

# APERÇU DU MARCHÉ

## LA NAVIGATION INTÉRIÈRE EUROPÉENNE

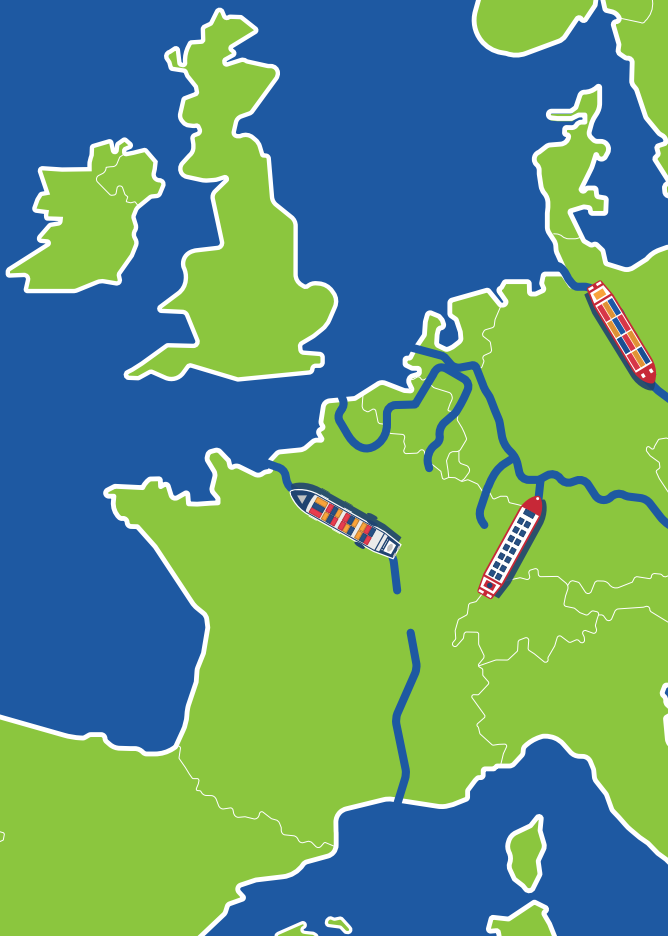


**CCNR**

COMMISSION CENTRALE  
POUR LA NAVIGATION DU RHIN



PUBLIÉ EN  
**AVRIL**  
**2022**



**Aperçu du marché**  
**LA NAVIGATION INTÉRIEURE**  
**EUROPÉENNE**

Publié en  
**Avril 2022**

Retrouvez toutes nos données sur :  
[www.inland-navigation-market.org](http://www.inland-navigation-market.org)



# TABLE DES MATIÈRES

## 01

### LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PASSAGERS SUR LES VOIES DE NAVIGATION INTÉRIEURES (P.5)

Prestation de transport de marchandises en Europe (p.6)

Navigation sur le Rhin et le Danube par segment de cargaison (p.9)

Transport de passagers en Europe (p.12)

Volume transporté dans les principaux pays européens concernés par la navigation intérieure (p.15)

Transport de vrac sec, de vrac liquide et de conteneurs dans les principaux pays et régions concernés par la navigation fluviale (p.16)

## 02

### CONDITIONS D'EXPLOITATION (P.19)

Taux de fret dans la région du Rhin (p.23)

Évolution des coûts du carburant (p.26)

## 03

### FOCUS SUR LA SUISSE (P.31)

Transport fluvial de marchandises en Suisse (p.32)

Développement du transport fluvial dans les ports rhénans suisses de Bâle (p.34)

Fiche d'information sur le transport par navigation intérieure en Suisse - Valeurs annuelles (p.38)



# 01

## LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PASSAGERS SUR LES VOIES DE NAVIGATION INTÉRIEURES

- La prestation de transport sur les voies navigables intérieures de l'UE a diminué de 4,3% au cours du premier semestre 2021, par rapport à la même période un an plus tôt. La reprise a été principalement portée par le secteur des cargaisons sèches.
- Le transport de passagers n'a commencé à se redresser qu'au second semestre 2021. Cela étant, le nombre de passagers et, par conséquent, l'utilisation de la capacité des bateaux de croisière sont restés plutôt faibles.

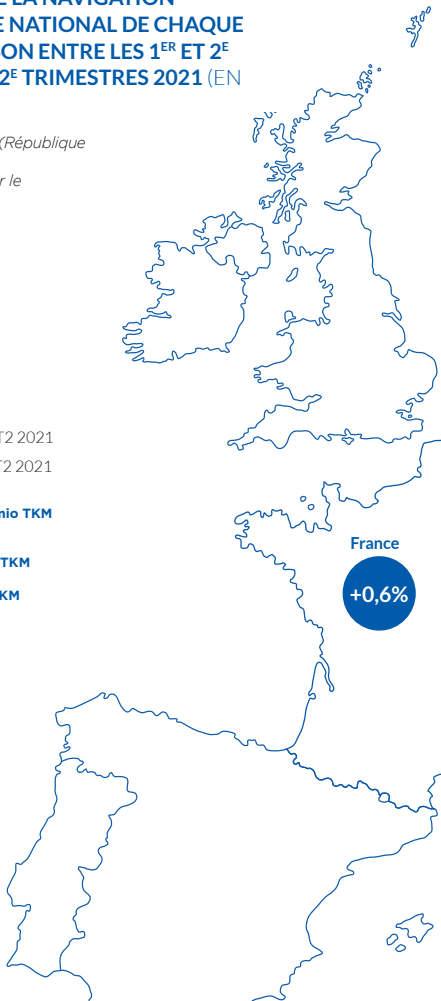
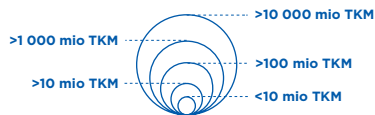
## PRESTATION DE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN EUROPE

PRESTATION DE TRANSPORT DE LA NAVIGATION INTÉRIÈRE SUR LE TERRITOIRE NATIONAL DE CHAQUE PAYS EN EUROPE – COMPARAISON ENTRE LES 1<sup>ER</sup> ET 2<sup>E</sup> TRIMESTRES 2020 ET LES 1<sup>ER</sup> ET 2<sup>E</sup> TRIMESTRES 2021 (EN MILLIONS DE TKM)\*

Sources : Eurostat [iww\_go\_qnave], OCDE (République de Moldavie, Suisse, Ukraine)

\* Les données n'étaient pas disponibles pour le Royaume-Uni.

- Hausse du trafic entre T1+T2 2020 et T1+T2 2021
- Baisse du trafic entre T1+T2 2020 et T1+T2 2021



