

SESSION PLÉNIÈRE DE PRINTEMPS 2017 DE LA CCNR

Réf: CC/CP (17)02

Strasbourg, le 31 mai 2017 - La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) a tenu sa session plénière de printemps, le 31 mai 2017, sous la Présidence de Monsieur Reto Dürler, Chef de la délégation suisse. Sur invitation de la Présidence, la session plénière s'est déroulée exceptionnellement à Schaffhouse, en Suisse. Cette ville du Rhin supérieur entre la Forêt Noire et le lac de Constance, est hautement symbolique puisque s'y trouvent les célèbres chutes du Rhin. La ville de Schaffhouse est une très ancienne station où s'arrêtaient les bateliers pour décharger leurs marchandises, ne pouvant naviguer davantage en amont du fleuve.



Session Plénière de la CCNR 2017 à Schaffhouse

Des représentants de la Commission européenne/ DG Move, de la CEE-ONU, de la Commission du Danube, de la Commission de la Moselle, de la Commission Internationale pour la Protection du Rhin (CIPR), ainsi que de la Pologne, de la République tchèque, de la Roumanie et de la Serbie ont assisté à cette session plénière en leur qualité d'observateur.

Madame Rohn-Brossard, Présidente de la CIPR (Convention Internationale pour la Protection du Rhin) a pris part aux travaux pour saluer l'excellente collaboration existant déjà entre les deux organisations internationales et souligner l'intérêt porté par la CIPR au renforcement de cette dernière pour concilier les exigences de bon état des eaux et de la navigation dans un esprit de développement durable des voies navigables. La CIPR souhaite renforcer l'échange d'information avec la CCNR, notamment sur les pollutions des eaux imputables à la navigation et déclarées dans le cadre du Plan d'Alerte et d'Avertissement et d'Alerte Rhin (PAA Rhin).

Mme Rohn-Brossard a également saisi l'opportunité de cette session plénière de la CCNR pour souligner l'impact positif de la Convention internationale sur la collecte, le dépôt et la réception des déchets de la navigation rhénane et intérieure (CDNI). Elle a relevé avec satisfaction les fortes baisses de rejets de MTBE (éther méthyle tert-butyle) et ETBE (éthyle tert-butyle éther) dans le Rhin depuis l'entrée en vigueur de la Convention en 2009.

PROROGATION DES PRESCRIPTIONS DE CARACTÈRE TEMPORAIRE DU RVBR

La Commission centrale a l'intention d'abroger avec effet au 7 octobre 2018 certaines prescriptions techniques du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) et de les remplacer par un renvoi au Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN) édition 2017/1. Dans l'attente d'une décision définitive concernant ce renvoi et afin d'assurer la continuité juridique, la CCNR a prorogé certaines prescriptions de caractère temporaire du RVBR jusqu'au 6 octobre 2018.

POURSUITE DU DIALOGUE DIRECT ENTRE LA COMMISSION CENTRALE ET LA COMMISSION EUROPÉENNE

Cette session plénière fut à nouveau l'occasion pour la Commission européenne et la Commission Centrale de réitérer leur engagement à travailler de concert pour la navigation intérieure européenne. Tant les représentantes de la Commission européenne, en la personne de Madame Kopczynska, Directrice 'Waterborne' au sein de la Direction Générale de la Mobilité et des Transports (DG MOVE), et de Madame Rosca, Cheffe d'unité « ports et navigation intérieure » au sein de la même Direction Générale, que les délégations de la CCNR se sont à nouveau félicitées de l'excellente collaboration liant les deux institutions. Répondant à une demande de la DG Move, la Commission Centrale a fait part de tout

son intérêt à contribuer activement à l'élaboration de l'évaluation à mi-parcours du plan d'action NAIADES II.

Confrontées aux défis futurs, la Commission Centrale et la Commission européenne se sont également entretenues de manière utile des perspectives pour assurer la continuité et la pérennité d'un partenariat privilégié.

LES PARTENAIRES SOCIAUX PROPOSENT DE NOUVELLES PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX ÉQUIPAGES

Le Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle (STF) a entamé l'examen d'une proposition des partenaires sociaux visant à réviser les prescriptions relatives aux temps de repos en cours de voyage pour les bâtiments conformes aux prescriptions modernes relatives à la protection contre le bruit. La préparation d'un projet de résolution correspondant est prévue dès cette année.

