



Réf : CC/CP (13) 08

## **Observation du marché 2013 de la navigation intérieure européenne**

**Une publication commune de la CCNR et Panteia, réalisée avec le soutien de la DG Move**

### **Développement général et transport de marchandises sur le Rhin**

Le rapport actuel sur l'observation du marché pour la navigation intérieure européenne permet de conclure que la navigation intérieure connaît encore une période très difficile en 2012, d'un point de vue économique.

Près de 330 millions de tonnes, soit 2/3 du volume des marchandises transitant sur les voies de navigation intérieure européennes, sont transportés sur l'ensemble du Rhin de Bâle à Rotterdam (le volume transporté dans les 27 États-membres de l'UE représente près de 500 millions de tonnes).

Le volume transporté sur le Rhin traditionnel (entre Bâle et la frontière entre l'Allemagne et les Pays-Bas) est passé de 187 millions de tonnes en 2011 à 188,7 millions de tonnes en 2012, soit une augmentation de près de 1 %. Le transport sur le Rhin est en augmentation continue depuis 2009, ce qui constitue un point positif. Toutefois, les hausses constatées en 2010, 2011 et 2012 sont relativement modérées. Elles ont en tout cas été insuffisantes pour atteindre le niveau de l'année 2008. En 2008, le transport sur le Rhin traditionnel atteignait encore 207,5 millions de tonnes.

En termes de segments de marchandises, certains secteurs ont bénéficié d'une croissance des recettes, d'autres ont connu des pertes (les chiffres ci-après se rapportent au Rhin traditionnel).

- Des augmentations ont été observées pour le charbon et en particulier pour les produits agricoles. Dans le cas du charbon, celles-ci sont à attribuer aux développements de la politique énergétique.
- Des baisses ont été enregistrées dans les segments de marchandises étroitement associés à la sidérurgie (minerais, métaux). L'industrie sidérurgique en Europe de l'ouest traverse actuellement une crise structurelle.
- Le trafic des conteneurs en 2012 a atteint un niveau de près de 2 millions d'EVP sur le Rhin traditionnel, soit un résultat comparable à celui de l'année précédente.
- Avec près de 19 millions de tonnes transportés sur le Rhin traditionnel, le segment des produits chimiques de la navigation citerne en 2012 a déjà nettement dépassé le niveau d'avant-crise de 2008 (17,5 millions de tonnes). Le transport de produits pétroliers, quant à lui, a stagné.

### **Taux de fret et développement des entreprises**

Suite à la crise économique, les professionnels de la navigation intérieure ainsi que les entreprises des autres branches du transport font face à une situation économique difficile. Au cours des trois dernières années, la demande de transport n'a connu que quelques faibles impulsions positives.

Il est vrai que l'offre est marquée par une forte baisse du taux de nouvelles constructions. Dans la navigation à cale sèche en Europe de l'ouest, ce dernier a ainsi reculé de 480 000 tonnes en 2009 à tout juste 100 000 tonnes en 2011 et à peine 60 000 tonnes en 2012, le niveau le plus bas depuis plusieurs années. La forte activité de construction des années précédentes a cependant conduit à une situation de surcapacité avec une élasticité de l'offre quasi-inexistante. Cette situation fait obstacle à un redressement des taux de fret et affecte plus particulièrement la navigation à cale sèche.

L'évolution a été légèrement plus favorable pour la navigation citerne. Les volumes dans le segment des produits chimiques, qui représente environ 40 % des recettes dans la navigation citerne, ont fortement augmenté avec +14 % par rapport à l'année précédente.

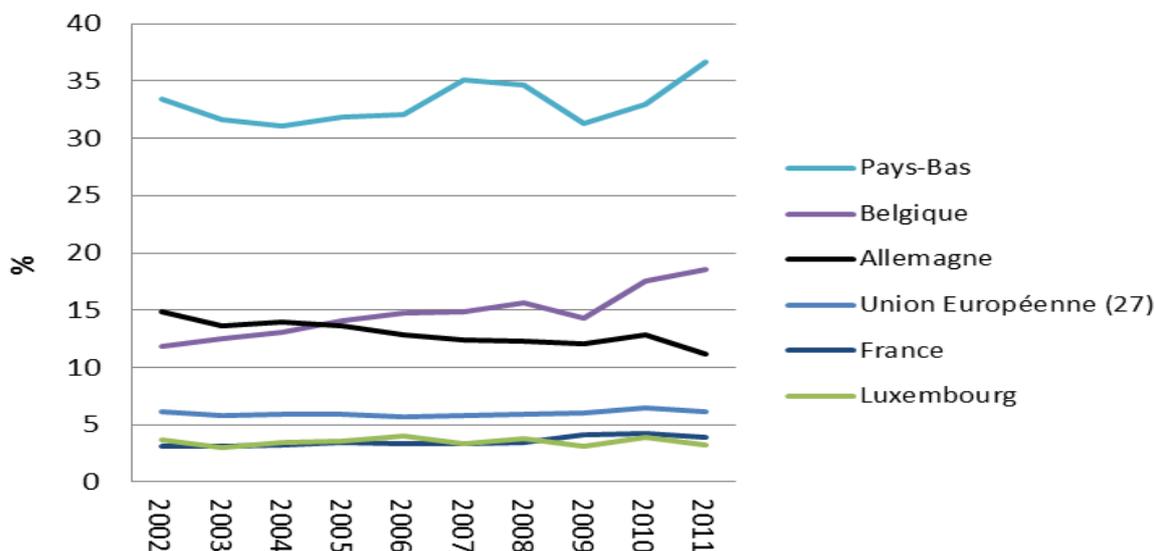
Les taux de fret dans la navigation citerne ont, eux aussi, connu au cours des dernières années un meilleur développement que dans la navigation à cale sèche. Ce constat est lié d'une part à la tendance positive dans le transport des produits chimiques, mais les facteurs du côté de l'offre jouent eux aussi un rôle important.

