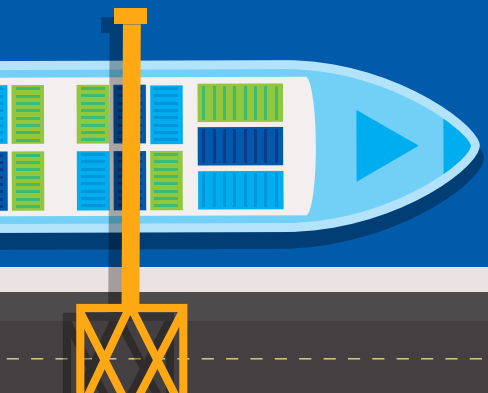
APERÇU DU MARCHÉ

LA NAVIGATION INTÉRIEURE EUROPÉENNE

PUBLIÉ EN

AVRIL 2019



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Aperçu du marché

LA NAVIGATION INTÉRIEURE EUROPÉENNE

Publié en

avril 2019

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

TABLE DES MATIÈRES

01

TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LES VOIES D'EAU INTÉRIEURES ET MANUTENTION DANS LES PORTS (P.5)

Prestation de transport en Europe **(p.6)**

Transport de conteneurs sur le Rhin - analyse origine/destination **(p.10)**

Transport de conteneurs sur le Rhin - part des conteneurs remplis, par pays de chargement **(p.12)**

Prestation de transport dans les principaux pays d'Europe concernés par la navigation intérieure **(p.14)**

Cargaison sèche, cargaison liquide et transport de conteneurs **(p.16)**

Manutention fluviale dans les ports européens **(p.18)**

02

CONDITIONS D'EXPLOITATION (P.21)

Entreprises de navigation intérieure - répartition en Europe **(p.22)**

Hauteurs d'eau et degré de chargement des bateaux dans le bassin du Rhin **(p.24)**

Hauteurs d'eau et degré de chargement des bateaux dans le bassin du Danube **(p.28)**

Taux de fret et coût de l'avitaillement dans le bassin du Rhin **(p.31)**

Taux de fret et coût de l'avitaillement dans le bassin du Danube **(p.34)**

Évolution trimestrielle du chiffre d'affaires du transport par navigation intérieure en Europe **(p.35)**

03

FOCUS SUR LA ROUMANIE (P.39)

Ports en Roumanie **(p.40)**

Port de Constanța et port de Galati **(p.41)**

Fiche d'information sur le transport par navigation intérieure en Roumanie **(p.42)**

Transport de marchandises par la navigation intérieure en Roumanie, par segments **(p.44)**

01

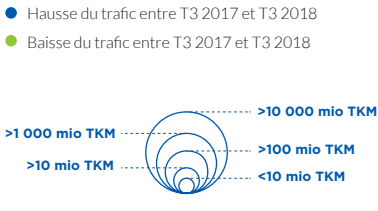
TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LES VOIES D'EAU INTERIEURES ET MANUTENTION DANS LES PORTS

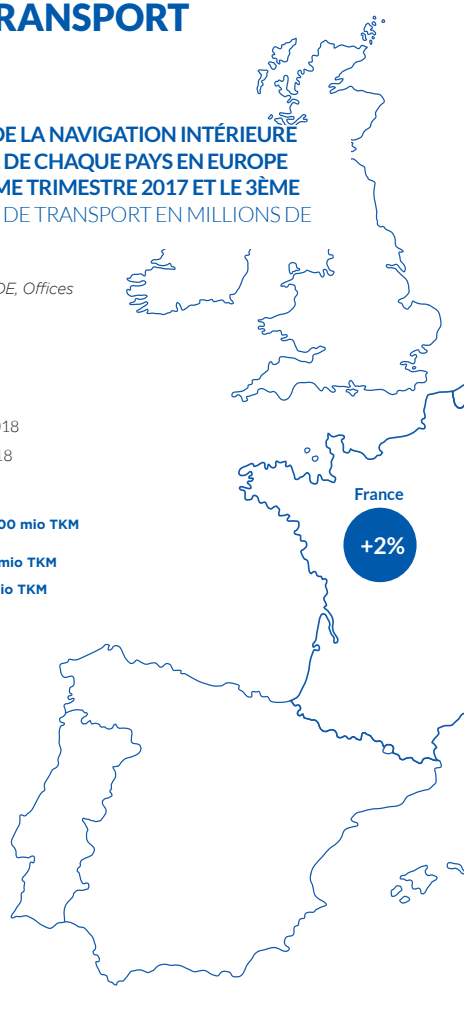
- **De manière générale, la progression de la navigation intérieure en Europe au troisième trimestre 2018 a été affectée par la période d'étiage survenue au deuxième semestre de l'année.**
- **La prestation de transport sur les voies de navigation intérieure européennes a atteint 32,1 milliards de TKM au troisième trimestre 2018.**
- **Cette prestation de transport représente une baisse de 14,9 % par rapport au troisième trimestre 2017, dont -27 % pour le Rhin traditionnel, -36 % pour ses affluents et -10 % pour le Danube.**

PRESTATION DE TRANSPORT EN EUROPE

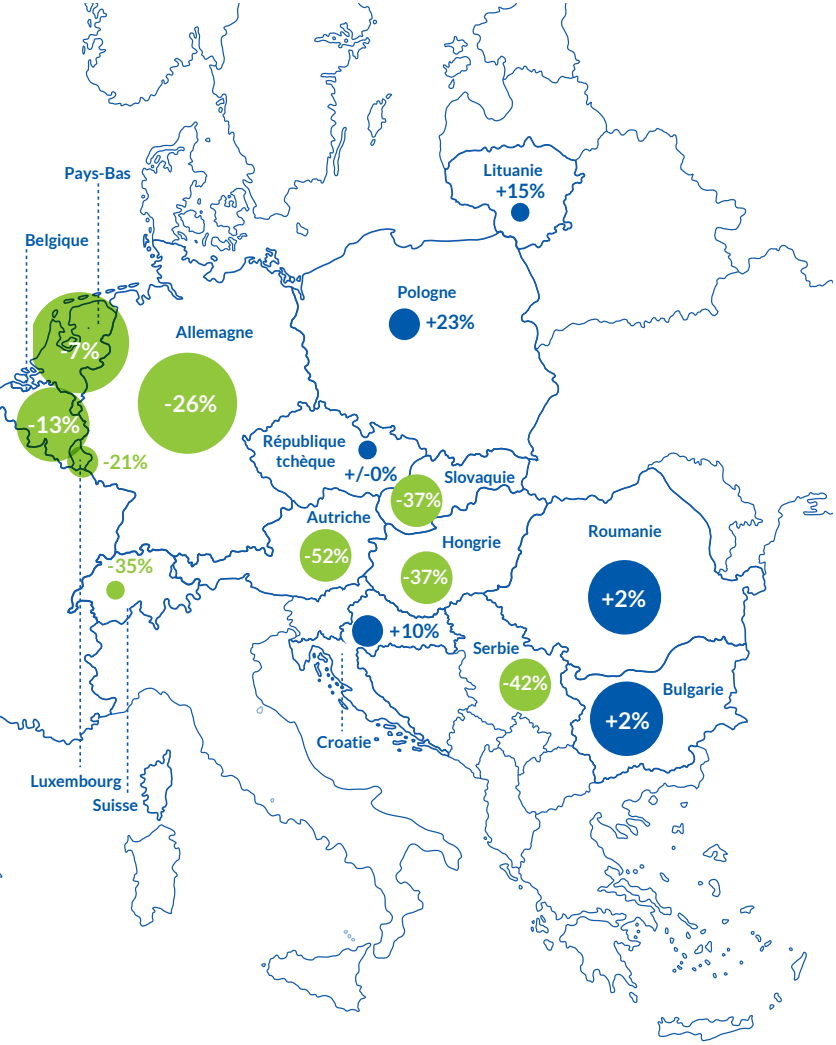
PRESTATION DE TRANSPORT DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE SUR LE TERRITOIRE NATIONAL DE CHAQUE PAYS EN EUROPE - COMPARAISON ENTRE LE 3ÈME TRIMESTRE 2017 ET LE 3ÈME TRIMESTRE 2018 (PRESTATION DE TRANSPORT EN MILLIONS DE TKM)

Sources : Eurostat [iww_go_qnave], OCDE, Offices nationaux de statistiques, CCNR





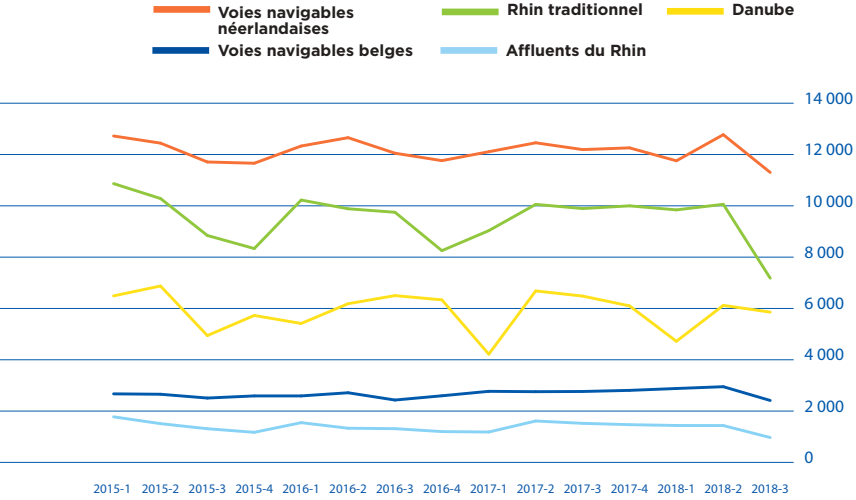
TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LES VOIES D'EAU INTÉRIEURES ET MANUTENTION DANS LES PORTS



PRESTATION DE TRANSPORT SUR LE RHIN, LES AFFLUENTS DU RHIN*, LE DANUBE** ET LES VOIES NAVIGABLES BELGES ET NÉERLANDAISES

(PRESTATION DE TRANSPORT EN MILLIONS DE TKM)

Source: Destatis, StatBel, Eurostat [iww_go_qnave], OCDE, calculs de la CCNR
**Affluents du Rhin : Main, Moselle, Neckar, Sarre*
***Danube : prestation de transport en Autriche, Slovaquie, Hongrie, Croatie, Serbie, Roumanie, Bulgarie*



- En raison de la période d'étiage particulièrement longue et marquée au cours de l'été et de l'automne 2018, le transport sur les voies navigables intérieures a connu, au 3ème trimestre 2018, une baisse dans de nombreuses régions d'Europe, avec toutefois quelques exceptions. Sur le Danube inférieur, qui représente 75 % du total de la prestation de transport sur le Danube, le résultat a affiché une hausse (+2 %). En revanche, la baisse a été considérable sur le Danube moyen (-38 %) et le Danube supérieur (-48 %). Le Danube inférieur (Roumanie, Bulgarie) a affiché de bons résultats car, en raison du caractère fluviomaritime du chenal entre le port de Braila et la mer Noire, le tirant d'eau des bateaux de navigation intérieure n'a pas été limité par la hauteur d'eau disponible. Le port de Galati est situé dans ce secteur fluviomaritime (voir la section consacrée aux ports et le chapitre 3).

