LA NAVIGATION INTÉRIEURE EUROPÉENNE

Observation du marché

2009
2

Observation du Marché n° 10

Analyse de la conjoncture en automne 2009

Déclaration de rejet de responsabilité

L'exploitation des connaissances, informations ou données contenues dans la présente publication intervient au risque exclusif de l'usager. La responsabilité de la Commission européenne, et celle de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ou de son Secrétariat ne sauraient être engagées en cas d'exploitation des connaissances, informations ou données contenues dans la présente publication ni pour les conséquences qui en résulteraient. Les constats présentés et les opinions exprimées, ne reflètent pas nécessairement la position de la Commission européenne, de ses services ou de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin sur le sujet traité.

Janvier 2010

SOMMAIRE

Avant-propos

Section 1: Situation de la demande de transport en automne 2009 et prévisions pour 2010

I. Economie mondiale: situation et prévisions

II. Volumes transportés: évolutions et perspectives

1. Produits agricoles
2. Secteur sidérurgique
3. Charbon
4. Matériaux de construction
5. Conteneurs
6. Secteur de l'énergie: produits pétroliers
7. Secteur chimique

III. Demande sur le marché du transport de passagers

Résumé

Section 2: Rapport Offre de transport / demande de transport

Introduction

I. Evolution de la flotte: Nouvelles constructions/ sorties du marché

1. Cale sèche
2. Cale citerne
3. Bateaux à passagers

II. Utilisation de la capacité

1. Principes d'évaluation de l'utilisation de la capacité de transport
2. Cale sèche
3. Cale citerne

Section 3: Situation des entreprises de navigation intérieure

Introduction

I. Evolution de l'activité

1. Cale sèche
2. Cale citerne
3. Influence de l'hydraulicité

II. Evolution des charges

1. Prix des bateaux
2. Evolution générale de charges
3. Carburant
4. Charges de personnel
5. Charge d'entretien
6. Financement et charges financières
7. Assurance

Résumé

Synthèse et prévisions

Annexes:

Nouvelles constructions

Glossaire

Sources

AVANT-PROPOS

L'édition 2009-2 de l'observation du marché paraît à un moment où la navigation intérieure peut prendre la mesure de la crise économique. La forte baisse de la demande, dans le sillage du net recul de la production industrielle européenne constaté dès l'automne 2008, a entraîné une chute tout aussi sévère des revenus pour les entreprises. La situation financière de nombreuses entreprises est également préoccupante eu égard aux grands efforts d'investissements consentis lors des années précédentes. Ainsi, de nombreuses entreprises sont en proie à de sérieux problèmes financiers ou doivent même se poser des questions quant à leur viabilité.

Malgré les signes de rebond, en particulier dans l'industrie sidérurgique qui est l'un des principaux moteurs de l'économie ou dans l'industrie chimique, il n'est pas encore possible d'affirmer que la crise est à présent surmontée. Nous pouvons tout au plus penser que le creux de la vague est derrière nous. Cependant, la prudence doit toujours être de mise, car les menaces potentielles continuent d'exister comme par exemple la situation financière catastrophique de plusieurs états de l'Union européenne.

Dans ce contexte, le secteur de la navigation intérieure a fait un travail de réflexion sur les possibles mesures d'accompagnement qui permettraient de surmonter la crise. Ces réflexions ne semblent pas pour l'heure, aboutir à des mesures concrètes répondant aux besoins au niveau du fonctionnement du marché. C'est surtout l'efficacité des mesures qui suscitent le doute, d'autant que les effets de la crise ne soient pas évalués de la même façon dans tous les pays. Quoi qu'il en soit, l'efficacité et l'acceptation de ces mesures sont les conditions sine qua non pour aller de l'avant.

La présente observation du marché s'attache à décrire la situation économique de la navigation intérieure, en se fondant sur les données chiffrées disponibles ; ainsi, chacun pourra vérifier ses propres observations et compléter ses propres impressions. Il est évident que cette publication ne peut pas répondre à toutes les questions, ni prévoir l'évolution ultérieure de la crise. Cependant, les auteurs de cette étude espèrent pouvoir aider les décideurs du secteur de la navigation intérieure, tous bords confondus, dans leur difficile quête de solutions pour sortir du tunnel.

Le marché de la navigation intérieure au deuxième semestre 2009

Section 1:

SITUATION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT EN AUTOMNE 2009 ET PRÉVISIONS POUR 2010

I. ECONOMIE MONDIALE: SITUATION ET PRÉVISIONS

Après des premiers signes de redressement à la fin du premier semestre en France et en Allemagne, la reprise de la conjoncture s'est confirmée au deuxième semestre en Europe. Entre juillet et septembre, le produit intérieur brut allemand a progressé de 0,7% par rapport au trimestre précédent, après une augmentation de 0,4 % entre avril et juin.[1] Cette tendance positive s'est également poursuivie en France, avec une hausse de 0,3 %.

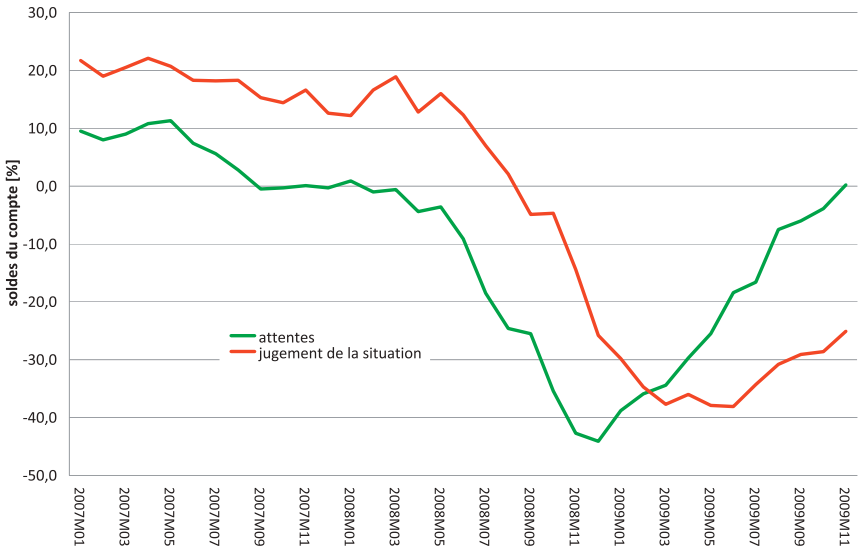
Dans certains pays, le troisième trimestre a été marqué par la fin du processus de contraction économique. Il en est ainsi pour les Pays-Bas (+0,4 %), la Belgique (+0,5 %), l'Italie (+0,6 %), la République Tchèque (+0,8 %) et l'Autriche (+0,9 %). La tendance négative s'est maintenue dans d'autres pays du sud et de l'Est de l'Europe (Hongrie, Estonie, Roumanie, Espagne, Grèce, Chypre) ainsi qu'au Royaume-Uni (-0,4 %).

L'indice IFO principal baromètre de la conjoncture allemande, calculé sur la base d'enquêtes menées auprès des entreprises du secteur manufacturier, du bâtiment,

1 *Toutes ces informations se basent sur des données corrigées des variations saisonnières*

du commerce de gros et de détail[2], montre que la majorité des entreprises questionnées jugeaient en fin d'année 2009 leur situation toujours « mauvaise ». En revanche leurs prévisions se sont globalement équilibrées, entre un nombre équivalent d'attentes négatives et positives.

Graphique 1: Evolution de l'évaluation de la situation actuelle et des attentes en Allemagne*

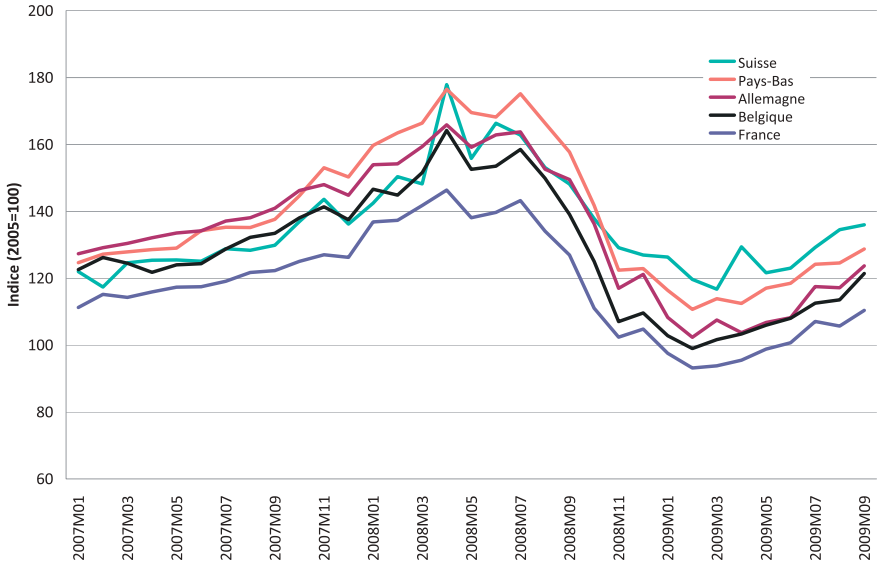


**D'après l'indice ifo sur le climat des affaires ; source: ifo Institut für Wirtschaftsforschung*

2 *Les 7 000 entreprises questionnées chaque mois doivent évaluer la situation actuelle de leurs affaires et décrire quelles sont leurs attentes pour les six prochains mois. Elles peuvent qualifier le climat actuel de « bon » ou de « mauvais » et le climat à venir pour les six prochains mois de « meilleur », « inchangé » ou « moins bon ». L'indice du climat actuel des affaires correspond à la différence entre les pourcentages de « bon » et de « mauvais » ; l'indice des attentes correspond à la différences entre les pourcentages de « meilleur » et de « moins bon ».*

Depuis la baisse de la fin 2008, l'évolution des exportations, cruciales pour la demande de transport dans le segment des conteneurs et de la chimie, a suivi des tendances différentes dans chacun des pays de la CCNR. Le graphique suivant montre que, parmi les cinq pays concernés, la Suisse a le mieux surmonté la crise. Les exportations de septembre 2009 sont déjà revenues au niveau de septembre 2007. Les rangs suivants sont occupés par les Pays-Bas, l'Allemagne, la Belgique puis la France.

Graphique 2: Evolution des exportations par rapport à 2005*



*Source: OCDE ; calculs du secrétariat de la CCNR, sur la base de valeurs corrigées des variations saisonnières; * pour chaque pays par rapport à son niveau en 2005*

L'évolution en Asie est porteuse d'espoir pour la poursuite de la reprise du commerce mondial. En novembre 2009, la croissance de la production industrielle chinoise a renoué avec son niveau d'avant la crise financière internationale. Les risques pour la pérennité de la reprise résident dans la valeur du dollar qui n'a cessé de se déprécier par rapport à l'euro depuis mars 2009. Un euro toujours plus fort pourrait

au moins sévèrement défavoriser les exportations européennes, dans une phase où tous les espoirs se fondent sur un regain du commerce mondial.

II. VOLUMES TRANSPORTÉS: ÉVOLUTIONS ET PERSPECTIVES

1. Produits agricoles

Dans le segment des produits agricoles, on a pu constater, à partir du mois de mai, une forte augmentation de la demande de transport sur les voies navigables allemandes. En juin, juillet et août, les transports de produits agricoles ont été supérieurs de plus de 30% à ceux de l'année précédente, suite aux excellentes récoltes de l'année 2009.

