APERÇU DU MARCHÉ

LA NAVIGATION INTÉRIEURE EUROPÉENNE

PUBLIÉ EN

AVRIL 2020

Commission européenne

CCNR
COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Aperçu du marché

LA NAVIGATION INTÉRIEURE EUROPÉENNE

Publié en

Avril 2020

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

TABLE DES MATIÈRES

01

TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES (P.5)

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

Volumes transportés dans les principaux pays européens concernés par la navigation intérieure **(p.12)**

Vrac sec, vrac liquide et transport de conteneurs **(p.13)**

Impacts de la crise du COVID-19 sur la navigation intérieure européenne **(p.22)**

02

CONDITIONS D'EXPLOITATION (P.25)

Impact des conditions d'hydraulicité **(p.26)**

Taux de fret dans le bassin du Rhin et en France **(p.28)**

Évolution trimestrielle du chiffre d'affaires du transport par navigation intérieure par pays en Europe **(p.31)**

Évolution des coûts **(p.34)**

03

FOCUS SUR LA HONGRIE (P.37)

Manutention fluviale dans les ports intérieurs hongrois **(p.38)**

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

Transport de passagers : croisières fluviales sur le Danube hongrois **(p.44)**

01

TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES

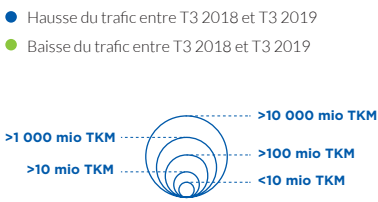
- **La prestation de transport sur les voies de navigation intérieure de l'Union européenne s'est élevée à 111,2 milliards de tonnes-kilomètres (TKM) au cours des trois premiers trimestres de 2019.**
- **Ainsi, les pays rhénans (Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse) ont atteint 91,3 milliards de TKM, ce qui représente une part de 82 %, contre 84 % au cours de la même période de l'année 2018.**
- **Le transport a augmenté de 18,4 % dans les pays du Danube (Autriche, Bulgarie, Croatie, Hongrie, Roumanie, Serbie, Slovaquie), pour atteindre 19,8 milliards de TKM. Leur part de la prestation de transport dans l'UE est passée de 16 % à 18 %.**

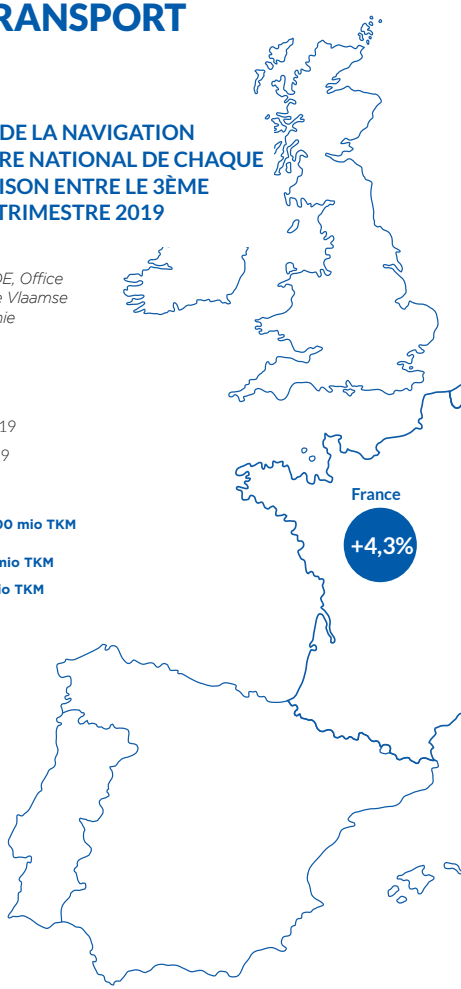
PRESTATION DE TRANSPORT EN EUROPE

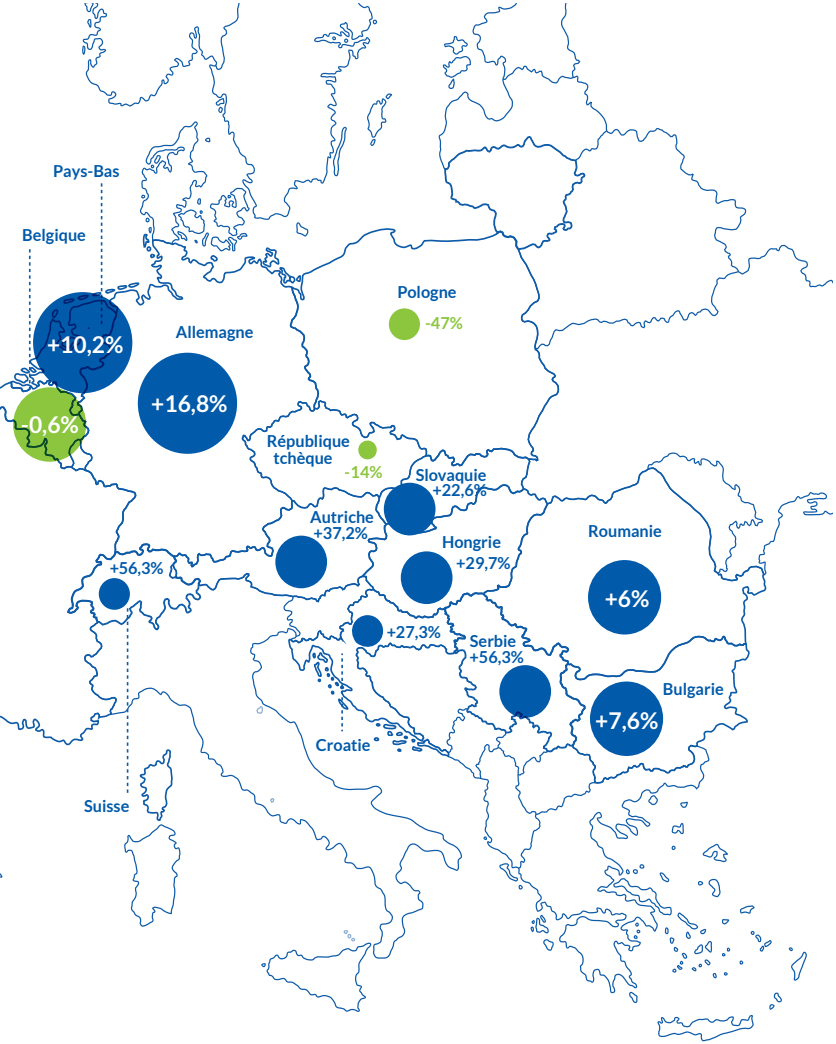
PRESTATION DE TRANSPORT DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE SUR LE TERRITOIRE NATIONAL DE CHAQUE PAYS EN EUROPE - COMPARAISON ENTRE LE 3ÈME TRIMESTRE 2018 ET LE 3ÈME TRIMESTRE 2019

