



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par voie navigable**Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques
et de sécurité en navigation intérieure****Cinquante-sixième session**

Genève, 12-14 février 2020

Point 8 de l'ordre du jour provisoire

Transport fluviomaritime en Europe**Aperçu du transport fluviomaritime de marchandises
dans l'Union européenne****Communication de la Commission centrale pour la navigation du Rhin*****Mandat**

1. Le présent document est soumis conformément au projet de budget-programme pour 2020 (A/74/6, partie V (Coopération régionale pour le développement), chapitre 20 (Développement économique en Europe), programme 17 (Développement économique en Europe), et supplément).
2. Lors de sa cinquante-cinquième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure a décidé d'inscrire à l'ordre du jour de sa cinquante-sixième session les résultats de l'atelier sur le transport fluviomaritime tenu par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) le 11 septembre 2019 à Duisbourg (Allemagne), ainsi que le résumé du rapport thématique de la CCNR sur le transport fluviomaritime (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, par. 17).
3. En annexe figure un document de la CCNR donnant un aperçu du transport fluviomaritime de marchandises dans l'Union européenne. Le Groupe de travail souhaitera peut-être l'étudier et y ajouter des données complémentaires, ainsi qu'examiner et adresser des recommandations au Groupe de travail des transports par voie navigable pour la promotion et le développement du transport fluviomaritime en Europe.

* Il a été convenu que le présent document serait publié après la date normale de publication en raison de circonstances indépendantes de la volonté du soumetteur.



Annexe

Transport fluviomaritime de marchandises dans les principaux pays de l'Union européenne

A. Transport fluviomaritime au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

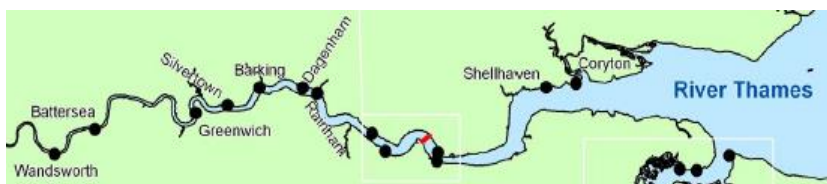
Définitions et zones de navigation intérieure

Selon la définition du Département des transports du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (ci-après le « Département des transports »), le transport fluviomaritime s'entend du transport maritime qui s'effectue en eaux intérieures, c'est-à-dire au-delà de la limite de la voie navigable, qui est une limite définie géographiquement dans la zone d'embouchure des fleuves. Cette limite est arrêtée sur la base de la hauteur moyenne des vagues. Elle forme une ligne droite reliant deux points situés sur la berge. Par le terme « limite de la voie navigable », le Département des transports entend le point le plus proche de la mer dans un estuaire qui pourrait être raisonnablement atteint via un pont ou un tunnel, soit le point où la largeur de l'estuaire est inférieure à 3 km à marée basse et à 5 km à marée haute en période de vives-eaux »¹.

Les cartes des figures 1 a) à d) montrent les quatre estuaires du Royaume-Uni qui enregistrent le plus gros volume de transport fluviomaritime. Elles situent la limite de la voie navigable (en rouge), ainsi que les ports et embarcadères les plus importants. La ligne bleue représente la limite de la zone dite « d'eau calme », qui n'est pas à confondre avec la limite de la voie navigable. Tout transport qui s'effectue entièrement en amont de cette limite est comptabilisé en tant que circulation de navigation purement intérieure. Cela étant, pour le trafic fluviomaritime, c'est la limite de la voie navigable qui s'applique ; l'ensemble du trafic en provenance ou à destination de la haute mer qui s'opère au-delà de cette limite est comptabilisé en tant que trafic fluviomaritime². Dans le cas de la Tamise, la limite de la zone d'eau calme se situe en dehors de la partie de l'estuaire visible sur la carte.

Figure 1 :

a) Carte de la Tamise situant la limite de la voie navigable* ainsi que les ports et embarcadères dédiés au transport fluviomaritime



Source : Département des transports/Citeasen/CCNR.

* En rouge.

b) Carte de la Forth situant la limite de la voie navigable* ainsi que les ports et embarcadères destinés au transport fluviomaritime



Source : Département des transports/Citeasen/CCNR.

* En rouge.

¹ Source : Département des transports (2017), Domestic Waterborne Freight 2017: notes and definitions.

² Idem.

c) Carte du canal maritime de Manchester et de la Mersey situant la limite de la voie navigable* ainsi que les ports et embarcadères destinés au transport fluvio-maritime



Source : Département des transports/CCNR.

* En rouge.

d) Carte du Humber situant la limite de la voie navigable* ainsi que les ports et embarcadères destinés au transport fluvio-maritime



Source : Département des transports/CCNR.

* En rouge.

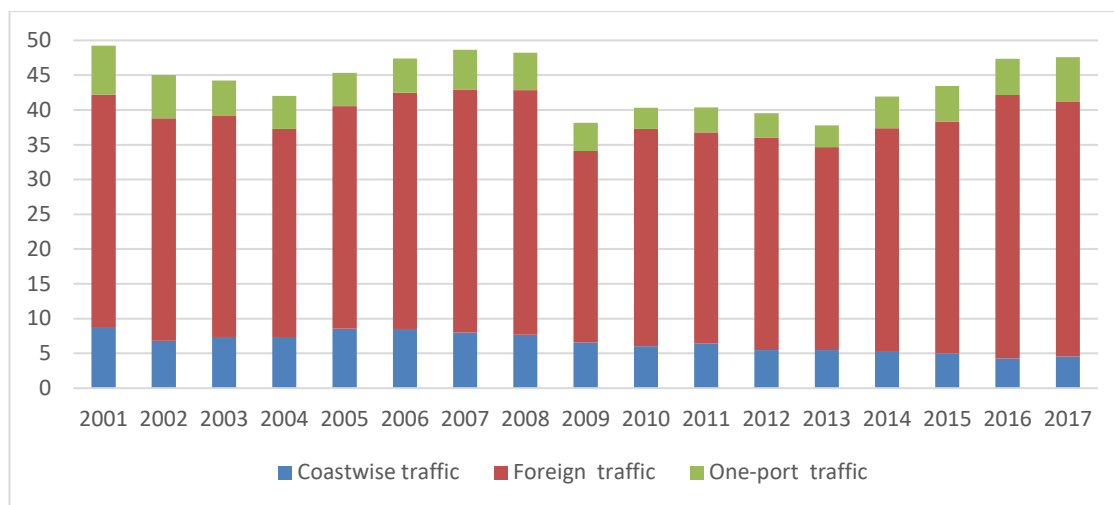
Transport par lieux d'origine et de destination

Au Royaume-Uni, le volume de marchandises transportées par voie fluvio-maritime est de loin le plus important parmi les pays d'Europe occidentale. On distingue trois types de trafic fluvio-maritime : a) le trafic étranger (trafic en provenance ou à destination de pays étrangers) ; b) le trafic côtier (trafic maritime s'opérant au Royaume-Uni entre des ports maritimes et des ports situés en amont de la limite des voies navigables) ; et c) le trafic lié à un seul port (trafic maritime s'opérant entre des installations nationales situées au large des côtes et des ports se trouvant en amont de la limite de la voie navigable). Le trafic étranger constitue de loin la plus grosse part du trafic fluvio-maritime au Royaume-Uni, oscillant entre 76 et 80 % entre 2014 et 2017.

Figure 2

Évolution du volume total du transport fluviomaritime au Royaume-Uni

(En millions de tonnes)*



Source : Département des transports.

* Prend en compte les différents types de trafic maritime en eaux intérieures (trafic étranger, trafic côtier et trafic lié à un seul port) selon les définitions qu'en donne le Département des transports.

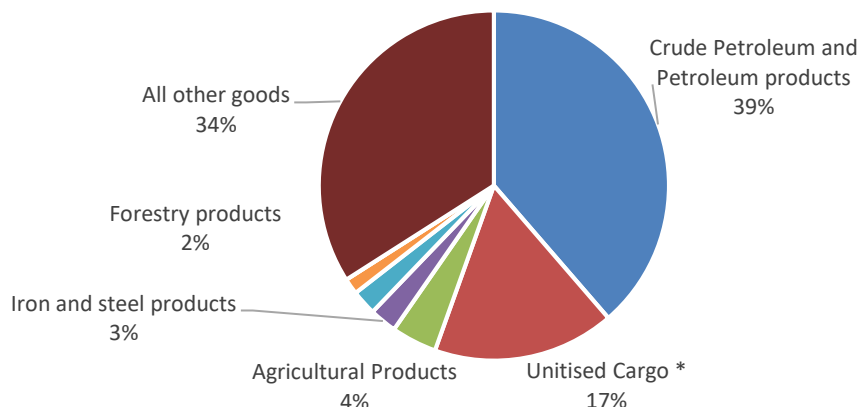
Le volume total du transport fluviomaritime a clairement évolué de manière cyclique. Sa courbe a suivi dans une large mesure les mouvements conjoncturels d'ensemble qui se sont produits en Europe, en particulier la baisse de l'activité économique consécutive à la crise financière de 2000, puis l'augmentation de la production et des échanges mondiaux entre 2003 et 2008, une autre crise financière entre 2009 et 2013 et la reprise qui s'est amorcée depuis lors.

Transport par type de marchandises

Le segment de produits qui représente le plus gros du transport fluviomaritime est le vrac liquide (pétrole brut et produits pétroliers), dont la part a oscillé entre 37 et 40 % entre 2014 et 2017. Tous produits confondus, le vrac liquide constituait 43 % du transport fluviomaritime en 2017.

Le vrac sec (produits agricoles, minerai de fer, charbon, etc.) totalisait pour sa part 33 % du transport fluviomaritime en 2017. Suivaient les marchandises transportées sous forme d'unités de charge (conteneurs, palettes, etc.) avec 17 % et les marchandises diverses (produits forestiers, produits sidérurgiques et autres produits) avec 7 %.

Figure 3

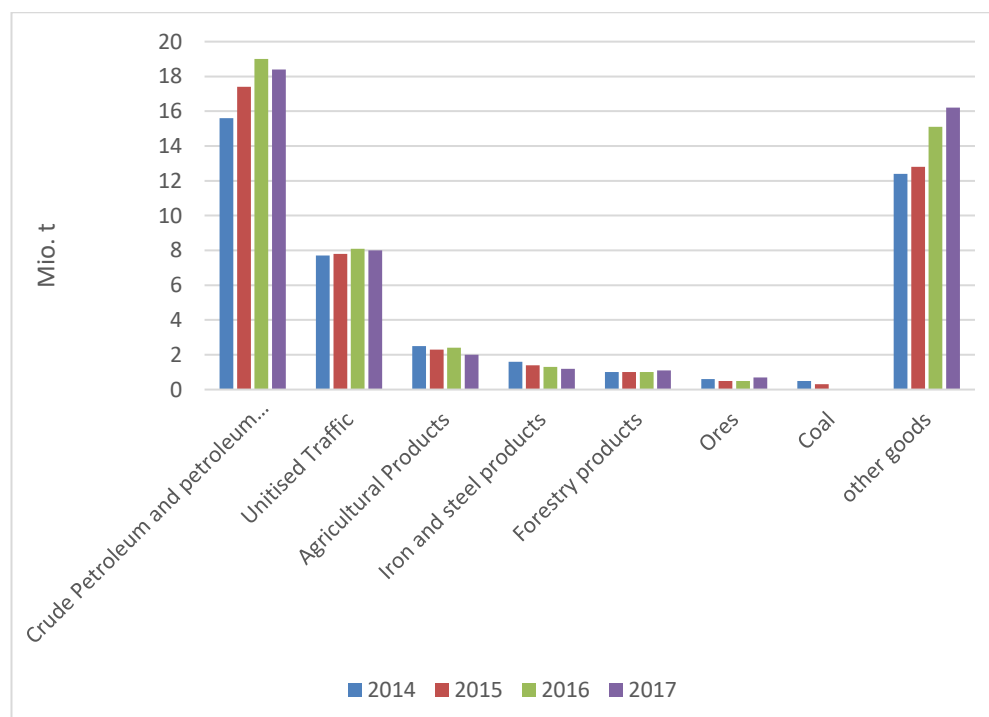
Transport fluviomaritime au Royaume-Uni par type de marchandises, 2017

<i>Catégorie de marchandises</i>	<i>Trafic côtier (en millions de tonnes)</i>	<i>Trafic étranger (en millions de tonnes)</i>	<i>Trafic lié à un seul port (en millions de tonnes)</i>	<i>Total (en millions de tonnes)</i>
Vrac liquide	1,7	18,9	0,0	20,6
dont pétrole brut et produits pétroliers	1,4	17,0	0,0	18,4
Vrac sec	2,5	6,8	6,4	15,7
dont				
minerais	0,2	0,5	0,0	0,7
charbon	0,0	~	0,0	~
produits agricoles	0,2	1,7	0,0	2,0
Marchandises transportées sous forme d'unités de charge	0,2	7,8	0,0	8,0
Marchandises diverses	0,2	3,1	0,0	3,3
dont				
produits forestiers	0,0	1,1	0,0	1,1
produits sidérurgiques	0,0	1,2	0,0	1,2
Total	4,6	36,6	6,4	47,6

Source : Département des transports.

