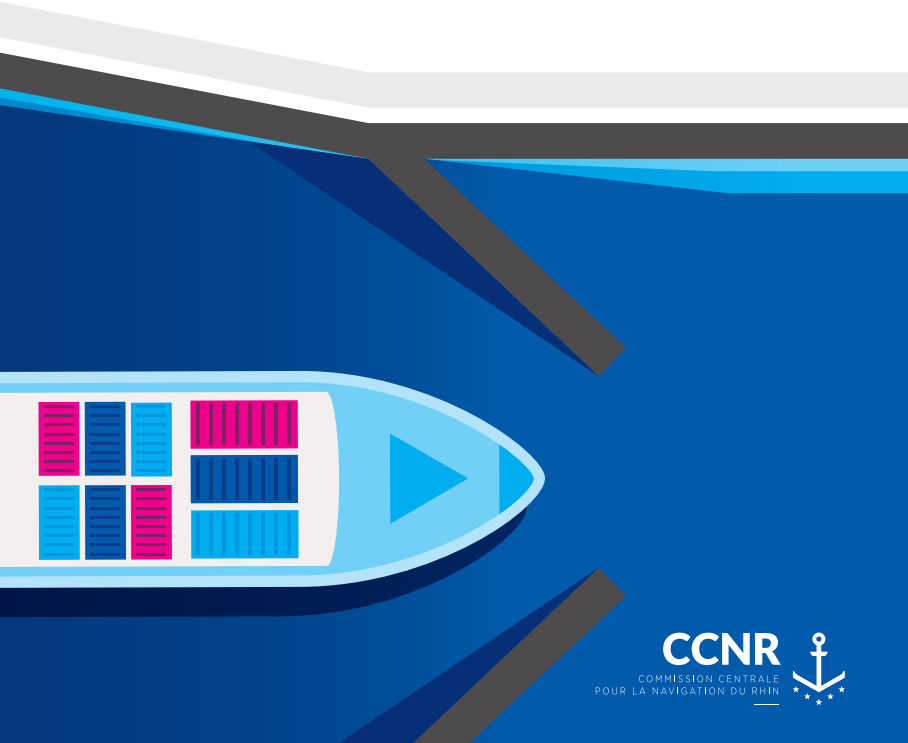
APERÇU DU MARCHÉ

LA NAVIGATION INTÉRIEURE EUROPÉENNE

PUBLIÉ EN

HIVER 2017/2018



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Aperçu du marché

NAVIGATION INTÉRIEURE EUROPÉENNE

Publié en

Hiver 2017/2018

Retrouvez toutes nos données sur:
www.inland-navigation-market.org

SOMMAIRE

01

CONTEXT ÉCONOMIQUE (P.5)

Contexte économique en Europe **(p.6)**

Activité industrielle et navigation intérieure **(p.8)**

Situation économique des secteurs liés à la navigation intérieure **(p.10)**

02

TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LES VOIES D'EAU INTÉRIEURES ET DANS LES PORTS (P.15)

Prestation de transport en Europe **(p.16)**

Prestation de transport dans les principaux pays d'Europe concernés par la navigation intérieure **(p.20)**

Transport de vrac sec, de vrac liquide et de conteneurs **(p.22)**

Transport fluvial dans les ports européens **(p.24)**

Transport de conteneurs dans les ports européens **(p.26)**

03

CONDITIONS D'EXPLOITATION (P.31)

Évolution du chiffre d'affaires en Europe **(p.32)**

Taux de fret **(p.34)**

04

PERSPECTIVES (P.39)

Point sur le transport de charbon **(p.40)**

Modèle de prévision et résultats **(p.42)**

Perspectives d'évolution du commerce mondial et tendances dans le secteur du transport **(p.44)**

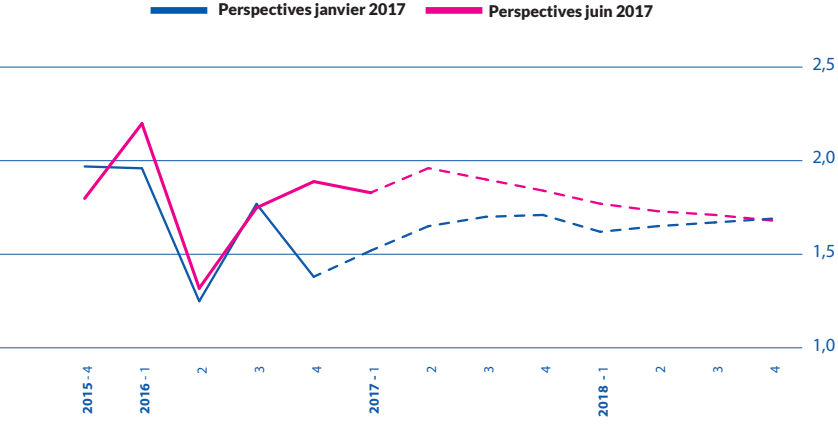
01

CONTEXTE ÉCONOMIQUE

CONTEXTE ÉCONOMIQUE EN EUROPE

TAUX DE CROISSANCE TRIMESTRIEL DU PIB RÉEL ET PERSPECTIVES POUR LA ZONE EURO (%)

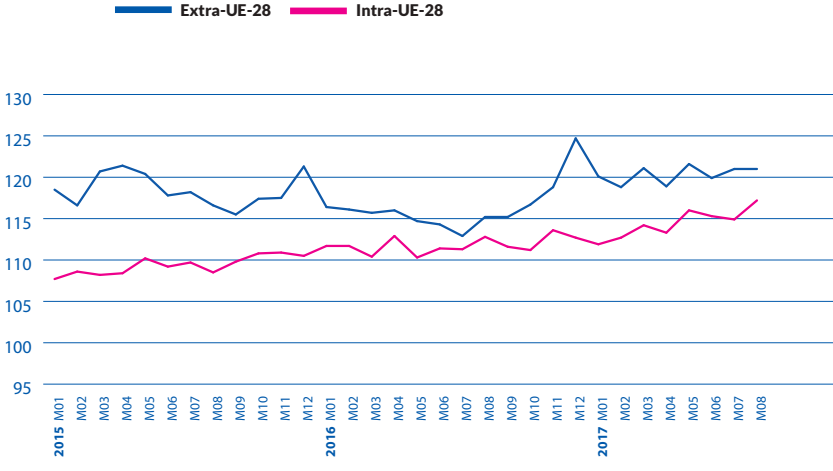
Source: OCDE – Perspectives économiques janvier 2017 et juin 2017



- Le rythme de la croissance économique en Europe a dépassé les attentes au début de l'année, porté par la vigueur de la consommation privée, une reprise synchronisée à l'échelle mondiale et des taux d'intérêt peu élevés.
- En Allemagne, la plus importante économie européenne, la croissance annuelle pour 2017 devrait être de 2,3 %, contre 1,9 % pour l'ensemble de la zone euro. Pour 2018, le taux estimé est de 1,9 % en Allemagne et de 1,7 % dans la zone euro.
- En Allemagne, la croissance est actuellement tirée par les exportations et les investissements, ainsi que par l'augmentation de la consommation privée. Dans le secteur manufacturier, les nouvelles commandes et les perspectives de production se sont améliorées.

EXPORTATIONS DES PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE (UE) **VERS DES PAYS TIERS** (EXTRA-UE-28) **ET MEMBRES DE L'UNION EUROPÉENNE** (INTRA-UE-28) (INDEX 2010 = 100)

Source: Eurostat

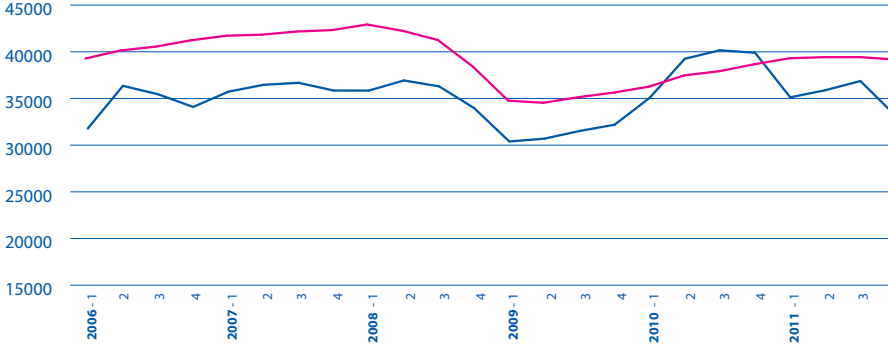


- Les exportations des pays de l'UE vers les pays hors UE sont stimulées par une reprise mondiale synchronisée, liée à l'économie des pays BRIC (Chine, Russie, Brésil, Inde).
- L'appréciation de l'euro par rapport au dollar américain depuis le printemps 2017 a pu quelque peu freiner cette croissance, sans pour autant en modifier l'orientation générale.[1]
- Les échanges intracommunautaires poursuivent leur progression et se sont accélérés depuis le début de l'année. De même, depuis janvier 2017, les importations en provenance de pays hors UE vers l'UE ont régulièrement augmenté et les importations du deuxième trimestre 2017 ont augmenté de 1 % par rapport au deuxième trimestre 2016.

[1] *Selon les prévisions de la Commission européenne (prévisions économiques européennes - automne 2017, publiées en novembre 2017), le taux de change effectif nominal de l'euro devrait s'apprécier d'environ 6 % sur les années 2017 et 2018. Cela pourrait ralentir la progression des exportations, sans pour autant la modifier fondamentalement..*

ACTIVITÉ INDUSTRIELLE ET NAVIGATION INTÉRIEURE

INDICE DE LA PRODUCTION INDUSTRIELLE DANS L'UE-28 ET DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS L'UE



- À l'instar des exportations, la croissance de la production industrielle s'est accélérée depuis le début de l'année 2017. Le taux de croissance sur un an s'établit à 2 % au premier trimestre 2017, à 3 % au deuxième trimestre 2017 et à déjà 4 % au troisième trimestre 2017.

