

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Les faibles niveaux du Rhin et du Danube mettent l'économie européenne sous pression

Paris, le 31 août 2026 – Les niveaux historiquement bas du Rhin et du Danube perturbent le transport de marchandises, fragilisent certaines infrastructures énergétiques et accentuent les tensions sur plusieurs secteurs industriels européens. Alors que les niveaux d'eau devraient rester faibles à court terme, leurs effets pourraient se prolonger dans les prochains mois et affecter la croissance des économies les plus exposées.

Chiffres clés

- **8 cm** : le niveau du Rhin à Kaub est tombé à seulement 8 cm le 18 août, bien en dessous du seuil de 78 cm à partir duquel la navigation devient contrainte et du précédent record historique de 25 cm enregistré en 2018.
- **20 %** : au début du mois d'août, les barges sur le Rhin ne transportaient plus qu'environ 20 % de leur charge habituelle.
- **72 %** : part du transport fluvial européen que représentent le Rhin (60%) et le Danube (12 %).
- **Jusqu'à -0,4 point de croissance** : lors du précédent épisode majeur de basses eaux en 2018, la croissance du PIB réel allemand avait été amputée de 0,3 à 0,4 point.

Les fleuves européens à un niveau historiquement bas

L'Europe connaît depuis plusieurs mois des conditions exceptionnellement chaudes et sèches qui ont fortement réduit le débit de nombreux cours d'eau. Les conséquences sont particulièrement visibles sur le Rhin et le Danube, deux axes stratégiques pour le transport et l'activité économique du continent. Le niveau du Rhin a atteint un nouveau record historique début août au point de mesure de Kaub, en Allemagne, tandis que plusieurs sections du Danube en Hongrie et en Roumanie ont également enregistré des niveaux jamais observés auparavant.

Au-delà du problème environnemental, cette situation produit désormais des effets économiques tangibles. Les faibles niveaux d'eau affectent directement la circulation des marchandises, le fonctionnement de certaines installations énergétiques et, par ricochet, l'activité de secteurs industriels dépendants de ces infrastructures.

Un choc logistique qui menace les chaînes d'approvisionnement

Même si le transport fluvial représente une part limitée du transport de marchandises européen, il joue un rôle stratégique dans plusieurs pays traversés par le Rhin et le Danube (**5,4 %** du fret en Allemagne et jusqu'à **19,2 %** en Roumanie).

Le report possible vers d'autres modes de transport demeure limité. Un navire fluvial peut transporter près de **2 000 tonnes** de marchandises, contre jusqu'à 1 500 tonnes pour un train de fret et seulement 25 tonnes pour un camion-citerne.

Les conséquences des basses eaux sont déjà visibles, tant sur les volumes transportés que les coûts de transport.

Début août, certaines barges naviguant sur le Rhin ne pouvaient transporter qu'environ **20 %** de leur capacité habituelle. Sur certaines sections du Danube, les opérateurs ont également dû réduire leurs chargements - jusqu'à **40 %** sur la portion roumaine du fleuve.

Lors du précédent épisode majeur de sécheresse en 2018, le coût du transport fluvial avait été multiplié par **2,5** pour le vrac sec et jusqu'à **4,5** pour le vrac liquide, sous l'effet des limitations de chargement et des surcharges appliquées par les opérateurs.

L'énergie également sous pression en Europe centrale

Les conséquences de la sécheresse ne se limitent pas au transport. Le Danube joue aussi un rôle essentiel dans le refroidissement de certaines centrales nucléaires. En Hongrie et en Roumanie, les faibles niveaux du fleuve ont déjà perturbé le fonctionnement des centrales de Paks et de Cernavodă, qui sont les seules sources de production nucléaire de leurs pays respectifs et représentent environ **40 %** de la production électrique hongroise et **20,5 %** de la production roumaine.

Pour pallier la baisse de production, les opérateurs doivent importer de l'électricité ou recourir à des centrales à gaz, plus coûteuses. Sans risque immédiat de coupure généralisée, cette situation alourdit néanmoins la facture énergétique et accentue les tensions sur les marchés régionaux. En Roumanie, l'électricité importée coûte ainsi **2 à 2,5** fois plus cher que la production nationale.