* Unités de charge = conteneurs, palettes, etc.

Figure 4
Évolution du transport fluviomaritime au Royaume-Uni par type de marchandises, 2014-2017
(En millions de tonnes)



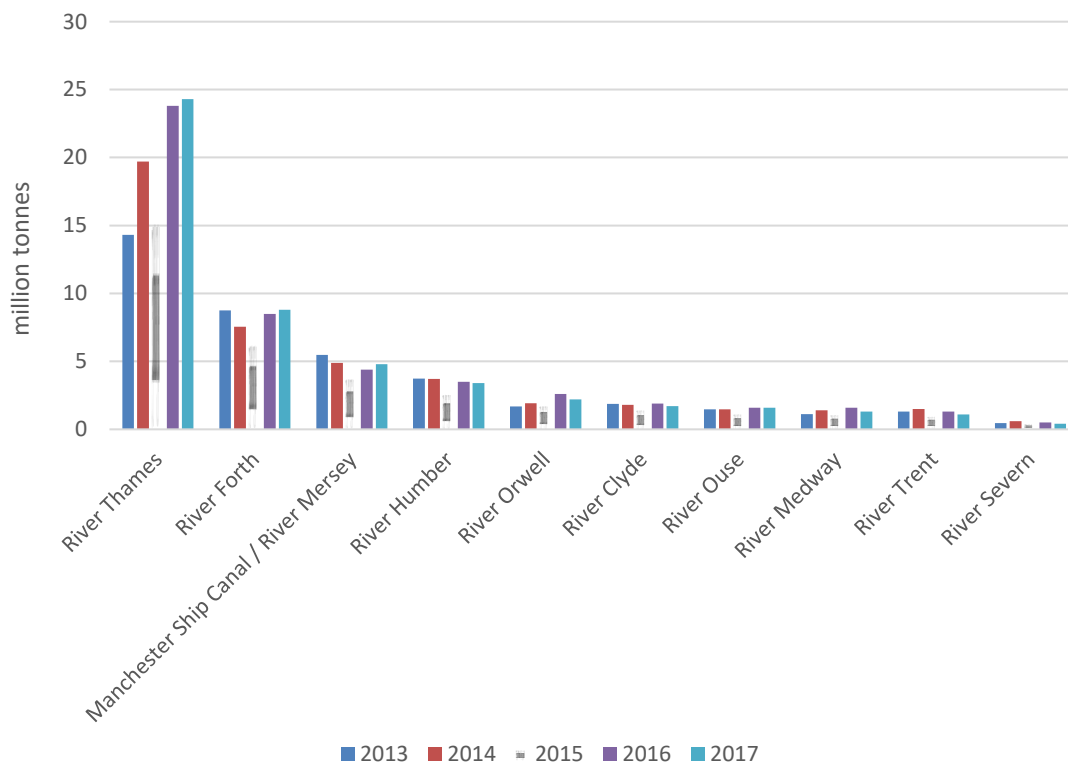
Source : Département des transports.

Volume du transport par voie navigable

Avec 24,3 millions de tonnes en 2017, la Tamise domine le classement selon le volume de marchandises transportées par voie fluvio-maritime. Le trafic fluvio-maritime y est en nette augmentation depuis 2013 et, de manière générale, détermine dans une large mesure l'évolution de l'ensemble du trafic fluvio-maritime au Royaume-Uni, comme le montre la figure ci-dessous. À la deuxième place du classement se trouve le Forth, vaste estuaire de l'Est de l'Écosse, qui se classe juste devant la Mersey et le canal maritime de Manchester.

Figure 5

Transport fluvio-maritime au Royaume-Uni par voie navigable



Source : Département des transports.

Le long de la Tamise, à Londres et dans sa banlieue, plusieurs embarcadères permettent d'assurer la gestion de la circulation de navigation purement intérieure et du trafic maritime sur le fleuve. Comme l'indique le Département des transports, ces embarcadères sont les suivants : Barking (Londres), Croydon (Londres), Dagenham (Londres), Erith (Londres), Greenwich (Londres), Northfleet (Londres), Purfleet (Londres), Silvertown (Londres) et Tilbury (Londres)³.

Faits nouveaux et perspectives

Aucuns travaux de développement des infrastructures n'ont été signalés.

Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord étant souvent un partenaire commercial important pour les pays où se pratique le transport fluvio-maritime, ce mode de transport ne serait probablement pas épargné si le Brexit devait entraîner une diminution des volumes globaux transportés (en particulier dans l'industrie automobile, où s'échangent des produits sidérurgiques). Les effets que le Brexit pourrait avoir sur les procédures douanières toucheront aussi le transport fluvio-maritime.

³ Source : Département des transports (2018), Domestic Waterborne Freight 2017: notes and definitions.

B. Transport fluviomaritime en Suède

Définitions et zones de navigation intérieure

À l'heure actuelle, la Suède compte deux zones de navigation intérieure classées comme telles, qui englobent :

- Le port de Göteborg, le fleuve Göta Älv et le lac Vänern. Le Göta Älv et le canal de Trollhättan, qui en suit le cours, relie la mer du Nord au Vänern. Le canal de Trollhättan compte six écluses ;
- Le canal de Södertälje, le lac Mälaren et des parties de la région de Stockholm. Le canal de Södertälje relie la mer Baltique au lac Mälaren. Il s'étend sur 3,3 milles nautiques et compte une écluse, qui mesure aujourd'hui 135 mètres de long, contre 110 mètres par le passé.

L'Agence suédoise des transports a classé plusieurs autres voies navigables, dont le canal du Göta, qui relie le Vänern à la mer Baltique, et des voies navigables intra-costales, mais le Gouvernement n'en a pas encore entériné le classement.

Depuis l'entrée en vigueur de la directive (UE) 2016/1629 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, aucune opération de transport par voie navigable n'a été enregistrée en Suède. Toutefois, comme les voies navigables susmentionnées permettent de rejoindre sans difficultés l'intérieur du pays depuis la mer du Nord et la mer Baltique, on observe une intégration fructueuse du transport fluviomaritime en Suède.

Les opérations de transport international en provenance et à destination de ces zones de navigation intérieure sont assurées par des navires de mer, qui passent nécessairement à la fois par des espaces maritimes et par des zones de navigation intérieure. Toutes les opérations de ce type peuvent donc être considérées comme des transports fluviomaritimes. Il en va de même pour toutes les opérations de transport national qui s'effectuent entre des ports situés sur les côtes suédoises et des ports intérieurs bordant les voies navigables mentionnées plus haut.

Les infrastructures (lacs, fleuves, canaux et zones intracostales) sont considérées comme tout à fait adéquates. Elles offrent une profondeur fiable et ne sont pas sensibles à la marée ni aux courants, ce qui permet au transport fluviomaritime de s'effectuer au moyen de navires de mer affichant un tonnage élevé :

- Entre 3 000 et 4 000 tonnes dans le cas des navires de mer qui rejoignent le lac Vänern par le canal de Trollhättan ;
- Jusqu'à 9 000 tonnes dans le cas des navires de mer qui rejoignent le lac Mälaren par le canal de Södertälje.

Des données détaillées sur le transport par voie navigable, le transport maritime et le transport fluviomaritime sont collectées par l'organisme public suédois d'analyse de la politique des transports (TrafikAnalys). Cependant, comme la collecte des données concernant les zones de navigation intérieure a débuté après 2016, soit après l'entrée en vigueur de la directive 2016/1629, on ne dispose de données précises sur le transport fluviomaritime que pour 2017 et 2018. De plus, pour des raisons de confidentialité, aucune donnée détaillée relative à ce mode de transport ne peut être publiée, surtout pas concernant le type de marchandises, les principaux partenaires commerciaux et les ports de chargement et de déchargement.

Grâce à une analyse miroir et à la littérature disponible, il est toutefois possible de déterminer que les principaux segments de marchandises concernées par le transport fluviomaritime en Suède sont les produits dérivés du bois, les produits pétroliers, le fer brut et l'acier.

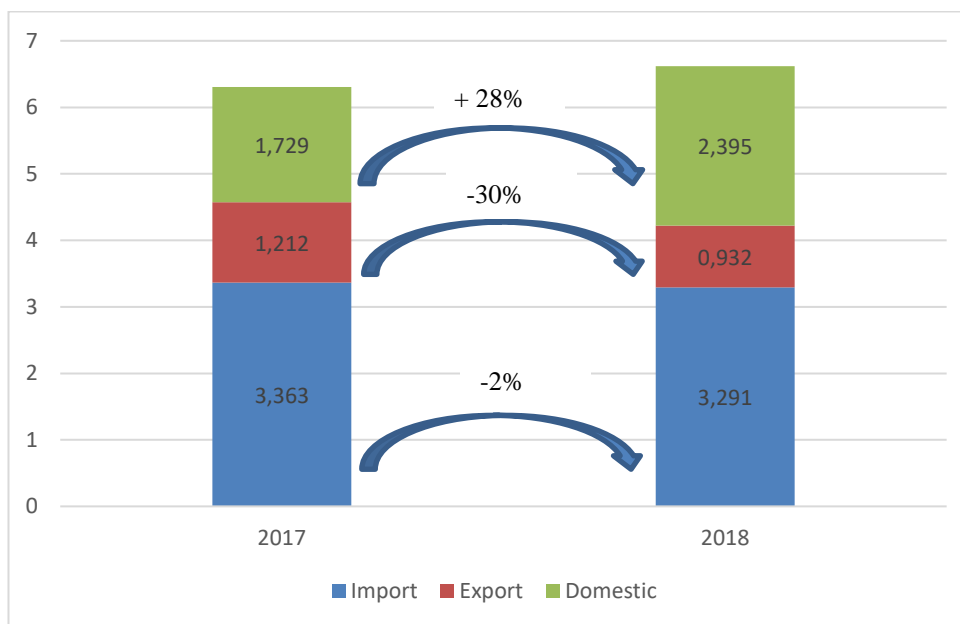
Dans le cas de la Suède, il importerait donc d'analyser les chiffres du transport fluviomaritime dans quelques années afin de pouvoir non seulement dégager une tendance en la matière, mais aussi fournir des données plus détaillées s'il n'y a plus de préoccupations liées à la confidentialité.

Transport par lieu d'origine et de destination

En 2018, ce sont 6,62 millions de tonnes de marchandises qui ont été transportées par voie fluviomaritime vers, depuis et à l'intérieur de la Suède, dont 3,3 millions de tonnes d'importations et 0,93 million de tonnes d'exportations. Toujours en 2018, le transport fluviomaritime national représentait 2,4 millions de tonnes de marchandises. La même année, le transport fluviomaritime tout confondu était en augmentation de 5 % par rapport à 2017 (voir fig. 6).

Figure 6

Évolution du transport fluviomaritime en Suède en 2018 par rapport à 2017



Source : TrafikAnalys.

Faits nouveaux et perspectives

En Suède, les acteurs du transport fluviomaritime militent en faveur d'un alignement plus étroit de la réglementation suédoise en matière de navigation intérieure (application de la directive 2006/87/CE établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure) sur les autres réglementations en vigueur dans l'Union européenne, afin de renforcer la compétitivité de ce mode de transport. La Suède est par ailleurs l'un des rares pays à appliquer un droit de chenal pour les bateaux qui font escale dans ses ports, ces droits étant fonction de la taille du bateau et du poids de sa cargaison. Les droits de pilotage sont en outre élevés.

C. Transport fluviomaritime en Finlande

Définitions et zones de navigation intérieure

En Finlande, la circulation de navigation intérieure se concentre dans la région de Saimaa. Les voies navigables qu'elle abrite, atteignables uniquement par le canal de Saimaa, sont le seul endroit du pays où des marchandises sont transportées par voie navigable. Le canal de Saimaa est **la seule voie navigable reliée à la mer**, ce qui est vital pour la région. Il permet aux navires de mer qui opèrent sur les voies navigables de Saimaa d'acheminer sans transbordement des marchandises dans toute l'Europe, y compris en Fédération de Russie, et même assez loin dans les régions desservies par les ports en Allemagne, en France et au Royaume-Uni. Le transport qui s'effectue ainsi peut donc être considéré comme transport fluviomaritime selon la définition d'Eurostat. Il en va par conséquent de même de l'ensemble du transport opéré via le canal de Saimaa. Il est à relever que ce mode de transport est qualifié de « **transport maritimolacustre** » par les parties prenantes finlandaises.

