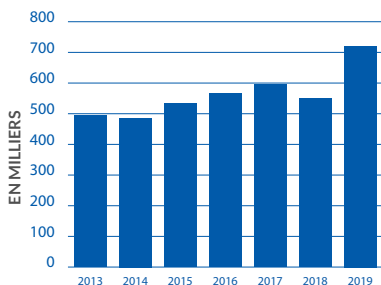
■ TRANSPORT DE PASSAGERS

- Le transport de passagers à bord de bateaux de croisière sur le Danube², qui avait atteint des niveaux records en 2019, a été complètement interrompu en mars 2020. Des voyages ponctuels n'ont repris qu'en juin, aussi bien sur le Danube supérieur que sur le Danube moyen. Cette renaissance s'est opérée de manière très limitée, en respectant les restrictions relatives au nombre de passagers par voyage.
- Dans les principaux centres touristiques, le transport de passagers sur des bateaux d'excursion journalière – aussi bien sur ceux exploités en service régulier que de manière non régulière – a été assuré de manière limitée.

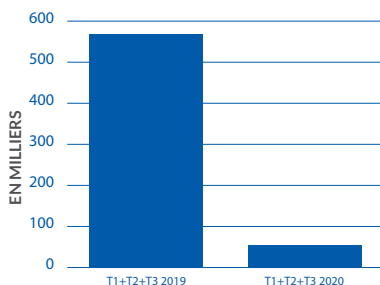
FIGURE 8 : **TRANSPORT DE PASSAGERS (BATEAUX DE CROISIÈRE FLUVIALE) SUR LE DANUBE SUPÉRIEUR (EN MILLIERS DE PASSAGERS)***

Source : Rapports d'observation du marché de la Commission du Danube
*Danube supérieur = écluse de Gabčíkovo (frontière entre la Hongrie et la Slovaquie)

CHIFFRES ANNUELS



CHIFFRES POUR LES TROIS PREMIERS TRIMESTRES

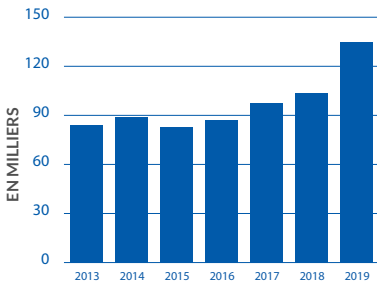


² Au moment de la rédaction du présent rapport, seules les données trimestrielles relatives au transport de passagers sur le Danube étaient disponibles.

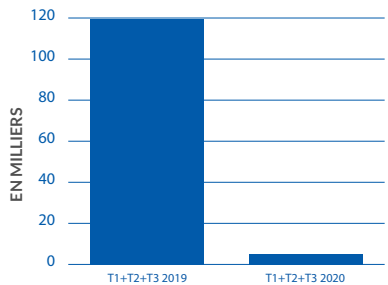
FIGURE 9 : **TRANSPORT DE PASSAGERS (BATEAUX DE CROISIÈRE FLUVIALE) SUR LE DANUBE MOYEN (EN MILLIERS DE PASSAGERS)***

Source : Rapports d'observation du marché de la Commission du Danube
*Danube moyen = point d'enregistrement de Mohacs en Hongrie (région frontalière avec la Croatie et la Serbie). Les chiffres illustrent le transport de passagers vers l'aval (en direction de la mer Noire).

CHIFFRES ANNUELS



CHIFFRES POUR LES TROIS PREMIERS TRIMESTRES



VOLUMES TRANSPORTÉS DANS LES PRINCIPAUX PAYS EUROPÉENS CONCERNÉS PAR LA NAVIGATION INTÉRIÈRE

FIGURE 10 : VOLUMES TRANSPORTÉS PAR VOIE DE NAVIGATION INTÉRIÈRE (DONNÉES TRIMESTRIELLES, TERRITOIRE NATIONAL DE CHAQUE PAYS)

Source : Eurostat [rww_go_qnave]. En raison d'un manque de plausibilité des données communiquées par Stat.Bel à partir du premier trimestre 2018, les données relatives à la Belgique à partir de ce trimestre ont été recalculées. C'est donc le taux de variation que présentent les données les plus plausibles de l'administration flamande des voies navigables (De Vlaamse Waterweg) qui a été appliqué. La courbe relative à la Belgique suit ainsi la tendance relevée pour la Flandre, en se plaçant toutefois à un niveau plus élevé.

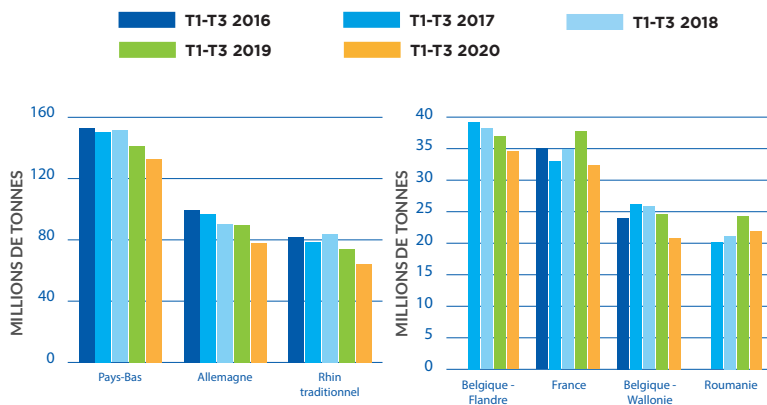


TRANSPORT DE VRAC SEC, DE VRAC LIQUIDE ET DE CONTENEURS

Sources : Eurostat [IWW_GO_QCNAVE], Destatis, Centraal Bureau voor de Statistiek, De Vlaamse Waterweg, SPW Service Public de Wallonie, Voies Navigables de France, Institut roumain des statistiques

Note : pour la Belgique-Wallonie, aucune statistique infra-annuelle en tonnes n'est disponible concernant les conteneurs. Il est par conséquent considéré que le segment de produits « machines/autres marchandises » comprend principalement le transport de conteneurs. Les données illustrent l'ensemble de la navigation intérieure sur le territoire du pays/de la région.

FIGURE 11 : TRANSPORT DE CARGAISONS SÈCHES (EN MILLIONS DE TONNES)



LE TRANSPORT DE CARGAISONS SÈCHES SUIT UNE TENDANCE À LA BAISSÉ DANS LA PLUPART DES PRINCIPAUX PAYS CONCERNÉS PAR LA NAVIGATION INTÉRIEURE, À L'EXCEPTION DE LA FRANCE ET DE LA ROUMANIE.

FIGURE 12 : TRANSPORT DE CARGAISONS LIQUIDES (EN MILLIONS DE TONNES)

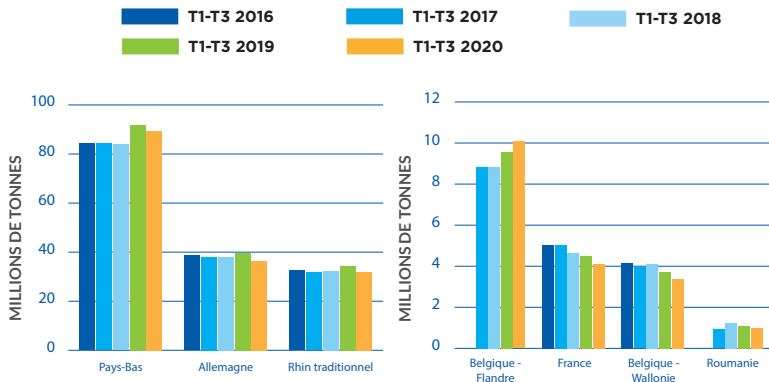
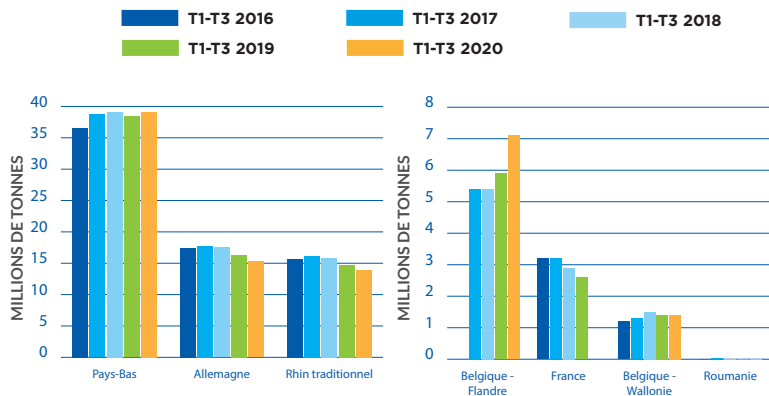