(EN MILLIONS DE TKM)

Sources : Eurostat [iww_go_qnave], OCDE, Office statistique de la République de Serbie, De Vlaamse Waterweg, SPW Service Public de Wallonie

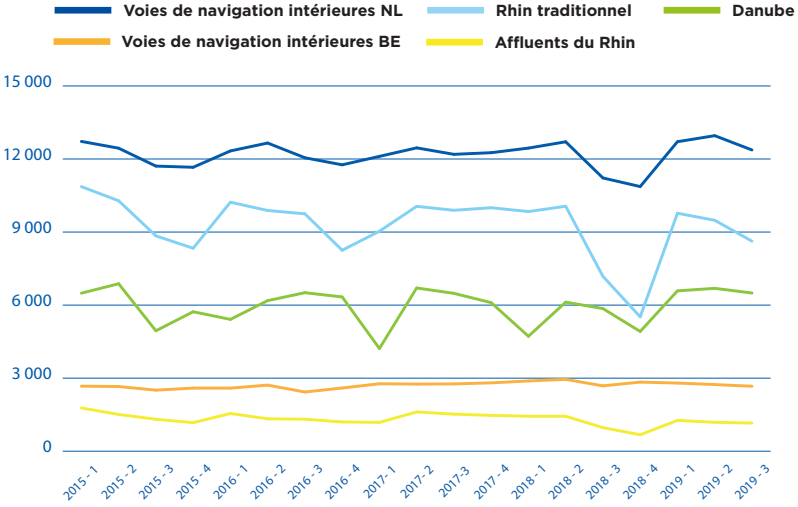





Pays-Bas
Belgique
+10,2%
-0,6%
Allemagne
+16,8%
Pologne
-47%
République tchèque
-14%
Slovaquie
+22,6%
Autriche
+37,2%
Hongrie
+29,7%
Roumanie
+6%
+56,3%
+27,3%
Serbie
+56,3%
Bulgarie
+7,6%
Croatie
Suisse

GRAPH. 1 : **PRESTATION DE TRANSPORT DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE EN EUROPE, PAR REGION** (EN MILLIONS DE TKM)

Sources : Eurostat [iww_go_qnave], OCDE, Office statistique de la République de Serbie, Destatis, Statbel, De Vlaamse Waterweg, SPW Service Public de Wallonie



- La prestation de transport sur le Rhin traditionnel a augmenté de 3 % au cours des trois premiers trimestres de 2019 par rapport à l'année précédente. Cette augmentation reflète la reprise après la période de basses eaux, mais un examen plus approfondi révèle que plusieurs segments de la cargaison sèche connaissent des difficultés.

- Tel est le cas du charbon, qui sera progressivement retiré du secteur de l'énergie entre 2022 et 2038 (voir le texte complémentaire dans le présent rapport). La situation est différente pour les minerais de fer. Le transport de minerai de fer a même légèrement augmenté sur le Rhin entre 2013 et 2017. Cependant, en 2018, il a souffert de la baisse du niveau des eaux et du ralentissement de l'industrie sidérurgique et automobile. Un volume de 16,3 millions de tonnes de minerais de fer a été transporté au cours des trois premiers trimestres de l'année 2019, contre 17,8 millions de tonnes au cours de la même période de 2018,

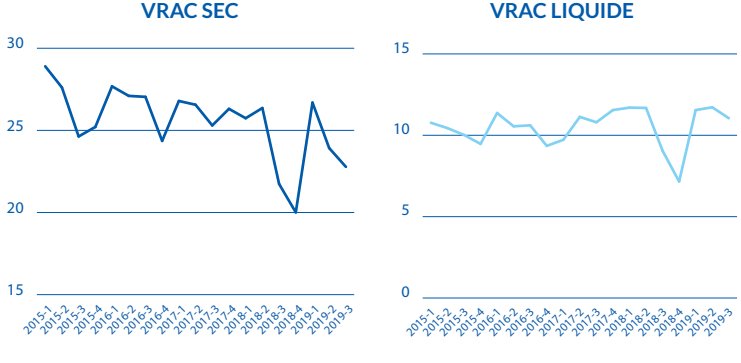
et 19,2 millions de tonnes en 2017. Les perspectives à long terme pour la production d'acier et le transport de minerai de fer laissent présager une légère baisse en Europe occidentale.

