

Situation économique de la navigation rhénane en 2005
- rapport succinct
(état novembre 2005)

Au cours du premier semestre 2005, les volumes transportés sur le Rhin traditionnel ont progressé de 3 % et les prestations de 6,5 % par rapport au 1^{er} semestre de l'année 2004. Cette progression de l'ensemble des transports est avant tout le reflet du commerce en Europe, influencé par une offre émanant des pays d'Asie du Sud-Est et de l'Europe centrale.

Les transports de conteneurs ont progressé de l'ordre de 7 % sur le Rhin traditionnel. L'activité est restée soutenue dans les ports maritimes où les problèmes d'engorgement au niveau des interfaces entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure ont néanmoins pu être atténués grâce aux efforts fournis conjointement par les ports en terme d'infrastructure et d'effectifs et par la navigation intérieure au niveau de son fonctionnement.

La progression des volumes transportés a pu se faire dans des conditions d'hydraulicité moyennes au cours du premier semestre 2005. Au cours de l'automne le manque d'eau dans le Rhin a entraîné une raréfaction de la cale offerte sur le marché, les bateaux ne pouvant plus être chargés à leur capacité maximale. Cette situation est particulièrement marquante pour la cale citerne et les transports de conteneurs, certains bateaux ne pouvant à l'heure actuelle plus être chargés qu'à hauteur de 25% de leur capacité. Un renchérissement du coût du transport en a résulté notamment dans la cale citerne et certains transports en vrac. Pour la profession, cette hausse momentanée des prix ne compense cependant pas la perte en terme de volume transporté.

Dans ces conditions de basses eaux, on constate notamment pour la cale citerne l'importance des unités plus petites sur le marché, qui peuvent encore transporter efficacement, alors que les unités de grande dimension rencontrent des restrictions importantes à ces niveaux d'hydraulicité.

Le prix du carburant a continué à progresser, d'abord lentement au cours des 3 premiers mois de l'année, puis à un rythme plus soutenu dans les mois suivants. Dans l'ensemble, on peut donc constater une progression supérieure à 40 % du coût du carburant au cours des 9 premiers mois de l'année. Même si dès le mois d'octobre 2005 une légère détente des prix du gasoil a pu être observée, une baisse durable et conséquente ne se profile pas à ce jour, compte tenu de la situation sur le marché mondial du pétrole.

Le rythme des mises sur le marché de nouvelles unités s'est ralenti pour la cale sèche, mais demeure élevé pour la cale citerne. L'accumulation de cale nouvelle, à productivité élevée qui s'additionne depuis la fin de la règle « vieux pour neuf » crée à nouveau les conditions d'émergence d'une surcapacité structurelle dans la cale citerne, compte tenu de l'absence de perspectives de croissance de la demande de transport dans les secteurs concernés à moyen terme et le fait que parallèlement peu d'unités anciennes quittent le marché dans les conditions actuelles.