En revanche, les volumes transbordés dans les ports maritimes ont nettement diminués. Ainsi, jusqu'au mois de septembre, le port maritime de Rotterdam a vu son volume baisser de 18% par rapport à l'année précédente, pour les céréales, les semences et les fourrages. Le volume des denrées alimentaires et fourrages a également fortement baissé à Anvers, jusqu'au mois de septembre inclus. Cette situation est également due aux excellentes récoltes; en effet, les produits transbordés dans les ports maritimes sont surtout des produits importés. Des récoltes exceptionnellement abondantes rendent les importations moins nécessaires.

2. Secteur sidérurgique

A) Minerais et déchets métalliques

D'après les calculs économétriques présentés dans l'observation du marché 2008-1, le transport de minerais est étroitement lié à la production d'acier.[3] Celle-ci a

3 *L'augmentation des transports de minerais et de déchets métalliques entre avril et août était de 61 %, alors que la production d'acier en Allemagne a augmenté de 57 % sur la même période. La production d'acier en France a, en revanche, stagné. Ainsi, le rapport entre la production d'acier et le transport de minerais, établi dans l'observation du marché 2008-1, s'est pour l'essentiel confirmé.*

poursuivi sa reprise au troisième trimestre 2009, après avoir atteint un point bas au mois d'avril. En Allemagne, la production a augmenté de manière continue entre avril et septembre 2009, passant de 1,9 à presque 3,2 millions de tonnes (voir graphique), soit une croissance d'environ 70 %.

Le transport de minerais et de déchets métalliques a augmenté de manière continue depuis le point bas du mois d'avril, dans le sillage de l'augmentation de la production d'acier. Le mois de juillet a affiché une augmentation de 16 % par rapport au mois précédant, suivi d'une hausse d'environ 10 % en août.

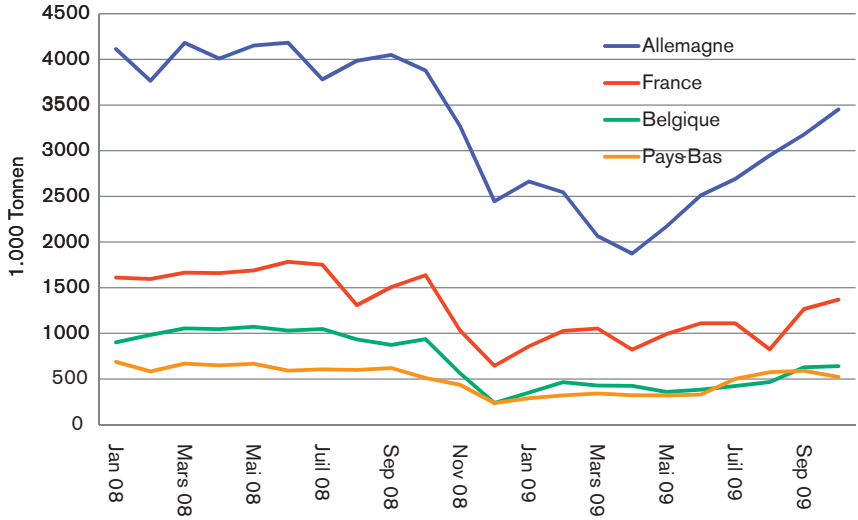
Les exportations de minerais du Brésil (le principal fournisseur de minerais d'acier) vers l'Europe ont connu un rebond. Dans le port maritime de Gand, les volumes de minerais et de déchets métalliques ont pratiquement doublé en août et septembre, par rapport au premier semestre 2009 ; le redémarrage du haut-fourneau d'ArcelorMittal à Gand ayant grandement contribué à cette amélioration.

Au plus bas de la crise, le groupe ArcelorMittal ne faisait fonctionner que 9 hauts-fourneaux sur les 25 qu'il détient en Europe. La plupart des usines arrêtées dans le sillage de la crise ont de nouveau redémarré en Europe. Le groupe ne voit aucun besoin de fermeture définitive pour les autres usines. Dans ce contexte de crise, ArcelorMittal a seulement fermé deux sites de manière définitive aux USA.

Il faut s'attendre à un tassement de la reprise de l'industrie sidérurgique à partir de l'automne 2009. 2009 était placé sous le signe de la constitution de stocks chez les producteurs (minerais) et chez les négociants (produits en acier). Le facteur fondamental sera toutefois l'évolution de la demande en acier de l'industrie automobile et du bâtiment en 2010.

Même si l'on suppose un ralentissement de la reprise, il n'en reste pas moins que la production d'acier en Allemagne pourrait probablement atteindre son ancien volume de production de 4 millions de tonnes par mois au printemps 2010, ce qui signifierait que les transports de minerais et de déchets métalliques renoueraient avec les volumes moyens d'environ 3 millions de tonnes par mois.

Graphique 3: Production d'acier pour les pays sélectionnées



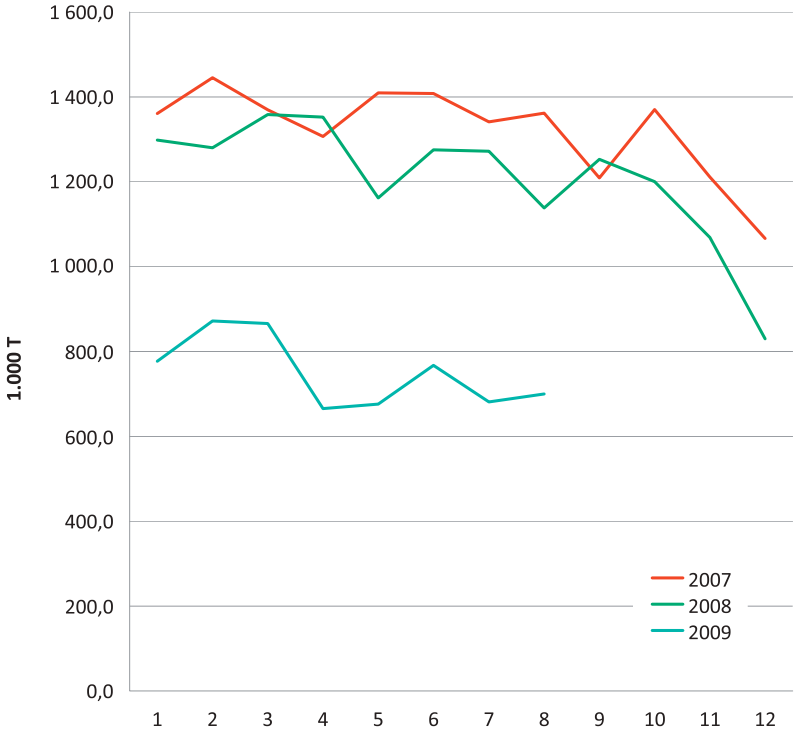
Source: Eurofer

B) Secteur sidérurgique

Alors que le transport de minerais connaît une reprise, celle-ci reste absente pour le segment de l'acier. Il s'agit du segment qui parmi toutes les marchandises a accusé le plus fort recul des volumes transportés. Aucune amélioration ne s'est dessinée jusqu'au mois de septembre 2009 inclus (voir graphique).

La demande finale d'acier est surtout déterminée par les industries du bâtiment et de l'automobile. La croissance réelle prévue en 2010 dans le domaine de la construction (voir partie 2.4) devrait relancer la demande en acier de construction en 2010. Une reprise des ventes mondiales d'automobiles se dessine également en automne 2009.

Graphique 4: Transport de produits métallurgiques sur les voies navigables allemandes



Source: destatis; 1 à 12 = mois

3. Charbon

En août 2009, le transport de combustibles minéraux solides était encore de 17 % inférieur à celui du même mois de l'année précédente ; en juillet, ce taux était de -25 %. La période entre janvier et fin août a affiché un recul de 20 %, qui s'est révélé bien plus modéré que pour les minerais. Cette situation s'explique par des mois de février et mars particulièrement froids. En février et mars, les importations de charbon pour la production d'énergie ont été supérieures à la moyenne pluriannuelle. Les autres mois ont affiché un repli.

Les volumes de coke de charbon pour l'industrie sidérurgique ont repris dans les ports maritimes depuis l'automne 2009, suivant ainsi l'augmentation des volumes de minerais. Cependant, au mois d'août, le transport par voie de navigation intérieure allemande (2 millions de tonnes), était encore loin de sa moyenne pluriannuelle de près de 3 millions de tonnes. Si l'industrie sidérurgique se rétablit comme prévu, ces volumes de transport pourraient de nouveau être atteints au printemps 2010 ; le climat restant toutefois un facteur imprévisible.

4. Matériaux de construction

Au mois d'août, le transport de minéraux bruts et de matériaux de construction sur les voies navigables allemandes a baissé de 14 % par rapport à l'année précédente, après avoir baissé de 13 % le mois précédent. Dans l'Union européenne, la production dans le secteur de la construction, déjà marquée par un recul depuis le début de l'année 2008, n'a toujours pas atteint son point bas à la fin 2009. Cependant, le tableau varie d'un pays à l'autre. En 2009, le secteur allemand de la construction s'est globalement maintenu au niveau de l'année précédente, grâce au deuxième plan de relance. Il est prévu que ce programme porte surtout ses fruits en 2010 ; ce qui permet de pronostiquer une augmentation, hors inflation, de 2% de la production dans le secteur de la construction, en Allemagne, pour l'année 2010.[4] Environ un tiers de l'argent public prévu par ce programme sera consacré aux infrastructures. Le gouvernement prévoit également d'investir (environ 2 milliards d'euros) dans le développement et le renouvellement des voies de transports fédérales (routes, chemins de fer, voies navigables). La demande de transport de matériaux de construction devrait profiter de ce train de mesures en 2010.

5. Conteneurs

Le transport de conteneurs a connu une nette reprise dès le premier semestre 2009. En juillet, les résultats ont presque rejoint ceux de l'année précédente et au mois de septembre les volumes transportés sur les voies navigables allemandes ont même dépassé le niveau observable un an plus tôt.

---

4 *Voir Gornig, M.; Weber, S. (2009), Bauwirtschaft: Konjunkturprogramme zeigen Wirkung dans: DIW-Wochenbericht n°. 47/2009 (18.11.2009)*

On a pu observer, les années précédentes, que le commerce mondial, en particulier les échanges maritimes internationaux et le transport de conteneurs, présentait des taux de croissance supérieurs à ceux de l'économie en général, lors des phases de forte conjoncture. Ainsi, le transport de conteneurs a connu une croissance moyenne d'environ 10 % par an entre 1985 et 2007.[5] Le revers de la médaille est toutefois un recul plus marqué du commerce maritime international en période de récession.

Il existe, pour l'heure, différents scénarii possibles pour le trafic mondial de conteneurs à la fin de la crise économique. L'évolution pourrait, après une phase de transition d'un ou deux ans, reprendre son ancien rythme de croissance. Dans ce cas, le niveau et le taux de croissance seraient à nouveau atteints après un ou deux ans.

Cependant, la tendance pourrait également rester à un niveau durablement bas et /ou à un faible taux de croissance. [6] Ce dernier scénario est, pour l'instant, considéré comme relativement probable. Ainsi, l'institut allemand du fret maritime et de logistique (Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik – ISL) table sur une croissance annuelle du trafic mondial de conteneurs réduite à «seulement» 6 ou 7% pour la période 2011 - 2020 contre environ 10 % entre 1985 et 2007.[7]

Ces taux de croissance inférieurs seraient avant tout dus à la saturation de la conteneurisation des colis, une tendance qui serait apparue même sans la crise économie. La crise économique serait ainsi seulement responsable du déplacement du niveau de la courbe de tendance, mais n'aurait aucun effet sur le taux de croissance du transport de conteneurs.