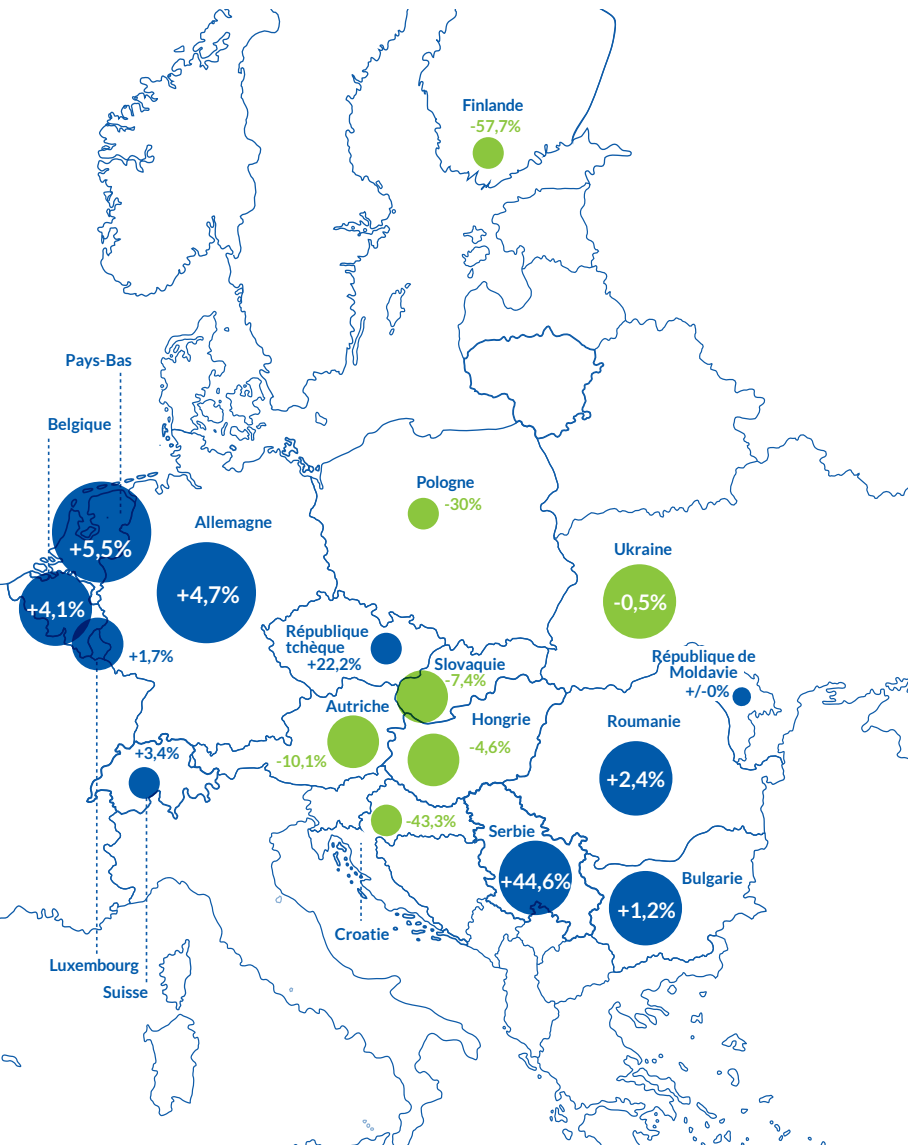
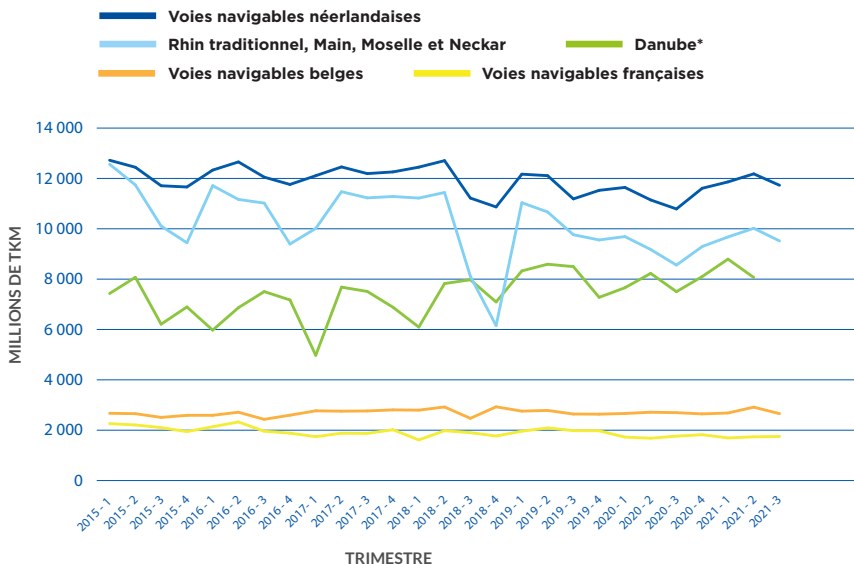


FIGURE 1 : PRESTATION DE TRANSPORT DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE EN EUROPE, PAR RÉGION ET PAR TRIMESTRE (EN MILLIONS DE TKM)

Sources : Eurostat [iww\_go\_qnave], OCDE (Ukraine), Destatis (Rhin et affluents)

\* Danube = en TKM dans l'ensemble des pays danubiens, y compris en Ukraine



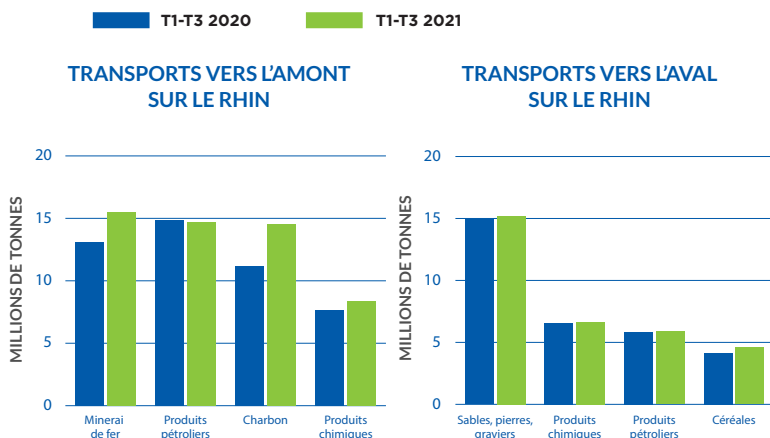
- Les prestations de transport illustrées à la figure 1 présentent, à partir du troisième trimestre 2020, une tendance régulière à la reprise pour le transport fluvial de marchandises en Europe. Cette tendance à la hausse connaît un fléchissement au troisième trimestre 2021, qui peut être attribué aux inondations dans la région du Rhin. Cette période de crues a été suivie d'une période de basses eaux au quatrième trimestre 2021.



## NAVIGATION SUR LE RHIN ET LE DANUBE PAR SEGMENT DE CARGAISON

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, T1-T3 2020 ET 2021)

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



- Le transport de marchandises sur le Rhin traditionnel s'élevait à 126,4 millions de tonnes au cours des neuf premiers mois de 2021, contre 118,1 millions de tonnes au même trimestre l'année précédente, ce qui correspond à une augmentation de 7,0%. Le transport de cargaisons sèches et de conteneurs a enregistré des volumes plus élevés (+10,4% et +3,7%, respectivement), tandis que le transport de cargaisons liquides est resté plutôt stable. Le transport de charbon a bénéficié des prix élevés du gaz tout au long de l'année 2021. Dans

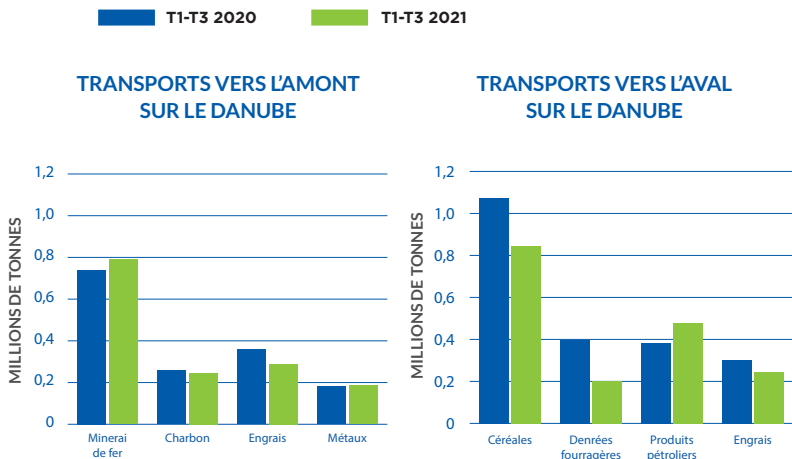
l'ensemble, la demande de capacité de transport en cale sèche a été plutôt forte au second semestre 2021.

- En ce qui concerne l'écluse d'Iffezheim située sur le Rhin supérieur, les données étaient déjà disponibles pour l'ensemble de l'année 2021. Elles indiquent également une reprise au cours des neuf premiers mois (de 6,0%), suivie d'une « fonte » due à des périodes de basses eaux au quatrième trimestre 2021. Les volumes de marchandises enregistrés à cette écluse, qui sont restés stables pendant toute l'année 2021, constituent un élément d'appréciation susceptible d'être étendu à l'ensemble du Rhin traditionnel pour 2021.

#### FIGURES 4 ET 5 : VOLUMES DES PRINCIPAUX SEGMENTS DE CARGAISON TRANSPORTÉS VERS L'AMONT ET VERS L'AVAL SUR LE DANUBE MOYEN (EN MILLIONS DE TONNES, T1-T3 2020 ET 2021)\*

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

\* Les données détaillées par segment de marchandises et par trimestre ne sont disponibles que pour le Danube moyen à Mohács.



- Sur le Danube, le transport de minerai de fer a également bénéficié de la hausse de la production d'acier. L'augmentation enregistrée au cours des trois premiers trimestres 2021, par rapport à la même période en 2020, correspond à 6,8%. Cela étant, si l'on examine les chiffres mensuels relatifs au minerai de fer, on constate que ce type de marchandise a perdu environ 18 à 20% de son volume de transport en août et septembre 2021, en raison de la diminution du tirant d'eau disponible pour les convois poussés.
- Le segment céréalier suit une demande de transport plutôt volatile sur le Danube en général. Alors que le transport de céréales avait été stimulé par de bonnes récoltes en 2020, il a diminué en 2021. Il y a deux raisons majeures à cela. La principale raison réside dans l'évolution du marché européen des exportations céréalières. L'autre raison, secondaire, correspond au début de la période d'étiage susmentionnée.

