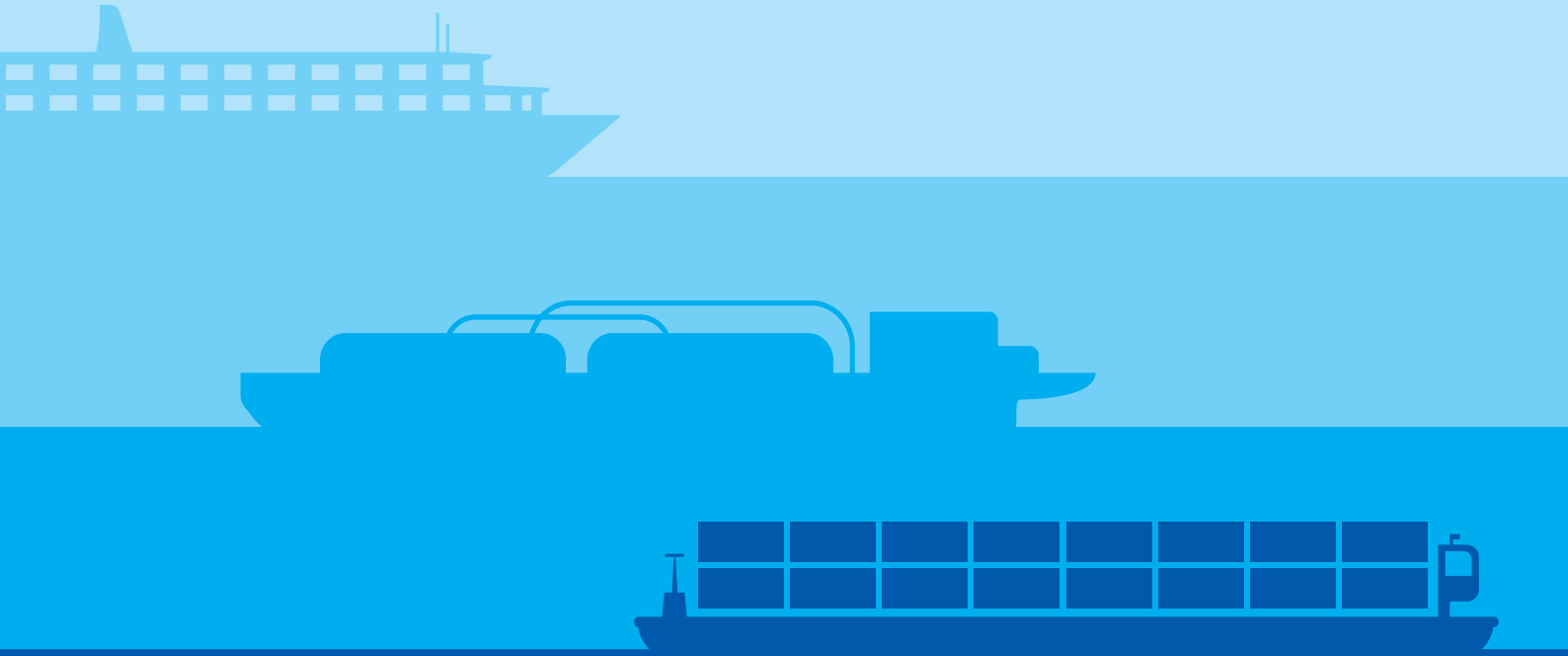
LA NAVIGATION INTÉRIEURE EUROPÉENNE
OBSERVATION DU MARCHÉ

RAPPORT TRIMESTRIEL
2016 | T1



En collaboration avec la Commission européenne

CCNR
COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

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 de la Commission centrale pour la navigation du Rhin ou de son Secrétariat ne saurait en aucun cas être engagée, ni 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 sont ceux des auteurs et 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. Cette publication ne constitue en rien un engagement officiel des organisations citées.

Mars 2016

PRÉFACE

L'Observation du marché vise à contribuer à la prise de décision stratégique pour la navigation intérieure en Europe, tant au niveau de la profession et des entreprises qu'à celui de la politique des transports et des administrations. Face aux risques auxquels cette branche des transports est exposée, il s'est avéré important de suivre en permanence les performances économiques et leurs tendances structurelles et cycliques. Dans cette mesure, l'Observation du marché doit aussi s'entendre comme un instrument de la politique de capacité de l'Union européenne exprimée dans le Règlement (CE) n° 718/1999 du Conseil. La communication de NAIADES II (COM(2013-623)) de la Commission européenne évoque de la même manière une observation permanente du marché, qui devrait permettre de fournir des informations sur les différents aspects du transport fluvial. Ces informations concernent, entre autres, le trafic et les volumes de transport, les transferts modaux envisageables, les relations entre l'offre et la demande, le marché du travail, l'intégration des nouvelles technologies et des innovations et enfin l'intégration du transport intérieur dans les chaînes logistiques multimodales.

L'Observation du marché doit, en outre, s'entendre comme un prolongement du suivi permanent du marché de la navigation rhénane par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR). La navigation rhénane joue un rôle prééminent en Europe, où elle est de loin le marché le plus important. De nombreux nouveaux concepts logistiques tirent leur origine de ce marché.

La présente publication est le fruit d'une collaboration entre la Commission européenne et la CCNR. Un accord de coopération a été conclu à cet effet en 2013 entre la DG-Move (Directorate General for Mobility and Transport) et le Secrétariat de la CCNR, accord qui prévoit pour la période 2016-2018 un projet de poursuite de l'observation du marché européen déjà assurée depuis 2005. Ce nouveau projet s'appuie sur une méthodologie sans cesse perfectionnée. Toutefois, les publications vont élargir et approfondir les thèmes abordés, afin notamment de prendre en compte l'actualité des chiffres et des tendances, et de permettre en même temps au lecteur une analyse plus fine à des fins particulières. Dans ce cadre, la publication en tant que telle sera elle aussi rénovée, en rendant sa version électronique plus disponible.

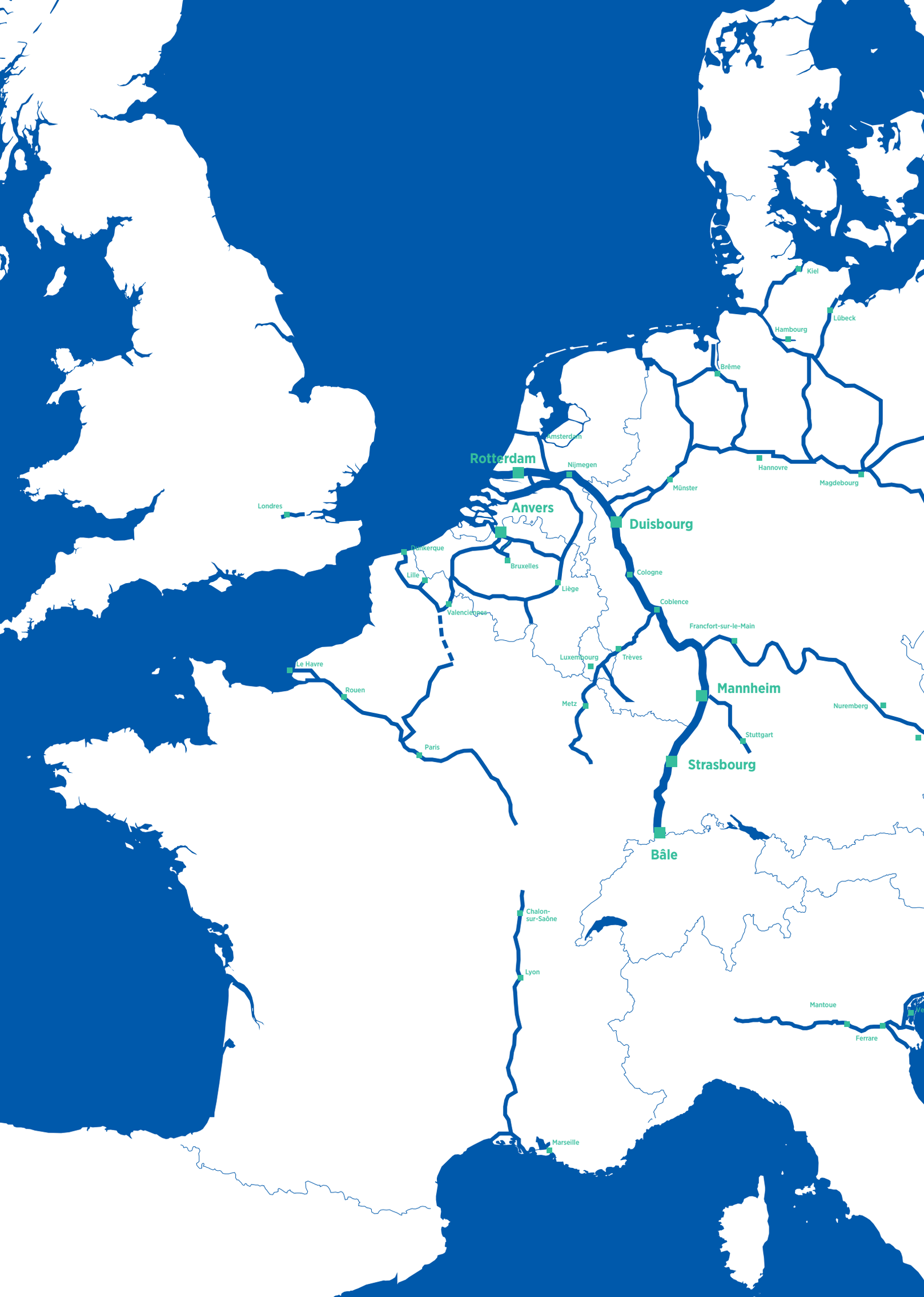
La fréquence des publications a également été davantage adaptée aux besoins et prévoit une parution à un rythme trimestriel. Trois rapports trimestriels se concentrant thématiquement sur le marché d'Europe occidentale (navigation rhénane, Pays-Bas, Allemagne) seront publiés chaque année. Cela permettra des actualisations régulières pour les régions quantitativement les plus importantes de la navigation intérieure européenne.

Un rapport global étudiant les tendances et évolutions dans toute l'Europe paraîtra en milieu d'année. Celui-ci abordera de façon détaillée les développements actuels du marché de la navigation intérieure danubienne. Ce rapport plus détaillé offrira une rétrospective complète sur l'année écoulée et une perspective à moyen terme.

En outre, l'étroite collaboration avec les deux organisations professionnelles européennes de la navigation intérieure s'est poursuivie et leurs experts ont été constamment intégrés au processus. La coopération avec les commissions fluviales a également pu être consolidée. Le Secrétariat de la Commission du Danube rendra ainsi régulièrement compte des évolutions structurelles, et les informations recueillies par la Commission de la Moselle sur l'évolution de ce segment du trafic seront intégrées. Un mode opératoire analogue est aussi prévu avec l'ISRBC (International Sava River Basin Commission).

CCNR
COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Commission
européenne


Kiel
Lübeck
Hambourg
Brême
Amsterdam
Rotterdam
Nijmegen
Hannovre
Magdebourg
Münster
Londres
Anvers
Duisbourg
Dunkerque
Bruxelles
Lille
Cologne
Liège
Coblence
Valenciennes
Francfort-sur-le-Main
Luxembourg
Trèves
Le Havre
Rouen
Mannheim
Metz
Nuremberg
Stuttgart
Paris
Strasbourg
Bâle
Chalon-
sur-Saône
Lyon
Mantoue
Ferrare
Marseille

Szczecin
Berlin
Dresde
Prague
Ratisbonne
Linz
Vienne
Bratislava
Budapest
Venise
Belgrade
Ruse
Constanța

SOMMAIRE

01 **CONDITIONS ÉCONOMIQUES GÉNÉRALES** (P.9)

02 **DEMANDE DE TRANSPORT SUR LE RHIN** (P.13)

03 **DEMANDE DE TRANSPORT EN ALLEMAGNE ET AUX PAYS-BAS** (P.17)

04 **DEMANDE DE TRANSPORT PAR CATÉGORIES DE MARCHANDISES SUR LE RHIN** (P.23)

Produits agricoles, alimentaires et fourrages **(p.24)**

Minerais, métaux et produits métalliques **(p.25)**

Charbon **(p.26)**

Conteneurs **(p.27)**

Produits de carrières et matériaux de construction **(p.29)**

Produits chimiques **(p.30)**

Produits pétroliers **(p.30)**

05 **ÉVOLUTION DES TAUX DE FRET** (P.33)

Navigation à cale sèche **(p.34)**

Navigation à cale citerne **(p.35)**

06 **HYDRAULICITÉ** (P.37)

07 **ÉVOLUTION DE L'OFFRE DE CALE** (P.43)

Navigation à cale sèche **(p.44)**

Navigation à cale citerne **(p.44)**

Navigation à passagers **(p.48)**

08 **DEMANDE EN NAVIGATION À PASSAGERS** (P.51)

09 **CONDITIONS D'EXPLOITATION** (P.55)

Évolution du chiffre d'affaires **(p.56)**

Évolution et structure des coûts **(p.59)**

10 **ÉVOLUTION DE LA MANUTENTION PORTUAIRE** (P.65)

11 **PERSPECTIVES POUR 2016** (P.69)

Demande de transport en navigation à cale sèche **(p.70)**

Demande de transport en navigation à cale citerne **(p.71)**

PRÉVISIONS POUR 2016 (P.72)

ANNEXE (P.74)

01

CONDITIONS ÉCONOMIQUES GÉNÉRALES

CONDITIONS ÉCONOMIQUES
GÉNÉRALES

La reprise économique se poursuit en Europe, mais moins rapidement que prévu. Dans ses dernières prévisions de novembre 2015, l'OCDE s'attend néanmoins à une augmentation du taux de croissance du PIB dans la zone euro, en particulier en Allemagne, en France, en Belgique et aux Pays-Bas.

L'avantage conjoncturel de la baisse des prix du pétrole et de la dépréciation de l'euro devraient permettre une hausse du produit intérieur brut réel dans la zone euro d'environ 1,8 % en 2016, par rapport à seulement 0,9 % en 2014 et 1,5 % en 2015. Pour l'année 2017, l'OCDE prévoit une augmentation de 1,9 %.

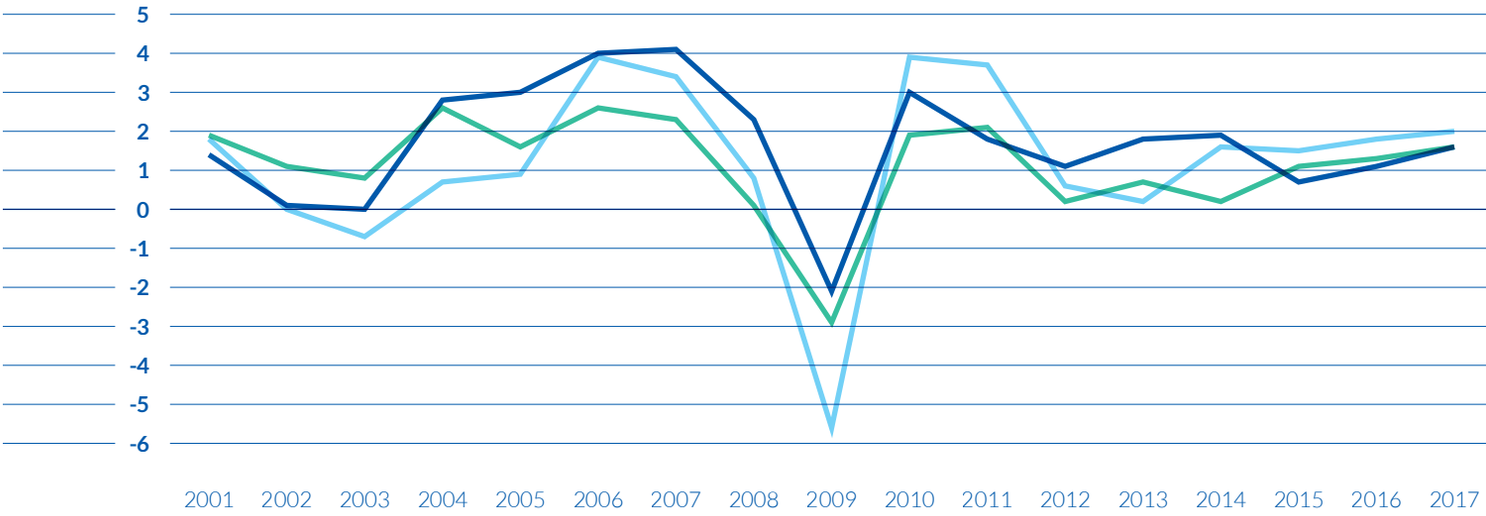
TAUX DE CROISSANCE DU PRODUIT INTÉRIEUR BRUT RÉEL (EN %)
Y COMPRIS LES PRÉVISIONS POUR 2015 ET 2016

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Belgique	0,1	0,3	1,1	1,3	1,5	1,6
France	0,2	0,7	0,2	1,1	1,3	1,6
Allemagne	0,6	0,2	1,6	1,6	1,8	2,0
Pays-Bas	-1,6	-0,7	0,9	2,0	2,5	2,7
Suisse	1,1	1,9	2,0	0,8	1,1	1,6
Zone euro	-0,8	-0,3	0,9	1,4	1,8	1,9

Source : Perspectives économiques de l'OCDE (novembre 2015).
Les valeurs pour 2016 et 2017 sont des prévisions.

La reprise en Europe demeure toutefois plus lente qu'aux États-Unis où, pour 2016, est prévue une hausse de 2,6 %. La raison de ce retard de l'Europe par rapport aux États-Unis réside dans la faiblesse de la demande d'investissement.

TAUX DE VARIATION DU PIB RÉEL PAR RAPPORT À L'ANNÉE PRÉCÉDENTE (EN %)
(ALLEMAGNE, FRANCE, SUISSE)*



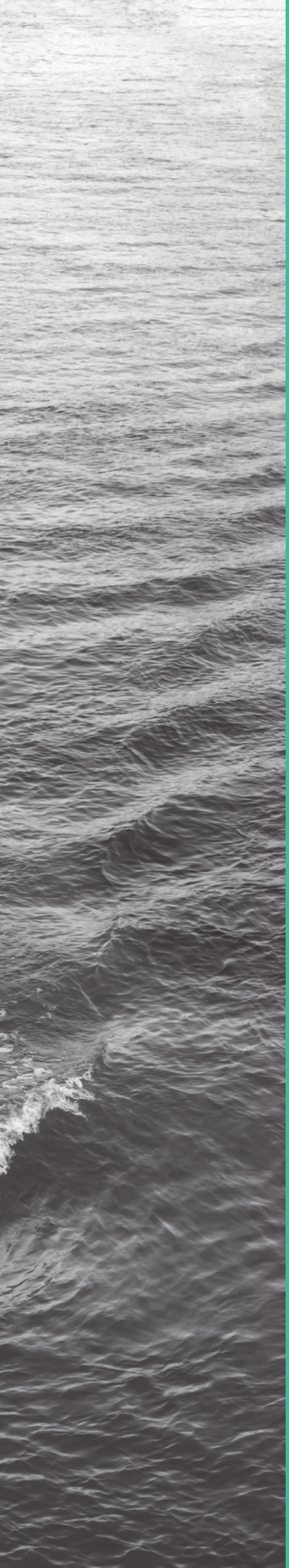
Source: Perspectives économiques de l'OCDE (novembre 2015).
**Les valeurs pour 2016 et 2017 sont des prévisions.*

Suisse
Allemagne
France

TAUX DE VARIATION DU PIB RÉEL PAR RAPPORT À L'ANNÉE PRÉCÉDENTE (EN %)
(BELGIQUE, PAYS-BAS) *

Source: Perspectives économiques de l'OCDE (novembre 2015).
**Les valeurs pour 2016 et 2017 sont des prévisions.*

Belgique
Pays-Bas



02

DEMANDE DE TRANSPORT SUR LE RHIN

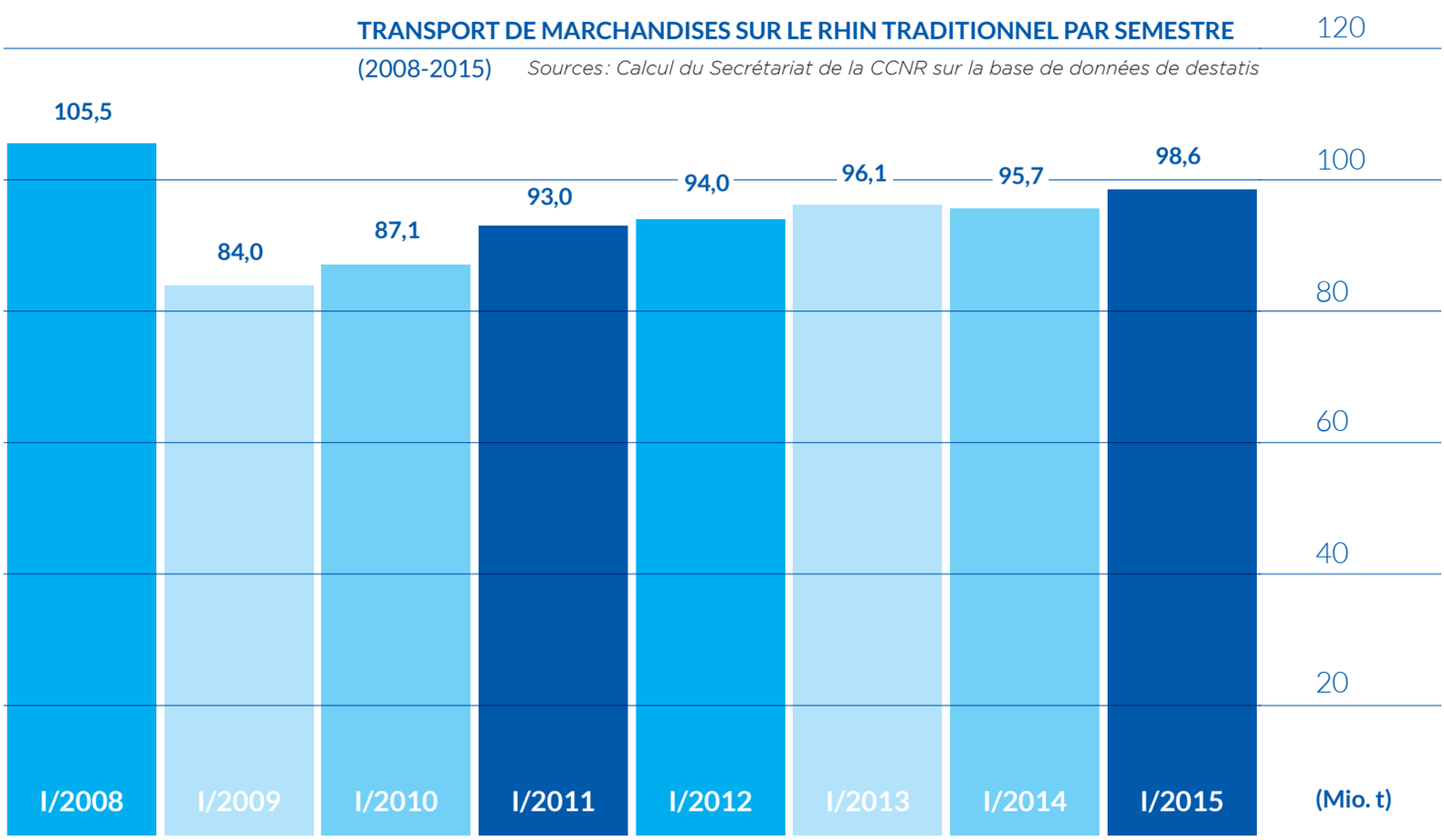
I DEMANDE DE TRANSPORT
SUR LE RHIN

La demande de transport a été stimulée par les fondamentaux macroéconomiques, ce qui s'est traduit par une augmentation du tonnage transporté sur le Rhin au cours du premier semestre de l'année 2015. Sur le Rhin traditionnel, 98,6 millions de tonnes ont été transportées, soit 3 % de plus qu'au cours du premier semestre de l'année 2014 (95,7 millions de tonnes). À titre de comparaison, le transport ferroviaire a régressé en Allemagne de 3 % au cours du premier semestre, ce qui s'explique par les grèves survenues en avril et mai. Cette baisse a été particulièrement marquée en ce qui concerne le transport ferroviaire de conteneurs.[1] Une comparaison générale entre le transport de conteneurs par train et par bateau sur l'axe Rhénan est présentée dans la section « Conteneurs » du chapitre IV.