---

5 *Source: ISL Bremen*

6 *Les scénarii possibles (déplacement du niveau de la courbe, modification des taux de croissance) ont été présentés par Monsieur van den Bossche (ECORYS) dans le cadre d'une conférence organisée par l'UE "Impact of economic crisis on inland waterway transport sector", à Bruxelles, le 16 novembre 2009. Cette présentation ne portait pas sur le trafic de conteneurs, mais sur le PIB mondial. Toutefois, les réflexions concernant le PIB peuvent s'appliquer de manière similaire au transport de conteneurs.*

7 *Voir: "Le liner renouera avec la croissance à partir de 2011" ; dans Le Loyd, 8.6.2009*

La croissance du transport de conteneurs sur les voies de navigation intérieure serait certes légèrement freinée pour cette raison, mais les conditions structurelles nécessaires à son développement resteraient valides.

Ainsi, la tendance de plus en plus marquée au partage international du travail, dans le sillage du développement des pays émergeants, continuera à alimenter la croissance du commerce maritime mondial. D'ailleurs, la crise économique ne modifiera pas les voies utilisées pour les flux internationaux de marchandises. Selon les informations de la fédération des entreprises portuaires allemandes (Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe) environ 95 % des échanges intercontinentaux sont réalisés par voie maritime. [8] Le transport de conteneurs sur les voies de navigation intérieure profitera également de cette situation, d'autant plus que le nombre de nouveaux terminaux de transbordement et lignes de conteneurs progresse.

Ainsi, la société néerlandaise Rhinecontainer a ouvert, en septembre 2009, une nouvelle ligne entre les ports de la Mer du Nord et un port intérieur de l'arrière pays. Elle a également intégré le port de Bonn dans son réseau de lignes.

8 *ZDS (2009), communiqué à la presse "Deutscher Seegüterumschlag wird 2010 wieder wachsen" du 18 novembre 2009*

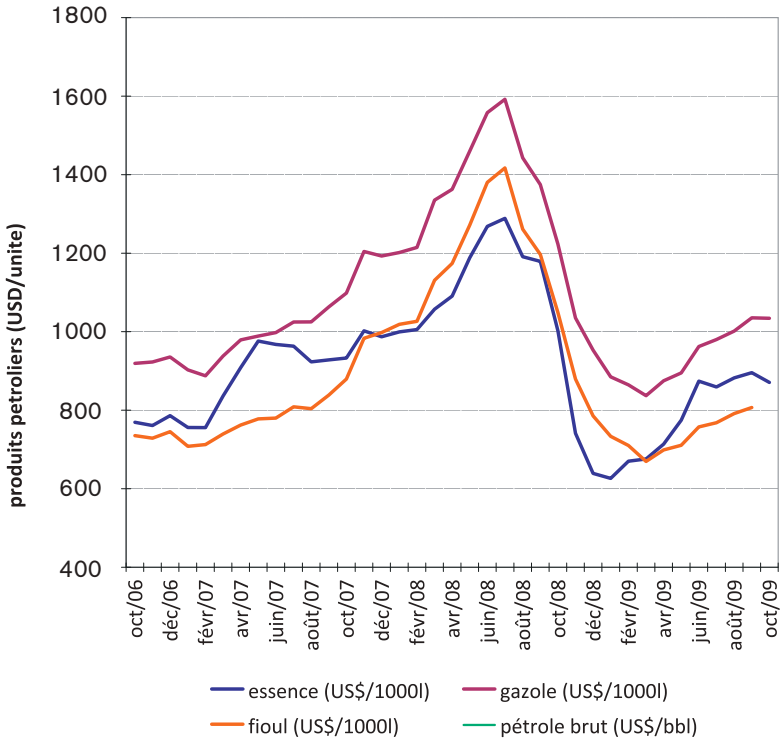
6. Produits pétroliers

Outre la tendance à long terme, les variations saisonnières, l'hydraulicité et les températures hivernales, le facteur déterminant pour la demande de transport de produits pétroliers reste avant tout le prix du pétrole.[9] Les calculs pour la période 2000 - 2008 ont montré que les hausses du prix du pétrole se traduisaient par une tendance à la baisse de la demande de transport.

Les cours du brut ont pratiquement doublé entre janvier et novembre 2009. Cette hausse est due tant à la reprise de la conjoncture qu'à la dépréciation du dollar depuis mars 2009. Cette nouvelle hausse du prix du pétrole, a entraîné, dans son sillage, une réappréciation du prix d'autres produits pétroliers tels que le gazole, le fuel de chauffage léger et l'essence (voir graphique suivant).

9 *Voir CCNR, Observation du marché 2009-1, page 64.*

Graphique 5: Prix à la consommation des produits pétroliers*



Source: OCDE / International Energy Agency (IEA)

** Prix moyens pondérés, taxes comprises, sur la base des taux de change actuellement en vigueur, pour la France, l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne, la Grande-Bretagne, le Japon, le Canada et les Etats-Unis*

Contrairement à ce retour à la hausse des prix, la demande de transport s'est nettement atténuée au deuxième semestre. Si le deuxième trimestre affichait encore une augmentation de 3,5 %, le mois de juillet a amorcé une baisse d'environ 10 %, suivie d'une baisse de 19 % au mois de septembre.

La demande de transport en 2010 devrait ressortir à un niveau inférieur à celui de 2009, ce qui s'explique, en premier lieu par la hausse du prix du pétrole résultant de la reprise de la conjoncture: la croissance économique des pays émergeants, en particulier, (Chine, Inde, Russie, Brésil etc.) reprend, entraînant pour ces pays dont les économies sont fortement consommatrices d'énergie, une forte augmentation des besoins. Les analystes prévoient que la demande de pétrole augmentera bien plus fortement que l'offre en 2010, avec des prix en conséquence. Enfin, la demande de transport est également ralentie sur le long terme par des évolutions structurelles, comme la diminution de la consommation de fuel de chauffage et d'essence par habitant.

7. Secteur chimique

L'industrie chimique semble être sortie du creux de la vague au premier semestre 2009. En Allemagne, le chiffre d'affaires corrigé des variations saisonnières de la branche chimique a augmenté de 5,5 % au troisième trimestre par rapport au trimestre précédent. Ce chiffre d'affaires reste, certes, de 15 % inférieur au niveau de l'année précédente, mais la reprise s'est indéniablement enclenchée.

Tous les segments ont augmenté leur production entre juillet et septembre. Plus particulièrement la chimie de base utilisée pour une grande variété de produits industriels a connu une nette embellie.

Le transport par voie de navigation intérieure s'est amélioré de manière parallèle. Le transport sur les voies navigables allemandes a augmenté lentement mais continuellement, après avoir touché le creux de la vague au premier trimestre. En août, la différence par rapport à l'année précédente n'était plus que de -10 %, contre - 14 % en juillet, presque -16 % en juin, et encore - 21 % en mai.

Les engrais font partie des segments de marché qui ont connu un très fort repli de la demande de transport lors des trimestres passés. La cause n'est pas tant à rechercher dans la crise économique que dans la situation structurelle de la branche. Le transport des engrais sur les voies navigables affiche une tendance à la baisse depuis plusieurs années. Cette tendance a également été accentuée par la baisse des prix des produits agricoles, subie par les agriculteurs, qui a contraint ces derniers à économiser sur les achats d'engrais ; d'autant plus, qu'en fonction de la

qualité des sols, il est possible de se passer de certains engrais tels que les engrais potassiques.

Du côté de l'offre, l'industrie des engrais est marquée par une structure de marchés présentant des tendances oligopolistiques, ce qui diminue la marge de manœuvre dont disposent les fabricants pour proposer des remises de prix. Du côté acheteurs, les exploitants agricoles continuent d'attendre une baisse des prix et restreignent leurs commandes, ce qui a abouti à une nette chute des ventes et des revenus pour la plupart des fabricants au deuxième semestre 2009.

La demande de transport n'a pas échappé à cette tendance. Le transport sur les voies navigables allemandes a reculé de 16,5 % au mois de juillet, par rapport à l'année précédente, et d'environ 18 % au mois de septembre.

On pourrait certes escompter un léger regain de l'utilisation des engrais en cas d'augmentation du prix des produits agricoles: si les rendements des récoltes venaient à baisser nettement, suite à une sous utilisation d'engrais, les prix des produits agricoles repartiraient à la hausse, améliorant ainsi le revenu des exploitants agricoles. La conséquence serait une légère reprise de la branche des engrais ; cependant, la tendance générale est à la baisse de l'utilisation des engrais.

III. DEMANDE SUR LE MARCHÉ DU TRANSPORT DE PASSAGERS

En 2009, le marché des croisières a subi des pertes de revenu d'environ 20 %, en raison de la crise économique.[10] Ces pertes sont moins liées au recul du nombre de passagers transportés qu'aux remises de prix accordées aux clients des Etats-Unis, sévèrement touchés par la crise, afin de ne pas mettre en danger le taux de remplissage des bateaux. Les touristes en provenance des Etats-Unis jouent un rôle de plus en plus important pour le marché européen de la croisière. Leur part augmente depuis quelques années et tend vers la barre des 50%.

Le Rhône gagne en importance, étant donné que ce parcours suscite un intérêt croissant chez les touristes d'outre atlantique. Les croisières sur le Rhin et le Danube restent prédominantes avec des parcours comme Amsterdam – Budapest, Passau – Budapest ou Amsterdam – Bâle.

Entre janvier et août, les voies de navigation françaises ont connu une augmentation du nombre de passagers transportés par rapport à l'année précédente.[11] Toutefois, le tableau diffère selon les régions. Le Rhin alsacien et le canal Rhin-Rhône ont pu afficher une croissance à deux chiffres. Le Rhône et la Lorraine ont également connu un net essor. En revanche, le nombre de passagers a diminué sur la Seine, l'Oise, et sur le canal du nord. La Bourgogne et la région du sud-ouest (autour de Toulouse) ont affiché des pertes de près de 10 %.

En 2009, une dizaine de nouveaux bateaux ont été mis sur le marché, ce qui correspond à peu près au nombre des années précédentes. Etant donné que les commandes ont temporairement baissé à cause de la crise, le nombre de nouvelles constructions mises sur le marché pourrait être légèrement inférieur en 2011. Pour 2010, on escompte toutefois un chiffre similaire à celui de 2009.

Sur une plus longue période (depuis 1970), on constate une accélération de l'accroissement du nombre de bateaux. Celle-ci se remarque à la diminution du

10 *Source: IG River Advice Basel*
11 *Source: VNF*

temps nécessaire au doublement des capacités. Le nombre de bateaux a doublé entre 1970 et 1990: en l'espace de 20 ans, celui-ci est passé de 30 à 60. Or, un autre doublement a eu lieu, en seulement 9 ans, entre 2000 et 2009 (le nombre est passé de 105 à 210 bateaux). On constate aussi que la taille des bateaux a généralement tendance à s'accroître régulièrement.

Résumé

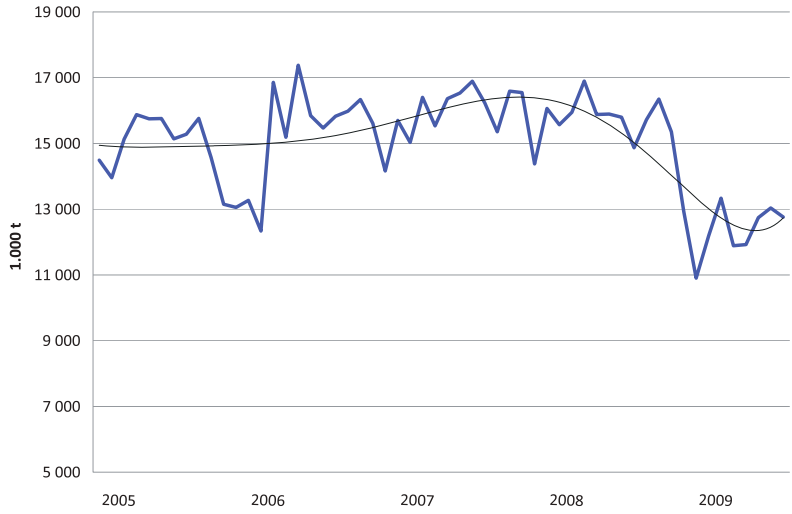
Vers la fin 2009, la plupart des segments de marchandises touchés par la crise ont donné des signes de récupération. Cette tendance se poursuivra également en 2010.