- Un autre segment de la cargaison sèche qui connaît une évolution difficile sur le Rhin est celui des produits agricoles et des denrées alimentaires/ fourragères. Au cours des trois premiers trimestres de l'année 2019, 7,16 millions de tonnes de produits agricoles ont été transportées sur le Rhin traditionnel, soit une baisse de 9 % par rapport à la même période de 2018. Les denrées alimentaires ont représenté 4,4 millions de tonnes (-1 %). Depuis 2013, pour les deux segments réunis, les chiffres annuels (12 mois) sont passés de 19,6 millions de tonnes en 2013 à 17,3 millions de tonnes en 2017, et à 15,1 millions de tonnes en 2018. Sur la même période, les résultats des récoltes en Europe occidentale ont été plus ou moins stables, à l'exception d'un mauvais résultat des récoltes en 2016.

- Les prévisions de janvier 2020 pour la récolte céréalière de 2020 (association européenne du commerce des céréales COCERAL) annoncent une augmentation de 4 % pour les céréales (tous types confondus) en Allemagne, et une diminution de 5 % en France. Pour les volumes de récolte de graines oléagineuses (colza, tournesol, soja) est annoncée une augmentation de 4 % en France et de 12 % en Allemagne.

GRAPH. 2 ET 3 : **VOLUME DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES SÈCHES ET LIQUIDES SUR LE RHIN TRADITIONNEL** (EN MILLIONS DE TONNES)

Source : Destatis



- Pour l'avenir du secteur agricole et alimentaire/fourrager, il existe des risques de délocalisation des activités d'élevage de l'Europe occidentale (en particulier des Pays-Bas) vers la Pologne, la Hongrie et la Roumanie. Cela s'explique par les problèmes croissants liés aux émissions résultant de l'activité d'élevage dans les régions densément peuplées.[1]

- Contrairement au vrac sec, le transport de vrac liquide connaît une tendance à la hausse sur le Rhin, en Belgique et aux Pays-Bas. Au cours des trois premiers trimestres de l'année 2019, le volume de vrac liquide a augmenté de 5,8 % sur le Rhin traditionnel et de 9,4 % aux Pays-Bas. Le volume de transport de vrac liquide s'est élevé à 34,3 millions de tonnes sur le Rhin traditionnel et à 91,8 millions de tonnes aux Pays-Bas. En ce qui concerne le vrac liquide sur le Rhin, les produits pétroliers ont affiché une hausse de 10 % (20,5 millions de tonnes).

- Au cours des trois premiers trimestres de l'année 2019, la prestation de transport sur le Danube a augmenté de 18,4 % par rapport à l'année précédente (TKM dans l'ensemble des pays du Danube). Le Danube s'est remis non seulement des périodes de basses eaux, mais aussi sur le plan économique. L'industrie sidérurgique de la région du Danube a considérablement augmenté son niveau de production au cours des dernières années : la production d'acier de la Serbie a plus que triplé entre 2014 et 2018, grâce aux investissements étrangers d'une grande entreprise sidérurgique chinoise.[2]

- La croissance de la navigation sur le Danube en 2019 doit être considérée à la lumière de ces tendances, mais reflète également la reprise après les périodes de basses eaux. Selon le rapport d'observation du marché de la Commission du Danube, 4,3 millions de tonnes de marchandises ont franchi le poste frontière de Mohacs dans le sud de la Hongrie au cours des trois premiers trimestres de 2019 (+16 % par rapport à l'année précédente). Le minerai de fer (transporté vers l'amont) a augmenté de 18 %, et les céréales (transportées vers l'aval) ont augmenté de 6,1 %.

[1] Voir l'étude de Royal Haskoning DHV (décembre 2019), Gevolgen grote Transities en wereldhandel voor de binnenvaart - 2020-2040
[2] Les données de l'Association mondiale de l'acier révèlent une hausse de la production d'acier en Serbie de 0,58 million de tonnes en 2014 à 1,97 million de tonnes en 2018. En ce qui concerne l'investissement chinois dans l'acier, voir l'article du New York Times « As China Moves In, Serbia Reaps Benefits, With Strings Attached » publié le 9 septembre 2017.

- Au point de passage de la frontière entre la Hongrie et la Slovaquie (écluse de Gabčikovo) 4,6 millions de tonnes (+22,7 %) ont été comptabilisées. Cette hausse est principalement due à l'augmentation du transport, vers l'amont, de minerais de fer (+21,8 %) et de denrées alimentaires (+69 %). Le transport vers l'aval a augmenté de 74 % pour les produits pétroliers et de 58 % pour les engrais.

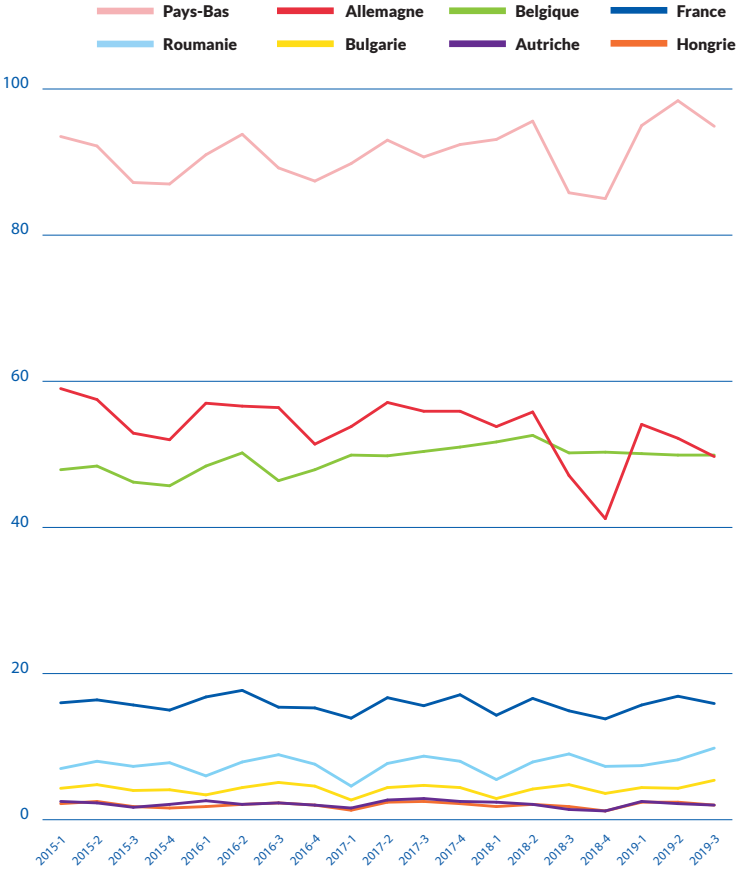
- Sur le canal Danube-Mer Noire (liaison entre le Danube et le port maritime de Constanta), le transport de marchandises a atteint 12,75 millions de tonnes au cours des trois premiers trimestres de 2019, soit une augmentation de 20,5 %.