SITUATION ÉCONOMIQUE DE LA NAVIGATION RHÉNANE

Les volumes de marchandises transportés sur le Rhin au cours de l'année 2016 ont été fortement impactés par les périodes de basses eaux. Une période de basses eaux est survenue au cours de l'année 2015 entre les mois d'août et octobre impactant significativement la prestation de transport fluvial sur le Rhin au cours du dernier semestre. Le premier semestre de l'année 2016 a donné lieu à une reprise du trafic, qui a néanmoins difficilement retrouvé les niveaux de trafic du premier semestre 2015. La comparaison du premier semestre de l'année 2016 et du premier semestre de l'année 2015 fait apparaître une diminution de 4.9% de la prestation de transport sur le Rhin traditionnel (et une diminution de 2.2% du volume de biens transportés). Le second semestre de l'année 2016 a également connu une période de basses eaux, qui a cependant démarré plus tard, en octobre, que celle qui a impacté l'année 2015. Ainsi, au second semestre, ces conditions d'hydraulicité, plus avantageuses qu'en 2015, ont permis une augmentation de la prestation de transport de 4.8% entre le 2e semestre 2015 et le 2e semestre 2016 (et une augmentation de 3.9% du volume de biens transportés).

Néanmoins, il convient de noter que la prestation de transport observée sur le Rhin traditionnel au cours du 2e semestre 2016 est respectivement 13% et 14% moins élevée que lors des 2e semestres 2014 et 2013, signe de l'impact de la période des basses eaux à la fin de l'année 2016.

L'intégralité du rapport sur la situation économique de la navigation intérieure est disponible dans la partie du présent communiqué de presse destinée à la presse spécialisée.

L'aperçu du marché du printemps 2017 est disponible sur le site Internet de la CCNR et sur le site Internet dédié <http://www.inland-navigation-market.org/>.

Par ailleurs, le rapport annuel de l'Observation du Marché sera désormais publié en septembre et non plus en juin. Ce rapport reviendra sur la situation économique de la navigation intérieure en Europe en abordant plusieurs aspects tels que l'évolution du trafic, de l'activité portuaire, de la flotte et des conditions d'exploitation. Ce rapport traitera également plus en détail, toujours au niveau européen, d'autres sujets tels que la structure du marché de la navigation intérieure, le transport de conteneurs et les émissions liées à la navigation intérieure.



Chutes du Rhin à Schaffhouse

À PROPOS DE LA CCNR

La CCNR est une organisation internationale exerçant un rôle réglementaire essentiel pour l'organisation de la navigation sur le 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 ses travaux. Au-delà du Rhin, de nombreuses activités de la CCNR 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

Secrétariat de la CCNR
2, Place de la République
67082 Strasbourg
+33 (0)3 88 52 20 10
ccnr@ccr-zkr.org
www.ccr-zkr.org

ANNEXES (DESTINÉES À LA PRESSE SPÉCIALISÉE)

Réf: CC/CP (17)02

MORATOIRE POUR CERTAINES DISPOSITIONS TRANSITOIRES DU RÈGLEMENT DE VISITE DES BATEAUX DU RHIN

Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du Règlement de visite des bateaux du Rhin

Au vu de la situation économique difficile à laquelle était confrontée la navigation intérieure, la CCNR a adopté en 2014 un moratoire sur certaines dispositions transitoires du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) avec la Résolution 2014-I-16. Ce moratoire a eu pour effet le report temporaire de l'application aux bâtiments existants de certaines prescriptions. Il ne constitue qu'une première étape d'un processus motivé par des considérations économiques et par la volonté de recherche d'alternatives en tenant compte de l'objectif fondamental d'une amélioration de la sécurité de la navigation et des équipages à bord.

Le Comité du règlement de visite de la CCNR et le Groupe de travail des prescriptions techniques du Comité européen pour l'élaboration de Standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) ont finalisé les travaux pour 2 des 8 prescriptions du moratoire : les exigences relatives aux tuyaux d'aération et aux tuyaux de liaison et les exigences relatives aux grues. Les solutions ont été intégrées dans le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN) édition 2017/1. La CCNR a l'intention de mettre en vigueur ces solutions à compter du 7 octobre 2018 au moyen d'une référence depuis le RVBR vers l'ES-TRIN. Une décision en ce sens est espérée pour la session plénière d'automne 2017.