Le transport fluviomaritime qui s'effectue par le canal de Saimaa se répartit en trois catégories :

- **Transport transfrontalier** : importations et exportations ;
- **Transport national** : transport s'effectuant par le canal de Saimaa entre des ports intérieurs de la région de Saimaa et les côtes finlandaises et vice-versa ;
- **Flottage** (seulement jusqu'en 1992).

Les navires fluviomaritimes mettent quatre ou cinq jours pour relier le nord de la région de Saimaa aux ports maritimes d'Europe centrale. Les principaux ports intérieurs de départ ou d'arrivée du trafic fluviomaritime transitant par le canal de Saimaa sont les ports d'Imatra, de Lappeenranta et de Joensuu.

Transport par lieu d'origine et de destination

Le transport fluviomaritime s'effectuant par le canal de Saimaa a augmenté à partir de 1971 pour atteindre un niveau record en 2004 (environ 2,4 millions de tonnes). Il a ensuite suivi une tendance à la baisse jusqu'en 2016 pour tomber à son niveau le plus bas en 2009, durant la crise financière mondiale. En 2017, les volumes étaient en augmentation par rapport à 2016 (+6 %) et l'étaient aussi en 2018 (+2,5 % ; 1,3 million de tonnes).

En Finlande, 94 % des opérations de transport fluviomaritime sont des opérations de transport international (1,23 million de tonnes). Le transport national représente 0,07 million de tonnes. Ce transport, tout comme le transport d'exportation, est demeuré plutôt stable ces dix dernières années, tandis que le transport d'importation a davantage fluctué.

Figure 7

Transport fluviomaritime de marchandises en Finlande par mode de transport, 2010-2018

(En milliers de tonnes)*

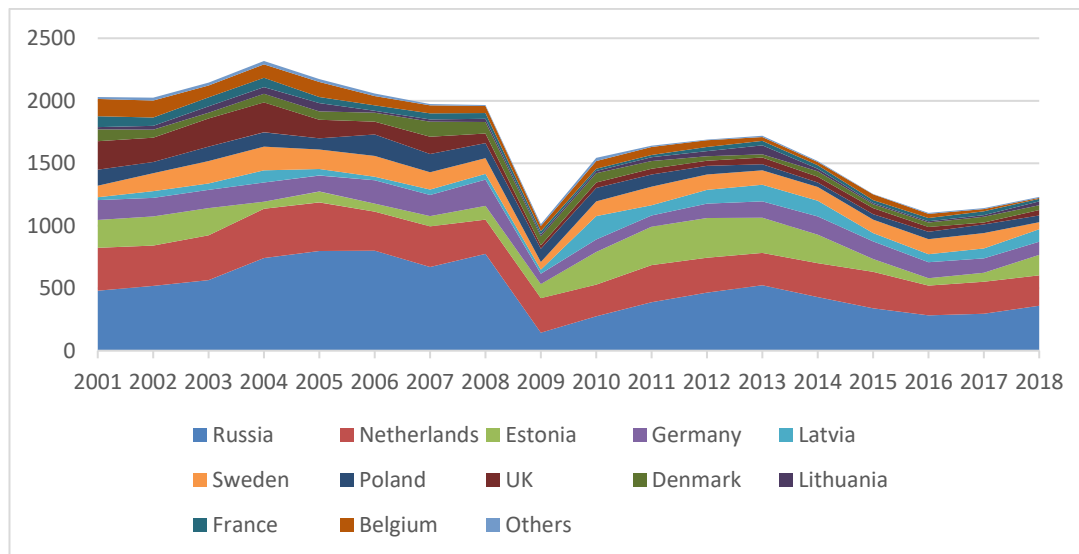


Source : analyse de la CCNR fondée sur les données de l'Agence finlandaise des transports et des communications (Traficom).

* Les données du transport fluviomaritime s'effectuant par le canal de Saimaa englobent les trajets assurés par des bateaux de navigation intérieure russes dépourvus de numéro OMI, mais dont les caractéristiques sont semblables à celles des navires de mer.

En matière de transport fluviomaritime de marchandises, les principaux partenaires commerciaux de la Finlande sont la Fédération de Russie, les Pays-Bas, l'Estonie et l'Allemagne.

Figure 8
Transport fluviomaritime de marchandises entre la Finlande et l'étranger*, 2001-2018
 (En milliers de tonnes)



Source : analyse de la CCNR fondée sur les données de la Traficom.
 * Via le canal de Saimaa.

Transport par type de marchandises

En 2018, les principaux segments de marchandises transportées par voie fluviomaritime étaient le bois (45 %), les minerais bruts (28 %) et les produits forestiers (13 %).

Figure 9
Transport fluviomaritime de marchandises par type de marchandises, 2018
 (En milliers de tonnes)

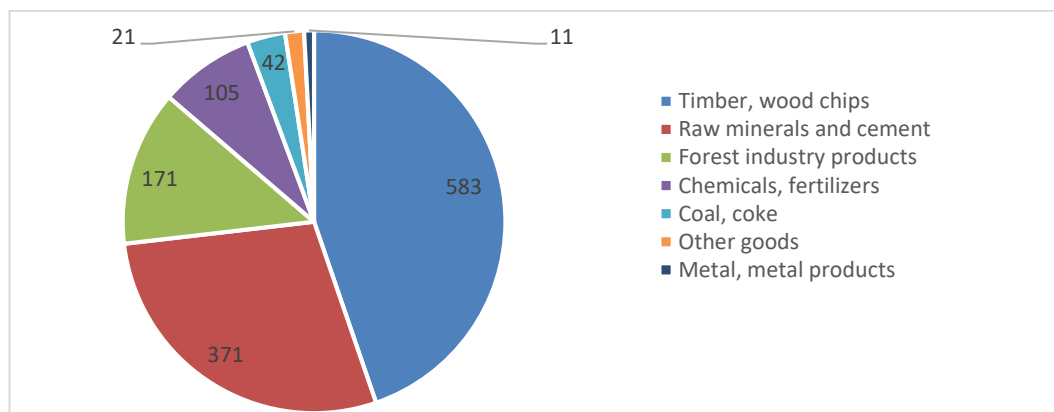
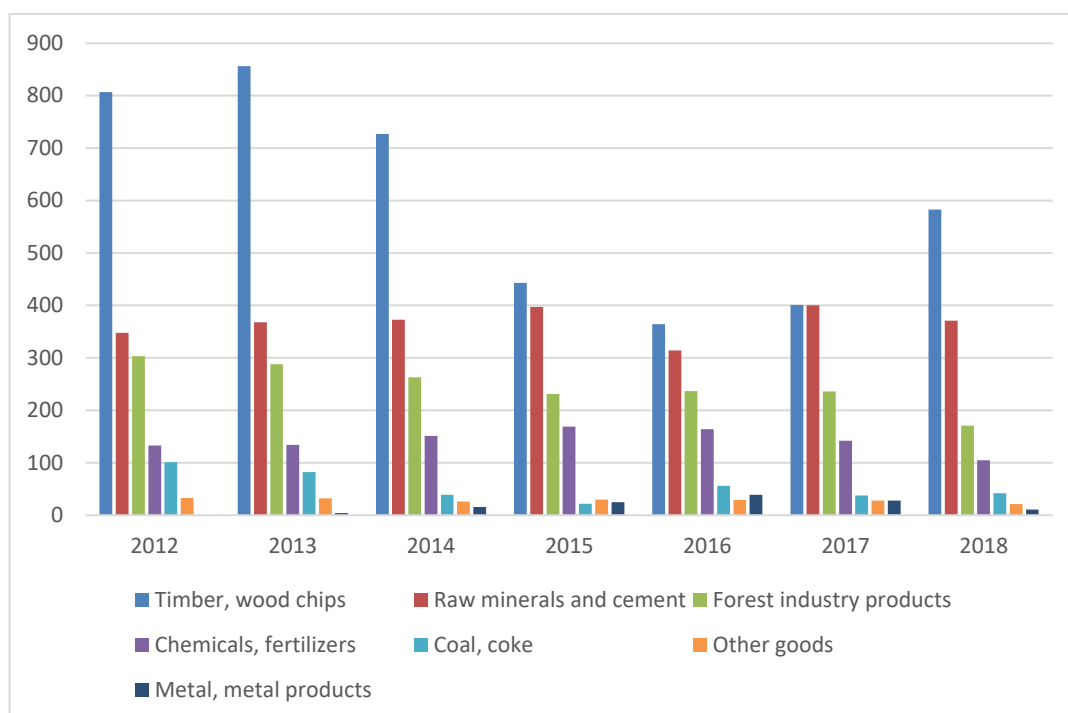


Figure 10
Évolution du transport fluviomaritime en Finlande* par type de marchandises, 2012-2018
 (En millions de tonnes)



Source : analyse de la CCNR fondée sur les données de la Traficom.

* Via le canal de Saimaa.

Le bois (83 %) et les minerais bruts (70 %) sont principalement importés, alors que les produits forestiers sont presque intégralement exportés (99 %). Le charbon et le coke, les produits chimiques et d'autres marchandises sont importés en totalité à la différence des engrais et des métaux, qui sont exclusivement exportés. Les marchandises objets du transport fluviomaritime national sont le charbon et le coke. Le bois est essentiellement importé de Fédération de Russie et d'Estonie. Le principal partenaire commercial de la Finlande pour l'exportation et l'importation de minerais bruts et de ciment est les Pays-Bas. Les engrais sont exportés pour la majeure partie vers la Suède, l'Allemagne et le Danemark. La plupart des produits forestiers sont exportés vers les Pays-Bas, l'Allemagne et la Pologne, ainsi que vers la France et, dans une moindre mesure, le Royaume-Uni.

Informations complémentaires

Les navires fluviomaritimes qui transitent par le canal de Saimaa battent pour la plupart pavillon néerlandais (31 %), russe (28 %) ou antiguais et barbudien (23 %) ; les autres battent pavillon finlandais (8 %) ou chypriote (4 %) ou d'autres pavillons (6 %). En 2018, 1 161 navires fluviomaritimes ont emprunté ce canal (+177 navires par rapport à 2017). Jusqu'en 2011, certains navires de ce type battaient aussi pavillon allemand.

Le transport de voyageurs sur le canal de Saimaa ne peut pas être considéré en totalité comme transport fluviomaritime. En effet, certains navires à passagers font seulement l'aller-retour jusqu'à l'écluse de Mustola en longeant la rive finlandaise du canal. Il ne s'agit donc pas de transport fluviomaritime, car la navigation ne s'effectue pas en partie sur des voies navigables intérieures et en partie en mer. Seul le trafic de navires à passagers et de bateaux de plaisance qui transite par le canal peut être considéré comme trafic fluviomaritime de voyageurs. Le trafic de navires à passagers constitue l'essentiel du trafic fluviomaritime de voyageurs en Finlande (près de 16 500 voyageurs en 2018). La même année, quelque 2 290 personnes ont traversé le canal à bord de bateaux de plaisance. Depuis 2009, le trafic fluviomaritime de voyageurs oscille entre 24 000 et 16 000 voyageurs par an⁴.

⁴ Source : Traficom.

Faits nouveaux et perspectives

Le canal de Saimaa est actuellement exploité à 25 % de sa capacité. Il offre donc un potentiel d'exploitation accrue.

Le programme pour 2019 du Gouvernement du Premier Ministre Antti Rinne prévoit l'élaboration d'un programme de développement du transport par voie navigable. Plus précisément, il est prévu de stimuler la navigation intérieure en allongeant les écluses du canal de Saimaa, même s'il n'est pas encore sûr que cela se fera. Or, tout particulièrement dans le bassin rhénan, certaines compagnies fluvio-maritimes comptent investir dans une nouvelle flotte de navires, la flotte actuelle affichant un âge avancé, et il importerait qu'elles y voient plus clair s'agissant des travaux prévus et du calendrier correspondant. Les compagnies du bassin rhénan ont besoin de savoir en particulier si les écluses seront ou non allongées. Les plans du Gouvernement finlandais revêtent une importance capitale dans les plans d'investissement des compagnies de transport fluvio-maritime du bassin rhénan, car plusieurs nouveaux navires à forte intensité de capital devront être construits à brève échéance. Ces navires devront être adaptés à la future dimension des écluses du canal de Saimaa et être opérationnels durant plusieurs décennies. De fait, l'allongement potentiel des écluses influera sur les décisions d'investissement des compagnies qui envisagent de renouveler leur flotte, en particulier sur les décisions de grande portée concernant la taille des nouveaux navires. S'il se fait, cet allongement devrait se répercuter positivement sur les entreprises actives dans le transport fluvio-maritime avec un partenaire commercial finlandais.

