

LA CCNR PUBLIE SON APERÇU DU MARCHÉ/AVRIL 2020

Ref: CC/CP (20)4

Le nouveau rapport sur la navigation intérieure européenne, réalisé par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) en partenariat avec la Commission Européenne, vient d'être publié. Le résumé analytique du rapport est présenté ci-après. Le rapport peut être téléchargé dans son intégralité au format pdf en version française, allemande, néerlandaise ou anglaise ou consulté directement en ligne sous www.inland-navigation-market.org.

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La prestation de transport sur les voies de navigation intérieure de l'Union européenne s'est élevée à 111,2 milliards de tonnes-kilomètres (TKM) au cours des trois premiers trimestres de 2019. Les pays rhénans (Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas et Suisse) ont atteint 91,3 milliards de TKM, ce qui représente une part de 82 %, contre 84 % au cours de la même période de l'année 2018. Bien que la prestation de transport dans les pays rhénans ait augmenté de 2,5 % par rapport à 2018, leur part dans la prestation de transport de l'UE a légèrement diminué, du fait de l'augmentation plus marquée de la prestation de transport dans les pays danubiens.

Dans les pays danubiens (Autriche, Bulgarie, Croatie, Hongrie, Roumanie, Serbie et Slovaquie), la prestation de transport a augmenté de 18,4 % pour atteindre 19,8 milliards de TKM. Leur part de la prestation de transport dans l'UE est passée de 16 % à 18 %. La reprise après les périodes de basses eaux a été l'une des principales raisons de cette augmentation, mais une analyse pays par pays révèle également d'autres facteurs d'influence.

Sur une base pluriannuelle, une tendance positive peut être observée pour la Bulgarie et la Roumanie. La tendance pluriannuelle positive est particulièrement marquée pour les minerais de fer et se trouve confirmée par les données de l'Association mondiale de l'acier, dont il ressort que la production d'acier a augmenté de 20 % en Roumanie en 2018 par rapport à 2013.

Dans les pays rhénans, le segment de la cargaison sèche a perdu des volumes de marchandises en raison du retrait progressif du charbon dans le secteur de l'énergie, du ralentissement de la production automobile et d'acier en Europe occidentale et de la diminution des transports de sables, de pierres et de matériaux de construction aux Pays-Bas. Toutes ces évolutions sont liées à la transition énergétique et à l'objectif politique de réduction des émissions. La navigation intérieure en Europe occidentale est ainsi confrontée au défi que constitue l'évolution des segments de marchandises.

Dans le bassin du Rhin, le rétablissement des niveaux d'eau après les basses eaux de la fin 2018 a constitué une évolution positive en 2019. Toutefois, le transport de conteneurs sur le Rhin et en Allemagne n'a pas atteint les niveaux observés au cours du premier semestre de l'année 2018. Un ralentissement macroéconomique des importations et exportations allemandes et une perte de parts de marché peuvent en être les principales raisons.

Le chapitre « Focus sur la Hongrie » contient des chiffres clés pour ce pays du Danube moyen, où les minerais de fer, les produits agricoles et les produits métalliques sont les trois principaux segments de marchandises. Les données relatives au transport international en Hongrie révèlent que les exportations vers l'Allemagne et les importations en provenance de Roumanie sont les deux principaux flux d'exportation/importation dans le transport fluvial hongrois. Les exportations vers l'Allemagne se composent principalement de graines oléagineuses, de denrées fourragères et de produits connexes.

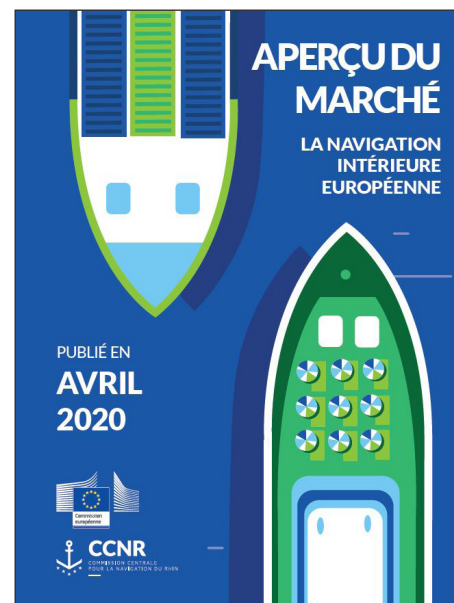
Bien que cet Aperçu du marché couvre les trois premiers trimestres de l'année 2019 et qu'il ait été achevé en mars 2020, il est nécessaire de le compléter par quelques indications concernant la propagation du Coronavirus en Europe. D'une part, le transport fluvial est nécessaire pour contribuer à l'approvisionnement de l'économie et de la société en matières premières et produits importants, tels que les produits agricoles et alimentaires, les produits pétroliers, les produits chimiques et pharmaceutiques et les biens de consommation.

D'autre part, le transport de marchandises est affecté par la baisse de la demande. De nombreuses industries réduisent fortement leur activité, avec des répercussions négatives sur la navigation intérieure. Les répercussions seront beaucoup plus fortes pour le transport de passagers. À la mi-mars, la plupart des croisières fluviales ont été annulées ou reportées au moins jusqu'en mai 2020.

L'Institut de Kiel pour l'économie mondiale a élaboré deux principaux scénarios concernant l'impact de la crise sur l'économie : un scénario avec une reprise à partir de la mi-2020, et un autre scénario avec une reprise seulement à partir du début de l'année 2021. Si l'on applique les hypothèses quantitatives sous-jacentes de ces scénarios à l'ensemble du secteur européen de la navigation intérieure (transport de marchandises et de passagers confondus), la perte financière totale due à cette crise pourrait s'élever à 2,2 milliards d'euros en 2020 (premier scénario), voire à 4,4 milliards d'euros en 2020 (deuxième scénario). Il convient toutefois de souligner que les résultats possibles énoncés ci-avant sont des scénarios et non des prédictions. Les pertes exactes pour le secteur de la navigation intérieure dépendront fortement de la durée de la crise, encore imprévisible actuellement.

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