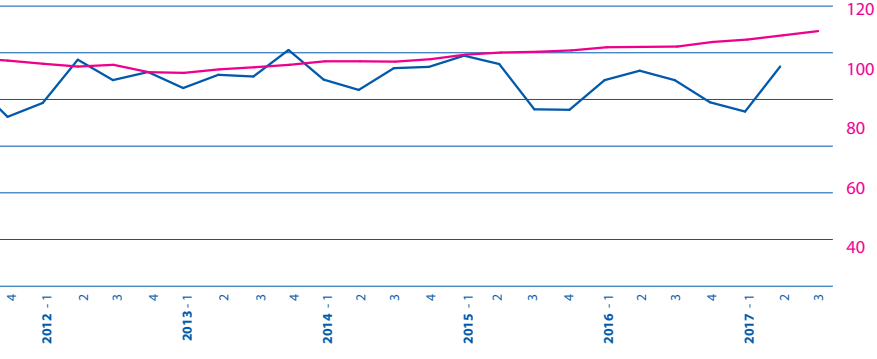
- La prestation de transport de la navigation intérieure dans l'UE a atteint 38,5 milliards de tkm au deuxième trimestre 2017, contre 38,0 milliards de tkm au deuxième trimestre 2016. Le taux de croissance sur un an a été de 1,2 %, soit environ deux fois moins que celui de la production industrielle.

- Malgré la reprise du transport fluvial au deuxième trimestre 2017, il subsiste un écart dans la dynamique de croissance par rapport à la production industrielle.

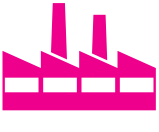
Source: Eurostat

Activité industrielle (Indice 100 en 2010)

Prestation de transport fluvial trimestrielle dans l'UE (Millions de TKM)



HAUSSE DE LA PRODUCTION INDUSTRIELLE DANS L'UE DE



3 %

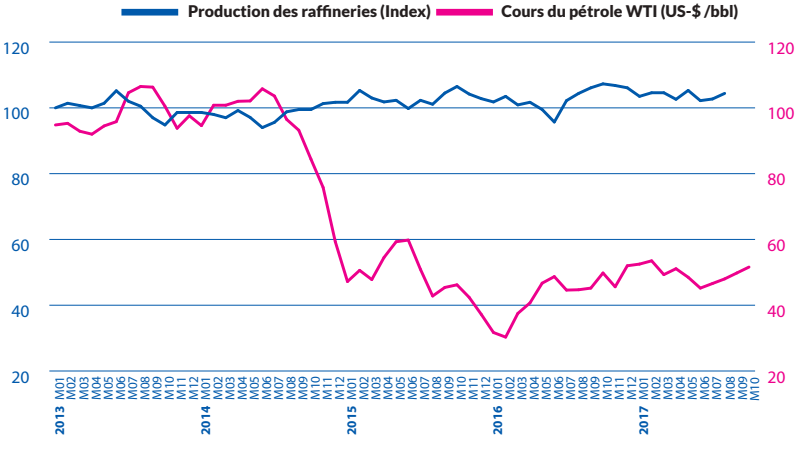
AU 2ÈME TRIMESTRE 2017 PAR RAPPORT AU 2ÈME TRIMESTRE 2016

SITUATION ÉCONOMIQUE DES SECTEURS LIÉS À LA NAVIGATION INTÉRIEURE

Segment des produits pétroliers

PRODUCTION DES RAFFINERIES DANS L'UE ET COURS DU PÉTROLE BRUT

Source: Eurostat (production des raffineries) et Federal Reserve Bank of St. Louis (cours du pétrole)



- Les cours du pétrole ont baissé au 1er semestre, mais cette tendance a été inversée par le renforcement de la demande mondiale en pétrole et par les perturbations de la production consécutives aux ouragans aux USA.

- L'offre sera affectée par deux points principaux: 1. L'OPEP et la Russie ont décidé de prolonger leurs réductions de la production jusqu'en mars 2018. 2. La production américaine de pétrole de schiste continue d'augmenter.

- Contrebalançant ces deux effets et compte tenu d'une demande pétrolière en légère hausse, les prévisions pour les cours du pétrole en 2018 et 2019 font état d'un niveau de 55,7 US $ en 2018 (moyenne) et d'un niveau similaire en 2019.[2]

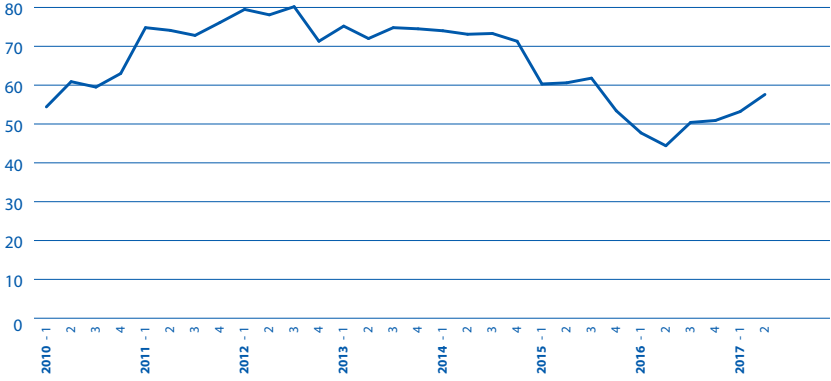
- Les prix des carburants en navigation intérieure se sont maintenus à la

[2] *Prévisions économiques européennes – automne 2017, publié en novembre 2017*

hausse au deuxième trimestre 2017 et ont augmenté en moyenne de 30 % par rapport au deuxième trimestre 2016. Pour le 2ème semestre et pour 2018, un mouvement latéral est probable au vu des prévisions concernant les cours du pétrole pour cette période.

ÉVOLUTION DES PRIX DES CARBURANTS DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT FLUVIAL (€/100 L)

Source: CBRB



Segment de l'industrie sidérurgique

- La production sidérurgique allemande a augmenté de 1,7 % au 1er semestre 2017 et de 2,7 % au cours des neuf premiers mois de 2017 par rapport à la même période en 2016.

- Sur le Danube supérieur, l'Autriche a enregistré une hausse de 8,7 % au 1er semestre 2017 et de 10,1 % au cours des neuf premiers mois de 2017.[3]

- Sur le Danube moyen, la production d'acier a fortement augmenté en Hongrie et en Serbie, bien que sur une base beaucoup plus basse qu'en Autriche et en Allemagne. En Hongrie a été enregistrée une hausse de 15 % pour le 1er semestre et de 56 % pour les neuf premiers mois. En Serbie, la hausse a été de 47 % pour le 1er semestre et de 34 % pour les neuf premiers mois.

- Sur le Danube inférieur, la production d'acier a augmenté de 30 % en Bulgarie, tant au 1er semestre qu'au cours des neuf premiers mois de 2017.

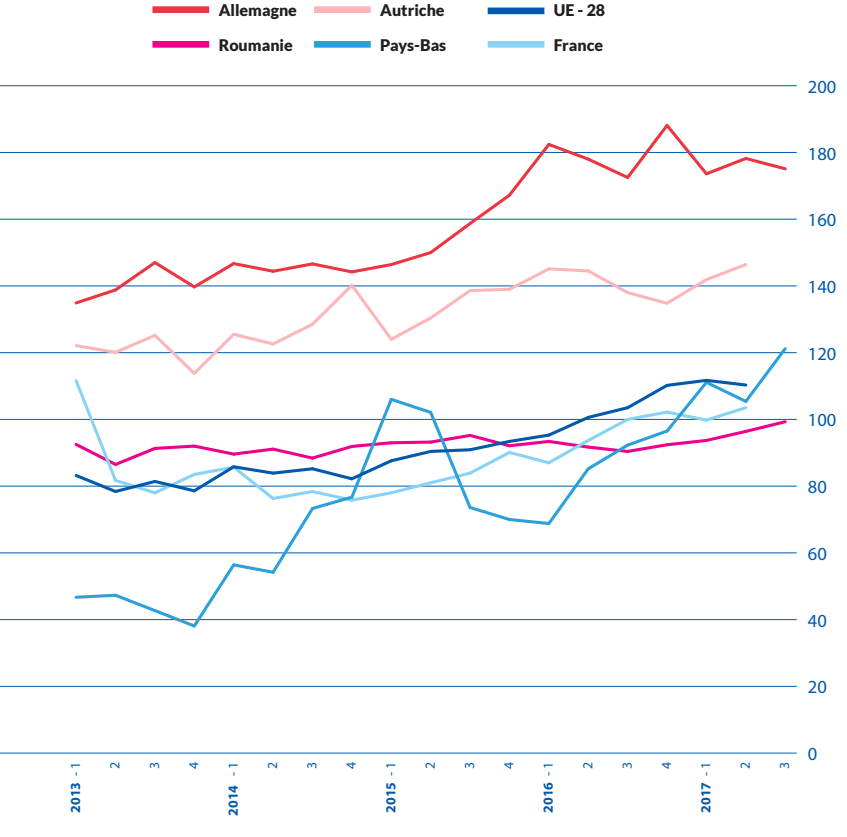
[3] *Source de toutes les données relatives à la production d'acier : Association mondiale de l'acier*

- De manière générale, l'évolution de la production sidérurgique en 2017 a constitué une bonne base pour une reprise de la demande de transport sur les voies de navigation intérieure européennes. Cela a également été confirmé par les données relatives au transport dans de nombreux pays (voir le chapitre 2).

Segment du secteur de la construction

ÉVOLUTION DES PERMIS DE CONSTRUIRE POUR LES HABITATIONS RÉSIDENTIELLES DANS L'UE (INDICE 2010=100)

Source: Eurostat



- Le transport de sable, de gravier et d'autres matériaux de construction sur les voies navigables intérieures est soutenu par des investissements croissants et accélérés dans la construction en 2017 et 2018. La hausse est particulièrement marquée aux Pays-Bas.

- Dans le secteur du logement, le contexte est actuellement très favorable à l'investissement tant du côté de la demande (hausse des revenus des ménages, faibles taux d'emprunt) que de l'offre (hausse des prix incitant davantage à l'investissement).

Segment des produits agricoles

- Selon les estimations, les récoltes céréalières en France seront supérieures de 26 % à celles de la saison 2016. Cela se traduira par une augmentation des volumes transportés au second semestre.

- Selon ces estimations actualisées pour la France, la récolte de blé tendre est supérieure de 36 % en 2017 à celle de l'année précédente. [4] Pour le blé dur est prévue une augmentation de 24 % et pour l'orge une augmentation de 17 %.