FIGURE 13 : TRANSPORT DE CONTENEURS (EN MILLIONS DE TONNES)







02

CONDITIONS D'EXPLOITATION

- En 2020, les conditions de navigation sur le Rhin ont été plutôt favorables. À Kaub (Rhin moyen), le tirant d'eau était d'au moins 1,90 m, voire davantage, pendant 87,3 % du nombre total de jours par an, contre 98,3 % en 2019 et seulement 63,5 % en 2018.
- Les prix du carburant (gasoil/diesel) ont baissé de 32 % entre le premier et le deuxième trimestre 2020. Entre le deuxième et le troisième trimestre, ils ont à nouveau augmenté (de 17 %), mais diminué de 3 % entre le troisième et le quatrième trimestre.
- Pour 2021, les prix du carburant devraient connaître une augmentation limitée (de 5 à 7 %), compte tenu des prévisions relatives aux cours du pétrole.

■ IMPACT DES HAUTEURS D'EAU

- L'administration allemande des voies navigables et de la navigation s'efforce de déterminer une profondeur minimale du chenal navigable pour chaque échelle, même dans des conditions critiques dues aux basses eaux. Cette profondeur minimale est représentée par la distance verticale située en-dessous du niveau critique des basses eaux. Ce niveau critique est désigné par le terme d'« étiage équivalent ». De manière générale, il est dépassé pendant une durée équivalant à au moins 95% du nombre total de jours par an. Le tableau suivant présente ces paramètres, qui sont propres à chaque échelle, pour Kaub (Rhin moyen) et Duisburg-Ruhrort (Rhin inférieur).

TABLEAU 1 : PARAMÈTRES DE NAVIGATION À DES ÉCHELLES D'IMPORTANCE MAJEURE SUR LE RHIN

Source : Administration fédérale allemande de l'eau et de la navigation

Échelle	Zone	Étiage équivalent (EE)	Profondeur minimale du chenal navigable dans des conditions d'EE	Pied de pilote
Duisburg-Ruhrort	Rhin inférieur	233 cm	280 cm	27 cm
Kaub	Rhin moyen	78 cm	190 cm	32 cm

- Le tirant d'eau disponible pour un bateau à une échelle donnée est calculé à l'aide de la formule³:
tirant d'eau disponible ou possible = profondeur minimale du chenal navigable + (hauteur d'eau effective - étiage équivalent) - pied de pilote
- Si le niveau d'eau effectif correspond à l'étiage équivalent (ce qui signifie que le niveau d'eau est très bas), la différence (niveau d'eau effectif - étiage équivalent) sera nulle. Dans ce cas, le tirant d'eau possible d'un bateau doit toujours être égal à la profondeur minimale du chenal navigable moins le pied de pilote (voir formule et dessin).

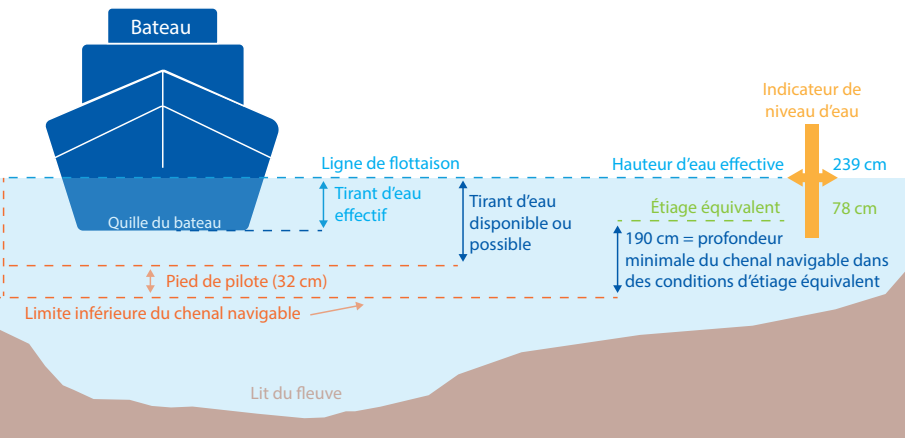
³ Pour la formule, voir SVS Aktuell, déc. 2018/janv. 2019, pages 7 et 8, à l'adresse http://www.svs-ch.ch/sites/default/files/svs-aktuell/winter_2018.pdf.

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*

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

*Les distances représentées dans ce schéma ne sont pas à l'échelle.

Dans cette illustration, la date choisie pour déterminer le tirant d'eau disponible ou possible est le 3 septembre 2020, à laquelle les hauteurs d'eau effectives étaient de 239 cm en moyenne.



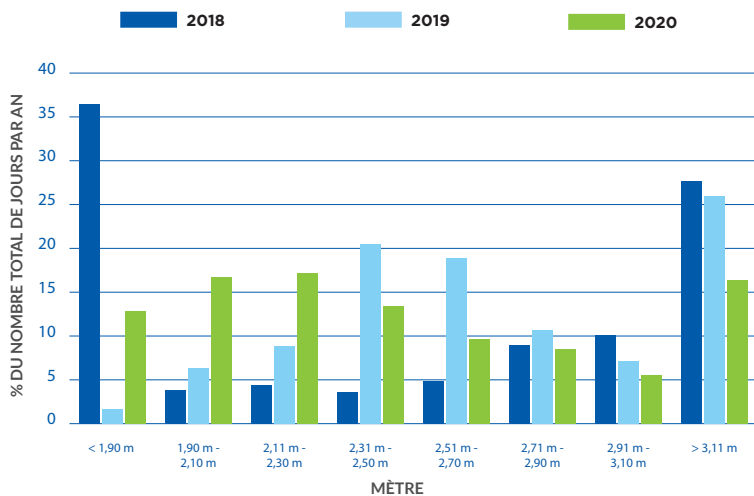
LE TIRANT D'EAU DISPONIBLE OU POSSIBLE POUR UN BATEAU À KAUB EST ÉGAL À

190 CM, PLUS (HAUTEUR D'EAU EFFECTIVE MOINS 78 CM), MOINS 32 CM.

- Les niveaux d'eau journaliers utilisés pour les figures suivantes ont été relevés à Kaub et Ruhrort afin de voir dans quelle mesure la profondeur minimale du chenal navigable était effectivement atteinte (et déterminer le pourcentage correspondant au nombre total de jours par an).