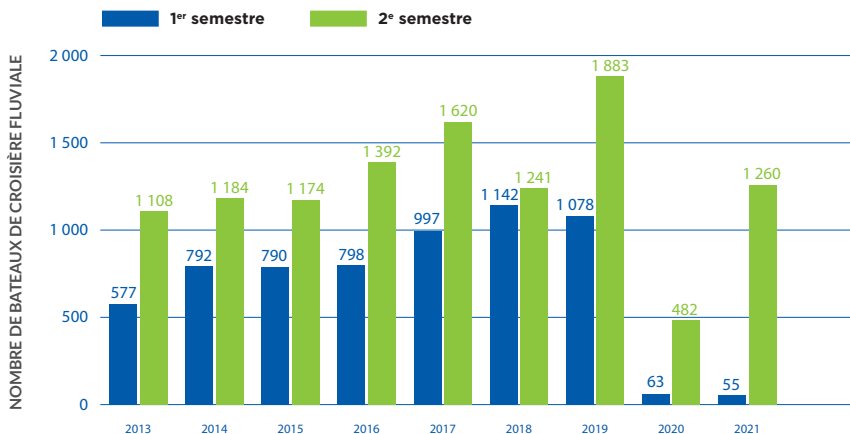


## ■ TRANSPORT DE PASSAGERS EN EUROPE

- Le Danube, ainsi que le Rhin et ses affluents, la Moselle, le Main, le Neckar et la Sarre, constituent des zones d'exploitation importantes pour les croisières fluviales en Europe, en plus de la Seine, du Rhône et du Douro. Le Danube représentait, à lui seul, environ 40% du marché européen en 2019 en ce qui concerne le nombre de croisiéristes (sans compter les voies navigables de Russie et d'Ukraine). Avec le Rhin, la Moselle, le Main, le Neckar et la Sarre, cette part atteignait environ 80-85%.<sup>1</sup>
- L'un des points de mesure statistique pour les bateaux de croisière sur le Rhin est l'écluse d'Iffezheim sur le Rhin supérieur.

**FIGURE 6 : NOMBRE DE BATEAUX DE CROISIÈRE FLUVIALE FRANCHISSANT L'ÉCLUSE D'IFFEZHEIM SUR LE RHIN SUPÉRIEUR PAR SEMESTRE**

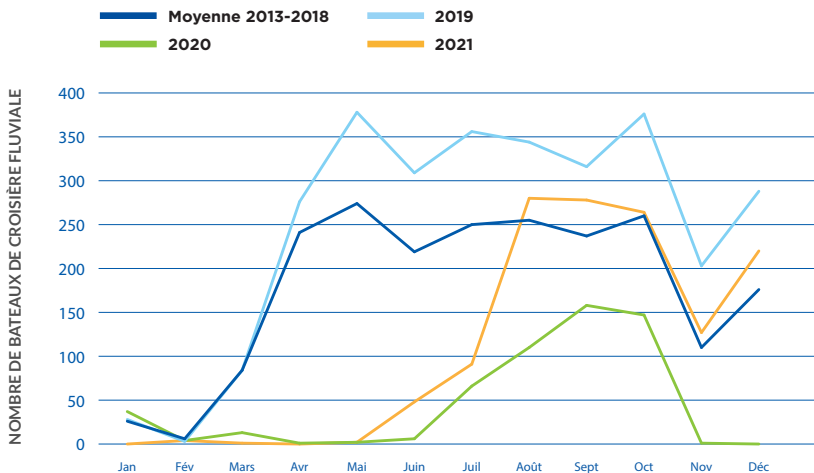
Source : administration allemande des voies navigables et de la navigation



<sup>1</sup> Le nombre total de croisiéristes avant la crise de la Covid était de 1,79 million en 2019 (sans la Russie et l'Ukraine). La part du Danube, du Rhin et des affluents est calculée à partir de statistiques relatives aux bateaux et aux passagers recueillies aux écluses. Les données ont été fournies par les administrations des voies navigables.

FIGURE 7 : NOMBRE DE BATEAUX DE CROISIÈRE FLUVIALE FRANCHISSANT L'ÉCLUSE D'IFFEZHEIM SUR LE RHIN SUPÉRIEUR PAR MOIS

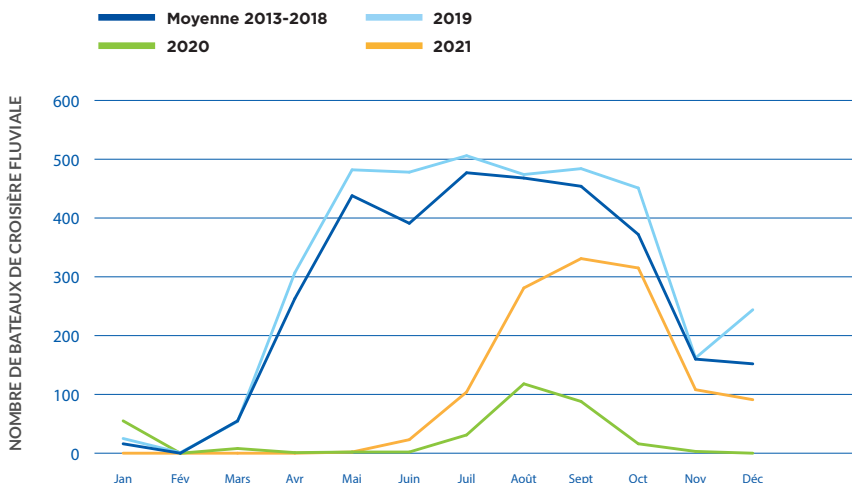
Source : administration allemande des voies navigables et de la navigation



- En analysant les chiffres mensuels et semestriels pour 2020 et 2021, on constate que la reprise alors en cours dans le secteur des croisières était entièrement concentrée sur la période comprise entre juillet et octobre. Aucune activité n'a pu être déployée pendant la saison cruciale du printemps en 2020 et 2021.
- Pour le Danube, les données disponibles sont celles recueillies à l'écluse de Jochenstein près de Passau et à l'écluse de Gabčíkovo près de Bratislava. Cette dernière est située à la frontière entre la Slovaquie et la Hongrie. Elle se trouve également entre Vienne et Budapest. Les bateaux de croisière qui la franchissent reflètent donc l'activité de croisière entre deux destinations importantes du secteur européen des croisières fluviales. En plus de Vienne et Budapest, Passau constitue également une étape importante où les bateaux de croisière commencent et terminent leur voyage.

### FIGURE 8 : NOMBRE DE BATEAUX DE CROISIÈRE FLUVIALE FRANCHISSANT L'ÉCLUSE DE JOCHENSTEIN SUR LE RHIN SUPÉRIEUR PAR MOIS

