

LA CCNR PUBLIE SON RAPPORT THÉMATIQUE/JANVIER 2020

Ref: CC/CP (20)2

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) publie, en partenariat avec la Commission européenne, des rapports annuels et semestriels portant sur le marché européen de la navigation intérieure. À partir de 2020, des rapports thématiques seront également publiés une fois par an. Le présent rapport thématique sur le transport fluvio-maritime est donc le premier d'une série.

Aucun rapport dédié fournissant des données détaillées sur le transport fluvio-maritime n'étant actuellement disponible, il a été décidé de consacrer un rapport à ce sujet spécifique, dans le but d'améliorer les connaissances et d'informer sur le transport fluvio-maritime en Europe. Les statistiques disponibles concernant le transport fluvio-maritime de passagers étant peu nombreuses, le présent rapport se concentrera sur le transport fluvio-maritime de marchandises.

Le résumé analytique du rapport est présenté ci-après. Le rapport peut être téléchargé dans son intégralité au format pdf (en version anglaise) ou consulté directement en ligne sous www.inland-navigation-market.org (en version française, allemande, néerlandaise ou anglaise).

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le transport fluvio-maritime consiste en un transport effectué en partie sur des voies de navigation intérieure et en partie en mer, sans transbordement. Il convient de ne pas confondre les transports fluvio-maritimes et les opérations de transport combinant le transport fluvial et maritime et nécessitant des opérations de transbordement entre ces derniers. Le transport fluvio-maritime peut être effectué par des navires de mer ou des bateaux de navigation intérieure. Il convient de faire la distinction entre ces deux catégories générales d'activités de transport fluvio-maritime, qui sont analysées séparément dans le rapport.

Transport fluvio-maritime effectué par des navires de mer

Dans la plupart des cas, le transport fluvio-maritime (ou «transport lac-mer» en Suède et en Finlande) est assuré par de petits navires de mer (également appelés «navires fluvio-maritimes»), qui portent un numéro de l'Organisation maritime internationale (OMI) et peuvent naviguer à la fois sur certains tronçons de voies navigables intérieures et en mer. Cette catégorie représente la majorité des volumes de transport fluvio-maritime en Europe. Une opération de transport fluvio-maritime type peut commencer dans un port intérieur (par exemple Duisbourg), se poursuivre sur un fleuve (le Rhin), passer par un port maritime (Rotterdam) sans transbordement, continuer sur les eaux maritimes (la mer du Nord) et se terminer dans un port maritime ou dans un port intérieur d'un autre pays (par exemple à Londres).

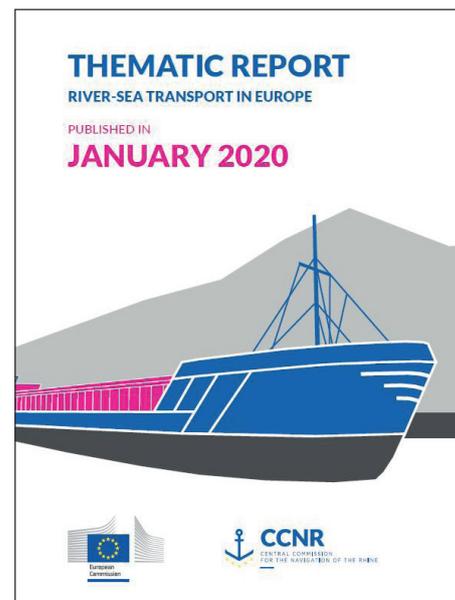
Les navires fluvio-maritimes doivent se conformer aux exigences techniques et réglementaires en vigueur dans les zones maritime et fluviale. Sur le Rhin des exigences supplémentaires propres à ce fleuve sont applicables. En ce qui concerne les exigences environnementales, seules celles applicables aux navires de mer doivent être respectées. Outre ces exigences, les conditions applicables à la navigation fluvio-maritime varient aussi d'un pays à l'autre et dépendent fortement de la situation géographique, de la zone de navigation, de l'infrastructure des voies navigables et des conditions météorologiques. C'est pourquoi les navires fluvio-maritimes sont généralement conçus pour être exploités dans une zone de navigation spécifique.

L'avantage manifeste du transport fluvio-maritime réside dans l'absence de transbordements dans les ports maritimes ; il en résulte une réduction des coûts de transport, un gain de temps et un moindre risque de dommage pour les marchandises, ainsi qu'une offre unique sur le marché. Si la polyvalence du transport fluvio-maritime est un avantage, c'est aussi un inconvénient par rapport au transport maritime, car son bon fonctionnement dépend également des conditions de navigation sur les voies navigables intérieures. Un défi important pour la navigation fluvio-maritime réside par conséquent dans sa capacité à fournir des services de transport tout au long de l'année et quelles que soient les conditions météorologiques. De plus, par rapport aux navires exclusivement maritimes la capacité des navires fluvio-maritimes est limitée lorsqu'ils naviguent sur les voies de navigation intérieure, ce qui rend difficile la réalisation d'économies d'échelle avec ce type de navires.

