

RAPPORT DE L'OBSERVATION DU MARCHÉ DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE EN EUROPE: PREMIER RAPPORT ANNUEL PUBLIÉ PAR LA CCNR EN COOPÉRATION AVEC LA COMMISSION EUROPÉENNE

Ref: CC/CP (16)05

L'Observation du Marché de la CCNR, dans le cadre de ce rapport annuel, élargit son champ d'analyse et s'intéresse également à la navigation intérieure européenne au sein des corridors de transport en Europe. Une attention particulière est accordée aux corridors de transports **Rhin-Alpes, Rhin-Danube, Mer du Nord-Méditerranée et Mer du Nord-Mer Baltique**. Ces 4 corridors contiennent en effet des voies d'eau européennes majeures: le Rhin, la Moselle, l'axe Nord-Sud reliant les Pays-Bas au Nord de la France en passant par la Belgique, l'axe Est-Ouest reliant la Pologne, l'Allemagne du Nord et les Pays-Bas, et le Danube. Une étude sur la multi-modalité dans ces corridors permet de mettre en avant la place du transport fluvial au sein de ces voies de transport européen. La part de la navigation intérieure est variable et peut aller de 15% en Europe Centrale (axe Rhin-Danube) jusqu'à 50% au sein de l'axe Rhénan.

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

Le rapport annuel de la CCNR fournit une analyse détaillée de l'évolution du transport fluvial sur les voies d'eau citées ci-dessus qui représentent ensemble environ 500 millions de tonnes de marchandises transportés en 2015. Le **Rhin**, avec 330 millions de tonnes de marchandises transportés, représente néanmoins **2/3 de la navigation intérieure européenne** et conserve donc malgré tout une place importante dans cette observation du marché. En particulier une étude de l'évolution du volume transporté par type de produits est réalisée et cette analyse permet de mettre en évidence des dynamiques différentes pour la demande de transport fluvial. Certains produits ayant historiquement une part importante dans la navigation fluviale comme les matériaux de construction ou les métaux ont une tendance à la baisse. Parallèlement d'autres produits comme les produits chimiques ou les conteneurs, des produits à forte valeur, connaissent une augmentation de leur volume transporté.

ANALYSE DES ASPECTS D'INFLUENCE EN DEHORS DE LA NAVIGATION

Au-delà de l'Observation des volumes transportés, le rapport annuel de la CCNR analyse les différents aspects qui peuvent influencer le transport sur les voies navigables européennes. Ainsi ce rapport revient sur les **conditions économiques** et la reprise de l'activité qui se poursuit en Europe. Ce rapport revient également sur les **conditions environnementales** et notamment sur la faible hydraulicité du deuxième semestre en 2015 qui a fortement impacté la navigation intérieure dans toute l'Europe. A titre d'exemple, sur le Rhin traditionnel et la Moselle, les volumes transportés ont connu une baisse de 4% et de 14% sur l'ensemble de l'année 2015.

DIVERSIFICATION DES ANALYSES FOURNIES

L'étude d'un marché nécessite une étude de son écosystème dans son ensemble, l'Observation du Marché de la CCNR s'attache donc à fournir des analyses diversifiées permettant de mieux appréhender le marché de la navigation européenne. En plus d'un suivi de la flotte, des conditions d'exploitation de cette flotte et de la manutention portuaire, ce nouveau rapport annuel contient des analyses sur **le marché du travail**, sur **la capacité utilisée** et sur **la multi-modalité**.

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 !