Source : administration allemande des voies navigables et de la navigation

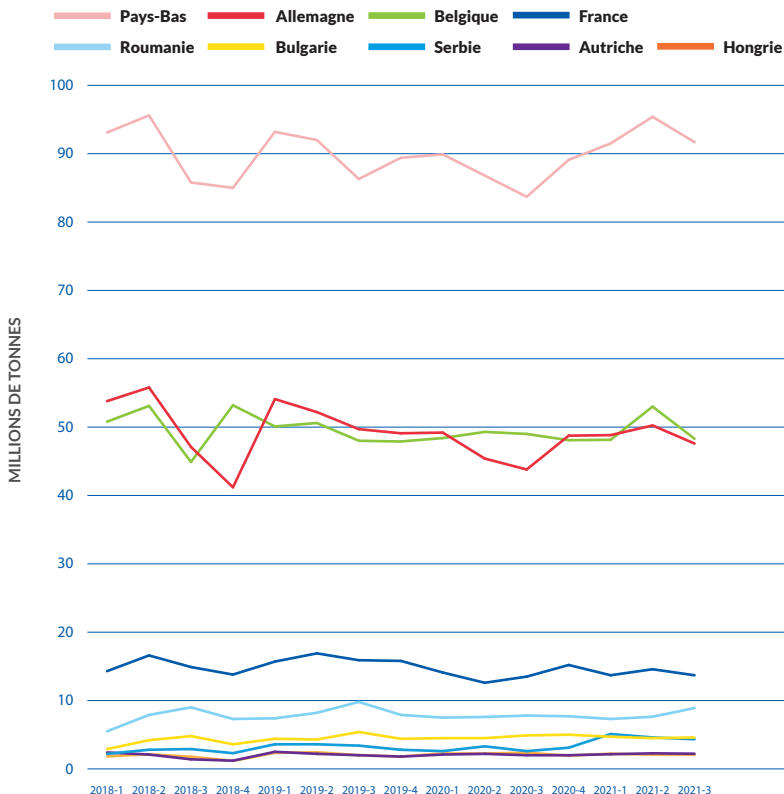


- En 2019, ce sont 3 668 bateaux de croisière qui ont franchi l'écluse de Jochenstein, comptant un total de 512 458 passagers à leur bord. En 2020, les chiffres sont tombés à 324 passages de bateaux et à 25 160 passagers, respectivement.
- Une reprise a été observée en 2021, avec 1 255 bateaux de croisière et 107 727 passagers.
- Les données relevées à l'écluse de Gabčíkovo montrent une reprise du nombre de passagers aux trois premiers trimestres de 2021 par rapport à 2020, atteignant 77,4%. Pourtant, l'activité enregistrée en 2021 se situe toujours à 63,9% en dessous des niveaux pré-pandémiques. Au total, 98 000 passagers ont été recensés à bord des bateaux de croisière qui ont franchi ce point frontalier en 2021 (T1+T2+T3), contre 55 000 en 2020 (T1+T2+T3) et 568 000 en 2019 (T1+T2+T3). Sur l'ensemble de l'année 2019 ont été recensés 720 800 passagers à Gabčíkovo.

# VOLUME DE TRANSPORT DANS LES PRINCIPAUX PAYS EUROPÉENS CONCERNÉS PAR LA NAVIGATION INTÉRIÈRE

FIGURE 9 : VOLUMES TRANSPORTÉS PAR VOIE DE NAVIGATION INTÉRIÈRE (DONNÉES TRIMESTRIELLES, TERRITOIRE NATIONAL DE CHAQUE PAYS)

Source : Eurostat [iww\_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 dudit trimestre ont été recalculées. C'est donc le taux de variation présenté par 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. Par rapport aux éditions précédentes, il a été décidé d'ajouter la Serbie compte tenu des volumes élevés de transport fluvial enregistrés récemment dans ce pays.



## TRANSPORT DE VRAC SEC, DE VRAC LIQUIDE ET DE CONTENEURS DANS LES PRINCIPAUX PAYS ET RÉGIONS CONCERNÉS PAR LA NAVIGATION FLUVIALE

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

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

FIGURE 10 : TRANSPORT DE CARGAISONS SÈCHES (EN MILLIONS DE TONNES)

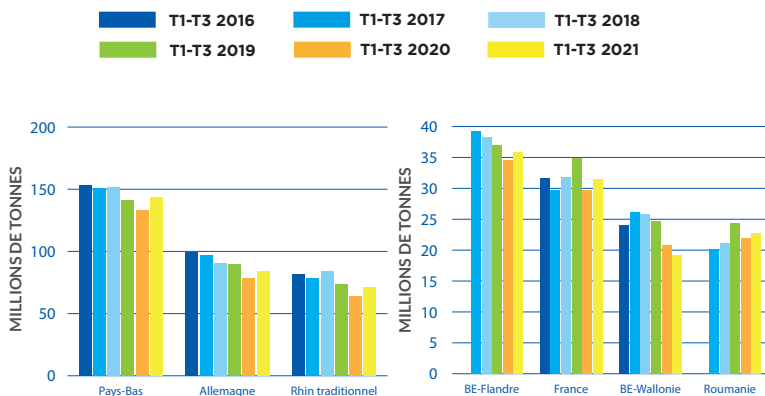




FIGURE 11 : **TRANSPORT DE CARGAISONS LIQUIDES** (EN MILLIONS DE TONNES)

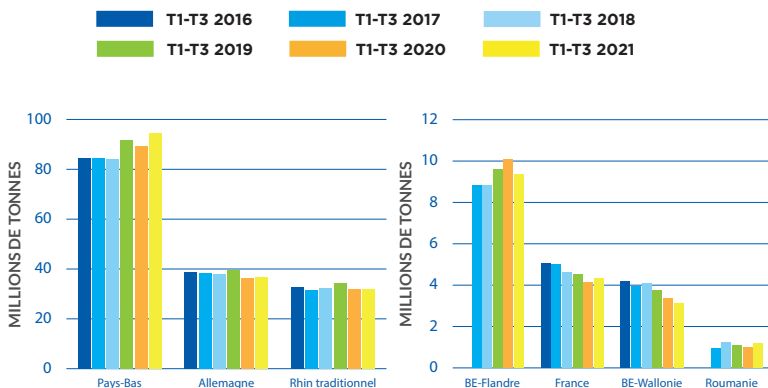
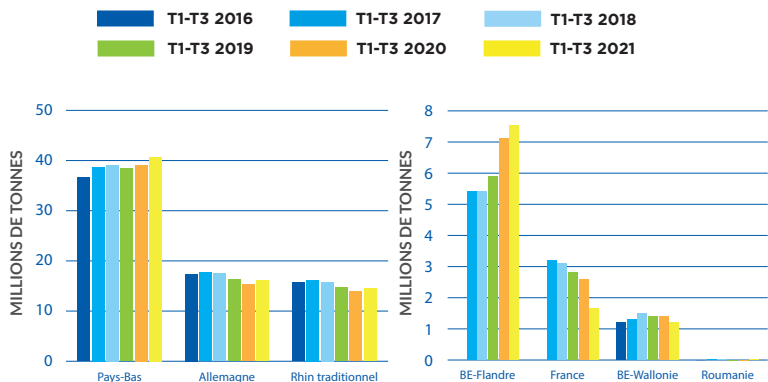


FIGURE 12 : **TRANSPORT DE CONTENEURS** (EN MILLIONS DE TONNES)





# 02

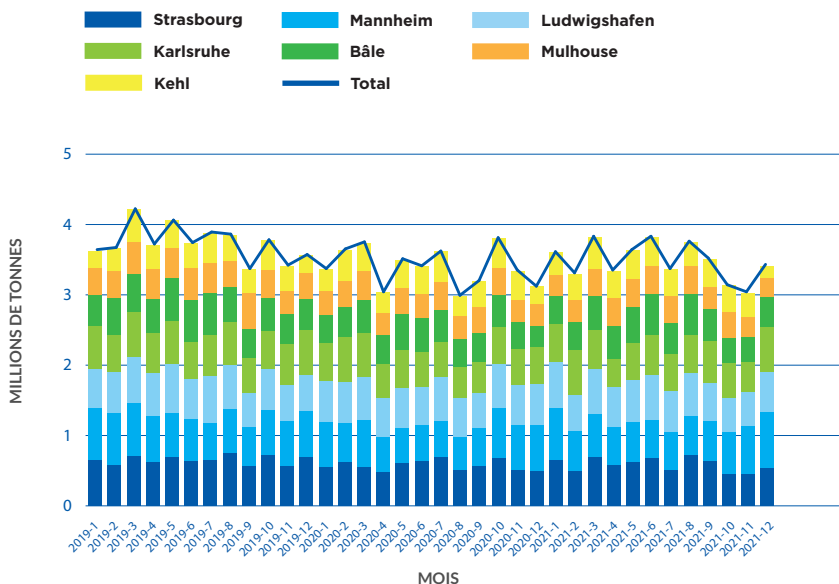
## CONDITIONS D'EXPLOITATION

- Les conditions de navigation ont été plus ou moins normales au cours des six premiers mois de 2021. En juillet 2021, le Rhin a subi des inondations. En octobre et novembre 2021, le Rhin et le Danube ont tous deux connu des périodes d'étiage.
- Les prix du carburant ont augmenté en raison de la forte hausse des cours du pétrole. Les taux de fret ont également augmenté, mais la tendance a été plus positive pour le transport de marchandises sèches et de conteneurs que pour le transport de vrac liquide.

- En ce qui concerne l'activité portuaire, les données mensuelles relatives à la manutention de marchandises dans les plus grands ports du Rhin supérieur indiquent une petite tendance à la reprise, qui a débuté au second semestre 2020 et s'est poursuivie tout au long de l'année 2021. Cependant, de graves épisodes d'étiage aux mois d'octobre et de novembre 2021 ont en quelque sorte interrompu cette reprise.

