

Évolution du marché : Bateaux et navires (CN 89) — 2015–2025

Introduction

Le secteur des bateaux et navires (code NC 89) englobe un ensemble hétérogène d'engins flottants allant des paquebots et cargos aux yachts de plaisance en passant par les remorqueurs, les plates-formes de forage et les navires de guerre. L'analyse des échanges extra-UE sur la période 2015-2025 révèle une mutation profonde du marché : la valeur globale du commerce progresse, mais cette croissance s'accompagne d'un effondrement des volumes, d'une envolée spectaculaire des prix unitaires et d'un profond réalignement géographique des flux. Le présent rapport structure ces dynamiques en trois volets principaux – la décorrélation entre valeur et volume, la recomposition des partenaires, et enfin les implications en termes de spécialisation et de vulnérabilité.

1. Une valeur d'échange en hausse portée par une explosion des prix unitaires, tandis que les quantités chutent

La valeur totale des exportations et des importations progresse respectivement de 30 % et 48 %, mais les quantités échangées s'effondrent

La vue d'ensemble des échanges montre que l'UE est restée un exportateur net tout au long de la période. La valeur des exportations est passée de 16,1 milliards d'euros en 2015 à 21,0 milliards d'euros en 2025 (+30,3 %), tandis que les importations progressaient de 8,9 milliards à 13,1 milliards d'euros (+47,7 %). En parallèle, les quantités livrées ont chuté de manière spectaculaire : -79,2 % pour les exportations et -97,8 % pour les importations.

Année	Exportations (Mds EUR)	Importations (Mds EUR)	Quantité exportée	Quantité importée
2015	16,1	8,9	455 623	5 740 070
2025	21,0	13,1	94 866	127 370
Évolution	+30,3 %	+47,7 %	-79,2 %	-97,8 %

Ce décrochage traduit une mutation du mix produits vers des navires beaucoup plus lourds, technologiquement avancés et donc bien plus chers à l'unité.

Le prix unitaire moyen des bateaux exportés a été multiplié par plus de six, celui des importations par plus de cent

L'image des prix moyens confirme ce basculement. Le prix unitaire des exportations est passé de 20 092 EUR à 128 025 EUR (+537,2 %), tandis que celui des importations bondissait de 385 EUR à 41 209 EUR (+10 600,4 %). Cette divergence reflète le poids croissant des paquebots, cargos et yachts haut de gamme dans les échanges, aux dépens des bateaux de faible gabarit ou des engins de servitude de moindre valeur.

Indicateur	2015	2025	Variation (%)
Prix moyen à l'export (EUR/unité)	20 092	128 025	+537,2
Prix moyen à l'import (EUR/unité)	385	41 209	+10 600,4

L'essentiel de ces évolutions est piloté par les segments 8901 (navires de transport) et 8903 (yachts et bateaux de plaisance), dont les valeurs unitaires ont également grimpé fortement.

La balance commerciale reste largement excédentaire et le taux de couverture s'améliore

L'excédent commercial s'établit à 7,9 milliards d'euros en 2025, en progression de 9,1 % par rapport à 2015. La dépendance nette aux importations, mesurée par l'indicateur de dépendance nette aux importations, s'est renforcée en faveur du statut d'exportateur net : après -25,5 % en 2015, elle atteint -38,6 % en 2024 (-51,3 % de variation), ce qui signifie que les exportations nettes couvrent une part encore plus grande de la demande intérieure. La propension à exporter a également progressé, passant de 42,0 % à 44,4 %, illustrant une intégration accrue de la filière navale européenne dans les chaînes de valeur mondiales.

2. Une recomposition géographique profonde des partenaires commerciaux

Les importations se réorientent vers la Chine et les Pays-Bas, tandis que les partenaires traditionnels reculent

La structure des partenaires à l'import a été bouleversée. Les importations en provenance de Chine ont plus que triplé (+305,7 %), passant de 698 millions à 2,83 milliards d'euros, ce qui en fait le premier fournisseur extra-UE en valeur en 2025. À l'inverse, les achats à la Russie se sont quasi éteints (-99,3 %, de 273 millions à 2,0 millions d'euros), tout

comme ceux en provenance des Bahamas (-94,7 %). La Serbie connaît une percée remarquable (+584,0 %), bien que sur des montants encore modestes (63 millions d'euros en 2025).