FIGURE 2 : VALEURS DE TIRANT D'EAU DISPONIBLES POUR LE RHIN MOYEN A KAUB (EN %)

Sources : calcul de la CCNR basé sur des données de l'administration fédérale allemande de l'eau et de la navigation, fournies par l'Institut fédéral allemand d'hydrologie (BfG)

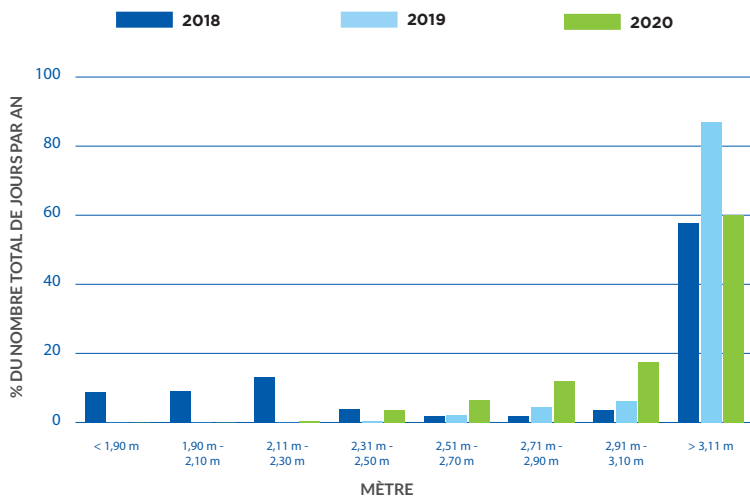


- La profondeur minimale de 1,90 m pour le chenal de navigation a été atteinte comme suit à Kaub:
 - 63,5% du nombre total annuel de jours en 2018,
 - 98,3% du nombre total annuel de jours en 2019,
 - 87,3% du nombre total annuel de jours en 2020.

- Le fait que le « taux atteint » en 2018 et 2020 ait été inférieur au taux cible de 95% reflète la survenance de fortes périodes d'étiage au cours de ces deux années.
- Duisburg-Ruhrort, sur le Rhin inférieur, présente des niveaux d'eau, des profondeurs de chenal navigable et des tirants d'eau possibles, généralement plus élevés en raison de caractéristiques morphologiques différentes du Rhin à cet endroit. Il en découle un objectif de profondeur plus élevé (2,80 m), mais ce n'est qu'en 2019 que cet objectif a pu être atteint à un taux d'au moins 95%.

FIGURE 3 : VALEURS DE TIRANT D'EAU DISPONIBLES POUR LE RHIN INFÉRIEUR A DUISBURG-RUHRORT (EN %)

Sources : calcul de la CCNR basé sur des données de l'administration fédérale allemande de l'eau et de la navigation, fournies par l'Institut fédéral allemand d'hydrologie (BfG)



- Des calculs équivalents ont pu être effectués pour le Danube. Deux échelles ont été retenues sur le Danube supérieur en Autriche : Kienstock (122 km à l'est de Linz et 90 km à l'ouest de Vienne) et Wildungsmauer (250 km à l'est de Linz et 38 km à l'est de Vienne). La profondeur cible pour les deux stations était de 2,50 m. Selon l'analyse des données, Kienstock offrait de meilleures conditions de navigation que Wildungsmauer en 2018-2020.

TABLEAU 2 : PARAMÈTRES DE NAVIGATION À DES ÉCHELLES D'IMPORTANCE MAJEURE SUR LE DANUBE SUPÉRIEUR

Source: *Via Donau et l'État fédéral de Basse-Autriche*

Échelle	Zone	Étiage équivalent (EE)	Profondeur minimale du chenal navigable dans des conditions d'EE	Pied de pilote
Kienstock	Danube supérieur	164 cm	250 cm	40 cm
Wildungsmauer	Danube supérieur	162 cm	250 cm	40 cm



FIGURE 4: VALEURS DE TIRANT D'EAU DISPONIBLES POUR LE DANUBE SUPÉRIEUR À KIENSTOCK (EN %)

Source : Calcul de la CCNR basé sur les données fournies par l'État fédéral de Basse-Autriche (<https://www.noel.gv.at/wasserstand/#/de/Messstellen/Map/Wasserstand>)

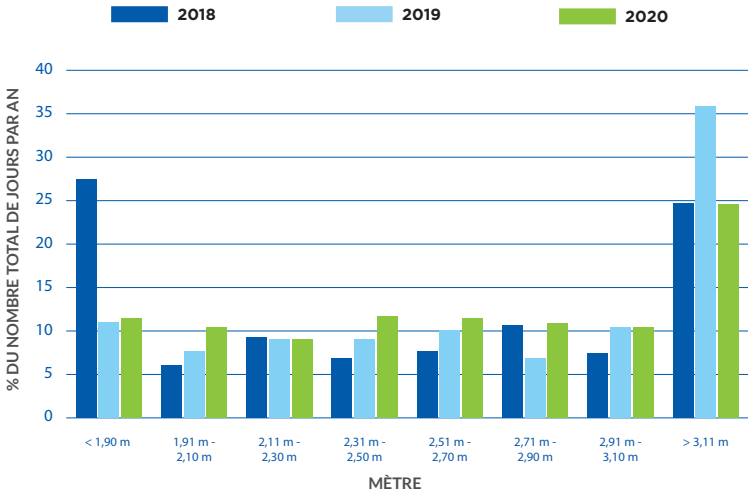
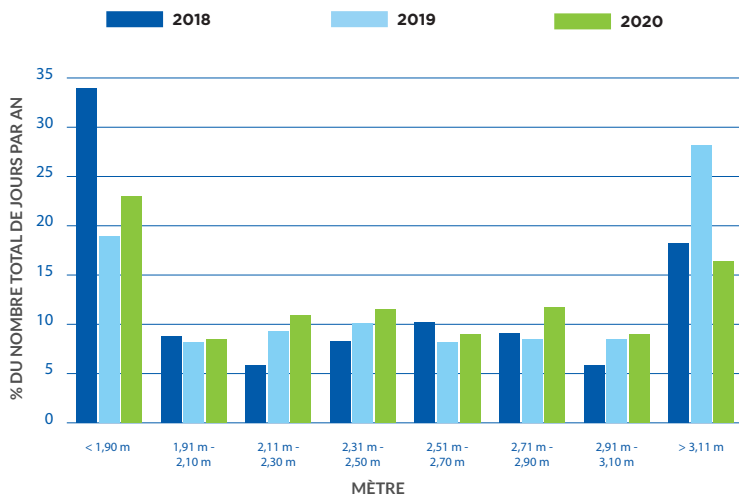


FIGURE 5 : VALEURS DE TIRANT D'EAU DISPONIBLES POUR LE DANUBE SUPÉRIEUR À WILDUNGSMAUER (EN %)

Source : Calcul de la CCNR basé sur les données fournies par l'État fédéral de Basse-Autriche (<https://www.noel.gv.at/wasserstand/#/de/Messstellen/Map/Wasserstand>)



EN 2020, LE DANUBE SUPÉRIEUR PRÉSENTAIT DES TIRANTS D'EAU DISPONIBLES ASSEZ SIMILAIRES À CEUX DE 2019, LESQUELS ÉTAIENT PLUS FAVORABLES QU'EN 2018.