FIGURE 1 : MANUTENTION DE MARCHANDISES DANS LES PRINCIPAUX PORTS DU RHIN SUPÉRIEUR (EN MILLIONS DE TONNES)

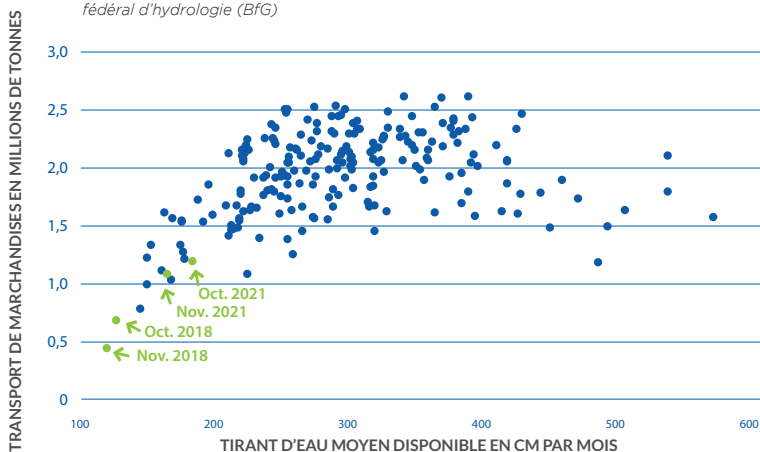
Source : analyse de la CCNR basée sur des données portuaires



- En ce qui concerne l'hydraulicité, le diagramme de dispersion représenté à la figure 2 contient des données relatives au tirant d'eau disponible à Kaub (axe des abscisses) et aux volumes de fret en millions de tonnes enregistrés à l'écluse d'Iffezheim (axe des ordonnées). Les valeurs relatives au tirant d'eau disponible ont été calculées à partir des niveaux d'eau.<sup>2</sup>
- Lorsque les tirants d'eau disponibles tombent en dessous d'un certain seuil, les conditions de navigation viennent entraver le transport des marchandises. On peut citer comme exemple les étiages qui ont marqué les mois d'octobre et de novembre 2018, mais aussi la période de basses eaux plus récente survenue à la fin de l'année 2021 (voir partie gauche de la figure 2). En ce qui concerne les valeurs de tirant d'eau supérieures à ce même seuil, le diagramme de dispersion ne met en évidence aucune relation, sauf dans sa partie droite, où les hauts niveaux d'eau ont tendance à faire reculer le transport de marchandises.

**FIGURE 2 : TIRANT D'EAU DISPONIBLE À KAUB ET TRANSPORT DE MARCHANDISES PASSANT PAR L'ÉCLUSE D'IFFEZHEIM SUR LE RHIN SUPÉRIEUR (DONNÉES MENSUELLES M1/2004-M12/2021)**

Source : calculs de la CCNR basés sur des données de l'Administration fédérale allemande des voies navigables et de la navigation (WSV), fournies par l'Institut fédéral d'hydrologie (BfG)

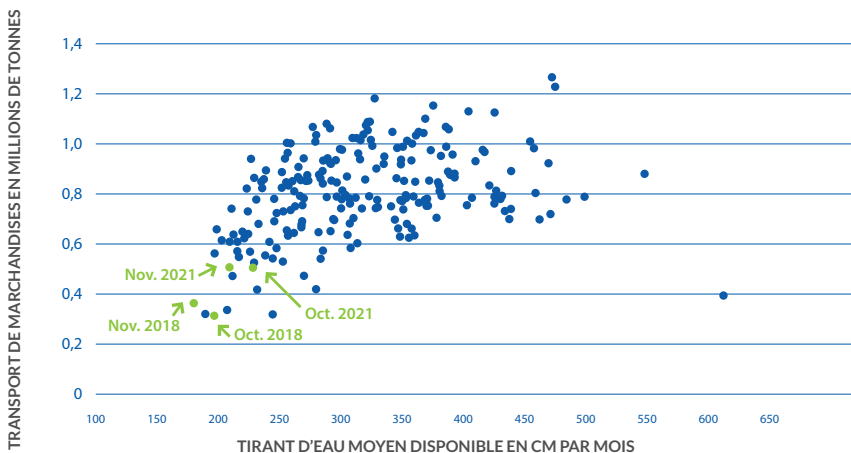


<sup>2</sup> Tirant d'eau disponible = Profondeur minimale du chenal navigable + (niveau d'eau effectif - Etiage équivalent) - Pied de pilote Voir : UE/CCNR (2018), Rapport annuel 2021, La navigation intérieure européenne, Observation du marché, page 44

- Pour le Danube, les données mensuelles disponibles sont celles relevées à l'écluse de Wildungsmauer près de Vienne (janvier 2004 - novembre 2021). Cette écluse est située dans la partie orientale de l'Autriche, où l'on observe la prestation de transport fluvial de marchandises la plus importante du pays. On peut relever une certaine relation entre l'hydraulicité et le transport de marchandises dans le diagramme de dispersion. En effet, lorsque le tirant d'eau disponible est faible, les volumes transportés semblent également réduits.

**FIGURE 3 : TIRANT D'EAU DISPONIBLE À WILDUNGSMAUER ET TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE DANUBE EN AUTRICHE**  
(DONNÉES MENSUELLES M1/2004-M11/2021)

Source : analyse de la CCNR basée sur les données de viadonau et de Statistics Austria.



- Pour le Danube, le dernier trimestre de 2021 a été marqué par des niveaux d'eau très bas et des valeurs de tirant d'eau disponible également très basses. Ces facteurs peuvent expliquer les pertes en termes de cargaison enregistrées à la fin de l'année 2021. Cela confirme les informations données au chapitre 1.

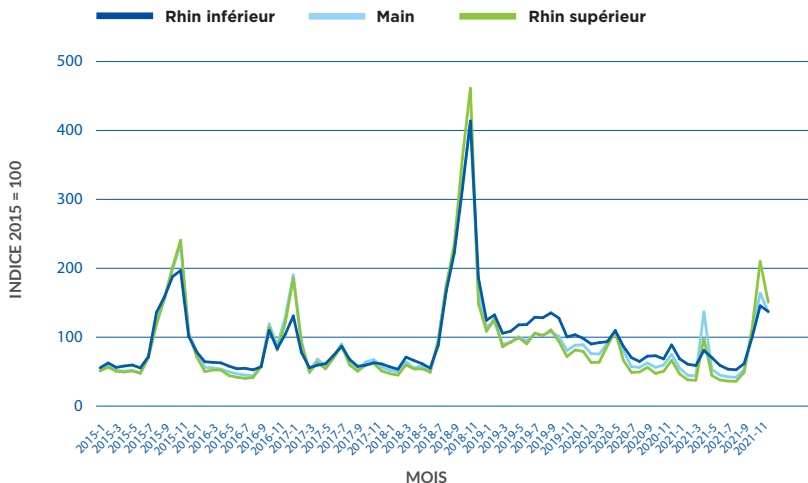
## TAUX DE FRET DANS LA RÉGION DU RHIN<sup>3</sup>

- Dans le cadre du commerce ARA-Rhin, les taux de fret du marché au comptant pour le transport de gasoil ont suivi une tendance à la hausse à partir du troisième trimestre 2021 et ont atteint un pic en novembre 2021. Cette évolution était principalement due aux périodes de basses eaux survenues en octobre et novembre 2021.

**FIGURE 4 : 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.

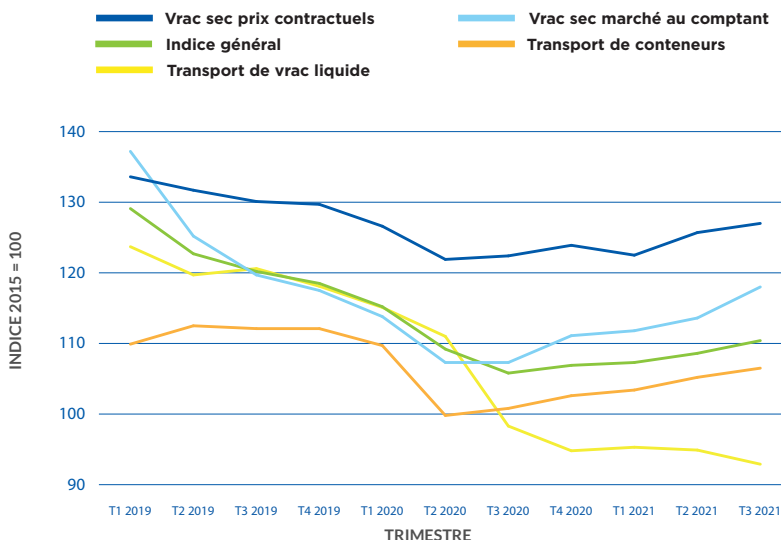


<sup>3</sup> Les données relatives aux taux de fret pour 2021 n'étaient pas disponibles pour la région du Danube.

