

RAPPORT ANNUEL DE L'OBSERVATION DU MARCHÉ DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE EN EUROPE : EDITION 2020

Ref: CC/CP (20)7

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 2020 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. Wojciechowski, Coordonnateur européen pour le corridor Rhin-Alpes, et de M. Georges, Secrétaire Général de la CCNR, viennent illustrer la dimension résolument européenne de la publication.

Le nouveau rapport annuel 2020 de l'Observation du marché de la navigation intérieure en Europe fournit un aperçu exhaustif de la situation du marché et des développements de la navigation intérieure en Europe au cours de l'année 2019. Les conditions macroéconomiques générales ont rendu difficile une augmentation des quantités transportées en 2019. En outre, la crise de la Covid-19 du début d'année 2020 a eu un impact majeur pour le secteur. Cet aspect important, bien que ne concernant pas les données de l'année 2019, est également abordé dans le rapport annuel 2020. La publication se focalise par ailleurs sur les tendances futures du secteur de la navigation intérieure, que ce soit l'impact attendu de la transition énergétique sur les segments de marché existants, les opportunités pour de nouveaux segments de marché ou encore les perspectives d'avenir pour des secteurs importants de la navigation intérieure tels que l'acier, les produits agricoles et les matériaux de construction. Enfin, le rapport fournit, entre autres, des informations sur la demande de transport par bateau de navigation intérieure, le transport de conteneurs, les taux de fret, la flotte, l'emploi, les croisières fluviales et le transport fluvial dans les ports intérieurs et maritimes.

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 ou consulté directement en ligne sous : www.inland-navigation-market.org.

Bonne lecture !

RÉSUMÉ

En 2019, les conditions-cadres macroéconomiques globales n'ont pas facilité la croissance des volumes de transport dans le secteur de la navigation intérieure. Le commerce mondial a ralenti en raison de mesures protectionnistes telles que l'imposition de droits de douane sur les céréales, l'acier et les voitures. La production industrielle a quant à elle diminué dans plusieurs branches. Certaines politiques nationales ne favorisaient pas non plus l'activité de transport.

Sables, pierres et gravier

Aux Pays-Bas et en Belgique, les politiques environnementales visant à limiter les émissions (émissions de NOx et propagation des concentrations de PFAS) ont réduit l'activité dans le secteur de la construction, entraînant une forte baisse (-13 %) des volumes de sables, de pierres et de gravier sur les voies de navigation intérieure néerlandaises en 2019. En Belgique, la baisse a été moins sévère (-3 %). De telles politiques n'étaient pas mises en œuvre en Allemagne, en France et sur le Rhin, et, dans le segment de la construction, les volumes ont continué de croître de 15 % en Allemagne, de 14 % en France et de 21 % sur le Rhin.

Minerai de fer

Le transport de minerai de fer en Europe occidentale a souffert du ralentissement de la production d'acier, qui a entraîné, pour les volumes de fer transportés, une baisse de 9 % aux Pays-Bas et de 7 % en Allemagne et sur le Rhin. Sur le Danube supérieur, moyen et inférieur, le transport du minerai de fer a augmenté (+17,5 % sur le Danube moyen et +1 % sur le Danube inférieur), grâce à de meilleures conditions de navigation et à une plus grande production d'acier.

Agribulk et produits alimentaires

En ce qui concerne le transport agricole, la région du Danube inférieur et la France ont connu une croissance rapide en 2019, à savoir +21 % en Roumanie et +11 % en France. Après plusieurs années de baisse des volumes, le transport agricole a augmenté de 4 % en Allemagne, en raison de meilleures récoltes qui ont succédé à plusieurs années de recul de la productivité. Les Pays-Bas ont enregistré une baisse de 3 %, la Belgique-Flandre de 13 %, et la Belgique-Wallonie de 14 %. Les produits alimentaires et denrées fourragères ont connu une très forte croissance sur le Danube supérieur.

Produits chimiques

Le transport de produits chimiques a connu une hausse dans presque tous les principaux pays et régions d'Europe concernés par la navigation intérieure : aux Pays-Bas (+16 %), en Allemagne (+5 %), sur le Rhin (+9 %), en Belgique-Flandre (+4 %), en France (+6 %) et en Roumanie (+34 %).