D. Transport fluvio-maritime en Allemagne

Définitions et zones de navigation intérieure

En Allemagne, le transport fluvio-maritime est défini comme tel en fonction non pas d'indications géographiques, mais des ports de chargement et de déchargement. Lorsque la combinaison de ces deux ports, que l'exploitant du navire doit communiquer à l'Office fédéral allemand de la statistique (DESTATIS), implique que le trajet s'est effectué en partie en mer, il est considéré comme trafic fluvio-maritime.

Le Rhin, en particulier le Rhin inférieur (région de Düsseldorf, Cologne et Duisbourg), revêt une importance primordiale dans le transport fluvio-maritime en provenance et à destination de l'Allemagne.

En 2018, parmi l'ensemble des marchandises chargées ou déchargées en Allemagne et transportées par voie fluvio-maritime, 93 % avaient été chargées dans la région NUTS 2 de Düsseldorf, qui englobe le port de Duisbourg. Dans cette région, Duisbourg est de loin le port le plus important.

Transport par lieu d'origine et de destination

En 2018, 760 000 tonnes de marchandises ont été transportées par voie fluvio-maritime vers, depuis et à l'intérieur de l'Allemagne. Une longue série temporelle (2000-2018) montre toutefois que ce mode de transport marque une tendance à la baisse en Allemagne depuis 2000.

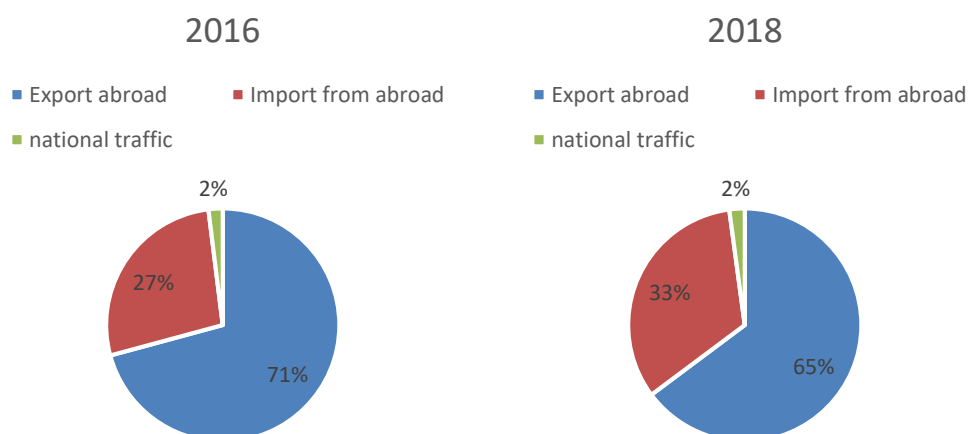
Figure 11
Évolution du transport fluviomaritime en Allemagne par mode de transport, 2000-2018
 (En millions de tonnes)



Source : analyse de la CCNR fondée sur les données du DESTATIS.

Le transport d'exportation constitue l'essentiel du transport fluviomaritime en Allemagne (71 % en 2016 et 65 % en 2018). Comme on le verra plus bas, cela est dû aux exportations de fer, d'acier et de métaux, qui représentent le plus gros du transport fluviomaritime dans le pays. La part du transport d'importation s'élève à environ un tiers. Celle du transport national (lieux d'origine et de destination situés en Allemagne) est très réduite.

Figure 12
Transport fluviomaritime en Allemagne par mode de transport



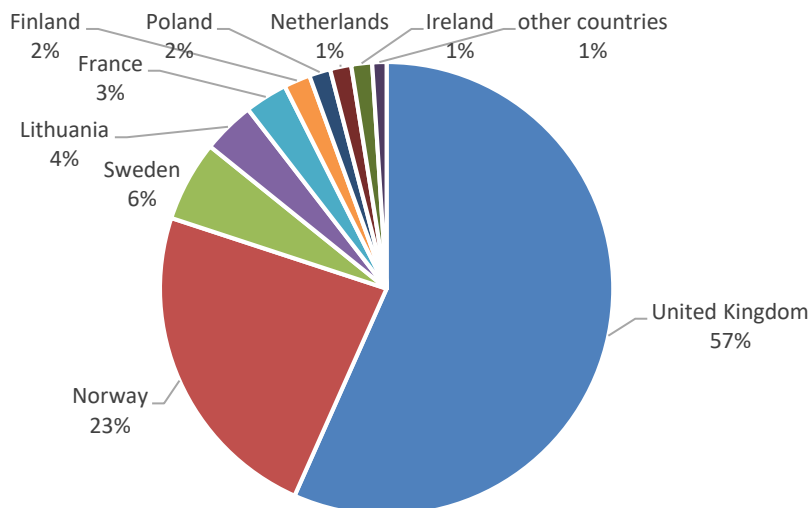
Source : analyse de la CCNR fondée sur les données du DESTATIS.

La principale destination des exportations de fer, d'acier et de métaux est le Royaume-Uni, en particulier la région de l'estuaire Humber sur la côte nord-est de l'Angleterre. Cette région offre de bonnes conditions naturelles pour le transport fluviomaritime, car il s'agit d'un large estuaire qui permet aux navires de mer de naviguer à l'intérieur des terres. Autour de l'estuaire, les régions NUTS 2 du Lincolnshire, du Yorkshire oriental et du Lincolnshire septentrional abritent un grand nombre de ports et de terminaux (Kingston upon Hull, Grimsby et Immingham, notamment). Une plus petite partie du fer et de l'acier est exportée vers la Norvège et la Suède, comme l'indiquent les tableaux ci-dessous.

Parmi les autres destinations des exportations vers le Royaume-Uni figurent Londres et l'Écosse. La Norvège et la Suède revêtent aussi une grande importance en tant que destinations des exportations.

Figure 13

Transport fluviomaritime en Allemagne – part des marchandises exportées et importées par l'Allemagne, ventilée par pays de chargement et de déchargement, 2018



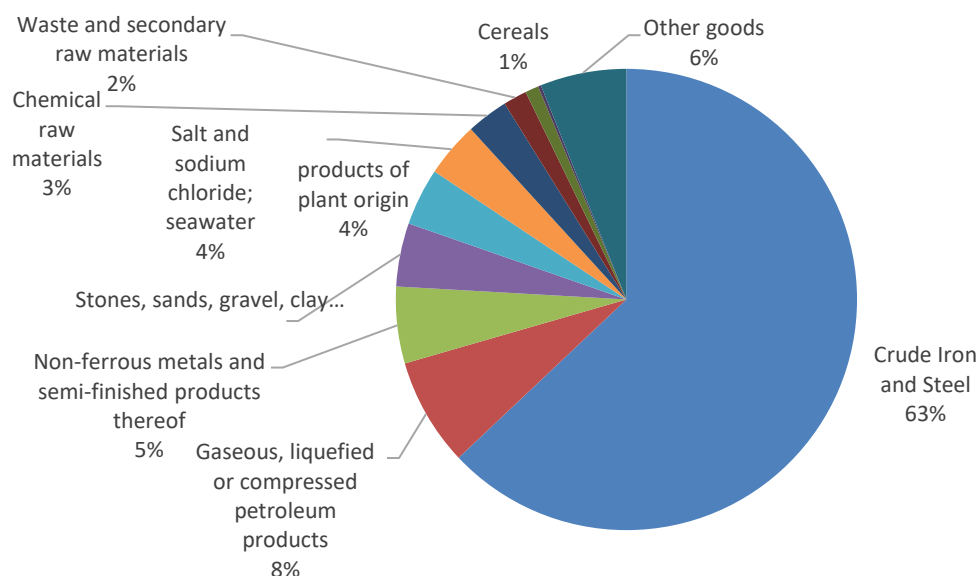
Source : analyse du CCNR fondée sur les données du DESTATIS.

Les trois tableaux qui figurent plus bas présentent l'évolution des quatre plus importants segments de marchandises, ainsi que les principales voies commerciales du transport d'exportation et d'importation.

Transport par type de marchandises

Le fer et l'acier ainsi que les métaux et les produits métalliques constituent de loin le principal segment de marchandises dans le transport fluviomaritime en Allemagne. En 2018, la fonte et l'acier représentaient 63 % de ce transport, les métaux non ferreux et les demi-produits issus de ceux-ci 5 %, si bien que plus de deux tiers du transport fluviomaritime allemand était lié au fer et à l'acier ou aux produits finaux connexes.

Figure 14

Transport fluviomaritime en Allemagne par type de marchandises, 2018

Source : analyse de la CCNR fondée sur les données du DESTATIS.

S'agissant du segment du fer brut et de l'acier, en 2018, 77,5 % du transport fluviomaritime était du transport d'exportation et seulement 22,5 % du transport d'importation. Pour ce qui est du deuxième plus gros segment (produits pétroliers raffinés gazeux, liquéfiés ou comprimés), toujours en 2018, les importations ont prédominé avec une part de 98,2 %. Quant aux métaux non ferreux et produits connexes, ils ont été exportés en totalité en 2018. La même année, le sable, les pierres, le gravier et l'argile ont été essentiellement exportés (dans une proportion de 78 %).

Les tableaux 1 à 3 ci-dessous présentent l'évolution des quatre plus importants segments de marchandises, ainsi que les principales voies commerciales du transport d'exportation et d'importation.

Tableau 1

Volume du transport fluviomaritime en Allemagne et quatre plus importants segments de marchandises, 2016-2018

(En milliers de tonnes)

	2016	2017	2018
Volume total du transport fluviomaritime	1 378	980	765
• Fer brut, acier	958	656	482
• Produits pétroliers raffinés gazeux, liquéfiés ou comprimés	76	82	58
• Pierres naturelles, sable, gravier, argile, terre	108	64	34
• Métaux non ferreux et semi-produits issus de ceux-ci	50	40	41
Total partiel (quatre plus importants segments de marchandises)	1 191	842	615
Part dans le volume total du transport fluviomaritime	86 %	86 %	80 %

Source : analyse de la CCNR fondée sur les données du DESTATIS.

Tableau 2
Exportations fluviomaritimes allemandes – principales voies commerciales, 2018

<i>Région de chargement (NUTS 2)</i>	<i>Région de déchargement (NUTS 2)</i>	<i>Segment de marchandises</i>	<i>Volume (en milliers de tonnes)</i>
Düsseldorf	Royaume-Uni (Yorkshire oriental et Lincolnshire septentrional)	Fer brut, acier	174
Düsseldorf	Royaume-Uni (Lincolnshire)	Fer brut, acier	96
Düsseldorf	Royaume-Uni (Londres)	Métaux non ferreux et semi-produits	38
Düsseldorf	Norvège (Sør-Østlandet)	Fer brut, acier	33
Düsseldorf	Suède (Sydsverige)	Fer brut, acier	31
Düsseldorf	Norvège (Vestlandet)	Fer brut, acier	22
Somme des volumes ci-dessus			393
Volume total des exportations fluviomaritimes allemandes			494

Source : analyse de la CCNR fondée sur les données du DESTATIS.

Parmi les marchandises importées en Allemagne par transport fluviomaritime figurent non seulement du fer et de l'acier, mais aussi des produits pétroliers minéraux raffinés gazeux, liquéfiés ou comprimés. Ces produits sont principalement importés de Norvège et d'Écosse.

À la différence du transport d'exportation, qui affichait une diminution relativement prononcée en 2018 par rapport à 2017, le transport d'importation n'a presque pas évolué de l'une à l'autre année.

Tableau 3
Importations fluviomaritimes allemandes – principales voies commerciales, 2018

<i>Région de chargement (NUTS 2)</i>	<i>Région de déchargement (NUTS 2)</i>	<i>Segment de marchandises</i>	<i>Volume (en milliers de tonnes)</i>
Norvège (Agder og Rogaland)	Düsseldorf	Produits pétroliers raffinés gazeux, liquéfiés ou comprimés	32
Lituanie	Düsseldorf	Fer brut, acier	25
Norvège (Vestlandet)	Düsseldorf	Fer brut, acier	19
Norvège (Vestlandet)	Düsseldorf	Pierres, sable, gravier, argile	18
France (Nord-Pas-de-Calais)	Düsseldorf	Fer brut, acier	18
Royaume-Uni (Yorkshire oriental et Lincolnshire septentrional)	Düsseldorf	Fer brut, acier	16
Royaume-Uni (Écosse orientale)	Cologne	Produits pétroliers raffinés gazeux, liquéfiés ou comprimés	16
Somme des volumes ci-dessus			144
Volume total des importations fluviomaritimes allemandes			252

Source : analyse de la CCNR fondée sur les données du DESTATIS.