Les gouvernements hongrois et roumain ont par ailleurs déjà pris des mesures visant à réduire temporairement la consommation d'électricité de certains grands consommateurs industriels, afin d'alléger la pression sur le système. Ces réductions touchent notamment des industries particulièrement énergivores comme l'automobile, la chimie et les matériaux de construction et devraient peser sur l'activité industrielle du mois d'août.

La chimie allemande en première ligne

Le secteur chimique allemand, largement implanté le long du Rhin est un des plus dépendants du transport fluvial.

Le site BASF de Ludwigshafen illustre cette vulnérabilité : situé au sud du point critique de Kaub, il réalise environ **40 %** de son trafic de marchandises par barges fluviales. Une aggravation des basses eaux pourrait perturber davantage la liaison avec les grands ports d'Amsterdam, Rotterdam et Anvers, essentiels à son approvisionnement. Le choc intervient alors que l'industrie chimique allemande est déjà fragilisée par des coûts énergétiques élevés et une perte de compétitivité, sa production ayant reculé d'environ **20 %** depuis 2018.

Une vulnérabilité croissante de l'économie européenne

À court terme, les prévisions hydrologiques n'anticipent qu'une amélioration limitée de la situation. Sur le Rhin, la période saisonnière des basses eaux s'étend habituellement jusqu'à l'automne, ce qui laisse envisager une poursuite des perturbations dans les semaines à venir. Plus largement, la diminution de l'enneigement, le recul des glaciers et la multiplication des épisodes de chaleur extrême pourraient rendre ces événements plus fréquents à l'avenir.

Cette situation souligne la nécessité pour les entreprises et les décideurs publics d'intégrer davantage les risques climatiques dans leurs stratégies logistiques, industrielles et énergétiques. Pour les entreprises dépendantes du transport fluvial, l'enjeu dépasse désormais la gestion ponctuelle d'un épisode de sécheresse : il pose la question de la diversification des chaînes d'approvisionnement et de leur capacité à absorber des perturbations climatiques plus régulières.

« Les faibles niveaux du Rhin et du Danube montrent que les événements climatiques extrêmes ne sont plus seulement un enjeu environnemental. Ils deviennent un facteur économique



*capable d'affecter simultanément la logistique, l'énergie et l'activité industrielle. L'épisode actuel est d'autant plus préoccupant qu'il intervient plus tôt et avec une intensité supérieure à celui de 2018, dans un contexte de croissance européenne plus faible. », explique **Eve Barré, économiste chez Coface.***

SERVICE DE PRESSE COFACE

Adrien Billet : +33 6 59 46 59 15
adrien.billet@coface.com

HAVAS PARIS

Alice Bastard : +33 72 10 95 14
Cléa Czechowski : +33 6 16 85 40 30
coface@havas.com

COFACE: FOR TRADE

Acteur de référence de la gestion du risque de crédit commercial au niveau mondial depuis plus de 75 ans, Coface aide les entreprises à développer leurs activités et à naviguer dans un environnement incertain et volatil. Quels que soient leur taille, leur localisation ou leur secteur d'activité, Coface accompagne 100 000 clients sur près de 200 marchés à travers une gamme complète de solutions : assurance-crédit, services d'information, recouvrement de créances, assurance Single Risk, caution, affacturage. Chaque jour, Coface capitalise sur son expertise unique et les technologies de pointe pour faciliter les échanges commerciaux, sur les marchés domestiques comme à l'export. En 2025 Coface comptait ~5 5511 collaborateurs et a enregistré un chiffre d'affaires de 1,84 €Mds.

Pour plus d'informations, rendez-vous sur coface.com

COFACE SA. est coté sur le compartiment A d'Euronext Paris
Code ISIN : FR0010667147 / Mnémonique : COFA

COFACE SA certifie ses communications depuis le 25/07/2022.
Vous pouvez vérifier leur authenticité sur wiztrust.com