Le transport de minerais a légèrement augmenté, dans le sillage de la reprise de la production d'acier. La même chose vaut pour l'industrie chimique et la demande de transport correspondante. Le segment des conteneurs profite d'une lente, mais non moins régulière, reprise des échanges mondiaux. La situation du transport de minéraux et de matières brutes de construction s'est également améliorée au deuxième semestre et continuera de ce faire en 2010, lorsque les programmes publics de relance de la conjoncture auront produit leurs effets dans le domaine des infrastructures.

Les principaux domaines qui ont échappé à la reprise sont les transports de produits métallurgiques et d'engrais. Pour l'acier, la sortie du tunnel se fera très probablement l'année prochaine. En revanche, le transport d'engrais dépend fortement de l'amélioration des revenus des exploitants agricoles.

Pour le segment de la cale sèche, on obtient le tableau général suivant: le graphique montre l'évolution de la demande de transport depuis 2005. La courbe de tendance polynomiale fait apparaître clairement la bonne conjoncture pour les transports en 2007 et 2008, le recul en 2008 et, enfin, la reprise en 2009.

Graphique 6: Demande de transport en cale sèche pour l'Allemagne*

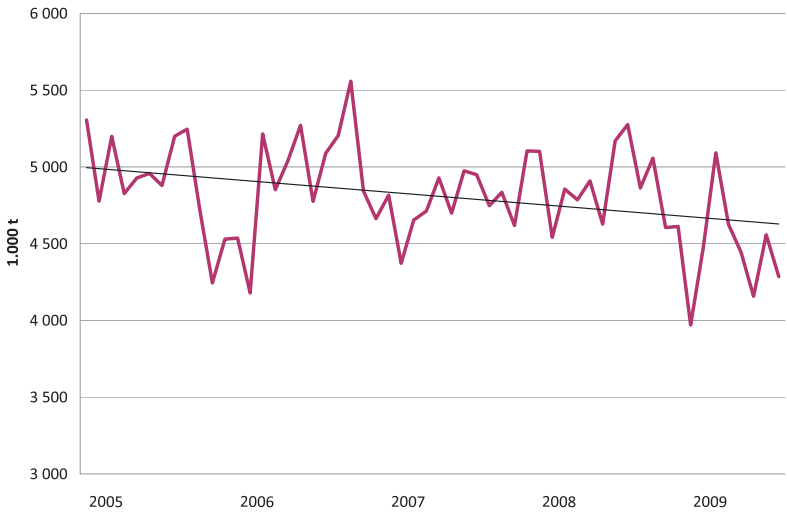


*Source: destatis; * avec courbe de tendance polynomiale*

Parmi les segments précédemment cités, il convient de distinguer ceux qui ont été temporairement influencés de manière positive par la crise (produits pétroliers), ou qui ne l'on pas du tout été (branche agricole). Concernant les produits pétroliers, la conjoncture exceptionnelle du premier trimestre 2009 est vite retombée et a fait place à un recul de la demande de transport. Cette situation devrait, pour l'essentiel, perdurer en 2010. Le transport de produits agricoles a connu un véritable essor au milieu de l'année 2009, en raison des excellentes récoltes. Cette conjoncture exceptionnelle ne se confirmera probablement pas en 2010.

Dans le secteur de la cale citerne, qui comporte les produits pétroliers et chimiques, l'évolution est marquée par une tendance générale à la baisse. Celle-ci est due à la superposition de deux tendances: le transport de produits chimiques montre des variations similaires au transport en cale sèche (correspondant, pour l'essentiel, au cycle économique), alors que le segment des produits pétroliers tend à diminuer sur le long terme. La courbe de tendance linéaire détermine l'évolution générale du transport en cale citerne, car elle supplante les variations du secteur chimique.

Graphique 7: Demande de transport en cale sèche pour l'Allemagne*



*Source: destatis; * avec courbe de tendance linéaire*

Le segment du transport de passager a certes affiché une baisse significative des revenus en 2009, toutefois, il existe encore un potentiel de croissance de la demande pour les années à venir. Cette situation est due à la structure de la clientèle de ce segment. Les croisières attirent majoritairement des clients plus âgés, venant d'outre atlantique, dont le nombre restera stable à long terme, en raison de l'allongement de l'espérance de vie et de la structure démographique des sociétés occidentales.

Section 2:

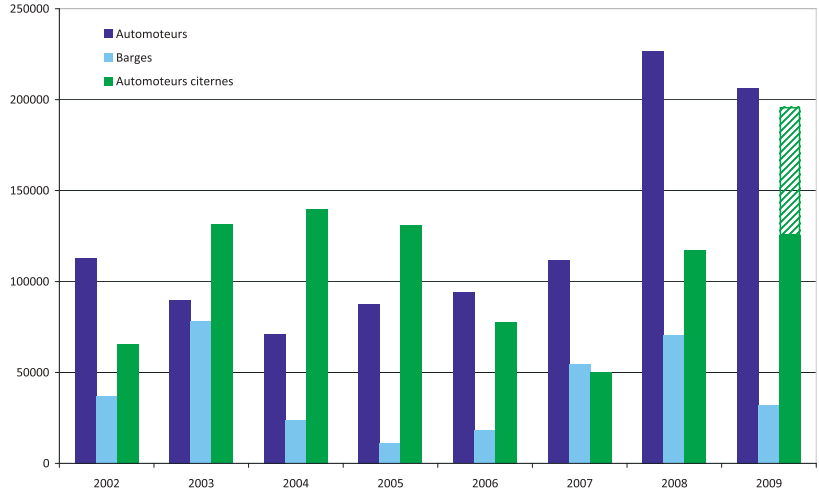
RAPPORT OFFRE DE TRANSPORT / DEMANDE DE TRANSPORT

I. EVOLUTION DE LA FLOTTE: NOUVELLES CONSTRUCTIONS/ SORTIES DU MARCHÉ

En 2009, le rythme des mises sur le marché de nouvelles unités a été dans la cale sèche comme dans la cale citerne supérieur à celui observable en 2008. Ceci est principalement dû au fait qu'il s'agit des bateaux déjà en construction ou commandés avant l'automne 2008.

Graphique n°8: Nouvelle cale arrivée sur le marché

Graphique n°8: Nouvelle cale arrivée sur le marché tonnes)



Cale encore attendue d'ici la fin de l'année

source : IVR

1. Cale sèche

Au cours des 11 premiers mois de l'année, 62 nouveaux automoteurs représentant une capacité de transport de plus de 200 000 tonnes ont été effectivement mis en service. D'autres sont encore attendus. Au niveau des barges, on note par contre un ralentissement avec seulement 14 nouvelles barges représentant une capacité de 32 000 tonnes mises sur le marché en 2009, contre 38 en 2008. A court-terme et dans un marché où la demande de transport est inférieure de plus de 20% à celle observable 18 mois plus tôt, ces capacités supplémentaires ne font qu'accroître la surcapacité existant temporairement.

La réticence des banques à financer actuellement de nouvelles constructions dans la cale sèche et l'absence momentanée de visibilité quant à l'évolution de la demande laissent présager un net ralentissement, voire même un arrêt temporaire des nouvelles constructions, une fois que les bateaux dont la construction est actuellement en cours, seront achevés.

Concernant les sorties du marché, on constate au niveau des flottes d'Europe de l'Ouest une sortie annuelle moyenne de capacités de l'ordre de 62 000 tonnes. Il s'agit essentiellement d'unités d'une taille inférieure à 1000 tonnes qui sont tantôt converties en habitations notamment pour les plus petites, tantôt délocalisées vers des pays d'Europe centrale.

2. Cale citerne

Le marché de la cale citerne se trouve dans une phase de restructuration pour répondre aux évolutions réglementaires qui exigeront en final d'ici 2018, le transport par bateaux à double coque de plus de 90% des volumes de matières liquides transportées. Une première étape importante ('Mitteldistillaten') est prévue pour 2015. Dans ce contexte, on observe en 2009 un rythme soutenu et croissant des mises sur le marché de bateaux citernes à double-coque.

Ainsi, environs 50 automoteurs citernes sont effectivement entrés en activité depuis le début de l'année 2009, un certain nombre d'unités étant encore attendues sur le marché tout à la fin de l'année. Cette accélération notable des nouvelles constructions par rapport aux entrés en service en 2008 est principalement liée aux retards observés au niveau de la construction navale.

Cependant, si ce rythme venait à se poursuivre, la capacité d'unités à double coque déjà sur le marché atteindrait rapidement le niveau structurellement nécessaire pour répondre à la demande. En termes d'unités, 672 unités à double coque sont actuellement enregistrées sur un nombre total d'environ 1370 automoteurs citernes potentiellement actifs. En termes de capacité et compte tenu de la taille moyenne nettement supérieure des unités récentes (plus de 2700 tonnes en moyenne), la proportion de la capacité en double coque est très supérieure à 50 %.

Quant à la question de l'équilibre sur le marché, il faut remarquer que durant le régime transitoire qui arrive à terme en 2018, les bateaux à coque simple et à double coque interviennent sur le même marché. Si la mise en service de nouvelles unités ne sera pas davantage accompagnée de la sorti du marché des unités n'ayant dans un avenir proche plus de perspective, une surcapacité structurelle mais temporaire pourrait apparaître.

3. Bateaux à passagers

Avec l'arrivée sur le marché de nouvelles unités, le rythme de construction sur ce marché est resté stable par rapport aux années précédentes. La demande de transport ne semble pas beaucoup avoir subi les effets de la crise économique sur ce marché.

II. UTILISATION DE LA CAPACITÉ

Le principal objectif de l'observation du marché de la navigation intérieure européenne consiste à analyser et à quantifier le rapport entre offre et demande de transport sur le marché et à étudier l'évolution de ce rapport. Dans une situation où un déséquilibre structurel entre offre et demande pourrait mettre en cause le bon fonctionnement du système de transport comprenant le fluvial, l'évolution dans le temps du taux d'utilisation de la cale constitue un paramètre complémentaire par rapport à la comparaison élémentaire entre l'offre et la demande sur le marché.

1. Principes d'évaluation de l'utilisation de la capacité de transport:

L'approche du taux d'utilisation de la cale est un exercice complexe, du fait de la diversité des paramètres déterminants qui sont à prendre en compte. A cet effet, il a été élaboré dans le cadre de l'observation du marché un modèle économétrique appelé «capacity monitoring », destiné, à mettre en évidence les tendances de l'évolution de l'utilisation de la cale. Cet outil a été appliqué sur la période de 2003 à 2008 avec une extension sur base d'estimations à 2009. Sur le plan géographique, l'étude porte dans un premier temps et pour des raisons pratiques, seulement sur la navigation intérieure et les flottes d'Europe de l'Ouest (Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse), pourtant couvrant environ 90% du marché de la navigation intérieure européenne, aussi bien en termes de prestations que de capacité de transport.

Facteurs pris en compte:

A) Alotte disponible:

Est prise en compte la capacité théorique nominale des bateaux opérationnels existant en fin de chaque année au sein des Etats pris en compte.