Le transport de conteneurs représente un volume peu important du transport fluvio-maritime en Allemagne : en 2017, seuls 245 EVP ont été transportés entre la région du Rhin inférieur et le Royaume-Uni.

Le transport fluvio-maritime national (régions de chargement et de déchargement situées en Allemagne) s'est élevé à quelque 10 000 tonnes en 2017. Le plus gros de ce volume (environ 3 000 tonnes) était constitué de céréales transportées par voie fluvio-maritime dans le Rhin inférieur (région NUTS 2 de Düsseldorf) depuis la région côtière de la Baltique (Mecklembourg-Poméranie-Occidentale). En 2018, le transport fluvio-maritime national était en augmentation par rapport à 2017 (16 255 tonnes). Ce volume se composait essentiellement de charbon (près de 6 000 tonnes) transporté par voie fluvio-maritime à Berlin depuis le Schleswig-Holstein.

Aperçu du transport fluvio-maritime au Duisport

En 2018, 264 navires fluvio-maritimes ont fait escale au Duisport, dont seulement huit entre août et novembre en raison du faible niveau d'eau. De fait, le transport fluvio-maritime est le premier secteur d'activité du port à avoir souffert de cette période de bas niveau d'eau. Pour l'heure, 227 navires fluvio-maritimes y ont fait escale en 2019. Selon l'administration du Duisport, assurer l'activité fluvio-maritime d'un port intérieur n'est pas sans poser des défis, tenant en particulier aux prescriptions de sécurité à respecter (Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires et zones d'attente sécurisées à prévoir pour les navires fluvio-maritimes) et à la lourdeur de la bureaucratie (douanes, immigration, OMI). De plus, le Duisport est souvent assimilé à un port maritime du fait des navires de mer qui y font escale. Le transport fluvio-maritime offre néanmoins aussi des possibilités. Il permet en particulier d'éviter les encombrements et les goulets d'étranglement tels que les ports en eau profonde (trafic décentralisé) et de contourner les frontières de l'Union européenne, notamment à Douvres et Calais, en plus de fournir une solution complémentaire idéale aux acteurs du transport par voie navigable.

E. Transport fluvio-maritime en Belgique

Définitions et zones de navigation intérieure

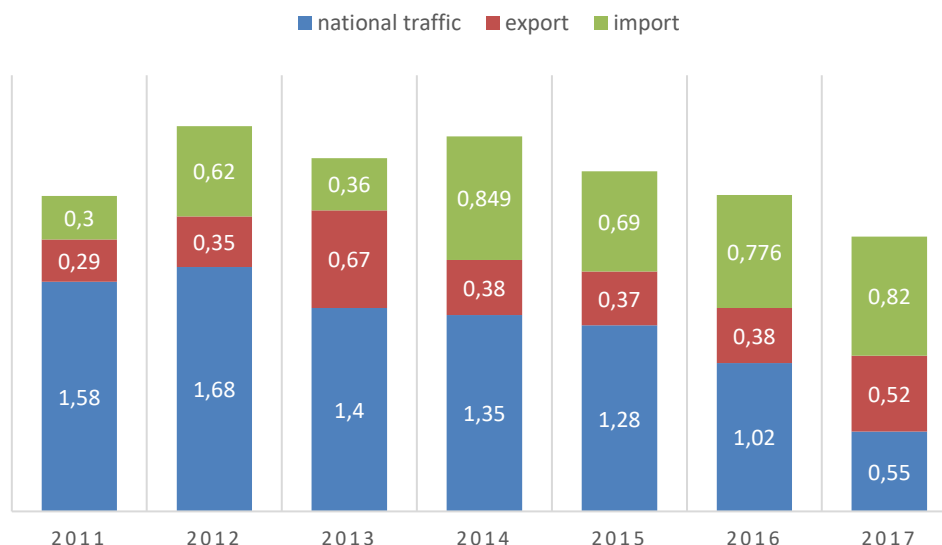
Dans les données relatives à la Belgique, le transport fluvio-maritime est défini comme tel en fonction du type de navire utilisé (si c'est un navire de mer tout indique qu'il s'agit d'un transport fluvio-maritime) et des pays de chargement et de déchargement des marchandises.

En Belgique, le transport fluvio-maritime s'effectue principalement sur les voies navigables suivantes : le canal Albert, le canal maritime Bruxelles-Escaut et l'Escaut.

Transport par lieu d'origine et de destination

En Belgique, par comparaison avec l'Allemagne, le transport fluvio-maritime s'effectue bien davantage à l'intérieur des frontières nationales. Cela est dû au transport de conteneurs, qui, sur une base pluriannuelle, représente deux tiers de l'ensemble du transport fluvio-maritime national. Ce chiffre s'explique par le fait que la géographie n'est pas la même en Belgique qu'en Allemagne, en ce que le vaste estuaire de l'Escaut en aval d'Anvers permet aux navires de mer de naviguer à l'intérieur des terres pour y acheminer différents types de marchandises, dont des conteneurs. Toutefois, le transport fluvio-maritime national par navire de mer est en diminution depuis quelques années.

Figure 15
Transport fluvio-maritime en Belgique par mode de transport
 (En millions de tonnes)



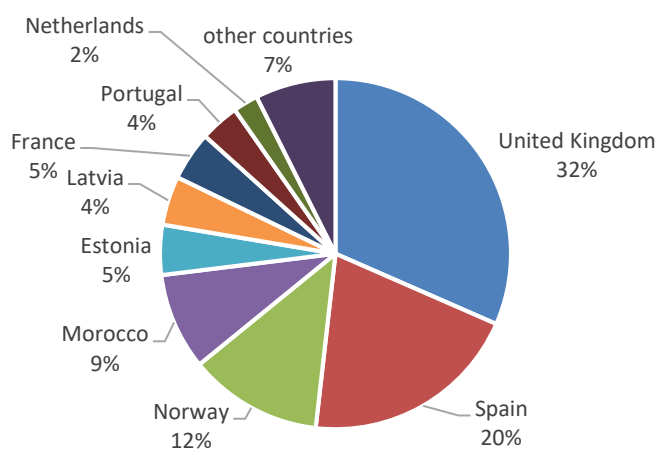
Source : analyse de la CCNR fondée sur les données de l'Office belge de statistique (Statbel).

De 2011 à 2017, le volume de marchandises transportées par voie fluvio-maritime a oscillé entre deux et trois millions de tonnes par an. Ce chiffre englobe les quantités transportées par des navires de mer, que l'on peut déduire des statistiques de la Belgique concernant les voies navigables intérieures.

En Belgique, certains bateaux de navigation intérieure naviguent en partie en eaux maritimes (trafic dit « estuarien »). Toutefois, selon Statbel, ce type de trafic fluvio-maritime n'est à l'heure actuelle pas identifié dans les statistiques concernant les voies navigables intérieures.

S'agissant des pays de chargement et de déchargement, le principal partenaire commercial de la Belgique en matière de transport fluvio-maritime est le Royaume-Uni, avec une part de 32 %. Suivent l'Espagne (20 %), la Norvège (12 %) et le Maroc (9 %).

Figure 16
Transport fluvio-maritime d'exportation et d'importation en Belgique par partenaire commercial, 2017



Source : analyse de la CCNR fondée sur les données de Statbel.

Pour ce qui est de ses échanges avec le Royaume-Uni, la Belgique exporte plus qu'elle n'importe. En 2017, elle a ainsi exporté 0,34 million de tonnes et importé 0,1 million de tonnes. Les marchandises exportées sont principalement du fer et de l'acier, dont le volume s'est élevé à 0,24 million de tonnes en 2017.

En matière de commerce avec l'Espagne, les produits sidérurgiques représentent aussi (de loin) la plus grosse part des marchandises. Ces produits sont aussi bien importés par la Belgique depuis l'Espagne qu'exportés vers ce pays. En 2017, la Belgique a également importé d'Espagne du bois et des produits dérivés du bois.

Les échanges avec la Norvège sont principalement liés aux importations, de sable, de pierres, de gravier ainsi que de fer et d'acier. La totalité des marchandises transportées entre le Maroc et la Belgique sont des importations à destination de celle-ci, essentiellement composées de produits chimiques de base.

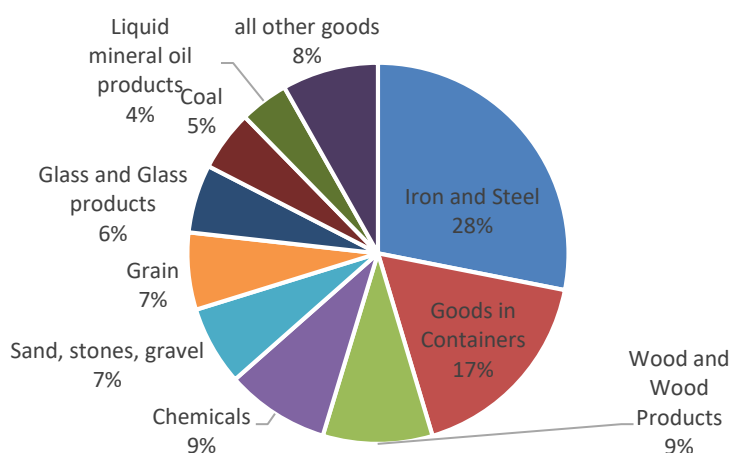
Transport par type de marchandises

Comme en Allemagne, le fer et l'acier constituent le principal segment de marchandises transportées par voie fluviomaritime. Viennent ensuite les marchandises en conteneur, dont la plus grosse part ne quitte pas le territoire national (la Belgique est aussi bien le pays de chargement que le pays de déchargement).

En 2017, le transport de conteneurs a représenté les deux tiers du transport fluviomaritime national ; la part des produits pétroliers minéraux et des produits chimiques s'est élevée à 19 %.

Figure 17

Transport fluviomaritime en Belgique par type de marchandises, 2017



Source : analyse de la CCNR fondée sur les données de Statbel.

Les produits chimiques, dont la part s'élève à 9 %, sont importés en quasi-totalité d'un seul pays, le Maroc. Le volume correspondant transporté est plutôt élevé (plus de 120 000 tonnes par an). Lorsqu'on prend en compte l'ensemble des marchandises échangées et les pays de chargement, on voit clairement que l'acheminement de produits chimiques du Maroc vers la Belgique par transport fluviomaritime a constitué, en termes de volume, la principale activité de transport fluviomaritime liée aux importations belges en 2017.

Aperçu du transport fluviomaritime au port de Liège

Chaque année, une centaine de navires fluviomaritimes arrivent à Liège, principalement via Anvers et le canal Albert. Représentant environ 1 % des navires qui font escale, ils battent pour la plupart pavillon néerlandais ou antiguais et barbudien. Ils ont à faire face à de faibles tirants d'eau ainsi qu'à des tirants d'air sur le canal Albert. Le tonnage brut des navires qui font escale dans le port de Liège oscille généralement entre 1 500 et 2 500. Le volume total du transport fluviomaritime de marchandises dans ce port varie entre 200 000 et 250 000 tonnes par an ; il s'agit principalement d'exportations vers le

Royaume-Uni et l'Irlande d'acier d'ArcelorMittal. Au port de Liège, ce transport d'exportation est fortement dépendant du marché européen de l'automobile. Les tonnages ont légèrement augmenté ces dernières années. Le transport fluvio-maritime s'est considérablement spécialisé au fil des années en raison de sa complexité, car les armateurs doivent disposer de navires qui offrent le rendement idéal compte tenu du trajet à effectuer ainsi que d'équipages qui soient au fait des différents règlements de navigation.

F. Transport fluvio-maritime en France

Définitions et zones de navigation intérieure

En France, le transport fluvio-maritime s'entend de toute opération de transport (de marchandises ou de personnes) effectuée par un seul et même navire de mer en partie sur des voies navigables intérieures et en partie en eaux maritimes, sans transbordement. Tout navire de mer doit se conformer aux règlements relatifs aux voies navigables intérieures dès lors qu'il franchit une « ligne » définie par les règlements et connue sous le nom de « premier obstacle à la navigation des navires »⁵.

