

RAPPORT ANNUEL DE L'OBSERVATION DU MARCHÉ DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE EN EUROPE : ÉDITION 2019

Ref: CC/CP (19)4

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 2019 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. Goris, Président de la Plateforme européenne du transport fluvial (IWT Platform), et de M. Georges, Secrétaire Général de la CCNR, viennent illustrer la dimension résolument européenne de la publication.

Le nouveau rapport sur l'Observation du marché met en lumière les principaux résultats pour l'année 2018 en présentant de nombreuses statistiques et en détaillant les évolutions majeures du marché pour différents aspects de la navigation intérieure, y compris le transport fluvial de marchandises et de passagers, la manutention fluviale dans les ports, l'évolution de la flotte, les entreprises de transport et les croisières fluviales, y compris les petits bateaux de croisière. Dans ce rapport est également analysée la structure par âge des personnes actives dans le secteur de la navigation intérieure dans certains pays européens. En particulier, cette édition 2019 du rapport comprend un chapitre consacré aux bateaux d'excursions journalières sur les canaux, rivières, fleuves et lacs européens.

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.

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

L'Observation et l'Aperçu du marché sont des publications respectivement annuelles et trimestrielles de la CCNR portant sur le marché de la navigation intérieure en Europe. 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.

RÉSUMÉ

Pour la navigation intérieure européenne, l'année 2018 a assurément été marquée par la longue période de basses eaux qui a eu lieu au second semestre et qui doit être considérée comme un facteur d'influence essentiel pour plusieurs paramètres économiques. Sur le plan régional, l'influence du temps extrêmement sec sur l'activité de transport a été particulièrement forte sur le Rhin et ses affluents, sur le Danube supérieur et moyen ainsi que sur l'Elbe supérieur et moyen.

Les activités de transport sur de nombreux canaux aux Pays-Bas, en Belgique, en France et en Allemagne du Nord ont été beaucoup moins touchées. La navigation sur le Danube inférieur en Roumanie et en Bulgarie est également restée soutenue en raison de son caractère fluvio-maritime dans l'estuaire du Danube.

Le transport de conteneurs, qui continue de se concentrer presque exclusivement sur les États rhénans, a pu maintenir en 2018 son volume de transport et même en partie l'augmenter, car une grande part de ses activités se déroule sur des canaux ou des cours d'eau dotés d'une forte résilience face aux basses eaux (en Belgique, en France, aux Pays-Bas et en Allemagne du Nord). En France, il a progressé dans le bassin Nord-Pas-de-Calais, tandis que son niveau est resté constant dans le bassin de la Seine et dans le bassin Rhône-Saône.

Par contre, le Rhin a enregistré un recul de 10 % du transport de conteneurs (mesuré en EVP), après une croissance pendant les cinq années précédentes. La navigation sur le Rhin moyen et le Rhin supérieur (ces deux secteurs constituent 49 % de la prestation de transport de conteneurs sur le Rhin) a été très limitée à la fin de l'automne 2018. En octobre et novembre, où les bateaux porte-conteneurs ne pouvaient plus naviguer en amont vers Strasbourg ou Bâle, la navigation conteneurs a même dû être totalement suspendue pendant quelques semaines.

L'interruption des chaînes logistiques, non seulement pour le transport de conteneurs, mais aussi pour les produits chimiques, les produits pétroliers, le minerai de fer et d'autres matières premières industrielles, a engendré des pertes économiques d'une ampleur considérable. Les calculs statistiques indiquent une perte de près de 5 milliards d'euros pour la production industrielle allemande au second semestre de 2018 en raison de la chute du trafic sur le Rhin.

Une autre conséquence a été la forte hausse des prix de transport, en particulier sur le Rhin. En octobre et novembre 2018, les taux de fret pour le vrac liquide ont été plus de quatre fois plus élevés que d'habitude (pour le commerce ARA-Rhin).



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

Pour les transports dans l'espace FARAG (Vlissingen, Anvers, Rotterdam, Amsterdam, Gand), une analyse statistique se fondant sur les taux de fret pour le vrac liquide montre que les prix ont également augmenté dans cette région au second semestre. Même si l'hydraulicité a été beaucoup moins touchée dans cette partie de l'Europe occidentale, l'augmentation des taux de fret s'explique par les réactions du marché : les opérateurs belges et néerlandais, en particulier avec de petits bateaux, ont déplacé à l'automne 2018 leurs activités sur le Rhin afin de bénéficier du niveau élevé des taux de fret. Cette diminution des capacités dans la zone FARAG a eu pour conséquence une pression générale à la hausse sur les taux de fret également dans cette région.

Un regard sur les données historiques des périodes de basses eaux dans le passé (1820-2018) montre que les années avec un nombre élevé de jours de basses eaux ont également été relativement fréquentes au début du 20^e siècle, dans les années 1940 et dans les années 1970. Ces modèles historiques montrent que, même sans le changement climatique, des fluctuations importantes des conditions de navigation se sont produites, et se produiront aussi très probablement dans l'avenir. Ils soulignent également la nécessité de revoir dans une certaine mesure les concepts logistiques actuels (en termes de taille et de conception des bateaux).

Dans ce contexte, il convient de mentionner que la flotte de bateaux à marchandises des États rhénans se caractérise par une croissance de la capacité moyenne de chargement et une baisse du nombre de petits bateaux, une évolution qui s'est poursuivie en 2018, en particulier pour la flotte française. En 2018, les taux de constructions neuves ont été plutôt bas, mais les bâtiments mis sur le marché étaient de toutes les catégories et comprenaient aussi des petits bateaux d'un tonnage inférieur à 1 000 tonnes.