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

L'Observation et l'Aperçu du marché sont des publications respectivement annuelles et semestrielles de la CCNR portant sur le marché de la navigation intérieure en Europe. La CCNR publie également un rapport thématique une fois par an, dont le thème est défini en concertation avec la Commission européenne. 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 Commission centrale pour la navigation du Rhin (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

Charbon

Le transport de charbon connaît un déclin structurel en Europe occidentale en raison de la suppression progressive des centrales électriques alimentées au charbon. Il affiche une baisse de 5 % sur le Rhin, de 25 % sur la Moselle et de 32,6 % sur le Neckar. Sur l'ensemble des voies navigables intérieures allemandes, le recul a atteint 9 %. Aux Pays-Bas, le transport de charbon a également été réduit (-10 %), ainsi qu'en Belgique-Flandre (-6 %) et en Belgique-Wallonie (-18 %). Si le transport de charbon a diminué de 9 % sur le Danube inférieur, il a augmenté de 29 % sur le Danube moyen.

Conteneurs

Le transport de conteneurs sur le Rhin a atteint 2,04 millions d'EVP, soit 4 % de moins qu'en 2018, mais le poids total des marchandises dans les conteneurs a augmenté de 2,9 %, totalisant 15,16 millions de tonnes. La période de basses eaux de 2018 avait encore une incidence sur le transport de conteneurs du Rhin, étant donné que les contrats conclus fin 2018 avec les exploitants ferroviaires continuaient de courir en 2019. L'encombrement continu des ports de Rotterdam et d'Anvers a également eu un impact négatif.

Sur d'autres fleuves et canaux, le transport de conteneurs a généralement poursuivi sa tendance à la hausse, comme sur le canal Albert en Belgique-Flandre, ou une croissance de 9,5 % a pu être observée pour un total de 577 000 EVP. Sur le canal maritime Bruxelles-Escaut, le taux de croissance a été de 1,8 %, pour un total de 201 000 EVP.

Principalement en raison des grèves du personnel portuaire dans les ports du Havre et de Rouen en décembre 2019, les chiffres en EVP étaient de 1 % inférieurs sur la Seine, avec 263 000 EVP. Sur l'Elbe (146 000 EVP) et le Mittellandkanal (157 000 EVP) en Allemagne du Nord, le transport de conteneurs a poursuivi sa tendance à la hausse en 2019 (+13 % et +12 %).

Trafic portuaire

Dans le port d'Anvers, 56 585 bateaux de navigation intérieure ont chargé et déchargé 101,3 millions de tonnes de marchandises en 2019, contre 99,3 millions de tonnes en 2018. Dans le port de Constanța, ou 10 395 bateaux de navigation intérieure ont fait escale en 2019, le trafic fluvial a augmenté de près de 20 %, pour atteindre 15,1 millions de tonnes, principalement grâce à l'augmentation des volumes de produits agricoles, de minerai de fer et de produits chimiques transportés. Cette évolution a eu lieu parallèlement à la forte croissance enregistrée au niveau national.

Le plus grand port intérieur européen, Duisbourg, a connu une réduction globale de 0,6 % du trafic fluvial, et une réduction de 1 % pour le minerai de fer, qui représente une part de 41 % (19,6 millions de tonnes sur 47,8 millions de tonnes). Le transport de charbon a perdu 7 %, le fer et l'acier 8 %, mais les sables, les pierres et le gravier ont gagné 42 %.

A Paris, le deuxième plus grand port intérieur européen, le volume total de 25,3 millions de tonnes correspondait à une augmentation de 14,6 %. Cette évolution s'expliquait principalement par une hausse de 17 % pour les sables, les pierres et les matériaux de construction, qui ont atteint 78 % du trafic fluvial

total (19,6 millions de tonnes sur 25,3 millions de tonnes) en 2019.

Flotte des bateaux à marchandises

Dans les pays rhénans, la flotte à cargaison sèche (nombre de bateaux et de barges automoteurs) comptait 7 033 unités en 2019 et la flotte à cargaison liquide en comptait 1 433, selon les données figurant dans les registres nationaux des flottes. En ce qui concerne la flotte à cargaison sèche dans les pays rhénans, ce chiffre était – pour la première fois depuis 2011 – supérieur à celui de l'année précédente (+1 %). Avec 10,6 millions de tonnes, la capacité de chargement des bateaux à cargaison sèche était de 2,6 % supérieure au niveau de 2018. Les pays rhénans comptaient également 1 319 pousseurs et remorqueurs.