- Le résultat total de la prestation de transport sur les voies navigables néerlandaises est fortement influencé par la prestation de transport sur le Rhin (en raison des transports effectués dans l'arrière-pays entre les ports maritimes néerlandais et belges et l'Allemagne, plus en amont). L'impact de la période d'étiage sur la prestation de transport nationale a été moins marqué que pour le Rhin et son défluent l'IJssel, la profondeur d'eau des voies navigables de la région ARA (entre Anvers, Rotterdam et Amsterdam) ayant eu un effet stabilisateur.
- Sur le Rhin traditionnel, 38,2 millions de tonnes ont été transportées au 3ème trimestre 2018, soit une baisse de 18 % du transport de marchandises par rapport au 3ème trimestre 2017. Le transport de conteneurs a régressé de 20 %, le transport de marchandises liquides de 16 % et le transport de marchandises sèches de 14 %. Il convient de souligner que le Rhin moyen et le Rhin supérieur, qui ont été beaucoup plus touchés par les basses eaux que le Rhin inférieur (voir aussi le chapitre 2),représentent 42 % du total de la prestation de transport pour les marchandises liquides[1] sur le Rhin traditionnel et ses affluents.
- Par ailleurs, la part du Rhin moyen et supérieur sur le total de la prestation de transport de conteneurs sur le Rhin traditionnel et ses affluents est de 49 %, soit nettement plus que pour la cargaison sèche, ce qui explique la baisse assez marquée du transport de conteneurs, qui a atteint 20 % pour l'intégralité du Rhin traditionnel.
- Sur le Main, 3,5 millions de tonnes ont été transportées au 3ème trimestre 2018, ce qui représente une baisse d'un million de tonnes (-23 %) du transport par bateau de navigation intérieure. Pour l'ensemble de l'année 2018, les chiffres de la Direction générale des voies d'eau et de la navigation en Allemagne (Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt - GDWS) font état d'une baisse d'environ 20 %.
- Sur la Moselle, 1,73 million de tonnes ont été enregistrées au 3ème trimestre 2018 (1/3 de moins qu'au 3ème trimestre 2017). Les chiffres de la GDWS font apparaître une baisse de 16,4 % pour l'ensemble de l'année 2018.
- Parmi tous les affluents du Rhin, la plus forte baisse a été enregistrée sur la Sarre. Le transport y a chuté de près de la moitié : 0,58 million de tonnes au 3ème trimestre 2018 contre 1 million de tonnes au 3ème trimestre 2017. Les chiffres de la GDWS font apparaître une baisse de 28 % pour l'ensemble de l'année 2018.

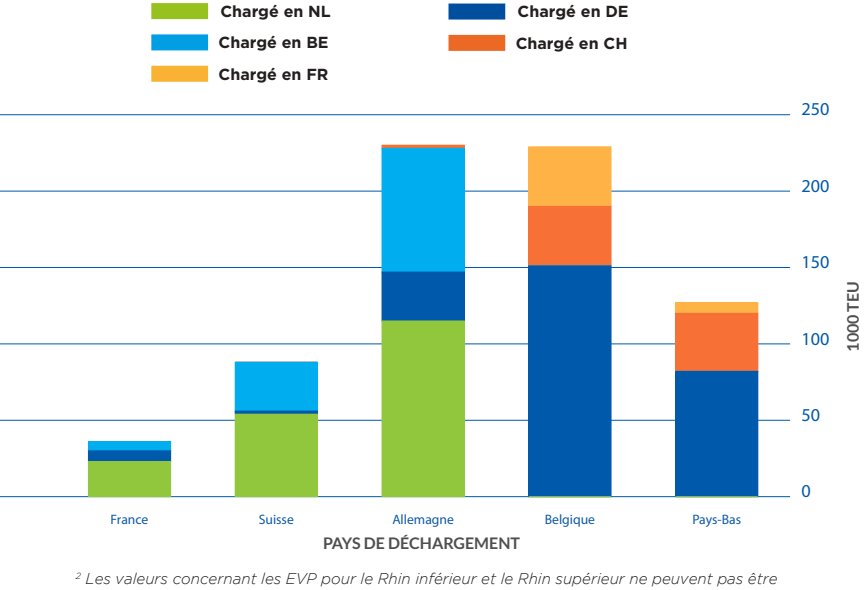
[1] *De grands complexes de l'industrie chimique sont établis le long du Rhin moyen.*

TRANSPORT DE CONTENEURS SUR LE RHIN - ANALYSE ORIGINE/DESTINATION

- Sur le Rhin traditionnel, 1,76 million d'EVP ont été transportés au cours des trois premiers trimestres de l'année 2018.Le transport de conteneurs est toutefois plus ou moins soutenu selon les secteurs du Rhin. Il atteint son niveau le plus élevé sur le secteur du Rhin inférieur, avec 1,73 millions d'EVP. 0,67 millions de tonnes ont été transportées sur le Rhin supérieur.[2] D'où proviennent ces conteneurs et quelle est leur destination ? Les graphiques ci-après fournissent quelques indications à cet égard.

TRANSPORT DE CONTENEURS SUR LE RHIN SUPÉRIEUR SELON LE PAYS DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT

Source: calcul de la CCNR basé sur des données de Destatis et des ports de Strasbourg et Mulhouse

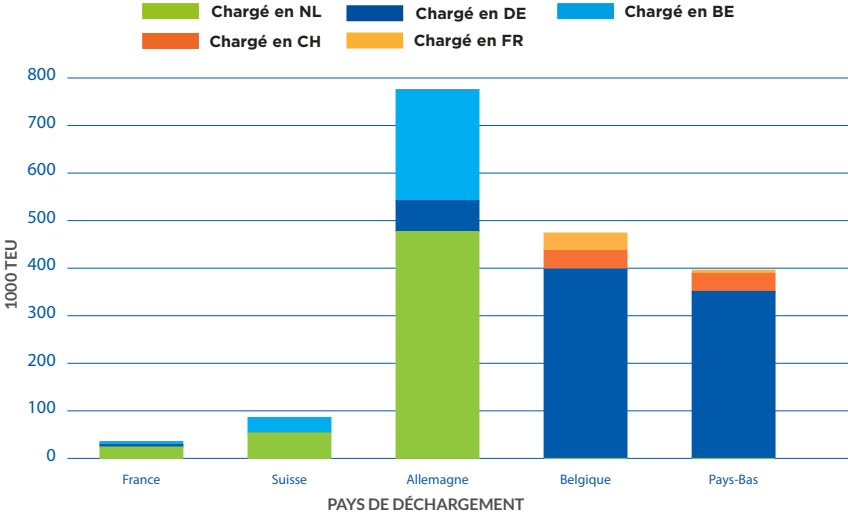


[2] *Les valeurs concernant les EVP pour le Rhin inférieur et le Rhin supérieur ne peuvent pas être additionnées, car cela conduirait à un double comptage.*

- Il peut être constaté que des conteneurs sont acheminés depuis les ports allemands, suisses et français du Rhin vers les ports maritimes de Belgique et des Pays-Bas. Pour le transport de conteneurs sur le Rhin supérieur, les ports maritimes belges reçoivent plus d'EVP en provenance de l'arrière-pays que les ports maritimes néerlandais. Sur le Rhin inférieur, la part de la Belgique n'est que légèrement supérieure, mais cette prééminence subsiste pour le trafic d'exportation de conteneurs en provenance de l'arrière-pays.

TRANSPORT DE CONTENEURS SUR LE RHIN INFÉRIEUR SELON LE PAYS DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT

Source: calcul de la CCNR basé sur des données de Destatis et des ports de Strasbourg et Mulhouse



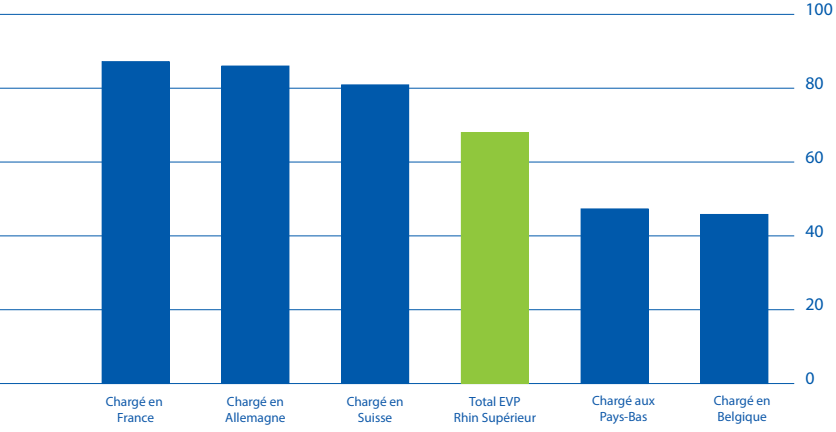
- Dans le sens des importations (conteneurs en provenance des ports maritimes et à destination des ports rhénans en Allemagne, France, Suisse), les ports maritimes des Pays-Bas envoient davantage d'EVP vers l'arrière-pays que les ports belges : sur le Rhin inférieur, les EVP acheminés jusqu'en Allemagne depuis les Pays-Bas sont deux fois plus nombreux que ceux qui sont acheminés jusqu'en Allemagne depuis la Belgique. Sur le Rhin supérieur, ce rapport est de 1,4 : 1 en faveur des Pays-Bas (pour 10 EVP provenant de la Belgique, 14 EVP proviennent des Pays-Bas).

TRANSPORT DE CONTENEURS SUR LE RHIN - PART DES CONTENEURS REMPLIS, PAR PAYS DE CHARGEMENT

- Des informations concernant la part des conteneurs remplis et vides par pays de chargement sont également disponibles. Pour le Rhin supérieur, les résultats sont présentés dans le graphique ci-dessous.

