

RAPPORT ANNUEL DE L'OBSERVATION DU MARCHÉ DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE EN EUROPE : ÉDITION 2018

Ref: CC/CP (18)10

Dans la continuité de sa longue et fructueuse coopération avec la Commission européenne, la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) est heureuse de présenter son rapport annuel 2018 de l'Observation du marché de la navigation intérieure européenne.

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. Les préfaces de M. Hololei, Directeur général de la DG MOVE (Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne), et de M. Georges, Secrétaire Général de la CCNR, viennent illustrer la dimension résolument européenne de la publication. La publication de ce rapport intervient en outre au cours d'une année toute particulière pour la CCNR, puisqu'elle coïncide avec la célébration des 150 ans de l'Acte de Mannheim et de son principe réaffirmé de liberté de navigation sur le Rhin.

Le nouveau rapport sur l'Observation du marché met en lumière les principaux résultats pour l'année 2017 en présentant de nombreuses statistiques et en détaillant les évolutions majeures du marché pour différents aspects de la navigation intérieure, y compris la demande de transport, l'évolution de la flotte, les entreprises de transport fluvial et les croisières fluviales.

Cette édition 2018 du rapport comprend également des études thématiques nouvelles et prospectives. Celles-ci couvrent plus particulièrement les nouvelles opportunités de croissance pour le transport fluvial, telles que la logistique urbaine et la biomasse, segments dans lesquels la demande devrait augmenter à l'avenir dans le contexte de tendances majeures telles que l'urbanisation et l'écologisation du secteur de l'énergie.

Vous trouverez ci-dessous un résumé exécutif de ce rapport. Celui-ci peut être téléchargé dans son intégralité en pdf en version française, allemande, néerlandaise ou anglaise sous https://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om18_II_fr.pdf ou consulté directement en ligne sous : www.inland-navigation-market.org.

À PROPOS DE L'OBSERVATION ET DE L'APERÇU DU MARCHÉ

L'observation et l'aperçu du marché sont des publications respectivement annuelles et trimestrielles de la CCNR portant sur le marché de la navigation intérieure en Europe. Gratuites, ces analyses de la situation économique visent à contribuer à la prise de décision stratégique dans ce secteur en Europe, tant au niveau de la profession et des entreprises qu'au niveau de la politique des transports et des administrations. La collecte et l'analyse de ces données par la CCNR ont fait l'objet dès 2005 d'un cofinancement par la Commission européenne. Cette collaboration fructueuse a permis à la CCNR d'étendre cette activité, qu'elle assurait historiquement depuis presque deux siècles, au-delà de l'espace rhénan en couvrant la globalité du réseau de voies navigables européennes.

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, l'efficacité du transport rhénan, la sécurité, les considérations sociales ainsi que le respect de l'environnement 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.



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin
2, place de la République - CS10023
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

Dans le rapport annuel 2018 est présentée une analyse comparative de plusieurs évolutions économiques et structurelles du secteur européen de la navigation intérieure. Les données concernant certains fleuves, régions et pays en matière de demande de transport de marchandises ou de passagers sont comparées entre elles. Les résultats de ces comparaisons montrent que la plupart des voies navigables européennes suivent des tendances similaires lorsqu'il s'agit de segments particuliers de marchandises.

Le transport du charbon, par exemple, est en baisse dans toute l'Europe, tandis que la demande de transport augmente pour les conteneurs et les produits chimiques. L'évolution actuelle ainsi que les perspectives sont bien meilleures pour les minerais de fer et les métaux que pour le charbon, mais leur évolution n'est pas aussi soutenue que celle des conteneurs et des produits chimiques.

Le marché des conteneurs reste fortement concentré sur l'ouest de l'Europe. En 2017, plus de 99 % du total de la prestation de transport de conteneurs ont été réalisés dans seulement quatre pays de l'UE : les Pays-Bas 45 %, l'Allemagne 40 %, la Belgique 10 % et la France 4,5 %. La part de la totalité des autres pays de l'UE n'a représenté que 0,2 %.

En outre, le transport de conteneurs a augmenté globalement de 6 % dans l'UE en 2017 et de 6 % sur le Rhin. En atteignant un niveau de près de 2,37 millions d'équivalents vingt pieds (EVP) en 2017, le transport de conteneurs a augmenté de 84 % sur le Rhin traditionnel depuis le début du millénaire (depuis l'an 2000). Même si les valeurs absolues pour le transport de conteneurs sont encore assez limitées sur d'autres fleuves européens, le potentiel y est considérable.

Tel est le cas, par exemple, dans l'arrière-pays du port maritime de Hambourg, où le transport de conteneurs sur le canal du Mittelland et sur l'Elbe pourrait jouer un rôle croissant à l'avenir. En 2017, le nombre d'EVP sur ces voies de navigation intérieure a augmenté respectivement de 3 % et de 8 %.

Cette tendance à la hausse est également observée sur le réseau des canaux de l'ouest de l'Allemagne, qui constitue un lien essentiel entre l'Allemagne du Nord (l'Elbe, le canal du Mittelland) et la région du Rhin. En France, le transport de conteneurs sur la Seine et sur le réseau des canaux du nord de la France a également poursuivi sa tendance à la hausse en 2017. En revanche, la navigation sur le Danube reste très concentrée sur le segment du vrac sec, les céréales et les minerais de fer représentant un peu plus de la moitié du total des transports effectués sur le Danube. Le transport de conteneurs est encore très modeste sur le Danube, mais une légère augmentation a été enregistrée en 2017.