Pour les 6 prescriptions pour lesquelles les travaux sont en cours, le moratoire a été prorogé dans l'ES-TRIN 2017/1 jusqu'à la date du 31 décembre 2019. Les solutions pérennes devraient être intégrées dans une édition ultérieure de l'ES-TRIN. Cela concerne les exigences relatives au bruit, les canots de service, les voies de repli, les exigences relatives au système de propulsion de bateaux à passagers, les exigences relatives à l'installation d'alarme et les exigences relatives aux installations électriques.

Dans l'attente de cette référence depuis le RVBR vers l'ES-TRIN et afin d'assurer la continuité juridique du moratoire, la CCNR a décidé de proroger toutes les prescriptions de caractère temporaire du moratoire jusqu'au 6 octobre 2018.

Avec la prise de cette décision ainsi que l'introduction de l'ES-TRIN 2017/1, la CCNR assure l'application des solutions pérennes pour 2 des 8 prescriptions à partir du 7 octobre 2018, tandis que pour les autres prescriptions, le moratoire est prorogé jusqu'au 31 décembre 2019.

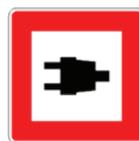
EXTENSION DE L'OBLIGATION D'ANNONCE PAR VOIE ÉLECTRONIQUE POUR LES BATEAUX AYANT DES CITERNES FIXES À BORD ET SIMPLIFICATION DES ANNONCES

A partir du 1er décembre 2018, l'annonce prévue à l'article 12.01 du Règlement de police pour la navigation du Rhin et qui peut aujourd'hui être faite par radiotéléphonie, voie écrite ou par voie électronique devra obligatoirement être faite par voie électronique pour l'ensemble des bâtiments ayant des citernes fixes à bord. Cette transmission de l'annonce électronique diminuera la charge administrative pour le conducteur et améliorera la qualité des données transmises aux autorités. Les bâtiments visés par l'obligation d'annonce par voie électronique sont donc les automoteurs citernes, les convois composés d'un ou plusieurs automoteurs citernes et/ou barges citernes et/ou chaland citernes. Cette obligation s'applique que le bâtiment soit léger ou chargé.

Parallèlement, l'obligation d'annonce lors du passage devant une centrale de secteur n'est plus obligatoire sauf si un panneau B.11 est posé. Cette mesure de simplification a été rendue possible notamment compte tenu de l'utilisation de l'appareil AIS intérieur.

POSSIBILITÉ D'INTRODUIRE UNE OBLIGATION DE RACCORDEMENT AU RÉSEAU ÉLECTRIQUE À TERRE

La CCNR a complété l'article 7.06 du RPNR et a introduit un nouveau panneau d'obligation reproduit ci-dessous. Lorsque ce panneau est apposé, le nouveau chiffre 3 de l'article 7.06 prévoit que le conducteur doit obligatoirement se raccorder à un point de raccordement au réseau électrique à terre. Il doit couvrir intégralement ses besoins en énergie électrique durant le stationnement à partir de ce réseau électrique à terre.



Ce sont les autorités localement compétentes qui décident de l'implantation ou non de ce panneau. Des dérogations peuvent être prévues par ces mêmes autorités pour que cette obligation ne s'applique par exemple que pendant la nuit.

En adoptant cette décision, la CCNR souhaite proposer aux autorités compétentes locales un cadre réglementaire uniforme le long du Rhin qui tienne compte des enjeux de la navigation intérieure et des attentes des riverains des aires de stationnement. En effet, la tendance à «vouloir résider au bord de l'eau» et l'intolérance croissante des riverains vis-à-vis du bruit et des polluants soulève des problèmes en liaison avec les bâtiments en stationnement. Ce cadre réglementaire permet donc d'imposer le raccordement au réseau électrique à terre pour un bâtiment occupant une aire de stationnement et propose une solution acceptable par l'ensemble des parties : le conducteur du bateau est assuré de trouver une source d'énergie alternative à celle produite par son générateur de bord et les riverains peuvent escompter une baisse du niveau sonore.

ADOPTION D'UN GUIDE CONCERNANT LA STABILITÉ LORS DU TRANSPORT DE CONTENEURS EN NAVIGATION INTÉRIEURE

La CCNR a publié un guide élaboré en étroite collaboration avec la profession (OEB, UENF) et AQUAPOL pour diffuser les bonnes pratiques concernant la stabilité lors du transport de conteneurs en navigation intérieure. Ce guide s'adresse principalement aux conducteurs mais également aux membres des équipages de bateaux portes conteneurs ou au personnel des autorités de contrôle ou des terminaux. Le conducteur y trouvera par exemple un ensemble de recommandations pratiques et très concrètes pour améliorer la stabilité et la sécurité de son bateau.