- Pour la Hongrie, important pays de production agricole dans la région du Danube, les estimations de récolte pour 2017 sont inférieures à celles de l'année précédente (-16 %).[5]

+26% **AUGMENTATION PRÉVUE DE LA RÉCOLTE CÉRÉALIÈRE FRANÇAISE EN 2017 PAR RAPPORT À 2016**

[4] Source: ministère français de l'agriculture
[5] Source: prévisions de production pour l'UE 28 en 2017 - bilan céréalier de l'UE 2016/17 et prévisions pour 2017/18

02

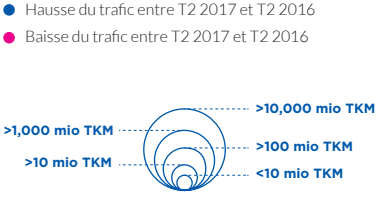
TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LES VOIES D'EAU INTÉRIEURES ET DANS LES PORTS

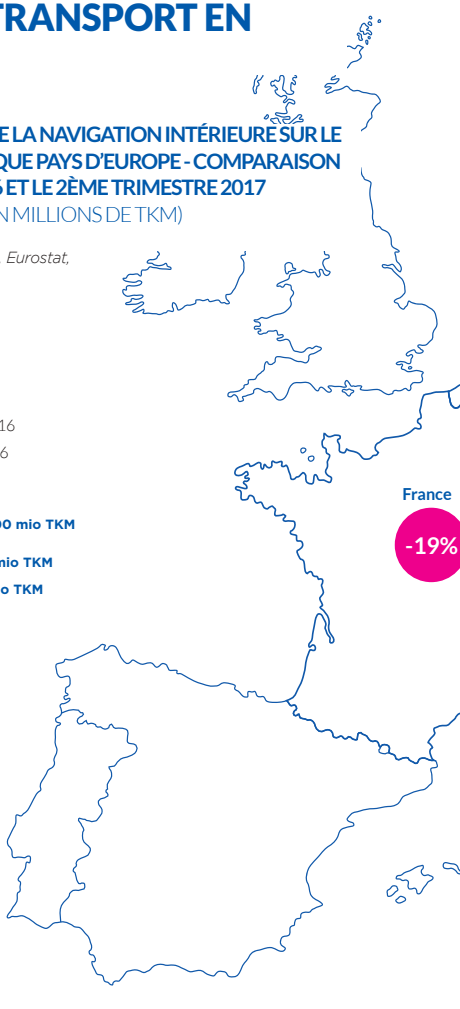
PRESTATION DE TRANSPORT EN EUROPE

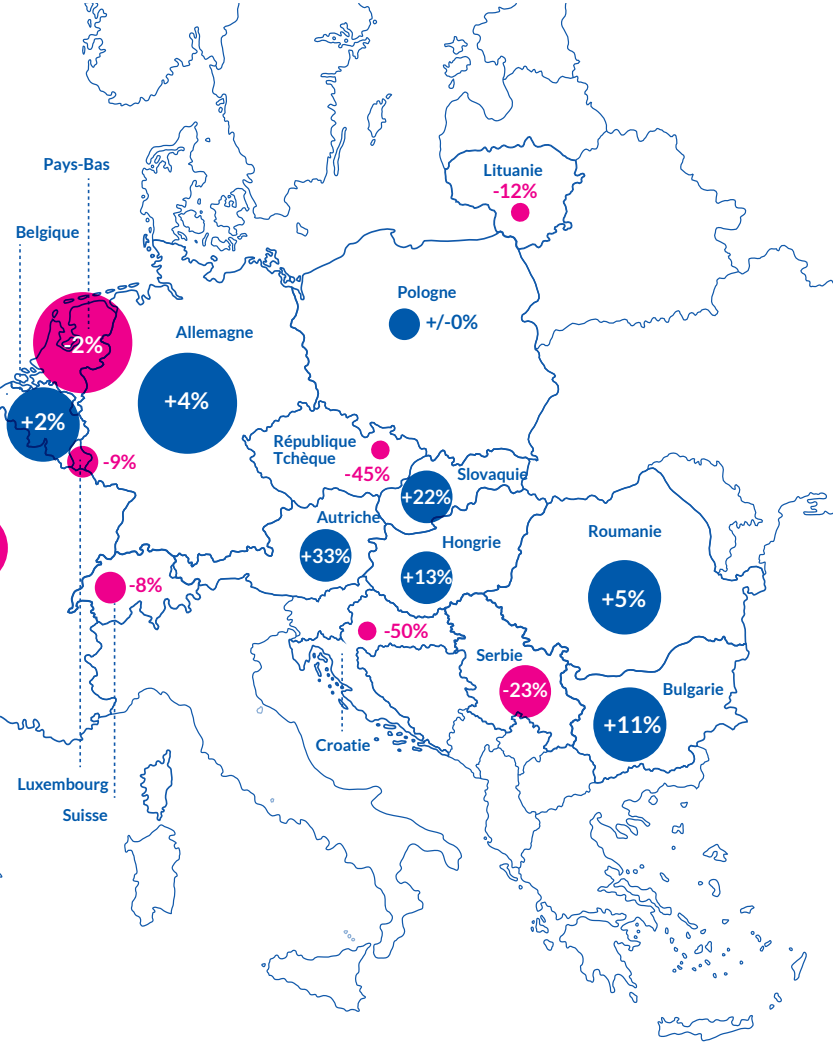
PRESTATIONS DE TRANSPORT DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE SUR LE TERRITOIRE NATIONAL DE CHAQUE PAYS D'EUROPE - COMPARAISON ENTRE LE 2ÈME TRIMESTRE 2016 ET LE 2ÈME TRIMESTRE 2017

(PRESTATIONS DE TRANSPORT EN MILLIONS DE TKM)

Sources: offices nationaux de statistiques, Eurostat, OCDE, CCNR

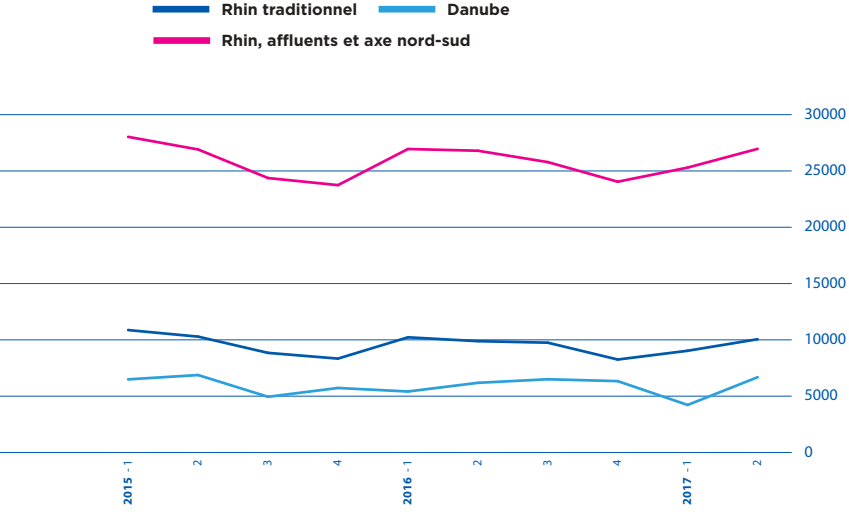





Pays-Bas
Belgique
-2%
+2%
-9%
Allemagne
+4%
Lituanie
-12%
Pologne
+/-0%
République Tchèque
-45%
Slovaquie
+22%
Autriche
+33%
Hongrie
+13%
Roumanie
+5%
-8%
-50%
Serbie
-23%
Bulgarie
+11%
Croatie
Luxembourg
Suisse

ÉVOLUTION DE LA PRESTATION DE TRANSPORT SUR LE RHIN ET LE DANUBE (PRESTATION DE TRANSPORT EN MILLIONS DE TKM)

Source: Destatis, Offices nationaux de statistiques



+11%

HAUSSE DE LA PRESTATION DE TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE RHIN TRADITIONNEL AU 2ÈME TRIMESTRE 2017 PAR RAPPORT AU 1ER TRIMESTRE 2017

- Sur le Rhin traditionnel, la prestation de transport a augmenté de 11 % entre le premier trimestre 2017 et le deuxième trimestre 2017. Ceci est principalement dû à une récupération des conditions difficiles du 1er trimestre 2017 (faibles niveaux d'eau du Rhin). Par rapport à 2016, la prestation de transport a augmenté de 2 % au deuxième trimestre 2017. En raison de la baisse de la prestation de transport au premier trimestre 2017, le résultat total du premier semestre 2017 est toutefois inférieur de 5 % à celui du premier semestre 2016.

- En Allemagne, les affluents du Rhin traditionnel (Main, Moselle, Sarre, Neckar) représentent 12 % de la prestation de transport dans le bassin du Rhin (Main : 5 %, Moselle : 5 %, Sarre : 1 %, Neckar : 1 %). Au deuxième trimestre 2017, le trafic sur la Moselle a augmenté de 7 % par rapport à l'année précédente. Sur la Sarre, l'augmentation a même atteint 37 %, fortement soutenue par l'activité sidérurgique et la hausse des transports de minerai de fer. Sur le Main a été enregistrée une augmentation de 45 %, tandis que la navigation sur le Neckar a stagné.

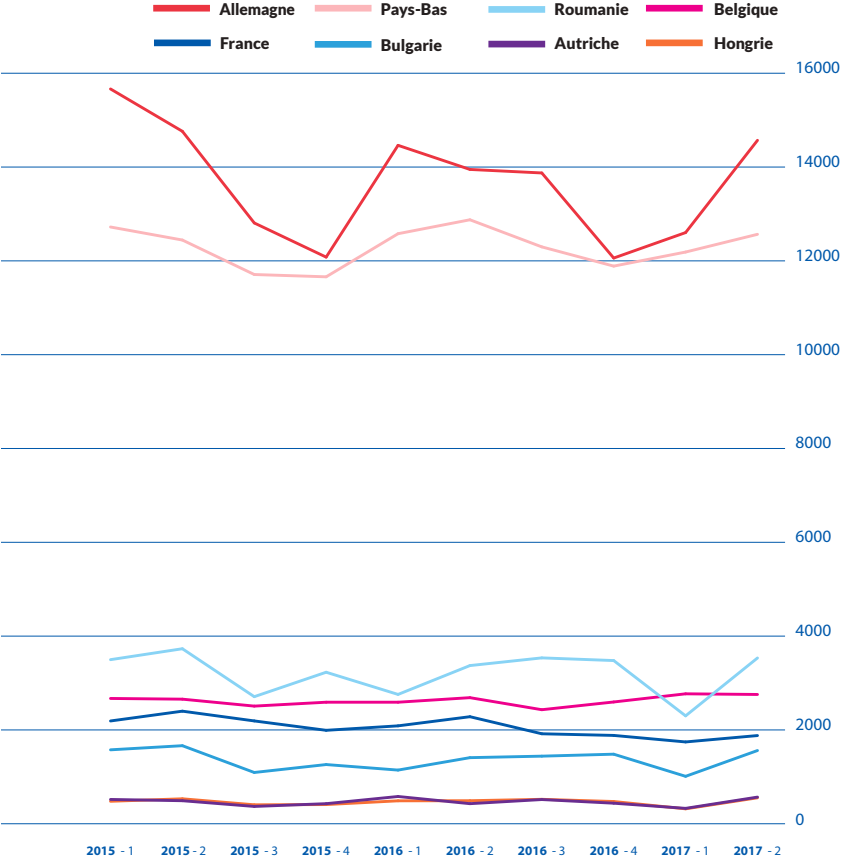
- La somme des prestations de transport sur le Rhin traditionnel, les affluents du Rhin et l'axe Nord-Sud équivaut au niveau atteint au deuxième trimestre 2016. La croissance a été quelque peu ralentie par le fléchissement de l'évolution des transports aux Pays-Bas (voir ci-après l'évolution de la prestation de transport par pays).