B) Mode d'exploitation des bateaux:

Afin de pouvoir tenir compte du mode d'exploitation normal des bateaux (nombre d'heures par jour), les bateaux ont été répartis dans différentes catégories, la taille en étant le paramètre principal.

C) Exploitation secondaire des barges pour le stockage des marchandises :

Il est tenu compte de l'activité de stockage propre aux barges et aux bateaux citernes dans certains cas.

D) Hydraulicité:

Le facteur « hydraulicité » joue un rôle majeur dans la mesure où la capacité disponible sur le marché en est immédiatement dépendante. Lorsque le l'enfoncement se trouve réduit par manque d'eau, le taux d'utilisation de la flotte tend à augmenter.

E) Demande de transport:

La demande de transport est évaluée sur base des volumes transportés et des prestations en TKM fournies. L'approche est réalisée par filière industrielle et en tenant compte des cycles saisonniers de la demande là où il y a lieu. Il apparait d'ailleurs que les fluctuations saisonnières ou cycliques de la demande sont variables selon les secteurs. Ces fluctuations sont ainsi par exemple en moyenne de près de 13% pour le charbon et les minerais, mais approchent les 39% pour les matériaux de construction.

L'évaluation de la capacité nécessaire par rapport à la demande de transport est réalisée en tenant compte des situations extrêmes (pic de demande et basses eaux) pour ménager une marge de sécurité.

L'année de référence est 2004, dans la mesure où cette année est caractérisée par une demande de transport et une hydraulicité moyenne. L'équilibre offre / demande y est considéré comme adapté, la flotte sortant d'une période d'assainissement structurel.

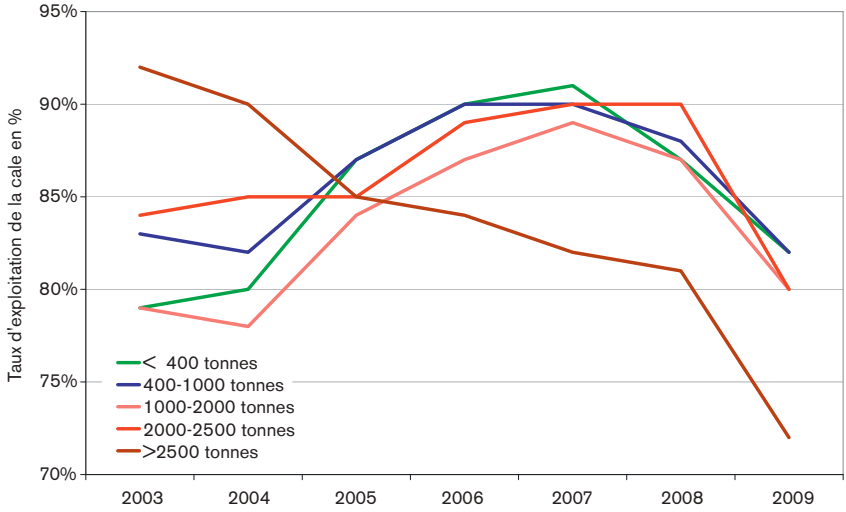
Remarque préalable: Il convient de noter qu'aussi bien pour la cale sèche que pour la cale citerne, le phénomène de basses eaux qui a duré du mois d'août à fin octobre 2009 a été pris en compte dans le calcul de l'utilisation de la cale. Ce dernier a eu un effet modérateur dans la mesure où dans un contexte d'hydraulicité normale, le taux d'utilisation de la cale aurait encore été inférieur en 2009.

2. Utilisation de la capacité en cale sèche:

Dans le secteur de la cale sèche, on a assisté à une augmentation de la demande de transport de l'ordre de 8 % entre 2002 et 2008 dans la zone géographique concernée. La capacité faciale de la flotte a progressé dans des proportions comparables, même si dans les faits la productivité globale de la flotte a augmenté davantage du fait d'une exploitation sur base d'un mode plus soutenu (18h/jour ou 24h/24) des unités récentes.

L'analyse des évolutions du taux d'utilisation de la cale fait apparaître un taux d'utilisation croissant pour toutes les unités inférieure à 2500 tonnes jusqu'en 2007.

Graphique n°9: Taux d'utilisation des capacités en cale sèche



Source : NEA

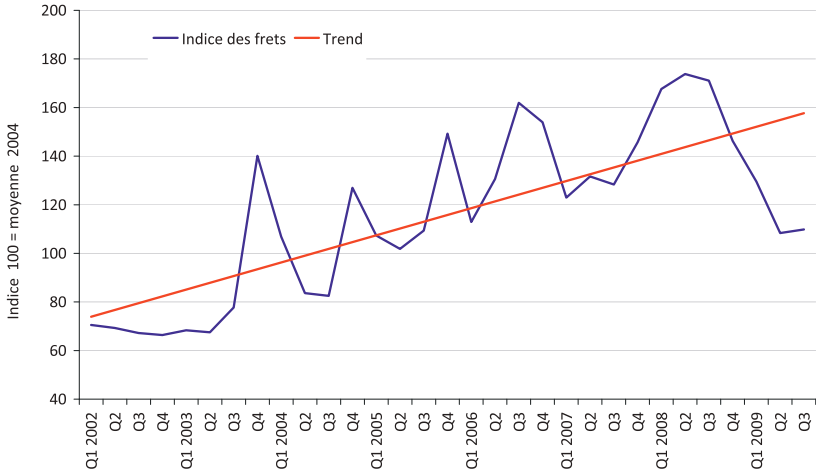
En 2008 et 2009, le taux d'utilisation a diminué de 10 à 20 % pour toutes les tailles de bateaux par rapport à la période antérieure.
Dans un souci de réaliser davantage des économies d'échelle, un nombre important de grandes unités a été construit depuis la fin de la politique d'assainissement structurel. L'explication du taux d'utilisation relativement faible de cette cale pourrait – entre autre - résider dans le fait que le marché n'est pas encore près pour accueillir cette classe de tonnage dans les proportions observées.

L'analyse des frets au cours des dernières années, conforte la position que le marché a temporairement fonctionné dans un équilibre que l'on pourrait qualifier «de viable » jusqu'au 3ème trimestre 2008. Or la fragilité de cet équilibre a été démontrée depuis lors dans le contexte où une chute très rapide de la demande de transport a fortement diminué le niveau des frets. Un retour à des volumes comparables à ceux observés en 2008 avec un niveau de frets correspondant, n'est pas attendu que dans plusieurs années.

L'analyse de l'évolution du niveau des frets en cale sèche fait clairement apparaître l'effet de cet apport de cale sur le marché.

Les frets ont ainsi évolué depuis l'automne 2008 à un niveau particulièrement bas, du fait de la faiblesse de la demande de transport. Alors que jusqu'en été 2008 les frets évoluaient sur une tendance haussière depuis 2002, reflétant une tendance structurellement croissante de la demande de transport dans un contexte de capacité globalement adaptée à la demande, on note avec l'arrivée de cette « crise de la demande » vis-à-vis du marché de la cale sèche, une rupture nette de cette tendance.

Graphique n°10: Niveau des frets en cale sèche



Source: NEA

Dans la situation actuelle, les lois du marché font que bon nombre de transports sont effectués à des prix couvrant à peine les charges de fonctionnement. Ce phénomène est également observable pour les autres modes de transport terrestres, notamment la route. Par ailleurs, l'offre de cale est telle, qu'un certain nombre d'unités se trouvent inactives, faute de marchandises à transporter.

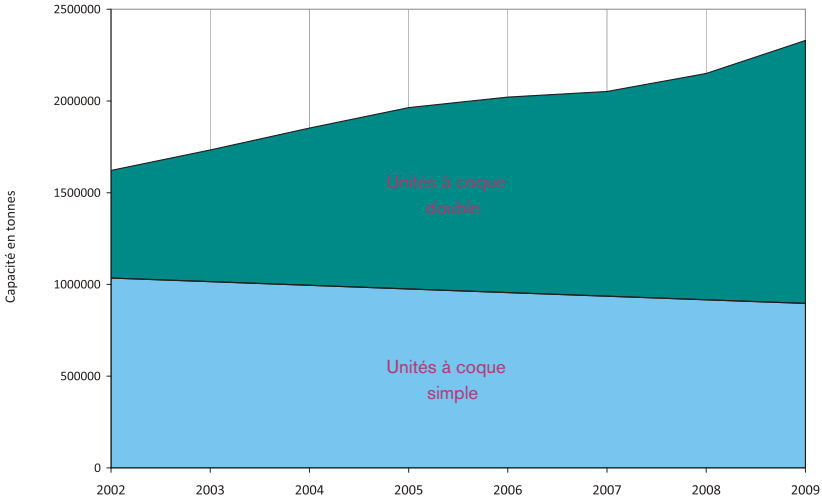
Dans ce contexte, on peut parler d'un déséquilibre transitoire ne permettant pas une exploitation viable en navigation intérieure.

3. Utilisation de la capacité en cale citerne:

Comme déjà évoqué, la flotte citerne se trouve dans une phase de restructuration qui s'achèvera en 2018. Durant cette période, des bateaux à coque double devraient remplacer les bateaux à coque simple, qui par ailleurs restent largement présents sur le même marché.

Le niveau des frets dans la cale citerne a été en fin d'année 2008 et au 1er semestre 2009 très influencé par la situation particulière caractérisée par une demande temporairement très forte de transport de produits pétroliers. Cette situation momentanée a masquée les effets de la surcapacité qui est en train de se constituer sur ce marché pour les raisons précitées.

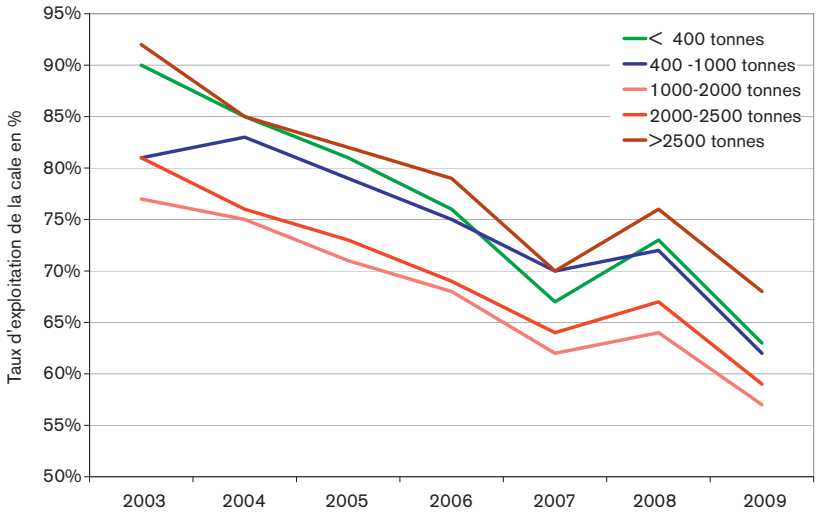
Graphique n° 11: Structure de la flotte citerne en Europe de l'Ouest



Source: Secrétariat CCNR

La coexistence de deux types de bateaux génère une surcapacité latente. La grande majorité des unités à coque simple sera au plus tard en 2019 dépourvue d'un marché. L'effet que pourrait avoir cette coexistence sur l'équilibre sur le marché, dépendra du rythme auquel les unités à coque simple dans la perspective des échéances règlementaires seront retirées du marché.