Une analyse sur plusieurs années permet de constater que, si, à l'instar de l'activité économique globale, le volume de transport semestriel sur le Rhin connaît une légère reprise depuis le marasme de l'année 2009 (voir graphique suivant), cette reprise se caractérise par une croissance plus faible que prévu et espéré il y a encore quelques années.

TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE RHIN TRADITIONNEL PAR SEMESTRE (2008-2015)

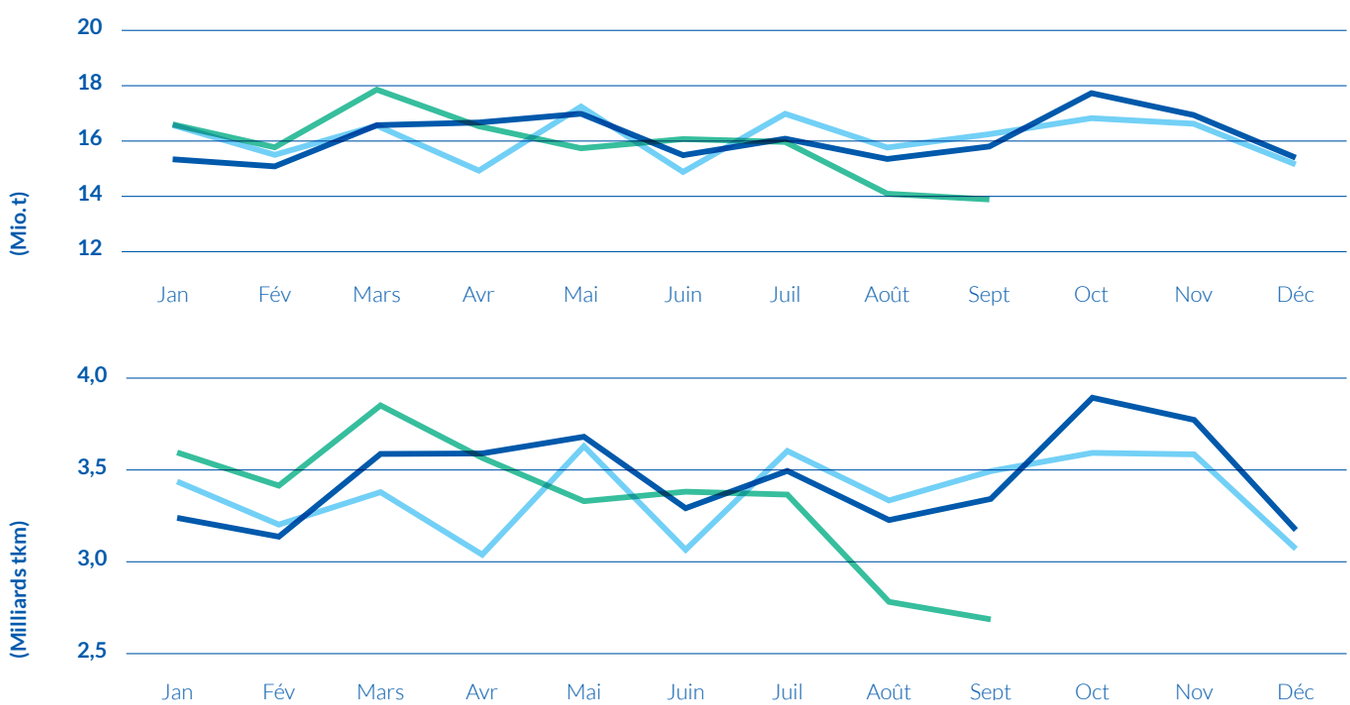
Sources : Calcul du Secrétariat de la CCNR sur la base de données de destatis



La prestation de transport sur le Rhin traditionnel a augmenté plus fortement que la quantité transportée. Le produit des volumes transportés et de la distance parcourue a atteint, au premier semestre, 21,1 milliards de tonnes-kilomètres, soit une augmentation de 7 % par rapport à la même période de l'année dernière. Plus de la moitié de cette prestation de transport (54 %) a été effectuée sur le Rhin inférieur, un tiers a été effectué sur le Rhin moyen et un peu plus d'un huitième sur le Rhin supérieur. L'évolution mensuelle fait apparaître qu'à la fois le volume transporté et la prestation de transport ont atteint en mars un pic provisoire.

Cette évolution favorable a pris fin en raison de la période de basses eaux qu'a traversé le Rhin depuis août pour atteindre son pic en novembre. Le volume transporté a été inférieur de 10 % au troisième trimestre de l'année 2015 par rapport au troisième trimestre de l'année 2014. La prestation de transport a même diminué de 15 %.

VOLUME TRANSPORTÉ ET PRESTATION DE TRANSPORT MENSUEL
SUR LE RHIN TRADITIONNEL



Source : destatis

2013
2014
2015

Comme le montre le tableau en annexe, les basses eaux ont eu pour conséquence pendant les trois premiers trimestres de l'année 2015 une baisse de 1,5 % du volume transporté par rapport à l'année précédente. Au cours des trois premiers trimestres, la prestation de transport a atteint 30 milliards de tkm, correspondant également à une baisse par rapport à la même période au cours de l'année précédente (-1%). Le segment des marchandises sèches en vrac a été particulièrement affecté par les basses eaux (à cet égard, voir aussi la section consacrée à l'hydraulicité).

[1] *Source : Office fédéral des statistiques (destatis), communiqué de presse du 1er septembre 2015 - 319/15. Le transport ferroviaire de conteneurs a atteint 2,8 millions d'EVP au premier semestre (-13,7%), contre 1,26 millions d'EVP en navigation intérieure (+7%).*

03

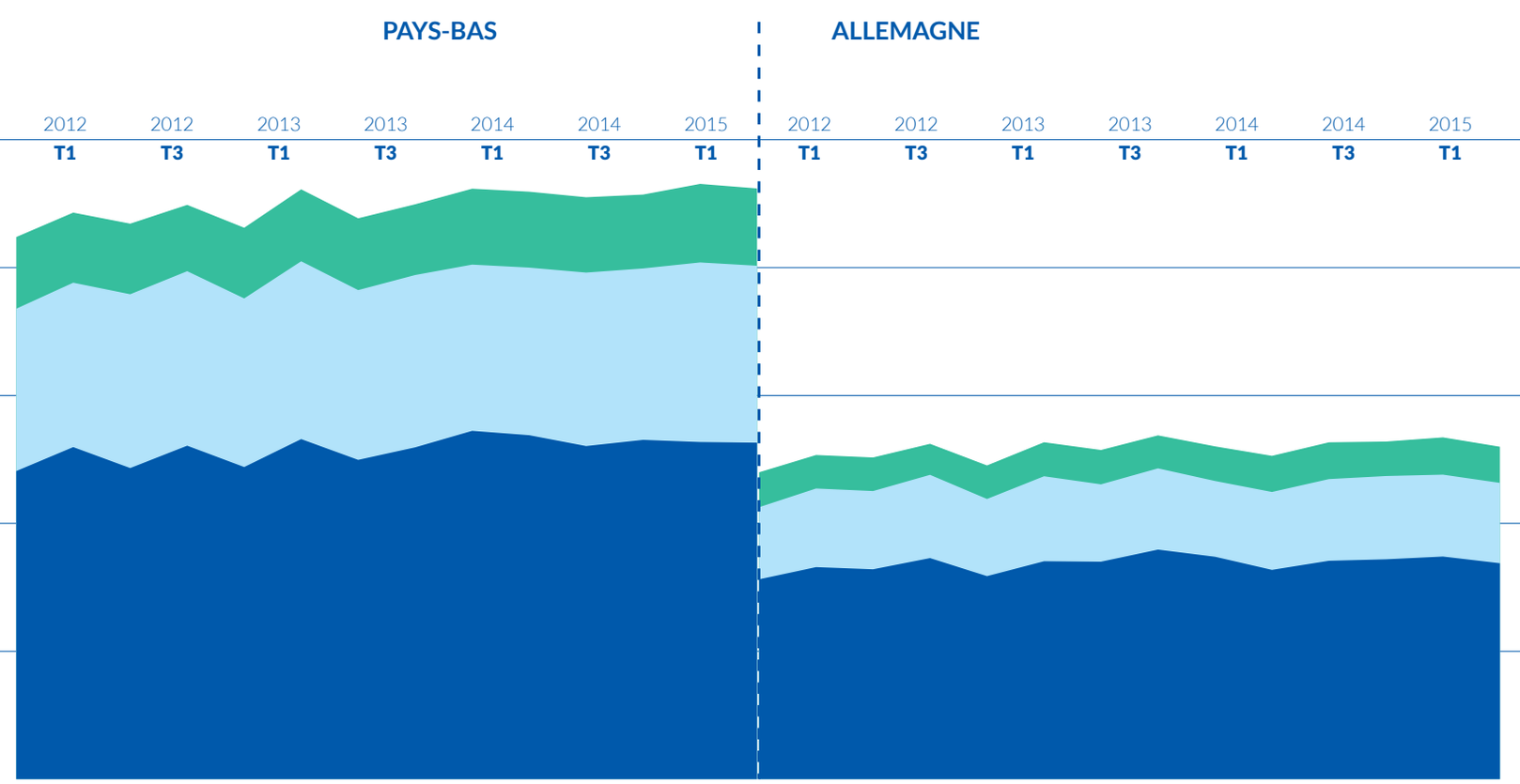
DEMANDE DE TRANSPORT EN ALLEMAGNE ET AUX PAYS-BAS

II DEMANDE DE TRANSPORT
EN ALLEMAGNE ET AUX PAYS-BAS

La structure générale du transport dans la navigation intérieure allemande et néerlandaise sera tout d'abord examinée (voir illustrations). Il en ressort les principales conclusions suivantes :

- Le volume total transporté est nettement supérieur aux Pays-Bas, avec 366,6 millions de tonnes en 2014 en comparaison de celui de l'Allemagne (228,5 millions de tonnes en 2014).
- Le transport de conteneurs revêt une plus grande importance aux Pays-Bas qu'en Allemagne, à la fois en valeurs relatives et absolues (47 millions de tonnes aux Pays-Bas = 12,8 % du volume total ; 22,2 millions de tonnes en Allemagne = 9,7% du volume total).
- La part des marchandises liquides en vrac est supérieure aux Pays-Bas par rapport à l'Allemagne (106 millions de tonnes aux Pays-Bas = 29 % ; 50 millions de tonnes = 22 % en Allemagne).

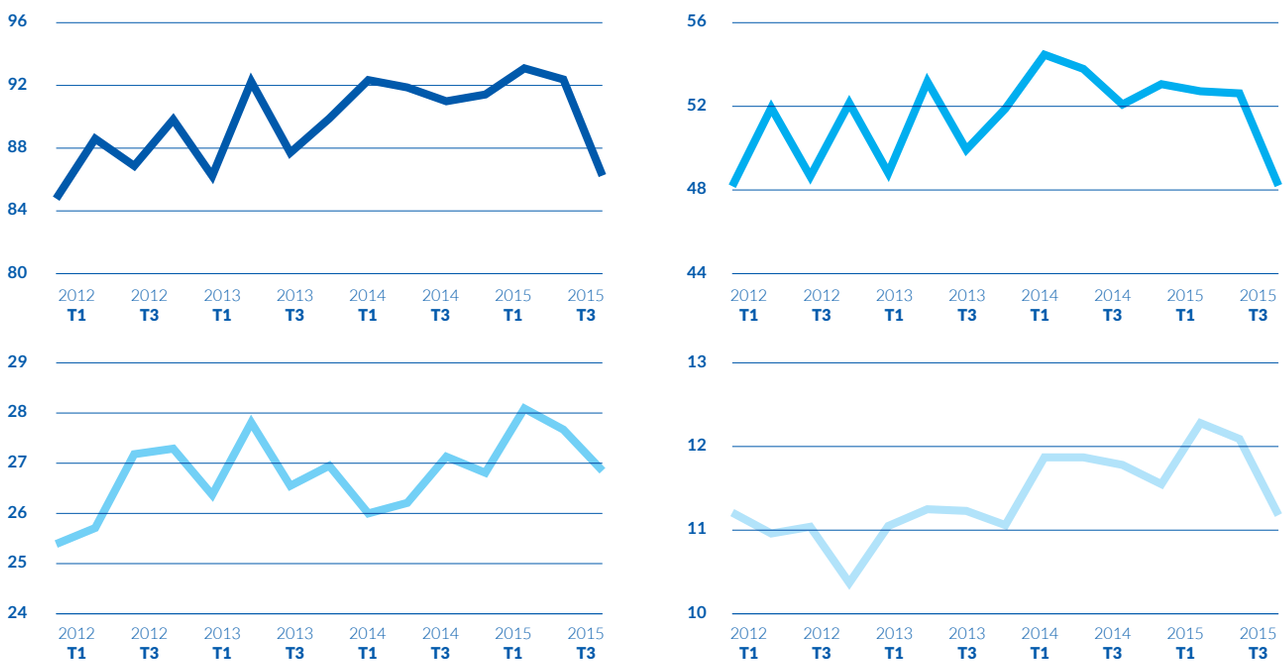
ÉVOLUTION TRIMESTRIELLE DU VOLUME TRANSPORTÉ
AUX PAYS-BAS (GAUCHE) ET EN ALLEMAGNE (DROITE)



Les graphiques suivants présentent l'évolution du transport dans les deux pays pour différents segments. Le troisième trimestre 2015 a été marqué par une baisse qui peut s'expliquer par les restrictions dues aux basses eaux de l'automne 2015.

Aux Pays-Bas, une diminution de 5% de l'ensemble du transport par rapport au troisième trimestre de l'année 2014 a été constatée au troisième trimestre. Les baisses les plus importantes ont concerné les marchandises sèches en vrac (-7%), suivies du segment des conteneurs (-5%), tandis que les marchandises liquides en vrac ont mieux résisté (-1%).

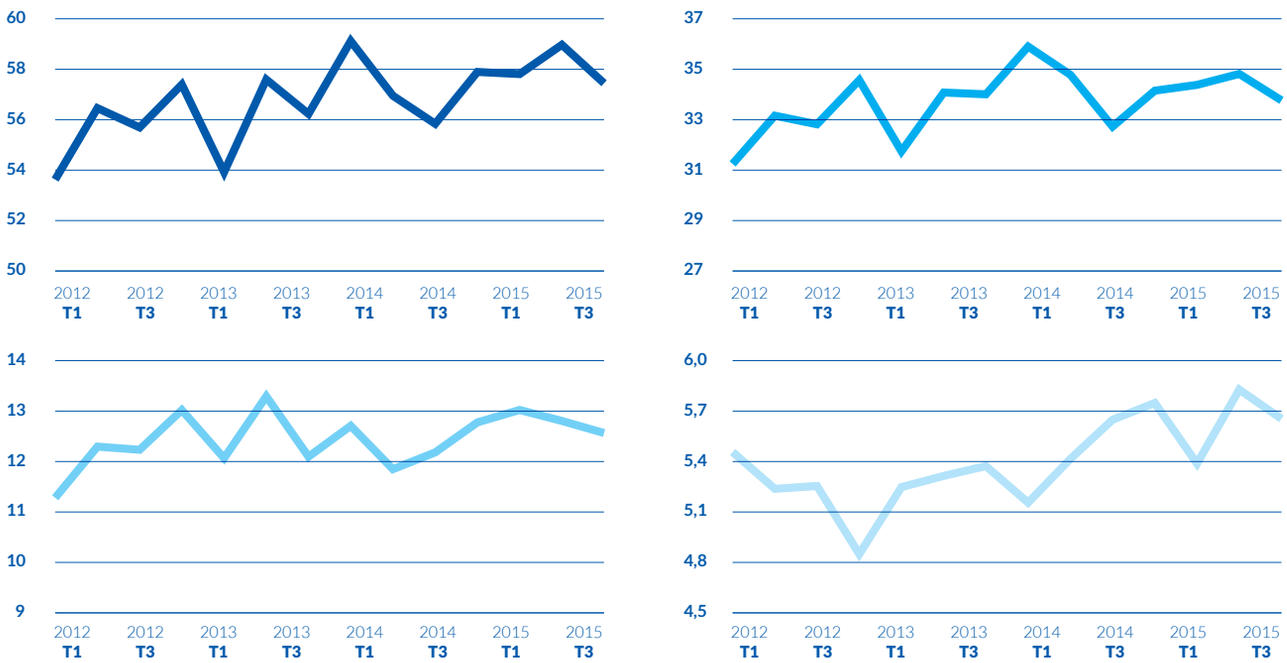
VOLUMES TRANSPORTÉS PAR TRIMESTRE AUX PAYS-BAS (MILLIONS DE TONNES)



Source : CBS

Source : CBS et destatis

VOLUMES TRANSPORTÉS PAR TRIMESTRE EN ALLEMAGNE (MILLIONS DE TONNES)



Source : destatis

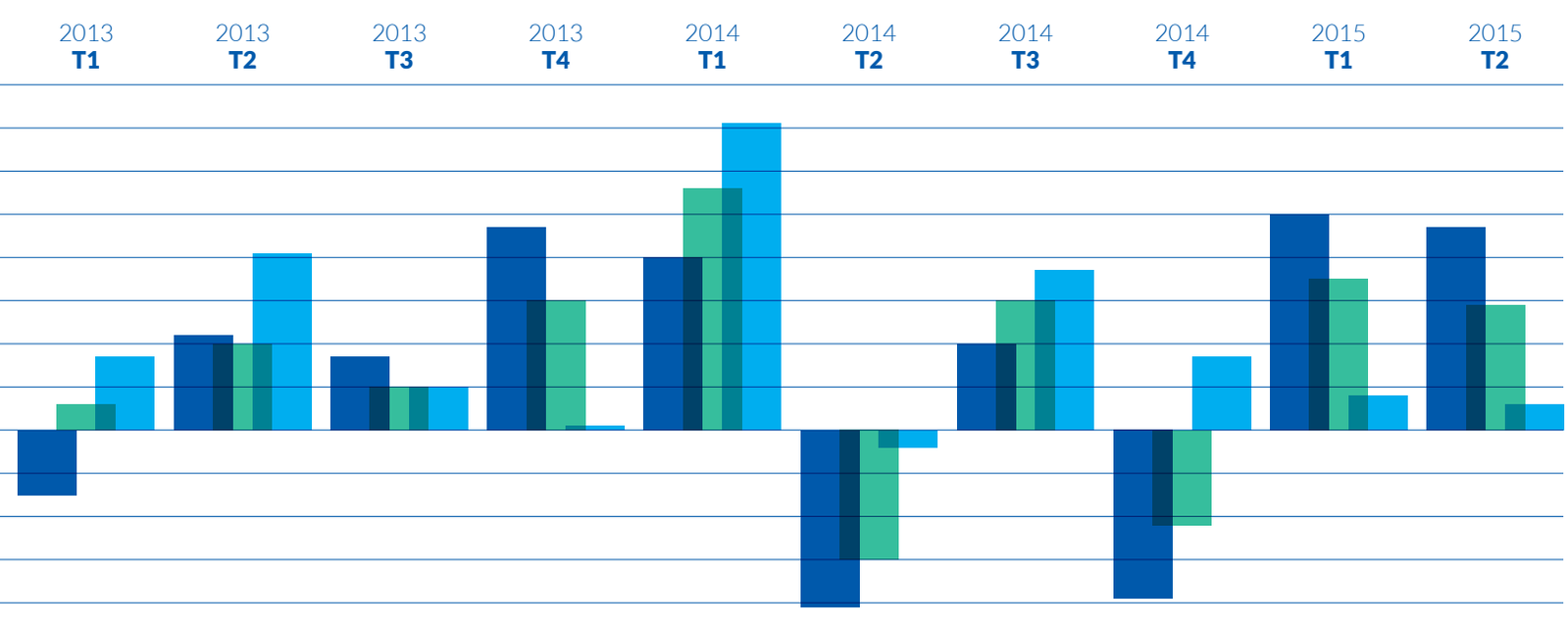
L'évolution des volumes absolus reflète les tendances existantes ainsi que l'influence des basses eaux. Toutefois, elle ne reflète que dans une moindre mesure la corrélation entre l'évolution des différents pays.

Pour ce faire, une représentation des taux de variation convient davantage. Ces derniers sont présentés sur une base trimestrielle dans les trois graphiques ci-après (variation par trimestre par rapport au même trimestre de l'année précédente). Des corrélations significatives apparaissent ainsi entre l'évolution de la navigation rhénane et de la navigation intérieure en Allemagne et aux Pays-Bas.

