

RAPPORT ANNUEL DE L'OBSERVATION DU MARCHÉ DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE EN EUROPE : ÉDITION 2017

Ref: CC/CP (17)03

Pour la deuxième année consécutive, la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) publie en coopération avec la Commission européenne son rapport annuel 2017 de l'Observation du marché de la navigation intérieure en Europe. Fruit d'une collaboration étroite entre les deux institutions, le rapport fournit un **aperçu exhaustif de la situation du marché, ainsi que des développements de la navigation intérieure en Europe au cours de l'année 2016**. Les préfaces de Mme Bulc, Commissaire européenne pour la Mobilité et les Transports, et de M. Georges, Secrétaire Général de la CCNR, viennent illustrer la dimension résolument européenne de la publication.

ANALYSE DE L'ÉVOLUTION SUR LES PRINCIPALES VOIES D'EAU INTERNATIONALES EN EUROPE

L'analyse de l'évolution des volumes transportés sur les voies d'eau européennes majeures et dans les principaux ports intérieurs européens constitue un élément central du rapport annuel. **En 2016, le transport fluvial représente ainsi près de 145 milliards de tonnes-kilomètres de marchandises transportées, avec une concentration au sein des pays Rhénans qui reste importante**. La publication se focalise plus particulièrement sur chaque segment de transport, en accordant une importance particulière au transport de conteneurs qui augmente de 4,6 % dans l'ensemble de l'Union Européenne pour atteindre 15 milliards de tonnes-kilomètres. Le transport des passagers, notamment le segment des croisières fluviales, a lui aussi continué sa tendance à la hausse en 2016 : un total de 1,36 millions de personnes étaient compté sur les 335 bateaux de croisière navigant sur le Rhin, le Danube, la Seine, l'Elbe, le Rhône et autres fleuves de l'Union européenne.

ANALYSE DES ASPECTS D'INFLUENCE EN DEHORS DE LA NAVIGATION

Au-delà de l'observation du trafic, le rapport fournit une **analyse des conditions économiques, environnementales et sociales** qui ont eu un impact sur la navigation intérieure en Europe. Le contexte économique favorable, avec une croissance de la production industrielle et du commerce mondial, a eu un effet positif dans le secteur du transport et de la navigation intérieure en particulier. Les mauvaises récoltes de l'été 2016 en France, ou encore les conditions de basses eaux sur le Rhin et sur le Danube, ont elles aussi influencées, à la baisse cette fois-ci, le transport fluvial. Le rapport annuel propose en outre une analyse macro-économique du marché fluvial, avec l'étude de la navigation intérieure et de son développement durable dans un environnement plus vaste de transport multimodal.

UN EXEMPLE DE COLLABORATION RÉUSSIE AU NIVEAU EUROPÉEN

La publication du rapport annuel de l'Observation du marché de la navigation intérieure en Europe est un exemple de collaboration réussie au niveau européen, incluant tous les acteurs et parties prenantes de la navigation intérieure en Europe, y compris les commissions fluviales et les représentants du secteur.

Vous trouverez ci-joint un résumé exécutif de ce rapport. Celui-ci peut être téléchargé dans son intégralité en pdf en version anglaise, française, allemande ou néerlandaise sous <http://www.ccr-zkr.org/13020800-fr.html> ou consulté directement en ligne sous : www.inland-navigation-market.org.

Bonne lecture !



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin
2, place de la République
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tél. +33 (0)3 88 52 20 10
Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org
www.ccr-zkr.org

RÉSUMÉ EXÉCUTIF DU RAPPORT ANNUEL 2017

Depuis 2013, l'Union européenne a bénéficié d'une croissance économique relativement limitée mais stable et, en 2016, le PIB de la zone euro a en effet augmenté de 1,7%. Ces conditions économiques, ensemble avec la croissance de la production industrielle et du commerce, sont censées continuer à évoluer positivement dans un proche avenir et stimuler l'activité de l'industrie des transports dans son ensemble et de la navigation intérieure en particulier.