- Les prévisions de janvier 2020 pour la récolte de céréales de 2020 (Association européenne du commerce des céréales COCERAL) annoncent une augmentation de 5 % pour tous les types de céréales en Roumanie, et une baisse de 5 % en Hongrie. La production de graines oléagineuses devrait rester stable dans les deux pays.

VOLUMES TRANSPORTÉS DANS LES PRINCIPAUX PAYS EUROPÉENS CONCERNÉS PAR LA NAVIGATION INTÉRIEURE

GRAPH. 4 : **VOLUMES TRANSPORTÉS PAR BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE** (DONNEES TRIMESTRIELLES - EN MILLIONS DE TONNES)

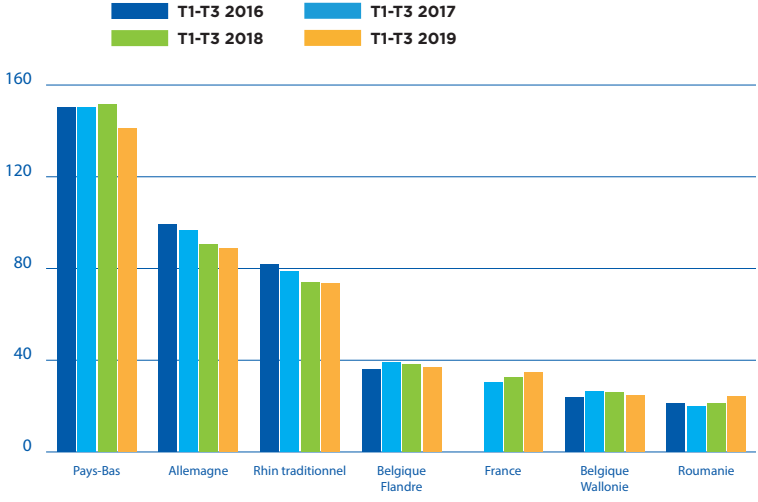
Sources : Eurostat [iww_go_qnave]. Pour la Belgique, les données de Statbel pour les trimestres de l'année 2019 ont été corrigées à la lumière des données disponibles auprès des administrations des voies navigables de la Belgique (De Vlaamse Waterweg et SPW Service Public de Wallonie).



VRAC SEC, VRAC LIQUIDE ET TRANSPORT DE CONTENEURS

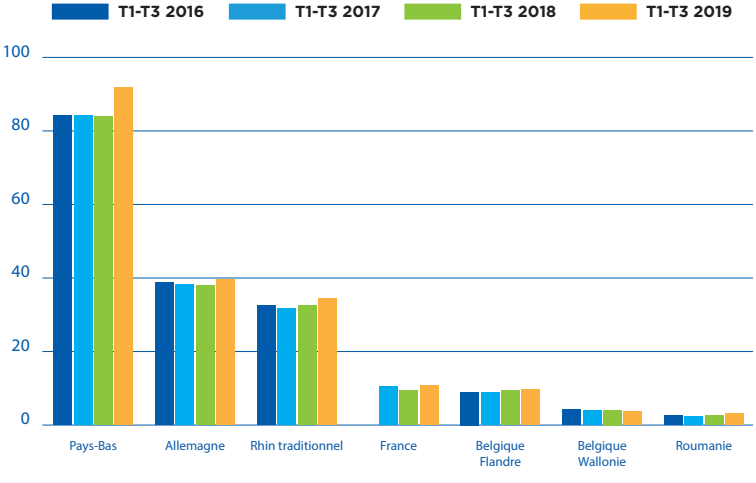
Sources : Centraal Bureau voor de Statistiek, Destatis, De Vlaamse Waterweg, SPW Service Public de Wallonie, Voies Navigables de France, Institut roumain des statistiques. Nota : pour la Wallonie, aucune statistique infra-annuelle n'est disponible concernant les conteneurs. Il est par conséquent considéré que le segment de produits « other goods / marchandises diverses » comprend principalement le transport de conteneurs.