En France, le transport fluvio-maritime s'effectue essentiellement dans deux principaux bassins fluviaux :

- Le bassin Rhône (jusqu'à Lyon)-Saône (jusqu'à Pagny) ;
- Le bassin Seine (jusqu'à Evry)-Oise (jusqu'à Nogent-sur-Oise).

Le transport fluvio-maritime s'observe aussi dans l'estuaire de la Gironde (les volumes fluctuent d'une année à l'autre). Il arrive que ce mode de transport s'observe également sur des affluents du Rhin (comme en 2016 et 2018, notamment) et sur l'Escaut (comme en 2017 et 2018, notamment).

En outre, sur la Loire, un segment bien particulier de marchandises (agrégats marins) était transportées par voie fluvio-maritime jusqu'en 2013. Il n'existe toutefois pas de données précises à ce sujet.

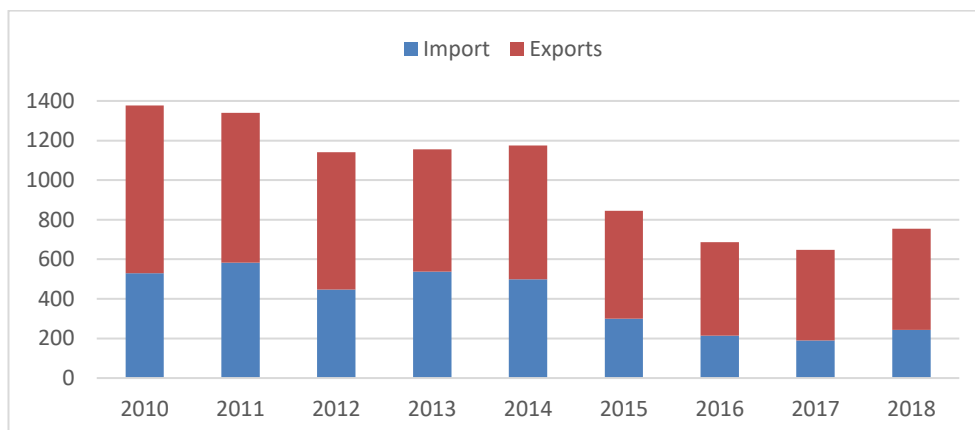
Transport par lieu d'origine et de destination

Le transport fluvio-maritime de marchandises connaît des fluctuations depuis 1980. Le volume de marchandises acheminées par ce mode de transport a augmenté de 1980 à 1997, mais il évolue plutôt à la baisse depuis lors. En 2018, il s'élevait à 0,75 million de tonnes, contre 1,4 million de tonnes en 2010. La même année, le transport d'exportation a représenté 68 % du transport fluvio-maritime en France, et le transport d'importation 32 %⁶.

⁵ Ce premier obstacle est : pour le Rhône, le pont de Trinquetaille ; et pour la Seine, le pont Jeanne-d'Arc à Rouen (décret n° 59-951 du 31 juillet 1959 portant fixation des limites de l'inscription maritime dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux fréquentés par les bâtiments de mer).

⁶ Les régions de chargement et de déchargement situées hors de France ne sont pas consignées par les Voies navigables de France (VNF) ; seul le nom du premier port d'entrée ou du dernier port de sortie figure dans les statistiques de la France. Pour les importations en provenance du bassin de la Manche ou de la mer du Nord et du bassin méditerranéen et les exportations à destination de ceux-ci, le premier port d'entrée et le dernier port de sortie sont respectivement le port du Havre et Port-Saint-Louis-du-Rhône. On trouvera des données plus détaillées pour le bassin de la Seine dans la brochure « Statistiques Port de Rouen » publiée par Haropa.

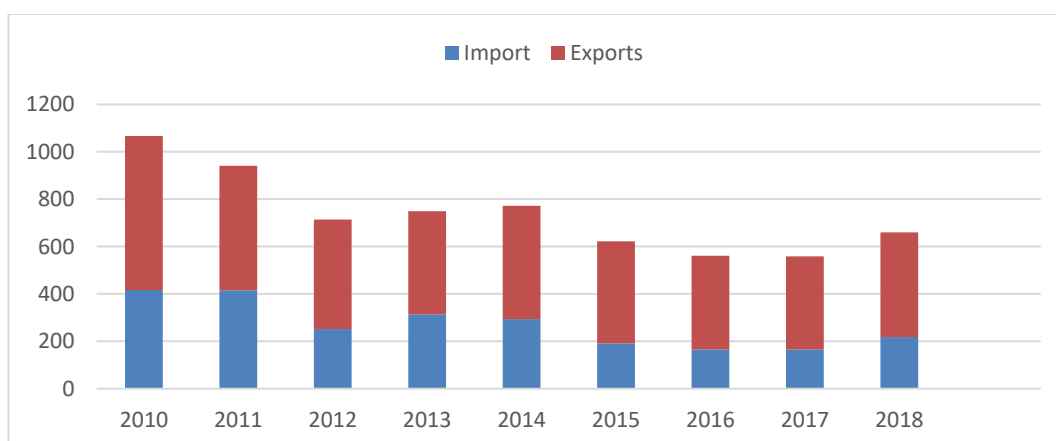
Figure 18
Évolution du transport fluviomaritime en France par lieu d'origine et de destination, 2010-2018
 (En milliers de tonnes)



Source : Haropa, Statistiques Port de Rouen (données concernant la Seine), VNF (données concernant les autres fleuves).

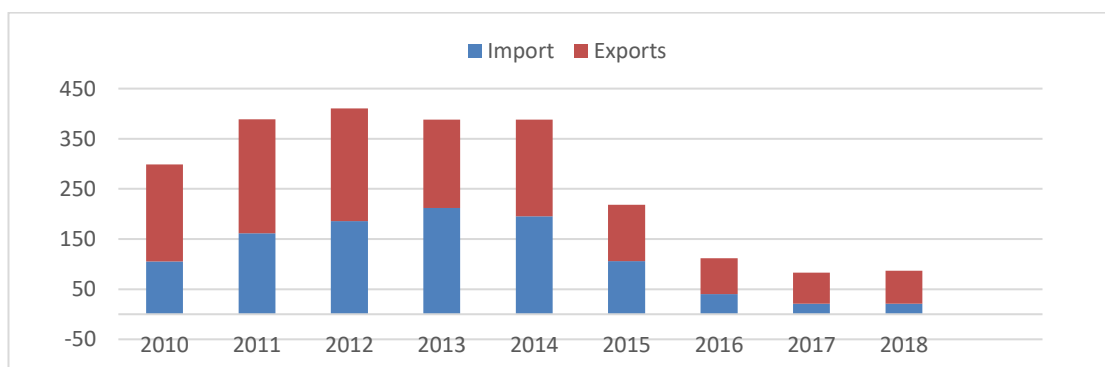
Figure 19
Évolution du transport fluviomaritime sur le Rhône et dans le bassin de la Seine (importations et exportations), 2010-2018
 (En milliers de tonnes)

a) Rhône



Source : VNF.

b) Bassin de la Seine



Source : Haropa, Statistiques Port de Rouen.

Dans le bassin du Rhône, le transport fluviomaritime constitue l'un des premiers maillons de la chaîne de valeur du transport de matières premières (non encore transformées). Il est donc sensible à l'évolution du climat économique dans certains secteurs d'activité, tels que les secteurs sidérurgique et agricole, ainsi qu'aux variations des cours des matières premières et des produits agricoles. Les niveaux d'eau peu élevés peuvent avoir des effets non négligeables en ce qu'ils poussent à la hausse les prix du transport, ce qui n'est pas sans importance sachant que les gros volumes de marchandises doivent pouvoir être transportés à faibles coûts pour pouvoir être vendus à un prix compétitif. Toute hausse des prix du transport par voie navigable accroît par conséquent le risque de réorientation vers d'autres modes de transport, en particulier le rail.

En matière d'exportation, la France exporte du minerai et de la ferraille métallurgique, principalement vers la Turquie, ainsi que des céréales et des produits dérivés du bois, essentiellement vers la Tunisie, le Maroc, l'Algérie et l'Italie. Les importations sont surtout des produits métalliques en provenance du bassin méditerranéen. La France importe également de l'argile d'Italie, ainsi que des engrais de Tunisie et d'Égypte.

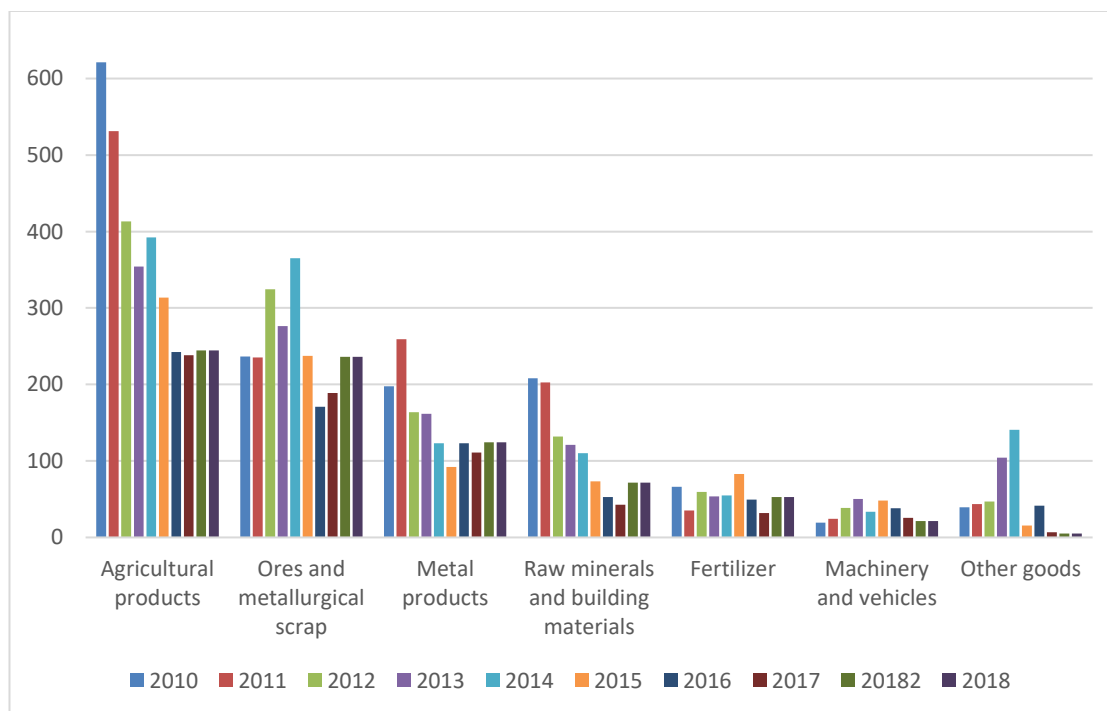
Sur la Seine, la diminution du transport d'exportation qui s'observe depuis 2012 est imputable à la baisse constante des exportations de produits agricoles destinés à la consommation animale et humaine, ainsi que des produits sidérurgiques, principalement vers le Royaume-Uni. S'agissant du recul du transport d'importation constaté depuis 2013, il peut être mis sur le compte d'un fléchissement marqué et continu des importations de produits sidérurgiques, qui sont passées de 128 000 tonnes en 2012 à 0 tonne en 2018. En 2013 et 2014, la France a importé de gros volumes de charbon (respectivement 102 000 et 51 000 tonnes), ce qui a compensé la diminution des importations de produits sidérurgiques au cours de la même période. L'importation de charbon par voie fluviomaritime a pris fin en 2015. Aujourd'hui, seuls des engrais (nitrate d'ammonium) sont importés depuis Anvers par transport fluviomaritime sur la Seine.

Transport par type de marchandises

Figure 20

Évolution du transport fluviomaritime en France par principal segment de marchandises, 2010-2018

(En milliers de tonnes)



Source : analyse de la CCNR fondée sur les données des VNF.