PART DES CONTENEURS REMPLIS SUR LE RHIN SUPÉRIEUR, PAR PAYS DE CHARGEMENT (EN %)

Source: calcul de la CCNR basé sur des données de Destatis

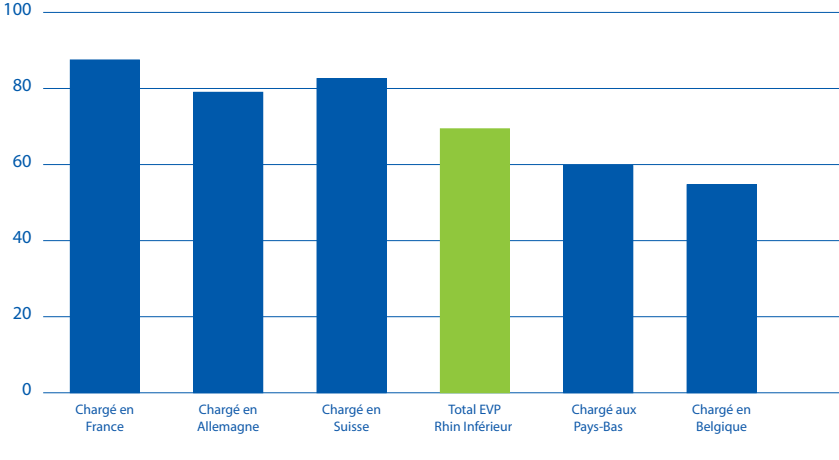


80-87% DES CONTENEURS CHARGÉS DANS LES PORTS FRANÇAIS, ALLEMANDS ET SUISSES DU RHIN SUPÉRIEUR SONT REMPLIS DE MARCHANDISES

- Au cours des trois premiers trimestres de l'année 2018, 87,2 % des conteneurs chargés dans les ports rhénans français étaient remplis de marchandises, tandis que seulement 12,8 % étaient vides. Pour les conteneurs chargés dans les ports allemands et suisses du Rhin, la part des conteneurs remplis est également supérieure à 80 %.
- Parmi les conteneurs chargés aux Pays-Bas et en Belgique, les conteneurs remplis de marchandises représentaient moins de la moitié de l'ensemble des conteneurs. Sur le Rhin supérieur, le taux était en moyenne de 68 % pour les conteneurs remplis contre 32 % pour les conteneurs vides.
- Ces différentes valeurs reflètent dans une large mesure l'exportation de marchandises de la région du Rhin supérieur vers des destinations à l'étranger et l'importation de conteneurs vides de l'étranger (retour aux ports du Rhin supérieur où ils peuvent à nouveau être remplis de marchandises destinées à l'exportation).
- Le même calcul pour le Rhin inférieur fait apparaître que la part des conteneurs remplis demeure élevée en France, en Allemagne et en Suisse en tant que pays de chargement. Toutefois, la part des conteneurs remplis qui ont été chargés en Belgique et aux Pays-Bas est en hausse.

PART DES CONTENEURS REMPLIS SUR LE RHIN INFÉRIEUR, PAR PAYS DE CHARGEMENT (EN %)

Source : calcul de la CCNR basé sur des données de Destatis



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

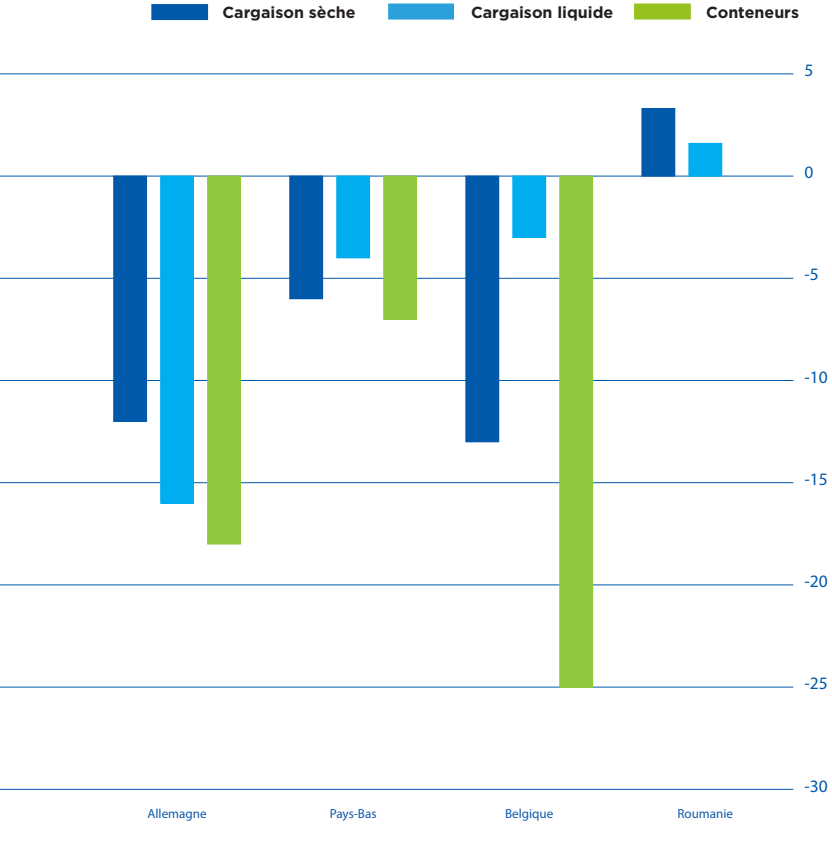
VOLUMES TRANSPORTÉS PAR BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE DANS LES PRINCIPAUX PAYS CONCERNÉS PAR LA NAVIGATION INTÉRIEURE (DONNÉES TRIMESTRIELLES - EN MILLIONS DE TONNES)

Source: Eurostat [iww_go_qnave] et offices nationaux de statistiques

CARGAISON SÈCHE, CARGAISON LIQUIDE ET TRANSPORT DE CONTENEURS

TAUX DE VARIATION DU VOLUME (TONNES) TRANSPORTÉ PAR BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE DANS QUATRE PAYS OÙ LE TRANSPORT FLUVIAL JOUE UN RÔLE IMPORTANT (T3 2018 VS T3 2017 - %)*

Sources : CBS, Destatis, StatBel, Office roumain de statistiques
** Le transport de conteneurs affiche un niveau très peu élevé en Roumanie et, de ce fait, n'est pas représenté dans le graphique. Les données relatives au transport de conteneurs en Belgique sont provisoires.*



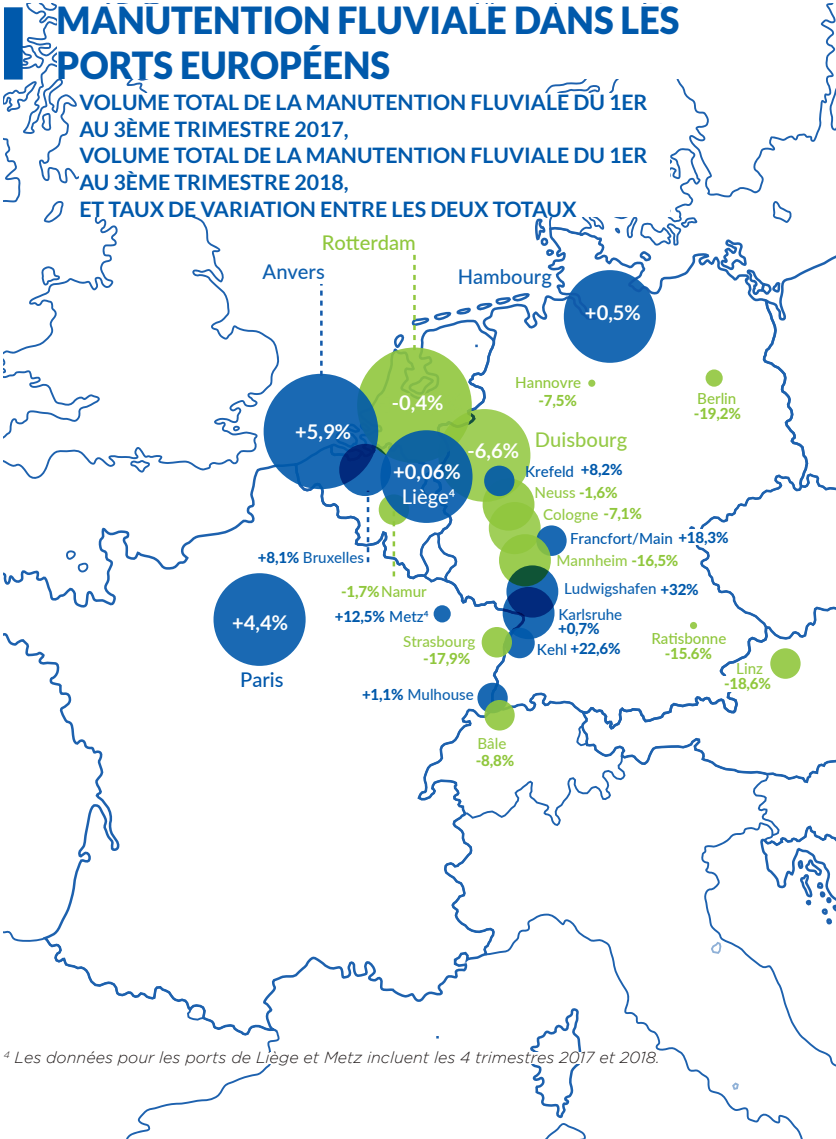
- En Allemagne, la part de la cargaison sèche est de 56 %, celle de la cargaison liquide de 25 % et celle du transport de conteneurs de 12 %. Les parts restantes concernent les colis et autres cargaisons. Les variations par segments de marchandises sont les suivantes (au 3ème trimestre 2018 par rapport au 3ème trimestre 2017) : métaux (-22 %), produits chimiques (-16 %), charbon (-8 %), minerai de fer (-13 %), produits agricoles (-14 %), sable et pierres (- 16 %). Le trafic à l'exportation a reculé de 22 %. Le trafic à l'importation a reculé de 14 % et le trafic national a reculé de 7 %.
- Aux Pays-Bas, la part de la cargaison sèche est de 56 %, celle de la cargaison liquide de 30 % et celle du transport de conteneurs de 14 %. Au 3ème trimestre 2018 par rapport au 3ème trimestre 2017, la part du vrac sec exporté a reculé de 8 %, celle du vrac liquide exporté a reculé de 9 % et celle des conteneurs exportés a reculé de 6 %. Le trafic national a bien résisté : le transport de vrac sec a augmenté de 4 %, celui de vrac liquide de 2 % et celui de conteneurs de 8 %.
- En Roumanie, la part de la cargaison sèche est de 95,1 %, celle de la cargaison liquide de 4,6 % et celle du transport de conteneurs de 0,2 %. L'activité de transport a été très soutenue en raison de conditions naturelles spécifiques (voir le chapitre 3). Le secteur des cargaisons sèches a bénéficié d'une augmentation de 28 % du transport de minerai de fer. Les sables, pierres et matériaux de construction ont augmenté de 11 %. Le principal segment de marchandises, à savoir les céréales, est resté relativement stable (voir le chapitre 3).[3]

-13% **POUR LES TRANSPORTS DE MINERAI DE FER AU 3ÈME TRIMESTRE 2018 EN ALLEMAGNE PAR RAPPORT AU 3ÈME TRIMESTRE 2017**

[3] En Roumanie, les céréales constituent le segment le plus important en termes de volumes transportés (en t), tandis que le minerai de fer est le segment le plus important en termes de TKM.