Près de 90,5 millions de tonnes de marchandises sont actuellement transportées par transport fluvio-maritime en Europe. Ce mode de transport est pratiqué sur tous les grands fleuves d'Europe qui sont reliés à la mer.

Le pays présentant le plus important volume de transport fluvio-maritime en Europe est le Royaume-Uni (environ 47 millions de tonnes). Londres, la Tamise, ainsi que l'estuaire de la rivière Humber dans le nord-est de l'Angleterre, la rivière Forth en Écosse et d'autres estuaires sont des zones importantes d'activité fluvio-maritime. Dans l'ensemble, le transport fluvio-maritime a montré une tendance à la hausse ces dernières années au Royaume-Uni.

Par ailleurs, la Russie et l'Ukraine sont deux pays présentant un niveau important de transport fluvio-maritime, en raison de conditions naturelles très favorables. En 2018, environ 25 millions de tonnes de marchandises ont été transportées par des navires fluvio-maritimes en Russie, ce qui en fait le deuxième plus grand marché d'Europe pour ce type de transport.



Le transport fluvio-maritime est également bien développé en Suède et en Finlande, prenant la forme du transport lac-mer, où les lacs (Vänern et Mälaren en Suède, et Saimaa en Finlande) représentent la composante intérieure de l'activité. Les principaux groupes de produits commercialisés sont le bois et les produits du bois.

En Europe occidentale (Pays-Bas, Belgique, Allemagne et France), le transport fluvio-maritime se concentre principalement sur les zones suivantes : le Rhin inférieur, l'Escaut inférieur, le canal Gand-Terneuzen, la Meuse, le canal Albert, la Seine et le Rhône.

Le Rhin inférieur constitue le centre névralgique du transport fluvio-maritime en Allemagne et un secteur majeur pour les Pays-Bas. L'acier est le segment le plus important pour le transport fluvio-maritime dans la région, en raison de l'industrie sidérurgique de Duisbourg, qui utilise le Rhin comme voie d'exportation pour le fer, l'acier, les métaux et les produits métalliques. Une grande partie de ces exportations est destinée au Royaume-Uni et à la Scandinavie.



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



© Wilson EuroCarriers AS

Les produits liés à l'acier constituent également le principal segment de marchandises transportées par voie fluvio-maritime en Belgique et aux Pays-Bas. En effet, les produits sidérurgiques sont exportés du port belge de Gand principalement vers le Royaume-Uni via le canal Gand-Terneuzen, l'estuaire de l'Escaut et la mer du Nord.

Les produits liés à l'acier et les matières premières (minerais, ferrailles et produits métalliques) représentent également la part la plus importante du transport fluvio-maritime total en France. Comme en Allemagne, les exportations représentent environ les deux tiers du volume total du transport fluvio-maritime en France. Contrairement à l'Allemagne, les routes fluvio-maritimes françaises sont principalement reliées aux pays riverains de la mer Méditerranée (Turquie, Afrique du Nord).

Dans le sud-est de l'Europe, le Danube inférieur offre de bonnes conditions naturelles pour le transport fluvio-maritime. Le trafic fluvio-maritime enregistré dans les trois ports fluvio-maritimes roumains de Galati, Braila et Tulcea est relativement stable depuis 2012. Les produits liés au fer et à l'acier, ainsi que les matières premières et les produits agricoles, constituent les segments de marchandises les plus importants pour le transport fluvio-maritime en Roumanie.

Transport fluvio-maritime effectué par des bateaux de navigation intérieure

Il existe également des zones spécifiques en Europe où les bateaux de navigation intérieure peuvent effectuer des voyages limités en mer, entre deux ports d'un même pays, à condition qu'ils détiennent une autorisation appropriée. Cette autorisation peut être obtenue sous réserve que soient respectées les exigences de classification et de réglementation, qui ne sont pas harmonisées au niveau de l'UE. Dès lors qu'un port maritime/côtier n'est pas suffisamment relié au réseau de voies de navigation intérieure, cette option peut être particulièrement pertinente, à condition qu'il y ait une justification économique sous-jacente. Cette pratique n'est cependant pas autorisée actuellement dans plusieurs pays de l'UE.

Ce type de trafic (appelé « trafic estuarien ») se retrouve par exemple en Belgique, où les bateaux de navigation intérieure doivent emprunter un itinéraire maritime limité reliant le port de Zeebrugge au réseau européen de navigation intérieure (principalement par le North Sea Port et le port d'Anvers). Le trafic de marchandises estuarien enregistré au port de Zeebrugge s'élevait à 2,1 millions de tonnes en 2018.

En France, certains bateaux de navigation intérieure sont également autorisés à naviguer le long du littoral dans des secteurs maritimes nationaux reliant le terminal à conteneurs du port du Havre (Port 2000) à la Seine. Cette possibilité a récemment été étendue à d'autres secteurs de France à la suite de l'adoption d'une réglementation nationale en octobre 2018, avec des exigences devant être respectées par les bateaux de navigation intérieure pour obtenir l'autorisation appropriée en fonction de la route concernée.

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.

Bonne lecture !

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