TAUX DE VARIATION DU VOLUME TRANSPORTÉ PAR TRIMESTRE (EN %)

PAR RAPPORT AU MÊME TRIMESTRE DE L'ANNÉE PRÉCÉDENTE

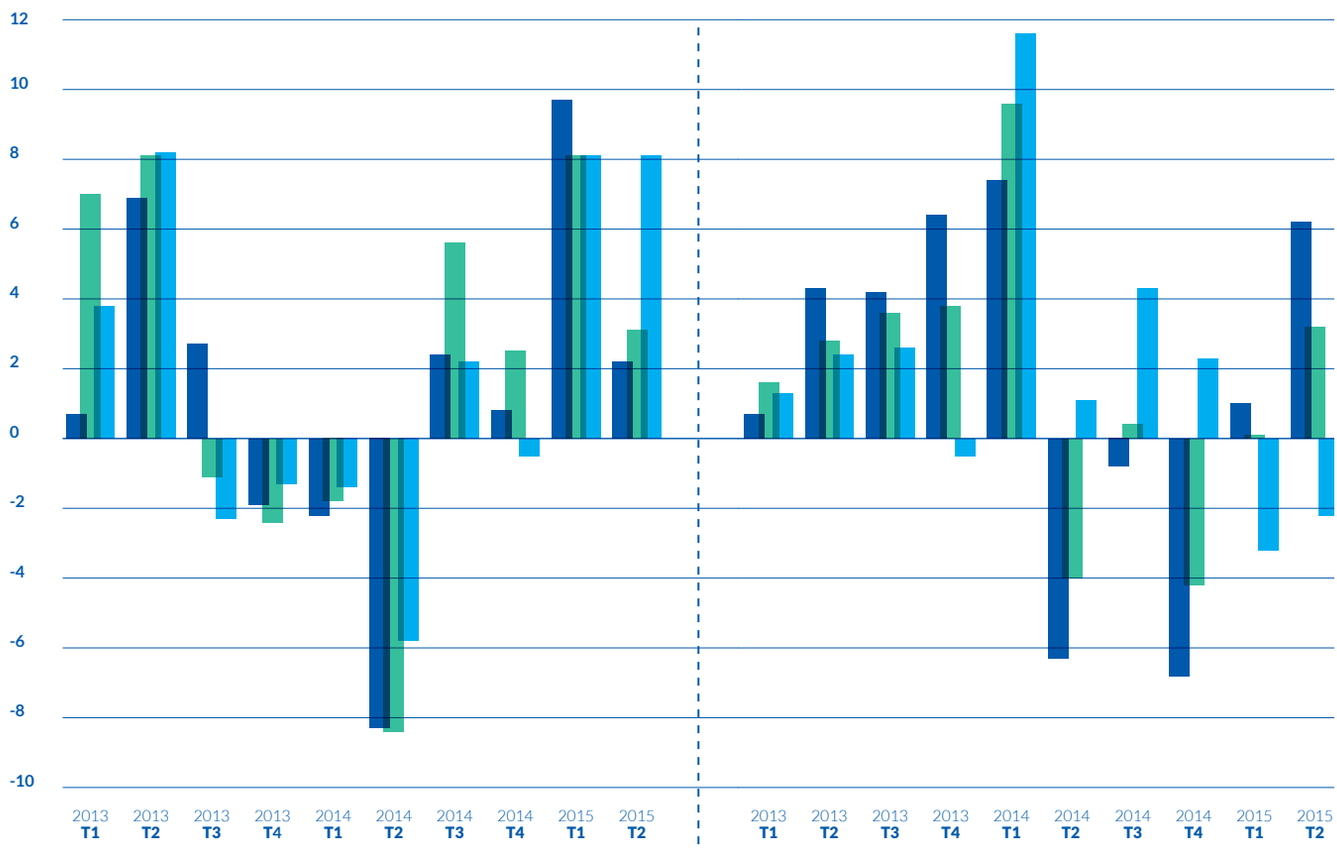
Source : Calcul de la CCNR d'après les données de destatis et de CBS



Total
Vrac sec
Vrac liquide
Conteneurs

Une différenciation pour le vrac liquide et le vrac sec fait apparaître d'étroites corrélations. Les calculs statistiques font apparaître pour le transport de cargaisons liquides en vrac une très forte corrélation entre l'évolution sur le Rhin, en Allemagne et aux Pays-Bas. Cette corrélation est moins marquée pour les marchandises sèches en vrac entre le Rhin et l'Allemagne ou les Pays-Bas.

TAUX DE VARIATION DU VOLUME TRANSPORTÉ PAR TRIMESTRE (EN %)
PAR RAPPORT AU MÊME TRIMESTRE DE L'ANNÉE PRÉCÉDENTE, POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES LIQUIDES EN VRAC (GAUCHE) ET DE MARCHANDISES SÈCHES EN VRAC (DROITE)



Rhin
Allemagne
Pays-Bas

Source : Calcul de la CCNR d'après les données de destatis et de CBS

8
7
6
5
4
3
2
1
0
-1
-2
-3
-4
-5

Hausse des transports
au deuxième trimestre 2015

Allemagne
+2,9 %

Pays-Bas
+0,6 %

04

DEMANDE DE TRANSPORT PAR CATÉGORIES DE MARCHANDISES SUR LE RHIN

DEMANDE DE TRANSPORT

PAR CATÉGORIES DE MARCHANDISES SUR LE RHIN

L'évolution de la demande de transport sur le Rhin au cours des trois premiers trimestres de l'année 2015 est décrite ci-après. Les effets des basses eaux au troisième trimestre ne sont intentionnellement pas abordés de manière plus détaillée, bien que ceux-ci aient bien sûr affecté l'évolution. Afin d'éviter les répétitions, il peut toutefois être souligné dès à présent que les basses eaux ont eu un effet négatif sur les volumes de transport pour quasiment tous les segments de marchandises.

Ce phénomène est illustré dans les deux tableaux en annexe qui présentent les chiffres exacts concernant les volumes transportés au 1er semestre pour tous les segments de marchandises, ainsi que les totaux correspondants pour les trois premiers trimestres.

2,6
2,4
2,2
2,0
1,8
1,6
1,4

30 % du transport de **l'industrie sidérurgique** allemande s'opère sur les voies navigables

PRODUITS AGRICOLES, ALIMENTAIRES ET FOURRAGES

Environ 6,2 millions de tonnes de produits agricoles et forestiers ont été transportées au cours du premier semestre de l'année 2015, soit une hausse de 11% par rapport à 2014. La comparaison pluriannuelle montre que les volumes de transport les plus élevés sont atteints en octobre. À ce jour, le transport des produits alimentaires et fourrages n'a pas connu de variations cette année par rapport à l'année 2014. De janvier à juin, au total 3,5 millions de tonnes ont été transportées, soit autant qu'au cours de la même période de l'année précédente.

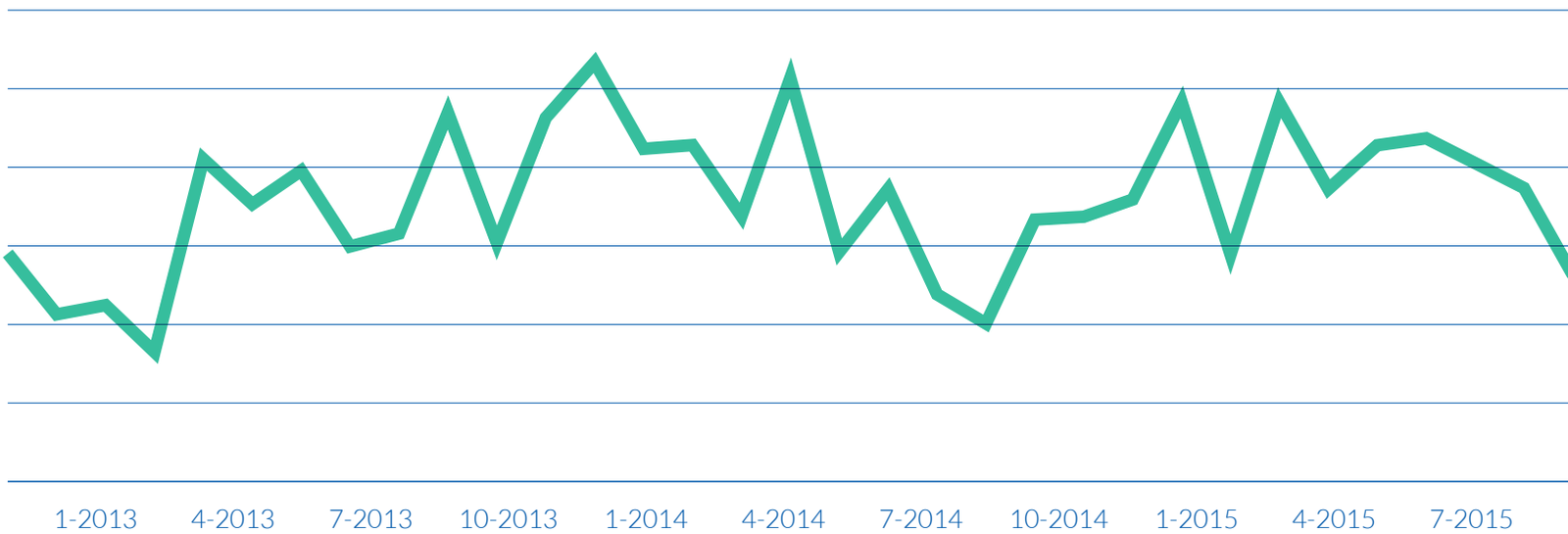
La somme des deux segments représente un total transporté d'environ 9,7 millions de tonnes, contre 9,1 millions de tonnes l'année précédente et 9,8 millions de tonnes en 2013. Au premier semestre de l'année 2015, le volume se situe par conséquent dans la moyenne pluriannuelle (pour la période 2002-2013).

MINERAIS, MÉTAUX ET PRODUITS MÉTALLIQUES

Le transport de minerai sur le Rhin a atteint, au premier semestre de l'année, 13,4 millions de tonnes, soit un volume similaire à celui de la même période pour l'année dernière. L'évolution fait apparaître une légère tendance à la hausse au cours du premier semestre, puis une baisse au deuxième semestre.

TRANSPORT MENSUEL DE MINERAI SUR LE RHIN TRADITIONNEL (MIO. T)

Source: Calcul du Secrétariat de la CCNR d'après des données de destatis



Comme au cours du premier semestre de l'année 2014, le transport de métaux et produits métalliques a augmenté (cette fois de 7 %) et a ainsi maintenu sa légère tendance à la hausse. 6,1 millions de tonnes ont été transportées. Des baisses significatives ont également été constatées dans ce secteur à partir du mois d'août, d'environ 10 à 20 % par rapport aux mois précédents.

La navigation intérieure a pu gagner quelques parts de marché dans la répartition modale des activités logistiques de l'industrie sidérurgique. Selon les indications de l'association professionnelle de l'industrie sidérurgique allemande (Wirtschaftsvereinigung Stahl), sa part modale atteint actuellement environ 30 % pour l'intégralité de la logistique sidérurgique (minerais, charbon, déchets, produits finis). Cette part a augmenté d'environ 5 % depuis l'année 2003. L'essentiel de la production allemande d'acier se concentre sur la partie occidentale du pays, avec une liaison au réseau de voies navigables.

Entre janvier et octobre inclus, la production d'acier brut est restée stable en Allemagne par rapport à la même période de l'année précédente. Les chiffres concernant les nouvelles commandes laissent toutefois présager un affaiblissement au cours de l'année à venir. Les nouvelles commandes ont baissé de 6 % au cours des trois premiers trimestres de l'année 2015, tandis que les livraisons de produits sidérurgiques ont baissé de 3 %. L'association allemande de l'acier ne prévoit aucune amélioration substantielle en 2016.

CHARBON

Les transports de combustibles solides ont atteint 15,6 millions de tonnes au premier semestre, soit une légère baisse de 2,6 % par rapport à la même période de l'année dernière. Il s'agit de la deuxième baisse consécutive, un recul ayant déjà été constaté au premier semestre de l'année 2014 par rapport à la même période de l'année 2013.

Cette baisse peut s'expliquer par la diminution de la consommation de houille en Allemagne, qui a atteint environ 3 % en 2015. Selon le Conseil allemand des bilans énergétiques (Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen), il s'agit d'une conséquence du développement des éoliennes et des conditions de vent favorables.[2] Une baisse de la demande en houille du secteur de l'énergie (production d'électricité) est en conséquence constatée, ce qui explique le recul des importations et des transports sur le Rhin. La maintenance de centrales thermiques peut aussi expliquer cette baisse.

Environ la moitié (47 %) des importations de houille parvient en Allemagne par bateau de navigation intérieure sur le Rhin en provenance des ports ARA. Toutefois, la houille importée par voie ferroviaire a connu entre 2012 et 2014 une hausse de 9,7 millions de tonnes à 15,9 millions de tonnes, soit une hausse supérieure à celle des quantités importées via le Rhin (hausse de 24,4 à 26 millions de tonnes).[3]

15,6 millions de tonnes de charbon ont été manutentionnées au cours du premier semestre 2015 dans le port maritime de Rotterdam. Ici également, le résultat a été inférieur à celui de la même période de l'année précédente (-2,2 %). Le total annuel a atteint 30,7 millions de tonnes, soit une légère hausse de 1 %. Les perspectives sont très modérées. L'association des importateurs allemands de charbon (Verein der deutschen Kohleimporteure) prévoit une stagnation voire une légère baisse des importations de houille, qui aurait un effet négatif en conséquence pour le transport de charbon sur le Rhin.

L'industrie sidérurgique fait également état de prévisions plutôt négatives (voir ci-avant). Ces éléments permettent de conclure à une légère baisse de la demande de transport de charbon pour l'année 2016. Les conditions météorologiques auront également une certaine incidence qu'il est impossible de prédire.

La moitié des **importations allemandes de houille** est transportée sur le Rhin

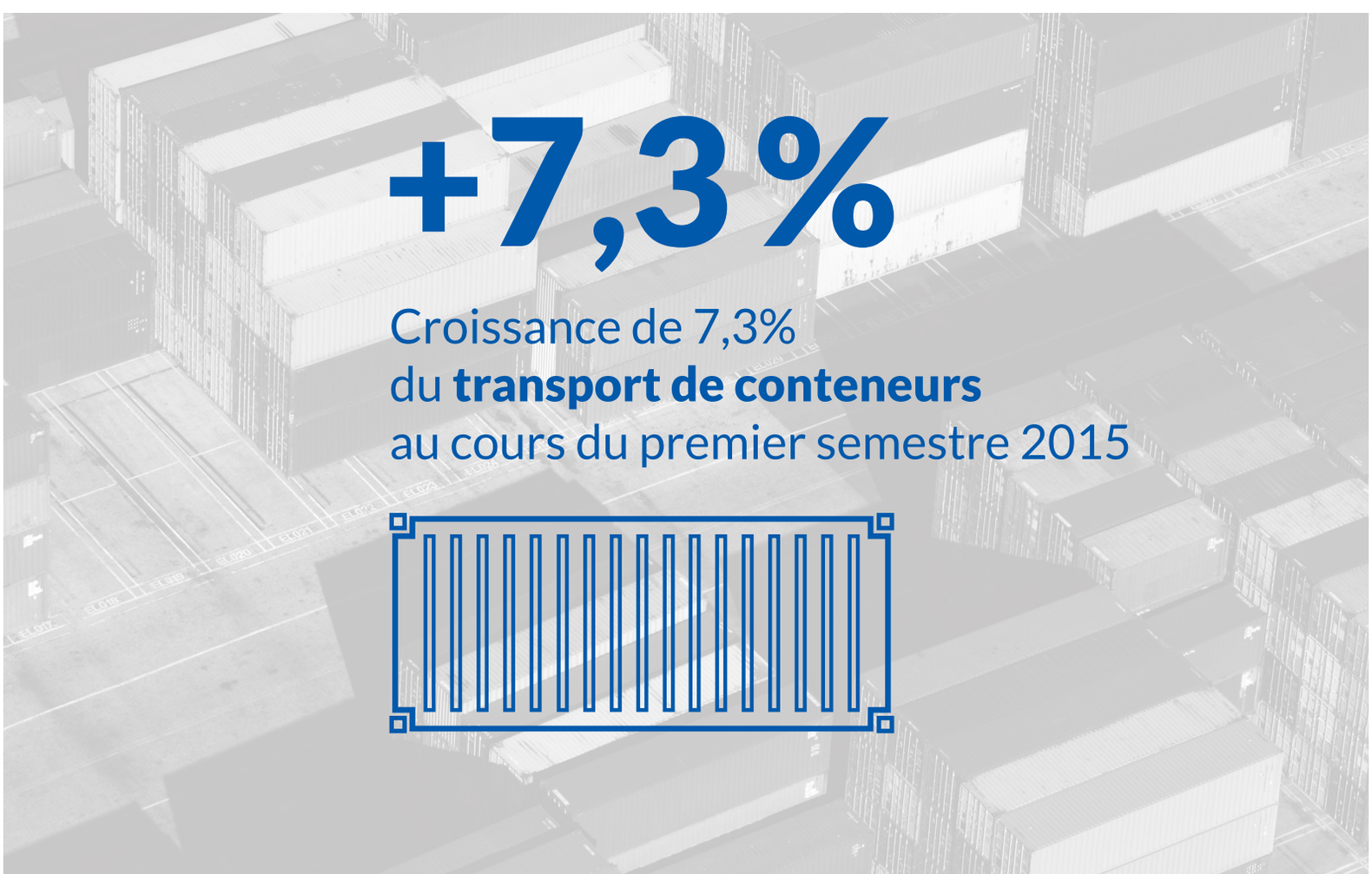
[2] Voir : bilans énergétiques AG (2015), augmentation de la consommation d'énergie / nouvelle baisse de la consommation de charbon / augmentation de la consommation de gaz naturel et d'énergies renouvelables. Communiqué de presse du 4 août 2015.
[3] Source : Association des importateurs allemands de charbon (VDKI)

Le transport de conteneurs sur le Rhin atteint une part de marché élevée entre les Pays-Bas et la région du Rhin inférieur en Allemagne

CONTENEURS

Pour la troisième fois d'affilée, le transport de conteneurs a dépassé, au cours d'un semestre, le seuil des 1.000.000 EVP. Comme l'année précédente, l'augmentation du nombre de conteneurs et d'EVP a été plus forte que celle des quantités de marchandises transportées. Il est néanmoins possible de parler également d'une accélération de la croissance pour les volumes transportés, le taux de croissance étant passé de 2,5% en 2014 à 3,5% en 2015.

En ce qui concerne la manutention de conteneurs dans les ports maritimes, Rotterdam a enregistré, au premier semestre, une hausse de 3,7% pour les EVP et de 2,3% pour les quantités de marchandises transportées. Au troisième trimestre 2015, une baisse de 6% a été constatée par rapport au même trimestre de l'année précédente.



TRANSPORT DE CONTENEURS SUR LE RHIN TRADITIONNEL
AU PREMIER SEMESTRE, 2013 - 2015

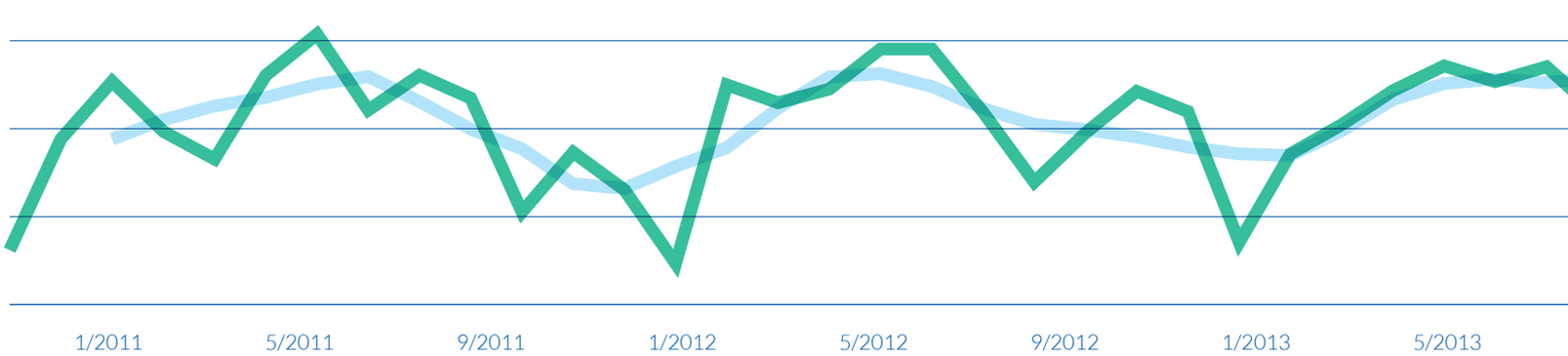
Nombre de conteneurs	1 000 EVP	Poids des marchandises transportées en conteneurs (millions de tonnes)	
665.213	1.019	7,7	1er semestre 2013
700.285	1.085	7,9	1er semestre 2014
745.169	1.165	8,2	1er semestre 2015
+5,3 %	+6,5 %	+2,5 %	Taux de variation 2014 / 2013 (%)
+6,4 %	+7,3 %	+3,5 %	Taux de variation 2015 / 2014 (%)

Source : Calcul de la CCNR d'après des données de destatis

Selon l'Office fédéral allemand du transport de marchandises (Bundesamt für Güterverkehr[4]), la navigation intérieure transporte dans l'intégralité du corridor Rhin-Alpes (y compris l'Italie) un nombre d'EVP légèrement supérieur à celui transporté par le chemin de fer. Au sein de ces deux modes de transport, leur part de marché moyenne est de 52 %. Sur certains trajets ne concernant pas l'Italie, cette part de marché est toutefois nettement plus importante.

Ce constat concerne les parcours les plus fréquentés de l'ensemble du corridor multimodal Rhin-Alpes, par exemple celui situé entre les Pays-Bas et la Belgique, d'une part, et la région de Düsseldorf, d'autre part. Un autre parcours très fréquenté et pour lequel la navigation rhénane détient d'importantes parts de marché est celui situé entre la Belgique et les Pays-Bas, d'une part, et la région de Rheinhessen-Pfalz, d'autre part. Pour ces parcours, la part modale de la navigation intérieure est supérieure à 80 % (voir le tableau ci-après). Ces parts de marché élevées reflètent le transport portuaire de l'arrière-pays à partir de Rotterdam et d'Anvers. Les régions de Düsseldorf et Rheinhessen-Pfalz font partie de l'arrière-pays privilégié par ces ports maritimes, qui sont fortement axés sur la navigation intérieure.