- Le Bureau central néerlandais des statistiques (CBS) recueille des données sur les taux de fret auprès d'un groupe d'entreprises néerlandaises de transport fluvial. Ces données sont examinées deux fois par trimestre et incluent les majorations pour le carburant et les basses eaux.

**FIGURE 5 : ÉVOLUTION DES TAUX DE FRET PAR TRIMESTRE POUR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL NÉERLANDAISES EN FONCTION DU SEGMENT DE MARCHÉ (INDICE 2015 = 100, DONNÉES TRIMESTRIELLES)**

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





- Les prix du transport de vrac sec ont suivi une tendance à la hausse à partir du troisième trimestre 2020. Les taux de fret relatifs au transport de conteneurs ont continué à bénéficier d'un élan positif à partir du deuxième trimestre 2020. En ce qui concerne les cargaisons liquides, les prix du transport sont restés à un niveau bas, affichant une nouvelle baisse au troisième trimestre 2021.
- La demande de transport de produits liquides a augmenté aux Pays-Bas, mais pas dans les pays voisins. C'est ce qui explique l'évolution des taux de fret applicables aux cargaisons liquides des entreprises de navigation néerlandaises, dont les zones d'exploitation s'étendent également à d'autres pays.



## ■ ÉVOLUTION DES COÛTS DU CARBURANT

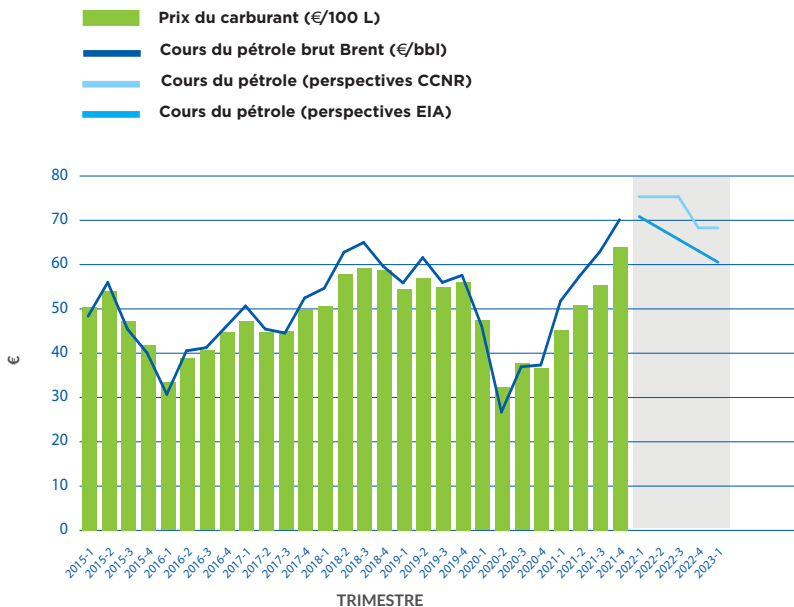
- Les coûts du carburant sont analysés sur la base des prix du gasoil/diesel publiés par le système de surveillance des prix de l'énergie du ministère belge des affaires économiques.<sup>4</sup> Une comparaison avec les cours du pétrole révèle une corrélation très étroite sur laquelle reposent les perspectives pour les prix du carburant.
- Au cours de l'année 2021, les cours du pétrole – et donc aussi les prix du carburant – ont poursuivi leur tendance à la hausse. Au quatrième trimestre 2021, ils s'élevaient à 79,6 dollars américains (environ 69,8 euros, avec un taux de change de 1,17 USD pour 1 euro).

<sup>4</sup> Il s'agit de prix maximums, valables pour un volume d'achat d'au moins 2 000 litres de gasoil.



**FIGURE 6 : 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 (cours du pétrole). Données économiques de la Réserve fédérale américaine (taux de change historique dollar américain/euro). 1 baril (bbl) = 159 litres. \* 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 2022 et 2023. Ces prévisions ne tiennent pas compte de l'impact de la guerre en Ukraine.



- Dans ses dernières perspectives à court terme de janvier 2022, l'Agence d'information sur l'énergie des États-Unis (Energy Information Administration, EIA) prévoit que les cours au comptant du pétrole brut Brent se situeront en moyenne à environ 75 dollars américains par baril en 2022, et à environ 67,5 dollars américains par baril en 2023. Ces chiffres reposent sur des hypothèses tenant compte de la pandémie et de la reprise économique, ainsi que sur les accords de l'OPEP visant à contenir le plafonnement de la production jusqu'en septembre 2022.<sup>5,6</sup> Compte tenu du contexte politique, ils ont franchi la barre des 100 dollars américains au début du mois de mars 2022. En cas de prolongation du conflit en Ukraine, les cours du pétrole et de l'énergie devraient continuer à monter en flèche.
- Les prix du carburant applicables au transport fluvial européen subissent l'influence des cours du pétrole et du taux de change entre le dollar américain et l'euro. La très forte progression de la dette publique américaine limitera tout potentiel d'appréciation du dollar américain par rapport à l'euro tout au long de l'année 2022.<sup>7</sup> La dépréciation de l'euro par rapport au dollar américain, passant d'un taux de 1,22 en mai 2021 pour arriver à un taux de 1,13 en décembre 2021, a entraîné une augmentation des prix du carburant dans les pays européens concernés par la navigation intérieure.<sup>8</sup>
- Sur la base de ce raisonnement, les prix du carburant applicables au transport fluvial devraient atteindre un pic en 2022, puis baisser en 2023.

<sup>5</sup> Source : US Energy Information Administration, Short-Term, January 2022. Disponible à l'adresse : <https://www.eia.gov/outlooks/steo/> (dernière consultation le 19.01.2022)

<sup>6</sup> FMI, Perspectives de l'économie mondiale (PEM), octobre 2021. Disponible à l'adresse : <https://www.imf.org/fr/Publications/WEO/Issues/2021/10/12/world-economic-outlook-october-2021> (dernière consultation le 19.01.2022)

<sup>7</sup> Raiffeisen Währungsupdate Dezember 2021. Disponible à l'adresse : <https://www.raiffeisen.ch/content/dam/www/rch/pdf/publikationen/waehrungsupdate/de/2021/waehrungsupdate-12-2021.pdf> (dernière consultation le 19.01.2022)

<sup>8</sup> OCDE, taux de change nominaux (vis-à-vis du dollar des États-Unis), moyenne des taux journaliers. 2022. Disponible à l'adresse : <https://stats.oecd.org/Index.aspx?lang=fr&SubSessi onId=73f09948-0b65-4afa-8daa-4c317696c81b&themetreeid=-200> (dernière consultation le 19.01.2022).



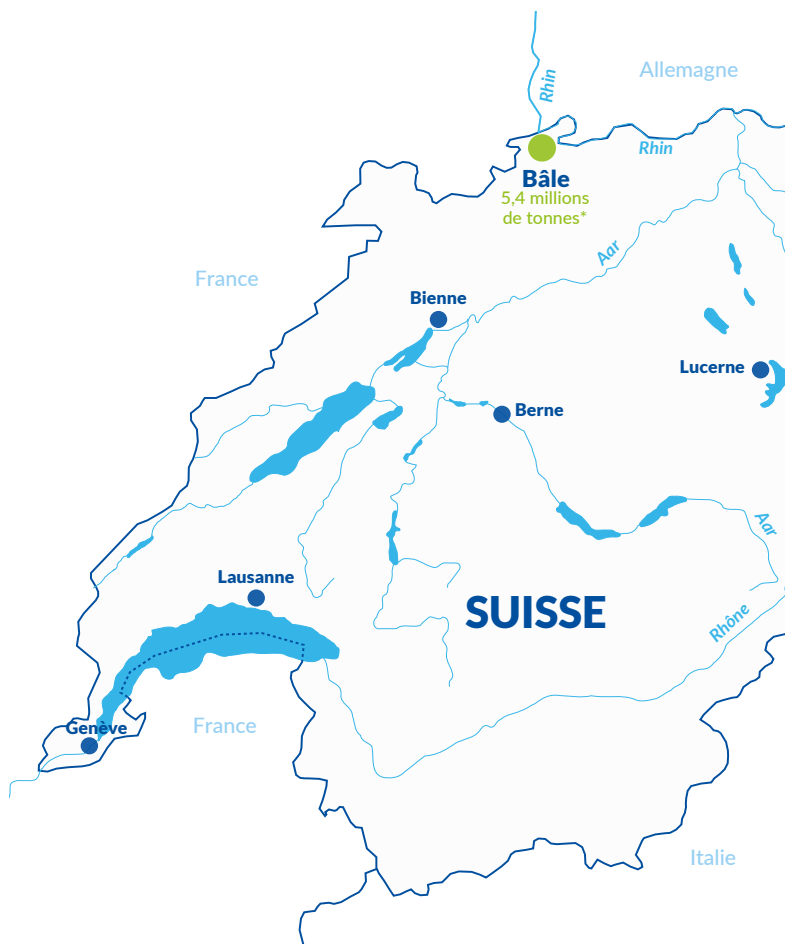


# 03

## FOCUS SUR LA SUISSE

- Le transport de marchandises sur le Rhin tient une place importante pour la Suisse. Environ 25% de l'ensemble des produits pétroliers importés par la Suisse sont livrés en empruntant le Rhin.
- Le transport de passagers sur les voies navigables européennes est un secteur dans lequel la Suisse joue un rôle important en Europe. Cela se traduit par des chiffres élevés en termes d'emploi et de chiffre d'affaires, ainsi que par un nombre important de bateaux suisses de croisière fluviale et d'excursion journalière.

## TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES EN SUISSE



Source : Ports rhénans suisses

\* Trafic fluvial en 2021 (en millions de tonnes)



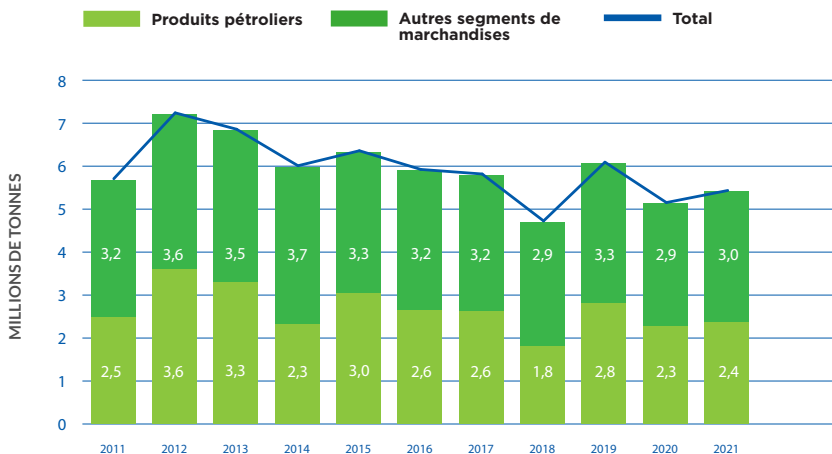


## DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT FLUVIAL DANS LES PORTS RHÉNANS SUISSES DE BÂLE

- Les produits pétroliers constituent le principal segment de marchandises depuis dix ans, représentant une part moyenne de 45% de la manutention fluviale dans les Ports rhénans suisses. En Suisse, la quasi-totalité des produits pétroliers traités à Bâle sont importés. Cela représentait, dans le sens de l'import, 98,5% en 2021 et 99,0% en 2020, affichant des parts tout aussi élevées les années précédentes.

FIGURE 1 : MANUTENTION FLUVIALE ANNUELLE DANS LES PORTS RHÉNANS SUISSES (EN MILLIONS DE TONNES)

Source : Ports rhénans suisses



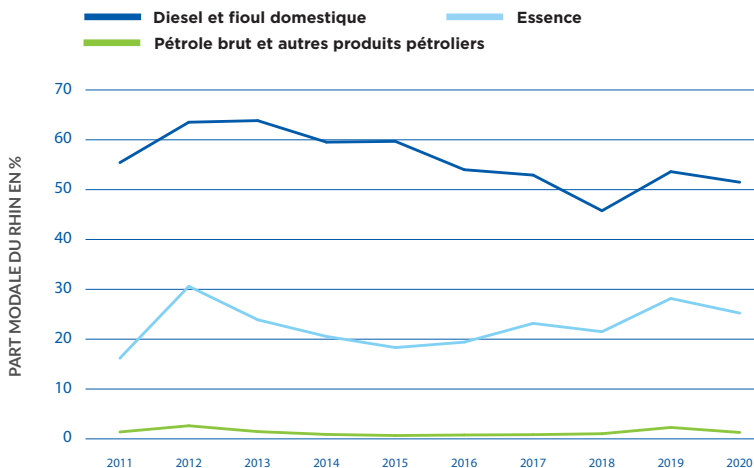


- En poussant plus loin la différenciation entre les produits pétroliers, on constate que le Rhin atteint des parts modales élevées pour les importations de diesel et de fioul domestique.

### FIGURE 3 : PART MODALE DU RHIN DANS LES IMPORTATIONS DE PÉTROLE BRUT ET DE PRODUITS PÉTROLIERS VERS LA SUISSE PAR TYPE DE PRODUIT (EN %)\*

Source : analyse CCNR basée sur les données réunies par Avenegy Suisse

\* Part modale du Rhin par rapport à l'ensemble des modes de transport (pipeline, rail, Rhin, route, air)

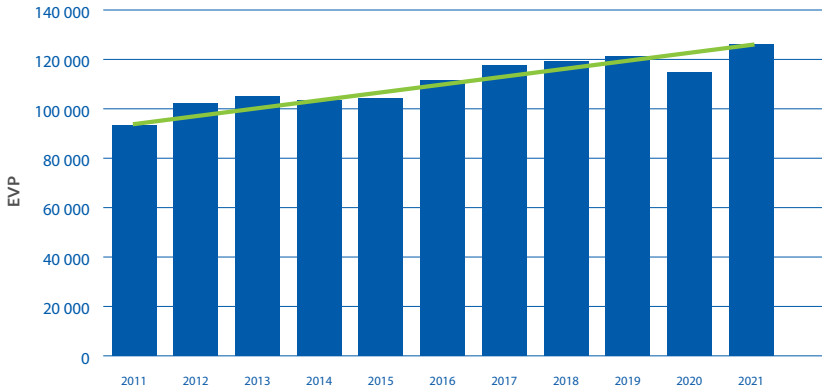


- Environ une tonne sur deux de diesel et de fioul domestique importés par la Suisse franchit les frontières du pays sur le Rhin.
- Pour l'essence, ce rapport est d'une tonne sur quatre (transport rhénan/importations totales).
- Pour le pétrole brut et les autres produits pétroliers, la part modale du Rhin est faible.

**FIGURE 4: TRANSPORT FLUVIAL DE CONTENEURS DANS LES PORTS RHÉNANS SUISSES (EN EVP)\***

Source : analyse de la CCNR basée sur les Ports rhénans suisses

\* Note : pour les années 2014-2017, les chiffres ont été corrigés afin de prendre en compte 20 000 EVP transbordés des camions aux wagons de chemins de fer.



- Le port de Bâle revêt également de l'importance pour la manutention fluviale de conteneurs. Le transport de conteneurs y a atteint un premier pic en 2019, lorsque plus de 120 000 EVP ont été enregistrés pour le transport fluvial de conteneurs. La crise de la Covid n'a infligé qu'une perte mineure de 5% au transport de conteneurs (différence relevée en 2020 par rapport au niveau de 2019). En 2021, le transport de conteneurs s'est redressé et a atteint un nouveau niveau record avec 121 046 EVP (+9,8% par rapport à 2020). Les Ports rhénans suisses investissent dans de nouvelles capacités de manutention de conteneurs afin de pouvoir traiter les volumes croissants d'EVP prévus pour l'avenir.