MANUTENTION FLUVIALE DANS LES PORTS EUROPÉENS

VOLUME TOTAL DE LA MANUTENTION FLUVIALE DU 1ER AU 3ÈME TRIMESTRE 2017, VOLUME TOTAL DE LA MANUTENTION FLUVIALE DU 1ER AU 3ÈME TRIMESTRE 2018, ET TAUX DE VARIATION ENTRE LES DEUX TOTAUX



[4] *Les données pour les ports de Liège et Metz incluent les 4 trimestres 2017 et 2018.*

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

Sources: Destatis (ports allemands), Commission du Danube (ports autrichiens, slovaques et serbes), Office central hongrois des statistiques (ports hongrois), Office roumain des statistique (ports roumains) et données portuaires (pour tous les autres ports)

02

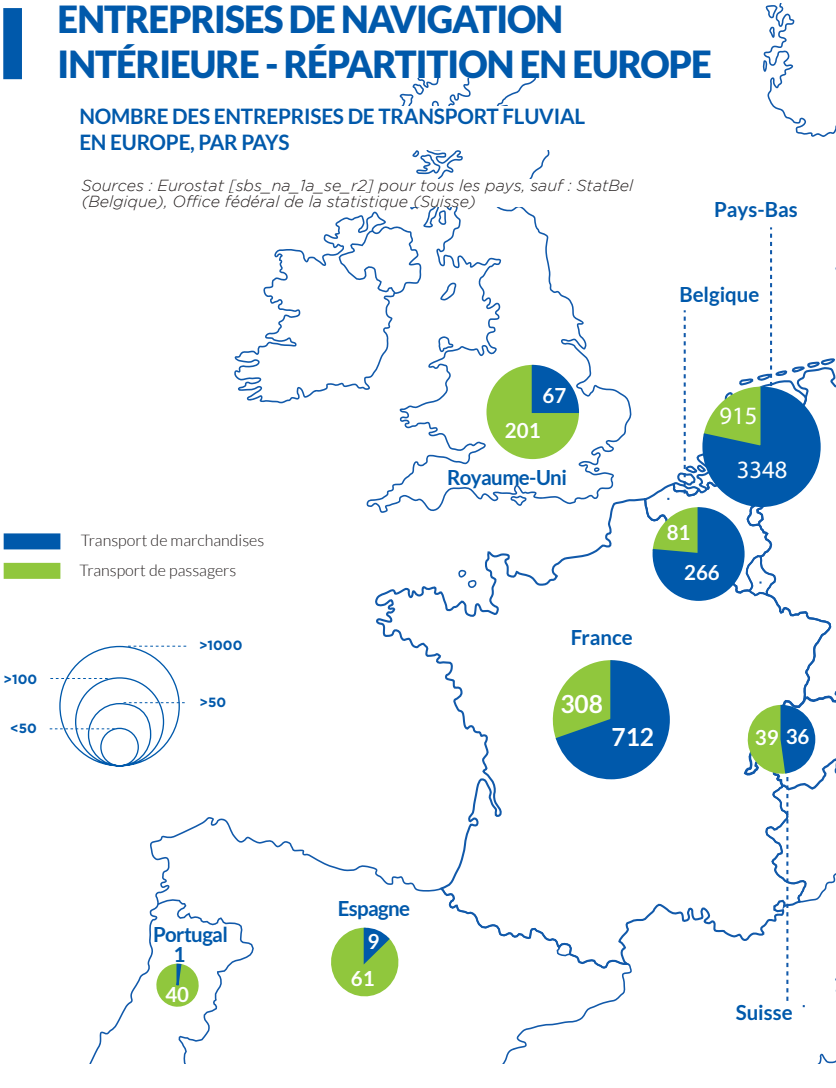
CONDITIONS D'EXPLOITATION

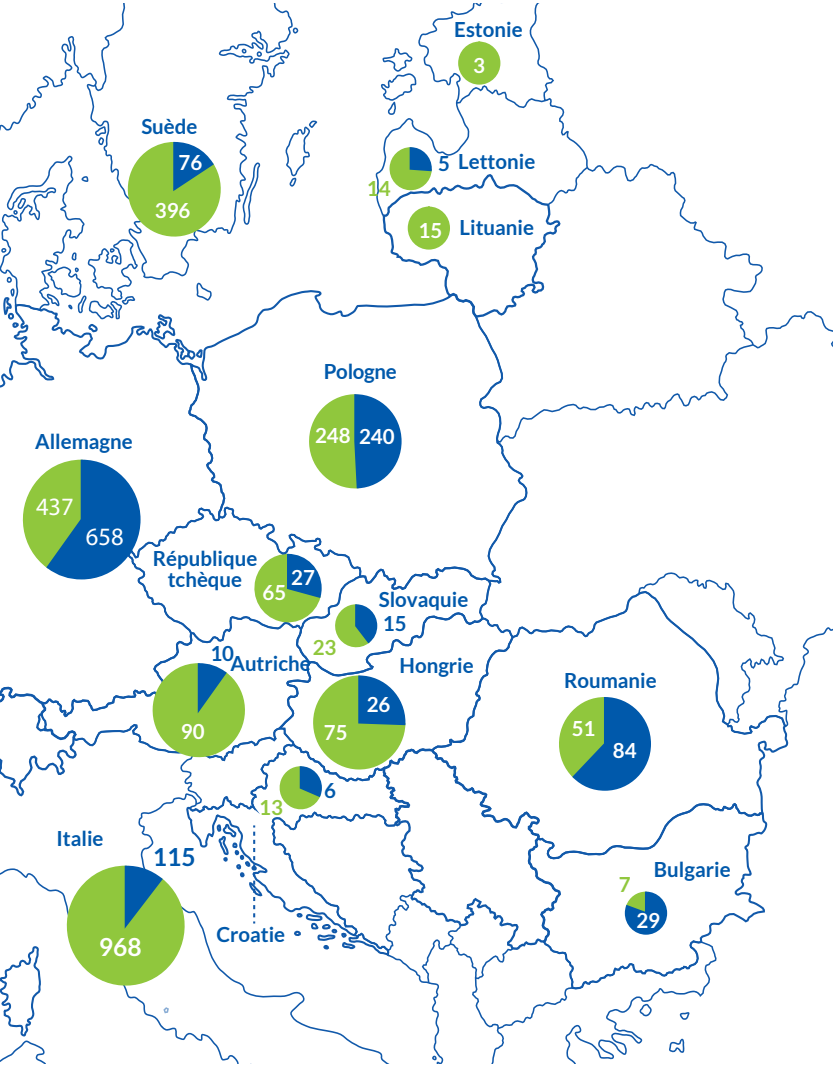
- **Les faibles niveaux d'eau ont affecté le degré de chargement des bateaux et le transport de marchandises, dans des proportions différentes, selon les régions.**
- **Sur le Rhin supérieur et moyen (entre Bâle et Cologne), le degré de chargement maximal des bateaux a baissé pour atteindre des niveaux compris entre 40 % et 50 %, tandis qu'il est resté supérieur à 60 % sur le Rhin inférieur (entre Cologne et Duisbourg).**
- **Les taux de fret sur le Rhin et le Danube ont fortement augmenté en raison de la diminution de la capacité de transport réellement disponible. Toutefois, l'augmentation des prix a été très limitée pour les bateaux exploités aux Pays-Bas, où la période d'étiage a été moins sévère.**

ENTREPRISES DE NAVIGATION INTÉRIEURE - RÉPARTITION EN EUROPE

NOMBRE DES ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL EN EUROPE, PAR PAYS

Sources : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] pour tous les pays, sauf : StatBel (Belgique), Office fédéral de la statistique (Suisse)

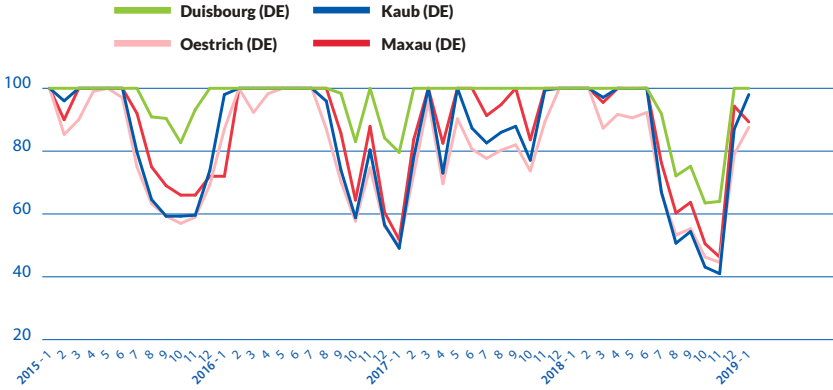



Estonie
3
Suède
76
396
5
Lettonie
14
15
Lituanie
Pologne
248
240
Allemagne
437
658
République tchèque
65
27
Slovaquie
15
23
10
Autriche
Hongrie
90
26
75
Roumanie
51
84
6
13
Italie
115
968
Croatie
Bulgarie
7
29

HAUTEURS D'EAU ET DEGRÉ DE CHARGEMENT DES BATEAUX DANS LE BASSIN DU RHIN

DEGRÉ MAXIMAL DE CHARGEMENT DES BATEAUX D'UN TIRANT D'EAU DE 3 M AUX ÉCHELLES DU RHIN (%)

Source : calcul de la CCNR basé sur des données de l'Office fédéral allemand d'hydrologie

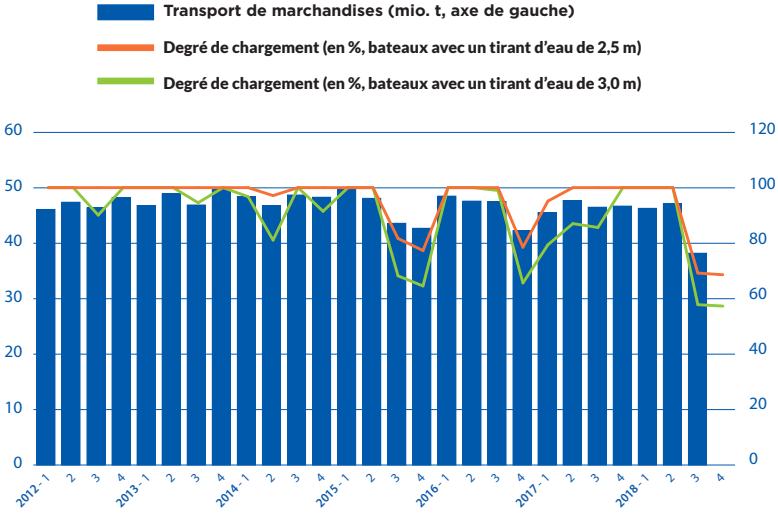


- Le degré maximal de chargement varie selon le type de bateau et la situation géographique de la voie d'eau. Ces valeurs sont calculées mensuellement par la CCNR sur la base d'une formule tenant compte des paramètres spécifiques de la voie d'eau et des données relatives aux hauteurs d'eau.[5]
- Selon l'Institut pour l'économie mondiale de Kiel,[6] la période d'étiage sur le Rhin a ralenti le taux de croissance de la production industrielle en Allemagne de 0,8 point de pourcentage au 3ème trimestre 2018, soit 1,9 milliard d'euros, par rapport à l'année précédente. Cette perte est principalement due à des interruptions temporaires des chaînes logistiques, notamment pour l'industrie chimique et pour le transport de conteneurs.
- La corrélation entre le transport de marchandises sur le Rhin et les niveaux d'eau/degrés de chargement montre que les grands bateaux sont plus vulnérables aux périodes d'étiage. Cela soulève la question de la nécessité de concepts logistiques nouveaux/modernisés et de bateaux à faible tirant d'eau, y compris l'éventuelle résurgence future des petits bateaux.