[4] *Office fédéral des transports de marchandises (2014), Analyse de la répartition modale dans le corridor rhénan, en particulier pour la navigation intérieure ; Rapport de décembre 2014*



PARCOURS PRÉSENTANT LE PLUS GRAND NOMBRE DE TRANSPORTS DE CONTENEURS DANS LE CORRIDOR RHÉNAN (PARCOURS AVEC UN VOLUME DE MARCHANDISES SUPÉRIEUR À 100 000 EVP PAR AN) ET PARTS DE MARCHÉ DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE PAR RAPPORT AU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES*

Région / pays d'expédition	Région / pays de destination	Transports en 1 000 EVP	Part de la navigation intérieure
Pays-Bas	Düsseldorf	367	83%
Düsseldorf	Pays-Bas	287	81%
Belgique	Italie	193	0%
Italie	Belgique	177	0%
Rheinhessen-Pfalz	Belgique	158	84%
Düsseldorf	Belgique	150	84%
Pays-Bas	Italie	145	0%
Belgique	Rheinhessen-Pfalz	130	77%
Pays-Bas	Rheinhessen-Pfalz	121	91%
Pays-Bas	Suisse	121	61%
Italie	Pays-Bas	113	0%
Belgique	Düsseldorf	112	73%
Rheinhessen-Pfalz	Pays-Bas	111	91%

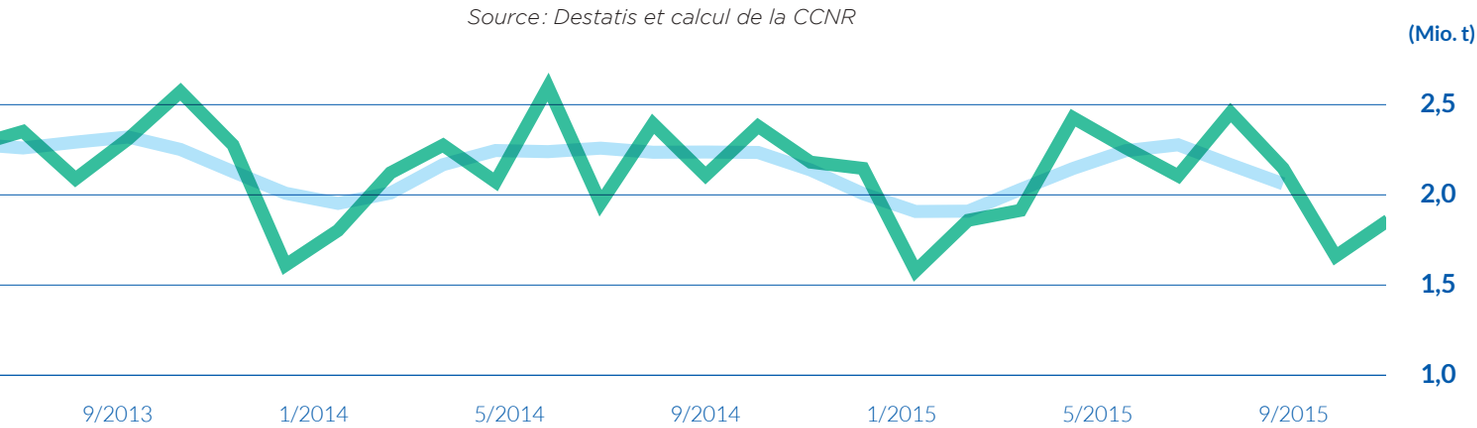
*Source: Office fédéral des transports de marchandises *valeurs pour 2013*

PRODUITS DE CARRIÈRES ET MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION

13 millions de tonnes ont été transportées au premier semestre, soit une légère progression de 1,5%. Le graphique ci-après montre que le transport de sables, terres et matériaux de construction connaît une légère tendance à la hausse, en dépit de fortes variations saisonnières.

TRANSPORTS MENSUELS DE SABLES, TERRES ET MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION SUR LE RHIN TRADITIONNEL

Source: Destatis et calcul de la CCNR



PRODUITS CHIMIQUES

Avec un volume de 10,4 millions de tonnes, le transport de produits chimiques sur le Rhin traditionnel a connu, au cours des 6 premiers mois de l'année, une baisse de 2,8 % par rapport à la même période sur l'année précédente. Ce résultat relativement faible reflète la conjoncture tout aussi morose de l'industrie chimique.

Le Rhin demeure toutefois une voie de transport essentielle pour l'industrie chimique, sans laquelle celle-ci ne serait pas en mesure de mener à bien la totalité de ses activités économiques en Europe centrale et occidentale. En témoigne l'exemple du plus grand parc chimique du monde, à Ludwigshafen, où 16 millions de tonnes de marchandises sont manutentionnées annuellement, dont une part de 40 % par bateau. Une augmentation des quantités manutentionnées est prévue, avec au minimum un maintien de la part de la navigation intérieure.

L'industrie est très intéressée par la poursuite de l'amélioration de l'efficacité du transport par voie d'eau ainsi que les processus de manutention dans les ports maritimes. Les bateaux de navigation intérieure subissent, en effet, des retards en raison de faibles capacités des terminaux et du traitement prioritaire des navires de mer lié à ces faibles capacités. Les délais d'attente qui en résultent donnent lieu à des surestaries, impliquant des pertes financières pour les chargeurs.

PRODUITS PÉTROLIERS

Le transport de produits pétroliers liquides a connu une hausse au cours de l'année 2014 et du début de l'année 2015, notamment en raison de la baisse des cours du pétrole. Comme pour les autres segments de marchandises, le troisième trimestre a ensuite été marqué par un ralentissement.

Le volume transporté s'élevait à 15,3 millions de tonnes au premier semestre de l'année 2015, soit une hausse de 12 % par rapport à la même période de l'année précédente. Il peut sembler logique d'expliquer cette hausse par l'augmentation de la consommation de produits pétroliers, elle-même liée à la baisse des prix. Or, les données concernant les ventes de produits pétroliers ne font pas apparaître une telle hausse de la demande. Les ventes de carburant automobile (essence super) ont ainsi même légèrement reculé en Allemagne au cours du premier semestre de l'année 2015 (-1,7 %), tandis que les ventes de carburant diesel n'ont augmenté que d'un pour cent.[5] Ce constat témoigne de la faible sensibilité de la demande aux prix sur le marché des produits pétroliers, marqué depuis des années par une tendance à la saturation en termes de consommation.

Une augmentation de la production des raffineries (+5,7 %) peut être constatée en Allemagne pour le premier semestre, résultant des meilleures marges obtenues dans le contexte du faible prix du pétrole. Toutefois, celle-ci n'explique que partiellement l'augmentation du transport. L'augmentation de la demande de transport résulte essentiellement de facteurs particuliers et de changements sur les marchés à terme du pétrole.

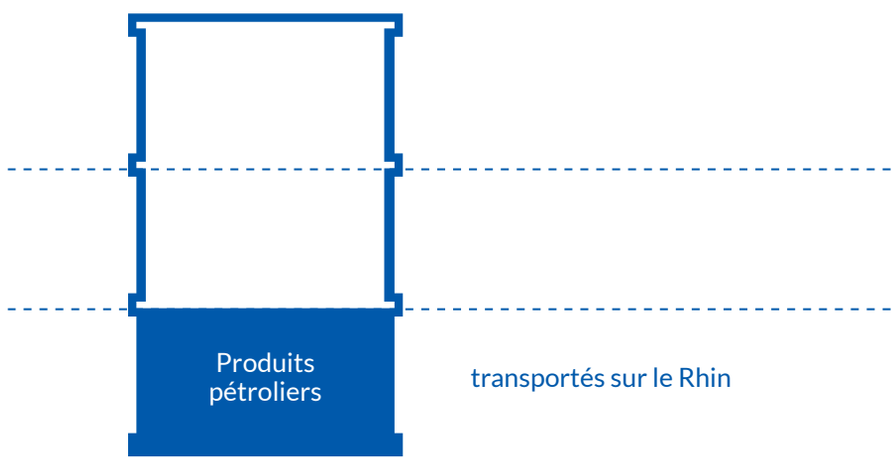
[5] *Source: bilans énergétiques AG (2015), la consommation d'énergie en Allemagne – données pour le 1er semestre de l'année 2015.*

Au cours du premier semestre de l'année 2015, la baisse rapide des prix a provoqué sur le marché à terme une légère situation de report, signifiant qu'une hausse des prix du pétrole à long terme est à attendre, ce qui rentabilisera le stockage de produits pétroliers. La navigation citerne est utilisée pour le transport des produits jusqu'aux sites de stockage.

D'autres facteurs positifs résultent de la fermeture probablement définitive de l'une des deux raffineries suisses. Cette raffinerie (à Collombey, canton du Valais) a cessé son activité en mars 2015 et une reprise de l'activité est improbable. La deuxième raffinerie suisse (à Cressier / Canton de Neuchâtel) a fait l'objet de travaux de maintenance durant six semaines en mai et juin, ce qui a également entraîné des pertes de production.

Ces pertes de productivité ont eu pour conséquence une forte hausse des quantités importées en Suisse par bateau de navigation intérieure. La manutention dans les ports rhénans suisses des deux Bâle a augmenté de 75 % pour atteindre, au premier semestre, 1,6 millions de tonnes (contre 0,9 millions de tonnes au cours de la même période de l'année précédente[6]).

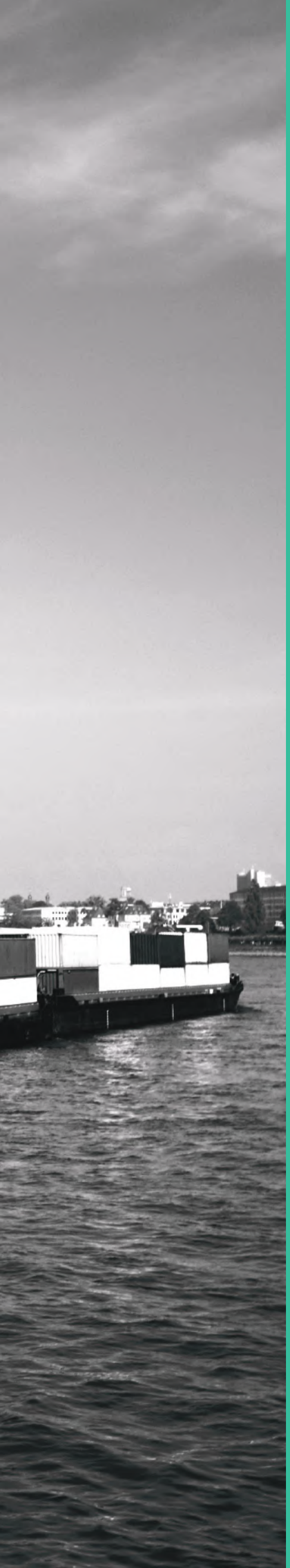
En 2014, la part modale de la navigation rhénane pour l'importation en Suisse de pétrole brut et de produits pétroliers a atteint 18,7 %.[7] Après déduction des importations de pétrole brut, la part modale pour les importations de produits pétroliers a atteint environ 32 %. La fermeture de la raffinerie de Collombey laisse présager une hausse de la part modale de la navigation rhénane pour les deux indicateurs de la répartition modale.



1/3

La Suisse concentre **un tiers de ses importations de produits pétroliers** sur le Rhin

[6] *Source : SVS aktuell - Association Suisse de navigation et d'économie portuaire - n° 6 juillet/août 2015*
[7] *Source : Union pétrolière suisse (2015) ; Le pétrole en Suisse - transport, transformation et distribution.*



05

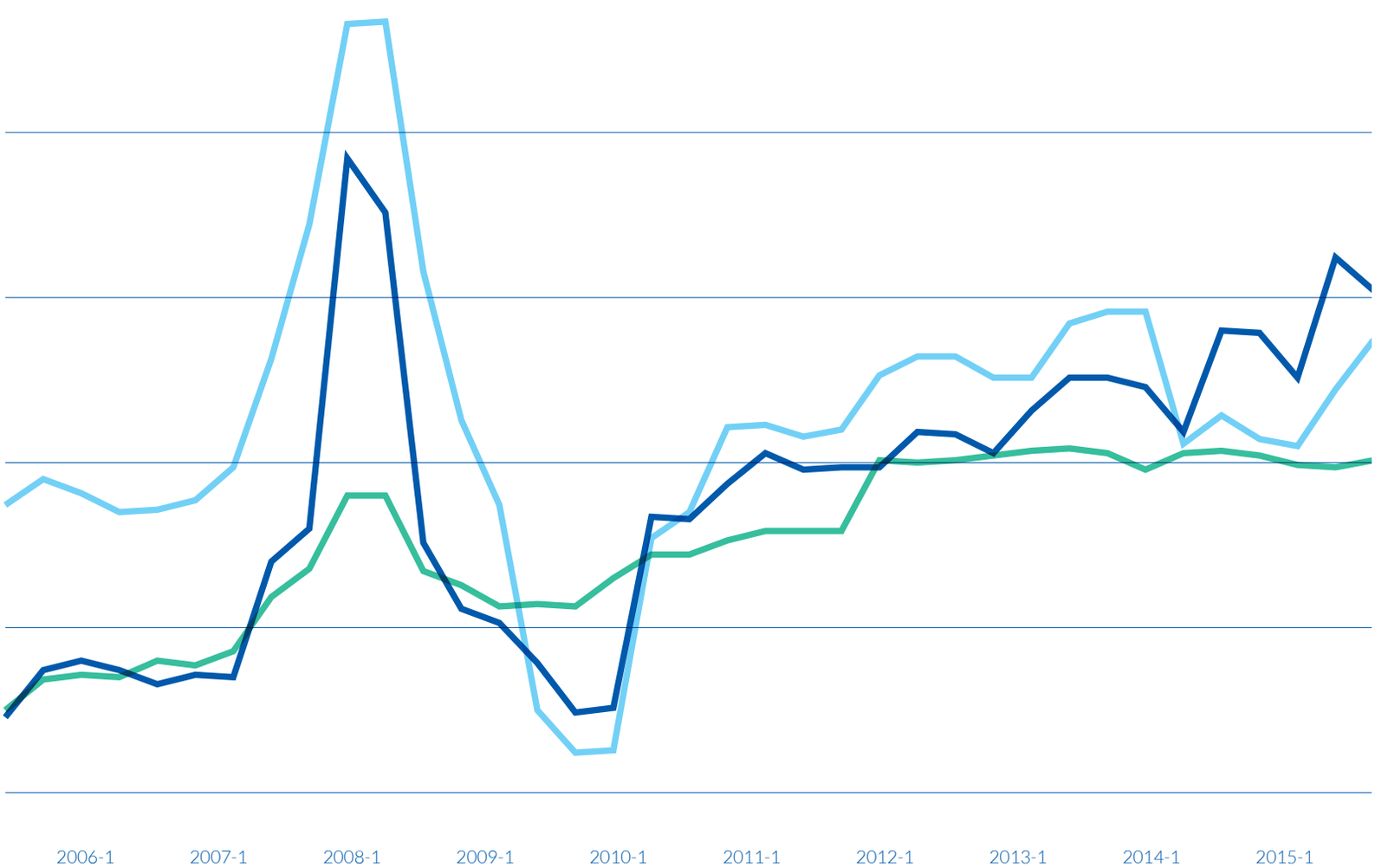
ÉVOLUTION DES TAUX DE FRET

II ÉVOLUTION DES TAUX DE FRET

NAVIGATION À CALE SÈCHE

Les prix du transport rhénan international et du transport en Allemagne ont été relativement bas au premier semestre, avec peu de mouvements à la hausse.[8] Les basses eaux ont eu pour conséquence une hausse des taux de fret au deuxième trimestre. Les données concernant la navigation intérieure en France font apparaître une hausse des taux de fret pour le transport de produits agricoles. En revanche, les prix pour le transport de sables, terres et matériaux de construction ont stagné, comme au cours des années précédentes.

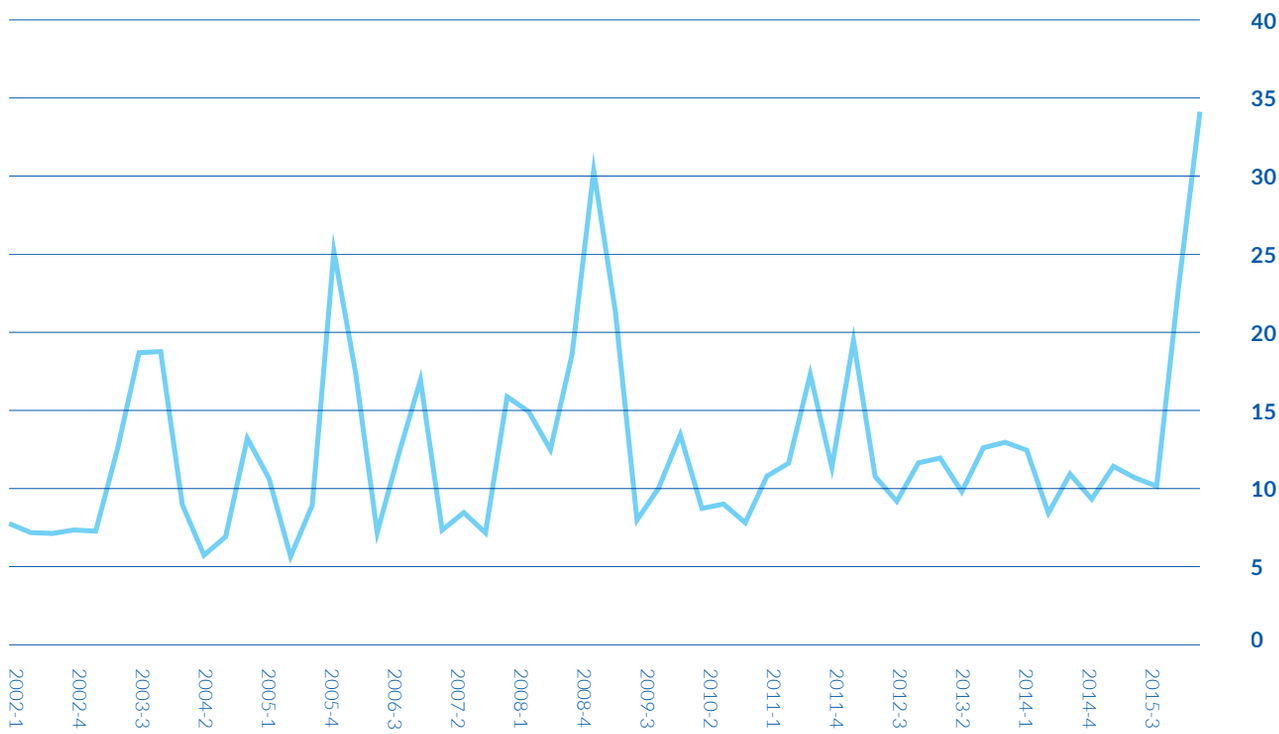
INDEX DES PRIX DU TRANSPORT DE LA NAVIGATION À MARCHANDISES FRANÇAISE
(2010 = 100) *Source : Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie*



NAVIGATION À CALE CITERNE

Le niveau des taux de fret de la navigation citerne est resté relativement bas au cours des deux premiers trimestres de l'année 2015. Une forte hausse a toutefois été constatée au cours du troisième trimestre, qui a débuté en août et s'est poursuivie en septembre. Elle s'explique en particulier par la période de basses eaux qui a débuté à la même période. Les taux de fret les plus élevés ont été atteints au cours de la deuxième semaine de novembre. Les taux ont ensuite fortement baissé, suite à l'augmentation des hauteurs d'eau.

TAUX DE FRET MOYEN POUR LE GASOIL TRANSPORTÉ PAR CALE CITERNE DEPUIS ROTTERDAM* (€/METRIC TON)



Source: Calcul du Secrétariat de la CCNR d'après des données de PJK International.
**Moyenne des frets à destination de Duisburg, Dortmund, Cologne, Francfort-sur-le-Main, Karlsruhe, Bâle.*
Metric ton = tonne métrique

125
118
111
104
97
90

Produits agricoles / transport national

Produits agricoles / transport international

Minéraux bruts et matériaux de consturuction

Comme indiqué ci-avant, le premier semestre de l'année 2015 a été marqué par le retour à une phase de report sur le marché à terme du pétrole brut. On s'attend, par conséquent, à une hausse future du cours du pétrole. Ce report a stimulé le commerce des produits pétroliers et donc aussi le transport par bateau-citerne et le niveau des taux de fret. On estime que le commerce des produits pétroliers représente aux Pays-Bas près de 30 % de la demande totale de transport par bateau à cale citerne.[9]

[8] *Voir le périodique « Schuttevaer », diverses éditions en 2015*
[9] *Source: ING Economisch Bureau (2015), Binnentankvaart verliest koers.*