- La navigation sur le Danube a connu une reprise remarquable au deuxième trimestre de 2017, après avoir fortement souffert de périodes de basses eaux et de glace durant l'hiver 2017.

PRESTATION DE TRANSPORT DANS LES PRINCIPAUX PAYS D'EUROPE CONCERNÉS PAR LA NAVIGATION INTÉRIEURE

PRESTATION DE TRANSPORT PAR BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE DANS LES PRINCIPAUX PAYS CONCERNÉS PAR LA NAVIGATION INTÉRIEURE (DONNÉES TRIMESTRIELLES - MILLIONS DE TKM)

Sources: Eurostat et offices nationaux de statistiques



- En Allemagne, la hausse des niveaux d'eau du Rhin et la reprise économique (voir chapitre 1) ont permis un rétablissement des transports de vrac sec. Le niveau a augmenté de 15,6 % au deuxième trimestre 2017 par rapport au premier trimestre 2017 et de 5 % par rapport au deuxième trimestre 2016. Le segment de marchandises qui a particulièrement augmenté est celui des minerais de fer.

- Aux Pays-Bas, la prestation de transport a augmenté par rapport au premier trimestre 2017, mais non par rapport au deuxième trimestre 2016. Selon CBS, cela s'explique par une longue interruption du trafic due à un accident survenu sur la Meuse.

- En Roumanie, la prestation de transport a augmenté de 53 % entre le premier et le deuxième trimestre 2017. La Bulgarie a enregistré des taux de croissance légèrement inférieurs à ceux de l'Autriche et de la Hongrie. Cela s'explique par le fait que les périodes de glace et de basses eaux n'ont pas été aussi sévères dans la région du sud du Danube et que. par conséquent, l'effet de rebond n'a pas été aussi marqué.

- En Autriche, la prestation de transport a augmenté de 73 % au deuxième trimestre 2017 par rapport au premier trimestre 2017 et de 33 % par rapport au deuxième trimestre 2016. La hausse de 73 % résulte de meilleures conditions de navigation, tandis que la hausse de 33 % résulte de meilleures conditions économiques en 2017 par rapport à 2016 (notamment une augmentation de la production d'acier dans la région du Danube).

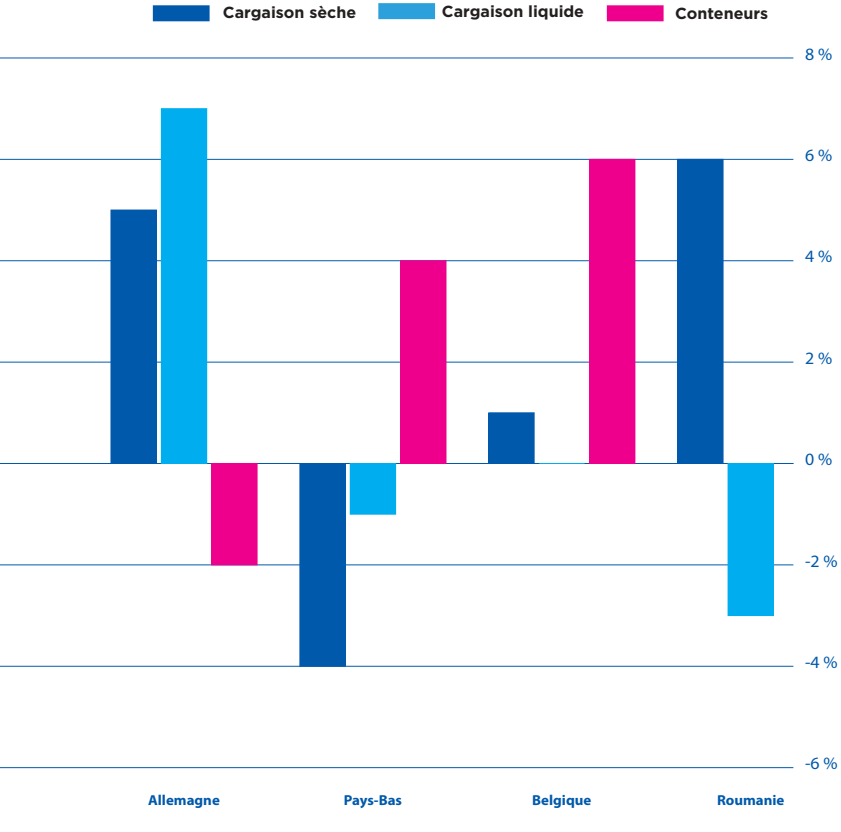
- En Hongrie, les taux de croissance sont très similaires à ceux de l'Autriche et l'évolution des transports semble bien synchronisée entre ces deux pays voisins.

TRANSPORT DE VRAC SEC, DE VRAC LIQUIDE ET DE CONTENEURS

TAUX DE VARIATION DE LA PRESTATION DE TRANSPORT PAR BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE DANS QUATRE PAYS OÙ LE TRANSPORT FLUVIAL JOUE UN RÔLE IMPORTANT

(T2 2017 PAR RAPPORT À T2 2016 - %)

Source: Offices nationaux de statistiques



- En Allemagne, certains segments de marchandises en vrac ont affiché un taux de croissance considérable. Les minerais de fer ont augmenté de 30 % par rapport au deuxième trimestre 2016 et de 25 % par rapport au premier trimestre 2017. Dans le segment des cargaisons liquides, les produits pétroliers ont augmenté de 12 %, tandis que les produits chimiques ont stagné. Pour les conteneurs, la prestation de transport (en tkm) a été inférieure de 2 % à celle du deuxième trimestre 2016, tandis que les volumes en EVP ont augmenté de 2 %. Cette différence pourrait s'expliquer par la période de basses eaux en début d'année, qui a eu un impact plus négatif (et persistant) sur le transport de conteneurs remplis que sur le transport de conteneurs vides.

- Selon les informations de l'Office national des statistiques CBS des Pays-Bas, la progression des transports a été atténuée par un accident survenu sur la Meuse. Cet accident a occasionné des dommages à une barrière et a nécessité une interruption prolongée de la navigation.

- En Belgique, le transport de conteneurs a maintenu sa tendance à la hausse avec +6%. En Belgique, la navigation intérieure est favorisée par un réseau performant de grands ports maritimes et intérieurs (notamment Anvers, Gand, Liège, Bruxelles, Namur) et par la création de nouvelles lignes régulières pour le transport de conteneurs entre ces ports. La hausse du trafic au deuxième trimestre s'explique aussi en partie par l'accident survenu aux Pays-Bas.

- En Roumanie, les segments de cargaisons sèches liées à l'agriculture et à l'industrie sidérurgique représentent 81 % de la totalité de la prestation de transport - minerais de fer (36 %), produits agricoles (33 %), charbon (7 %), métaux (4 %). Le transport de marchandises liquides ne représente qu'une très faible part (4 %) et le transport de conteneurs seulement 0,02 %.

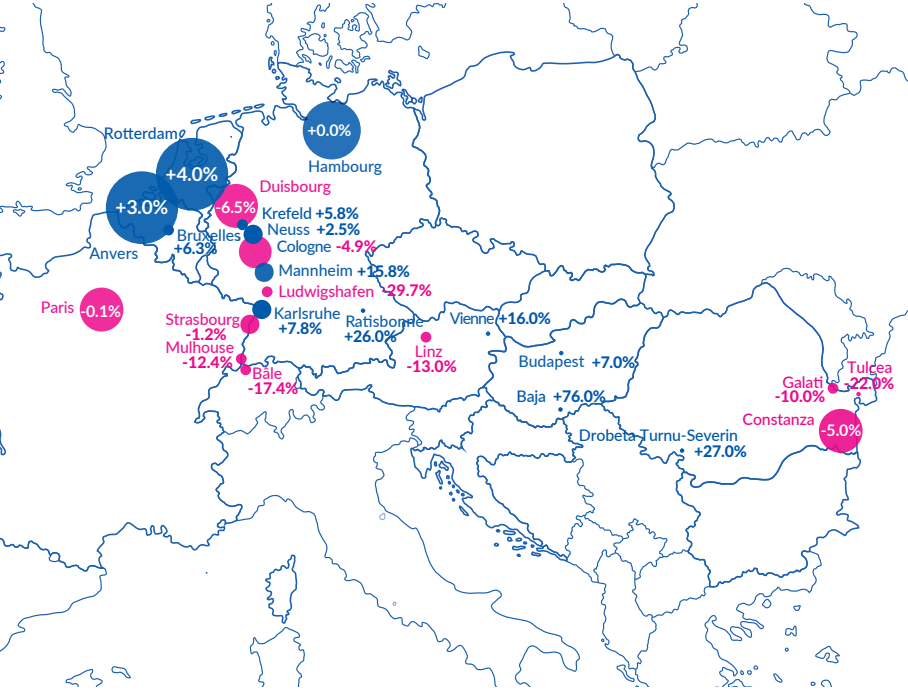
- Le transport de minerai de fer en Roumanie a augmenté de 17 % par rapport au deuxième trimestre 2016 et de 80 % par rapport au premier trimestre 2017. Les produits agricoles ont enregistré une hausse de 14 % par rapport au deuxième trimestre 2016 et de 45 % par rapport au premier trimestre 2017. Le taux de croissance global de seulement 6 % s'explique par l'évolution négative du charbon et des métaux.

TRANSPORT FLUVIAL DANS LES PORTS EUROPÉENS

VOLUME MANUTENTIONNÉ AU PREMIER SEMESTRE 2017, VOLUME MANUTENTIONNÉ AU PREMIER SEMESTRE 2016 ET TAUX DE VARIATION ENTRE LES DEUX TOTAUX

Sources: Destatis, ports mentionnés

- Hausse du trafic entre (T1+T2) 2016 et (T1+T2) 2017
- Baisse du trafic entre (T1+T2) 2016 et (T1+T2) 2017



- À Rotterdam, le transport de vrac sec a augmenté de 5 %, ce qui correspond à peu près au taux observé pour le vrac sec en Allemagne. Ce port est un fournisseur essentiel de matières premières pour l'industrie sidérurgique allemande.