[5] Pour plus d'informations sur la méthodologie, voir la revue «SVS aktuell» de la «Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft» (Association suisse de la navigation et de la gestion portuaire), édition décembre 2018/janvier 2019, pages 7-8
[6] Voir : Ademmer, M ; Jannsen, N ; Kooths, S ; Mösle, S (2019). Niedrigwasser bremst Produktion (Les basses eaux ralentissent la production), dans : Wirtschaftsdienst 99 (1), 79-80

TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE RHIN PAR TRIMESTRES ET DEGRÉ DE CHARGEMENT MAXIMAL DES BATEAUX À KAUB/RHIN

Source : Destatis et calcul de la CCNR basé sur des données de l'Office fédéral allemand d'hydrologie

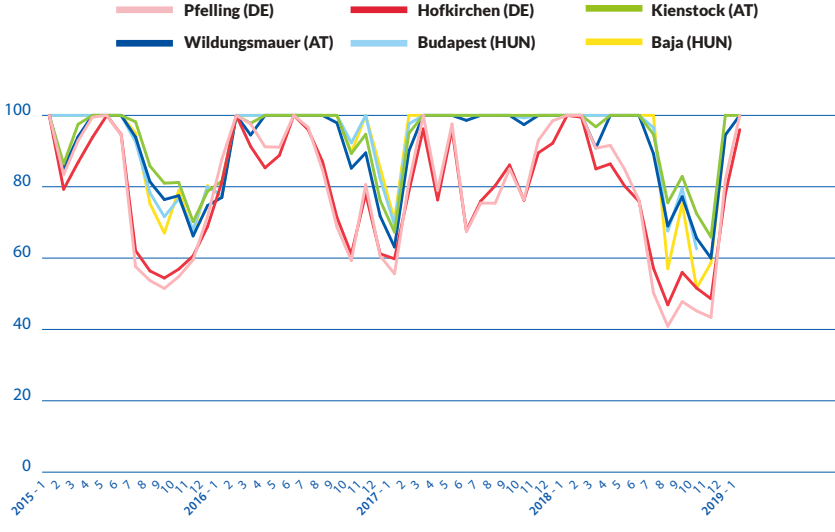


LE DEGRÉ DE CHARGEMENT DES BATEAUX A ÉTÉ LE PLUS AFFECTÉ PAR LES BASSES EAUX AU 4ÈME TRIMESTRE 2018

HAUTEURS D'EAU ET DEGRÉ DE CHARGEMENT DES BATEAUX DANS LE BASSIN DU DANUBE

DEGRÉ MAXIMAL DE CHARGEMENT DES BATEAUX PRÉSENTANT UN TIRANT D'EAU DE 3 M AUX ÉCHELLES DU DANUBE (%)

Source : calcul de la CCNR basé sur des données de l'Office fédéral allemand d'hydrologie, de viadonau et de la Direction générale de la gestion de l'eau en Hongrie

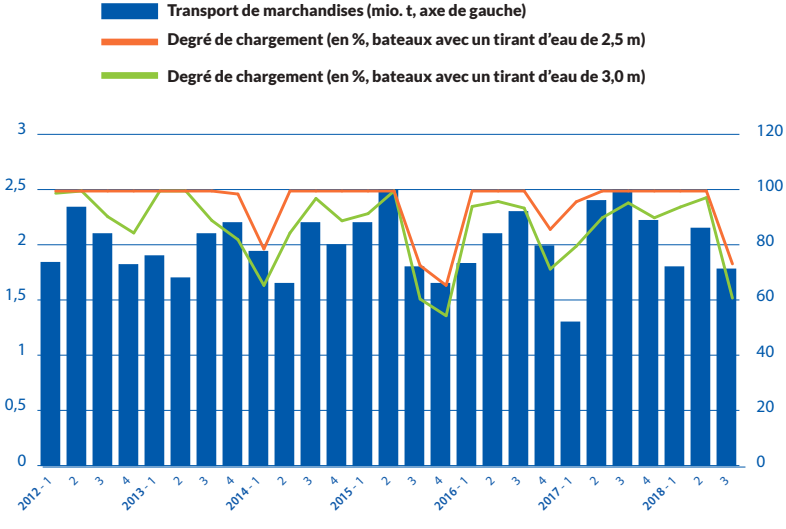


- Dans le bassin du Danube un impact relativement limité des basses eaux sur les degrés de chargement des bateaux peut être observé en Autriche et en Hongrie. En revanche, cet impact est plus marqué en Allemagne. Cela peut s'expliquer par le fait que le Danube allemand comporte de nombreuses sections à courant libre.

LE DANUBE AUTRICHIEN ET HONGROIS A ÉTÉ MOINS IMPACTÉ PAR LES BASSES EAUX QUE LE DANUBE ALLEMAND

TRANSPORT DE MARCHANDISES EN HONGRIE PAR TRIMESTRES ET DEGRÉ DE CHARGEMENT MAXIMAL DES BATEAUX À BUDAPEST

Sources : Eurostat [iww_go_qnave] et calcul de la CCNR basé sur des données de la Direction générale de la gestion de l'eau en Hongrie

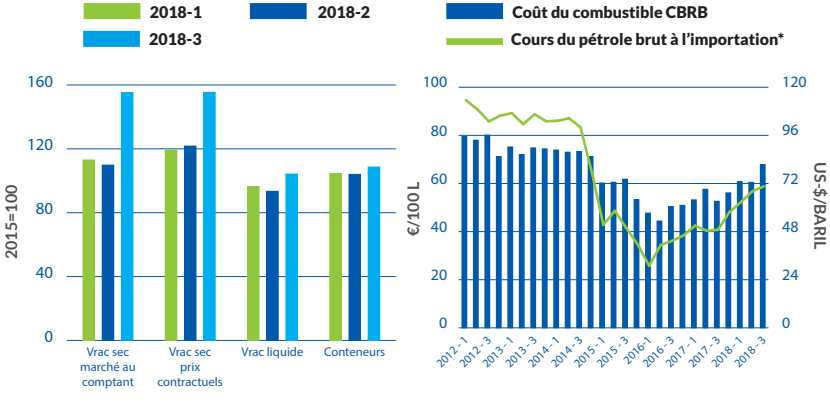


- En Hongrie, l'activité de transport et les conditions d'exploitation ont été fortement affectées non seulement par les périodes d'étiage mais aussi par les périodes de glace (par exemple au 1er trimestre de l'année 2017) et par la saisonnalité des transports sur le Danube due au segment des produits agricoles.

TAUX DE FRET ET COÛT DE L'AVITAILLEMENT DANS LE BASSIN DU RHIN

INDICE CBS DES TAUX DE FRET AUX PAYS-BAS, COÛT DE L'AVITAILLEMENT ET COURS DU PÉTROLE IMPORTÉ*

Sources : Centraal Bureau voor de Statistik (Pays-Bas), CBRB et IEA
**Les coûts moyens pondérés en fonction du volume intègrent la France, l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne, le Royaume-Uni, le Japon, le Canada et les États-Unis, frais d'assurance et de fret (caf) inclus.*



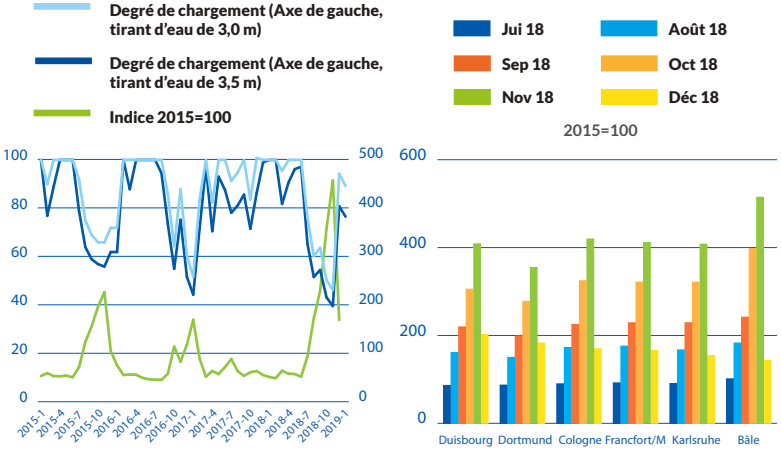
- Le CBS mène régulièrement des enquêtes auprès de 80 entreprises néerlandaises de transport fluvial, huit fois par an. Les prix comprennent les majorations pour le carburant et les basses eaux. Le chiffre d'affaires d'une entreprise conditionne l'influence qu'elle exerce sur l'indice des prix. Selon cet indice, les taux de fret des entreprises néerlandaises pour le vrac sec ont fortement augmenté au 3ème trimestre 2018, reflétant en partie le trafic international vers l'arrière-pays rhénan, où les niveaux d'eau étaient bas.
- La partie « vrac liquide » de l'indice CBS inclut le transport de marchandises sur plusieurs secteurs, comme le Rhin, mais aussi des trajets plus courts dans le secteur ARA (Amsterdam-Rotterdam-Anvers) et dans d'autres régions des Pays-Bas où la hauteur d'eau a un moindre impact sur le volume de cargaison pouvant être

transporté. Il comprend les taux du marché au comptant, les taux des contrats (à long terme) et l'acheminement de tout type de vrac liquide (produits chimiques, diesel, fioul, méthanol, naphta, huile de tournesol, etc.).