06

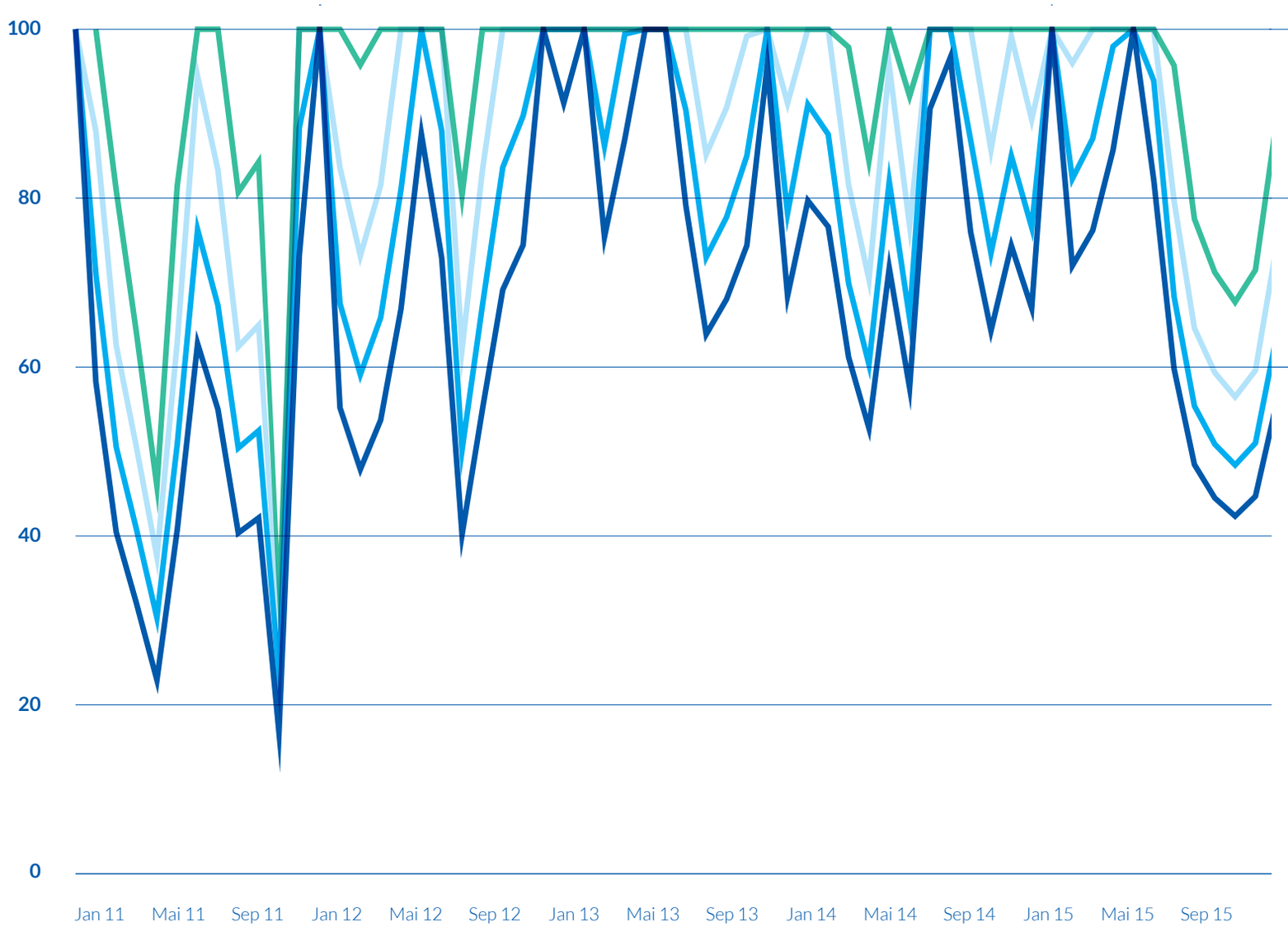
HYDRAULICITÉ

HYDRAULICITÉ

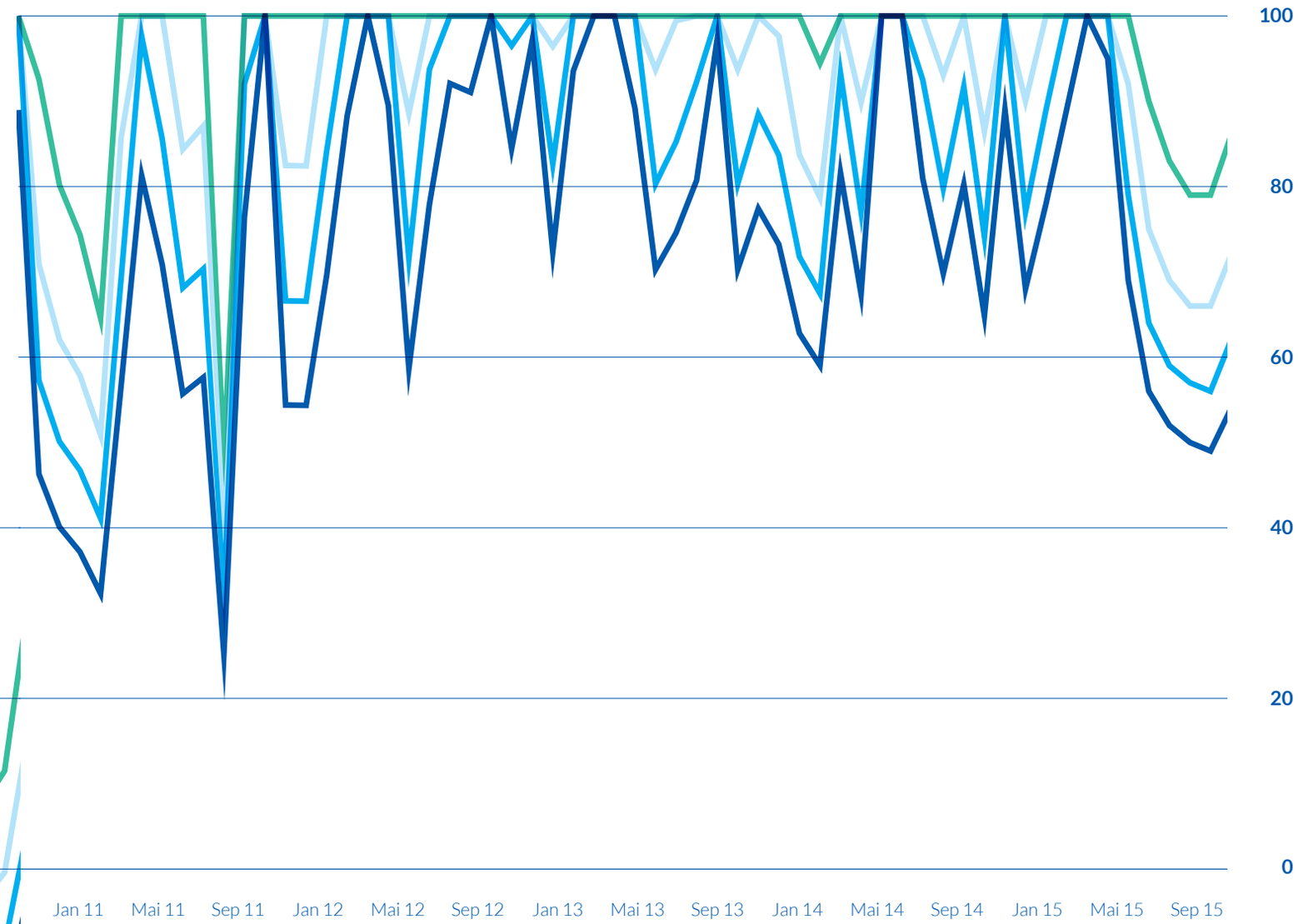
Au cours des premiers mois de l'année 2015, les valeurs relevées aux échelles se sont tout d'abord situées dans la fourchette pluriannuelle habituelle. Une courte période de forte crue est survenue début mai en raison de précipitations inhabituellement importantes. L'hydraulicité du Rhin a été temporairement si importante qu'elle a nécessité une interruption de la navigation.[10] Les valeurs relevées aux échelles du Rhin ont toutefois baissé rapidement après la période de précipitations.

La seconde moitié de l'année 2015 a été marquée par une forte et longue période de basses eaux. Cela s'est traduit par une baisse du degré de chargement des bateaux.

DEGRÉ MAXIMAL DE CHARGEMENT À KAUB, SUR LE RHIN MOYEN
POUR DES BATEAUX DE DIFFÉRENTS TIRANTS D'EAU (DE 2,5 M À 4 M) EN %



DEGRÉ MAXIMAL DE CHARGEMENT À MAXAU, SUR LE RHIN SUPÉRIEUR
POUR DES BATEAUX DE DIFFÉRENTS TIRANTS D'EAU (DE 2,5 M À 4 M) EN %



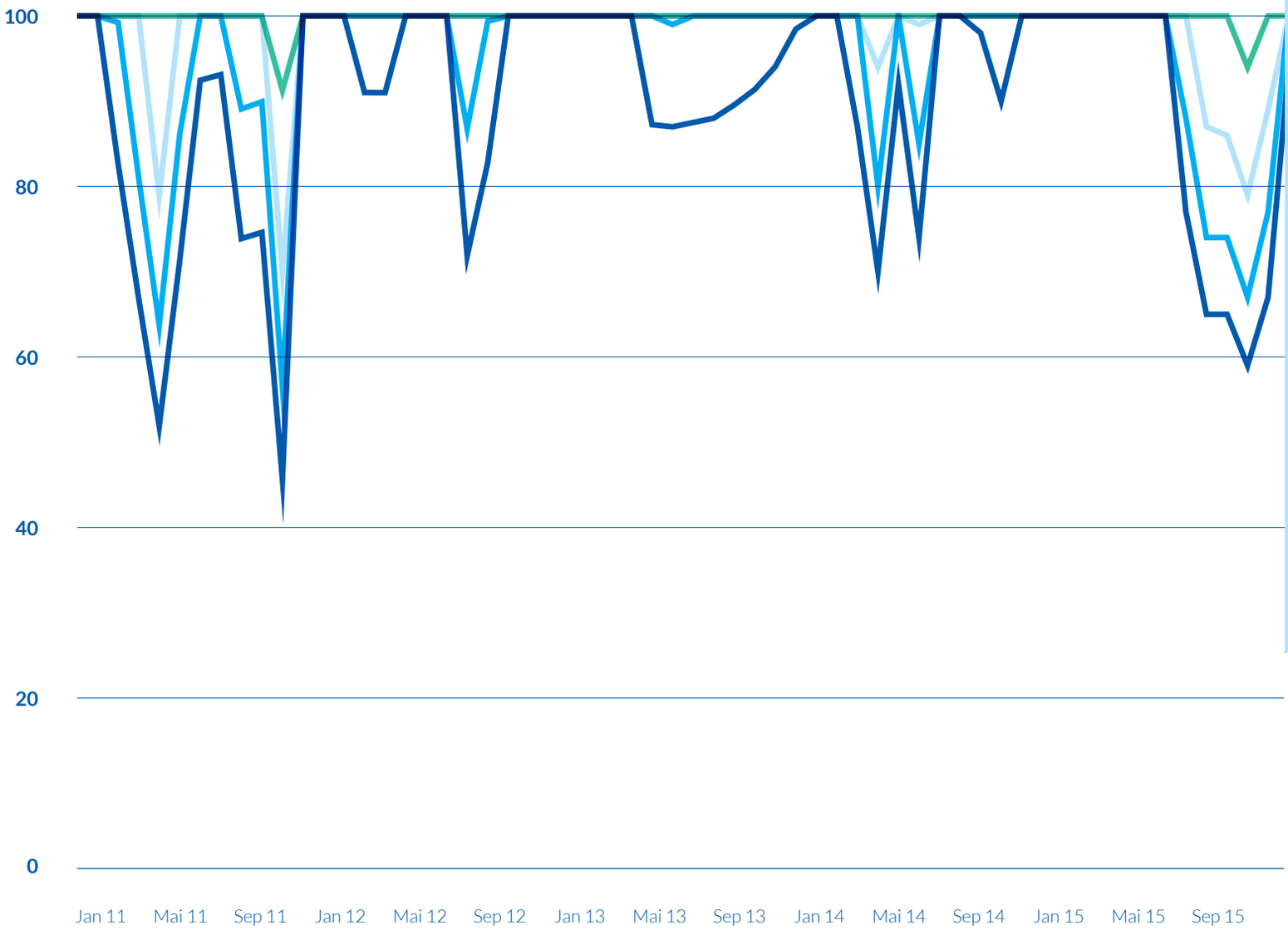
2.5 Mètres
3 Mètres
3.5 Mètres
4 Mètres

La baisse du degré de chargement a été un peu moins marquée sur le Rhin inférieur que sur le Rhin moyen et supérieur. Toutefois, cette baisse a eu un grand impact sur le transport rhénan et sur la logistique des différentes branches de l'industrie, en raison du fait que plus de la moitié de la prestation de transport du Rhin traditionnel s'effectuesur le secteur compris entre la frontière néerlandaise et Cologne (Rhin inférieur).

Source (droite et gauche): Calcul de la CCNR sur la base de données de l'Administration fédérale de l'eau et de la navigation (VSW) mises à disposition par l'Institut fédéral d'hydrologie (BfG)

[10] *Source: Office fédéral suisse de l'environnement (2015), Rapport hydrologique spécial de l'Office fédéral de l'environnement du 26.5.2015.*

DEGRÉ DE CHARGEMENT MAXIMAL POSSIBLE À RUHRORT SUR LE RHIN INFÉRIEUR
POUR DES BATEAUX PRÉSENTANT DIFFÉRENTS ENFONCEMENTS (2,5 M À 4 M) EN %



Source: Calcul de la CCNR sur la base de données de l'Administration fédérale de l'eau et de la navigation (VSW) mises à disposition par l'Institut fédéral d'hydrologie (BfG)

2.5 Mètres
3 Mètres
3.5 Mètres
4 Mètres

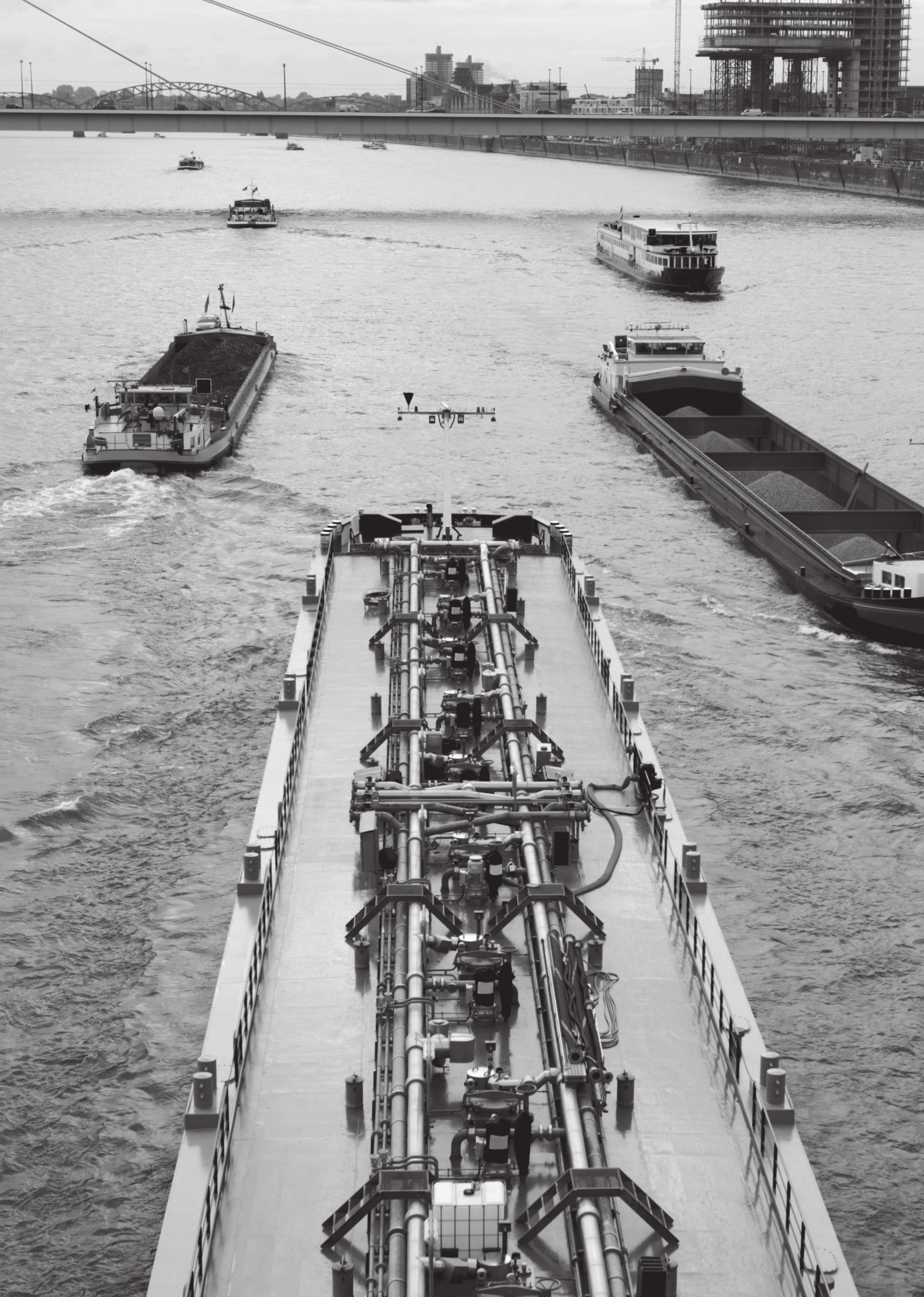
D'importants transports de vrac sont effectués sur le Rhin inférieur, par exemple des transports de charbon et de minerai entre Rotterdam et Duisbourg. Selon l'organisation des chargeurs EVO, les stocks de certaines centrales thermiques à charbon ont sensiblement diminué au cours de la période de basses eaux.

Cette estimation suggère une forte baisse des transports de charbon au cours de la période de basses eaux. Cet avis est confirmé par les données du Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) des Pays-Bas, selon lesquelles la période de basses eaux a particulièrement affecté les transports de vrac sec. En octobre, les transports de vrac sec ont diminué de 12 % - en particulier à destination de l'Allemagne - soit une baisse plus marquée que celle du vrac

liquide (-6 %) et des conteneurs (-7,6 %). Au total, une baisse de 10 % des quantités transportées a été enregistrée en octobre 2015 aux Pays-Bas.

En raison de la réduction forcée du degré de chargement des bateaux, davantage de cale a été utilisée, ce qui s'est traduit par davantage de contraintes sur le plan logistique et donc par des hausses de coûts. Les coûts augmentent de manière exponentielle au fur et à mesure de la baisse des hauteurs d'eau. Lors de périodes de basses eaux relativement longues, la cale disponible se fait rare sur le marché, impliquant des hausses supplémentaires de coûts, ainsi que des taux de fret (voir le chapitre consacré aux conditions d'exploitation).[11]

[11] *Voir à cet égard: Contargo(2015), Brochure "Kleinwasser"*



07

ÉVOLUTION DE L'OFFRE DE CALE

II ÉVOLUTION DE L'OFFRE DE CALE

NAVIGATION À CALE SÈCHE

Après l'arrivée sur le marché d'environ 48.000 tonnes de capacité de chargement au cours de l'année 2013, les valeurs définitives pour 2014 permettent de conclure à une forte diminution de la cale supplémentaire d'environ 75 %. Les nouvelles constructions n'ont représenté que 12 000 tonnes en 2014. Il s'agit de dix à quinze nouvelles unités, essentiellement des barges de poussage et automoteurs à marchandises, qui ont été mis en service aux Pays-Bas. À cela s'ajoutent un bateau Ro-Ro, un pousseur et un remorqueur.

En 2015, la base de données de l'IVR a enregistré dix nouveaux bateaux à marchandises, y inclus des barges poussées. Ces unités représentent au total une capacité de chargement d'environ 36 800 tonnes, soit une moyenne de 3680 tonnes. Ces chiffres permettent de conclure à une légère augmentation du tonnage mis en service en 2015.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS DE BATEAUX À CALE SÈCHE PAR PAVILLONS, TONNAGE TOTAL ET MOYEN EN 2015

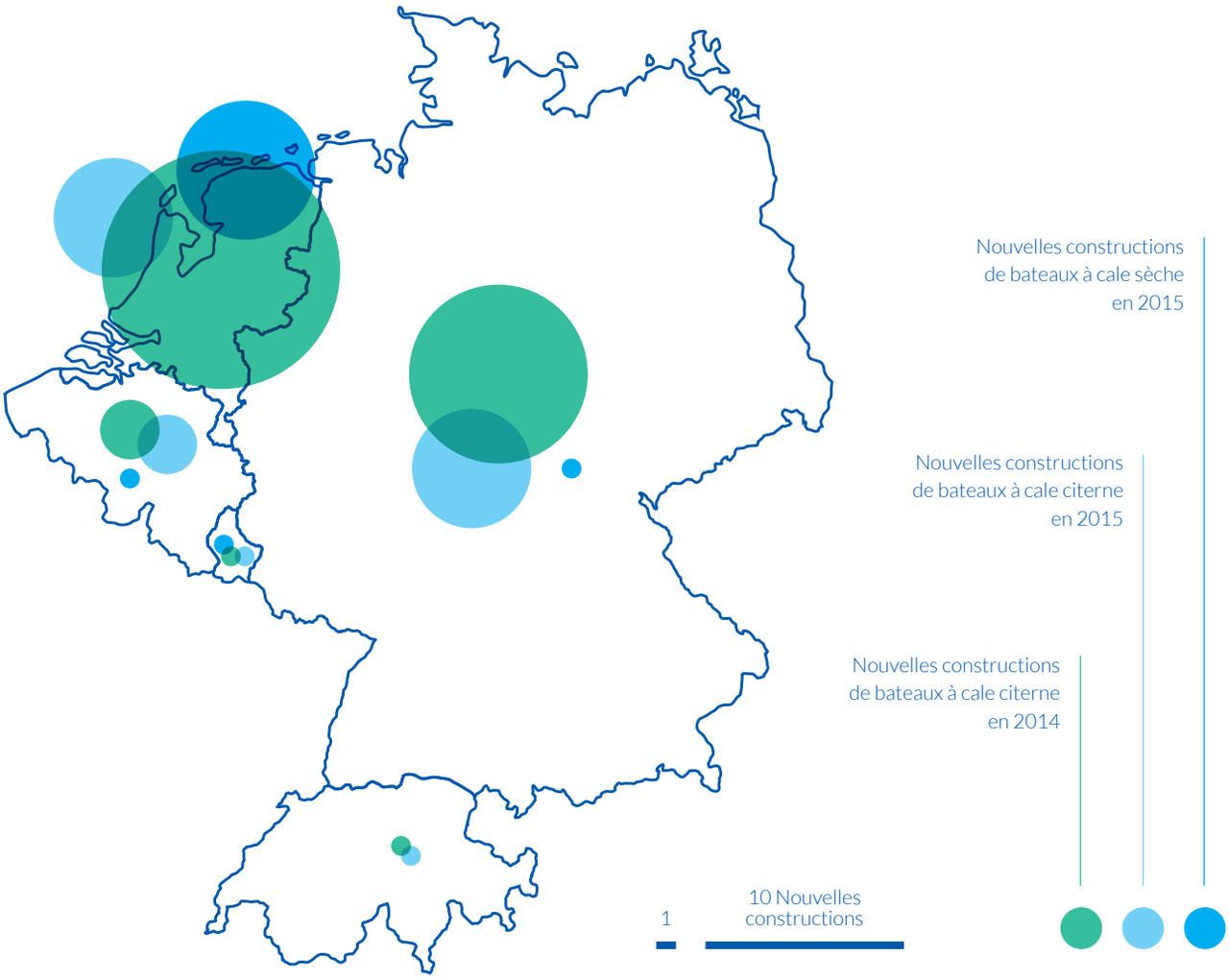
Source : IVR et www.vlootschouw.nl

	Nombre	Tonnage total	Tonnage moyen
Pays-Bas	7	27.822	3.974
Allemagne	1	2.858	2.858
Belgique	1	3.250	3.250
Suisse	0	-	-
Luxembourg	1	2.865	2.865
Total	10	36.795	3.679

Néanmoins, le taux des nouvelles constructions demeure extrêmement faible pour les trois années écoulées par rapport aux années antérieures et à la capacité de la flotte. Le total du tonnage mis en service en 2013, 2014 et 2015 (96 800 t) a représenté à peine un pour cent de la capacité de la flotte à cale sèche d'Europe occidentale (environ 10,5 millions de tonnes). Ce constat témoigne des opportunités d'investissement très limitées dans ce segment, qui résultent notamment des faibles recettes obtenues au cours des dernières années ainsi que des conditions de prêt plus restrictives.