GRAPH. 5 : **TRANSPORT DE CARGAISONS SÈCHES** (EN MILLIONS DE TONNES)

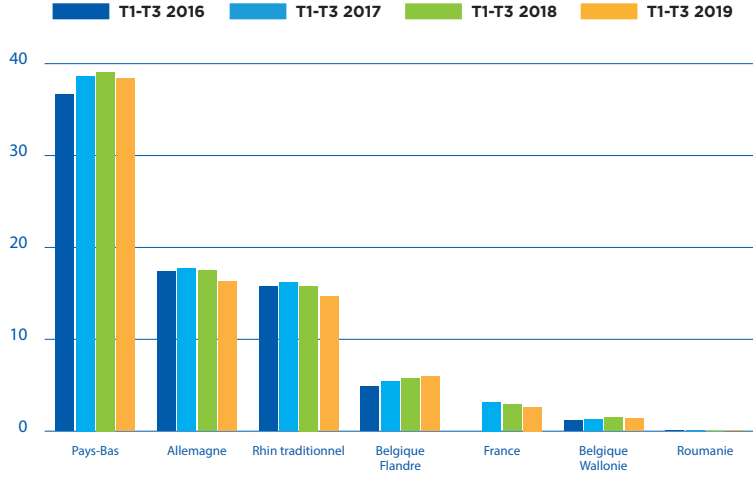


LA BAISSE DES VOLUMES DE TRANSPORT DE SABLES, PIERRES ET GRAVIERS AUX PAYS-BAS A CONTRIBUÉ AU RECUL DU TRANSPORT DE CARGAISONS SÈCHES.

GRAPH. 6 : **TRANSPORT DE CARGAISONS LIQUIDES** (EN MILLIONS DE TONNES)



GRAPH. 7 : **TRANSPORT DE CONTENEURS** (EN MILLIONS DE TONNES)



- Aux Pays-Bas, en Allemagne, en Belgique et sur le Rhin, la transition énergétique du charbon vers les énergies renouvelables et le recul du transport de charbon sur les voies de navigation intérieure constituent un défi majeur. Selon les chiffres du Groupe de travail allemand sur les bilans énergétiques, la production d'électricité à partir de charbon a diminué en Allemagne de 117,7 TWh en 2015, à 92,9 TWh en 2017, 82,6 TWh en 2018 et 56,9 TWh en 2019.[3]

- Les prévisions à moyen terme pour les voies de navigation intérieure en Allemagne laissent entrevoir une poursuite de la baisse du transport de charbon.[4] Selon le programme national de transition énergétique, les centrales électriques au charbon (souvent situées le long des voies navigables dans la région du Rhin et de la Ruhr) seront progressivement fermées à partir de 2022 et seront toutes fermées d'ici 2038.[5]

TABLEAU 1 : **TRANSPORT PAR VOIE DE NAVIGATION INTÉRIEURE DES TROIS PRINCIPAUX SEGMENTS DE MARCHANDISES EN ALLEMAGNE** (AU COURS DES NEUF PREMIERS MOIS DE CHAQUE ANNÉE, EN MILLIONS DE TONNES)

Source : Destatis
Sables, pierres, graviers, matériaux de construction = codes NST-2007 035, 092, 093; produits pétroliers liquides = code NST-2007 072; houille et charbon à coke = codes NST-2007 021, 071

Segment de marchandises	2016	2017	2018	2019
Sables, pierres, graviers, matériaux de construction	23,4	25,0	23,3	26,2
Hydrocarbures liquides	21,9	22,2	20,6	24,3
Charbon et coke	30,0	27,3	22,7	21,0

[3] Source : Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen (https://www.ag-energiebilanzen.de/)
[4] Voir : Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019), Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Februar 2019
[5] Voir : Bundesverband deutsche Binnenschifffahrt (2020), Pläne zum Ausstieg aus der Kohleverstromung belasten Schifffahrt und Häfen (communiqué de presse 24 janvier 2020)

- Le port de Duisbourg adapte ses activités à cette transition énergétique et construit actuellement le plus grand terminal à conteneurs trimodal de l'arrière-pays européen, sur un ancien terrain de stockage du charbon. Ce nouveau « Duisburg Gateway Terminal » aura une capacité de 850 000 EVP et servira de destination ou de point de départ pour jusqu'à 100 trains par semaine en provenance et à destination de la Chine (Nouvelle route de la soie) et de l'Europe de l'Est. Le terminal sera opérationnel d'ici 2022. Pour les transports en provenance et à destination de ce terminal, seront privilégiés le rail et la navigation intérieure. Actuellement, 30 à 40 trains par semaine circulent déjà entre la Chine et le port de Duisbourg, ce qui représente 30 % de l'ensemble des échanges ferroviaires entre la Chine et l'Europe.[6]

- Aux Pays-Bas, la réduction progressive du charbon comme ressource énergétique est particulièrement significative car la majeure partie du charbon utilisé dans les centrales électriques de l'arrière-pays provient des ports maritimes ARA. De même, sur le plan industriel, le secteur néerlandais de la navigation intérieure est fortement impliqué dans le transport du charbon entre les ports maritimes néerlandais et la région du Rhin et de la Ruhr en Allemagne.[7] Selon les données de CBS, 69,7 millions de tonnes de sables, pierres, graviers et matériaux de construction ont été transportées sur les voies de navigation intérieure néerlandaises en 2019, contre 80,6 millions de tonnes en 2018. L'objectif du gouvernement néerlandais de réduire différents types d'émissions (azote, CO2, substances chimiques telles que les « substances alkylées, polyfluorées et perfluorées (PFAS)) a un impact négatif sur l'activité de construction de routes et de bâtiments et des répercussions sont également constatées pour la navigation intérieure.

- En Belgique, les sables, pierres et matériaux de construction constituent également le principal segment de marchandises. Au cours des trois premiers trimestres de l'année 2019, ce segment a atteint un volume de 12,2 millions de tonnes en

[6] *Source : Schifffahrt, Hafen, Bahn und Technik (8/2019), Logistik folgt auf Kohle.*
[7] *Voir : Weekblad Schuttevaer (2020): Wegvallen kolen is rampscenario, 29 January 2020*

Wallonie et de 20,7 millions de tonnes en Flandre. Cela représente un léger recul pour ces matériaux (-2,0 % en Wallonie et -1,6 % en Flandre) par rapport à la même période en 2018. Le transport de charbon en Belgique a connu un recul nettement plus marqué. En Wallonie, il s'élevait à 1,2 million de tonnes (-19 %), et en Flandre à 1,4 million de tonnes (-5,2 %).