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

OBSERVATION DU MARCHÉ: RÉSUMÉ EXÉCUTIF DU RAPPORT ANNUEL 2016

LA NAVIGATION INTÉRIEURE EUROPÉENNE

CHIFFRES CLÉS

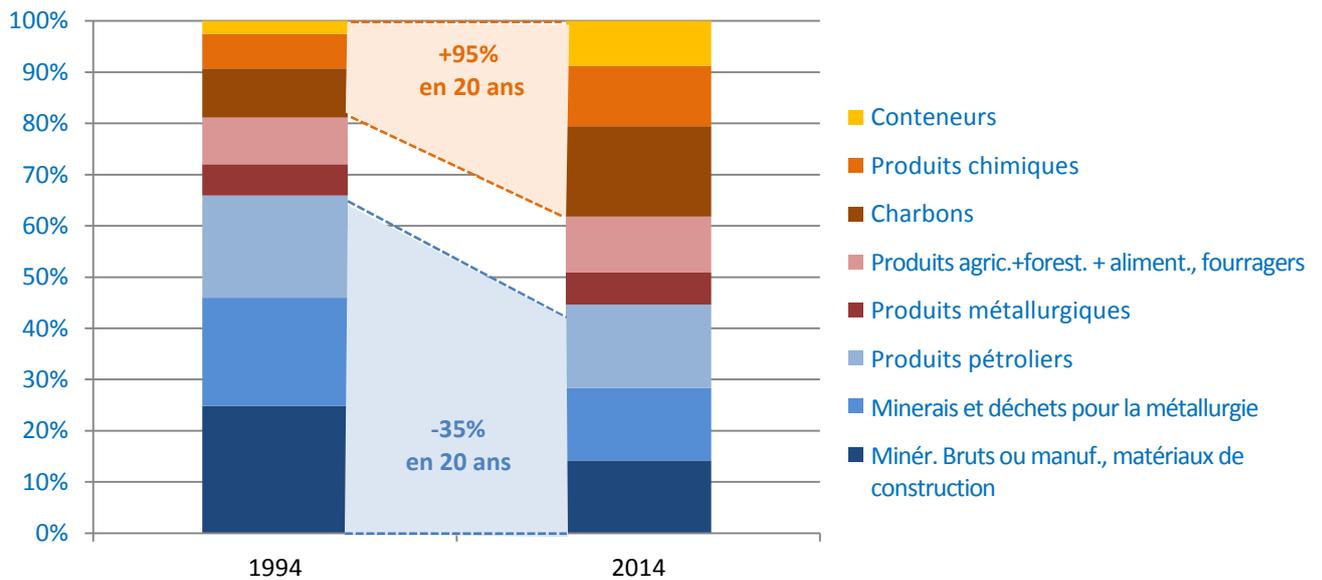
- Dans l'Union européenne sont actuellement transportées sur les voies de navigation intérieure environ **550 millions de tonnes** de marchandises
 - Environ **330 millions de tonnes** sont transportées sur le Rhin (soit deux tiers du transport dans l'UE)
 - Transport sur le Rhin:
 - 1er semestre 2015: + 3 %
 - 2ème semestre 2015: -11 %
- → Taux de croissance annuel moyen de 2010 à 2015: + 1,5 %:
(début 2010 = reprise de la croissance du transport fluvial après la crise)

Un mode de transport... *entre stabilité et changement*

- La quantité de marchandise transportée sur les voies d'eau intérieures européennes est relativement stable au fil des ans.
- Parallèlement à cette stabilité existent toutefois des variations de la demande de transport qui sont liées aux fluctuations cycliques de l'activité économique.
- Malgré la tendance relativement stable sur plusieurs années, une évolution structurelle est en cours.
- Les marchandises qui représentaient une grande partie du transport il y a vingt ans, à savoir les minerais, produits pétroliers et matériaux de construction, ont diminué de 35 % sur cette période de vingt ans. Les minerais et matériaux de construction sont des produits en vrac dont le rapport entre le poids et la valeur est peu élevé.
- Parallèlement a été constatée au cours des vingt dernières années une hausse de 95 % d'autres marchandises, notamment les conteneurs, les produits chimiques et le charbon.



Structure des marchandises transportées sur le Rhin



Source: destatis

Un mode de transport...

intégré dans un contexte général écologique, politique, économique et de logistique intermodale

- Le transport par bateau de navigation intérieure est fortement dépendant de facteurs exogènes, tels que les conditions environnementales naturelles (voir le deuxième semestre de l'année 2015) ou les conditions sociopolitiques ; la politique énergétique de certains États comme l'Allemagne en est un exemple.
- Le transport par bateau de navigation intérieure est lié aux autres modes de transport et constitue ainsi dans les corridors de transport européens une offre logistique complémentaire.