Le secteur des entreprises en navigation intérieure présente pour l'Europe occidentale une image très fragmentée : 87,5 % de l'ensemble des opérateurs de transport de marchandises sur les VNI¹ en Europe se trouvent dans les États rhénans, et les seuls Pays-Bas regroupent déjà 58 % de la totalité des opérateurs européens. Toutefois, 41 % de l'ensemble des opérateurs néerlandais de cargaisons sèches et 51 % de l'ensemble des opérateurs néerlandais de cargaisons liquides sont des entreprises unipersonnelles. La structure de tailles des opérateurs français de transport de marchandises est très semblable à celle des Pays-Bas.

Dans la plupart des pays européens, l'évolution de l'emploi dans le domaine du transport de marchandises a été caractérisée ces dernières années par une tendance à la baisse, en se fondant sur les données disponibles pour la période 2012-2016. L'Allemagne, la Suisse, la Pologne, l'Italie et la Lettonie font ici exception : le nombre d'emplois y était plus élevé en 2016 qu'en 2012. Ce sont les Pays-Bas qui ont enregistré la plus forte baisse absolue : le nombre d'emplois y a diminué de 522 de 2012 à 2016 (en France : -279, en Allemagne : +281).

Pour le transport de passagers par contre, le nombre d'entreprises et le nombre d'emplois ont tous deux augmenté entre 2012 et 2016. Ce sont l'Allemagne (+1745), la France (+551), l'Italie (+470) et les Pays-Bas (+306) qui ont enregistré les plus fortes augmentations du nombre d'emplois.

Les données d'Eurostat sur la rentabilité des entreprises opérant sur les VNI montrent que les entreprises de transport de marchandises de Belgique et des Pays-Bas présentent une rentabilité nettement plus élevée que celles de France, d'Allemagne, de Slovaquie et de Hongrie. La rentabilité est ici mesurée par le rapport entre l'excédent brut d'exploitation et le chiffre d'affaires.

Pour le transport de passagers, cet indicateur de rentabilité a progressé pour l'Allemagne ces dernières années, ce qui est conforme à l'évolution positive de l'emploi dans cette branche en Allemagne. La France présente à nouveau une rentabilité relativement faible dans ce segment. D'après les données d'Eurostat, sa position sur l'échelle de rentabilité peut être expliquée par des coûts salariaux relativement élevés dans la navigation intérieure française.

En 2018, contrairement aux difficultés du transport de marchandises, le nombre de passagers pour les croisières fluviales a atteint de nouveaux records. Avec un taux de croissance de 14,6 % par rapport à l'année précédente, 1,64 million de touristes ont emprunté des bateaux de croisière en Europe. Près de 38 % de ces touristes sont aujourd'hui des ressortissants des États-Unis d'Amérique et du Canada. On a constaté un taux de croissance fulgurant de 41 % (mais sur une base beaucoup plus faible) pour les touristes en provenance d'Asie, de Russie et de Scandinavie. Le nombre de voyageurs britanniques et irlandais a également extrêmement augmenté (31 %).

Comme les zones d'activité des croisières fluviales se situent dans toute l'Europe, le secteur a été relativement résilient face aux basses eaux. Il y a certes eu une légère baisse du trafic de bateaux de croisière sur le Rhin (-7 %), contre une hausse sur le Danube (+6 %) et la Moselle (+12 %). L'expansion de la flotte s'est légèrement ralentie en 2018, mais les carnets de commandes suggèrent une reprise du dynamisme du nombre de constructions neuves en 2019.

Un autre chapitre du rapport analyse les bateaux d'excursions journalières (bateaux à passagers sans cabines qui naviguent à la journée). En parallélisme avec la répartition du chiffre d'affaires du transport européen de passagers, c'est en Allemagne, en France, aux Pays-Bas, en Suisse et en Italie qu'on observe le plus grand nombre de bateaux d'excursions journalières. Cette analyse englobe à la fois les bateaux d'excursions journalières sur les cours d'eau et les canaux et ceux sur les lacs. Les capacités disponibles en termes de bateaux et de passagers sont relativement stables dans le temps, mais on peut observer une tendance à la croissance pour les grandes villes (par exemple Amsterdam, Berlin, Hambourg, Paris). Le nombre de passagers



suit également une légère tendance à la hausse, mais les données montrent aussi que ce segment n'est pas tout à fait indépendant de la conjoncture. La crise économique de 2011/2012 a ainsi fortement pesé sur la demande dans des pays importants (Italie, France).

Le chapitre Perspectives du rapport s'intéresse au segment de marchandises « sables, pierres, graviers et matériaux de construction ». Ce segment représente 37 % de l'ensemble du transport de marchandises en navigation intérieure en France, 25 % en Belgique, 20 % aux Pays-Bas, 14 % en Allemagne et 21 % en Roumanie. L'activité de construction en Europe est en expansion depuis 2014, ce qui est imputable à des signaux positifs en provenance de la démographie, des investissements dans les infrastructures publiques et de la reprise économique après la crise immobilière de 2009. Le transport des marchandises correspondantes sur les voies de navigation intérieure (graviers, sables et matériaux de construction principalement) a suivi dans une certaine mesure cette expansion, comme le montre la corrélation entre d'une part l'activité mensuelle et trimestrielle de construction et d'autre part les transports par voies navigables des matériaux précités. Toutefois, les perspectives pour les trois prochaines années indiquent un ralentissement du rythme de l'expansion dans le secteur de la construction. La demande de transport devrait suivre cette évolution, tout en continuant à progresser. En effet, le secteur de la construction est un secteur essentiel avec des perspectives de croissance positives pour l'avenir, comme en témoignent les prévisions à long terme. La navigation intérieure devrait déployer tous ses efforts pour participer à cette croissance.



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

¹ VNI : voies navigables intérieures