

LA CCNR PUBLIE SON APERÇU DU MARCHÉ / AVRIL 2026

Ref: CC/CP (26)4



Le nouveau rapport sur la navigation intérieure européenne, réalisé par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) en partenariat avec la Commission Européenne, vient d'être publié. Le résumé analytique du rapport est présenté ci-après. Le rapport peut être téléchargé dans son intégralité au [format pdf](#) en version anglaise ou consulté directement en ligne sous <https://inland-navigation-market.org/>.

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Au premier semestre 2025, la prestation de transport sur les voies de navigation intérieures de l'UE représentait 58,7 milliards de tonnes-kilomètres (TKM) (soit -4,6 % par rapport à la même période en 2024). La plupart des pays européens ont enregistré une baisse de la demande de transport.

Sur le Rhin, le transport de marchandises s'élevait à 135,0 millions de tonnes, ce qui représentait un recul de -6,0 % par rapport à la même période en 2024. Presque tous les segments de marchandises ont contribué à ce recul. Cette tendance à la baisse peut s'expliquer par une combinaison de facteurs macroéconomiques et industriels, résultant principalement de difficultés rencontrées dans les industries sidérurgique et chimique, ainsi que par des facteurs géopolitiques. De plus, un épisode mineur de basses eaux survenu en avril 2025 a également contribué à cette tendance négative.

Le transport de charbon et le transport de conteneurs font figure d'exception, le premier ayant augmenté de +10,9 %. En fait, l'augmentation du transport de charbon, jugée temporaire, était liée à la reconstitution des stocks, à la faiblesse des prix du charbon et à une baisse passagère de la production d'énergies alternatives. Cela étant, la tendance générale à long terme est restée orientée à la baisse pour ce segment. Au premier semestre 2025, le transport de conteneurs a bénéficié de la résilience du commerce mondial et s'est quelque peu stabilisé à +0,9 %, tout en restant bien en deçà des résultats des années précédentes.

Le marché danubien a connu de nombreuses difficultés au premier semestre 2025. Les attaques contre les infrastructures ukrainienne

sur le Danube se sont intensifiées compte tenu de la poursuite de la guerre d'agression russe contre l'Ukraine, tandis que les facteurs macroéconomiques et hydrologiques se sont aggravés par rapport à la même période en 2024. Le transport de marchandises sur le Danube a donc fortement diminué.

En ce qui concerne le transport de passagers, les chiffres semestriels relatifs au trafic de croisières fluviales sur le Rhin enregistrés pour la période comprise entre 2013 et 2025 confirment la forte tendance à la croissance dans ce secteur, montrant que le niveau d'activité de la croisière fluviale sur le Rhin a doublé en seulement 12 ans.

Sur le Danube, une croissance encore plus forte du nombre de bateaux et de passagers de croisière fluviale a été observée, en particulier sur le Danube supérieur allemand et autrichien.

Après s'être maintenus à un niveau moyen pluriannuel au premier trimestre 2025, les taux de fret ont connu une hausse au deuxième trimestre, causée par une tendance à l'étiage sur le Rhin. Les prix du pétrole et des carburants ont suivi une tendance à la baisse au premier semestre 2025. En ce qui concerne le transport fluvial, les prix des carburants devraient encore diminuer au second semestre 2025, en 2026 et en 2027, en raison d'une baisse attendue des cours du pétrole.

Le troisième chapitre du présent rapport est consacré aux Pays-Bas, où le volume total de marchandises transportées sur les voies de navigation intérieures (332,4 millions de tonnes) et le transport de conteneurs (41,0 millions de tonnes) correspondaient aux valeurs les plus élevées de l'UE en 2024. En outre, le segment de marchandises le plus important de la navigation intérieure en 2024 était celui des sables, pierres, graviers et matériaux de construction, suivi par ceux des produits pétroliers et chimiques.

Malgré une tendance globalement positive pour les cargaisons liquides, le segment des sables, pierres, graviers et matériaux de construction a connu une baisse ces dernières années. En effet, de nombreux segments de marchandises ont souffert de conditions macroéconomiques défavorables dans les pays rhénans depuis 2022, en conséquence de la guerre d'agression russe contre l'Ukraine. À cela s'ajoute la tendance négative suivie par le transport de charbon en raison de la transition énergétique, sauf en 2021 et 2022.

Le port de Rotterdam est non seulement le plus grand port maritime des Pays-Bas, mais aussi de l'UE. Le transport vers l'arrière-pays est fortement concentré sur le Rhin. En 2024, le volume de transport fluvial enregistré dans le port de Rotterdam représentait 142 millions de tonnes de marchandises, dont 100 millions de tonnes pour le trafic sortant (vers l'arrière-pays) et 42 millions de tonnes pour le trafic entrant (depuis l'arrière-pays).

Bonne lecture !

À PROPOS DE LA CCNR

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

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

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



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin

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

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

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org