Néanmoins, le total des transports effectués sur le Danube moyen et supérieur est en hausse en 2017 par rapport à 2016, malgré des conditions climatiques très difficiles au début de l'année 2017. Les glaces et les bas niveaux d'eau ont entravé la navigation sur le Danube pendant l'hiver, mais le trafic fluvial s'est fortement rétabli par la suite.

Les croisières fluviales sont un segment de marché pour lequel le Danube joue un rôle de premier plan en Europe. Le Danube est le principal fleuve européen

pour les croisières fluviales et il surpasse le Rhin dans ce segment. Quelques chiffres concernant le long terme méritent d'être soulignés : entre 2002 et 2017, le trafic des bateaux de croisière a augmenté de 89 % sur le Danube (à la frontière germano-autrichienne), de 128 % sur le Rhin et de 295 % sur le canal Main-Danube. Ainsi, la liaison entre le Danube et le bassin du Rhin, inaugurée en 1992, a vu son trafic de croisières presque tripler en seulement 15 ans.

Un autre chapitre du rapport annuel est consacré à l'analyse de la situation économique des entreprises de navigation intérieure, de l'évolution de leur chiffre d'affaires, des taux de fret et des conditions générales. En ce qui concerne le chiffre d'affaires, il apparaît que le segment du transport de marchandises affiche une tendance relativement stable du chiffre d'affaires annuel à long terme pour l'Europe dans son ensemble. Des écarts négatifs par rapport à cette tendance à la stagnation peuvent survenir les années où les périodes de basses eaux sont prononcées, comme ce fut le cas en 2015, 2016 et 2017.

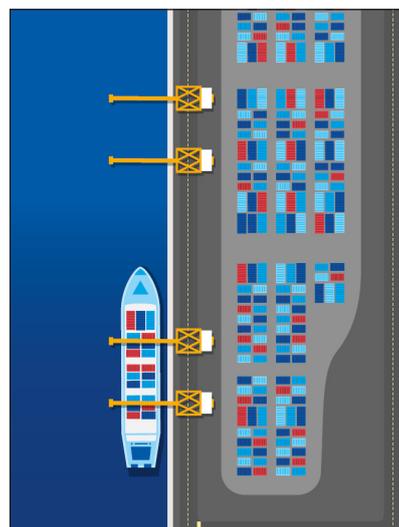
Les périodes de basses eaux ont un double effet : un effet négatif sur le transport de marchandises et un effet positif sur les prix de transport (taux de fret). Toutefois, en termes de chiffre d'affaires, l'effet négatif d'une baisse du transport de marchandises peut être plus marqué que l'effet positif d'une hausse des prix du transport. Tel a été le cas pendant l'hiver 2016/2017, comme le montrent les chiffres d'affaires trimestriels disponibles pour certains pays.

Dans le segment du transport de passagers, l'essor de la croisière fluviale s'est traduit par une tendance à la hausse de l'évolution du chiffre d'affaires. Cette tendance à la hausse apparaît à l'examen du chiffre d'affaires des entreprises suisses de transport de passagers, sachant que près de la moitié de tous les bateaux de croisière fluviale actuellement en activité en Europe sont immatriculés en Suisse.

Il semble pertinent d'évaluer la conjoncture économique dans le secteur en considérant aussi le taux de nouvelles constructions de bateaux et le taux de création de nouvelles entreprises. Les résultats montrent que les taux de nouvelles constructions dans le secteur du transport de marchandises ont poursuivi leur redressement en 2017, après avoir atteint un plancher en 2014 (pour les bateaux à cargaison sèche) et en 2016 (pour les bateaux à cargaison liquide). Le nombre des nouvelles entreprises créées (aux Pays-Bas) était assez élevé en 2017 et le nombre des faillites a poursuivi sa tendance à la baisse. Si l'on considère ces chiffres dans leur ensemble, les évolutions traduisent un meilleur climat économique dans le secteur du transport de marchandises en 2017, par rapport à la situation d'il y a quelques années.

Dans le secteur des croisières, les taux de nouvelles constructions ont diminué ces dernières années, y compris en 2017. Toutefois, ce fléchissement est également le résultat du taux très élevé de nouvelles constructions dans un passé récent et peut être considéré comme une sorte de processus de normalisation.

Le rapport annuel 2018 comprend également une étude des nouvelles opportunités de marché pour la navigation intérieure, telles que les chaînes de transport urbain et le transport de biomasse. Dans les grandes agglomérations européennes, caractérisées par la pollution atmosphérique et la saturation du



réseau routier, la navigation intérieure bénéficie d'un regain d'intérêt pour la logistique urbaine. Sur la base de l'exemple de Paris, il apparaît que le transport par voie navigable est capable d'absorber des segments de transport à fort potentiel de croissance tels que les matériaux de construction, la livraison des commerces et le commerce électronique.

Le transport de biomasse est un autre nouveau marché de la navigation intérieure. Avec le rôle croissant de la biomasse dans le secteur de l'énergie (tant pour la production d'électricité que pour la production de chaleur), de nouvelles possibilités s'ouvrent pour la navigation intérieure. La biomasse ayant un caractère de cargaison en vrac (bois, granulés de bois, colza et autres matériaux pouvant être transportés à faible coût et en grandes quantités), la navigation intérieure est parfaitement adaptée pour devenir le principal mode de transport de cette importante ressource énergétique du 21^{ème} siècle.

Pour illustrer ce scénario, le rapport analyse trois études de cas importants en examinant la manière dont la biomasse est exploitée dans les ports intérieurs de Liège (Belgique/Meuse), Mannheim (Allemagne/Rhin) et Straubing (Allemagne/Danube). Ceux-ci peuvent tenir lieu de référence pour d'autres villes et ports d'Europe.

Bonne lecture !



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
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