- L'indice PJK pour le vrac liquide est un indice du marché au comptant basé sur le transport de produits pétroliers depuis la région ARA via le Rhin vers des destinations en Allemagne, en France et en Suisse. Le fait qu'il soit axé sur le marché au comptant et qu'il repose uniquement sur le marché ARA-Rhin, où les niveaux d'eau ont eu un impact plus important qu'aux Pays-Bas, explique l'évolution divergente par rapport à l'indice CBS pour les marchandises liquides.

INDICE DES TAUX DE FRET PJK POUR LES MARCHANDISES LIQUIDES ACHEMINÉES DE LA RÉGION ARA VERS DES DESTINATIONS LE LONG DU RHIN - COMPARÉ AU DEGRÉ DE CHARGEMENT DES BATEAUX À MAXAU/ RHIN SUPÉRIEUR*

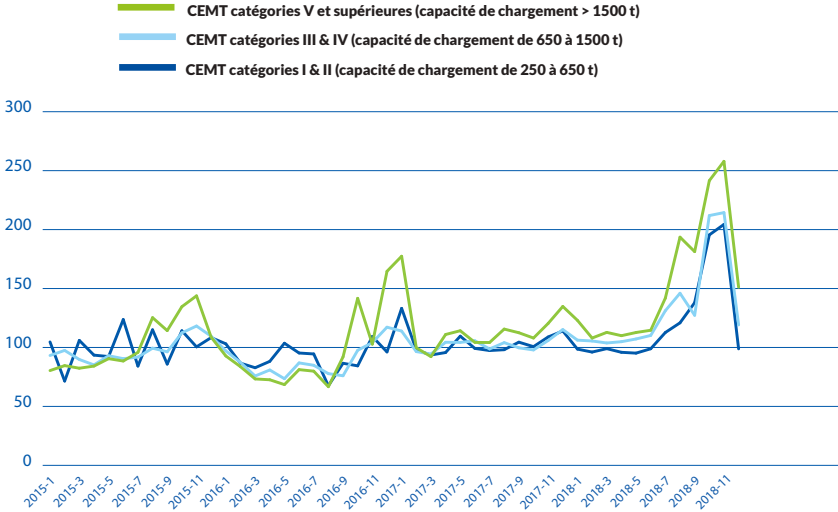
Source : calcul de la CCNR basé sur de données de PJK International et de l'Office fédéral d'hydrologie (Allemagne)
** Les taux de fret pour le gasoil incluent les frais de pilotage ainsi que les droits portuaires et de canal. Figure de gauche : niveau moyen des taux de fret, figure de droite : par destination.*



- Les taux de fret varient aussi selon les catégories de bateaux. Chaque voie navigable est limitée par les dimensions des écluses et des élévateurs à bateaux. La classification des voies navigables européennes (CEMT) est un ensemble de standards pour les voies navigables et les catégories de bateaux.
- La figure suivante montre que les taux de fret pour les grands bateaux ont fortement augmenté pendant les périodes de basses eaux. Cela s'explique par le fait que l'offre (capacité de chargement) des grands bateaux est davantage affectée par les périodes d'étiage que l'offre des bateaux moins grands.
- Les taux de fret par catégorie CEMT comprennent tous les types de cargaisons sèches et tous les secteurs de navigation dans le bassin du Rhin. Toutefois, les catégories de bateaux plus petits (catégories CEMT I et II = bateaux de type Spits et Kempenaar, d'une capacité de chargement maximale de 650 t), transportent généralement des produits agricoles sur le marché au comptant et sont essentiellement exploitées sur les voies d'eau néerlandaises et belges.

INDICE DES TAUX DE FRET PANTEIA POUR LE TRANSPORT DE CARGAISONS SÈCHES PAR CATÉGORIES DE VOIES NAVIGABLES CEMT (2015=100)

Source: Panteia

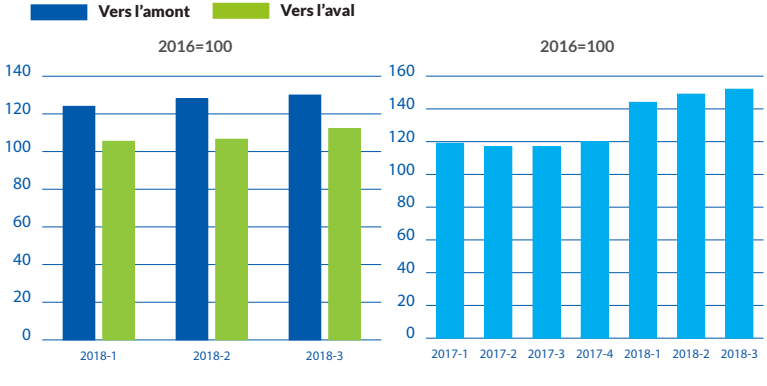


TAUX DE FRET ET COÛT DE L'AVITAILLEMENT DANS LE BASSIN DU DANUBE

- Selon la Commission du Danube, le coût moyen du combustible avitaillé dans la région du Danube était de 710 à 735 $US la tonne aux 1er et 2ème trimestres 2018, puis de 755 $US la tonne au 3ème trimestre 2018. Cela correspond à une fourchette de 127 € à 132 € par 100 litres au premier semestre et à 136 € par 100 litres au troisième trimestre 2018, soit un niveau de prix nettement supérieur à celui qui prévalait en Europe occidentale (voir la page précédente).
- Le coût du combustible avitaillé a fortement augmenté ces derniers temps : au cours des neuf premiers mois de l'année 2018, le coût a été supérieur de 27 % par rapport au niveau moyen de l'année 2017.[7]
- Dans la région du Danube, les taux de fret ont été poussés à la hausse par l'augmentation du coût du combustible avitaillé ainsi que par les faibles hauteurs d'eau sur certains secteurs du Danube. Les taux de fret pour les transports vers l'amont sur le Danube (où sont transportés le minerai de fer et le charbon) étaient supérieurs aux taux de fret pour les transports vers l'aval.

INDICE DES TAUX DE FRET POUR LE TRANSPORT SUR LE DANUBE (À GAUCHE) **ET ÉVOLUTION DU COÛT DE L'AVITAILLEMENT DE COMBUSTIBLE** (À DROITE) **DANS LA RÉGION DU DANUBE**

Sources : Commission du Danube, analyse de la CCNR

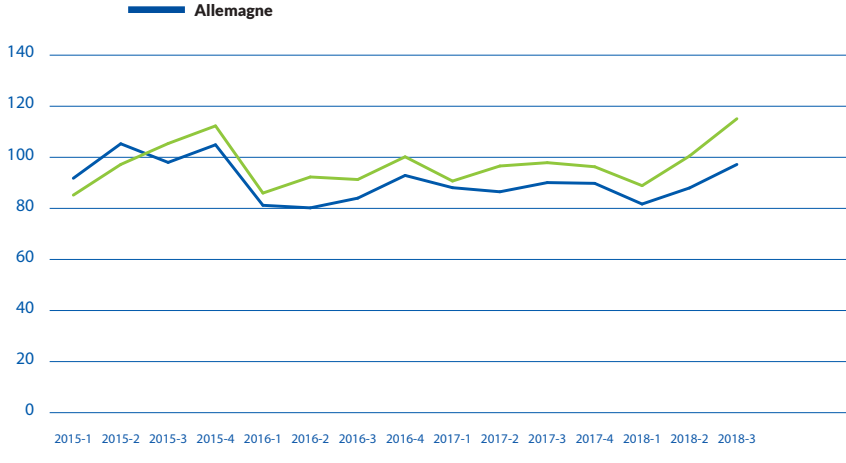


[7] *Source: Commission du Danube, rapport d'observation du marché de la navigation danubienne, neuf premiers mois de l'année 2018*

ÉVOLUTION TRIMESTRIELLE DU CHIFFRE D'AFFAIRES DU TRANSPORT PAR NAVIGATION INTÉRIEURE EN EUROPE[8]

ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES AUX PAYS-BAS ET EN ALLEMAGNE - PRINCIPALEMENT POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES* (2015=100)

Sources : CBS, Destatis
**Pour les Pays-Bas, la série de données correspond au chiffre d'affaires total du transport par navigation intérieure, le transport de marchandises représentant toutefois une part très élevée de 92 % ; pour l'Allemagne, la série de données ne porte que sur le chiffre d'affaires du transport de marchandises.*



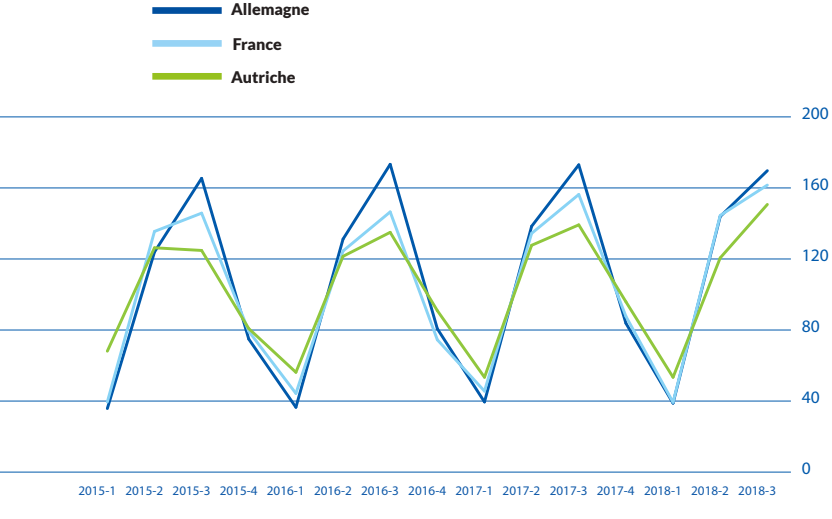
- Malgré un recul du transport de marchandises aux Pays-Bas et en Allemagne, le chiffre d'affaires a augmenté. Cela s'explique par l'augmentation des taux de fret due aux faibles hauteurs d'eau (voir les pages précédentes).

[8] 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. Pour la France, l'Allemagne et les Pays-Bas, les données trimestrielles concernant le chiffre d'affaires sont fournies par les offices statistiques nationaux (INSEE, Destatis, CBS).