La publication de ce guide est l'un des résultats concrets de la table ronde consacrée à la stabilité des bateaux porte-conteneurs qui a été organisée par la CCNR le 5 septembre 2013 à Bonn. Il permet de favoriser les bonnes pratiques qui permettent d'augmenter encore davantage la sécurité de la navigation tout en évitant un renforcement de la réglementation applicable.

ADOPTION D'UNE NOUVELLE ÉDITION DU GUIDE DE RADIOCOMMUNICATION (PARTIE GÉNÉRALE) ET MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.05 DU RPNR

La CCNR en coopération avec la Commission du Danube, la Commission de la Moselle et le Comité RAINWAT (Regional Arrangement on the Radiocommunication Service for Inland Waterways - Arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure) a adopté une nouvelle édition de la partie générale du guide de radiocommunication en navigation intérieure. Ces travaux d'actualisation ont été coordonnés par la CCNR. La CCNR espère que d'autres organisations reprendront également ce guide afin de promouvoir l'harmonisation des pratiques en matière de radiotéléphonie et d'assurer une meilleure diffusion du guide.



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Dans le souci d'améliorer la communication, l'ensemble des phrases types a été actualisé dans cette nouvelle édition. Les procédures pour la communication de détresse, d'urgence, de sécurité ou de routine ont également été adaptées afin de tenir compte des évolutions réglementaires ; En outre, les différentes fréquences utilisables en radiocommunication ont été mises à jour ; Ainsi le conducteur peut aisément vérifier quels sont les canaux radiotéléphoniques utilisés en navigation intérieure dans les différents pays. Enfin, le guide définit les exigences applicables aux stations de bateau.

L'article 4.05 du RPNR relatif à la radiotéléphonie a également été modifié. En premier lieu, il renvoie à présent vers cette nouvelle édition du guide où sont précisées les exigences techniques applicables à la station de bateau et les dispositions à appliquer pour son utilisation. Par ailleurs, la rédaction du chiffre 2 a été clarifiée pour indiquer que la langue de la station terrestre doit être utilisée pour une communication radiotéléphonique entre stations de bateau et des stations terrestres. Enfin, la nouvelle rédaction prévoit que la langue à utiliser en cas de difficultés de communication soit la langue allemande pour une communication entre une station de bateau et une station terrestre. La clarification apportée retranscrit les pratiques actuelles dans le cadre réglementaire.

ACTUALISATION DE LA PLANIFICATION DES TRAVAUX DE MAINTENANCE AUX ÉCLUSES DU RHIN SUPÉRIEUR

La CCNR a aussi pris acte au cours de sa session de printemps de l'actualisation des travaux de maintenance aux écluses du Rhin supérieur. Cette actualisation a été nécessaire en raison de difficultés techniques imprévues qui ont retardé les travaux à l'écluse de Rhinau, impactant aussi l'achèvement des travaux à Fessenheim et à Kembs.

La délégation française a informé la profession de la navigation dès le 26 janvier 2017, à l'occasion d'une réunion de concertation avec les exploitants des écluses du Rhin supérieur, des modifications nécessaires des périodes d'interruption de service pour l'année 2017.

La CCNR salue expressément la réalisation coordonnée des travaux de maintenance aux écluses et les efforts constants visant à réduire les entraves à la navigation par la réalisation simultanée des travaux de maintenance dans l'esprit d'une navigation intérieure compétitive et durable.

La CCNR invite les services compétents français à assurer également à l'avenir une information aussi précoce que possible de la profession de la navigation sur les éventuels retards et à se concerter avec elle sur les actualisations nécessaires des planifications. Le calendrier actualisé des interruptions de service des différents sas des écluses du Rhin supérieur est publié sur le site Internet de la CCNR sous la rubrique « Documents/Informations relatives à la voie navigable » (<http://ccr-zkr.org/13020600-fr.html>).