Partenaire	Importations 2015 (M EUR)	Importations 2025 (M EUR)	Variation (%)
Chine	698	2 832	+305,7
Royaume-Uni	658	719	+9,2
Norvège	617	689	+11,6
Serbie	9	63	+584,0
Russie	273	2	-99,3
Bahamas	669	35	-94,7
États-Unis	246	217	-11,6

Les exportations sont tirées par les États-Unis et la Turquie, et s'éloignent de la Norvège et de certains marchés africains

Du côté des exportations, les États-Unis demeurent de loin le premier client, avec une valeur doublée (+106,9 %, à 6,34 milliards d'euros). La Turquie monte en puissance (+227,3 %), tout comme le Royaume-Uni (+57,2 %) et la Serbie (+426,6 %). En sens inverse, les ventes vers la Norvège ont reculé de 45,6 %, et plusieurs destinations secondaires comme le Ghana (-97,0 %) ou le Paraguay (-37,1 %) ont vu leurs flux quasiment disparaître, témoignant d'une concentration sur un nombre réduit de marchés à forte valeur.

Partenaire	Exportations 2015 (M EUR)	Exportations 2025 (M EUR)	Variation (%)
États-Unis	3 064	6 338	+106,9
Royaume-Uni	721	1 133	+57,2
Norvège	1 999	1 087	-45,6
Turquie	152	497	+227,3
Serbie	6	32	+426,6
Ghana	24	0,7	-97,0
Paraguay	14	8,6	-37,1

Les États membres affichent des dynamiques contrastées, avec une montée en puissance des Pays-Bas et un recul de la Pologne

La ventilation par État membre déclarant confirme une redistribution des rôles au sein de l'UE. Les Pays-Bas ont vu leurs importations bondir de +1 622 % (de 157 millions à 2,70 milliards d'euros) et leurs exportations progresser de +87,6 %, suggérant un rôle de plaque tournante pour les navires transbordés avant réexportation. L'Italie reste le premier exportateur avec 4,48 milliards d'euros (+146,9 %), suivie de l'Allemagne (2,86 milliards, +31,4 %). À l'opposé, la Pologne, autrefois acteur majeur, a vu ses exportations chuter de

48,8 % et ses importations de 76,2 %, tout comme Chypre et la Belgique qui enregistrent des replis sensibles.

État membre	Exportations 2015 (M EUR)	Exportations 2025 (M EUR)	Importations 2015 (M EUR)	Importations 2025 (M EUR)
Italie	1 815	4 483	–	–
Pays-Bas	1 830	3 434	157	2 698
Allemagne	2 178	2 862	602	1 739
France	738	695	447	2 213
Danemark	400	768	1 526	2 588
Pologne	3 082	1 578	3 106	738
Chypre	854	447	1 002	254

Ces mouvements reflètent à la fois des évolutions industrielles (perte de compétitivité de la Pologne sur le segment des navires de pêche et de servitude, investissements néerlandais dans la logistique maritime) et des effets fiscaux ou de pavillon.

3. Une spécialisation et une concentration accrues, génératrices de vulnérabilités

La concentration des échanges par partenaire s'intensifie

L'indice de Herfindahl-Hirschmann (HHI) des concentrations par partenaire révèle une augmentation marquée de la concentration : l'HHI des importations est passé de 840 à 2 064 (+145,7 %), celui des exportations de 822 à 1 737 (+111,3 %). Cela signifie que le commerce extra-UE des navires dépend d'un nombre restreint de partenaires, en particulier les États-Unis, la Chine et, dans une moindre mesure, la Corée du Sud et les Îles Caïmans pour les flux liés aux pavillons de complaisance.