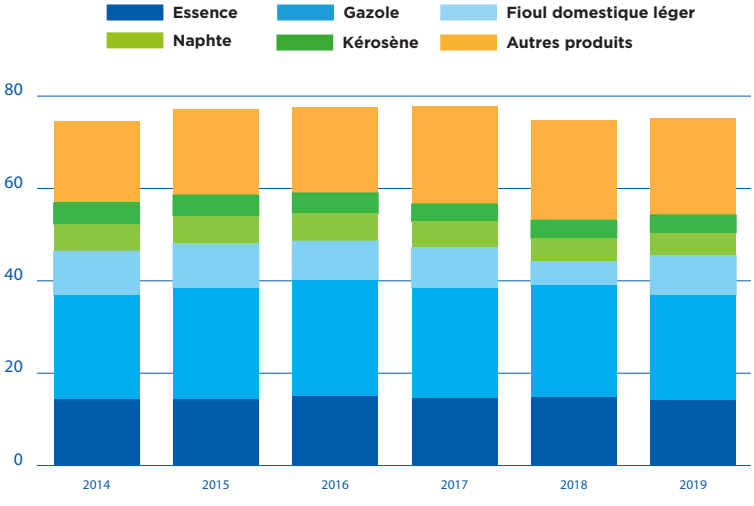
- En France, le transport de cargaisons sèches a augmenté de 6 % au cours des trois premiers trimestres de l'année 2019. Le segment de la construction bénéficie actuellement d'un cycle économique favorable en France, porté par les travaux de construction à Paris et dans la région Ile-de-France. Pour l'ensemble de l'année 2019, le transport de ces matériaux a augmenté de 13,9 %, pour atteindre 25,2 millions de tonnes (19,1 millions de tonnes au cours des trois premiers trimestres). Sur ce total, 15,6 millions de tonnes (valeur annuelle) ont été transportées dans le bassin de la Seine (+14 %). Les produits agricoles sont également en hausse dans les bassins de la Seine et du Rhône, suite aux bons résultats des récoltes.

- Les transports de marchandises sèches ont fortement augmenté en Roumanie, où le principal segment de produits, les minerais métallifères, sables, pierres et matériaux de construction (les minerais métallifères sont majoritaires dans ce segment en Roumanie) a atteint un niveau de 12,4 millions de tonnes au cours des trois premiers trimestres de 2019, soit une hausse de 13,7 % par rapport à la même période en 2018. Le segment des produits agricoles a atteint 7,1 millions de tonnes, soit une hausse de 21 %.

- Les transports de cargaisons liquides ont augmenté dans les cinq pays, en particulier aux Pays-Bas (+9,4 %), en France (+13,4 %) et en Roumanie (+18,4 %). En Allemagne, la production des raffineries était inférieure de 3,0 % à celle de l'année précédente (voir figure), mais le transport par barges des produits pétroliers liquides était supérieur de 18,0 % (voir tableau ci-dessus). Cela s'explique par la reconstitution des stocks stratégiques de pétrole et de produits pétroliers. En outre, le cours du pétrole a baissé en 2019. Les effets particuliers (travaux temporaires d'entretien des raffineries dans l'arrière-pays allemand et suisse du Rhin) ont encore accru le transport de produits pétroliers dans l'arrière-pays du Rhin (voir la partie consacrée aux taux de fret).

GRAPH. 8 : **PRODUCTION DES RAFFINERIES EN ALLEMAGNE AU COURS DES TROIS PREMIERS TRIMESTRES, PAR PRODUIT** (EN MILLIONS DE TONNES)

Source : Association allemande de l'industrie des huiles minérales (Mineralölwirtschaftsverband)



TRANSPORT DE CONTENEURS

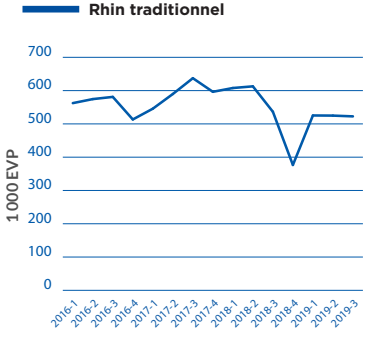
- Mesuré en tonnes, le transport de conteneurs était supérieur de 3,1 % en Belgique-Flandre et inférieur de 1,8 % aux Pays-Bas, de 4,8 % en Belgique-Wallonie, de 6,9 % en Allemagne, de 7,1 % sur le Rhin traditionnel et de 8,4 % en France.

- Le résultat pour la France se caractérise par quelques disparités régionales. On observe en effet une diminution dans le bassin rhénan français (-8,2 % en EVP ; 77,3 mille EVP), mais une augmentation dans le bassin de la Seine (+15,6 % en EVP ; 200 mille EVP) et dans le bassin du Rhône (+12,7 % en EVP ; 68,1 mille EVP). Dans le bassin du Nord-Pas-de-Calais, le résultat en EVP est resté relativement stable (+0,6 %; 81 mille EVP). Ces comparaisons montrent aussi que le volume en tonnes, par conteneur, est plus élevé dans le bassin rhénan français que dans les autres bassins fluviaux français.