- Le transport ferroviaire et routier de marchandises en Allemagne a connu une évolution du chiffre d'affaires relativement stable au cours des années 2017 et 2018. Toutefois, le chiffre d'affaires du 3ème trimestre 2018 était supérieur de 12 à 13 % à celui de l'année de référence 2015, alors que celui de la navigation intérieure allemande était encore inférieur de 3 % à celui de 2015, cela malgré la hausse enregistrée au 3ème trimestre 2018.
- Aux Pays-Bas, le chiffre d'affaires du transport ferroviaire de marchandises a dépassé de 9 % celui de 2015 au 3ème trimestre 2018. Comme en Allemagne, son évolution depuis 2017 a été plutôt stable, mais à un niveau qui est globalement supérieur à celui du transport fluvial.[9]

ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES EN AUTRICHE, EN FRANCE ET EN ALLEMAGNE - PRINCIPALEMENT POUR LE TRANSPORT DE PASSAGERS * (2015=100)

Sources : Eurostat[sts_setu_q] pour l'Autriche, Destatis pour l'Allemagne et INSEE pour la France
** Pour l'Autriche, la série de données reflète le chiffre d'affaires total du transport par navigation intérieure, mais le secteur est largement dominé par le transport de passagers ; pour l'Allemagne et la France, la série de données ne porte que sur le chiffre d'affaires du transport de passagers.*



[9] *Source: Destatis (Allemagne) et CBS (Pays-Bas)*

- Le chiffre d'affaires des entreprises autrichiennes, françaises et allemandes de transport fluvial de passagers a connu les variations saisonnières habituelles, ce qui permet de conclure que ce segment n'a pas été trop fortement affecté par les faibles hauteurs d'eau. Le nombre de bateaux de croisière sur le Danube supérieur à la frontière germano-autrichienne a augmenté de 6 % en 2018 par rapport à 2017.
- La navigation à passagers n'a pas non plus été fortement affectée sur le Danube moyen. Selon la Commission du Danube, le nombre des bateaux de croisière qui ont franchi l'écluse de Mohacs, dans le sud de la Hongrie, n'a baissé que de 3 % au 3ème trimestre 2018 par rapport à l'année précédente.[10]
- Pour l'interprétation de ces chiffres, il convient de préciser que la plupart des 228 bateaux de croisière fluviale qui opèrent sur le Danube sont enregistrés et détenus par des entreprises de pays rhénans : 54% sont enregistrés en Suisse, 18% en Allemagne, 5% au Pays-Bas et 5% également en France. En outre, 14 % des bateaux de croisière exploités sur le Danube sont enregistrés à Malte. Les bateaux enregistrés dans des pays du Danube ne représentent que 3 % de la flotte de croisière en activité sur le Danube.

[10] *Observation du marché de la Commission du Danube, résultats pour les neuf premiers mois de l'année 2018*

03

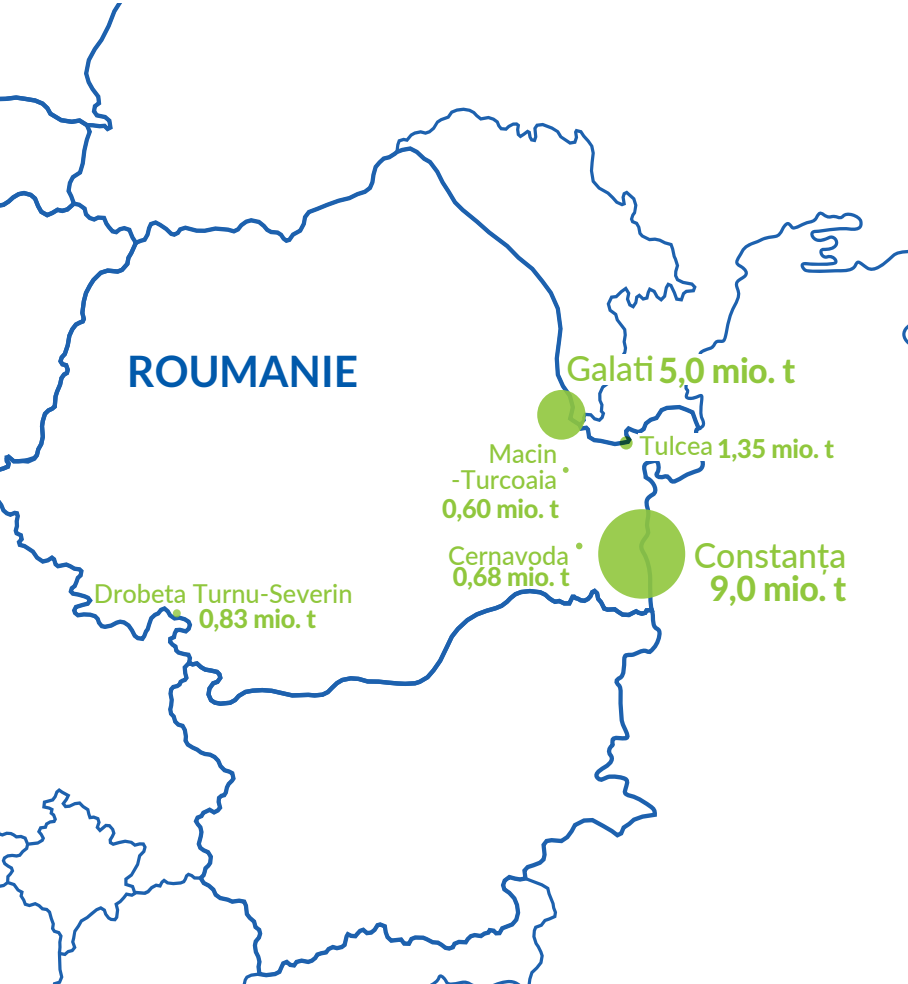
FOCUS SUR LA ROUMANIE

- **La prestation de transport annuelle sur les voies de navigation intérieure roumaines représente pour les marchandises 8,5% du total de la prestation de transport sur les voies de navigation intérieure européennes (12 517 millions de TKM en 2017).**
- **Après les minerais de fer, le sable et le gravier, les produits agricoles constituent le deuxième segment de marchandises de la navigation intérieure en Roumanie, soit 23,1% du total de la prestation de transport pour les produits agricoles dans l'UE.**
- **Constanța et Galati sont les 1er et 3ème ports maritimes de la Roumanie, enregistrant également un trafic fluvial de respectivement 3,91 et 1,65 millions de tonnes au T3 2018.**

PORTS EN ROUMANIE

TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES AUX 1ER À 3ÈME TRIMESTRES 2018 (EN MILLIONS DE TONNES)

Source : Institut national de statistiques (Roumanie)

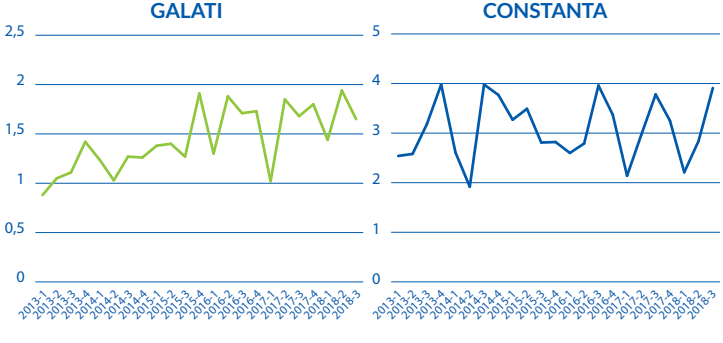


PORT DE CONSTANTA ET PORT DE GALATI

- Avec un trafic maritime de 29 millions de tonnes au cours des trois premiers trimestres 2018, le port de Constanța est le principal port maritime de Roumanie ainsi que de l'ensemble de la région danubienne. Ce port est très important pour l'exportation de céréales et pour l'importation de minerai de fer et de charbon.
- Le port maritime de Constanța est également un important site de chargement et de déchargement du transport fluvial, qui y atteint environ 3 millions de tonnes par trimestre.
- Le port fluviomaritime de Galati est le troisième plus grand port maritime de Roumanie. Son trafic maritime s'est élevé à 0,9 million de tonnes aux 1er à 3ème trimestres 2018. En ce qui concerne l'exportation, les métaux de l'industrie sidérurgique locale jouent le rôle le plus important. Comme à Constanța, les exportations de céréales de l'arrière-pays danubien sont également très importantes.
- Le trafic fluvial dans le port fluviomaritime de Galati a suivi une tendance à la hausse ces dernières années et le temps sec n'a pas interrompu cette tendance.

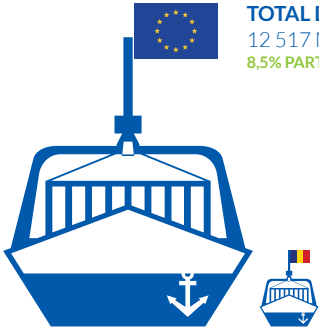
TRANSPORT FLUVIAL DANS LES PORTS DE GALATI ET DE CONSTANTA (EN MILLIONS DE TONNES)

Source: Institut national de statistique (Roumanie), analyse de la CCNR



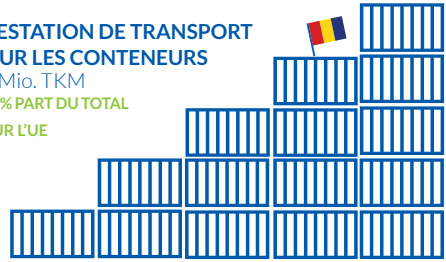
FICHE D'INFORMATION SUR LE TRANSPORT PAR NAVIGATION INTÉRIEURE EN ROUMANIE

VALEUR ABSOLUE 2017 POUR LA ROUMANIE VS PART DU TOTAL POUR L'UE



TOTAL DE LA PRESTATION DE TRANSPORT
12 517 Mio. TKM
8,5% PART DU TOTAL POUR L'UE

PRESTATION DE TRANSPORT POUR LES CONTENEURS
15 Mio. TKM
0,09% PART DU TOTAL POUR L'UE

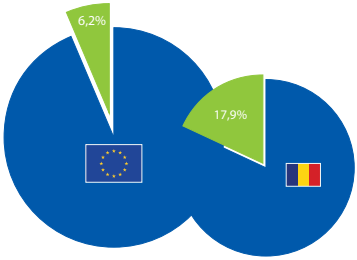


Volume total des marchandises transportées : 29,04 Mio. tonnes

Volume du transport de conteneurs : 55 000 tonnes

SEGMENT DE MARCHANDISES EN IMPORTANCE POUR LE TRANSPORT PAR NAVIGATION INTÉRIEURE

1. Sables, terres et matériaux de construction : 4 748 Mio. TKM
   13,3% PART DU TOTAL POUR L'UE
2. Produits agricoles : 3 883 Mio. TKM
   23,1% PART DU TOTAL POUR L'UE
3. Produits chimiques : 1 089 Mio. TKM
   6,8% PART DU TOTAL POUR L'UE



PART MODALE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE - TOTAL DE LA PRESTATION DE TRANSPORT

Navigation intérieure

Nota : les données « Part du total pour l'UE » contiennent les données pour l'UE, la Suisse et la Serbie. # Contrairement à la prestation de transport, il n'est pas possible de calculer une part spécifique par pays pour les volumes transportés en raison de dédoublements des décomptes (transports transfrontaliers).