■ TAUX DE FRET DANS LE BASSIN DU RHIN

- Jusqu'en octobre, les taux de fret du marché au comptant pour le gasoil et l'essence sont restés plutôt bas sur le Rhin. En particulier, les citernes restées pleines et les activités de raffinage limitées en aval – surtout pour les carburants en raison des confinements – ont entraîné une baisse significative de l'activité de transport. Vers novembre et décembre 2020, l'augmentation de la demande saisonnière de marchandises liquides, soutenue par la baisse rapide des niveaux d'eau, a fait grimper les taux de fret.
- En octobre, novembre et décembre 2020, les taux de fret du gasoil étaient beaucoup plus bas qu'à la même période de l'année précédente. Pour le Rhin inférieur, la différence moyenne au quatrième trimestre 2020 par rapport au quatrième trimestre 2019 était de -31% ; pour le Rhin supérieur, elle atteignait même -33% ; et, pour le Main, -29%. En ce qui concerne l'essence, les différences de pourcentage étaient du même ordre (-29%, -32%, -28%).⁴

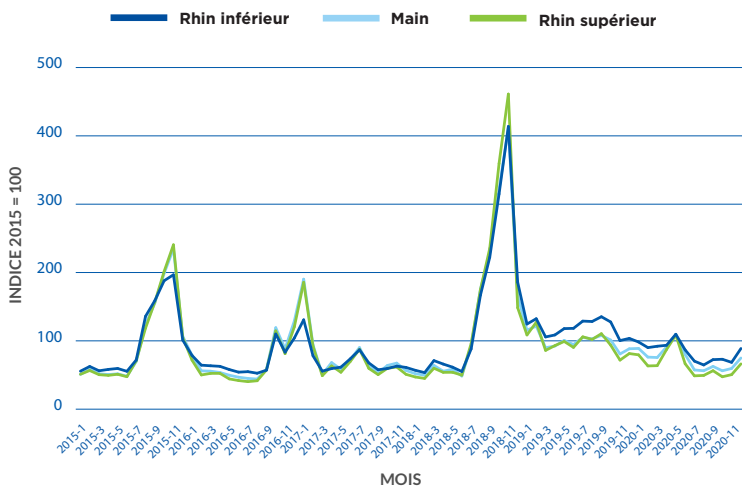
⁴ La figure illustrant les taux de fret pour l'essence n'est pas présentée dans le rapport, étant donné qu'elle est très largement similaire à celle relative aux taux de fret pour le gasoil.



FIGURE 6 : ÉVOLUTION DES TAUX DE FRET POUR LE GASOIL DE LA RÉGION ARA VERS LES DESTINATIONS RHÉNANES (INDICE 2015 = 100)*

Source : Calcul de la CCNR basé sur les données de PJK International

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

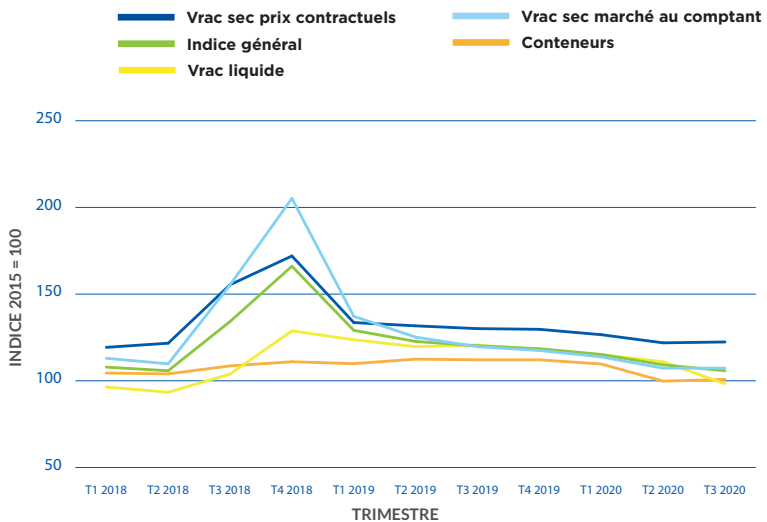


- Alors que les taux de fret présentés dans la figure ci-dessus correspondent aux taux du marché au comptant pour le transport ARA-Rhin, le marché de la navigation intérieure affiche également des prix de transport à plus long terme, qui sont assez fréquemment observés dans les segments de marché des produits chimiques et du transport de conteneurs. Ces données, ainsi que les taux du marché au comptant, sont recueillies par le Bureau central des statistiques des Pays-Bas (CBS) auprès d'un groupe d'entreprises néerlandaises de transport fluvial. Les prix des itinéraires, fixés au sein du groupe, sont examinés deux fois par trimestre et incluent les majorations pour le carburant et les basses eaux.

- En ce qui concerne l'évolution générale de ces données, on constate une moindre « élasticité en cas de basses eaux » ou réactivité des prix du transport par rapport aux basses eaux.⁵ Ceci s'explique par le fait que les secteurs dans lesquels opèrent les entreprises composant le groupe consulté par le CBS englobent aussi d'autres bassins que celui du Rhin proprement dit. Dans certaines parties des Pays-Bas, les fluctuations du niveau d'eau sont moins prononcées que sur le Rhin en Allemagne.

FIGURE 7 : ÉVOLUTION DES TAUX DE FRET PAR TRIMESTRE POUR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL NÉERLANDAISES EN FONCTION DU SEGMENT DE MARCHÉ (INDICE 2015 = 100)

Source : Bureau central néerlandais des statistiques (services de navigation intérieure ; indexation des prix)



⁵ Ceci peut être vérifié en comparant les moyennes trimestrielles de l'indice mensuel ARA-Rhin aux données de l'indice trimestriel du CBS. La moyenne des taux du marché au comptant pour l'indice ARA-Rhin était d'environ 300 au quatrième trimestre, alors que la valeur la plus élevée de l'indice du CBS au cours de ce trimestre était d'environ 200.

- Selon les données, l'indice global a connu une baisse de 12 % au troisième trimestre 2020 par rapport au troisième trimestre 2019. Si la baisse enregistrée pour le vrac liquide était la plus forte (-18%), elle restait inférieure à celle observée pour le commerce ARA-Rhin (voir figures ci-dessus). Une portée régionale différente de l'indice du CBS, comme expliqué ci-dessus, peut être considérée comme la cause sous-jacente. Au premier et deuxième trimestre 2020, la baisse de l'indice concernant le vrac liquide n'a été que de 7 %.
- C'est au cours du premier semestre 2020 qu'a pu être observée la plus forte baisse de l'indice pour les taux de fret du marché au comptant concernant le vrac sec. La baisse était de -17% au premier trimestre 2020, et de -14% au deuxième trimestre 2020 (par rapport au premier trimestre 2019 et au deuxième trimestre 2019, respectivement). Au troisième trimestre 2020 les taux du marché au comptant concernant le vrac sec ont chuté de 10 %.

■ ÉVOLUTION DES COÛTS

COÛTS DE CARBURANT

- Les coûts du carburant sont analysés sur la base des prix du gasoil/diesel publiés par le système de surveillance des prix de l'énergie du ministère belge des affaires économiques.⁶ Une comparaison avec le cours du pétrole révèle une corrélation très étroite, laquelle sert de base aux perspectives pour les prix des carburants.
- Au cours de l'année 2020, les nouvelles positives concernant les vaccins et leur prochaine disponibilité ont ramené le cours du pétrole à des niveaux plus élevés. En décembre 2020, le cours du pétrole Brent sur le marché au comptant a de nouveau atteint un niveau de 50 dollars américains le baril (= 41,1 euros, le taux de change USD/EUR étant de 1,217).

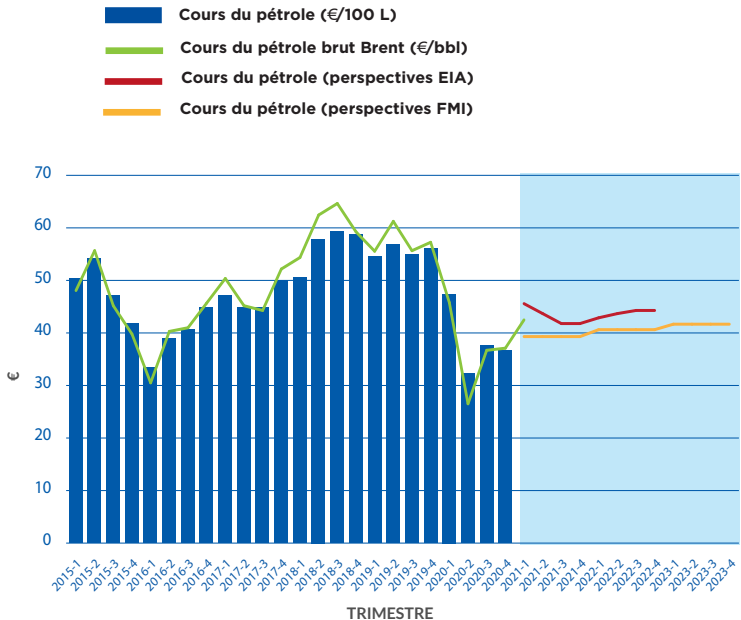
⁶ Les données ont été communiquées par l'ITB en Belgique. Les prix indiqués sont des prix maximums, valables pour un volume d'achat minimum de 2 000 litres de gasoil.