Un mode de transport ...

qui a connu un développement différencié en 2015

- La demande de transport sur le Rhin a connu une évolution favorable au premier semestre de l'année 2015. Ainsi, les quantités transportées ont augmenté de 3 %. Le produit des quantités transportées et de la distance de transport (prestation de transport) a même augmenté de 7 %.
- La baisse des quantités transportées sur les voies d'eau européennes au deuxième semestre résulte d'une période de basses eaux du mois d'août au mois de novembre. En raison des faibles hauteurs d'eau, le chargement des bateaux a dû être limité. Cela s'est traduit par des restrictions pour le transport de grandes quantités de marchandises liquides et solides en vrac. Sur l'ensemble de l'année a ainsi été enregistrée sur le Rhin une légère baisse de 4 % de la demande de transport.
- Cette période de basses eaux a aussi affecté d'autres fleuves européens, avec le même effet limitatif sur l'évolution des quantités. Cela a concerné le transport de marchandises, mais aussi le transport des passagers. Ainsi, la période de basses eaux a donné lieu à des restrictions pour certaines croisières.

- Sur l'axe nord-sud, des Pays-Bas au nord de la France en passant par la Belgique, sont transportées environ 20 % des marchandises en Europe. En 2015 a été constatée ici une forte hausse des transports de produits agricoles ; ceux-ci revêtent une grande importance sur cet axe nord-sud, de même que d'autres catégories de marchandises (produits pétroliers, sables, terres et matériaux de construction). Sur cet axe, la tendance est positive pour le transport de produits pétroliers et de produits agricoles.
- La navigation sur le Danube, qui assure le transport d'environ 10 % des marchandises en Europe, a enregistré un recul en 2015 pour le transport de marchandises. De ce fait, l'indice de fret a diminué pour les transports sur le Danube. L'absence de précipitations régulières et en quantité suffisante dans le bassin du Danube s'est traduite par une baisse du taux de chargement des bateaux au deuxième semestre. En outre, certains bateaux ont dû être allégés afin de passer certains secteurs critiques et des interruptions temporaires de la navigation ont été nécessaires.
- Mais cette faible hydraulicité a également eu des effets positifs. Ainsi, les prix du transport ont augmenté de manière significative, ce qui s'est aussi traduit par une hausse des chiffres d'affaires, malgré la baisse des quantités. Dans les pays où sont transportés les volumes les plus importants, aux Pays-Bas et en Allemagne, le chiffre d'affaires a augmenté de 4 % en 2015. Les coûts d'exploitation ayant légèrement diminué en raison de la baisse du prix du carburant, les conditions d'exploitation se sont améliorées pour la navigation intérieure en Europe occidentale.
- L'évolution de la flotte de bateaux à marchandises demeure marquée par un très faible taux de nouvelles constructions. Tel est le cas à la fois en Europe occidentale et dans le bassin du Danube. Le taux de nouvelles constructions est toutefois relativement élevé pour la navigation à passagers ou plus précisément dans le segment des croisières fluviales. Ainsi, près de 20 nouveaux bateaux de croisières fluviales ont été mis en service en Europe. Cela correspond à près de 10 % de la flotte de bateaux de croisières fluviales existante.
- Les perspectives pour l'année 2016 sont légèrement positives pour le transport de marchandises ; les quantités pourraient augmenter de 3 % à 5 %. Cette hausse résulte d'une part d'un effet de base lié aux basses eaux et à la baisse des quantités qui en a résulté en 2015. Cet effet de base implique des effets de rattrapage qui se traduisent par un taux de croissance plus élevé. La hausse prévue résulte aussi de l'évaluation économique de la demande de transport, les prévisions pour les différents segments de marchandises permettant de conclure à un résultat globalement positif.

Un mode de transport ...

tourné vers l'avenir avec un potentiel de renouveau

- Actuellement peut être observé un faible renouvellement de la flotte ; il existe néanmoins des initiatives novatrices qui permettent de réduire la consommation de carburant et d'améliorer ainsi la durabilité du mode de transport. Ici peut être mentionné notamment le recours au gaz naturel liquéfié (GNL) en tant que carburant.
- En outre peuvent être mentionnées des initiatives régionales, par exemple la création d'une ligne régulière pour le transport de conteneurs sur la Moselle. Cela démontre qu'il est possible d'introduire de nouveaux modèles d'affaires et prouve que de nouvelles offres peuvent générer une nouvelle demande.

www.inland-navigation-market.org

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org