NAVIGATION À CALE CITERNE

En 2015, on compte parmi les nouvelles unités enregistrées dans la base de données de l'IVR 17 nouveaux bateaux-citernes et un nouveau bateau avitailleur. 26 nouveaux bateaux avaient été mis en service l'année précédente, alors qu'en 2013, on en comptait 33.



Pour l'année 2015, ces chiffres correspondent à un tonnage supplémentaire de 70.439 tonnes (= 2,5% de la capacité de la flotte actuelle), par rapport à 84.400 tonnes en 2014 (3% de la capacité de la flotte) et 73.000 tonnes en 2013.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS DE BATEAUX À CALE CITERNE PAR PAVILLON, TONNAGE TOTAL ET MOYEN

	2014			2015		
	Nombre	Tonnage total	Tonnage moyen	Nombre	Tonnage total	Tonnage moyen
Pays-Bas	12	48.984	4.082	6	29.816	4.969
Allemagne	9	18.136	2.015	6	11.681	1.947
Belgique	3	11.377	3.792	3	17.491	5.830
Suisse	1	4.193	4.193	1	2.861	2.861
Luxembourg	1	1.693	1.693	1	8.590	8.590
Total	26	84.383	3.245	17	70.439	4.143

Source : IVR et calcul de la CCNR

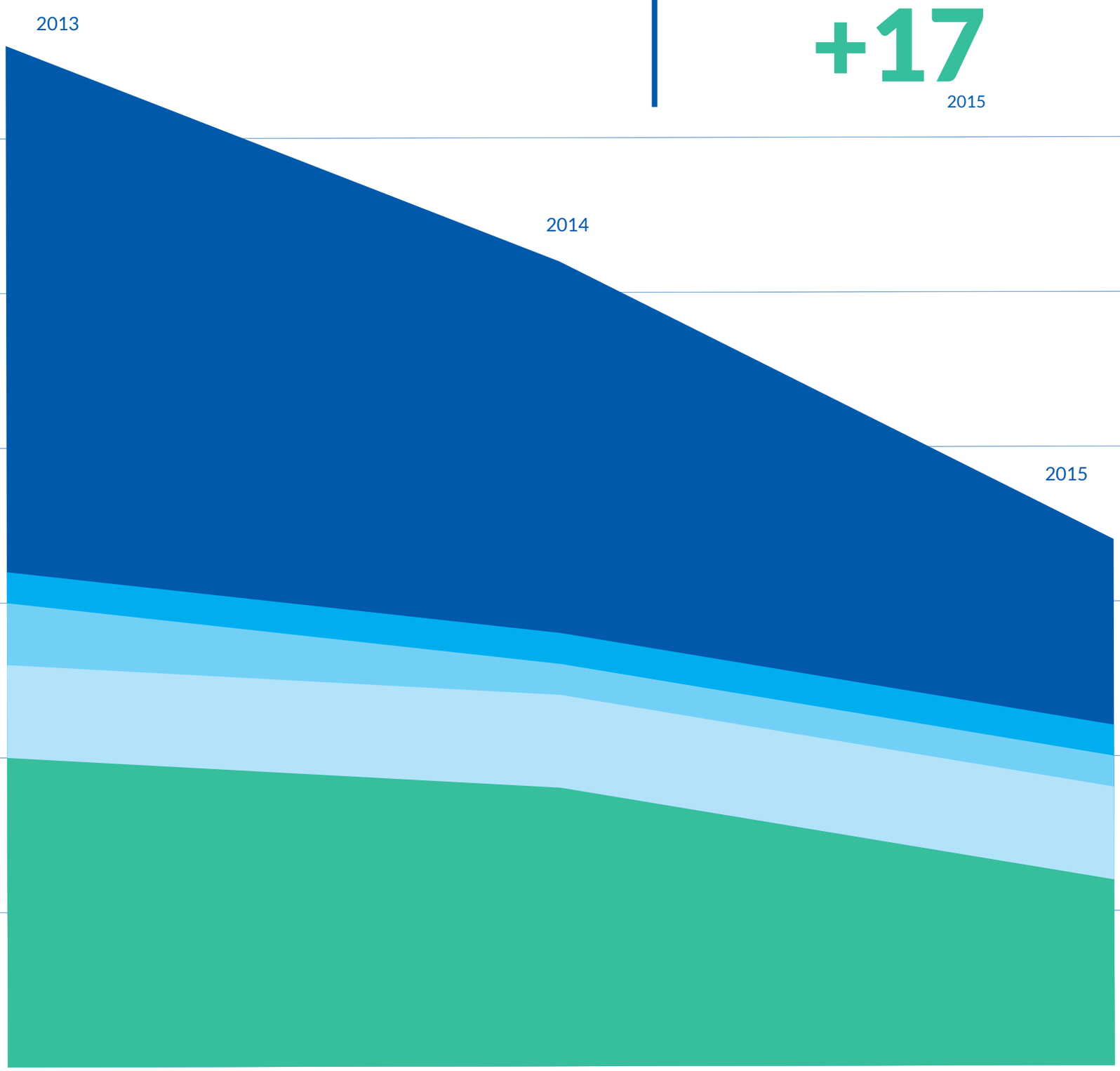
On peut en conclure que la tendance à mettre en service des bateaux-citernes de plus en plus grands se poursuit. Le tonnage moyen des unités mises en service en 2014 était de 3 245 tonnes. Les résultats pour l'année 2015 font apparaître une poursuite de la hausse (tonnage moyen des nouveaux bateaux-citernes en 2015 : 4 143 tonnes).

NOUVELLES CONSTRUCTIONS
PAR CATÉGORIE DE TONNAGE

+31
2013

+26
2014

+17
2015



NOUVELLES CONSTRUCTIONS DE LA NAVIGATION CITERNE EUROPÉENNE
PAR CATÉGORIE DE TONNAGE

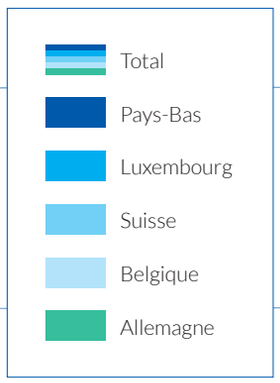
Tonnage (t)	2013	2014	2015
1000 - 2000	13	10	4
2000 - 3000	15	7	6
3000 - 4000	2	1	2
4000 - 6000	1	3	0
> 6000	0	5	5
Total	31	26	17

Source : IVR et www.vlootschouw.nl

Il apparaît que les bateaux-citernes nouvellement mis en service aux Pays-Bas et en Belgique présentent une capacité de chargement nettement plus élevée que celle des bateaux-citernes allemands. Cette tendance se reflète aussi dans les dimensions des bateaux. Les bateaux-citernes d'une longueur de 135 m battent généralement pavillon néerlandais et sont exploités dans la zone des ports ARA, où ils sont également utilisés pour l'avitaillement de navires de mer et en tant que « floatingstorage » (lieu de stockage flottant) ainsi que pour le transport entre les principaux sites de manutention.[12]

Outre ces bateaux-citernes de plus grandes dimensions, les nouvelles constructions des années 2014 et 2015 comprennent aussi quelques bateaux d'une longueur de 110 m et de 86 m (battant pavillon allemand, mais aussi néerlandais), lesquels peuvent être exploités sur les canaux allemands.

Les données ci-dessus tirées de la base de données de l'IVR correspondent dans une très large mesure à celles de l'organisation EBIS. Ainsi, 26 nouvelles unités ont été mises sur le marché de la cale citerne en 2014 selon l'IVR, contre 27 unités selon EBIS. Les deux sources de données font apparaître une nette diminution du taux de nouvelles constructions depuis l'année 2011.



NOUVELLES CONSTRUCTIONS EN NAVIGATION CITERNE EUROPÉENNE
PAR PAVILLONS (2013 - 2015)
(À GAUCHE) *Source : IVR et www.vlootschouw.nl*

[12] *Voir aussi : ING Economisch Bureau (2015), Binnentankvaart verliest koers.*

NAVIGATION À PASSAGERS

En 2014, environ 30 nouveaux bateaux de croisière ont été mis en service sur les voies d'eau européennes. Un ralentissement semblait probable en 2015 selon une source importante.[13] Au vu des chiffres récents de l'IVR, cette estimation semble toutefois inexacte.

Les chiffres de l'IVR font apparaître pour l'année 2015 un taux de nouvelles constructions similaire à celui de 2014. Dans les faits, 28 nouveaux bateaux de croisière ont été ajoutés à la base de données des bateaux de l'IVR.

La répartition entre les différents États d'appartenance de ces bateaux révèle qu'ils sont majoritairement suisses (de 70 à 75 %). Les Pays-Bas, l'Allemagne, la France, Malte et Chypre ont aussi mis en service des bâtiments en 2014 et 2015.

Dans la plupart des cas, les bateaux nouvellement mis sur le marché en 2014 et 2015 ont une longueur de 135 m et une largeur comprise entre 11 m et 11,50 m. Ces bateaux également appelés « Long Ship » peuvent recevoir environ 190 passagers. Outre ces « Long Ships », les nouvelles constructions comprennent aussi quelques rares bateaux de 110 m.

135 m

« Long Ships »

2/3

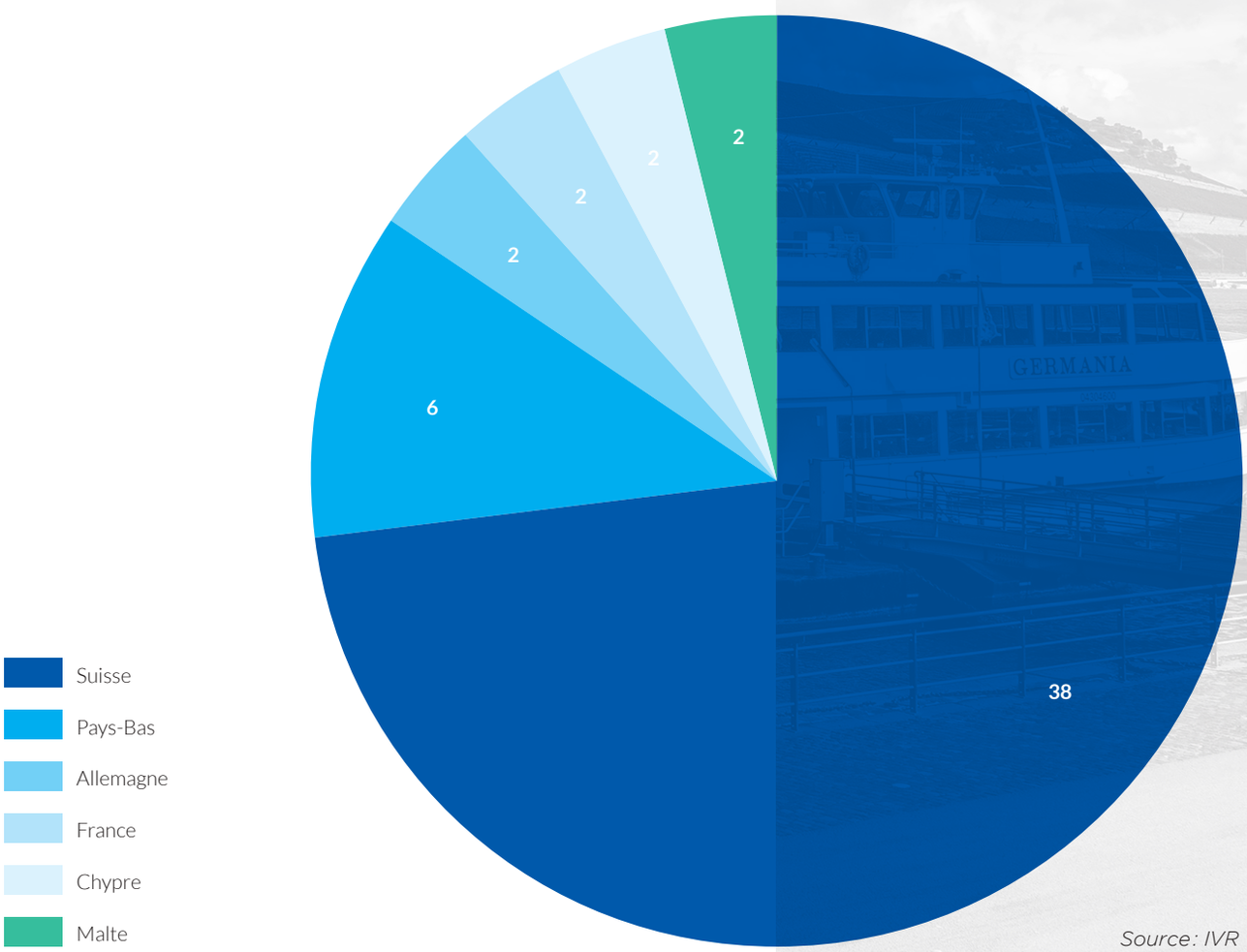
Deux tiers des 320 bateaux de croisières en activité en Europe **ont été construits depuis l'an 2000**

[13] *Hader & Hader (2014), The River Cruise Fleet Handbook 2014/15*

Les deux bateaux mis sur le marché en 2015 sous pavillon français sont nettement plus petits (longueur de respectivement 80 et 89 m) et leur capacité d'accueil de passagers est inférieure (de respectivement 96 et 132 passagers), ce qui correspond davantage au contexte et aux usages du marché français. L'un de ces bateaux sera exploité sur la Loire, le plus long fleuve de France, et ouvrira ainsi une voie d'eau européenne supplémentaire à ce secteur dynamique. Les dimensions moins importantes de ces bateaux résultent des conditions de navigation moins favorables sur la Loire.

Par rapport aux bateaux de croisière, le taux de nouvelles constructions des bateaux d'excursions journalières est très modeste. La seule flotte qui a enregistré un développement est celle des bateaux d'excursions à Amsterdam avec, selon les indications de l'IVR, un seul bateau d'excursion supplémentaire.

BATEAUX DE CROISIÈRES FLUVIALES NOUVELLEMENT MIS SUR LE MARCHÉ EN 2014 ET EN 2015
NOMBRE DE BATEAUX PAR PAVILLON



Source : IVR

ÖVENPICK HOTEL
Sea Tel

08

DEMANDE EN NAVIGATION À PASSAGERS

DEMANDE
EN NAVIGATION À PASSAGERS

En 2014, 1,13 millions de personnes ont effectué une croisière fluviale sur des voies d'eau européennes.[14] Les croisières fluviales sur le Rhin et le Danube sont de loin les voyages les plus fréquents. Avec respectivement 30,4 % et 40,9 %, près de deux tiers des croisières fluviales sont effectuées sur ces fleuves.

En ce qui concerne les nationalités, les passagers allemands représentent (toujours) le plus grand groupe, avec une part de 36 %. Les USA et le Canada arrivent en deuxième position (32 % au total), avec une tendance à la hausse. Ces deux pays sont susceptibles de dépasser le marché source allemand d'ici 2016 ou 2017. Les voyages sur les fleuves font l'objet d'une intense communication dans différents médias aux USA, expliquant la forte croissance de ce type de voyages sur le marché américain. Un autre marché de source anglophone, le Royaume-Uni, occupe la troisième place des passagers les plus nombreux en Europe (13 %), suivi par la France en quatrième place (11 %).

Les touristes anglophones apprécient à la fois les circuits classiques dans la vallée du Rhin romantique et les voyages plus longs, par exemple d'Amsterdam à Budapest via le Rhin, le Main et le Danube. La combinaison de croisières et d'escapades citadines, par exemple à Prague, constitue une nouvelle tendance qui connaît un grand succès.

Le nombre de passagers en Europe a augmenté d'environ 30 % depuis l'année 2003. Le nombre de passagers allemands a augmenté davantage encore (+ 51 %). Toutefois, le chiffre d'affaires réalisé sur le marché allemand a augmenté moins fortement que celui du marché anglophone, ce dernier permettant de réaliser des marges plus fortes. De manière générale, le marché allemand se caractérise, en effet, par une intense guerre des prix.

À l'avenir, le nombre de passagers devrait compter une part encore plus importante d'américains et de canadiens. Cette tendance se reflète aussi dans l'évolution des nouvelles constructions, certaines entreprises concentrant leur intense activité de nouvelles constructions exclusivement sur le marché anglophone.

+30 %

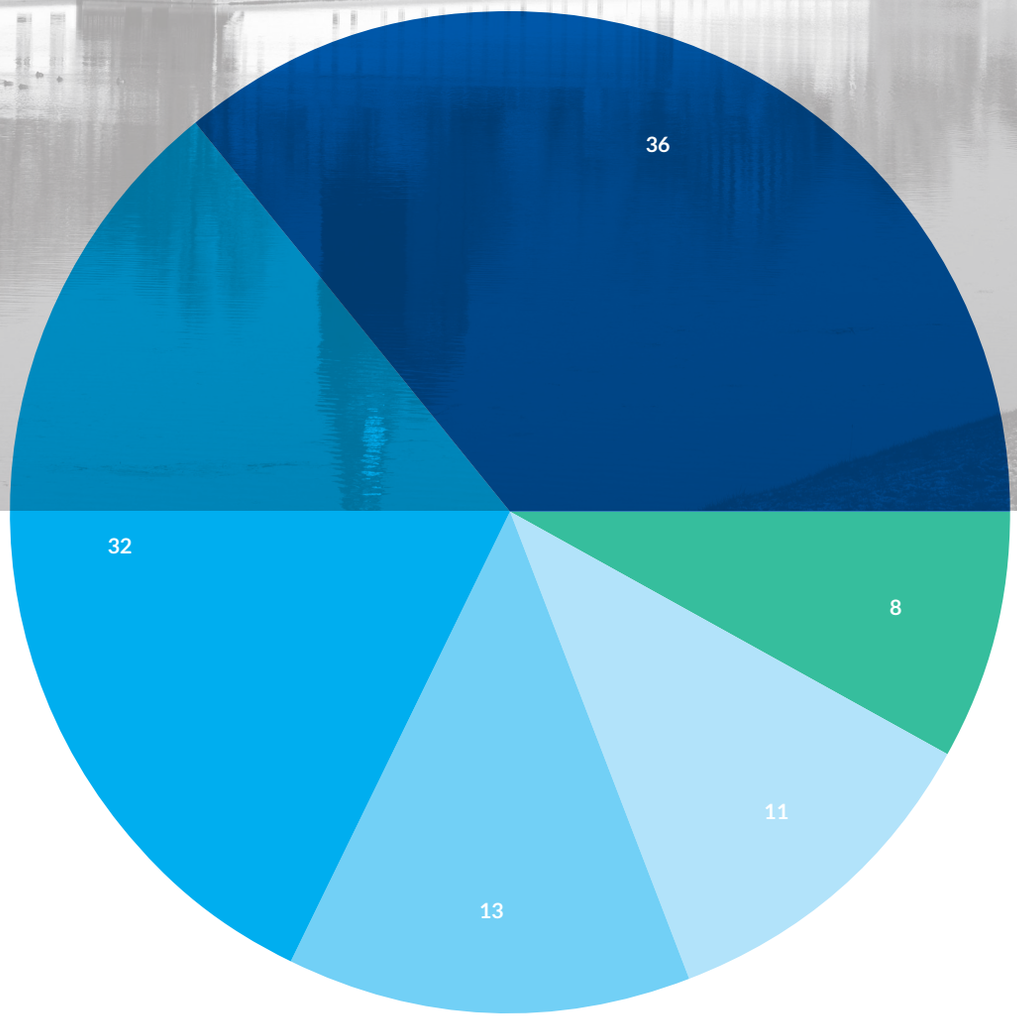
Le nombre de passagers des croisières fluviales européennes a connu une augmentation de 30% depuis 2003

[14] *Les chiffres pour l'année 2015 n'étaient pas encore disponibles au moment de la rédaction du présent rapport.*

1.130.000

personnes ont effectué une croisière fluviale en europe, en 2014

© SeaConsult HAM GmbH



NATIONALITÉ DES PASSAGERS (EN %)

- Allemagne
- USA & Canada
- Royaume-Uni
- France
- Autre

09

CONDITIONS D'EXPLOITATION

CONDITIONS D'EXPLOITATION

ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES

L'évolution du chiffre d'affaires dans le secteur du transport se caractérise par des variations saisonnières qui peuvent prendre différentes formes selon le mode de transport. Une interprétation correcte des évolutions sur des périodes inférieures à un an nécessite de connaître les variations saisonnières et la structure saisonnière.

En navigation intérieure, les variations saisonnières résultent de l'influence de nombreux facteurs. En navigation à marchandises il s'agit essentiellement des variations saisonnières de la hauteur d'eau, qui ont une incidence sur les taux de fret et donc sur le chiffre d'affaires.

De même, l'évolution des quantités transportées n'est pas régulièrement répartie sur l'année. Ainsi, les plus grands volumes de transport sont généralement constatés en automne (voir figures 4 et 5). Les segments de marchandises importants en termes de quantités (surtout les produits pétroliers et agricoles) atteignent, en effet, leur pic saisonnier en automne.

En navigation à passagers, les variations saisonnières sont souvent plus marquées qu'en navigation à marchandises ; en outre, la structure de ce secteur diffère aussi de celle de la navigation à marchandises.