⁷ En décembre 2020, le taux de change était de 1,217 dollar américain pour 1 euro, contre 1,126 dollar américain pour 1 euro en juin 2020, et 1,110 dollar américain pour 1 euro en janvier 2020.

FIGURE 8 : PRIX MOYEN DU CARBURANT SELON LE MINISTÈRE BELGE DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET COURS DU PÉTROLE BRUT BRENT, PRÉVISIONS INCLUSES*

Sources : ITB et SPF Economie (prix du carburant). US Energy Information Administration (prix du pétrole). Federal Reserve Economic Data (taux de change dollar américain/euro). 1 baril (bbl) = 159 litres.

*FMI = Fonds monétaire international ; EIA = Administration américaine de l'information sur l'énergie. Les prévisions tablent sur un taux de change nominal de 1,22 dollar américain pour 1 euro tout au long de 2021 et 2022.



- Les prix du carburant en navigation intérieure européenne sont influencés, non seulement par le cours du pétrole, mais aussi par le taux de change entre le dollar américain et l'euro. La dépréciation du dollar américain par rapport à l'euro, qui a commencé en mars 2020, s'est poursuivie tout au long de l'année 2020. Il en est résulté une baisse des prix des combustibles pour la navigation intérieure européenne.⁷

- Des arguments en faveur d'une nouvelle dépréciation du dollar sont avancés par certaines organisations, qui considèrent le double déficit américain comme un argument frappant en faveur d'une nouvelle dévaluation du dollar.⁸ D'autres observateurs (dont l'OCDE) invoquent le très faible différentiel de taux d'intérêt entre les deux zones monétaires et prévoient donc un taux de change constant en 2021 et 2022.^{9 10} Pour les prévisions actuelles, un taux de change USD/EUR de 1,22 est retenu pour la période considérée (2021 et 2022).
- En ce qui concerne les cours du pétrole, l'Energy Information Agency des États-Unis (EIA « Agence d'information sur l'énergie des États-Unis ») prévoit, dans ses dernières perspectives à court terme à partir de janvier 2021, que les cours au comptant du pétrole brut Brent se situeront en moyenne à environ 52,7 dollars américains par baril en 2021, et à environ 53,4 dollars américains par baril en 2022, contre une moyenne de 41,8 dollars américains en 2020.¹¹ Les perspectives du FMI concernant les cours du pétrole indiquent des valeurs similaires.
- Sur la base des données et du raisonnement qui vient d'être exposé, une augmentation des coûts du carburant de 7,2% est prévue pour 2021. Ce chiffre est légèrement supérieur aux prévisions de Panteia (+4,7% en 2021) dans son observation des coûts.

COÛTS D'INVESTISSEMENT

- Les coûts d'investissement dépendent des taux d'intérêt des prêts à long terme et des valeurs assurées des bateaux. Les taux d'intérêt ont diminué en 2020, la Banque centrale européenne ayant réduit les taux d'intérêt à court terme en conséquence de la crise économique qui s'est produite au cours des dernières années. À moyen et long terme, la baisse des taux d'intérêt à court terme est répercutée sur les taux d'intérêt à long terme.

⁸ QCAM Mensuel. 2021. Accessible à l'adresse : <https://q-cam.com/wp-content/uploads/2021/02/QCAM-MONTHLY-February-2021.pdf>. Dernière consultation le 5.02.2021.

⁹ Raiffeisen Währungsupdate 2021. Accessible à l'adresse : <https://www.raiffeisen.ch/content/dam/www/rch/pdf/publikationen/waehrungsupdate/de/2021/waehrungsupdate-01-2021.pdf>. Dernière consultation le 5.02.2021.

¹⁰ OCDE. Taux de change nominaux (vis-à-vis du dollar des États-Unis), moyenne des taux journaliers. 2021. Accessible à l'adresse Internet suivante : <https://stats.oecd.org/Index.aspx?lang=fr&SubSessionId=8f2bf962-d65e-4833-a299-ad2344785385&themetreeid=-200>. Dernière consultation le 5.02.2021.

¹¹ Source : <https://www.eia.gov/outlooks/steo/>. Ces valeurs ont été converties en euros et sont représentées dans la figure. Le taux de change retenu pour cette transformation est de 1,22 dollar américains pour 1 euro.

- Selon le rapport sur les coûts récemment publié par Panteia¹², les taux d'intérêt ont évolué à la baisse au cours des dernières années. Les coûts d'investissement devraient encore diminuer en 2021, étant donné que les taux d'intérêt seront maintenus à un niveau très bas et que les valeurs d'assurance des bateaux diminueront en raison de la crise qui touche le secteur du transport fluvial. Il convient de noter que les taux d'intérêt applicables ne comprennent pas les primes de risque individuelles, qui pourraient s'ajouter aux taux d'intérêt fixés par les banques, afin de couvrir les risques individuels plus élevés pour les entreprises.

COÛTS DE MAIN-D'ŒUVRE

- Une analyse des coûts de la main-d'œuvre a été effectuée dans le rapport sur les coûts publié par Panteia en janvier 2021. En raison de l'écart entre les salaires réels et les salaires officiels, il a été nécessaire de se rapprocher des entreprises de transport fluvial à ce sujet. Il est ressorti de ces entretiens que le coût de la main-d'œuvre a augmenté de 2,8% en 2020 par rapport à 2019. Les autres sources utilisées pour l'évaluation des coûts de la main-d'œuvre sont les grilles officielles des salaires publiées par le Bureau central de la navigation rhénane et intérieure (CBRB) aux Pays-Bas. Le coût de la main-d'œuvre devrait encore augmenter en 2021, compte tenu de l'augmentation des charges pour les équipages des bateaux engendrée par la crise de la Covid-19.

COÛTS D'ASSURANCE

- En 2020, les compagnies d'assurance ont augmenté les primes d'assurance de 3,3%. La valeur des bateaux assurés ayant diminué de 0,4%, les coûts d'assurance ont augmenté de 2,9%. Pour 2021, les primes d'assurance devraient continuer à augmenter de 2,9%. Une baisse limitée de la valeur des bateaux de 0,4 % entraînera à nouveau une hausse des coûts d'assurance pour les entreprises. Ces estimations reposent sur les consultations menées auprès des compagnies d'assurance et des entreprises de navigation.

¹² Source : Panteia (2021), *Kostenontwikkeling binnenvaart 2020 en raming 2021*, édition de janvier 2021

COÛTS DES RÉPARATIONS ET TRAVAUX D'ENTRETIEN

- Sur la base des entretiens menés avec un groupe d'entrepreneurs de navigation intérieure, il est estimé que ces types de coûts ont augmenté de 2,3% en 2020 et qu'ils augmenteront de 2,0% en 2021.