## FICHE D'INFORMATION SUR LE TRANSPORT FLUVIAL EN SUISSE – VALEURS ANNUELLES

Notes sur la fiche d'information - Voir page 44

VALEUR ABSOLUE<sup>9</sup> POUR LA SUISSE VS PART DU TOTAL POUR L'UE

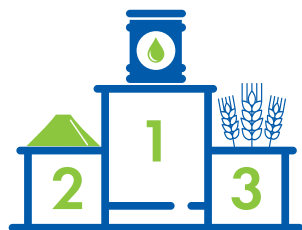
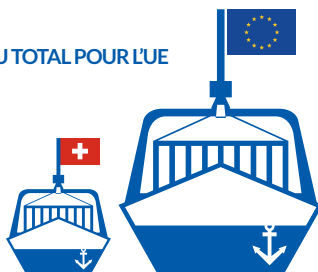
### TOTAL DE LA PRESTATION DE TRANSPORT

37,9 millions de TKM

0,03% - PART DU TOTAL POUR L'UE

Volume total des marchandises transportées :

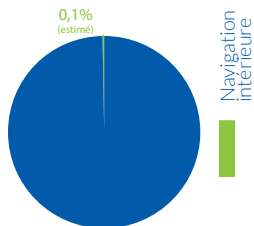
5,4 millions de tonnes



### PRINCIPAUX SEGMENTS DE MARCHANDISES EN NAVIGATION INTÉRIÈRE<sup>10</sup>

1. Produits pétroliers : 18,94 millions de TKM
2. Sables, pierres et graviers : 8,00 millions de TKM
3. Agribulk et produits alimentaires : 5,72 millions de TKM

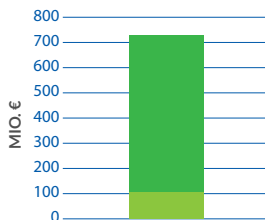
### PART MODALE DE LA NAVIGATION INTÉRIÈRE PAR RAPPORT AU TOTAL DE LA PRESTATION DE TRANSPORT TERRESTRE



### NIVEAU DU CHIFFRE D'AFFAIRES DE LA NAVIGATION INTÉRIÈRE

729,3 mio. € 9,8% - PART DU TOTAL POUR L'UE

- Transport de marchandises : 104,9 mio. € 1,76%
- Transport de passagers : 624,4 mio. € 25,1%



<sup>9</sup> Les données relatives à l'ensemble de la demande de transport sont celles établies pour 2020, les données relatives au transport par segment de marchandises et à la flotte sont celles établies pour 20 ; les données relatives à la répartition modale, aux entreprises et à l'emploi sont celles établies pour 2019 et celles relatives au chiffre d'affaire sont celles établies pour 2020.

<sup>10</sup> Les valeurs en tonnes-kilomètre (TKM) reposent sur une estimation de la distance de transport sur la section suisse du Rhin, combinée aux volumes traités dans les Ports rhénans suisses, en fonction du segment de marchandises concerné.



### PERSONNES EMPLOYÉES EN NAVIGATION INTÉRIEURE

3266	7,43%
Transport de marchandises : 562	2,50%
Transport de passagers : 2 704	11,70%

### NOMBRE D'ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL

75	0,78%
Transport de marchandises : 29	0,50%
Transport de passagers : 46	1,12%

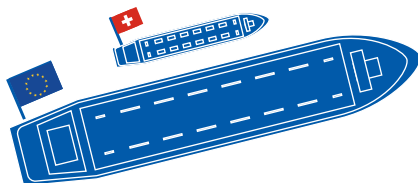
### NOMBRE DE BATEAUX À MARCHANDISES EN ACTIVITÉ

61 0,39% - PART DU TOTAL POUR L'UE

Cargaison sèche : 8 0,07%

Cargaison liquide : 42 2,5%

Pousseurs et remorqueurs : 11 0,4%



### CAPACITÉ DE CHARGEMENT DES BATEAUX À MARCHANDISES EN ACTIVITÉ

0,14 millions de tonnes

0,83% - PART DU TOTAL POUR L'UE

Cargaison sèche : 0,014 millions de tonnes

0,10% - PART DU TOTAL POUR L'UE

Cargaison liquide : 0,126 millions de tonnes

3,85% - PART DU TOTAL POUR L'UE

## ■ GLOSSAIRE

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

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

**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 quatre pays – la Moldavie, la Serbie, la Suisse et l'Ukraine – qui n'appartiennent pas à l'Union européenne.

**EVP** : unité équivalent vingt pieds

**MIO** : million

**MRD** : milliard

**OPEP** : Organisation des pays exportateurs de pétrole

**PART MODALE** : pourcentage de la prestation de transport de marchandises par voie de navigation intérieure (en TKM) dans la prestation totale de transport terrestre. Sauf indication contraire, les modes de transport terrestre de marchandises comprennent la route, le rail et les voies de navigation intérieure.

**PAYS DANUBIENS** : Autriche, Bulgarie, Croatie, Hongrie, Moldavie, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Ukraine

**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.

**PROFONDEUR MINIMALE DU CHENAL NAVIGABLE** : correspond à la profondeur minimale qu'il devrait y avoir dans le chenal navigable (profondeur de la limite inférieure du chenal navigable, située sous le niveau d'étiage équivalent).



**RÉGION ARA :** Amsterdam-Rotterdam-Anvers

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

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

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

**TIRANT D'EAU DISPONIBLE :** Profondeur minimale du chenal navigable + (hauteur d'eau effective - Etiage 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)

**TVNI :** transport par voies navigables intérieures

**UE :** Union européenne

**VNI :** voies navigables intérieures

## 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 d'Allemagne	Allemagne
INSSE	Institutul Național de Statistică	Institut national de la statistique	Roumanie
Statistik Austria	Statistik Austria	Institut fédéral autrichien de la statistique	Autriche

## LIVRES, ARTICLES DE JOURNAUX ET ÉTUDES

Intitulé original	Pays
UE/CCNR (2021), Rapport annuel 2021, La navigation intérieure européenne, Observation du marché, page 44	Europe
US Energy Information Administration, Short-Term, January 2022. Disponible à l'adresse : <a href="https://www.eia.gov/outlooks/steo/">https://www.eia.gov/outlooks/steo/</a> (dernière consultation le 19.01.2022)	États-Unis
FMI, Perspectives de l'économie mondiale (PEM), octobre 2021. Disponible à l'adresse : <a href="https://www.imf.org/fr/Publications/WEO/Issues/2021/10/12/world-economic-outlook-october-2021">https://www.imf.org/fr/Publications/WEO/Issues/2021/10/12/world-economic-outlook-october-2021</a> (dernière consultation le 19.01.2022)	Mondial
Raiffeisen Währungsupdate, Dezember 2021. Disponible à l'adresse : <a href="https://www.raiffeisen.ch/content/dam/www/rch/pdf/publikationen/waehrungsupdate/de/2021/waehrungsupdate-12-2021.pdf">https://www.raiffeisen.ch/content/dam/www/rch/pdf/publikationen/waehrungsupdate/de/2021/waehrungsupdate-12-2021.pdf</a> (dernière consultation le 19.01.2022)	Suisse
OCDE, Taux de change nominaux (vis-à-vis du dollar des États-Unis), moyenne des taux journaliers, 2022. Disponibles à l'adresse : <a href="https://stats.oecd.org/Index.aspx?QueryId=51653">https://stats.oecd.org/Index.aspx?QueryId=51653</a> (dernière consultation le 19.01.2022)	Mondial

## AUTRES SOURCES

Nom original	Nom français	Pays
Avenergy Suisse	Avenergy Suisse	Suisse
Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)	Institut fédéral d'hydrologie (BfG)	Allemagne
CCNR/ZKR/CCR	Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)	Europe
De Vlaamse Waterweg	Administration des voies d'eau flamandes	Belgique
Donaukommission	Commission du Danube	Europe
EUROSTAT	EUROSTAT	UE
Federal Reserve Economic Data	Données économiques de la Réserve fédérale	États-Unis
International Monetary Fund (IMF)	Fonds monétaire international (FMI)	Monde
ITB – Institut pour le Transport par Batellerie/Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren	Institut pour le Transport par Batellerie	Belgique
Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)	Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)	Monde
PJK International	PJK International	Pays-Bas
Ports mentioned in the report	Ports mentionnés dans le rapport	Europe
SPF Economie	Service public fédéral (SPF) Économie	Belgique
SPW Service Public de Wallonie	Service Public de Wallonie (SPW)	Belgique
US Energy Information Administration	Administration américaine de l'information sur l'énergie	États-Unis
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	Allemagne

## NOTES RELATIVES À LA FICHE D'INFORMATION

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

*#) En ce qui concerne le volume de transport, contrairement à la prestation de transport, il n'est pas possible de calculer la part spécifique d'un pays.*

*La part modale est définie comme le pourcentage de la prestation de transport de marchandises par voie de navigation intérieure (en TKM) dans 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. 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 émanant d'Eurostat et celles issues des statistiques nationales en ce qui concerne la prestation totale de transport, l'information est transmise à Eurostat, et ce sont les données d'Eurostat qui 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](mailto:ccnr@ccr-zkr.org)

## **EN PARTENARIAT AVEC**

**Commission du Danube**

**Commission de la Moselle**

**Commission de la Save**

**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 2022

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](http://www.ccr-zkr.org)  
ISSN : 2519-1136



Retrouvez toutes nos données sur :

[www.inland-navigation-market.org](http://www.inland-navigation-market.org)

En partenariat avec