La restructuration des bateaux à coque simple en bateaux à double coque a entraîné une forte modernisation de l'offre et a permis d'atteindre des normes de sécurité élevées. Même si la situation est encore loin de pouvoir être qualifiée de satisfaisante, on observe dans la navigation citerne une évolution plus favorable à moyen et à long terme que dans la navigation à cale sèche, notamment grâce aux effets de l'offensive en matière de qualité.

### **Transports sur les autres voies de navigation intérieure européennes et Modal Split**

Avec plus de 300 millions de tonnes par an et une part de Modal Split de près de 37 %, les Pays-Bas occupent la première place en Europe à la fois en transport de volume absolu et en part de Modal Split. En Belgique aussi celle-ci est très élevée, avec une part de Modal Split de 18,5 %. Une tendance à la hausse de la part de Modal Split dans la navigation intérieure a été constatée dans les deux pays au cours des quatre dernières années (voir graphique ci-après).

Graphique : Part de Modal Split de la navigation intérieure dans les 27 États-membres de l'UE et les pays d'Europe de l'ouest dans le transport terrestre respectif



Source: Eurostat

### Navigation fluviomaritime

Une représentation chiffrée du transport fluviomaritime en Europe a été ébauchée dans le cadre d'un rapport thématique. Dans de nombreuses régions d'Europe, le transport fluviomaritime est assuré à la fois par des petits navires de mer et des bateaux fluviomaritimes spécialement construits à cet effet. Ce mode de transport représente en Europe un total annuel estimé de près de 100 millions de tonnes (y compris la partie européenne de la Russie).

### Le marché du travail dans la navigation intérieure

Selon les statistiques officielles, près de 44 000 personnes sont directement employées dans la navigation intérieure européenne. Environ 40 % du total des emplois se retrouvent dans la navigation à passagers, 60% dans le transport de marchandises. La majorité des actifs dans la navigation intérieure travaille dans le corridor du Rhin. Les pays ayant les effectifs les plus élevés dans la navigation intérieure sont les Pays-Bas, l'Allemagne, la France, le Luxembourg, l'Italie, la Belgique, la Roumanie et la Bulgarie. Environ 80 % de toutes les personnes travaillant dans la navigation intérieure européenne sont originaires de ces pays.

Le niveau d'emploi a augmenté au cours des dernières années aux Pays-Bas, alors qu'une tendance à la baisse peut être observée en Allemagne. Un recul du niveau d'emploi enregistré dans la navigation intérieure peut également être constaté dans la plupart des pays d'Europe de l'est.

## **A propos de la CCNR ([www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org))**

La Commission Centrale est une organisation internationale exerçant un rôle réglementaire essentiel pour la navigation du Rhin. Elle intervient dans les domaines technique, juridique, économique, social et environnemental. Dans l'ensemble de ses domaines d'action, c'est l'efficacité du transport rhénan, la sécurité, les considérations sociales ainsi que le respect de l'environnement qui dirigent de ses travaux. Au-delà du Rhin, de nombreuses activités de la Commission centrale 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.

## **Contact**

### **Norbert Kriedel**

Palais du Rhin  
2, Place de la République  
F-67082 Strasbourg  
+33.3.88.52.96.43 / [n.kriedel@ccr-zkr.org](mailto:n.kriedel@ccr-zkr.org)

### **Clémentine Hurbourque**

Palais du Rhin  
2, Place de la République  
F-67082 Strasbourg  
+33. 3.88.52.52.79 / [c.hurbourque@ccr-zkr.org](mailto:c.hurbourque@ccr-zkr.org)