BILAN DE LA SITUATION DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE AU COURS DE L'ANNÉE 2016

1. Focus sur le transport de marchandises en 2016

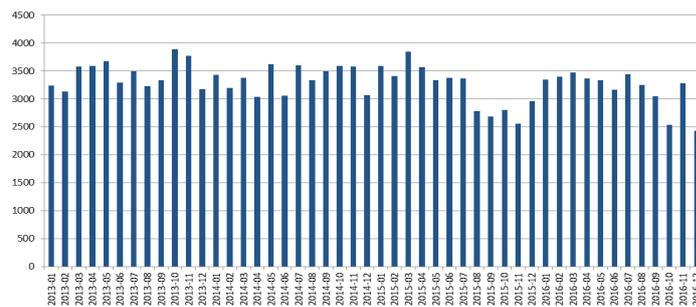
Les volumes de marchandises transportés sur le Rhin au cours de l'année 2016 ont été fortement impactés par les périodes de basses eaux. Une période de basses eaux est survenue au cours de l'année 2015 entre les mois d'août et octobre impactant significativement la prestation de transport fluvial sur le Rhin au cours du dernier semestre 2015.

Le premier semestre de l'année 2016 a alors donné lieu à une reprise du trafic avec néanmoins des difficultés pour retrouver les niveaux de trafic du premier semestre 2015. Lorsque l'on compare le premier semestre de l'année 2016 au premier semestre de l'année 2015, nous avons en effet une diminution de 4.9% de la prestation de transport sur le Rhin traditionnel (et une diminution de 2.2% du volume de biens transportés).

Le second semestre de l'année 2016 a également connu une période de basses eaux, qui a cependant démarré plus tard que celle qui a impacté l'année 2015. L'impact sur le trafic rhénan a en effet été significatif à partir d'octobre 2016. Ces conditions d'hydraulicité, plus avantageuses qu'en 2015, ont permis une augmentation de la prestation de transport de 4.8% entre le 2e semestre 2015 et le 2e semestre 2016 (et une augmentation de 3.9% du volume de biens transportés).

Néanmoins, il convient de noter que la prestation de transport observée sur le Rhin traditionnel au cours du 2e semestre 2016 est respectivement 13% et 14% moins importante que lors des 2e semestres 2014 et 2013, signe de l'impact de la période des basses eaux à la fin de l'année 2016.

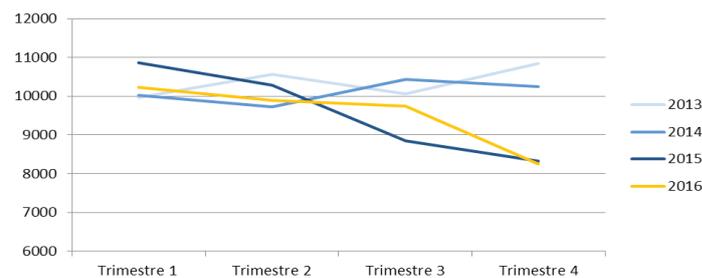
Transport de marchandises sur le Rhin traditionnel – Prestation de transport mensuel (en millions de TKM)



Source: CCNR et Destatis

L'année 2016 a également mis en avant la réactivité importante du secteur pour augmenter les volumes de transport lorsque les conditions d'hydraulicité sont favorables. Le mois de novembre 2016 en est la démonstration avec une prestation de transport qui est remontée au niveau mensuel moyen des 4 dernières années alors que le mois d'octobre avait connu une diminution de 25% par rapport à ce niveau moyen. De même, sur la figure ci-dessous, nous observons qu'en dehors des périodes de basses eaux, les niveaux de performance du transport de marchandises sur le Rhin traditionnel restent sensiblement similaires à ceux des années précédentes. En particulier les prestations de transport au cours des premiers et deuxième trimestres de chaque année restent relativement stables au cours des 4 dernières années.

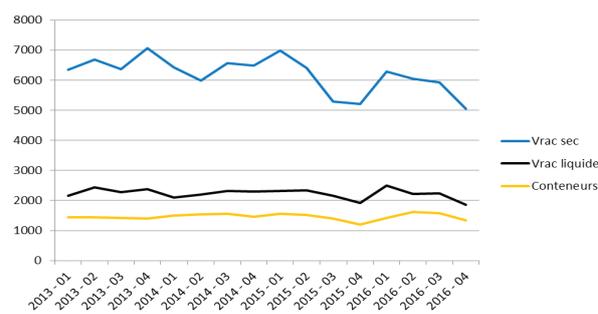
Transport de marchandises sur le Rhin traditionnel – Prestation de transport trimestrielle (en millions de TKM par année)