- Á Anvers, le transport de vrac sec a augmenté de 1 %, avec toutefois une croissance particulièrement forte pour le minerai de fer (+27 %). La similitude avec l'évolution observée au deuxième trimestre 2017 dans l'arrière-pays allemand est évidente.

- À Hambourg, le transport maritime est resté globalement constant. Le transport de vrac sec a augmenté de 1 % par rapport à l'année précédente et le minerai de fer y a également été un facteur déterminant (+4 %).

- Les 10 principaux ports rhénans ont enregistré un transport fluvial de 57 millions de tonnes au premier semestre 2017, contre 60 millions de tonnes au premier semestre 2016. Cela représente une baisse de 5 %, soit le même taux de variation que celui observé pour la prestation de transport sur la totalité du Rhin traditionnel.

- Dans le port de Paris, les sables, pierres et matériaux de construction (qui représentent les trois quarts du transport fluvial) ont progressé de 8 %. Le résultat global traduit néanmoins une stagnation, le transport des produits agricoles et des denrées alimentaires restant très affecté par les mauvais résultats des récoltes en 2016. Cet effet négatif devrait se résorber au second semestre 2017.

- Dans le port de Constanta, 60 % du transport maritime concerne le vrac sec, qui a progressé de 3,4 % au deuxième trimestre 2017. Le transport maritime de vrac liquide représente 15 %, les 16 % restants étant les conteneurs et les autres types de marchandises. Les produits agricoles constituent la plus grande part du vrac sec.

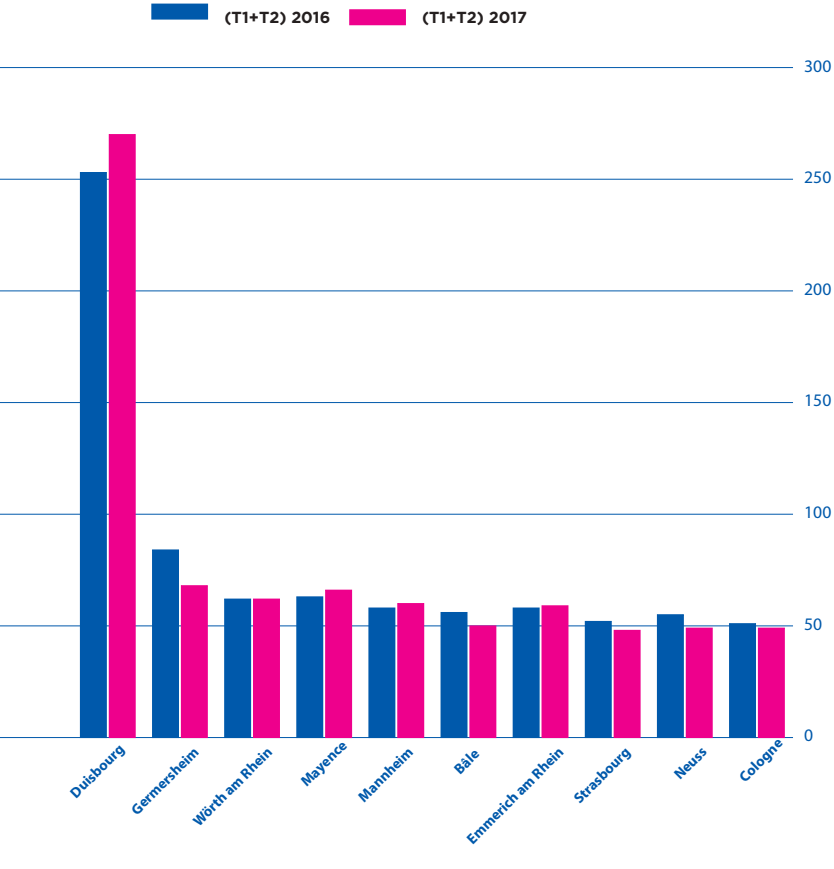
- Presque tous les ports du Danube supérieur et moyen (Ratisbonne, Linz, Vienne, Budapest, Baja) présentés ici ont enregistré une forte augmentation de leur trafic semestriel par rapport à l'année précédente. Linz, un pôle important de l'industrie sidérurgique, constitue la seule exception.

- Au deuxième trimestre 2017, le transport à Linz (qui concerne principalement le minerai de fer, les métaux et le charbon) a augmenté de 18 % par rapport au deuxième trimestre 2016. Le taux de variation négatif du premier semestre 2017 s'explique par la baisse considérable enregistrée au premier trimestre 2017 (-38 %), qui n'a pu être totalement compensée au deuxième trimestre 2017.

TRANSPORT DE CONTENEURS DANS LES PORTS EUROPÉENS

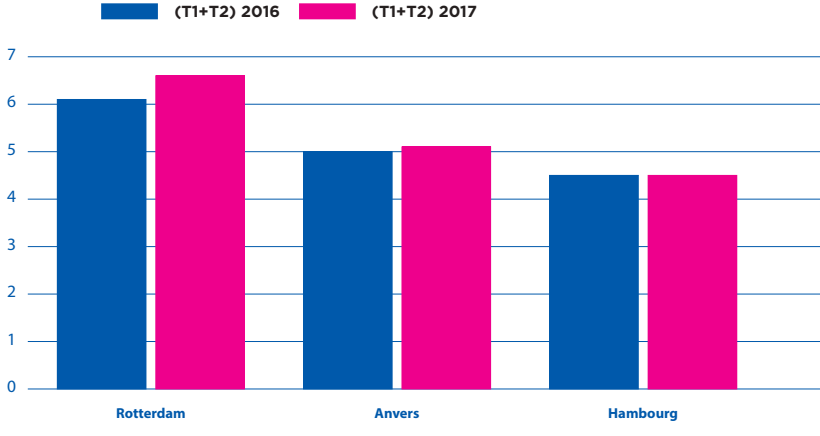
MANUTENTION FLUVIALE DE CONTENEURS DANS LES PORTS INTÉRIEURS EUROPÉENS AU PREMIER SEMESTRE 2016 ET AU PREMIER SEMESTRE 2017 (1000 EVP)

Sources: Destatis, Port autonome de Strasbourg, Swiss Rhine ports



MANUTENTION MARITIME DE CONTENEURS DANS LES PORTS MARITIMES EUROPÉENS AU PREMIER SEMESTRE 2016 ET AU PREMIER SEMESTRE 2017 (MIO TEU)

Sources: Port de Rotterdam, Port d'Anvers, Port de Hambourg



- Au cours du premier semestre 2017, le port de Rotterdam a enregistré au total une hausse de 9 % du trafic maritime conteneurisé, augmentant ainsi sa part de marché pour le trafic conteneurisé dans la rangée nord-européenne (d'Hambourg au Havre) de 29 % à 31 %.
- Les raisons de cette forte croissance sont liées à la forte productivité de la nouvelle infrastructure (terminaux Maasvlakte 2), qui attire davantage de conteneurs maritimes. Sur l'ensemble du trafic de conteneurs maritimes, un tiers est un trafic d'apport (conteneurs maritimes intra-européens entre Rotterdam et les ports maritimes européens de moindre importance). Ce type de transport a même atteint un taux de croissance de 22,6 %, soutenu par la conjoncture économique favorable en Europe.

- La manutention des conteneurs de bateaux de navigation intérieure souffre depuis longtemps de problèmes liés à la congestion dans les ports maritimes et tel a été particulièrement le cas au premier semestre de l'année. La modification des plannings des compagnies maritimes a conduit à une forte concentration des activités de transbordement maritime et la capacité restante désormais est insuffisante pour la manutention des bateaux conteneurs de la navigation intérieure. [6] Des solutions à ces problèmes de congestion sont actuellement à l'étude.
- La manutention fluviale de conteneurs maritimes a poursuivi sa tendance à la hausse au premier semestre 2017 à Duisburg, principal port fluvial d'Europe, malgré des conditions quelque peu difficiles (voir les problèmes d'efficacité dans les ports maritimes mentionnés ci-avant). La manutention fluviale a augmenté de 6,5 %.
- Dans les dix principaux ports rhénans pour la manutention de conteneurs, le total de la manutention fluviale de conteneurs a atteint 796 000 EVP, soit un recul de 13 % par rapport au premier semestre 2016. Ce recul s'explique principalement par la réduction des volumes de cargaison au cours de la période de basses eaux du premier trimestre 2017.
- Dans les ports parisiens, la manutention fluviale de conteneurs a atteint 77 400 EVP, soit une hausse de 6,3 %. Le transport ferroviaire de conteneurs a perdu 0,6 %, tandis que le transport routier de conteneurs a augmenté de 4,6 %. De manière générale, le segment le plus dynamique à Paris a été celui de la logistique urbaine.

+6.5%

HAUSSE DU TRANSPORT FLUVIAL DE CONTENEURS AU 1ER SEMESTRE 2017 PAR RAPPORT AU 1ER SEMESTRE 2016 À DUISBOURG

[6] *Source: Note de presse de l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF du 10 juillet 2017) [Aanhoudende Congestie bij Containerterminals en daarmee samenhangende Kosten voor de Binnenvaart]*

HERMES
X91

5 * 39

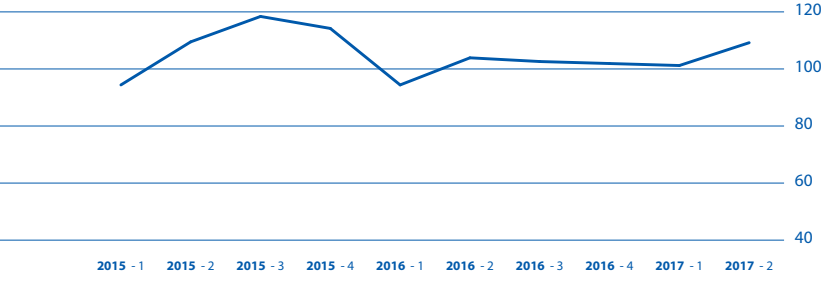
03

CONDITIONS D'EXPLOITATION

ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES EN EUROPE

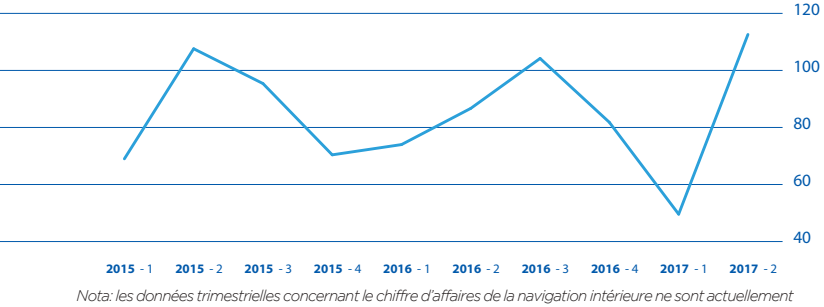
ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES AUX PAYS-BAS (2010=100) PAYS RHÉNAN OÙ PRÉVAUT LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Source: CBS



