

NOUVEAU FORMAT POUR LE RAPPORT DE L'OBSERVATION DU MARCHÉ DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE EN EUROPE PUBLIÉ PAR LA CCNR EN COOPÉRATION AVEC LA COMMISSION EUROPÉENNE

Ref: CC/CP (16)03

Mettre à disposition des informations toujours plus fiables et diverses et ce, le plus fréquemment et largement possible, c'est le défi que souhaite relever la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) en coopération avec la Commission européenne en proposant un nouveau format pour ses rapports sur l'observation du marché de la navigation intérieure en Europe.

UNE CONTRIBUTION IMPORTANTE

L'Observation du marché de la navigation intérieure vise 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. Face aux risques inhérents auxquels cette branche des transports est exposée, il s'est avéré important de suivre en permanence les performances économiques et leurs tendances structurelles et cycliques.

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, pour autant que des informations fiables soient disponibles et rendent les analyses possibles.

QUATRE RAPPORTS PAR AN

Dans la continuité de cette approche, la CCNR proposera désormais quatre rapports sur ce marché par an. Trois de ces rapports proposés aux mois de mars, septembre et décembre seront trimestriels et se concentreront sur les marchés et régions les plus sujets à des actualisations régulières.

Un quatrième rapport plus étoffé, proposé au courant des mois de juin, présentera un panorama plus global des tendances et évolutions de la navigation intérieure dans toute l'Europe ainsi qu'une rétrospective complète sur l'année écoulée et les perspectives à moyen terme.

Sur ce projet, la collaboration étroite avec les organisations professionnelles européennes de la navigation intérieure, UENF et OEB, ainsi que les commissions fluviales du Danube, de la Moselle et de la Save, constitue un point central pour garantir la qualité et la fiabilité des informations.

NOUVELLE FORME VISUELLE ET VERSION DIGITALE DISPONIBLE EN LIGNE

L'observation du marché prend également une nouvelle forme visuelle.

Son graphisme a été révisité et ce rapport, disponible comme par le passé en version pdf, est désormais également disponible en version digitale sur le site www.inland-navigation-market.org. Ce site web « responsive » quadrilingue (anglais, français, allemand et néerlandais) permettra au public le plus large possible de consulter en ligne le rapport ou les sections pertinentes plus facilement, aussi bien depuis son ordinateur que sa tablette ou de son smartphone. Une version papier annuelle intégrant les derniers rapports trimestriels et le rapport annuel de juin sera disponible au cours de l'été de chaque année sur commande : ccnr@ccr-zkr.org.

La CCNR est d'ores et déjà heureuse de présenter le premier rapport trimestriel de ce type pour 2016. Vous trouverez ci-joint les chiffres clés 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 !



La nouvelle présentation du rapport



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

Le transport de marchandises sur le Rhin traditionnel a atteint au premier semestre 2015 un niveau de près de 99 millions de tonnes, soit une augmentation des quantités de 3% par rapport à la même période de l'année précédente. Puis, au troisième trimestre, la longue période de basses eaux a affecté l'évolution en limitant le transport de grandes quantités. Pour l'ensemble des trois premiers trimestres 2015, le résultat s'est ainsi élevé à 145 millions de tonnes, soit 1,5% de moins qu'à la même période de l'année précédente.

Aux Pays-Bas et en Allemagne, il y a également eu des augmentations au premier semestre. Le volume de trafic a augmenté de près de 1% sur les voies navigables néerlandaises et de 3,2% en Allemagne. Ici aussi, cette hausse a été suivie d'une baisse au troisième trimestre. Les basses eaux ont principalement affecté les transports de marchandises sèches en vrac et de conteneurs. La tendance pluriannuelle du transport reste certes positive, mais est sensible aux limitations imposées par les conditions de navigation.

Malgré l'augmentation des quantités, les prix de transport et le chiffre d'affaires n'ont pas présenté de tendance à la hausse au premier semestre. C'est seulement avec l'arrivée des basses eaux en août qu'on a pu constater un regain (sensible) pour les prix et donc également pour les chiffres d'affaires. Cela montre que, dans la situation actuelle du marché, seuls des facteurs extérieurs (hauteurs d'eau) peuvent engendrer une nette amélioration des recettes (taux de fret, chiffres d'affaires). Le rapport existant entre l'offre et la demande est trop défavorable pour pouvoir déclencher une tendance à la hausse propre au marché.

La longue période de basses eaux a eu des conséquences non seulement sur les taux de fret et les chiffres d'affaires, mais aussi sur les conditions opérationnelles. Tout d'abord, le degré de chargement des bâtiments utilisés a diminué, avec plus ou moins d'ampleur selon le secteur et le type de bateau. En même temps, on a employé plus de bateaux (+ 20-30%) afin de ne pas briser des chaînes de transport essentielles dans le domaine des matières premières.

L'offre a été marquée par de nouveaux reculs du taux de nouvelles constructions. Pour la navigation à cale sèche, le total des nouveaux bateaux arrivés sur le marché pendant les années 2013, 2014 et 2015 ne constitue qu'environ 1% de la capacité de la flotte d'Europe occidentale. Ce taux est un peu plus élevé pour la navigation citerne, où il atteint environ 7% pour le total des trois années.



Contrairement au faible taux de nouvelles constructions de la navigation à marchandises, le développement de la flotte de navigation à passagers (croisières fluviales) ne s'atténue pas. 30 nouveaux bateaux de croisière sont arrivés sur le marché rien qu'en 2015. Le total pour les années 2013, 2014 et 2015 s'élève à environ 80 bateaux, soit une augmentation des capacités d'un tiers en seulement trois ans.

Pour les croisières fluviales, on constate une nette différence de vitesse de développement entre l'offre et la demande. Si cette différence se poursuit, cela pourrait être préoccupant.

En dépit de ce déséquilibre, on constate pour la navigation à passagers une tendance à la hausse du chiffre d'affaires. Les entreprises spécialisées dans la clientèle nord-américaine enregistrent des augmentations plus fortes.

Les perspectives pour 2017 sont modérément positives ; pour la navigation à marchandises, on s'attend à une augmentation du volume transporté d'environ 3 à 4%. Toutefois, l'amélioration de la rentabilité des entreprises s'effectue par petites étapes, la situation actuelle du marché empêchant un rythme plus rapide.

Pour les croisières fluviales, on s'attend à de nouvelles augmentations du chiffre d'affaires. Toutefois, le détachement continu de l'offre par rapport à la demande augmente les risques sur ce marché et la sensibilité vis-à-vis de soudains « changements de cap » économiques.