Source: CCNR et Destatis

Que ce soit pour le transport de vrac sec, de vrac liquide ou encore de conteneurs, nous observons l'impact des périodes de basses eaux mais nous pouvons également voir que des dynamiques différentes sont en cours. Le transport de vrac liquide et de conteneurs a profité d'une reprise plus importante au cours de l'année 2016 suite à la période des basses eaux de 2015. La prestation trimestrielle de transport du vrac liquide et des conteneurs ont connu leur niveau le plus élevé depuis 4 ans en 2016, respectivement au premier trimestre et au deuxième trimestre 2016. Malgré tout, ces segments ont tous les trois été impactés par les basses eaux du dernier trimestre 2016 avec une diminution de la prestation comprises entre 15% et 20% par rapport au trimestre précédent.

Transport de marchandises sur le Rhin traditionnel par segment de marchandise – Prestation de transport trimestrielle en millions de TKM



Source: CCNR et Destatis

Evolution du volume annuel de transport sur le Rhin traditionnel par type de marchandises – Volume en milliers de tonnes

	2015 (1000 t)	2016 (1000 t)	Variation 2016 vs 2015	Variation 2016 vs moyenne 2013-2015
Charbons	30 453	30 923	2%	-3%
Produits pétroliers	28 681	28 466	-1%	-4%
Conteneurs	24 890	26 117	5%	3%
Minerais	25 993	25 600	-2%	1%
Matériaux de construction	23 994	24 107	0%	-3%
Produits chimiques	19 883	20 942	5%	1%
Produits agricoles	20 603	20 057	-3%	-7%
Métaux	11 138	10 727	-4%	-3%
Total	185 635	186 939	1%	-2%

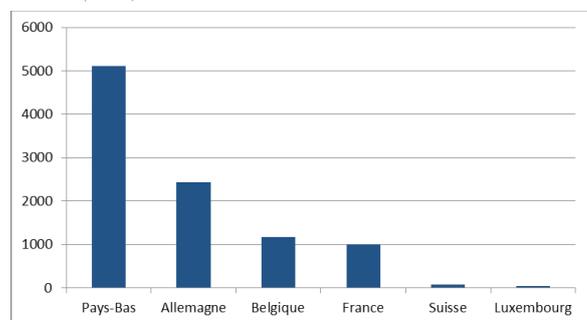
Source: CCNR et Destatis

Le tableau ci-dessus permet à la fois de mettre en avant la variation du volume transporté en 2016 par rapport à 2015 et par rapport au volume moyen transporté entre 2013 et 2015 (2013 et 2014 étant des années qui n'ont pas été fortement impactées par des périodes de basses eaux). On remarque en particulier en ce qui concerne le charbon que bien qu'il y ait une évolution positive en 2016 par rapport à 2015, elle est surtout due à la longue période de basses eaux en 2015 puisque lorsque l'on compare à la moyenne des volumes transportés entre 2013 et 2015, on observe en réalité une baisse qui est représentative de la tendance à la baisse sur ce segment de transport. Les segments qui affichent une tendance à la hausse, par rapport à l'ensemble des années 2013 à 2015 sont les segments des conteneurs, des produits chimiques et des minerais. Par ailleurs, le segment des produits agricoles a connu en 2016 une situation conjoncturelle particulièrement négative avec de mauvaises récoltes, cela expliquant la baisse significative du volume transporté en 2016.

2. Focus sur l'offre de cale pour le transport de marchandises en 2016

La flotte néerlandaise constitue la plus grande offre de cale en Europe de l'Ouest et représente la moitié de l'offre de cale en nombre. Le nombre de bateaux de navigation intérieure destiné au transport de marchandises s'établit à 9833 en 2016 en Europe de l'Ouest, à comparer aux 10120 bateaux qui étaient répertoriés en 2015, soit une baisse de 2.8%.