TABLEAU 3 : ÉVOLUTION DES COÛTS DANS LE TRANSPORT FLUVIAL (2020/2019) ET PERSPECTIVES POUR 2021

Source : Panteia (2021)

Élément de coût	Indice 2020 (2019=100)	Indice 2021 (2020=100)
Coûts de main-d'œuvre	102,8	102,3
Coûts d'investissement		
- taux d'intérêt	92,3	96,0
- valeur assurée du bateau	99,6	99,6
Coûts de carburant	83,3	104,7
Réparation et entretien	102,3	102,0
Coûts d'assurance	102,9	102,4
Autres coûts	101,2	101,3

PART DES COÛTS DE LA MAIN-D'ŒUVRE PAR RAPPORT AUX COÛTS TOTAUX ET AU CHIFFRE D'AFFAIRES

- Selon les données Bureau central des statistiques des Pays-Bas (CBS), la part des coûts de main d'œuvre par rapport aux coûts totaux du secteur néerlandais de la navigation intérieure (transport de marchandises et de passagers) était de 18% en 2018, de 21,8% en 2017, et de 23% en 2016. Au cours des années 2009 à 2015, cette part était en moyenne de 22%.
- La part des coûts de personnel dans le chiffre d'affaires net était de 15,3% en 2018, de 18,3% en 2017 et de 18,7% en 2016. De 2009 à 2015, cette part était en moyenne de 18,8%.





03

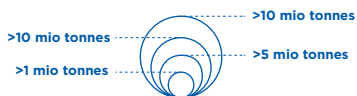
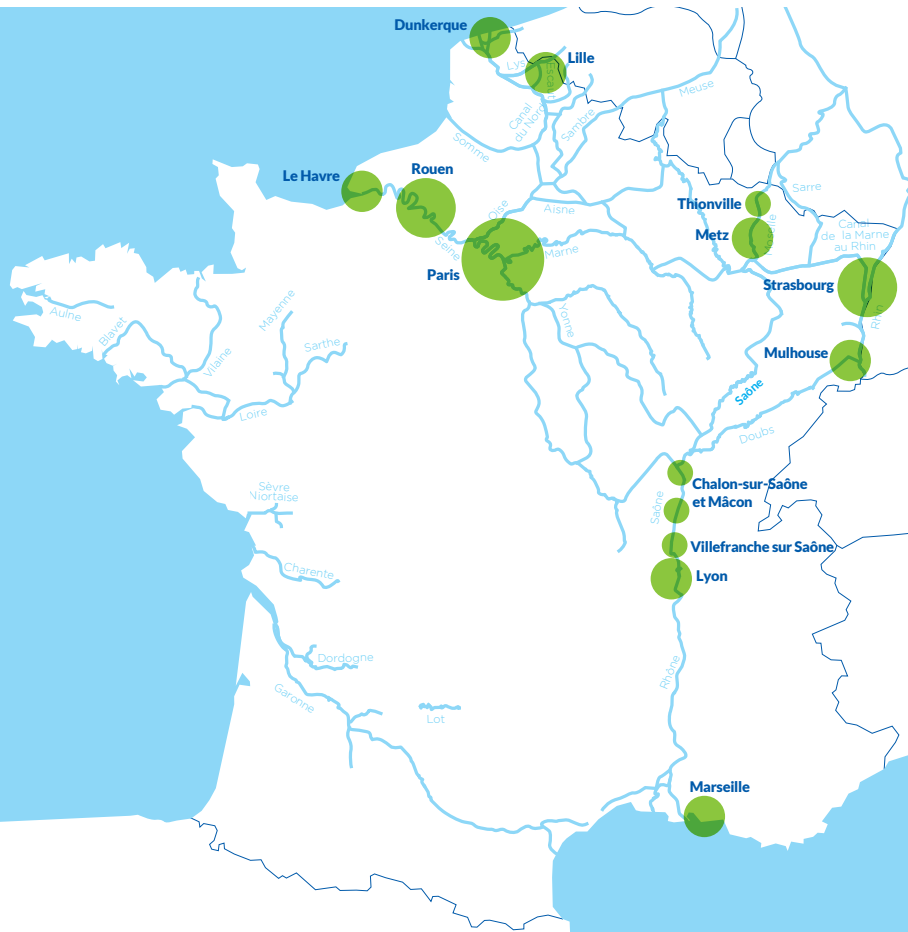
FOCUS SUR LA FRANCE

- En France, le segment des sables, pierres et matériaux de construction est le plus important de la navigation intérieure. Les prestations de transport correspondantes suivent une tendance positive. Le segment a été touché en mars et en avril par la crise due à la Covid-19, mais les prestations de transport se sont redressées pour atteindre en juin les niveaux d'avant crise.
- Les produits agricoles constituent, par ordre d'importance, le deuxième segment de marchandises en France. La demande correspondante en matière de transport est étroitement liée aux résultats des récoltes. Par rapport à la bonne saison enregistrée en 2019, les résultats des récoltes se sont révélés assez faibles en 2020, ce qui aura des répercussions sur le transport de céréales en 2021.

MANUTENTION FLUVIALE DANS LES PORTS FRANÇAIS

Sources : Ministère de la Transition écologique et solidaire, Voies Navigables de France

Ports	Trafic fluvial en 2019 (millions de tonnes)
Paris	25,3
Strasbourg	7,5
Rouen	5,0
Mulhouse	4,9
Le Havre	3,0
Marseille	2,8
Dunkerque	2,4
Metz	2,2
Lille	1,9
Lyon	1,1
Villefranche-sur-Saône	0,8
Chalon-sur-Saône et Mâcon	0,8
Thionville	0,7



FICHE D'INFORMATION SUR LE TRANSPORT PAR NAVIGATION INTÉRIEURE EN FRANCE - VALEURS ANNUELLES

Notes sur la fiche d'information - Voir page 52

VALEUR ABSOLUE¹³ POUR LA FRANCE VS PART DU TOTAL POUR L'UE

TOTAL DE LA PRESTATION DE TRANSPORT

8 014 millions TKM

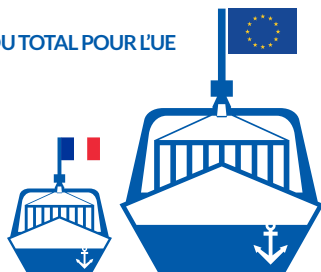
5,7% PART DU TOTAL POUR L'UE

Volume total des marchandises transportées:

64,313 millions de tonnes

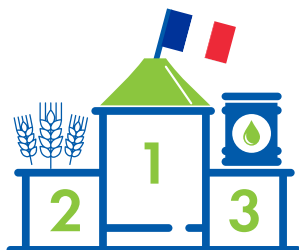
Volume du transport de conteneurs:

3,549 millions de tonnes (496 997 EVP)

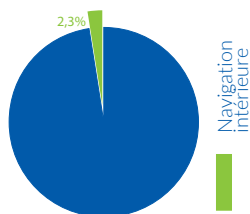


SEGMENT DE MARCHANDISES POUR LE TRANSPORT PAR NAVIGATION INTÉRIEURE

1. Sables, pierres, graviers, minerais métalliques : 2 614 millions TKM
12,7% PART DU TOTAL POUR L'UE
2. Produits agricoles : 2 148 millions TKM
7,5% PART DU TOTAL POUR L'UE
3. Coke et produits pétroliers raffinés : 641 millions TKM
2,8% PART DU TOTAL POUR L'UE



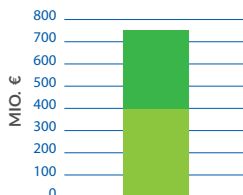
RÉPARTITION MODALE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE PAR RAPPORT AU TOTAL DE LA PRESTATION DE TRANSPORT TERRESTRE



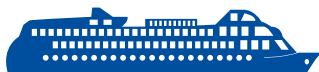
NIVEAU DU CHIFFRE D'AFFAIRES DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE

750,6 mio. € -9% PART DU TOTAL POUR L'UE

- Transport de marchandises : 397,3 mio. € 6,7%
- Transport de passagers : 353,3 mio. € -17%



¹³ Les données relatives à la demande de transport et à la flotte se rapportent à 2019 ; la répartition modale, les données sur les entreprises, les données sur l'emploi et le chiffre d'affaires, à 2018.



