

RAPPORT ANNUEL DE L'OBSERVATION DU MARCHÉ DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE EN EUROPE : ÉDITION 2022

Ref: CC/CP (22)11

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 2022** 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. Smit**, Secrétaire général du **Conseil des chargeurs européens (ESC)**, et de **Mme Luijten**, Secrétaire générale de la **CCNR**, viennent illustrer la dimension résolument européenne de la publication.

Le nouveau rapport annuel fournit un **aperçu exhaustif de la situation du marché** et des développements de la navigation intérieure en Europe **au cours de l'année 2021**.

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

L'année 2021 a été marquée par une reprise vigoureuse, qui a permis à différents segments du transport fluvial d'atteindre, et parfois de dépasser, les niveaux de débit et de transport pré-pandémiques. En conséquence de la reprise économique, les prix des matières premières suivaient déjà une tendance à la hausse tout au long du second semestre. L'augmentation rapide de la demande a cependant aussi entraîné des perturbations dans le commerce des composants industriels.

La reprise économique a été particulièrement marquée pour le secteur du transport fluvial, qui, contrairement à 2020, a connu une croissance dans presque tous ses segments de marché en 2021. Le transport de marchandises sur le Rhin traditionnel a augmenté de 5,4 %, même s'il est resté inférieur de 3,2 % au taux atteint en 2019. De même, la prestation de transport a augmenté de 4,5 % en 2021 par rapport à 2020, mais sans atteindre la valeur pré-pandémique.

L'augmentation de la production d'acier et les prix élevés du gaz ont entraîné une forte hausse de la demande de charbon et, par conséquent, du transport de charbon sur le Rhin, qui a augmenté de 28,5 % en 2021. La percée du transport de charbon sur le Rhin a coïncidé avec celle du transport de charbon par voie maritime. Le Port d'Amsterdam est un exemple patent de cette tendance, ayant connu, en 2021, une hausse de 41 % de la manutention maritime de charbon. En raison d'une reprise de la production d'acier, le transport de minerai de fer et de métaux a affiché une croissance constante de 15,7 % et 11,2 %, respectivement. Les autres segments de fret, à savoir les conteneurs, l'agribulk et les denrées fourragères, le sable, les pierres et le gravier, ainsi que les produits pétroliers et chimiques, sont restés modérément stables.

La reprise économique enregistrée en 2021 a été bien marquée par les tendances suivies par le transbordement de marchandises dans les principaux ports maritimes européens. En effet, excepté le Port de Hambourg, qui a enregistré une forte baisse d'activité en ce qui concerne le transport fluvial de marchandises (-16 %), une augmentation a été observée dans les principaux ports maritimes européens (+6 % pour le Port de Rotterdam, +9,7 % pour le Port de Constanța, +9 % pour le North Sea Port, +7,5 % pour le Port d'Anvers).

Dans l'ensemble, la reprise du transport de marchandises a été renforcée par l'hydraulicité. Sur le Rhin, le nombre de jours d'étiage critique a été quelque peu limité en 2021. Par exemple, à l'échelle de Kaub, sur le Rhin moyen, le nombre de jours inférieur au seuil critique (étiage équivalent) était de 10 en 2021, contre 107 en 2018, année marquée par des périodes de basses eaux. L'analyse des données relatives aux niveaux d'eau du Danube indique un nombre légèrement plus élevé de jours d'étiage en 2021, également dans la période comprise entre 2015 et 2021.

Bien que l'hydraulicité ait été globalement positive, la situation s'est dégradée en fin d'année (quatrième trimestre 2021). Cette baisse des niveaux d'eau a entraîné une augmentation des prix des prestations de transport ou des taux de fret au quatrième trimestre 2021, en particulier pour les marchandises sèches disponibles sur le marché au comptant. Les taux de fret enregistrés pour les marchandises liquides ont suivi une trajectoire légèrement négative au cours des deux dernières années, qui n'a été interrompue qu'au quatrième trimestre 2021 en raison des faibles niveaux d'eau. Les raisons de cette tendance à la baisse découlaient de la diminution de la demande de transport de marchandises liquides en raison de la pandémie de Covid.



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

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org



En ce qui concerne le transport de marchandises, les perspectives sont globalement orientées vers une reprise pour 2022-2024. Les risques de baisse, générés par la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine et de son impact sur l'économie, sont cependant considérables. Ces répercussions économiques se traduisent principalement par une augmentation des prix des matières premières et des perturbations de l'approvisionnement.