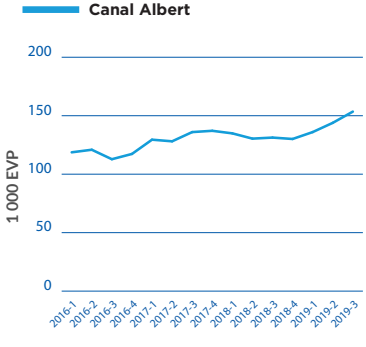
- Le transport de conteneurs sur la principale voie navigable de chacun des pays[8] susmentionnés, sur une base trimestrielle et en EVP, est présenté ci-après. En complément, trois bassins fluviaux allemands (Elbe, canal du Mittelland, canaux ouest-allemands) ont également été intégrés dans cette analyse.

GRAPH. 9, 10, 11, 12 : **TRANSPORT DE CONTENEURS SUR LE RHIN TRADITIONNEL, LE CANAL ALBERT, LA SEINE, L'ELBE, LE CANAL DU MITTELLAND ET LE RÉSEAU DE CANAUX OUEST-ALLEMANDS**

Sources : Destatis, De Vlaamse Waterweg, VNF, Office statistique de Hambourg et du Schleswig-Holstein



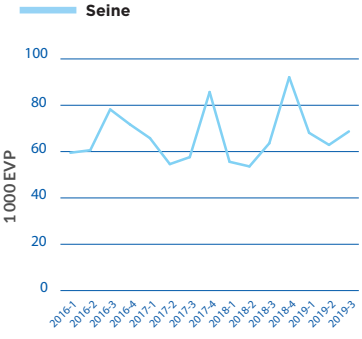
Sur le Rhin traditionnel en Allemagne, le transport de conteneurs a souffert d'une évolution plus modérée des importations et exportations allemandes en 2018 et 2019, ainsi que d'une perte de parts de marché après la période de basses eaux de 2018. Il a atteint 1,57 million d'EVP au cours des trois premiers trimestres de l'année 2019, soit 10,5 % par rapport à la même période en 2018. Le volume de marchandises transporté en conteneurs était de 14,68 millions de tonnes (-7,2 %).



Sur le canal Albert, le transport de conteneurs a suivi une tendance à la hausse en 2019. Il a atteint 433,3 milliers d'EVP au cours des trois premiers trimestres de l'année 2019, soit + 9,2 % par rapport à la même période en 2018.

Des travaux visant à augmenter la hauteur des ponts sur le canal jusqu'à 9,1 mètres ont commencé en 2017 et devraient s'achever en 2022. 21 ponts seront rehaussés afin de permettre la navigation avec quatre couches de conteneurs sur ce canal.

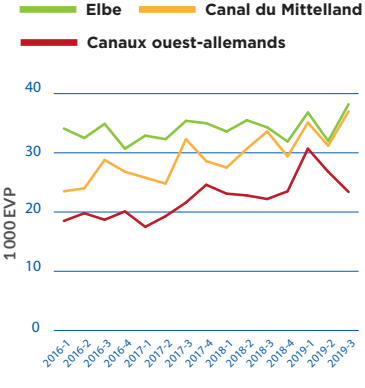
[8] *Les Pays-Bas constituent la seule exception, des données trimestrielles n'étant pas disponibles actuellement pour certains fleuves du pays.*



Dans le bassin de la Seine, le transport de conteneurs a atteint 200 000 EVP au cours des trois premiers trimestres de l'année 2019, soit une augmentation de 15,6 %.

Les ports de Paris font état d'un transport fluvial de conteneurs de 138,5 mille EVP après 10 mois en 2019, soit une augmentation de 21 %.

Cette évolution résulte de la hausse de tous les segments du transport fluvial de conteneurs à Paris : le transport fluvio-maritime de conteneurs (+16,5 %), la logistique de distribution urbaine (+48,6 %) et le transport de déchets (+12,5 %).



Le transport fluvial de conteneurs sur l'Elbe et dans le port de Hambourg a augmenté en 2018 et 2019, à la fois en termes d'EVP mais aussi en termes de volumes (tonnes).

Au cours des trois premiers trimestres de l'année 2019, 107 000 EVP ont été transportés dans l'ensemble du bassin de l'Elbe (+3,4 %).

L'office statistique de Hambourg fait état, pour le port de Hambourg, d'une augmentation du transport fluvial de conteneurs de 14,2 % en volume (tonnes) au premier semestre 2019, pour atteindre 0,69 million de tonnes.

IMPACTS DE LA CRISE DU COVID-19 SUR LA NAVIGATION INTÉRIEURE EUROPÉENNE

- La propagation du Coronavirus en Europe a de fortes répercussions sur l'économie en général, ainsi que sur la navigation intérieure. Le transport fluvial contribue avant tout à maintenir l'approvisionnement de l'économie et de la société en matières premières et produits importants, tels que les produits agricoles, les produits alimentaires, le minerai de fer, les produits pétroliers, les produits chimiques et les biens de consommation.

- Cependant, le transport de marchandises et de passagers sur les voies de navigation intérieure est affecté sur le plan de la demande : de nombreux secteurs de l'économie dont le fonctionnement dépend de la navigation intérieure réduisent fortement leur activité, ce qui a des effets négatifs sur la navigation intérieure.

- Les secteurs de l'économie qui sont particulièrement touchés sont l'hôtellerie et la restauration, le commerce de détail, l'aviation et les loisirs (voyages, sport, divertissement). La crise aura donc des effets fortement négatifs sur le transport de passagers (tant sur les croisières fluviales que sur les excursions journalières). À la mi-mars 2020, les croisières fluviales ont souffert d'une vague d'annulations et le début de la saison a dû être reporté, au moins jusqu'au début du mois de mai 2020.

- À la fois le transport de passagers et le transport de marchandises sont affectés par les restrictions de voyage et les dispositions relatives à la quarantaine : les réglementations strictes d'entrée et de quarantaine du personnel nautique dans de nombreux pays européens entraînent des difficultés croissantes pour la composition des équipages des bateaux.