Graphique n°12: Taux d'utilisation des capacités en cale citerne



Source: NEA

L'observation du taux d'exploitation de la cale fait clairement apparaître une dégradation progressive dans toutes les catégories de bateaux de la cale citerne. Cette évolution du taux d'utilisation semble confirmer l'existence d'une surcapacité transitoire. L'année 2008 qui fut très bonne pour la cale citerne du point de vue du niveau d'activité, est marquée par une amélioration temporaire qui s'explique par le fait qu'en automne 2008, l'ensemble de la capacité a dû être exploitée pour répondre à la demande. Outre une demande soutenue et une hydraulicité faible, on peut évoquer ici d'autres éléments pas toujours quantifiables, telles que les embouteillages temporaires auprès des raffineries du delta.

En 2009, le recul d'activité observable sur le marché de la cale citerne, s'accompagne naturellement d'une nouvelle dégradation du taux d'utilisation de la cale.

Si la tendance générale est la même pour toutes les tailles de bateaux, soit une diminution dépassant 25% du taux d'utilisation entre 2003 et 2009, il apparait cependant que ce sont les plus grandes unités qui affichent les taux d'utilisation les plus élevés.

La confrontation de l'offre et de la demande sur le marché montre des extrêmes très prononcés. En effet, ce résultat est très influencé par des circonstances particulières et pour une partie exogène sur le marché, telle que l'hydraulicité ou efficacité des processus logistiques. Manifestement, ce marché pourrait être caractérisé comme très volatile.

Evolution du taux d'utilisation de la cale

Classes de tonnage	Utilisation						
	2003 (%)	2004 (%)	2005 (%)	2006 (%)	2007 (%)	2008 (%)	2009 (%)
Cale sèche							
< 400 tonnes	79%	80%	87%	90%	91%	87%	82%
400-1000 tonnes	83%	82%	87%	90%	90%	88%	82%
1000-2000 tonnes	79%	78%	84%	87%	89%	87%	80%
2000-2500 tonnes	84%	85%	85%	89%	90%	90%	80%
>2500 tonnes	92%	90%	85%	84%	82%	81%	72%
Cale citerne							
< 400 tonnes	90%	85%	81%	76%	67%	73%	63%
400 -1000 tonnes	81%	83%	79%	75%	70%	72%	62%
1000-2000 tonnes	77%	75%	71%	68%	62%	64%	57%
2000-2500 tonnes	81%	76%	73%	69%	64%	67%	59%
> 2500 tonnes	92%	85%	82%	79%	70%	76%	68%

Source: NEA

Section 3:

SITUATION DES ENTREPRISES DE NAVIGATION INTÉRIEURE

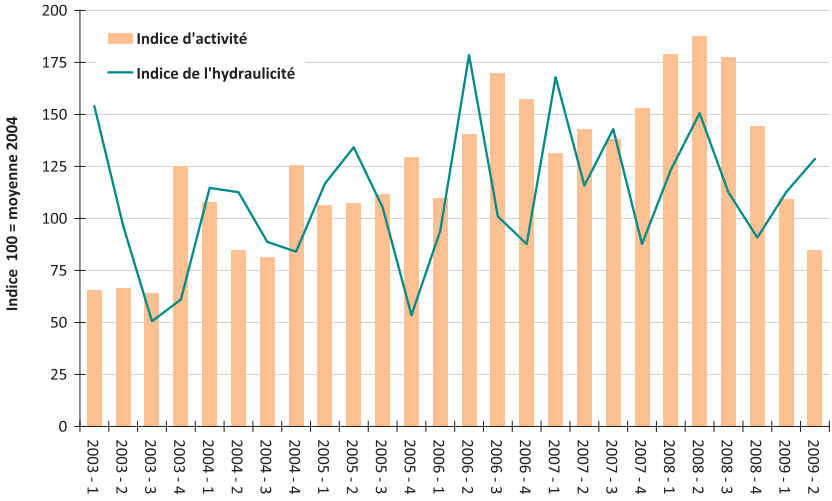
I. EVOLUTION DE L'ACTIVITÉ

1. Cale sèche

Le secrétariat de la CCNR évalue le niveau d'activité économique sur base d'un indice combinant des frets pratiqués et des volumes transportés. Dans ce secteur, il apparaît que la combinaison d'une demande soutenue dans un contexte d'offre de cale adaptée et d'un un niveau de frets soutenu a conduit à un niveau d'activité économique élevé au cours des 3 premiers trimestres de l'année 2008, en comparaison des années précédentes.

Au 4ème trimestre 2008 et davantage encore en 2009, la baisse générale de la demande de l'ordre de 20 % en moyenne a divisé de moitié le niveau d'activité économique dans ce secteur.

Graphique n°13: Evolution de l'activité économique en cale sèche



Source: Secrétariat de la CCNR

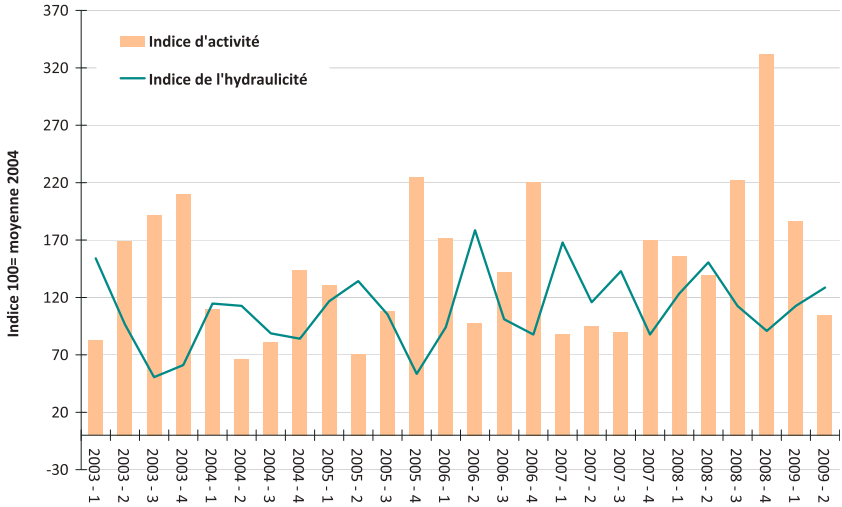
2. Cale citerne

Sur ce marché constitué à près de 2/3 par les transports de produits pétroliers, les frets ont évolués à un niveau plutôt modéré jusqu'en août 2008. Dès la fin de l'été 2008, la baisse rapide des prix sur le marché mondial à motivé des achats, renforcés par l'arrivée de l'hiver. Une animation de la demande sur le marché en a résulté, avec comme corolaire une forte hausse des frets. Cette tendance s'est un peu atténuée en fin d'année, les approvisionnements les plus urgents ayant été réalisés. Cependant, l'activité est encore restée soutenue au cours des 4 premiers mois de l'année 2009 grâce à une reconstitution des stocks.

Au cours de l'été, la demande de transport a été extrêmement faible, ce qui a incité les opérateurs à immobiliser une partie de la capacité.

Ce n'est qu'en automne 2009, sous l'effet conjugué des achats saisonniers avant l'hiver et d'une hydraulicité ne permettant qu'un chargement partiel qu'une légère hausse temporaire du niveau des frets à pu être observée.

Graphique n°14: Evolution de l'activité économique en cale citerne



Source: Secrétariat de la CCNR

3. Influence de l'hydraulicité

Si au cours du printemps et jusqu'en juillet l'hydraulicité a été favorable à une exploitation optimale de la cale, qui n'a cependant pas pu être effectuée compte tenu de la faiblesse de la demande, dès le mois d'août l'absence de précipitations a entrainé une période de basse eaux sur le Rhin, qui a duré jusqu'en novembre. Pendant de nombreuses semaines, les bateaux de grande dimension n'ont pu être chargés qu'à hauteur de 30% de leur capacité voire moins.

Le tableau ci-dessous met en évidence l'incidence sur la capacité de chargement des bateaux en fonction de leur taille, du tirant d'eau praticable.

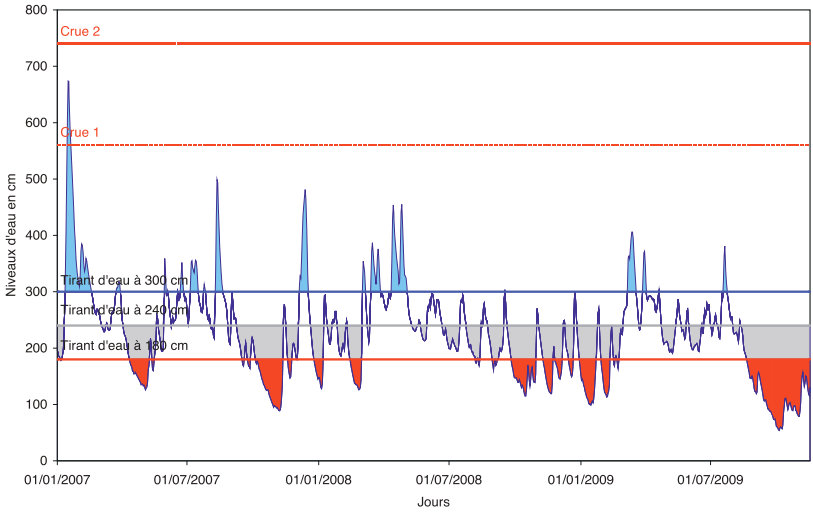
Capacité de chargement selon les dimensions du bateau	Enfoncement / Tirant d'eau				
	1,50 m	2,00 m	2,50 m	2,80 m	3,50 m
L 135,00 X B 11,45	750t	1 475t	2 225t	2 600t	3 700t
L 110,00 X B 11,40	600t	1 200t	1 800t	2 100t	3 000t
L 85,00 X B 9,50	570t	930t	1 350t	1 350t	1 350t
L 67,00 X B 8,20	420t	670t	1 000t	1 000t	1 000t

L : Longueur

B : Largeur

Source : VBW (WESKA)

Graphique n°15: Niveau du Rhin à Kaub :



Source: BAFG

II. EVOLUTION DES CHARGES

1. Prix des bateaux:

Porté par la vague de nouvelles constructions par les prix élevés de l'acier, le marché des bateaux neufs avait atteint son maximum au cours du premier semestre 2008. Depuis lors, la crise économique a entraîné un arrêt des nouvelles commandes, engendrant également une baisse importante des prix. Dans le cas des nouvelles constructions, celle-ci atteignent 25 % et pour les bateaux d'occasion dans la cale sèche, des baisses de 40 à 50 % peuvent être observées notamment en cas de vente forcée.

Sur le marché des bateaux d'occasion, l'incertitude règne du fait de la conjoncture actuelle. En effet, ce dernier n'est structurellement pas acheteur par manque de visibilité et de capital. La tendance baissière aura pour principal incidence de diminuer les garanties et par la même l'aptitude des banques à soutenir et à financer les entreprises de navigation intérieure.

2. Evolution générale de charges

Les structures de coûts décrites dans le tableau ci-dessous, ont été mises au point pour donner une image synthétique sous la forme d'indices de l'évolution générale des charges auxquelles sont soumis les exploitants de bateaux. Ces deux structures indicatives correspondent à deux modes d'exploitations. Cette structure varie selon la taille, l'âge et le mode d'exploitation du bateau.