Mais 2016 a également montré que l'activité de navigation intérieure ne dépend pas seulement du contexte économique global. L'évolution conjoncturelle de secteurs peut avoir un impact significatif ; le transport par voies navigables français a été, par exemple, négativement touché par les mauvaises récoltes de l'été 2016. Les conditions de navigation remplissent également un rôle important, et le trafic sur le Rhin et sur le Danube a en effet été affecté par des conditions de basses eaux aussi bien à la fin de 2015 qu'à la fin de 2016. L'état de la maintenance et les problèmes de capacité des infrastructures des voies intérieures sont également un facteur influençant la qualité et la fiabilité du service de transport.

En revanche, le transport de marchandises par la navigation intérieure bénéficie du dynamisme de plusieurs segments de transport. Le transport de conteneurs, le transport de déchets et le transport de produits chimiques par navigation intérieure sont tous des segments qui ont connu une croissance comprise entre 3 % et 5 % en 2016 par rapport à 2015 sur le Rhin. De même, l'activité dynamique de l'industrie sidérurgique dans la région du Danube supérieur a tiré vers le haut le transport de minerais et de produits métalliques sur le Danube.

Les ports intérieurs sont d'une importance vitale pour le développement de la navigation intérieure, étant donné qu'ils sont, tout comme les ports maritimes, des endroits où la navigation intérieure se connecte aux autres modes de transport. Une bonne qualité de l'infrastructure portuaire et la promotion du trafic fluvial par le port peuvent avoir une influence positive importante sur le développement de ce mode de transport. Un examen détaillé de l'activité des ports intérieurs permet d'identifier les tendances et les spécialisations des ports individuels et de mettre en évidence les initiatives prises par les ports pour promouvoir la navigation intérieure.

En fait, le présent rapport ne présente pas seulement un aperçu de la situation globale du marché de la navigation intérieure en Europe ; des développements spécifiques prenant en compte les segments de marchandises et les détails géographiques sont mis en perspective afin d'avoir une meilleure compréhension du marché de la navigation intérieure.

La structure de flotte de navigation intérieure évolue lentement en Europe ; la taille de la flotte a diminué de 2,8 % au niveau européen. Alors que tant la flotte de bateaux citernes que la flotte à cargaison sèche ont vu leur nombre et leur tonnage total diminuer en 2016, le tonnage moyen par bateau continue d'augmenter pour ces deux types de bateaux. Mais globalement, la flotte reste assez ancienne ; les bateaux à cargaison sèche et les bateaux citernes ont respectivement un âge moyen de 50 et de 39 ans. Le taux d'utilisation de la flotte reste entre 55 % et 85 % en fonction du type de bateau, en dessous des niveaux qui étaient en vigueur avant la crise économique. Le chiffre d'affaires du secteur est donc très largement tributaire des fluctuations des taux de fret.

De nombreux projets novateurs émergent localement et les nouvelles constructions montrent que ce secteur connaît un essor ; ce qui est particulièrement vrai dans le segment du transport de voyageurs où environ un quart des nouveaux bateaux mis en service en 2016 étaient propulsés par des moteurs diesels-électriques. Mais même si des innovations ont lieu, un des principaux défis de la navigation intérieure pour les années à venir sera de s'étendre sur une plus grande échelle sur le marché alors qu'elle reste aujourd'hui limitée à des exemples spécifiques. C'est, par exemple, le cas pour toutes les mesures novatrices visant à réduire les émissions des transports de la navigation intérieure.

Le transport fluvial de marchandises conserve une part modale de 6 % de tous les transports de marchandises (navigation intérieure, route, rail et pipeline) dans l'Union européenne et cette part modale monte à près de 40 % dans les pays avec des réseaux denses de voies navigables larges et avec de bonnes connections avec les ports maritimes tels que les Pays-Bas. Le transport par navigation intérieure a un potentiel de développement dans un environnement multimodal où les innovations permettent d'être connecté plus efficacement avec les autres modes de transport, d'être plus compétitif et plus respectueux de l'environnement.



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin
2, place de la République
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tél. **+33 (0)3 88 52 20 10**
Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org
www.ccr-zkr.org