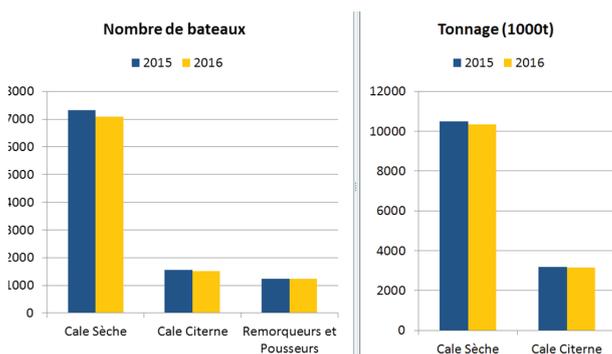
Situation de la flotte en Europe de l'Ouest en 2016 (cale sèche, cale citerne, pousseurs et remorqueurs)



Source: Offices statistiques nationaux

Note: 2015 pour les données de l'Allemagne

Evolution de la flotte en Europe de l'Ouest entre 2015 et 2016 (cale sèche, cale citerne, pousseurs et remorqueurs)

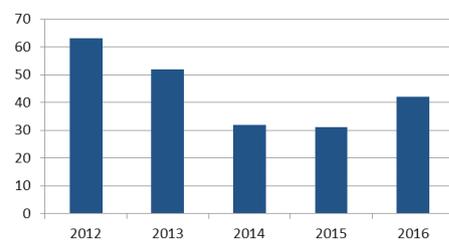


Source: Offices statistiques nationaux

Note: 2015 pour les données de l'Allemagne

Nous observons qu'entre 2015 et 2016, la flotte et le tonnage de la flotte ont diminué pour tous les types de bateaux liés au transport de marchandises. La baisse la plus importante concerne les bateaux de navigation à cale sèche avec une baisse de 3.3% en nombre. Par ailleurs la diminution de l'offre de cale est plus importante en nombre qu'en tonnage, et ce à la fois pour la cale citerne et la cale sèche. Pour la cale citerne par exemple, alors que la baisse en nombre est de 2.6% entre 2015 et 2016, elle n'est que de 1.1% en tonnage. Ceci s'explique par un tonnage moyen des nouvelles constructions plus important que celui des bateaux qui quittent le marché ouest-européen.

Evolution des nouvelles constructions destinées au transport de marchandises par voie d'eau en Europe de l'Ouest



Source: IVR

En 2016, 14 nouveaux automoteurs pour la cale sèche (bateaux pour le transport de conteneurs inclus) ont été mis en service en Europe de l'Ouest, représentant un tonnage total de 50 000 tonnes.

Parmi ces 14 unités, nous pouvons dénombrer : 2 convois pousseurs pour le transport des conteneurs, 5 nouveaux automoteurs pour le transport de conteneurs, 5 automoteurs pour la cale sèche, 2 automoteurs pour le transport de sable et graviers. Globalement, la structure des types de bateaux nouvellement mis en service en 2016 reflète le potentiel de croissance du transport de conteneurs en Europe de l'Ouest.

En 2016, 20 nouveaux automoteurs citernes pour le transport de marchandises liquides, et 3 nouveaux bateaux d'avitaillement, ont été mis en service. Le tonnage total de ces nouveaux automoteurs citernes s'élève à 51 000 tonnes (les nouveaux bateaux d'avitaillement n'étant pas pris en compte). C'est une diminution relativement forte par rapport à l'année 2015 où 89 000 tonnes pour le transport de vrac liquide avaient été mis en service. Par ailleurs, en 2016, un bateau portant le nom ECOLINER a été mis en service en Europe. A ce jour, ce bateau est l'unité au profil écologique le plus avantageux sur les voies navigables intérieures en Europe. En outre, le plus grand bateau citerne du monde pour le transport du bitume (LAPRESTA) a été mis en service sur l'Escaut.

En 2016, 5 nouveaux pousseurs et remorqueurs ont été introduit sur le marché ouest-européen. La plupart de ces unités sont actives dans la région des ports ARA (Amsterdam, Rotterdam, Anvers) et sur le Rhin inférieur. Un nouveau pousseur/remorqueur a aussi été mis en service par Ports Rhénans Suisses à Bâle sur le Rhin supérieur.

L'aperçu du marché du printemps 2017 est disponible sur le site Internet de la CCNR et sur le site Internet dédié <http://www.inland-navigation-market.org/>.

Par ailleurs, le rapport annuel de l'Observation du Marché sera désormais publié en septembre et non plus en juin. Ce rapport reviendra sur la situation économique de la navigation intérieure en Europe en abordant plusieurs aspects tels que l'évolution du trafic, de l'activité portuaire, de la flotte et des conditions d'exploitation. Ce rapport traitera également plus en détail, toujours au niveau européen, d'autres sujets tels que la structure du marché de la navigation intérieure, le transport de conteneurs et les émissions liées à la navigation intérieure.