Tableau 1: Comparaison de la structure de coût pour les automoteurs récents

Année de référence 2004		**Automoteurs exploités indiciduellement**	**Automoteurs citernes exploités en armement**
Carburant		20 %	18 %
Charges de personnel		40 %	42 %
Autres charges	Intérêts	40 %	40 %
	Assurance		
	Maintenance		

Source: secrétariat CCNR

L'agrégation de l'évolution des différents postes de charges donne les résultats suivants:

Tableau 2: Indices des charges

Indices	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009(*)
Carburant	84	100	130	145	148	181	122
Charges de personnel	98	100	101	103	105	108	111
Autres charges	100	100	100	132	170	163	161
Indice global des coûts pour la cale sèche	**96,0**	**100,0**	**106,4**	**123,0**	**139,6**	**144,6**	**132,2**
Indice global des coûts pour la cale citerne	**94,3**	**98,0**	**103,8**	**120,1**	**136,6**	**143,1**	**132,9**

(*) estimation

Source: secrétariat CCNR

L'agrégation des charges fait ressortir une légère diminution du niveau général des charges. Il convient cependant de relativiser l'effet sur la situation des entreprises de cette évolution, dans la mesure où elle est en grande partie due à la baisse des coûts de carburant, dont les variations et leur impacts sont généralement atténués dans un sens comme dans l'autre par des clauses dites « de gasoil » prévues dans les contrats.

Par ailleurs, la baisse théorique des charges s'avère dérisoire comparée à la baisse de production qu'ont subi les entreprises de transport par voie navigable au cours des 12 derniers mois, notamment dans la cale sèche.

3. Carburant

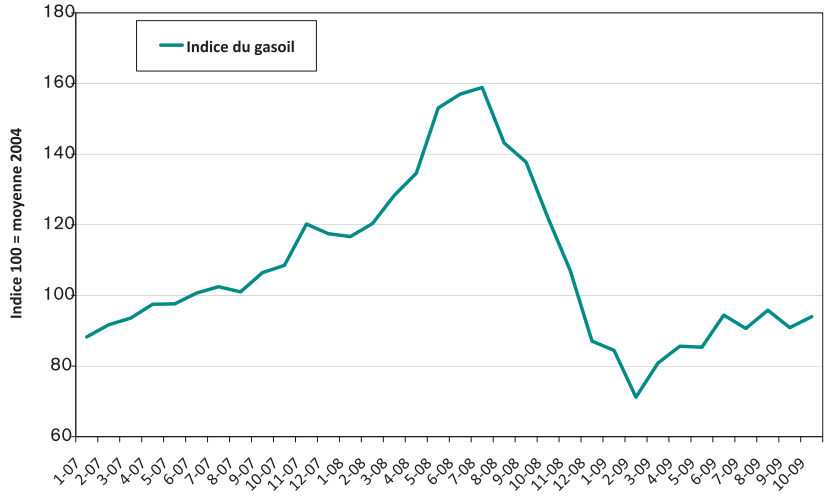
Après une forte baisse des prix au cours du second semestre 2008, le prix du carburant s'est maintenu tout au long du 1er semestre 2009 et jusqu'en automne à un niveau en moyenne inférieur de moitié à celui observable au premier semestre 2008. En moyenne, le prix du gasoil se situe 32 % en dessous de la valeur moyenne de 2008.

Tableau 3: Prix annuels moyens du gasoil

Années	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 (*)
Prix pour 100 l de gasole	28,50	30,07	35,88	46,67	52,12	53,16	67,94	45,96

Source: CBRB (*) à mi novembre 2009

Graphique n° 16: Evolution des prix du carburant



Source: CBRB (*) à mi novembre 2009

4. Charges de personnel

Les charges de personnel constituent une partie importante des charges fixes. Dans les armements d'une certaine importance, on constate une certaine élasticité. En effet, ce type d'entreprises peut dans une certaine mesure recourir à des congés, à une réduction du temps de travail ou du personnel. Dans le cas des exploitants individuels, ce poste de charges est relativement incompressible, les

charges salariales étant fixes et le revenu de l'exploitant étant constitué par le bénéfice réalisé, s'il existe.

Du point de vue des accords collectifs sur les salaires, une augmentation de 3 % des salaires ainsi que le versement d'une prime unique ont été appliqués en janvier 2009 en Allemagne. Une augmentation de 1,1 % est également prévue pour juillet 2010.

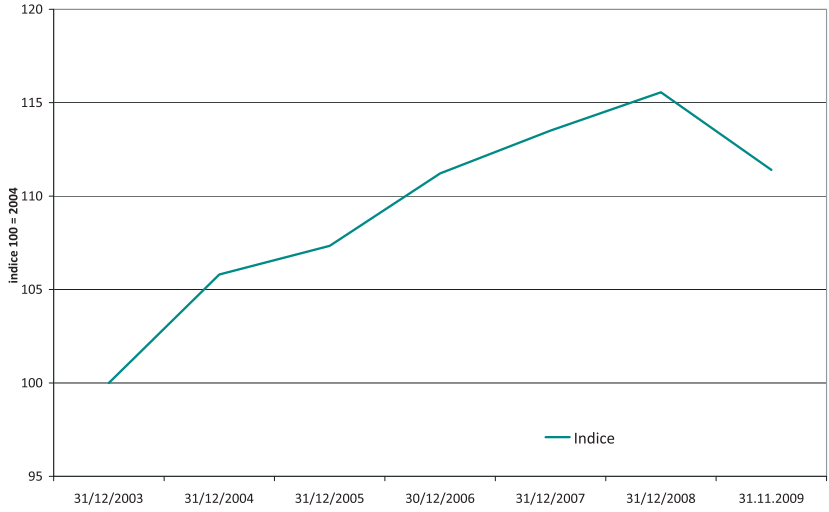
Aux Pays-Bas, une c'est augmentation générale de 0,65 % à été appliquée au 1er janvier 2009. Elle sera suivie d'une augmentation de 0,75 % au 1er juillet 2009. Aucune augmentation n'est en revanche prévue pour le 1er janvier 2010.

5. Charges d'entretien

En rapport avec la crise économique actuelle, le prix de la maintenance a eu tendance à diminuer depuis le début de l'année 2009 après avoir atteint un maximum en 2008. Cette baisse s'explique en partie par la baisse du prix de l'acier.

On constate également auprès des chantiers navals une baisse de l'activité liée à la pénurie sur les marchés financiers.

Graphique n°17: Indice du coût de la maintenance (*)



Source: ITB

(*) La pondération utilisée pour le calcul de cet indice est de 20 % pour le prix de l'acier et de 80 % pour le coût de la main d'œuvre.

6. Financement et charges financières

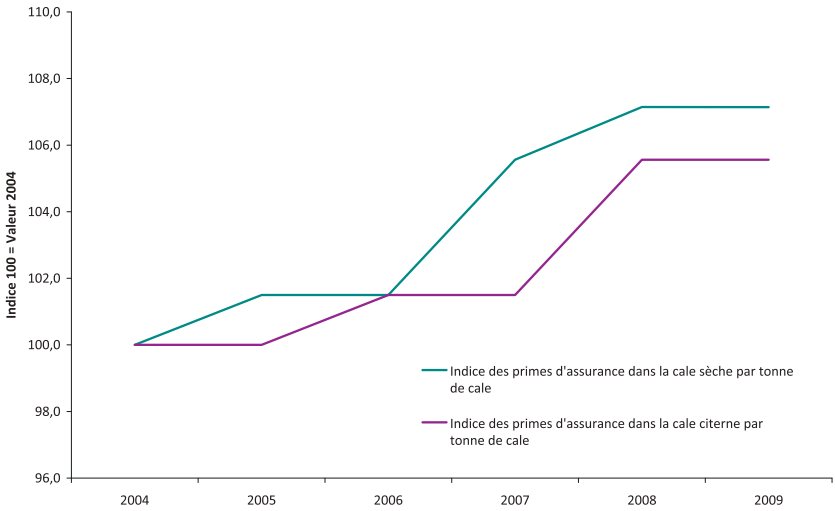
Si les taux d'intérêt sur le marché interbancaire ont nettement diminué au cours de l'année 2009, cette baisse n'est de loin pas répercutée sur les crédits attribués par les banques. Ainsi, les taux pratiqués n'ont que légèrement diminué entre 2008 et 2009 par rapport aux clients de la navigation intérieure. Les crédits en cours, dont les taux sont généralement fixes pour 5 ans, ne bénéficient donc pas de cette baisse.

Par ailleurs, les banques font preuve d'une très grande prudence en matière de financement de la navigation intérieure, vu la baisse d'activité dans ce secteur.

7. Assurance

Les primes d'assurance sont restées stables depuis le début de l'année 2009. La valeur des bateaux qui sert d'assiette d'assurance tend plutôt à diminuer. Cet élément étant pour le moment incertain et très dépendant de l'évolution du marché dans les mois à venir, il n'a pas encore pour le moment eu de réel impact.

Graphique n°18: Evolution des primes d'assurance



Source: OEB

Après une nette augmentation de la valeur des bateaux au cours des dernières années également dans le cadre de leur assurance, on constate à présent une nette baisse de leur valeur sur le marché. Celle-ci devrait entraîner une baisse des charges d'assurance.

Résumé

Face à une forte baisse de l'activité économique pour la cale sèche en 2009 et une baisse certes moindre dans le secteur de la cale citerne, les charges auxquelles sont soumises les entreprises de navigation ont dans l'ensemble plutôt diminué en 2009. Leur diminution reste cependant hors de proportion par rapport à la baisse d'activité économique.

SYNTHÈSE ET PRÉVISIONS

Le pire de la crise semble avoir été surmonté depuis quelques mois. En avril 2009, quelques économies nationales ont affiché un début de reprise économique et certains secteurs industriels ont pu redémarrer, grâce à la réactivation de capacités de production qui avaient été, un temps, restreintes. Pour la navigation intérieure, l'évolution économique en France et en Allemagne revêt une importance particulière. Ces deux pays offrent des perspectives de croissance pour 2010, qui, même si elles sont encore très modestes, sont le signe d'un rétablissement économique. La reprise de l'industrie sidérurgique, en particulier, devrait relancer la navigation intérieure. Plus que tout autre domaine, cette industrie sert de baromètre pour l'évolution économique. L'augmentation du transport de conteneurs laisse également entrevoir une reprise du commerce mondial et en particulier, de la consommation en Europe.

Cette timide reprise économique n'a, pour l'heure, pas eu d'impact tangible sur le marché de la navigation intérieure. Les frets évoluent toujours à un niveau extrêmement bas ; le segment de la cale sèche reste quasiment inchangé, malgré la faible hydraulicité de cet automne. Cette situation tendrait à indiquer que les capacités offertes restent encore bien supérieures à la demande. Cependant, on peut également s'attendre à une reprise au niveau des frets lors des prochains mois, à l'instar de l'évolution de l'industrie sidérurgique et du transport de conteneurs.

La navigation intérieure, en tant que moyen de transport, est fortement dépendante de l'évolution industrielle. Or, c'est justement l'industrie qui a été touchée de plein fouet par la crise, et elle sera le secteur pour lequel la sortie de crise sera la plus longue ; un temps qui sera le même pour la navigation intérieure. Toutefois, tous les segments n'ont pas été touchés de la même manière par la récession économique. Ainsi, les produits pétroliers suivent leur propre cycle pour ce qui est de la demande de transport, et dans le segment de la cale sèche, le transport de marchandises agricoles est également davantage influencé par des facteurs exogènes que par les conséquences de la crise. Cependant, étant donné le poids des segments touchés par la crise, il faudra plusieurs années avant que la demande ne renoue avec le niveau de la fin 2007.

Ces dernières années ont, entre-temps, connu une forte augmentation de la flotte dans les segments de la cale sèche et de la cale citerne. Cette augmentation s'est cependant faite dans des contextes différents. Dans le segment de la cale sèche, le renouvellement et l'élargissement de la flotte se sont fait à la faveur de l'augmentation des volumes transportés. L'attention s'est surtout portée sur l'optimisation des effets d'échelle. Les marchés du transport de conteneurs et du transport de charbon semblaient, notamment, justifier de tels investissements. L'évolution du niveau des frets, jusqu'en 2008 compris, en est la meilleure preuve. Etant donné, que la demande de transport risque à présent de rester, selon toute attente, à un niveau nettement plus bas, on peut se demander si cet élargissement n'a pas généré une surcapacité, et par conséquent, si cette surcapacité n'est pas de nature structurelle.