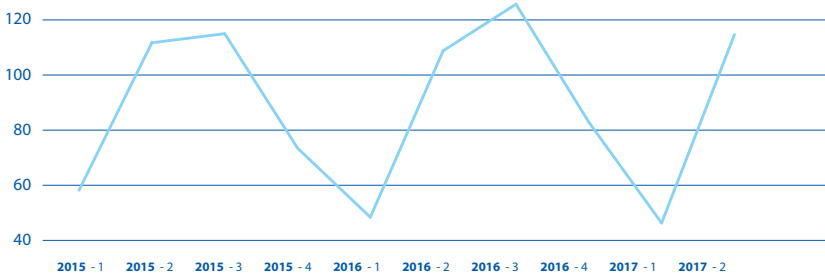
ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES EN HONGRIE (2010=100) PAYS DANUBIEN OÙ PRÉVAUT LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Source: Eurostat



Nota: les données trimestrielles concernant le chiffre d'affaires de la navigation intérieure ne sont actuellement disponibles que pour très peu de pays en raison de contraintes statistiques. EUROSTAT fournit des données pour le secteur NACE H50 (transport par bateau) qui couvre les transports maritimes et fluviaux. Sur la base de cette série de données, il n'est possible de déterminer le chiffre d'affaires de la navigation intérieure que pour les pays n'ayant quasiment aucune activité de transport maritime (Autriche, Hongrie). Pour les Pays-Bas, les données trimestrielles concernant le chiffre d'affaires sont fournies par l'office statistique national (CBS). Nota 2: le chiffre d'affaires pour un pays correspond au chiffre d'affaires des sociétés immatriculées dans ledit pays.

ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES EN AUTRICHE (2010=100)
PAYS DANUBIEN OÙ PRÉVAUT LE TRANSPORT DE PASSAGERS
Source: Statistik Austria



- Le chiffre d'affaires des entreprises de navigation intérieure néerlandaises a augmenté de 5 % au deuxième trimestre 2017 par rapport au deuxième trimestre 2016. Cette hausse n'a pas été aussi forte que celle des prix du transport (voir la page consacrée aux taux de fret), l'évolution relativement faible des prestations de transport au deuxième trimestre 2017 ayant freiné la progression du chiffre d'affaires. L'évolution du chiffre d'affaires au deuxième trimestre 2017 pour les autres modes de transport a été la suivante aux Pays-Bas : transport maritime (+3,3 %), transport routier (+6 %), transport ferroviaire (+0,9 %), total pour le secteur du transport (+4,7 %).

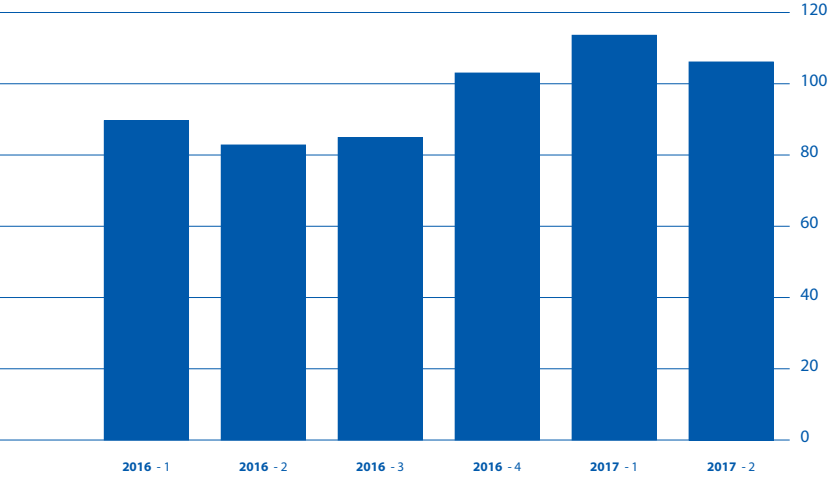
- La Hongrie est un pays danubien où le transport de marchandises génère une part plus élevée du chiffre d'affaires de la navigation intérieure (près de trois quarts). La comparaison de l'évolution de la demande de transport et de l'évolution du chiffre d'affaires fait apparaître une très forte corrélation en Hongrie. Ainsi, le rebond du chiffre d'affaires au deuxième trimestre 2017, bien que plus marqué (+30 % par rapport au deuxième trimestre 2016), reflète la forte augmentation de la demande de transport au cours de ce trimestre (+13 %).

- L'Autriche est un pays du Danube supérieur où le transport de marchandises représente une part relativement faible du chiffre d'affaires. Cela explique les fortes variations saisonnières qui sont une caractéristique du transport de passagers. Le chiffre d'affaires du deuxième trimestre 2017 est en hausse de 5,4 % par rapport au deuxième trimestre 2016 et de 2,7 % par rapport au deuxième trimestre 2015. Cela s'explique notamment par l'augmentation de la demande de transport. La tendance à la hausse du transport de passagers est aussi un facteur important, tant en termes de nombre d'entreprises qu'en termes de part dans le chiffre d'affaires.

TAUX DE FRET

ÉVOLUTION DES TAUX DE FRET AUX PAYS-BAS
(MOYENNE 2015 = 100)

Source: CBS - Centraal Bureau voor de Statistiek
Nota: moyenne de l'évolution de la prestation de transport pour la cargaison sèche, la cargaison liquide et les conteneurs aux Pays-Bas



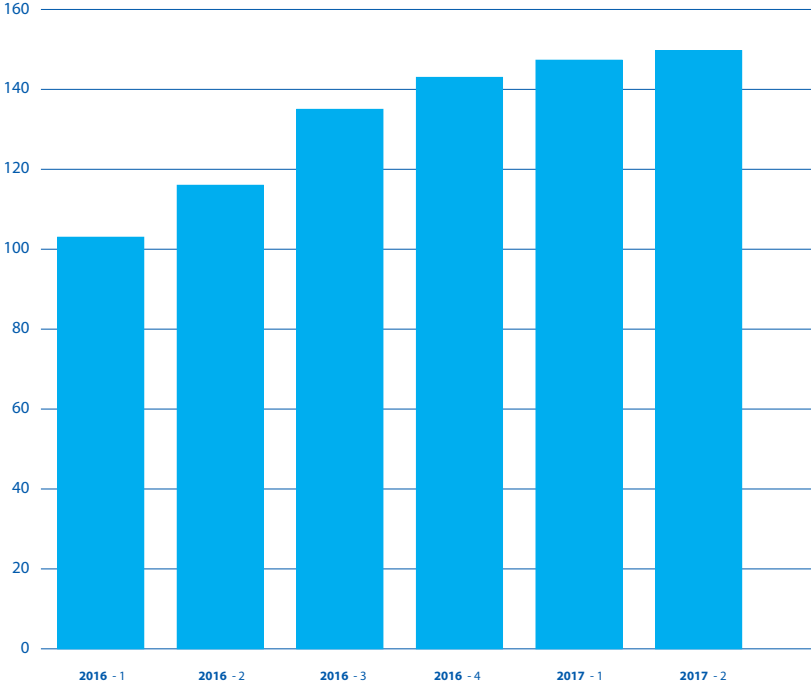
- Au deuxième trimestre 2017, le prix moyen du transport de marchandises aux Pays-Bas a été supérieur de 28 % à celui atteint au deuxième trimestre 2016.
- Les variations peuvent s'expliquer par l'évolution des niveaux d'eau au cours de cette période. Au deuxième trimestre 2016, les niveaux d'eau ont été supérieurs à la moyenne, alors qu'ils étaient exceptionnellement bas au premier trimestre 2017 et proches de la moyenne au deuxième trimestre 2017.

ÉVOLUTION DES TAUX DE FRET DANS LA RÉGION DU DANUBE

(JANVIER 2015 = 100)

Source: Commission du Danube

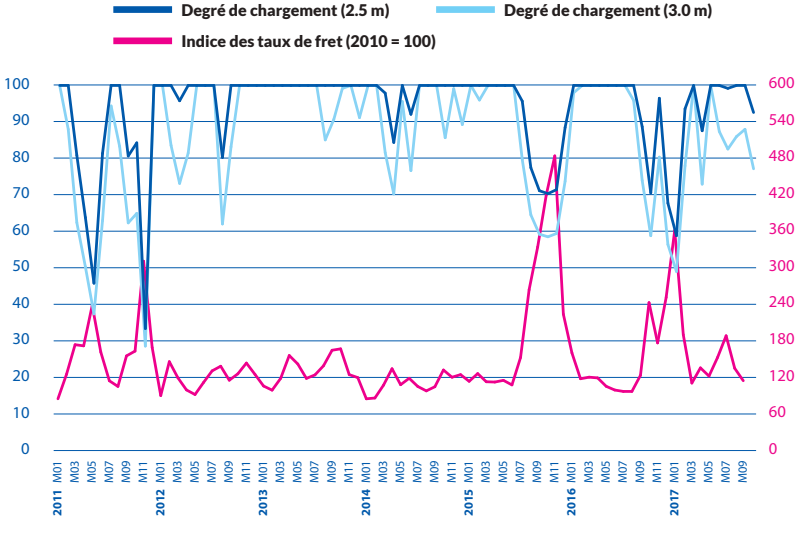
Nota: taux de fret pour les transports de céréales et de produits chimiques au départ des ports du Danube moyen



- Sur le Danube, les taux de fret ont augmenté de 19 % au deuxième trimestre 2017 par rapport au deuxième trimestre 2016. L'évolution positive de la demande de transport dans les pays du Danube en est l'une des principales raisons.
- Au deuxième trimestre 2017, les taux de fret de la navigation citerne sur le Rhin étaient en moyenne inférieurs de 1,3 % à ceux du premier trimestre 2017, mais supérieurs de 66 % à ceux du deuxième trimestre 2016, en raison de la forte réduction du degré de chargement durant la période de basses eaux de janvier 2017 (voir l'illustration), qui ne s'était pas produite l'année précédente.