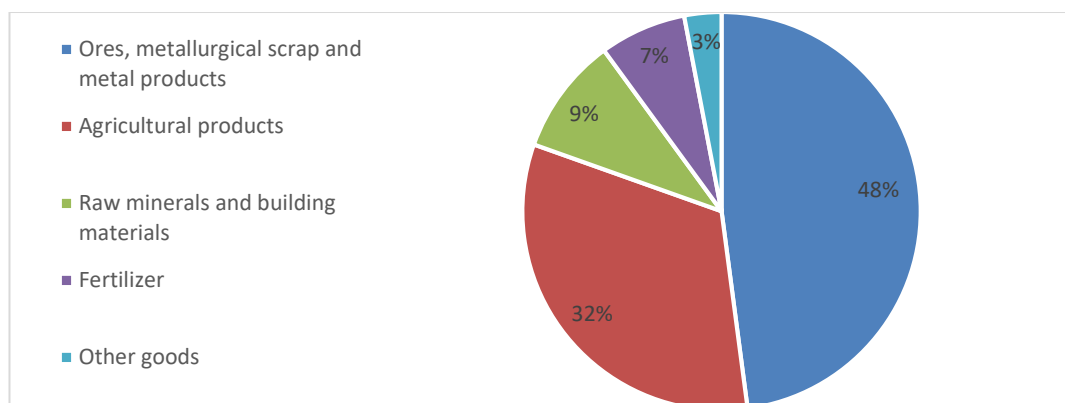
L'évolution à la baisse que montre la figure s'explique par une forte diminution, depuis 2010, des volumes de produits agricoles transportés par voie fluvio-maritime, tout comme, dans une moindre mesure, des volumes de minerais bruts, de matériaux de construction et de produits métalliques. Le transport de minerais et de ferraille métallurgique a fortement fluctué entre 2010 et 2018.

Considérés ensemble, les minerais et la ferraille métallurgique (31 %) et les produits agricoles (32 %) représentent en France le principal segment de marchandises transportées par voie fluvio-maritime, devant les produits métalliques (16 %).

Figure 21

Transport fluvio-maritime en France par type de marchandises, 2018

(En pourcentage)



Source : analyse de la CCNR fondée sur les données des VNF.

Parmi les marchandises exportées par voie fluvio-maritime, 85 % environ sont déchargées dans le bassin méditerranéen et 14 % sont transportées vers le bassin de la Manche ou la mer du Nord. Les produits agricoles, les minerais et la ferraille métallurgique représentent les principaux segments de marchandises exportées. Le troisième segment le plus important est celui des produits métalliques, qui sont exportés en totalité via le port du Havre. Moins d'un millier de tonnes de machines et de véhicules sont exportés par voie fluvio-maritime vers la région de l'Atlantique après avoir été chargés dans le bassin de la Gironde-Garonne.

Tableau 4

Exportations fluvio-maritimes françaises – principales voies commerciales, 2018

(En milliers de tonnes)

Région de chargement	Région et pays de déchargement	Segment de marchandises	Volume
Bassin du Rhône	Bassin méditerranéen – Turquie, principalement	Minerais et ferraille métallurgique	213
Bassin du Rhône	Bassin méditerranéen – Italie, Maroc, Tunisie et Algérie, principalement	Produits agricoles (en particulier des céréales)	200
Bassin de la Seine	Royaume-Uni et Finlande, principalement	Produits métalliques	44
Bassin de la Seine	Royaume-Uni, Pays-Bas et Belgique, principalement	Produits agricoles	14
Somme des volumes ci-dessus			471
Volume total des exportations fluvio-maritimes françaises			510

Source : analyse de la CCNR fondée sur les données des VNF.

Quatre-vingt-dix pour cent des marchandises importées en France par voie fluvio-maritime proviennent de régions du bassin méditerranéen, en particulier d'Espagne, d'Italie, d'Algérie et de Turquie, et sont déchargées en majeure partie dans le bassin du Rhône. Les autres régions de chargement se situent dans le bassin de la Manche ou en mer du Nord, en particulier au Royaume-Uni, aux Pays-Bas, en Belgique et en Allemagne, et dans le bassin atlantique ; le gros des marchandises sont déchargées dans le bassin de la Seine. Trente-trois pour cent des importations fluvio-maritimes françaises se composent de produits métalliques. Le deuxième plus important segment de marchandises importées par voie fluvio-maritime est celui des matières premières et matériaux de construction (23 %).

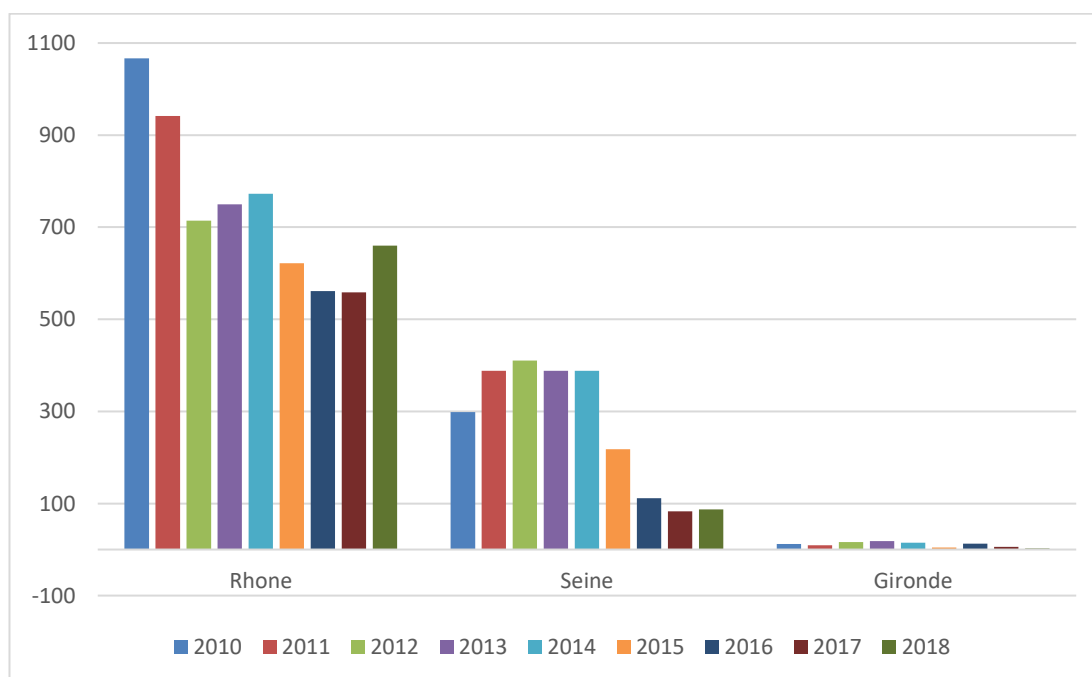
Tableau 5

Importations fluvio-maritimes françaises – principales voies commerciales, 2018

(En milliers de tonnes)

Région et pays de déchargement	Région de chargement	Segment de marchandises	Volume
Bassin méditerranéen	Bassin du Rhône	Minerais et ferraille métallurgique	78
Bassin méditerranéen – Italie, Espagne, Tunisie et Algérie, principalement	Bassin du Rhône	Produits agricoles (en particulier des céréales)	65
Anvers	Bassin de la Seine	Produits métalliques	21
Bassin de la Manche/mer du Nord	Bassin de la Seine	Produits agricoles	3
Région de l'Atlantique	Bassin de la Gironde-Garonne	Machines et véhicules	2
Somme des volumes ci-dessus			169
Volume total des importations fluvio-maritimes françaises			243

Source : analyse de la CCNR fondée sur les données des VNF.



Source : VNF.

Informations complémentaires concernant la flotte

Le nombre de navires fluvio-maritimes qui naviguent dans le bassin de la Seine a diminué de moitié depuis 2013 pour tomber à 20 en 2018, contre 45 en 2013. Dans le bassin du Rhône, leur nombre n'a pas varié (21 navires). Ces navires sont immatriculés dans les pays suivants :

- Dans le bassin du Rhône : Antigua-et-Barbuda, Belize, Lituanie, Malte, Pays-Bas et Saint-Vincent ;
- Dans le bassin de la Seine : Pays-Bas (6), Saint-Vincent (5), Antigua-et-Barbuda (4), Lituanie (2) et Bahamas (2).

G. Transport fluvio-maritime en Roumanie

Définitions et zones de navigation intérieure

La région roumaine du Bas-Danube joue un rôle important dans le transport fluvio-maritime en Europe. En Roumanie, on peut distinguer trois catégories de ports sur le Danube : des ports maritimes (dont le port de Constanța), des ports fluvio-maritimes (Galați, Brăila et Tulcea) et des ports fluviaux.

Les ports de Galați, de Brăila et de Tulcea étant des ports fluvio-maritimes, les navires de mer venant de la mer Noire peuvent remonter le Danube jusqu'à eux pour y charger ou décharger des marchandises. Les données statistiques relatives à ces trois ports constituent donc une importante source d'informations pour l'évaluation du volume et de la structure du transport fluvio-maritime sur le Bas-Danube.

Brăila abrite le port qui marque la frontière entre le Danube « maritime » et le Danube « fluvial ». En aval de la ville, le Danube est souvent appelé « Danube maritime » du fait de son caractère fluvio-maritime. En amont de Brăila, le Danube accueille un trafic fluvial classique⁷. Galați est le plus gros port fluvio-maritime de Roumanie et renferme une vaste zone industrielle (industrie sidérurgique).

Transport par lieu d'origine et de destination

Selon les données de l'Institut national roumain de la statistique, en 2018, près de 1,9 million de tonnes de marchandises ont été chargées ou déchargées par des navires de mer dans les trois ports fluvio-maritimes susmentionnés. Il s'agit des trois ports fluvio-maritimes de Roumanie, le port de Constanța étant un port maritime.

Tableau 6

Volume de marchandises transbordées par des navires de mer dans les ports fluvio-maritimes de Galați, Brăila et Tulcea

(En milliers de tonnes)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Galați	1 783	1 590	1 301	1 297	1 222	1 357	1 248	1 177	1 320
Brăila	841	703	352	555	565	494	490	410	481
Tulcea	52	125	80	49	18	9	9	90	56
Total	2 676	2 418	1 742	1 901	1 805	1 860	1 747	1 677	1 857

Source : Institut national roumain de la statistique (plusieurs rapports annuels de la série « Harbour transport of goods and passengers » (transport portuaire de marchandises et de personnes)).

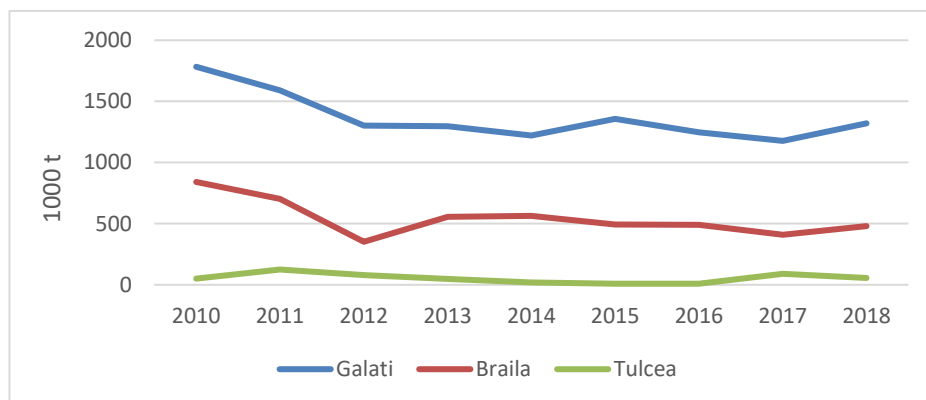
Le transport fluvio-maritime dans les trois ports fluvio-maritimes de Roumanie se maintient à un niveau constant depuis 2012, après avoir accusé une certaine diminution entre 2010 et 2012.

⁷ Voir l'article de Radu Sageată (2011), intitulé « Transport fluvial et maritime en Roumanie et sous l'angle de la stratégie de l'Union européenne pour la région du Danube ».

Figure 23

Évolution du transport fluviomaritime dans les ports fluviomaritimes roumains

(En milliers de tonnes)



Source : Institut national roumain de la statistique (plusieurs rapports annuels de la série « Harbour transport of goods and passengers »).

Il n'existe pas de données statistiques détaillées pour la Roumanie concernant les pays de chargement et de déchargement des marchandises transportées par voie fluviomaritime. Le tableau ci-dessous montre cependant que les pays non membres de l'Union européenne représentent une part importante du transport d'exportation (marchandises chargées). Il ressort des données d'observation du marché de la Commission du Danube que les pays de chargement et de déchargement se trouvent pour la plupart en Méditerranée, en particulier en Afrique du Nord, car la région du Danube exporte des produits agricoles vers l'Afrique du Nord et l'Espagne.

Tableau 7

Structure du volume des marchandises transbordées par des navires de mer dans les ports fluviomaritimes de Galați, Tulcea et Brăila, 2018

(En milliers de tonnes)

	<i>Marchandises chargées (exportations)</i>		<i>Marchandises déchargées (importations)</i>		<i>Total</i>
	<i>Commerce intra-européen</i>	<i>Commerce extra-européen</i>	<i>Commerce intra-européen</i>	<i>Commerce extra-européen</i>	
Galați	396	560	75	289	1 320
Brăila	258	152	35	36	481
Tulcea	6	0	50	0	56
Total	660	712	160	325	1 857

Source : Institut national roumain de la statistique.