Les indices dont nous disposons actuellement sont insuffisants pour répondre à cette question. Etant donné que le marché semblait se développer de manière équilibrée, jusqu'à ce que la crise n'arrive, seule une demande structurelle nettement plus basse dans un ou plusieurs segments pourrait étayer une telle conclusion. Or, pour l'instant on ne trouve aucun argument allant dans ce sens. Toutefois, il convient d'être très attentif. Il est possible que le chemin de la reprise économique passe par de profondes restructurations. Dans le monde financier, ce processus est déjà enclenché. Par ailleurs, la prise de conscience du changement climatique peut avoir des conséquences pour la navigation intérieure. Ainsi, il n'est pas exclu que l'industrie sidérurgique connaisse des changements, que la consommation de charbon pour la production d'énergie subisse des pressions, et que la rationalisation du transport dans l'arrière-pays n'entraîne une perte de vitesse de la navigation intérieure dans le segment des conteneurs. Concernant ce dernier point, la concurrence accrue par rapport au chemin de fer est un aspect à retenir. En résumé, on peut dire que la demande sur le marché sera le facteur décisif pour l'évolution à moyen terme de ce segment.

La situation est différente dans le segment de la cale citerne. Le marché du transport de produits pétroliers se contracte depuis plusieurs années et continuera à le faire. De plus, ce segment n'est pas directement impacté par les conséquences de la crise. Les carburants bio ont certes amorti cette tendance à la baisse, mais ne l'ont pas compensée. L'augmentation du transport de produits chimiques, secteur qui a d'ailleurs été fortement touché par la crise, n'a également pas réussi à

contrecarrer cette tendance. Le fait que le transport en cale citerne ait fonctionné, ces dernières années, de manière somme toute très satisfaisante d'un point de vue économique s'explique par quelques facteurs conjoncturels positifs, dans un marché qui se caractérise par sa volatilité. L'évolution de l'offre sera l'élément déterminant pour les perspectives d'évolution de la cale citerne: le secteur parviendra-t-il, malgré le recul de la demande, à remplacer de manière harmonieuse la flotte de bateaux à coque simple par une flotte de bateaux à double coque, ou risque-t-il d'y avoir, certes temporairement, une surcapacité ? Pendant la période 2012-2017, qui correspondra à la phase de disparition progressive des bateaux à coque simple, la coexistence de ces deux types de flotte pourrait perturber l'équilibre du marché.

Un mode de transport qui renvoie à deux mondes différents (cale sèche / cale citerne). Cependant, la nécessité de surmonter les problèmes financiers vaut pour chacun des deux segments: tous deux sont en but à un bouleversement des équilibres, à un manque de capital pour réaliser les investissements nécessaires, à une augmentation des frais de capital et à un flux de trésorerie (trop) faible pour faire face aux obligations financières courantes. Différents indices provenant de la branche tendent à montrer que de nombreuses entreprises ont des difficultés de trésorerie. Si celles-ci devaient provoquer des faillites, les conséquences catastrophiques qu'entraîneraient les ventes forcées de bateaux pour le marché seraient facilement imaginables.

ANNEXE 1

Nouvelles constructions mises sur le marché jusqu'au 15 novembre 2009

Type de bateau	2002			2003			2004		
	Nombre	Ton-nage	kW	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW
Automoteurs	45	113114	56138	34	89676	41894	28	71326	34400
Barges ordinaires	29	37180		28	78156		14	23636	
Total	**74**	**150294**	**56138**	**62**	**167832**	**41894**	**42**	**94962**	**34400**
Automoteurs citernes	22	65548	30547	45	131455	50332	54	139718	61236
Barges citernes	2	178		1	1800		3	2427	
Total	**24**	**65726**	**30547**	**46**	**133255**	**50332**	**57**	**142145**	**61236**
Pousseurs	2		1276	0		0	1		992
Pousseurs	3		11670	1		279	1		177
Total	**5**		**12946**	**1**		**279**	**2**		**1169**
Bat. de croisière	17		13251	10		7238	5		4021
Bat. d'excursion	9		4834	1		1566	1		662
Total	**26**		**18085**	**11**		**8804**	**6**		**4683**

Type de bateau	2005			2006			2007		
	Nombre	Ton-nage	kW	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW
Automoteurs	34	87645	27490	33	93985	26637	35	111655	31460
Barges ordinaires	12	11401		18	18385		29	54336	
Total	**46**	**99046**	**27490**	**51**	**112370**	**26637**	**64**	**165991**	**31460**
Automoteurs citernes	46	130860	43736	28	77565	24637	23	50333	16534
Barges citernes	2	2527		0	0	0	0	0	0
Total	**48**	**133387**	**43736**	**28**	**77565**	**24637**	**23**	**50333**	**16534**
Pousseurs	0		0	0		0	1		0
Remorqueurs	0		0	0		0	0		0
Total	**0**		**0**	**0**		**0**	**1**		**0**
Bat. de croisière	5		6280	4	1644	3186	2		1816
Bat. d'excursion	5		2832	2	1959	2244	1		1570
Total	**10**		**9112**	**6**	**3603**	**5430**	**3**		**3386**

Type de bateau	2008			2009		
	Nombre	Ton-nage	kW	Nombre	Tonnage	kW
Automoteurs	68	226750	92944	62	206408	97482
Barges ordi-naires	38	70260		14	32096	
Total	**106**	**297010**	**92944**	**76**	**238504**	**97482**
Automoteurs citernes	47	117500	31870	47	125600	30719
Barges citernes	0	0		0	0	
Total	**47**	**117500**	**31870**	**47**	**125600**	**34719**
Pousseurs	3		1684	4		4208
Remorqueurs	3		0	4		1335
Total	**6**		**1684**	**8**		**5543**
Bat. de croisière	3		5092	8		9452
Bat. d'excursion	6		3092	0		0
Total	**9**		**8184**	**8**		**9452**

Source: IVR et secrétariat de la CCNR

GLOSSAIRE

Ports ARA: Abréviation pour les trois grands ports européens Amsterdam, Rotterdam et Anvers.

Offre de transport ou de cale: constitué par la capacité totale de chargement de la flotte disponible, exprimée en tonnes.

Navigation intérieure: Transport de marchandises ou de personnes à bord d'un bateau destiné au transport sur un réseau donné de voies navigables intérieures.

Voie de navigation intérieure: Voies navigables intérieures pouvant être empruntées avec une charge normale par des bateaux présentant un port en lourd de 50 t au minimum. En font partie les fleuves, lacs et canaux navigables.

Acier électrique: Acier produit à partir de ferraille fondue suivant une procédure électrique.

Rendement: Rendement: ce terme définit dans la présente publication l'activité de la navigation intérieure présentée sous forme d'index en tenant compte d'une certaine demande et de certains prix du transport constaté sur le marché.

Transport fluvio-maritime: transport de marchandises à bord d'un bateau fluvio-maritime (navire de mer conçu pour la navigation sur les voies de navigation intérieure), effectué entièrement ou partiellement sur le réseau de voies de navigation intérieure.

Fret: désigne une marchandise transportée ou le prix du transport.

Cale: capacité de transport d'un bateau à marchandises, exprimée en tonnes

Prestation: désigne la prestation de transport de marchandises, exprimée en tonnes/kilomètre.

Rapport économétrique: rapport estimé pour la liaison entre deux ou plusieurs valeurs (par ex. la production d'acier, les transports par bateau de la navigation intérieure, les importations de charbon, etc.) sur la base de données statistiques et avec l'utilisation de procédures électroniques de calcul. L'estimation permet notamment la réalisation de prévisions.

Acier à oxygène: Acier produit suivant une technique de fabrication en haut-fourneau utilisant du fer brut et les principales matières premières (houille et charbon). Après plusieurs interventions (injection d'oxygène, etc.), le fer brut est transformé en acier brut.

Manutention bateau-bateau: déchargement d'une cargaison d'un bateau à marchandises et chargement à bord d'un autre bateau à marchandises, même si la cargaison est restée à terre durant un certain temps avant la poursuite du transport.

Cale citerne: utilisée pour le transport de cargaisons en citernes.

Enfoncement: hauteur de la partie immergée d'un bateau, l'enfoncement modifie ainsi le niveau de chargement.

Tonnes/kilomètres (Tkm): unité de mesure des prestations de transport, correspondant au transport d'une tonne sur 1 km en navigation intérieure. Déterminé par la multiplication du volume transporté en tonnes par la distance parcourue en km.

Cale sèche: utilisée pour le transport de cargaisons sèches.

Manutention: transbordement de marchandises d'un moyen de transport vers un autre où déchargement à terre.

Hydraulicité: hauteur d'eau d'un fleuve ou d'un canal en cm.

Vers l'amont: partie de la voie navigable située entre un point donné et la source.

Vers l'aval: partie de la voie navigable située entre un point donné et l'embouchure ou le confluent.

Equivalent vingt-pieds (EVP): unité de mesure pour l'enregistrement de conteneurs selon leurs dimensions et pour la description des capacités des bateaux conteneurs et des terminaux. Un conteneur ISO 20 pieds (longueur de 20 pieds et largeur de 8 pieds) correspond à 1 EVP.

Sources d'information

Organisations internationales
EUROSTAT
OCDE
COMMISSION DE LA MOSELLE

Autorités nationales
Bundesanstalt für Gewässerkunde (Allemagne)
Bundesamt für Güterverkehr (Allemagne)
Destatis (Allemagne)
Voies Navigables de France (France)
WSD Süd-West (Allemagne)
WSD-OST (Allemagne)

Autres Organisations publiques
Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) (Allemagne)
Ifo Institut für Wirtschaftsforschung (ifo) (Allemagne)
Transport en Logistiek Nederland (http://www.tln.nl/) (Pays-Bas)

Organisations de droit privé
ECORYS Research and Consulting (Pays-Bas)
Institut pour le Transport par Batellerie (ITB) (Belgique)
Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) (Allemagne)
NEA Consulting (Pays-Bas)
Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V. (ZDS) (Allemagne)

Organisations de la navigation intérieure
CBRB
UENF
OEB
IVR
Kantoor Binnenvaart

Organisations industrielles
EUROFER
Verein der deutschen Kohleimporteure (VDKI)

Ports
Anvers
Gand
Rotterdam

Collaborateurs

Commission européenne
Herr DIETER (Administrateur)

Secrétariat de la CCNR
Hans VAN DER WERF (Chef de projet)
Jean-Paul WEBER (Administrateur)
Norbert KRIEDEL (Econométricien)
Martine GEROLT (Secrétariat)
Bernard LAUGEL (Impression)

Kontakt : jp.weber@ccr-zkr.org

Groupe d'experts
Christian VAN LANCKER (OEB)
Frédéric SWIDERSKI (ITB)
Manfred KAMPHAUS (UENF)
Jan VELDMAN (OEB)
Michael GIERKE (BAG)

NEA
Hans VISSER
Bredewater 26
NL-2715 ZOETERMEER

Designer
Bitfactory
Willem Buytewechstraat 40
NL-3024 BN Rotterdam

Achevé d'imprimé: janvier 2010

Edité par le Secrétariat de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin
Secrétariat: 2, place de la République 67082 STRASBOURG cedex –
www.ccr-zkr.org
ISSN 1997-891X

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

COMMISSION EUROPÉENNE
DIRECTION GÉNÉRALE ENERGIE ET TRANSPORTS