



Ref: CC/CP (13) 05
27.06.2013

Le Comité économique de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) publie un rapport spécial:

Analyse et évaluation des tendances structurelles sur le marché de la navigation intérieure

Résumé du rapport

Ce rapport porte tout d'abord l'évolution, dans une perspective à plus long terme, des principaux indicateurs du transport (prestation de transport et volume de transport, évolution des parts de marché) pour les États d'Europe occidentale possédant une navigation intérieure (Allemagne, Belgique, France, Pays-Bas, Suisse).

La principale conclusion de cette analyse est que la prestation de transport sur les voies de navigation intérieure d'Europe occidentale a considérablement augmenté au cours des vingt dernières années. L'évolution dans les différents États est toutefois hétérogène. Ainsi, la Belgique a connu la hausse de la prestation de transport la plus forte en pourcentage parmi les États d'Europe occidentale considérés. Ceci s'explique par des programmes de soutien de la politique du transport qui incitent les entreprises à développer les échanges de marchandises par voie d'eau.

Outre ces mesures de la politique du transport, le développement du transport par la navigation intérieure est aussi renforcé par des tendances à l'échelle mondiale, telles que la conteneurisation. Le transport de conteneurs joue désormais un rôle majeur pour la navigation intérieure. Ainsi, la navigation de conteneurs sur le Rhin a augmenté respectivement d'environ 90 % au cours des deux décennies 1990 - 2000 et 2000 - 2011 ; les quantités transportées (en EVP) ont ainsi presque doublé au cours de chacune de ces décennies.

Il subsiste néanmoins des obstacles à la participation de la navigation intérieure au transport mondial de conteneurs. Il s'agit notamment de l'intégration de la navigation intérieure dans les processus de manutention des ports maritimes. Différents processus empêchent que l'intégration des bateaux conteneurs de la navigation intérieure se développe et se déroule dans de bonnes conditions.

Afin de pouvoir exploiter des potentiels d'efficacité dans ce domaine, certains ports maritimes tels que Rotterdam et Anvers ont récemment introduit des innovations logistiques. Il s'agit en particulier d'une amélioration de la coordination entre les capacités des terminaux et les processus de chargement et de déchargement de bateaux-conteneurs de la navigation intérieure en tenant compte des délais et des capacités. Si ces évolutions sont couronnées de succès, il pourrait en résulter un bond en avant pour la compétitivité et l'intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques.

Pour plus d'informations:

Dr. Norbert Kriedel

CCNR

Palais du Rhin

2, Place de la République

F-67082 Strasbourg

+33 (0)3 88 52 20 10

n.kriedel@ccr-zkr.org