PERSONNES EN ACTIVITÉ

2 028 — 6,5%

Transport de marchandises : 1 706 — 10,6%

Passenger transport : 322 — 2,1%

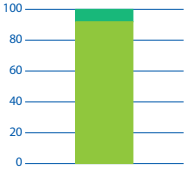
PART DU TOTAL POUR L'UE

NOMBRE D'ENTREPRISES

1,4% — 135

1,5% — Transport de marchandises : 84

1,4% — Transport de passagers : 51



NIVEAU DU CHIFFRE D'AFFAIRES

100 Mio. € **2,1% PART DU TOTAL POUR L'UE**

- Transport de marchandises : 92 Mio. € **3,6% PART DU TOTAL POUR L'UE**
- Transport de passagers : 8 Mio. € **0,5% PART DU TOTAL POUR L'UE**

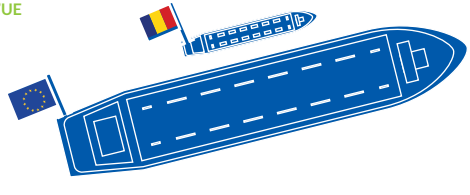
NOMBRE DE BATEAUX À MARCHANDISES EN ACTIVITÉ

1 574 **11% PART DU TOTAL POUR L'UE**

Cargaison sèche : 1 191

Cargaison liquide : 97

Pousseurs et remorqueurs : 286
14% PART DU TOTAL POUR L'UE



TONNAGE DES BATEAUX À MARCHANDISE EN ACTIVITÉ

1,608 Mio. t **11,5% PART DU TOTAL POUR L'UE**

Cargaison sèche : 1,523 Mio. t

Cargaison liquide : 0,085 Mio. t

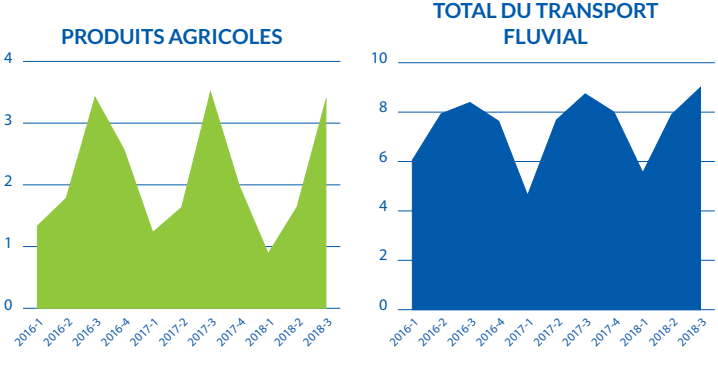
Sources : analyse de la CCNR basée sur des données d'Eurostat data [sbs_na_1a_se_r2], [iww_go_atygo], [iww_go_actygo], [tran_hv_frmod], [iww_eq_loadcap], [road_go_ta_tcrg], [rail_go_contwgt], [iww_eq_age], base de données de la CCNR concernant les flottes

TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR LA NAVIGATION INTÉRIEURE EN ROUMANIE, PAR SEGMENTS

- Les séries trimestrielles révèlent de fortes fluctuations saisonnières pour la navigation intérieure en Roumanie, en raison du cycle de récoltes et de la saison hivernale. Au 3ème trimestre de l'année (période des récoltes), la part des produits agricoles atteint 38 à 40 % du total des transports par voies navigables. Au 3ème trimestre 2018, la demande de transport a bien résisté, car la région du Danube inférieur a un caractère fluviomaritime, avec de grandes profondeurs d'eau, de sorte que le temps sec de 2018 n'a pas eu d'effet négatif sur l'évolution du transport.

TRANSPORT TRIMESTRIEL DE PRODUITS AGRICOLES SUR LES VOIES DE NAVIGATION INTÉRIEURE EN ROUMANIE PAR RAPPORT AU TOTAL TRIMESTRIEL DU TRANSPORT FLUVIAL (EN MILLIONS DE TONNES)

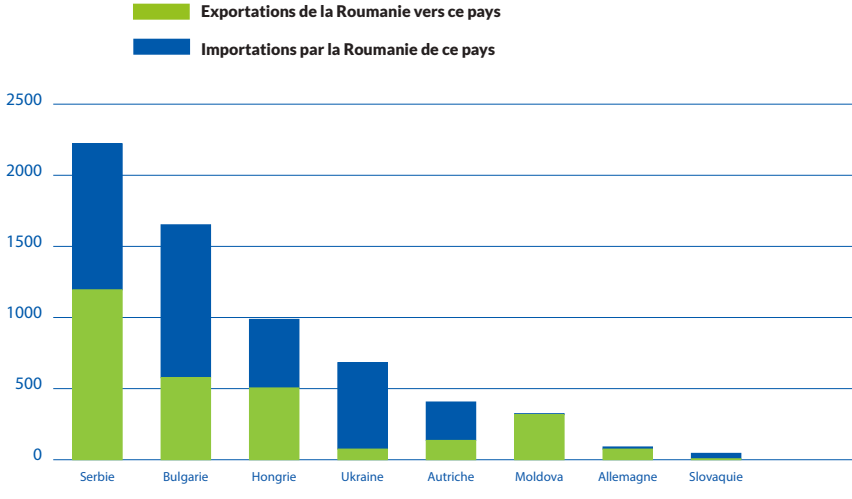
Source : Institut national de statistique (Roumanie)



- Pour le transport international, la Serbie et la Bulgarie sont les principaux partenaires commerciaux de la Roumanie, suivies de la Hongrie. 76 % de la totalité des transports internationaux proviennent ou sont à destination de ces trois pays.

PAYS DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT POUR LE TRANSPORT FLUVIAL INTERNATIONAL EN ROUMANIE (1000 TONNES)*

Source : Institut national de statistique (Roumanie)
** 1er à 3ème trimestres 2018*



- Les relations de transport de la Roumanie sont assez intenses avec la région du Danube moyen (Serbie, Hongrie) et la région du Danube inférieur (Bulgarie, Ukraine, Moldavie), mais bien moins avec la région du Danube supérieur (Slovaquie, Autriche et Allemagne).

LA SERBIE ET LA BULGARIE SONT LES PRINCIPAUX PARTENAIRES COMMERCIAUX DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE ROUMAINE

GLOSSAIRE

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

20XX-3/20XX-T3 : troisième trimestre

CEMT : classification des voies navigables européennes

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

DEGRÉ DE CHARGEMENT : pourcentage de la capacité maximale de chargement d'un bateau. Calculé en fonction de deux paramètres de voies navigables (étiage équivalent (EE) et profondeur d'eau cible), de la marge de sécurité sous la quille du bateau et les niveaux d'eaux relevés à une échelle donnée.

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

EVP : Unité équivalent vingt pieds (unité pour le volume d'un conteur)

MIO : million

MRD : milliard

OCDE : Organisation de coopération et de développement économique

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

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

PIB : Produit Intérieur Brut

PP : point de pourcentage

REGION ARA : Amsterdam – Rotterdam – Anvers

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

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

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

UE : Union européenne

VNI : Voies de navigation intérieures

OFFICES ET INSTITUTS NATIONAUX DE STATISTIQUES

Acronyme	Nom	Nom français	Pays
BFS	Bundesamt für Statistik	Office fédéral de la statistique suisse	Suisse
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	Bureau central des statistiques	Pays-Bas
Destatis	Statistisches Bundesamt	Office fédéral des statistiques d'Allemagne	Allemagne
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques	Institut national de la statistique et des études économiques	France
INSSE	Institutul National de Statistica	Office statistique de Roumanie	Roumanie
KSH/ HCSO	Központi Statisztikai Hivatal	Office central de statistique de Hongrie	Hongrie
Statbel	Statistics Belgium	Statistiques Belgique	Belgique

AUTRES SOURCES

Original	Nom français	Pays
Bundesanstalt für Gewässerkunde	Office fédéral d'hydrologie	Allemagne
EUROSTAT	EUROSTAT	UE
European Commission	Commission européenne	UE
International Energy Agency	Agence internationale de l'énergie	Mondial
Ports mentioned in the report	Ports mentionnés dans le rapport	Europe
Kieler Institut für Weltwirtschaft	Institut pour l'économie mondiale de Kiel	Allemagne
Országos Vízügyi Főigazgatóság	Direction générale de la gestion de l'eau en Hongrie	Hongrie
Panteia	Panteia	Pays-Bas
PJK International	PJK International	Pays-Bas
Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft	Association suisse de la navigation et de la gestion portuaire	Suisse
Voies Navigables de France	Voies Navigables de France	France
Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes	Direction générale des voies d'eau et de la navigation en Allemagne	Allemagne

MÉTHODOLOGIE

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

L'Europe, telle que définie au chapitre 1, 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 1).

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.

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

Norbert KRIEDEL (Économiste)

Lucie FAHRNER (Chargée de communication)

Laure ROUX (Coordination de projet)

Sarah MEISSNER (Assistante de projet)

Contact: ccnr@ccr-zkr.org

EN PARTENARIAT AVEC

Commission du Danube

Commission de la Moselle

Commission de la Sava

EBU

ESO

IVR

DIRECTION ARTISTIQUE – AGENCE PRESS-AGRUM.COM (https://www.press-agrum.com) ET CCNR

TRADUCTION

Christophe HENER (Français)

Barbara VOLLATH-SOMMER (Allemand)

Pauline de ZINGER (Néerlandais)

Veronica SCHAUINGER-HORNE (Anglais-relecture)

Achevé d'imprimer: avril 2019

Édité par le Secrétariat de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)
2, place de la République CS10023 – 67082 STRASBOURG cedex – www.ccr-zkr.org

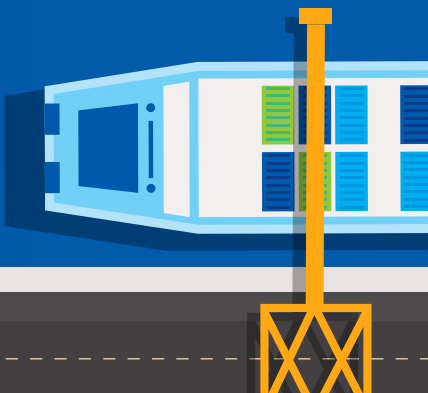
ISSN : 2519-1136

Retrouvez toutes nos données sur :

www.inland-navigation-market.org

En partenariat
avec

Commission
européenne

Donaukommission
Commission du Danube
Дунайская Комиссия

MOSELKOMMISSION
COMMISSION DE LA MOSELLE