COMPARAISON DU DEGRÉ DE CHARGEMENT MAXIMAL À KAUB (%)/ RHIN MOYEN, POUR LES BÂTIMENTS PRÉSENTANT UN ENFONCEMENT DE 2,5 M ET 3,0 M ET DE L'INDICE DES TAUX DE FRET POUR LA NAVIGATION À CALE CITERNE*

Sources: CCNR et PJK International.
** Taux de fret en navigation à cale citerne sur le Rhin*



59%

DEGRÉ DE CHARGEMENT MAXIMAL À KAUB POUR LES BÂTIMENTS PRÉSENTANT UN TIRANT D'EAU DE 2,5 MÈTRES EN JANVIER 2017 - DEGRÉ DE CHARGEMENT MAXIMAL LE PLUS BAS DEPUIS NOVEMBRE 2011

L 85.00 B 9.50
T 1528 D 2.85
EU nr. 2323448

04

PERSPECTIVES

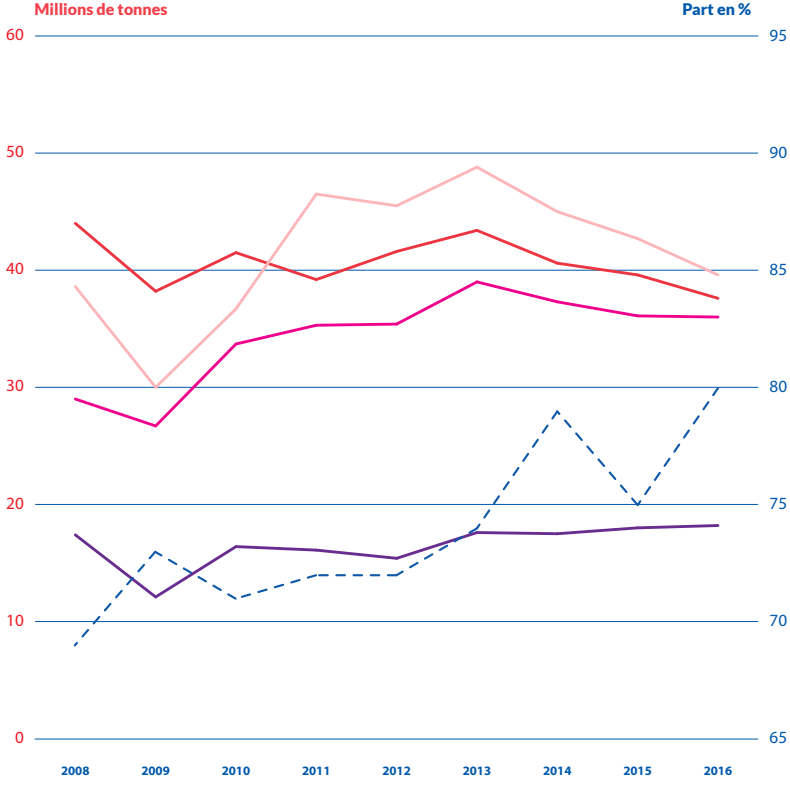
POINT SUR LE TRANSPORT DE CHARBON

- Dans ce segment, la navigation intérieure est utilisée pour acheminer le charbon vapeur vers les centrales électriques et le charbon de coke vers les aciéries. Pour le charbon, 82 % de la totalité de la prestation de transport dans l'UE se font en Allemagne. Rotterdam est le principal port et le Rhin la principale artère pour l'approvisionnement en charbon de la sidérurgie et du secteur de l'énergie en Allemagne. Une plus petite partie des importations allemandes de charbon franchit la frontière allemande par les ports maritimes allemands, en particulier Hambourg.
- En 2016, 29 millions de tonnes de charbon ont franchi la frontière allemande à bord des bateaux de navigation intérieure, principalement sur le Rhin. Ce trafic d'importation a représenté 81 % du transport total de charbon par la navigation intérieure en Allemagne (36 millions de tonnes).
- En raison du volume important de charbon transporté sur le Rhin, Rotterdam et Amsterdam sont les deux principaux ports houillers de la rangée nord-européenne (d'Hambourg au Havre), avec un volume total de transbordement de charbon de 48,4 millions de tonnes (soit deux tiers dans la rangée nord-européenne (d'Hambourg au Havre). [7]
- Sur le plan statistique, le transport de charbon sur les voies de navigation intérieure est étroitement lié aux importations de charbon, mais les moteurs sous-jacents sont le secteur de l'énergie et la production d'acier : deux tiers du charbon sont utilisés pour la production d'électricité (et dans une moindre mesure de chaleur) et un tiers est utilisé pour la production de fer et d'acier.
- Le graphique ci-après montre que le transport fluvial et ferroviaire de charbon est clairement lié à la consommation de charbon dans le secteur de l'énergie et, dans une moindre mesure, de la production d'acier. L'augmentation de la part du charbon importé est en principe bénéfique au transport fluvial et ferroviaire, car elle occasionne des transports supplémentaires sur de longues distances, mais cet effet est neutralisé par la transition énergétique vers les énergies renouvelables.

[7] *Source: Port of Rotterdam – Brochure Facts & Key Figures*

CONSOMMATION DE CHARBON ET TRANSPORT FLUVIAL ET FERROVIAIRE DU CHARBON EN ALLEMAGNE (MILLIONS DE TONNES)

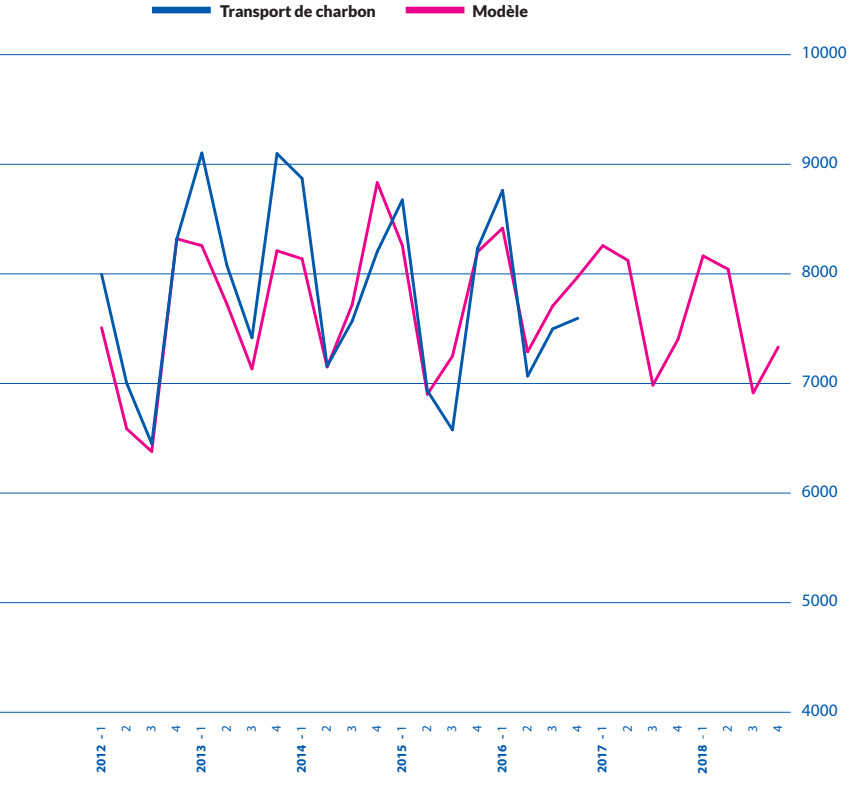
Sources: CCNR basé sur Destatis, Groupe de travail allemand sur les bilans énergétiques et Oxford Economics



MODÈLE DE PRÉVISION ET RÉSULTATS

VOLUMES DE CHARBON TRANSPORTÉS SUR LE RHIN ET MODÈLE DE PRÉVISION (EN 1000 TONNES)

Source: CCNR



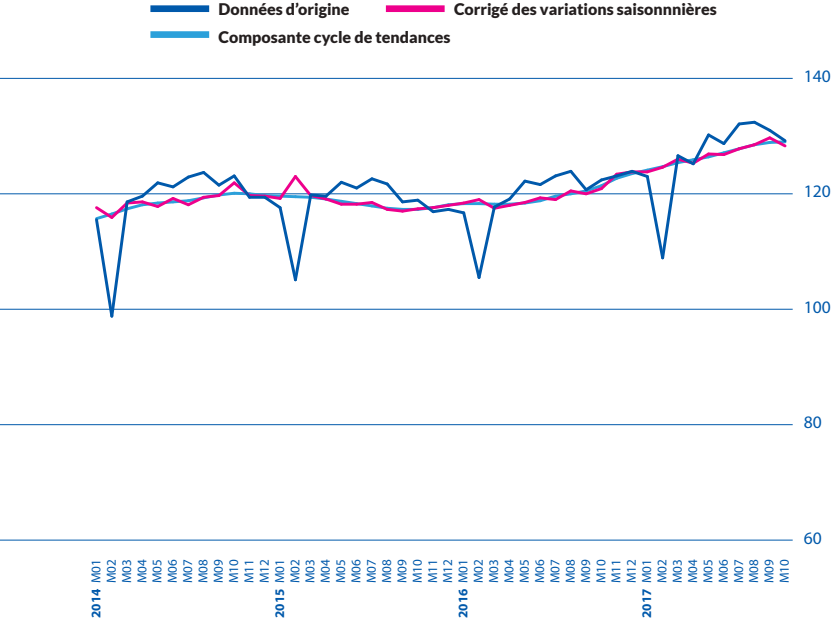
- Le transport du charbon sur le Rhin est en corrélation positive avec les importations de charbon et la consommation d'énergie. La production d'électricité revêt désormais une plus grande importance que le marché du chauffage, car la majeure partie du charbon en Allemagne est utilisée par les centrales électriques pour la production d'énergie de base.
- Le transport de charbon sur le Rhin devrait régresser en 2017 et 2018, en raison de la tendance actuelle de transition énergétique vers les énergies renouvelables en Allemagne. La part du charbon dans la consommation d'énergie primaire est passée de 13,3 % en 2014, à 13,0 % en 2015 et à 12,3 % en 2016.[8]
- Selon les données fournies par le groupe de travail allemand sur les bilans énergétiques, la consommation de charbon pour la production d'énergie primaire a continué de diminuer aussi au premier semestre 2017, de 6,7 % par rapport au premier semestre 2016.
- La prévision intègre une diminution de 7 % des importations de charbon en Allemagne, entre le niveau trimestriel moyen des importations de charbon en 2016 et la fin de l'année 2018 (quatrième trimestre 2018).
- Selon ce modèle de prévision, le transport de charbon sur le Rhin devrait régresser, passant de 31 millions de tonnes en 2016 à 30,7 millions de tonnes en 2017, puis à 30,4 millions de tonnes en 2018.