Aux activités de chargement et de déchargement des navires de mer dans les trois ports fluviomaritimes s'ajoutent les activités s'effectuant sur le canal de Sulina, qui relie Tulcea à la mer Noire et qui est principalement emprunté par des navires de mer.

S'agissant du volume de marchandises transportées sur le canal de Sulina, le rapport annuel de viadonau indique qu'en matière de transport maritime effectué sur le Danube par des navires fluviomaritime ou des navires de mer, 4,3 millions de tonnes de marchandises ont été transportées via le canal roumain de Sulina, ce qui représentait une augmentation de 14,4 % par rapport à 2016⁸.

⁸ Source : viadonau (2019), Jahresbericht Donauschifffahrt in Österreich (rapport annuel concernant la navigation sur le Danube en Autriche), p. 41.

Les rapports d'observation du marché émanant de la Commission du Danube recensent le **canal de Sulina** comme voie navigable de transport fluvio-maritime et indiquent le même volume de marchandises transportées que le rapport de viadonau.

Tableau 8

Transport fluvio-maritime sur le canal de Sulina, reliant la mer Noire au Danube

(En millions de tonnes)

	2014	2015	2016	2017	2018
Total	3,66	3,85	3,76	4,31	4,44
Danube → mer Noire	3,24	3,26	3,25	3,61	3,67
Mer Noire → Danube	0,42	0,58	0,51	0,70	0,77

Source : données d'observation du marché de la Commission du Danube.

Une troisième voie navigable où s'effectuent des opérations de transport fluvio-maritime, quoique dans un volume moindre, est le canal Danube-Mer Noire, qui relie le port maritime de Constanța au Danube. En 2017, selon viadonau, ce sont 57 000 tonnes de marchandises qui ont été transportées par navire fluvio-maritime ou navire de mer sur ce canal. La même année, le volume total de marchandises transportées sur ce canal s'est élevé à pas moins de 13,8 millions de tonnes.

La navigation sur le Danube est compromise en hiver ; tous les 2 ou 3 ans, l'eau est gelée pendant environ 30 à 40 jours, et le fleuve est parsemé de blocs de glace lorsqu'il dégèle.

La différence entre les volumes enregistrés respectivement pour le canal de Sulina (4,4 millions de tonnes) et les trois ports fluvio-maritimes de Roumanie (1,86 million de tonnes) s'explique par le fait que le canal de Sulina relie à la mer Noire non seulement ces trois ports, mais aussi les grands ports ukrainiens d'Izmail et de Reni ainsi que le port moldave de Giurgiulești. Ces trois derniers ports se trouvent sur le Danube maritime. Leurs volumes respectifs de transport fluvio-maritime ne sont évidemment pas pris en compte par l'Institut national roumain de la statistique.

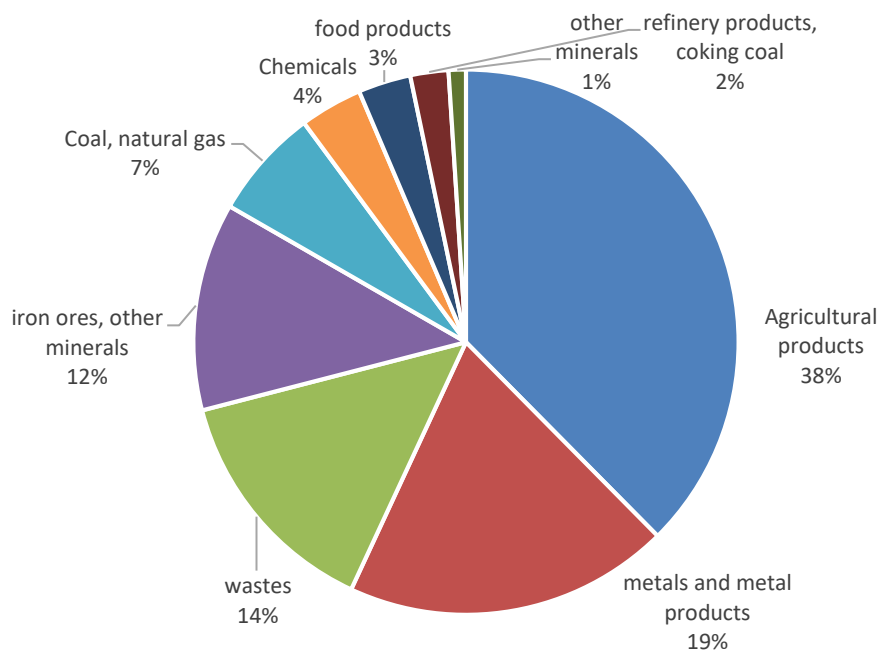
Transport par type de marchandises

Les marchandises transbordées par des navires de mer sont essentiellement des marchandises solides et des marchandises classiques. Au port de **Galați** en 2018, les principaux **segments de marchandises** étaient les **métaux** et **produits métalliques**, les **produits agricoles** et le **minerai de fer**, qui représentaient respectivement 27 %, 22 % et 14 % du volume total du transport fluvio-maritime.

À **Brăila** en 2018, 84 % du volume total du transport fluvio-maritime, soit 481 000 tonnes de marchandises, se composait de **produits agricoles**. À Tulcea, 50 000 des 56 000 tonnes de marchandises transbordées étaient du **minerai de fer**.

La figure 24 présente la structure détaillée du transport fluvio-maritime de marchandises dans les trois ports susmentionnés (considérés ensemble).

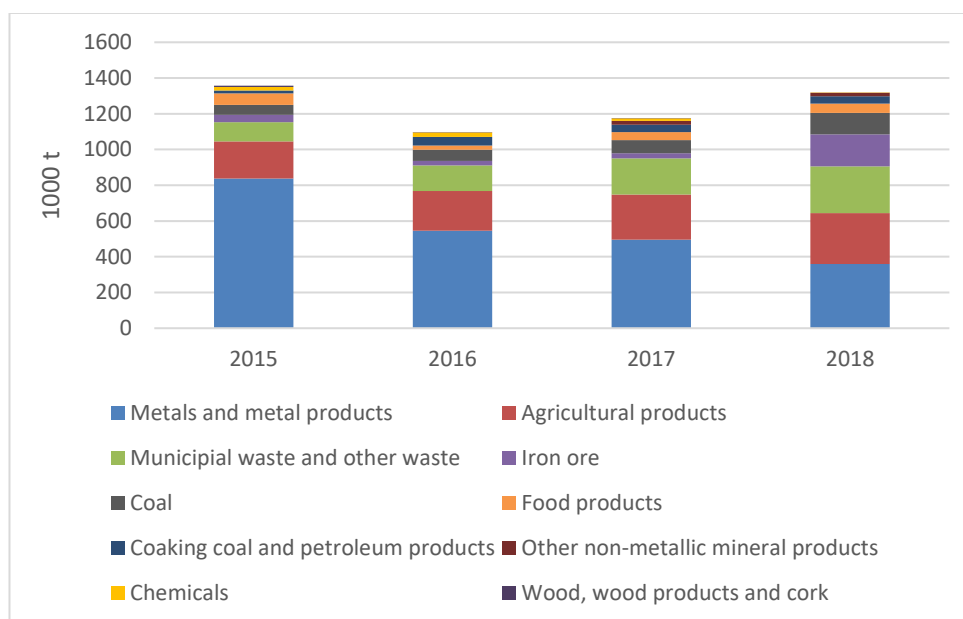
Figure 24
Structure du transport fluviomaritime dans les ports roumains de Galați, Brăila et Tulcea



Source : analyse de la CCNR fondée sur les données de l'Institut national roumain de la statistique⁹.

S'agissant des segments de marchandises recensés par port, à celui, fluviomaritime, de Galați ce sont les métaux et produits métalliques qui dominent, du fait de l'industrie sidérurgique locale, mais des produits agricoles y sont aussi transbordés. En outre, la catégorie des déchets industriels et urbains a gagné en importance ces dernières années.

Figure 25
Transport fluviomaritime dans le port de Galați par type de marchandises
 (En milliers de tonnes)



Source : Institut national roumain de la statistique (plusieurs rapports annuels de la série « Harbour transport of goods and passengers »).

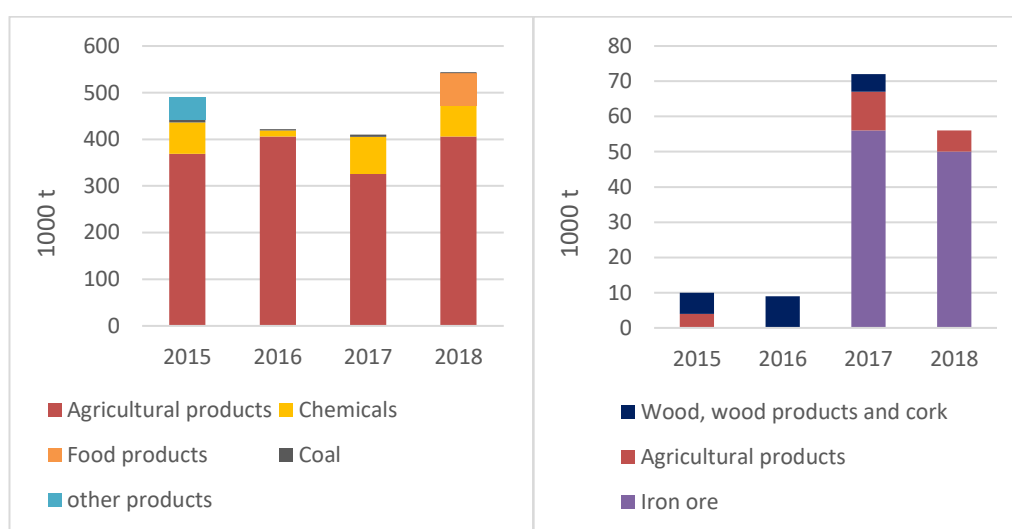
⁹ www.insse.ro/cms/sites/default/files/field/publicatii/transportul_portuar_de_marfuri_si_pasageri_anul_2018_0.pdf.

À Brăila, deuxième plus gros port fluvio-maritime de Roumanie, les marchandises transportées sont essentiellement des céréales, dont le volume est demeuré relativement stable de 2015 à 2018. Les produits chimiques représentent aussi un volume important, quoique moins élevé. Plus petit des trois ports fluvio-maritimes de Roumanie, le port de Tulcea a enregistré des volumes importants de transport de minerai de fer en 2017 et 2018, alors que ce type de marchandise en était absent les deux années précédentes.

Figure 26

Transport fluvio-maritime dans les ports de Brăila (gauche) et de Tulcea (droite) par type de marchandises

(En milliers de tonnes)



Source : Institut national roumain de la statistique (plusieurs rapports annuels de la série « Harbour transport of goods and passengers »).

H. Transport fluvio-maritime aux Pays-Bas

Les Pays-Bas abritent un certain nombre de fleuves et de canaux, dont le Rhin, la Meuse, l'IJssel et le canal d'Amsterdam au Rhin, qui sont tous accessibles aux navires fluvio-maritimes.

Or, depuis la fermeture aux Pays-Bas du Centre de promotion du transport maritime à court distance, pratiquement aucune donnée n'a été collectée sur le transport fluvio-maritime dans ce pays. Il n'a donc pas été possible de fournir les données relatives aux Pays-Bas dans le présent document. Toutefois, comme il ressort d'autres sections de ce document, les Pays-Bas sont le partenaire commercial de plusieurs pays. En particulier, les ports maritimes de Rotterdam et de Moerdijk constituent les principales destinations des exportations fluvio-maritimes en provenance de ports intérieurs de Suède, de Belgique, de Finlande, d'Allemagne et de France.

Les Pays-Bas comptent plusieurs fleuves et canaux accessibles aux navires fluvio-maritimes, notamment la Meuse et le canal Juliana. Cependant, aucune donnée n'est disponible concernant le transport fluvio-maritime aux Pays-Bas.

I. Transport fluvio-maritime au Portugal

Au Portugal, le transport fluvio-maritime s'effectue uniquement sur le Douro. Les marchandises acheminées par ce mode de transport se composent pour l'essentiel de 27 000 tonnes de sable et de pierres exportées vers l'Allemagne (15 000 tonnes), le Royaume-Uni (2 000 tonnes), la Suède (9 000 tonnes) et la Norvège (1 000 tonnes).