Le développement du chiffre d'affaires dans le transport de marchandises comme celui de passagers est fortement marqué par des **fluctuations saisonnières**

Série désaisonnalisée

Série originale

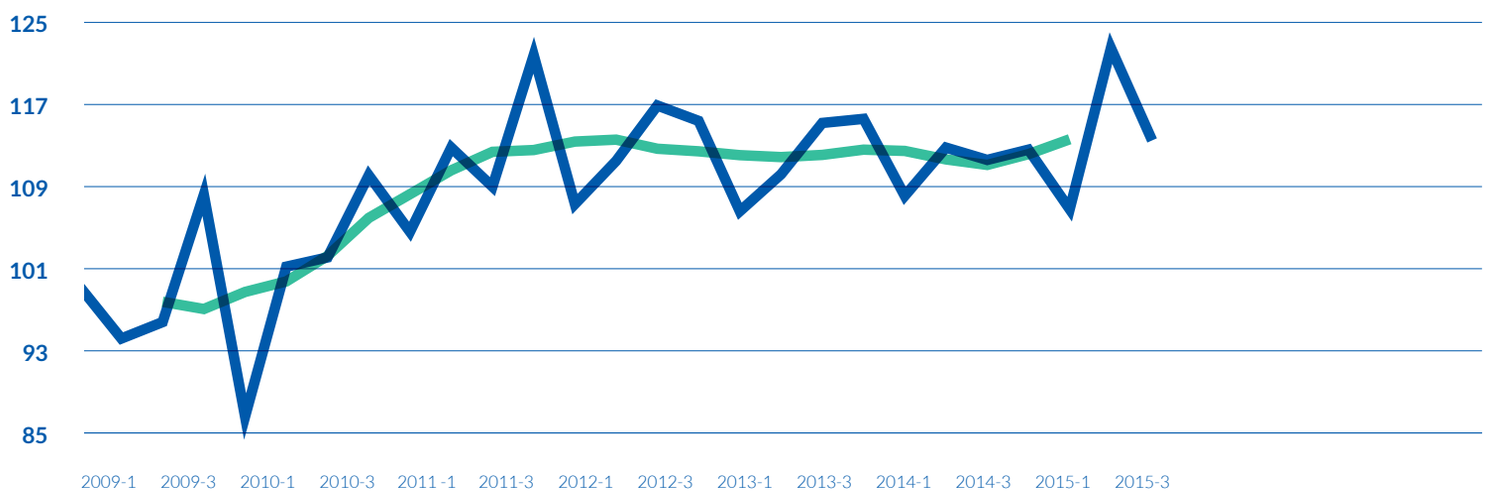
[15] *Cela apparaît lors de l'analyse de données trimestrielles concernant le chiffre d'affaires (Source: CBS, destatis) sur plusieurs années*

L'analyse des données trimestrielles concernant le chiffre d'affaires aux Pays-Bas et en Allemagne fait apparaître, en conformité avec les observations générales ci-avant, les régularités empiriques suivantes :

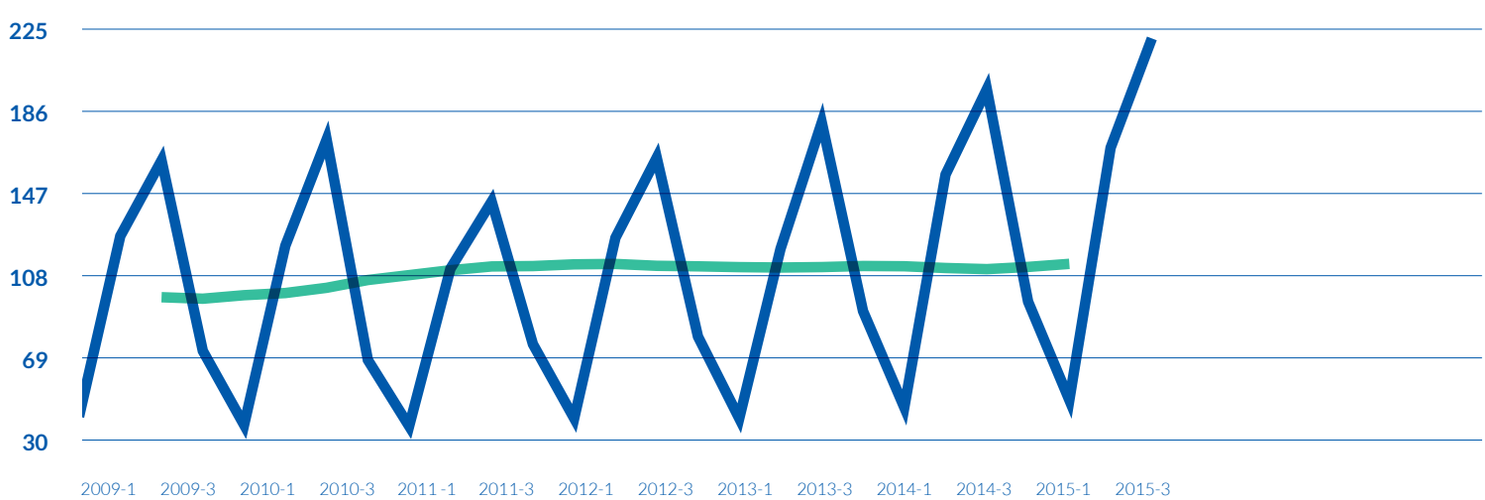
- Dans ces deux pays, le chiffre d'affaires du premier trimestre représente toujours le minimum saisonnier, tandis que le niveau saisonnier maximal est atteint aux troisième et quatrième trimestres.[15]
- En navigation à passagers, les cycles saisonniers sont nettement plus marqués qu'en navigation à marchandises, en raison des caractéristiques du transport de personnes, qui malgré tous les efforts visant à étendre la saison jusqu'en hiver, demeure marqué par un pic d'activité en été.

Les deux figures ci-après présentent l'évolution du chiffre d'affaires en Allemagne, par trimestres, pour la navigation à marchandises et la navigation à passagers. Elles laissent apparaître la structure saisonnière susmentionnée, avec des cycles nettement plus marqués en navigation à passagers.

ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DE LA NAVIGATION À MARCHANDISES EN ALLEMAGNE
(INDICE 2010 = 100) *Source : Destatis et calculs de la CCNR*



ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DE LA NAVIGATION À PASSAGERS EN ALLEMAGNE
(INDICE 2010 = 100) *Source : Destatis et calculs de la CCNR*



Il apparaît que pour la navigation à marchandises allemande l'évolution désaisonnalisé[16] du chiffre d'affaires suit une tendance relativement stable en 2012, 2013 et 2014. Hormis ces variations saisonnières, le chiffre d'affaires a ainsi peu augmenté. Une forte hausse inattendue aux deuxième et troisième trimestres de l'année 2015 peut toutefois être constatée. En moyenne des deux trimestres T2/2015 et T3/2015, cette hausse a atteint environ 5 % par rapport à l'année précédente.

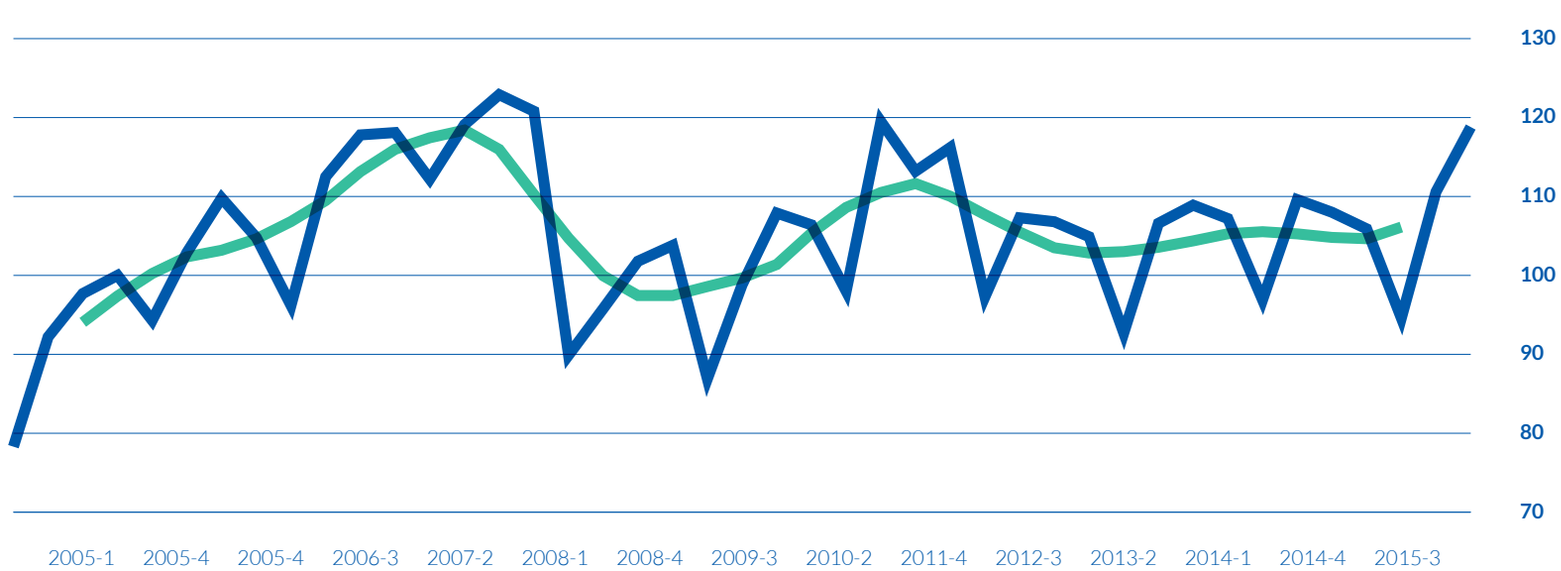
Dans la navigation à passagers allemande le chiffre d'affaires désaisonnalisé fait apparaître une tendance à la hausse. Cette tendance s'est maintenue aussi en 2015. La hausse du chiffre d'affaires est considérable, surtout si l'on compare l'année 2015 aux années 2011 ou 2012. Celle-ci s'explique principalement par l'essor des croisières fluviales.

En ce qui concerne la navigation intérieure néerlandaise, les données relatives au chiffre d'affaires ne sont disponibles que pour l'intégralité du secteur. L'indice est basé sur l'intégralité de la profession, sans distinction entre la navigation à marchandises et la navigation à passagers. Le graphique ci-après présente l'évolution du chiffre d'affaires sous forme d'indice (2010 = 100), de 2005 au troisième trimestre 2015. Au cours de ce trimestre, une forte hausse a été constatée, liée à l'effet des basses eaux sur les taux de fret. La hausse du chiffre d'affaires atteint 10 % par rapport au même trimestre de l'année précédente.

[16] *L'ajustement des valeurs des cycles saisonniers permet d'obtenir des données corrigées des variations saisonnières. Celles-ci incluent la tendance sur le long terme et la conjoncture, connue aussi sous l'appellation « composante lissée »*

ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE NÉERLANDAISE
(INDICE 2010 = 100)

Source : Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) et calcul de la CCNR (désaisonnalisation)



Le tableau ci-après présente les taux de variation du chiffre d'affaires au cours des différents trimestres.

ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE NÉERLANDAISE (EN % PAR RAPPORT À L'ANNÉE PRÉCÉDENTE)

Période	T1/2013	T2/2013	T3/2013	T4/2013	T1/2014	T2/2014	T3/2014
Taux de variation (%)	-4,7	-0,7	+2,0	+2,2	+4,6	+2,8	-0,9

Période	T4/2014	T1/2015	T2/2015	T3/2015
Taux de variation (%)	-1,2	-2,6	-0,1	+10,0

Quelle: CBS

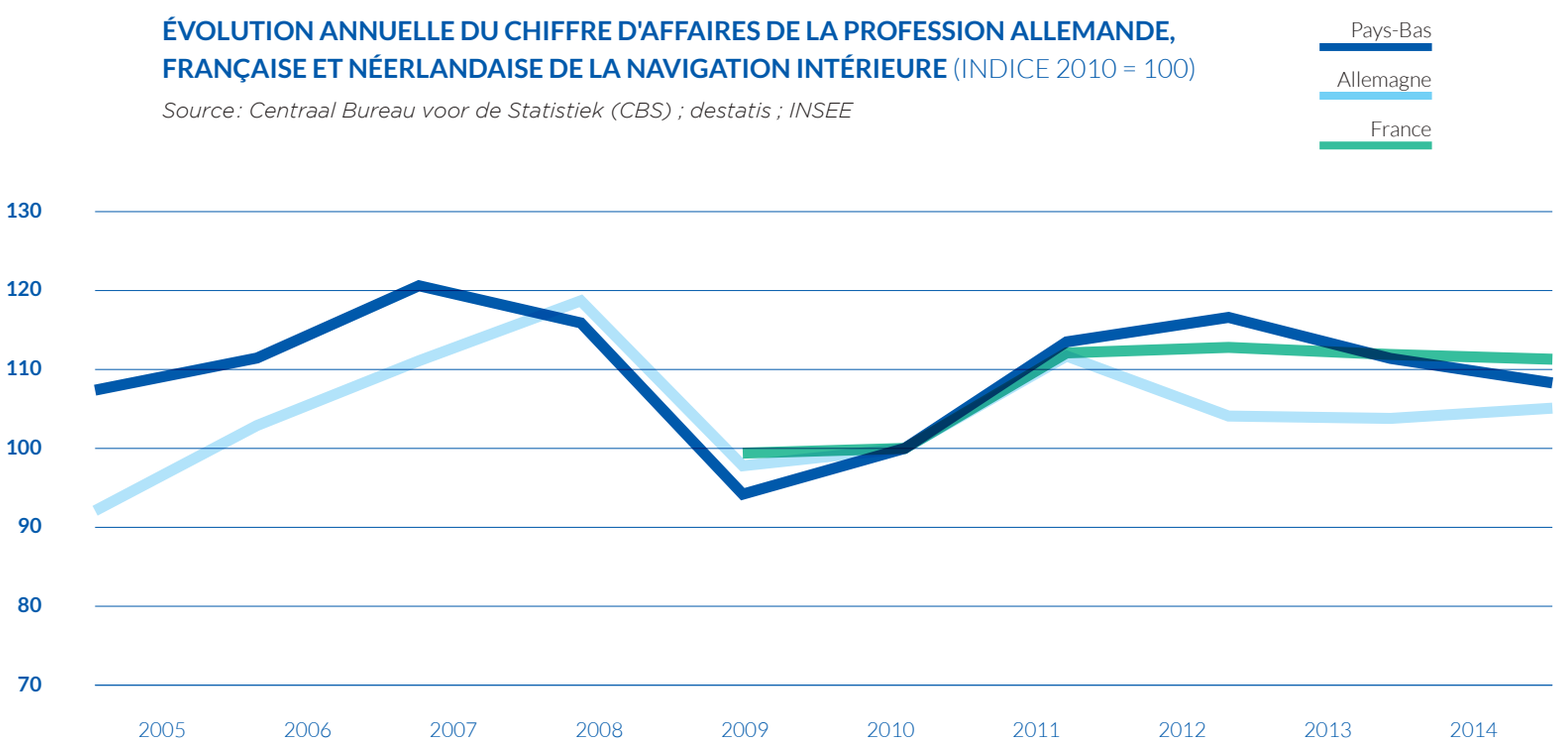
Il apparaît que la hausse du chiffre d'affaires due aux basses eaux du troisième trimestre de l'année 2015 constitue la première hausse qui fait suite à une série de baisses enregistrées au cours des trimestres précédents. Cette période de baisse des chiffres d'affaires (T3/2014 à T2/2015) a suivi une période de hausse des chiffres d'affaires (T3/2013 - T2/2014).

Pour la navigation intérieure française, les données relatives au chiffre d'affaires ne sont disponibles que sur une base annuelle et sont présentées ci-après avec les données annuelles néerlandaises et allemandes.

Le graphique suivant montre l'évolution sur l'année de l'indice du chiffre d'affaires pour ces trois pays. L'indice est basé sur l'intégralité de la profession, sans distinction entre la navigation à marchandises et la navigation à passagers. Les données annuelles, qui sont disponibles jusqu'en 2014, montrent pour les trois pays une évolution relativement parallèle avec des tendances à la stagnation au cours des années 2012, 2013 et 2014.

ÉVOLUTION ANNUELLE DU CHIFFRE D'AFFAIRES DE LA PROFESSION ALLEMANDE, FRANÇAISE ET NÉERLANDAISE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE (INDICE 2010 = 100)

Source: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) ; destatis ; INSEE



ÉVOLUTION ET STRUCTURE DES COÛTS

STRUCTURE DES COÛTS

La structure des coûts dans la navigation intérieure est différente de la structure des coûts d'autres secteurs de transport. Le fait qu'en Europe occidentale la plupart des entreprises de la navigation intérieure sont des entreprises individuelles explique ces divergences en ce qui concerne les coûts de personnel. En règle générale, ces entreprises individuelles ou ces indépendants emploient peu de personnel. Pour cette raison, la part des coûts en personnel est nettement inférieure en navigation intérieure par rapport au transport routier de marchandises.[17]

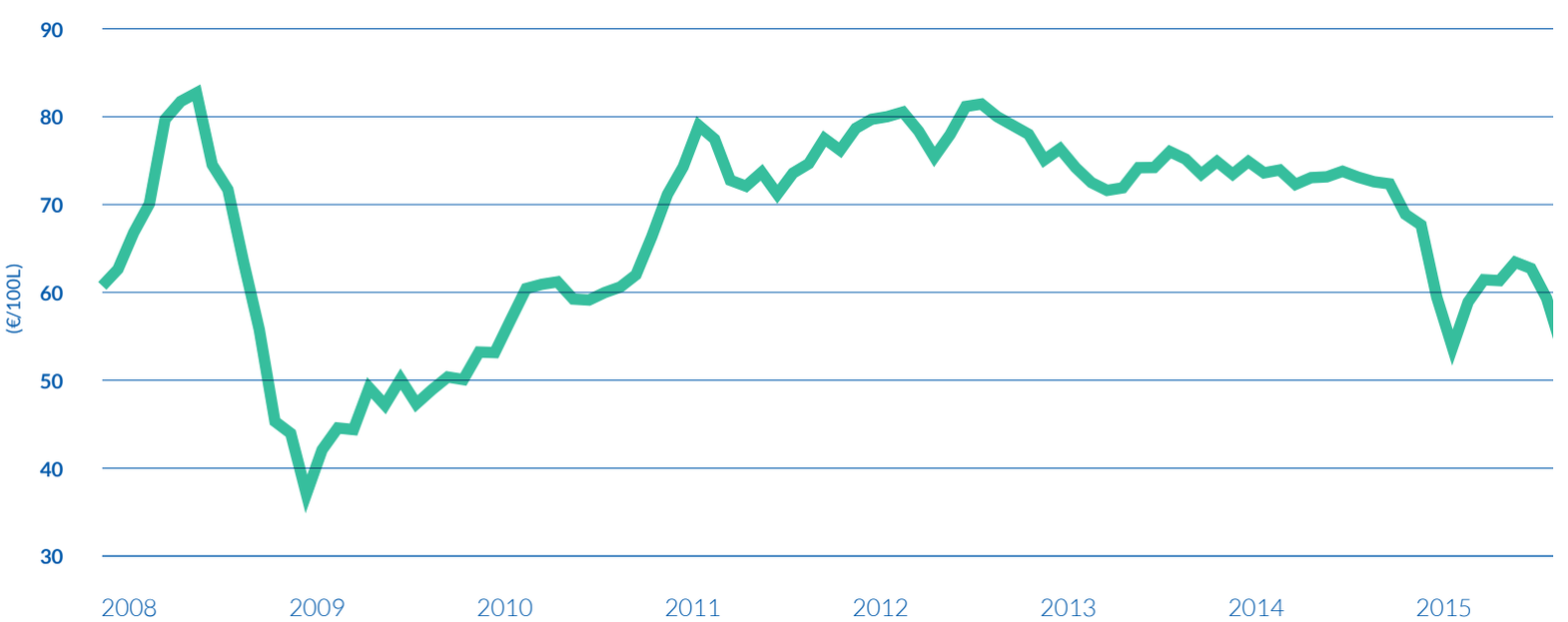
Une autre particularité de la navigation intérieure réside dans la forte intensité en capital de ses entreprises. Elle résulte de la grande valeur des bateaux et de la petite taille des entreprises. Le coût du capital représente ainsi une part plus élevée que pourles autres modes de transport.

La part des couts du carburant représente environ 16 %. Les coûts des réparations, de la maintenance et de l'entretien sont relativement peu élevés (atteignant environ 4 % selon les indications du CBS).

COÛTS EN CARBURANT

La baisse du cours du pétrole au deuxième semestre de l'année 2014 a entraîné, avec un certain retard, une forte baisse du prix du gazole. Selon l'indice « CBRB-Gasolie-Index », ces prix étaient inférieurs de 15 à 20 % au premier semestre 2015 à ceux pratiqués au cours de la même période de l'année précédente.

ÉVOLUTION DU PRIX DU GAZOLE AUX PAYS-BAS*



*Source : CBRB * en euros pour 100 litres, sans TVA ni frais CDNI*

[17] *Pour les Pays-Bas, l'office des statistiques CBS a conclu à une part de 20 %, contre 30 % pour le transport routier. Source : CBS (2015), Transport en mobiliteit 2015.*

Cette baisse a quelque peu soulagé la navigation intérieure, y compris par rapport au chemin de fer qui n'était pas concerné par cette baisse des charges dans la mesure où il n'a guère recours aux combustibles fossiles.

FRAIS DE PERSONNEL

Le niveau du coût du travail n'est pas uniforme dans les pays d'Europe occidentale. Selon une étude récente, les disparités sont comprises entre 40 % et 60 % pour l'intégralité du coût du travail. Le coût du travail est le plus élevé en Belgique et en France et le moins élevé en Suisse et au Luxembourg.[18]

En Belgique, le coût élevé du travail est constaté aussi pour l'économie dans son ensemble et s'explique par les coûts non-salariaux très élevés. Selon Eurostat, la France et la Belgique, de même que la Suède, ont les coûts non-salariaux les plus élevés (par rapport au salaire brut) au sein de l'UE.[19] Ces coûts non-salariaux comprennent les cotisations de sécurité sociale de l'employeur, les indemnités en cas d'arrêt-maladie et les pensions professionnelles. Dans un secteur aussi orienté vers l'international que la navigation intérieure, le coût élevé de la main-d'œuvre constitue un grand désavantage concurrentiel pour les entreprises qui emploient de nombreuses personnes.

Selon les informations fournies par les associations allemande et néerlandaise (BDB et CBRB), les salaires n'ont que peu augmenté en Allemagne et aux Pays-Bas au premier semestre 2015. En Allemagne, l'augmentation de la rémunération en navigation à marchandises et en navigation à passagers a atteint 1,1 % au 1er juillet 2015, contre 2,3 % au 1er juillet de l'année précédente. La convention collective actuelle négociée entre l'Association fédérale de la navigation intérieure allemande « Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt (BDB) » et le syndicat « Verdi » demeure valable jusqu'à la fin de l'année.

Selon les grilles salariales du CBRB, la hausse des salaires aux Pays-Bas a atteint 0,5 % au 1er juillet 2015 (par rapport à l'année précédente).

Au 1er janvier 2015 un salaire minimum légal de 8,50 € brut par heure a été introduit en Allemagne. Pour le transport en transit, l'application du salaire minimum a été suspendue après des objections de la Commission européenne. Il demeure toutefois applicable pour les transports intérieurs.