PERSONNES EMPLOYÉES EN NAVIGATION INTÉRIEURE

4277

9,8%

Transport de marchandises : 1917

9,1%

Transport de passagers : 2360

10,5%

NOMBRE D'ENTREPRISES DE NAVIGATION INTÉRIEURE

935

9,4%

Transport de marchandises : 674

12,3%

Transport de passagers : 261

6,6%

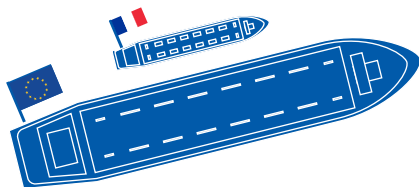
PART
DU TOTAL
POUR L'UE

NOMBRE DE BATEAUX À MARCHANDISES EN ACTIVITÉ

1 042 **-7% PART DU TOTAL POUR L'UE**

Cargaison sèche : 996 **9,0%**

Cargaison liquide : 46 **2,8%**



TONNAGE DES BATEAUX À MARCHANDISES EN ACTIVITÉ

1,092 million de tonnes

6,3% PART DU TOTAL POUR L'UE

Cargaison sèche : 1,003 million de tonnes

7,2% PART DU TOTAL POUR L'UE

Cargaison liquide : 0,089 million de tonnes

2,7% PART DU TOTAL POUR L'UE

TRANSPORT DE FRET PAR NAVIGATION INTÉRIEURE EN FRANCE POUR LES 2 PLUS GRANDS SEGMENTS DE MARCHANDISES

- La pandémie de Covid-19 a eu un impact en forme de V sur les prestations de transport pour les sables, pierres et graviers. Le point le plus bas de ce ralentissement a été atteint en avril 2020. Le mois de mai a connu l'amorce d'une reprise, qui a pris fin en juin 2020. La tendance positive à long terme reflète plusieurs facteurs d'influence (croissance démographique en France, hausse de la production dans le secteur de la construction). Les facteurs à court terme concernent les projets de construction individuels et ponctuels. Les Jeux olympiques de 2024 à Paris en sont un exemple majeur. De mai à fin octobre 2020, ont été transportées, sur la Seine, 125 000 tonnes de produits de dragage destinés au village olympique.¹⁴

¹⁴ Source : Journal NPI, 01/2021, « Une dynamique dans différentes métropoles »

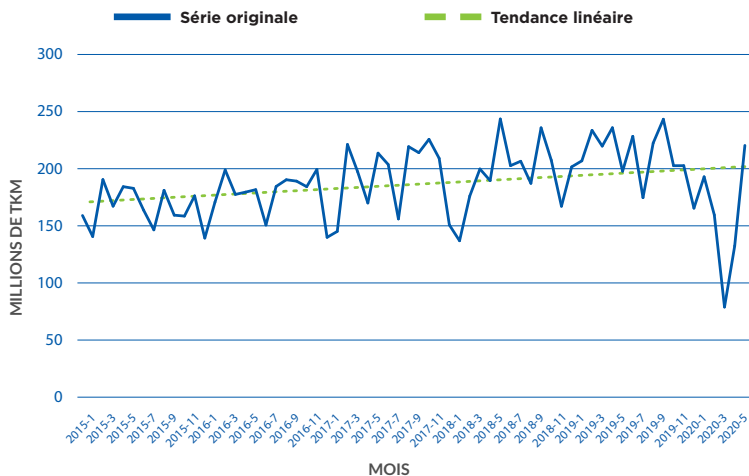
¹⁵ En France, le transport fluvial de produits agricoles est étroitement lié aux résultats des récoltes. Voir : UE/CCNR, Rapport annuel 2018, La navigation intérieure européenne, Observation du marché, chapitre 9 (Perspectives)

¹⁶ Série Eurostat [APRO_CPSHI], Céréales pour la production de grains (y compris semence), (C0000)



FIGURE 1 : PRESTATION DE TRANSPORT POUR LES SABLES, PIERRES ET MATÉRIEAUX DE CONSTRUCTION EN TRANSPORT PAR NAVIGATION INTÉRIEURE EN FRANCE (EN MILLIONS DE TKM)

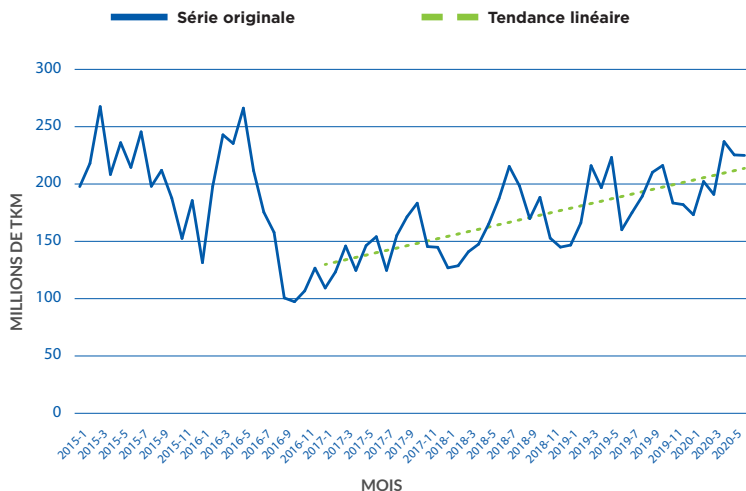
Sources : Ministère de la Transition écologique et solidaire, Données et études statistiques, calcul de la CCNR



- En ce qui concerne les produits agricoles et alimentaires, la tendance positive affichée depuis 2017 s'explique principalement par l'évolution des résultats des récoltes.¹⁵ Selon les données d'Eurostat,¹⁶ la récolte de céréales en France, qui représentait 71,8 millions de tonnes en 2015, a chuté à 53,6 millions de tonnes en 2016. Au cours des années 2017-2019, les volumes se sont redressés, pour atteindre 70,4 millions de tonnes en 2019. En revanche, en 2020, la récolte céréalière en France ne représentait que 56,7 millions de tonnes. Un fléchissement de la tendance positive serait donc à prévoir pour 2021.
- Dans le port fluviomaritime de Rouen, qui figure parmi les trois principaux ports européens pour l'exportation de céréales, la part modale de la navigation intérieure, en ce qui concerne les céréales livrées au port depuis l'arrière-pays a légèrement augmenté au cours des dernières années. Selon les informations de l'entreprise de logistique qui exploite les terminaux, elle atteignait 32% en 2020.

FIGURE 2 : PRESTATION DE TRANSPORT DES PRODUITS AGRICOLES ET DES DENRÉES FOURRAGÈRES SUR LES VOIES DE NAVIGATION INTÉRIEURE EN FRANCE (EN MILLIONS DE TKM)

Sources : Ministère de la Transition écologique et solidaire, Données et études statistiques, calcul de la CCNR



DEPUIS 2017, LE TRANSPORT DE CÉRÉALES EN FRANCE A BÉNÉFICIÉ DE BONNES SAISONS DE RÉCOLTE ET D'UN LÉGER REPORT MODAL VERS LA NAVIGATION INTÉRIEURE DANS CERTAINES RÉGIONS.



■ GLOSSAIRE

20XX-1 / 20XX-T1 : premier trimestre

20XX-2 / 20XX-T2 : deuxième trimestre

20XX-3 / 20XX-T3 : troisième trimestre

CHIFFRE D'AFFAIRES : volume de ventes, net de taxes de vente

ÉTIAGE ÉQUIVALENT : désigne un seuil de basses eaux en dessous duquel les niveaux d'eau ne descendent pas plus de 20 jours par an sans glace, sur une moyenne de 30 ans.