Le transport de céréales devrait être impacté par la guerre en Ukraine, cette invasion ayant entraîné d'importants goulets d'étranglement dans les exportations de céréales de la région de la mer Noire vers de nombreux marchés consommateurs de céréales. Par conséquent, d'autres régions exportatrices de céréales gagnent en importance. En France, les régions productrices de céréales et les liaisons fluviales avec l'arrière-pays devraient tirer parti de cette situation. Le Port fluvio-maritime de Rouen est une importante plateforme d'exportation de céréales, et les bateaux opérant dans l'arrière-pays transportent des céréales jusqu'au port. Avec la reprise des échanges entre le Port de Rouen et les pays d'Afrique du Nord, le transport fluvial de céréales dans le nord de la France devrait en bénéficier. Les pays d'Afrique du Nord sont de gros importateurs de céréales et doivent sécuriser leurs approvisionnements en céréales.

En 2021, la navigation intérieure en Europe comptait plus de 10 000 bâtiments immatriculés dans des pays rhénans, 3 500 dans des pays danubiens et 2 300 dans d'autres pays européens. Le taux de nouvelles constructions de bateaux à cargaison sèche a diminué de huit unités, passant de 26 en 2020 à 18 en 2021. Le nombre de bateaux-citernes nouvellement construits a augmenté de quatre unités, comptant 40 unités en 2019, 54 en 2020 et 58 en 2021. En termes de capacité, la majorité des nouveaux bateaux à cargaison liquide relèvent de la catégorie des 3 000 à 4 000 tonnes et de celle des 2 000 à 3 000 tonnes.

La situation de l'emploi dans le transport fluvial de marchandises en Europe a connu une évolution de 2019 à 2020. Les conséquences de la pandémie ont été particulièrement graves pour le transport de passagers. En effet, ce secteur, qui affichait une tendance à la hausse, étant passé de 17 895 employés en 2010 à 23 100 en 2019, a connu une baisse de ce nombre en 2020, ne comptant plus que 21 023 employés. Le nombre d'employés dans le transport de marchandises s'élevait à 23 170 personnes, un chiffre légèrement supérieur à celui de l'emploi dans le transport de passagers.

Les mesures adoptées pour endiguer le virus pendant la pandémie de Covid ont gravement atteint le transport de passagers en 2020 et 2021. Même si une reprise du trafic de bateaux de croisière a pu être observée en 2021, en raison de l'assouplissement des mesures de prévention, les mouvements de bateaux de croisière fluviale sur le Rhin sont restés inférieurs de 55 % au niveau prépandémique enregistré en 2019.

Le nombre de bateaux de croisière ayant franchi l'écluse d'Iffezheim sur le Rhin est passé de 534 en 2020 à 1 315 en 2021, restant néanmoins très inférieur aux 2 929 passages relevés en 2019. Des tendances comparables ont été constatées pour le Danube et la Moselle. En ce qui concerne le Danube, les chiffres enregistrés à la frontière germano-autrichienne ont augmenté, passant de 324 bateaux de croisière à 1 255, même si cette dernière valeur reste inférieure aux 3 668 passages relevés en 2019. En ce qui concerne la Moselle, le nombre de passages a chuté de 1 536 à 469 en 2019 et 2020, mais est remonté à 1 000 en 2021. Non seulement les mouvements des bateaux n'ont pas atteint les niveaux prépandémiques, mais le taux d'occupation des bâtiments était très inférieur aux valeurs recensées pour l'année 2019.

Même si le marché de la croisière fluviale semble se redresser, la guerre qui sévit en Ukraine et la hausse des prix des matières premières, comme celui de l'acier, nécessaires à la construction de nouveaux bateaux, pourraient susciter des incertitudes quant aux perspectives du transport de passagers pour 2022.

De nombreux pays ont ouvert leurs frontières aux voyageurs au printemps 2022, et de nouvelles commandes de bateaux de croisière fluviale commencent à être enregistrées. Cela étant, la guerre en Ukraine est une source de difficultés pour le marché européen de la croisière fluviale. Surtout, l'attrait du Danube inférieur pourrait diminuer considérablement en raison des risques auxquels la navigation pourrait se trouver exposée dans la région. Ensuite, la demande émanant des passagers pourrait également en pâtir sur d'autres fleuves européens, étant donné que les touristes américains associeront la guerre en Ukraine et l'Europe en général. En outre, la guerre a entraîné une réduction significative du personnel ukrainien présent sur le marché de la croisière fluviale. De plus, la hausse des prix du carburant peut entraîner une hausse des prix des billets, ce qui a également un impact sur le tourisme.

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 des rapports thématiques, 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.



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

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