La flotte à cargaison sèche des pays danubiens comprenait 400 pousseurs et 242 remorqueurs, environ 409 bateaux à cargaison sèche automoteurs et quelque 2 100 barges à cargaison sèche, représentant 3,3 millions de tonnes au total.

Le taux de nouvelles constructions atteint en 2019 a poursuivi sa légère reprise, aussi bien pour le segment de la cargaison sèche que pour celui de la cargaison liquide. 2019 a vu entrer sur le marché européen 20 nouveaux bateaux à cargaison sèche, 42 nouveaux bateaux-citernes à cargaison liquide et 3 nouveaux bateaux pousseurs et remorqueurs. En ce qui concerne leur répartition par pays, 51 % des nouveaux bateaux étaient immatriculés aux Pays-Bas, 22 % en Allemagne, 14 % au Luxembourg, 9 % en Belgique, 2 % en France et 2 % en Suisse.

Croisières fluviales

La croissance du secteur européen des croisières fluviales en 2019 reposait sur trois indicateurs majeurs :

- Taux élevé de nouvelles constructions : 19 nouveaux bateaux de croisière fluviale, dotés de 3 131 lits, ont fait leur entrée sur le marché européen. Il est prévu que ces nouveaux bateaux naviguent sur le Rhin, le Danube et, dans une moindre mesure, sur le Douro.
- Croissance de la demande de près de 10 % : le nombre de passagers des croisières fluviales sur les voies d'eau européennes a augmenté de 9,9 % pour atteindre 1,79 million de passagers. En 2019, les passagers en provenance de pays non européens (USA, Canada, Australie, Nouvelle-Zélande, etc.) représentaient une part comprise entre 44 et 49 %.
- Croissance du trafic de bateaux de croisière : 2 929 passages de bateaux à cabines ont été enregistrés à l'écluse du Rhin supérieur d'Iffezheim (+24 % par rapport à 2018), 3 668 sur le Danube supérieur (+1 % au-dessus du niveau déjà élevé atteint en 2018), 5 141 sur le Danube moyen (+30 %) et 1 017 sur le Danube inférieur (+34,9 %).

Perspectives

En raison de la crise de la Covid-19, le transport de passagers (croisières et excursions journalières) s'est pratiquement arrêté au premier semestre 2020. Pour le transport de marchandises, la baisse a été moins



importante, variant selon le segment de marchandises et la région. Une première estimation de l'impact de la crise de la Covid-19 a pu être obtenue par comparaison avec la baisse du PIB lors de la crise financière de 2009 et son impact sur la demande de transport par voies navigables intérieures en 2009. Cette estimation révèle une baisse éventuelle d'environ 20-25 % du transport de marchandises en navigation intérieure en 2020, si les mesures drastiques restreignant la mobilité sont maintenues pendant toute l'année 2020. Bien que cette estimation soit entourée d'un degré élevé d'incertitude, les résultats du trafic fluvial atteints dans plusieurs ports rhénans en avril 2020 ont confirmé ces valeurs.

Le rapport évoque également plusieurs perspectives à long terme concernant les principaux segments de cargaison. La transition énergétique continuera d'avoir un effet important sur les volumes transportés en navigation intérieure. Cela concerne en particulier le charbon. Les produits pétroliers liquides resteront une composante importante du secteur de l'énergie et des volumes de navigation intérieure pour la prochaine décennie, mais certaines régions connaissent un déclin progressif. Pour les produits chimiques, les perspectives sont nettement plus positives. En ce qui concerne les produits agricoles et les denrées fourragères, une certaine régionalisation et un changement des habitudes de consommation davantage en faveur des produits régionaux devraient avoir une incidence sur le transport longue distance. Un nouveau ralentissement du commerce mondial devrait avoir un impact sur les taux de croissance du transport de conteneurs. La crise due à la Covid-19 ira dans le même sens que ces tendances existantes.



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