Le niveau des **charges sociales** sur les salaires varie jusqu'à 60% dans les pays de l'Europe de l'ouest

[18] *Voir l'étude « Concurrentiepositiebinnenvaart » Rapport final par ordre de l'ITB; auteurs: RebelGroup / BMT surveys / Eric Van HooydonkAdvocaten; parue en octobre 2015.*
[19] Voir : Office fédéral des statistiques (destatis), Comparaison des coûts salariaux dans l'UE en 2014, communication du 4 mai 2015

COÛT DU CAPITAL

Bien que le niveau général des taux d'intérêt soit très faible depuis un certain temps, le coût du capital demeure élevé pour de nombreuses entreprises, en raison des prêts à long terme contractés pour le financement des bateaux (au moins 10 ans). Pour les bateaux-citernes en particulier, des durées de 15 à 17 ans sont fréquentes.[20] Ainsi, les nombreuses nouvelles constructions de la navigation citerne de la période comprise entre 2006 et 2012 font encore l'objet actuellement d'un taux d'intérêt élevé (6 à 7%). Par rapport à la navigation à cale sèche, le niveau du coût du capital en navigation citerne est par conséquent plus élevé, cette flotte étant plus récente et plus onéreuse.

Depuis le début de la crise économique et financière, les conditions d'accès au crédit se sont dégradées. Le problème se pose même pour des crédits peu importants, jusqu'à 250 000 €. De tels crédits sont souvent nécessaires aux travailleurs indépendants pour financer des investissements urgents. La difficulté à obtenir de tels crédits peut aussi menacer la succession de l'entreprise.[21] En outre, il n'existe quasiment plus de marché de nouvelles constructions pour les petits bateaux.

Ces conditions rendent très difficile l'accès au marché de la navigation intérieure pour les jeunes entrepreneurs. Une autre conséquence négative est constituée par le blocage du développement économique et des perspectives d'évolution dans le segment des petits bateaux. Ce segment est très utile à la navigation intérieure, puisqu'il permet une présence de la navigation intérieure dans les secteurs reculés.

Ces obstacles ont donné lieu à des partenariats non lucratifs et coopératifs qui rendent possible un autofinancement d'entrepreneurs à entrepreneurs.[22] Les demandes de prêt sont soumises à une évaluation des risques par un groupe d'entrepreneurs expérimentés; l'entrepreneur qui emprunte est assisté par un « Coach » qui lui fournit des conseils économiques pour la mise en œuvre de son projet.

[20] *Voir l'étude « Concurrentie positie binnenvaart » « Rapport final »*
[21] *Voir : Navigation, Ports & Intermodalité (2015), Les bateliers néerlandais veulent s'autofinancer, 27.01.2015*
[22] *Deux exemples des Pays-Bas et de France: « BinnenvaartKreditunie Nederland » (http://www.binnenvaartkredietunie.nl/over-bkn), et la société française « Entreprendre pour le fluvial » (http://www.entreprendre-fluvial.com/)*

COÛTS D'ENTRETIEN ET DE RÉPARATION

Les prix de l'acier et de l'énergie ont chuté en 2015, impliquant également une baisse des frais de réparation en navigation intérieure.

COÛTS D'ASSURANCE

Depuis plusieurs années, le nombre d'accidents est en baisse en navigation intérieure. Ce constat est confirmé par les chiffres officiels de l'Allemagne et des Pays-Bas.[23] Cette diminution de la fréquence des sinistres explique la tendance à la stagnation des primes d'assurance. La baisse progressive de la valeur des bateaux explique également cette tendance.

CONCLUSION POUR LES CONDITIONS D'EXPLOITATION

Au cours des trois dernières années, les chiffres d'affaires de la navigation à marchandises ont globalement stagné.[24] Une nette tendance à la hausse est constatée en navigation à passagers, également perceptible au niveau de l'emploi.[25]

En 2015 et 2016, l'évolution des prix est à la baisse, notamment en raison de la baisse des prix du combustible. La baisse du prix de l'énergie se traduit aussi par une baisse des frais de réparation.

Pour les actifs existants, le coût du capital est déterminé par les taux d'intérêts relativement élevés pratiqués dans le passé et les taux d'intérêts très bas constatés actuellement n'ont guère d'impact. Malgré des taux d'intérêts très bas, les possibilités d'investissement pour des remplacements ou de nouvelles constructions sont très limitées, en particulier pour les petites entreprises, en raison de faibles réserves financières et d'une réticence à accorder des prêts. Cette situation entrave fortement les investissements pour des mesures urgentes, y compris pour la modernisation écologique de la flotte. De tels investissements ne sont observés que dans des cas isolés.[26]

La rentabilité des entreprises demeure nettement inférieure à celle connue avant la crise. Cela apparaît à l'examen des chiffres concernant le rapport entre le bénéfice d'exploitation et le chiffre d'affaires des entreprises.[27] Pour la profession néerlandaise, ce rapport a diminué de moitié en 2012 par rapport à 2008 (période pendant laquelle il atteignait environ 25 %), et n'a que peu augmenté depuis.

Globalement, les conditions d'exploitation ne se sont pas améliorées de manière significative en 2015, mais l'évolution des volumes est légèrement positive. Si la croissance se poursuit, des répercussions devraient également être visibles à moyen ou long terme sur les taux de fret, les chiffres d'affaires et la propension à investir.

[23] *Voir : CCNR (2014), Accidentologie en navigation intérieure - document ECO du Comité économique.*
[24] *Une reprise très récente en Allemagne (2e trimestre 2015) reste à confirmer.*
[25] *Voir à cet égard le document ECO (15) 14, «Indicateurs du marché du travail dans la navigation intérieure européenne - Présentation de résultats récents», avril 2015*
[26] Voir : Rabobank (2015), Rabobank Cijfers & Trends, Branche-Informatie Binnenvaart, 29.10.2015 et : KölnerHafenzeitung, Année 7, septembre 2015.
[27] *Source : Centraal Bureau voor de Statistiek (2015) Le bénéfice d'exploitation, également appelé bénéfice opérationnel, est le résultat des activités commerciales habituelles qui reflète pour une période donnée (mois, trimestre, année) la réussite d'une entreprise dans son activité principale.*

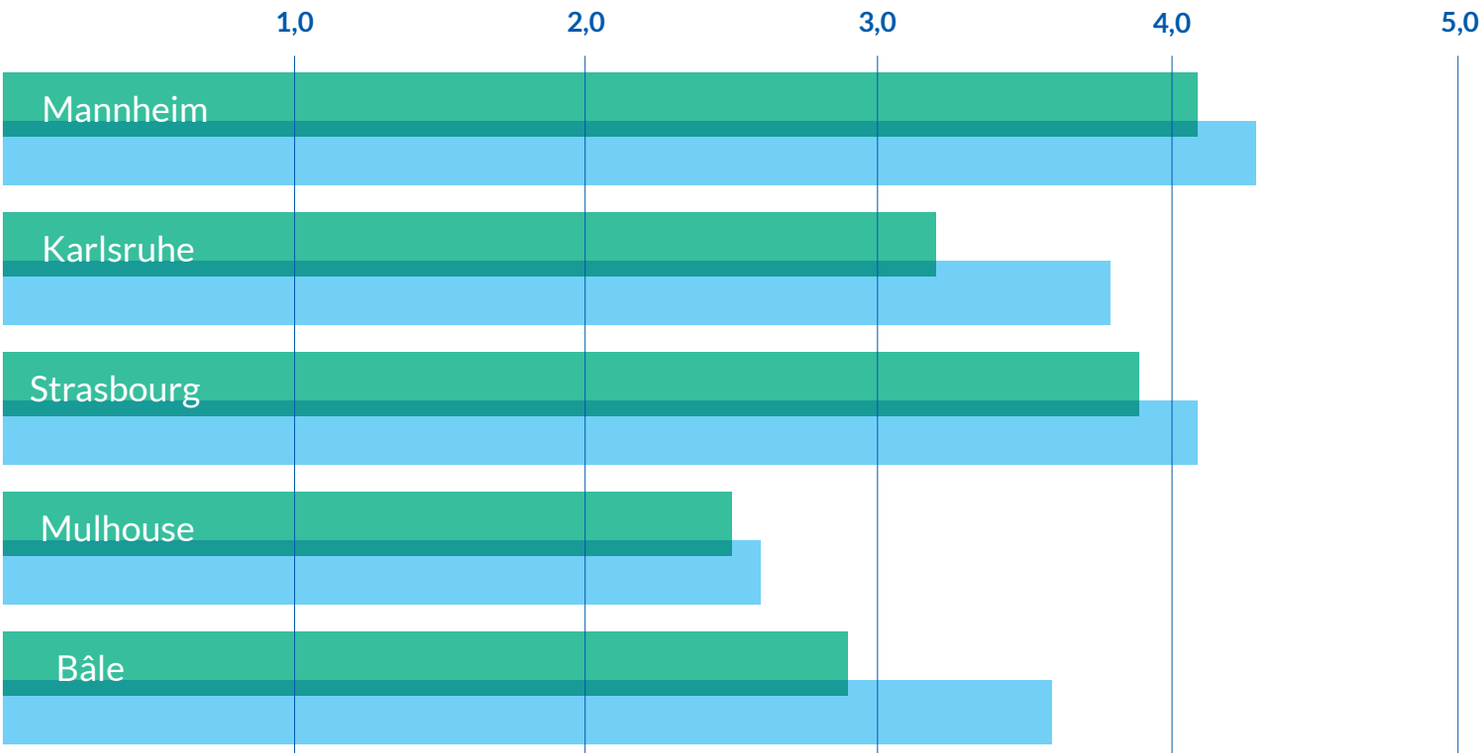
10

ÉVOLUTION DE LA MANUTENTION PORTUAIRE

ÉVOLUTION
DE LA MANUTENTION PORTUAIRE

L'évolution de la manutention portuaire fluviale est examinée ci-après pour un certain nombre de ports rhénans. Au premier semestre de l'année 2015, celle-ci a fortement augmenté dans les ports de Mannheim, Karlsruhe, Strasbourg, Mulhouse-Ottmarsheim et Bâle. En moyenne, pour les ports susmentionnés, la hausse a atteint 12 % par rapport à l'année précédente, certains ports, par exemple Bâle, ayant même enregistré une hausse supérieure.

MANUTENTION PORTUAIRE FLUVIALE
AU PREMIER SEMESTRE 2015 ET 2014 (MIO. T)

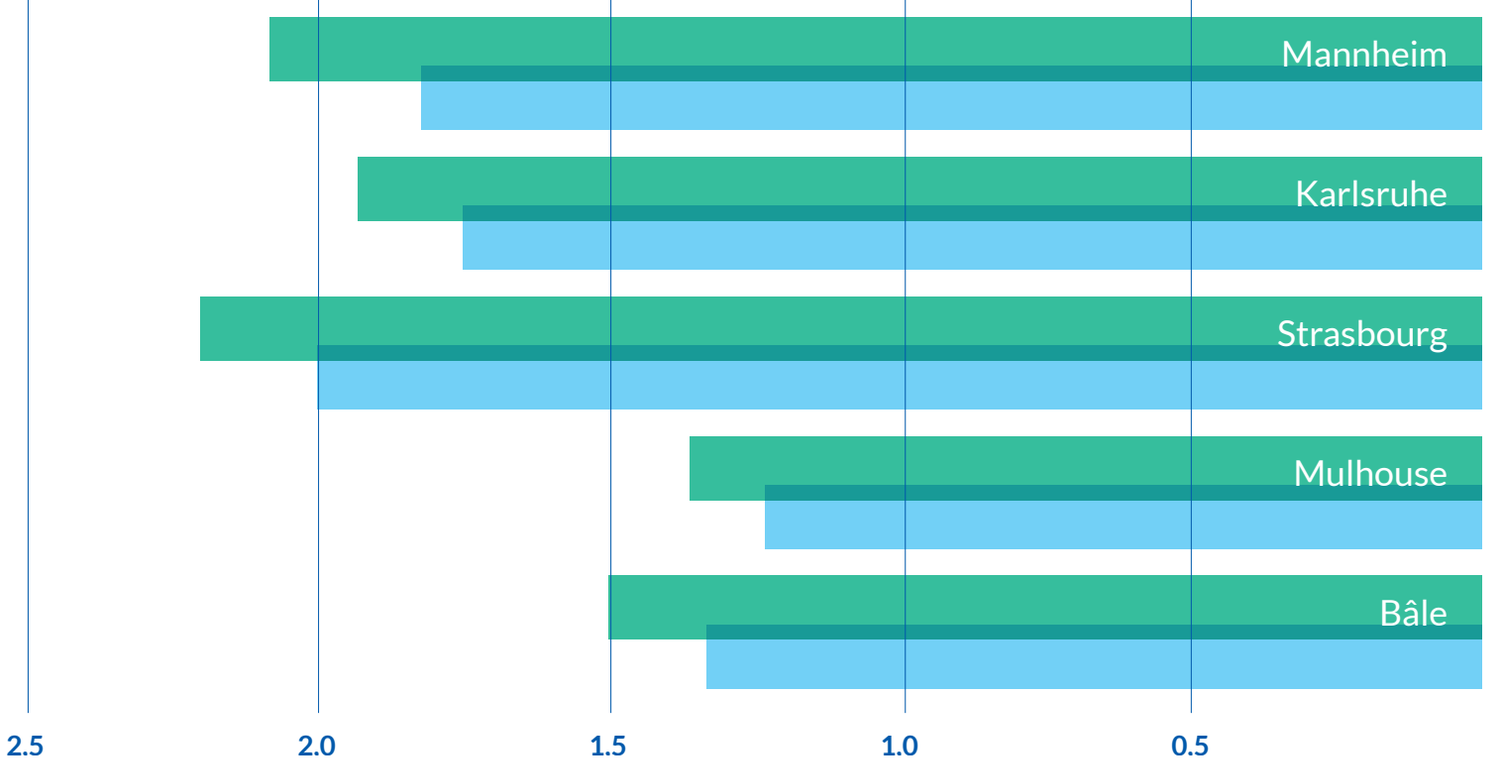


Source: Ports mentionnés

Un revirement est intervenu au troisième trimestre de l'année 2015. Les quantités manutentionnées mensuellement ont diminué de manière significative au cours de la période de basses eaux. Parallèlement, le nombre des bateaux manutentionnés a augmenté. En raison d'un enfoncement disponible plus faible, les bateaux ont été moins chargés et l'utilisation de davantage d'unité a été, par conséquent, nécessaire.

Le graphique ci-après montre qu'entre juillet et septembre, le transport de marchandises a diminué dans chacun des cinq ports considérés. En moyenne pour ces cinq ports, la baisse a atteint dix pour cent.

MANUTENTION PORTUAIRE FLUVIALE
AU TROISIÈME TRIMESTRE 2015 ET 2014 (MIO. T)



Source : Ports mentionnés

2014
2015

Le nombre de bateaux faisant escale dans ces ports a sensiblement augmenté en août, septembre, octobre et novembre. Cet effet s'est renforcé, comme le montre l'exemple du port de Karlsruhe : par rapport à septembre 2014, le nombre des bateaux enregistrés a augmenté de 15 % en septembre 2015. En octobre, la hausse atteignait déjà 18 %. En novembre, au plus fort de la période de basses eaux, la hausse atteignait 28 % par rapport à l'année précédente. Des effets similaires ont été constatés pour les ports de Mannheim, Mulhouse-Ottmarsheim, Strasbourg et Bâle. À cet égard, il peut être souligné que la hausse du nombre de bateaux à Mannheim a atteint près de 30 %, valeur supérieure aux augmentations enregistrées dans les quatre autres ports.

De 20 à 30% de bateaux de plus ont été remis en service au cours de l'automne **en raison des basses eaux**

11

PERSPECTIVES POUR 2016

II PERSPECTIVES POUR 2016

DEMANDE DE TRANSPORT EN NAVIGATION À CALE SÈCHE

Les perspectives pour l'économie du transport sont globalement positives pour l'année en cours. Cela ne concernera pas tous les segments partiels de la navigation à cale sèche, mais cette tendance à la hausse sera constatée majoritairement. À titre d'exemple, le segment des sables, terres et matériaux de construction, qui connaît de légères hausses depuis des années, peut être cité. Tel est le cas aussi des produits agricoles et sylvicoles. Cette image globalement positive est complétée par l'évolution positive des métaux et autres marchandises.

Les segments qui connaitront une évolution négative sont ceux des combustibles solides (houille) et, dans une certaine mesure, celui des minerais de fer. Ces deux matières premières dépendent de la conjoncture de l'industrie sidérurgique, qui connaît une phase de repli à laquelle contribue aussi la baisse des commandes, notamment d'origine extra-européenne. L'orientation de la politique énergétique en faveur des énergies renouvelables se poursuivra et restreindra à long terme les perspectives pour les transports de charbon.

Il est ainsi probable que soient constatées en 2016 des hausses dans les segments des sables, terres et matériaux de construction, produits agricoles et fourrages, et des baisses dans le segment des minerais, surtout dans le segment du charbon. L'analyse des évolutions par segments partiels, en tenant compte de la part de ces segments sur le volume total, permet de prédire globalement une croissance modeste pour l'année en cours, qui sera probablement équivalente à celle constatée au cours du premier semestre de l'année 2015 (soit environ 3 %).

La demande de transport devrait poursuivre sa **tendance à la hausse** en 2016

DEMANDE DE TRANSPORT EN NAVIGATION À CALE CITERNE

Les tendances pour le transport de produits pétroliers devraient se maintenir encore un certain temps. Le prix durablement bas du pétrole a un effet positif sur le stockage et donc sur la demande de transport. Les modifications structurelles se poursuivent comme, par exemple, la fermeture de raffineries en Suisse. Dans la mesure où les quantités produites par ces raffineries étaient jusqu'alors distribuées via des pipelines et où les quantités manquantes sont compensées désormais par davantage d'importations via le Rhin, il est possible de parler d'un effet structurel positif pour la demande de transport sur le Rhin.

Une reprise est attendue pour le transport de produits chimiques, suite à la phase de stagnation actuelle. Celle-ci est d'autant plus probable que, à la fois dans l'industrie chimique et dans le transport de produits chimiques sur le Rhin, la tendance est globalement positive depuis plusieurs années. Au total, une hausse de 3 à 5% est probable pour la navigation citerne.

PRÉVISIONS POUR 2016

Secteur	Production / Importations
Produits agricoles, produits alimentaires et fourrages	La tendance légèrement positive des dernières années devrait se poursuivre
Charbon	Probable stagnation ou baisse des quantités de charbon importées
Industrie sidérurgique : minerais	Les indicateurs conjoncturels de l'industrie sidérurgique sont marqués par une stagnation ou des phases de repli
Industrie sidérurgique : métaux	La tendance positive des dernières années devrait se maintenir
Sables, terres et matériaux de construction	La tendance légèrement positive des dernières années devrait se poursuivre
Autres marchandises (dont conteneurs)	La croissance dans le segment des conteneurs est stable et relativement forte (3-4 %)
Prévision globale pour l'évolution de la demande en navigation à cale sèche	
Produits pétroliers	Le cours du pétrole devrait rester durablement bas et relancer le marché des produits pétroliers
Chimie	La production et les transports dans le segment de la chimie connaissent une tendance à la hausse sur le long terme
Prévision globale pour l'évolution de la demande en navigation à cale citerne	

Évolution

0 %		0
1 % à 5 %	-	+
6 % à 10 %	- -	++
11 % à 15 %	- - -	+++
16 % à 20 %	- - - -	++++
plus de 20 %	- - - - -	+++++

Part du transport total	Influence prévisible sur la demande de transport (par rapport à l'année précédente)
13 %	+
22 %	-
18 %	0
8 %	+
18 %	+
20 %	+
	+
60 %	+
40 %	0
	+

Sources : Wirtschaftsvereinigung Stahl (Fédérationallemande de l'industrie de l'acier)
Verein deutscher Kohleimporteure (association des importateurs de charbon allemands)
Verband der chemischen Industrie (association allemande de l'industrie chimique)
Prévisions de la CCNR

ANNEXE

VOLUMES TRANSPORTÉS SUR LE RHIN TRADITIONNEL
AUX PREMIERS SEMESTRES 2014 ET 2015 (EN MILLIERS DE TONNES ET EN %)

Segment de marchandises	Transport I/2014	Transport I/2015	Taux de variation 2014/2013	Taux de variation 2015/2014
Produits agricoles et sylvicoles	5,5	6,2	-11,5%	+11,5 %
Denrées alimentaires et fourrages	3,5	3,5	+5%	+/- 0 %
Minerais	16,7	13,4	+16,8%	+/- 0 %
Métaux	5,7	6,1	+6%	+7 %
Sables, terres et matériaux de construction	12,8	13,0	+6%	+1,5 %
Charbon	16	15,6	-7%	-2,6 %
Produits pétroliers	13,7	15,3	-13%	+11,7 %
Produits chimiques	10,7	10,7	+2,6%	-2,8 %
Conteneurs	7,9	8,2	+2,5%	+3,5 %
Autres marchandises	3,2	6,6		
TOTAL	95,7	98,6	-0,5 %	+3,0 %

Source: Calculs de la CCNR d'après des données de destatis

VOLUMES TRANSPORTÉS SUR LE RHIN TRADITIONNEL
AU COURS DES TROIS PREMIERS TRIMESTRES DES ANNÉES 2014 ET 2015
(EN MILLIONS DE TONNES ET EN %)

Segment de marchandises	Transport T1-T3/ 2014	Transport T1-T3/ 2015	Taux de variation 2014/2013	Taux de variation 2015/2014
Produits agricoles et sylvicoles	8,6	9,0	-8,7%	+5,4%
Denrées alimentaires et fourrages	5,6	5,3	+11,7%	-6,1%
Minerais	19,3	19,7	+1,0%	+2,0%
Métaux	8,5	8,8	+7,9%	+3,2%
Sables, terres et matériaux de construction	19,7	18,7	+4,7%	-5,1%
Charbon	23,6	22,2	-4,0%	-6,0%
Produits pétroliers	21,4	22,1	-7,0%	+3,3%
Produits chimiques	16,1	15,4	+3,5%	-4,4%
Conteneurs	12,0	12,0	+3,7%	+/- 0%
Autres marchandises				
TOTAL	144,7	142,7	+0,9%	-1,5%

Source : Calculs de la CCNR d'après des données de destatis

L'Observation du Marché de la navigation européenne
est un projet commun de la CCNR et la Commission européenne

COLLABORATEURS

SECRETARIAT DE LA CCNR
Hans VAN DER WERF (Chef de projet)
Norbert KRIEDEL (Observation du marché)
Clémentine HURBOURQUE (Coordination du projet)
Angelika ESPENHAHN (Coordination du projet)

Contact : n.kriedel@ccr-zkr.org

DESIGN PAR PRESS-AGRUM

Nicolas LAURENT (Coordination)
Lucie GANGLOFF (Design)

www.press-agrum.com

TRADUCTION

Christophe HENER (CCNR - Français)
Pauline de ZINGER (Externe - Néerlandais)
Howard GLEAVE (Externe - Anglais)

REMERCIEMENTS

Commission du Danube
Commission de la Moselle
Commission de la Save
UENF
OEB
IVR

Achevé d'imprimer: Mars 2016

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