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

EVP : unité équivalent vingt pieds

MIO : million

MODES DE TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES : ils comprennent la route, le rail et les voies de navigation intérieure.

MRD : milliard

OCDE : Organisation de coopération et de développement économique

PART MODALE : pourcentage de la prestation de transport de marchandises par voie de navigation intérieure (en tkm) dans la prestation totale de transport terrestre (fluvial, routier, ferroviaire). Les modes de transport terrestre de marchandises comprennent la route, le rail et les voies de navigation intérieure.

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

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

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.

RÉGION ARA : Amsterdam-Rotterdam-Anvers

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

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

TIRANT D'EAU DISPONIBLE OU POSSIBLE D'UN BATEAU : profondeur minimale du chenal navigable + (hauteur d'eau effective - étiage équivalent) - pied de pilote

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

UE : Union européenne

VNI : Voies navigables intérieures

OFFICES ET INSTITUTS NATIONAUX DE STATISTIQUES

Acronyme	Nom	Nom français	Pays
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	Bureau central des statistiques	Pays-Bas
Destatis	Statistisches Bundesamt	Office fédéral des statistiques	Allemagne
INSSE	Institutul Național de Statistică	Institut roumain des statistiques	Roumanie

AUTRES SOURCES

Nom	Nom français	Pays
Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)	Institut fédéral allemand d'hydrologie (BfG)	Allemagne
Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)	Administration fédérale de l'eau et de la navigation (WSV)	Allemagne
Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB)	Bureau central pour la navigation rhénane et intérieure (CBRB)	Pays-Bas
CCNR/ZKR/CCR	Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)	Europe
Commission du Danube	Commission du Danube	Europe
De Vlaamse Waterweg	Administration des voies d'eau flamandes	Belgique
EUROSTAT	EUROSTAT	UE
Federal Reserve Economic Data	Données économiques de la Réserve fédérale	États-Unis
Institut pour le Transport par Batellerie (ITB)	Institut pour le Transport par Batellerie (ITB)	Belgique
International Monetary Fund (IMF)	Fonds monétaire international (FMI)	Mondial
Land Niederösterreich	État fédéral de Basse-Autriche	Autriche
Ministère de la Transition écologique et solidaire	Ministère de la Transition écologique et solidaire	France
OCDE	Organisation de coopération et de développement économique (OCDE)	Mondial
Panteia	Panteia	Pays-Bas
PJK International	PJK International	Pays-Bas

Nom	Nom français	Pays
Ports mentionnés dans le rapport	Ports mentionnés dans le rapport	Europe
SPF Économie	Service public fédéral Économie	Belgique
SPW Service Public de Wallonie	SPW Service Public de Wallonie	Belgique
US Energy Information Administration (EIA)	Administration américaine de l'information sur l'énergie (EIA)	États-Unis
Voies Navigables de France (VNF)	Voies Navigables de France (VNF)	France
Wirtschaftsvereinigung Stahl	Fédération allemande de l'industrie de l'acier	Allemagne
World Steel Association	Association mondiale de l'acier	Mondial

LIVRES, ARTICLES DE JOURNAUX ET ÉTUDES

Nom	Pays
Rapports d'observation du marché de la Commission du Danube	Europe
EIA, Short-term energy outlook, February 2021, Short-Term Energy Outlook - U.S. Energy Information Administration (EIA)	États-Unis
UE/CCNR, Rapport annuel 2018, La navigation intérieure européenne, Observation du marché, chapitre 9 (Perspectives).	Europe
NPI, 01/2021, « Une dynamique dans différentes métropoles »	France
OCDE, Taux de change nominaux (vis-à-vis du dollar des États-Unis), moyenne des taux journaliers. 2021, https://stats.oecd.org/Index.aspx?QueryId=51653#	Mondial
Panteia, Kostenontwikkeling binnenvaart 2020 en raming 2021, janvier 2021	Pays-Bas
QCAM Monthly, February 2021, https://q-cam.com/wp-content/uploads/2021/02/QCAM-MONTHLY-February-2021.pdf	Suisse
Raiffeisen Währungsupdate 2021, https://www.raiffeisen.ch/content/dam/www/rch/pdf/publikationen/waehrungsupdate/de/2021/waehrungsupdate-01-2021.pdf	Suisse
SVS Aktuell, Déc. 2018/Jan. 2019, pages 7 et 8, http://www.svs-ch.ch/sites/default/files/svs-aktuell/winter_2018.pdf	Suisse
État fédéral de Basse-Autriche, https://www.noel.gv.at/wasserstand/#/de/Messstellen/Map/Wasserstand	Autriche

NOTES CONCERNANT LA FICHE D'INFORMATION

La «part du total pour l'UE» contient les données concernant l'UE, la Suisse et la Serbie.

Contrairement à la prestation de transport, il n'est pas possible, en ce qui concerne le volume de transport, de calculer la part spécifique d'un pays.

La part modale de la navigation intérieure est définie comme étant le pourcentage de la prestation de transport de marchandises par voie navigable (en TKM) par rapport à la prestation totale du transport terrestre. Les modes de transport intérieur de marchandises comprennent la route, le rail et les voies de navigation intérieure. L'activité de fret routier est présentée conformément au principe de territorialité, selon lequel les données relatives au transport international de fret routier sont redistribuées en fonction des territoires nationaux où le transport a effectivement lieu. Ces principes sont mis en œuvre dans la série publiée par Eurostat [tran_hv_frmod].

■ MÉTHODOLOGIE

Trafic de marchandises sur les voies de navigation intérieure et dans les ports

L'Europe, telle que définie au chapitre 1, comprend tous les pays européens qui mettent à disposition des données trimestrielles relatives au transport par voie de navigation intérieure. Tous ces pays figurent sur la carte des prestations de transport en Europe (voir carte au chapitre 1).

Lorsque des écarts sont constatés entre les données pour la prestation de transport émanant d'Eurostat et celles issues des statistiques nationales, l'information est transmise à Eurostat et les données des Offices nationaux de statistiques sont prises en compte.

Lorsqu'elle est disponible, la classification des produits NST est utilisée pour répartir les prestations de transport sur les segments suivants : cargaison sèche, cargaison liquide, conteneurs.

■ DÉCLARATION DE REJET DE RESPONSABILITÉ

L'exploitation des connaissances, informations ou données contenues dans la présente publication intervient au risque exclusif de l'utilisateur. La responsabilité de la Commission européenne et de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) 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.

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

COLLABORATEURS

CCNR

Norbert KRIEDEL (Économiste)

Laure ROUX (Coordination de projet)

Athanasia ZARKOU (Économiste junior)

Lucie FAHRNER (Chargée de communication)

Sarah MEISSNER (Assistante de projet)

Contact: ccnr@ccr-zkr.org

EN PARTENARIAT AVEC

Commission du Danube

Commission de la Moselle

Commission de la Sava

EBU

ESO

DIRECTION ARTISTIQUE – AGENCE PRESS-AGRUM.COM (<https://www.press-agrum.com>)
ET CCNR

TRADUCTION

Laurence WAGNER (Français)

Barbara VOLLATH-SOMMER (Allemand)

Pauline de ZINGER (Néerlandais)

Veronica SCHAUINGER-HORNE (Anglais-relecture)

Achévé d'imprimer: avril 2021

Édité par le Secrétariat de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)
2, place de la République CS10023 – 67082 STRASBOURG cedex – www.ccr-zkr.org
ISSN : 2519-1136



Retrouvez toutes nos données sur :

www.inland-navigation-market.org

En partenariat avec



Danubienkommission
Commission du Danube
Дунайская Комиссия