[8] *Source: ARGE Energiebilanzen (Groupe de travail allemand sur les bilans énergétiques)*

PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU COMMERCE MONDIAL ET TENDANCES DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT

INDICE RWI/ISL POUR LA MANUTENTION DE CONTENEURS

Source: Calculs de RWI et ISL basés sur des données de 82 ports; juillet 2017: estimation instantanée



- L'indice RWI/ISL pour la manutention de conteneurs est basé sur les données émanant de 81 ports mondiaux de conteneurs représentant environ 60 % de la manutention de conteneurs à l'échelle mondiale. Cet indice est un indicateur précoce pour le commerce mondial et le transport maritime de conteneurs.

- Les données de l'indice pour 2017 révèlent une accélération des flux de conteneurs au second semestre. L'indice a atteint une valeur record en août 2017.
- Durant les mois qui ont suivi est intervenue une légère baisse, mais celle-ci peut être interprétée comme un effet de détente ou de contre-réaction après la croissance inhabituelle observée au cours des mois précédents.
- En novembre 2017, rien ne laisse présager une inversion de la tendance en ce qui concerne l'évolution du commerce mondial.

+5.5% **HAUSSE DE L'INDICE DE LA MANUTENTION DE CONTENEURS ENTRE T1 2016 ET T1 2017**

+6.8% **HAUSSE DE L'INDICE DE LA MANUTENTION DE CONTENEURS ENTRE T2 2016 ET T2 2017**

+7.0% **HAUSSE DE L'INDICE DE LA MANUTENTION DE CONTENEURS ENTRE T3 2016 ET T3 2017**

TENDANCES DE LA DEMANDE DE TRANSPORT DANS LES PAYS RHÉNANS EN 2018

Source: analyse de la CCNR sur la base des données macroéconomiques et sectorielles

	Principaux facteurs de variation	Tendances de la demande de transport en 2018 par rapport à 2017
Produits agricoles	Résultats des récoltes	Hausse
Minerais de fer	Production d'acier	Hausse
Métaux	Production d'acier	Hausse
Charbon	Météo et politique énergétique, en partie la production d'acier	Baisse
Sables, terres et matériaux de construction	Activité dans le secteur du bâtiment	Hausse
Conteneurs	Commerce mondial	Hausse
Produits pétroliers	Cours du pétrole et production des raffineries	Stable
Produits chimiques	Production chimique	Stable

APRÈS DE MAUVAIS RÉSULTATS EN 2016, DE MEILLEURES RÉCOLTES EN 2017 CONDUIRONT À UNE AUGMENTATION DU VOLUME DE TRANSPORT DE PRODUITS AGRICOLES EN 2018 PAR RAPPORT À 2017.

- Pour le secteur sidérurgique, les chiffres de production du deuxième trimestre 2017 ont été très positifs et les perspectives de l'industrie sidérurgique sont nettement plus favorables qu'en 2016, grâce à une reprise globale synchronisée (voir chapitre 1).
- La consommation de charbon continue de diminuer. En Allemagne, l'utilisation du charbon a diminué de 6,7 % au premier semestre 2017. La consommation de charbon dans le secteur de l'énergie a diminué de 9 %. La tendance sous-jacente de la transition énergétique vers les énergies renouvelables se poursuivra certainement.
- Le mouvement à la hausse se poursuit dans le secteur de la construction, comme le confirment de nouvelles données, notamment aux Pays-Bas. Le transport des sables, pierres et matériaux de construction sera favorisé par cette évolution.
- L'indicateur du commerce mondial (indice RWI/ISL) s'est accéléré au second semestre 2017, en ligne avec la production industrielle. Bien que les données les plus récentes révèlent une légère baisse, les perspectives du commerce mondial pour 2018 sont fondamentalement positives.
- Les cours du pétrole devraient rester plutôt stables ou connaître une hausse limitée en 2018. La demande de transport pour les produits pétroliers devrait rester stable en 2018, la tendance positive à court terme compensant une tendance négative à long terme.
- La production chimique ne devrait croître que très modestement en 2018. Par conséquent, les perspectives pour le transport de produits chimiques sont également stables, avec la possibilité d'une légère augmentation.

GLOSSAIRE

MD: milliard

PAYS DANUBIENS: Autriche, Bulgarie, Croatie, Hongrie, Roumanie, Serbie, Slovaquie

UE: Union européenne

EUROPE: dans le présent rapport, la navigation intérieure européenne inclut deux pays non membres de l'Union européenne, la Suisse et la Serbie

TAUX DE FRET: prix auquel une cargaison est livrée d'un point à un autre

PIB: Produit Intérieur Brut

IWT (INLAND WATERWAYS TRANSPORT): Transport fluvial

DEGRÉ DE CHARGEMENT: pourcentage de la capacité de chargement maximale d'un bateau

MIO: million

OCDE: Organisation de coopération et de développement économique

PP: point de pourcentage

20XX- 1/20XX- T1: premier trimestre

PAYS RHÉNANS: Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse

INDICE RWI/ISL: indice de la manutention portuaire mondiale de conteneurs

TKM: tonne-kilomètre (unité pour la prestation de transport qui représente le volume des marchandises transportées multiplié par la distance de transport)

RHIN TRADITIONNEL: Rhin de Bâle à la frontière entre les Pays-Bas et l'Allemagne

CHIFFRE D'AFFAIRES: le volume de ventes, net des taxes de vente

WTI: West Texas Intermediate (grade de pétrole brut utilisé comme référence pour le cours du pétrole)

OFFICES ET INSTITUTS NATIONAUX DE STATISTIQUES

Acronyme	Nom	Nom français	Pays
Statistik	Statistik Austria	Statistiques Autriche	Autriche
Statbel	Statistics Belgium	Statistiques Belgique	Belgique
NSI	Национален статистически институт	Institut national des statistiques	Bulgarie
DZS	Državni Zavodza Statistiku	Bureau central des statistiques de la Croatie	Croatie
MDCR	Ministerstvo dopravy České republiky	Ministère des Transports de la République Tchèque	République Tchèque
FTA	Liikennevirasto	Agence de transports finlandaise	Finlande
VNF	Voies Navigables de France	Voies Navigables de France	France
destatis	Statistisches Bundesamt	Office fédéral des statistiques d'Allemagne	Allemagne
KSH/ HCSO	Központi Statisztikai Hivatal	Bureau central des statistiques de la Hongrie	Hongrie
MIT	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Ministère des Transports et de l'Infrastructure	Italie
AIPo	AgenziaInterregionale per il fiume Po	Agence interrégionale de la Rivière Po	Italie
OPS	Oficialiosios Statistikos Portalas	Bureau des statistiques de la Lituanie	Lituanie
STATEC	Institut national de la statistique et des études économiques du Grand-Duché de Luxembourg	Institut national de la statistique et des études économiques du Grand-Duché de Luxembourg	Luxembourg
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	Bureau central des statistiques	Pays-Bas
GUS	Główny Urząd Statystyczny	Bureau central des statistiques	Pologne
P3C	Републички завод за статистику	Bureau central des statistiques de la République de Serbie	République de Serbie
INSSE	Institutul National de Statistica	Institut national des statistiques	Roumanie
Slovstat	Štatistický úrad Slovenskej republiky	Bureau central des statistiques de la République slovaque	République slovaque
Trafa	Trafikanalys	Analyse des transports	Suède
DfT	Department for Transport	Département des Transports	Royaume Uni

AUTRES SOURCES

Nom	Nom français	Pays
EUROSTAT	EUROSTAT	UE
European Commission	Commission Européenne	UE
Ports mentioned in the report	Ports mentionnés dans le rapport	UE
International Monetary Fund (IMF)	Fonds monétaire international (FMI)	Mondial
OECD	OCDE	Mondial
World Steel Association	Fédération mondiale de l'Acier	Mondial
AG Energiebilanzen	Comité des bilans énergétiques	Allemagne
Bundesamt für Güterverkehr	Office fédéral des transports de marchandises	Allemagne
Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart	Bureau Central pour la navigation rhénane et intérieure des Pays-Bas	Pays-Bas
Federal Reserve Bank of St. Louis	Banque fédérale de réserve de St. Louis	Etats-Unis
Agreste	Agreste	France
Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik	Institut d'Économie Maritime et de Logistique	Allemagne
PJK International	PJK International	Pays-Bas
Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung	RWI - Leibniz-Institutpour des recherches en Economie	Allemagne
Wirtschaftsvereinigung Stahl	Association professionnelle de l'industrie sidérurgique allemande	Allemagne
Oilprice.com	Oilprice.com	Royaume-Uni

MÉTHODOLOGIE

Trafic de marchandises sur les voies de navigation intérieure et dans les ports

L'Europe, telle que définie au chapitre 2, comprend tous les pays européens qui mettent à disposition des données trimestrielles relatives au transport par voie de navigation intérieure. Tous ces pays figurent sur la carte des prestations de transport en Europe (voir carte au chapitre 2).

Lorsque des écarts sont constatés entre les données pour la prestation de transport émanant d'Eurostat et celles issues des statistiques nationales, l'information est transmise à Eurostat et les données des Offices nationaux de statistiques sont prises en compte.

Lorsqu'elle est disponible, la classification des produits NST est utilisée pour répartir les prestations de transport sur les segments suivants: cargaison sèche, cargaison liquide, conteneurs.

Le cas échéant, la cargaison générale est ajoutée à la cargaison sèche.

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.

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

COLLABORATEURS

CCNR

Guillaume LEGEAY (Direction du projet)

Norbert KRIEDEL (Économiste)

Lucie FAHRNER (Communication)

Angelika ESPENHAHN (Coordination des traductions)

Victoire NAGY (Stagiaire)

Contact: ccnr@ccr-zkr.org

EN PARTENARIAT AVEC

Danube Commission

Moselle Commission

Sava Commission

EBU

ESO

IVR

DESIGN PAR PRESS-AGRUM

Nicolas LAURENT (coordination)

Lucie GANGLOFF (design)

www.press-agrum.com

TRADUCTION

Christophe HENER (Français)

Barbara VOLLATH-SOMMER (Allemand)

Pauline de ZINGER (Néerlandais)

Veronica SCHAUINGER (Anglais-relecture)

Achevé d'imprimer: Février 2018

Édité 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 : 2519-1136

En partenariat
avec

Commission
européenne