Indicateur HHI	2015	2025	Variation (%)
Importations	840	2 064	+145,7
Exportations	822	1 737	+111,3

La production européenne se concentre sur des navires à plus forte valeur ajoutée

La production communautaire suit la même logique de montée en gamme. Si le volume produit est passé de 77 866 unités (en 2003, première année disponible) à 54 496 unités en 2024 (-30,0 %), la valeur de la production a grimpé de 1,72 milliard à 3,19 milliards d'euros (+85,6 %). Le prix moyen de production a ainsi progressé de 22 059 EUR à 58 488 EUR l'unité.

Année	Quantité produite	Valeur de production (M EUR)	Prix moyen (EUR/unité)
2003	77 866	1 718	22 059
2015	35 836	1 388	38 737
2024	54 496	3 187	58 488

L'analyse de spécialisation pour 2025 montre que des pays comme Chypre (RSCA 0,99, RCA 143) ou Malte (RSCA 0,88) sont ultra-spécialisés dans les navires, tandis que les grands pays industriels (Allemagne, France, Italie) maintiennent une spécialisation modérée mais très compétitive. Les marchés les moins spécialisés sont l'Irlande, le Luxembourg ou la Hongrie, qui ne participent plus significativement à la construction navale.

Des chocs de prix récurrents et une forte volatilité sur certains marchés

La nature même du commerce naval – livraisons irrégulières de grandes unités – engendre une volatilité considérable des quantités échangées et, par contrecoup, des prix unitaires. Parmi les partenaires les plus instables, on relève des coefficients de variation (CV) supérieurs à 3 pour les importations en provenance du Royaume-Uni, de la Russie et des Bahamas, et des CV supérieurs à 3 pour les exportations vers le Paraguay, le Ghana et la Sierra Leone.

Plusieurs chocs de prix majeurs ont été détectés :

- **Importations depuis le Royaume-Uni** : en 2023, le prix moyen a bondi de +1 934 % par rapport à la référence 2021-2022, dans un contexte de chute des volumes (–93,3 %).
- **Importations depuis la Serbie** : choc similaire en 2017 (+1 829 %), reflétant l'arrivée ponctuelle de quelques unités à forte valeur.
- **Exportations vers les États-Unis** : hausse de prix de +115 % en 2022, concomitante d'un très fort accroissement de la valeur livrée.
- **Destinations secondaires** : la Sierra Leone (2023), le Paraguay (2022), le Ghana (2021) enregistrent des anomalies de prix supérieures à +300 %, souvent liées à des contrats uniques.

Ces à-coups confirment la « lumpiness » du secteur : la valeur du commerce annuel peut être concentrée sur une poignée de transactions, rendant le marché structurellement volatil et exposé aux retournements géopolitiques.

Conclusion

L'Union européenne a consolidé sa position d'exportateur net de bateaux et navires entre 2015 et 2025, en opérant une profonde montée en gamme. La valeur totale des flux a progressé alors que les volumes se contractaient drastiquement, traduisant un déplacement de l'offre vers des navires plus sophistiqués et onéreux. Ce mouvement s'est accompagné d'une réorientation géographique majeure : la Chine domine désormais les importations extra-UE, les États-Unis captent une part grandissante des exportations, et des partenaires historiques comme la Norvège ou la Russie perdent leur importance. Les Pays-Bas sont devenus un hub logistique central, tandis que l'Italie et l'Allemagne confortent leurs spécialisations industrielles.

La filière apparaît néanmoins plus concentrée et donc potentiellement plus vulnérable aux chocs exogènes, qu'ils soient commerciaux ou géopolitiques. La volatilité structurelle des prix et la dépendance envers un petit nombre de grands marchés appellent à une veille stratégique continue pour préserver la compétitivité et la résilience de l'industrie navale européenne.

Généré le 2026-07-24 à partir des données de tradedashboard.eu

Rapport généré par une machine : il accélère l'analyse humaine, quitte à parfois l'induire en erreur. Il ne peut jamais la remplacer complètement.

Si vous avez besoin de conseils à propos de la politique commerciale européenne, ou de représentation pour vos intérêts à Bruxelles, n'hésitez pas à me contacter à support@tradedashboard.eu. Vous trouverez mon CV à cette adresse.