- À la mi-mars, l'industrie automobile allemande a décidé de suspendre temporairement la production dans ses usines pour plusieurs semaines. Une longue interruption de la production automobile

affecterait la demande d'acier, et donc aussi la demande de transport de minerai de fer, de ferraille, de charbon et de produits métalliques. Ces matériaux représentent environ 25 % du total des volumes transportés sur le Rhin.

- Pour le transport de conteneurs, les pleins effets de la crise se feront probablement sentir à partir d'avril et mai, lorsque les importations en provenance d'Extrême-Orient (normalement produites et chargées au premier trimestre 2020) et arriveront dans les différents ports maritimes européens dans des volumes moindres.[9]

- La Fédération centrale des exploitants de ports maritimes allemands a estimé à la mi-mars que les baisses du transport maritime de marchandises se situent dans une fourchette de pourcentage à deux chiffres, selon le type de marchandises et le lieu. Les effets précis ne seront connus que lorsque seront disponibles les données portuaires pour les mois d'avril, mai et juin.

[9] Source : Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (Fédération centrale des exploitants de ports maritimes allemands)

02

CONDITIONS D'EXPLOITATION

- **Dans le bassin du Rhin, le rétablissement des niveaux d'eau après les basses eaux de la fin 2018 a constitué une évolution positive en 2019. Le niveau des eaux du Danube autrichien et allemand a baissé au cours de l'année 2019 et le tirant d'eau possible des bateaux est tombé en dessous de 200 cm début 2020.**

- **Aux Pays-Bas et en Allemagne, les taux de fret pour le transport de marchandises sèches et liquides sur le Rhin n'ont pas connu d'augmentation majeure en 2019 et sont restés à un niveau correspondant à leur moyenne pluriannuelle.**

- **En France, en particulier dans le bassin de la Seine, les taux de fret ont poursuivi leur progression et restent à un niveau élevé, comme en 2018.**

IMPACT DES CONDITIONS D'HYDRAULICITÉ

- L'augmentation des taux de chargement des bateaux a des conséquences économiques et hydrauliques. La conséquence économique est une meilleure utilisation du bateau, ce qui entraîne une baisse des coûts de transport par tonne. La conséquence liée à ces conditions d'hydraulicité est un tirant d'eau plus important du bateau.[10] Par conséquent, la profondeur du chenal navigable est un critère économique déterminant.

- Le tirant d'eau possible d'un bateau est calculé sur la base de la hauteur d'eau et de paramètres propres à chaque échelle : l'étiage équivalent, la profondeur minimale du chenal navigable garantie par l'administration des voies navigables et une marge de sécurité sous la quille (environ 20 cm lorsque le lit du fleuve est composé de sable et de gravier, et jusqu'à 40 cm lorsque le lit du fleuve est composé de roche).[11]

- Les figures ci-après présentent le tirant d'eau possible pour plusieurs échelles importantes du Rhin et du Danube. En 2019 a été constatée une reprise après la période de basses eaux de l'année 2018. Toutefois, le tirant d'eau possible est tombé à moins de 2 mètres aux deux échelles du Danube allemand.

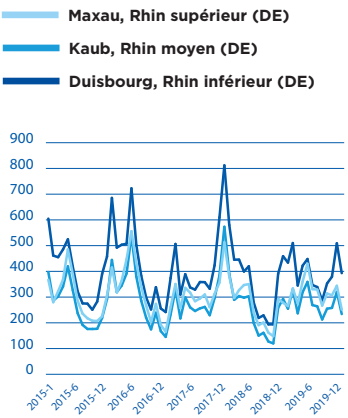
- En novembre 2019, la Commission européenne a donné un avis favorable, sous conditions[12], à la modernisation technique du secteur du Danube entre Straubing et Deggendorf, afin d'assurer une profondeur du chenal navigable d'au moins 2,5 mètres pendant 185 jours par an.[13] Cette mesure devrait permettre d'augmenter le tirant d'eau moyen des bateaux sur ce secteur du Danube.

[10] Tirant d'eau = profondeur de chargement du bateau à l'arrêt
[11] Voir : Association suisse pour la navigation et l'économie portuaire, SVS aktuell, décembre / janvier 2019, pages 7 - 8
[12] P.11. Avis de la Commission émis à la demande de l'Allemagne conformément à l'article 6, paragraphe 4, deuxième alinéa, de la directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages : approfondissement de la voie navigable du Danube entre Straubing et Vilshofen ; tronçon Straubing-Deggendorf (Allemagne/Bavière)
[13] Voir : Die Binnenschifffahrt, EU-Kommission macht Weg zum Donauausbau frei, 29 November 2019

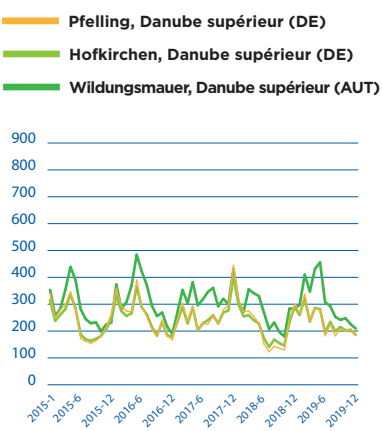
GRAPH. 1 ET 2 : **IMPACT DE L'HYDRAULICITÉ : LE TIRANT D'EAU POSSIBLE DES BATEAUX AUX PRINCIPALES ÉCHELLES DU RHIN ET DU DANUBE** (EN CM)

Source : calcul de la CCNR basé sur des données fournies par l'Office allemand de l'hydrologie et par l'État fédéral de Basse-Autriche

RHIN



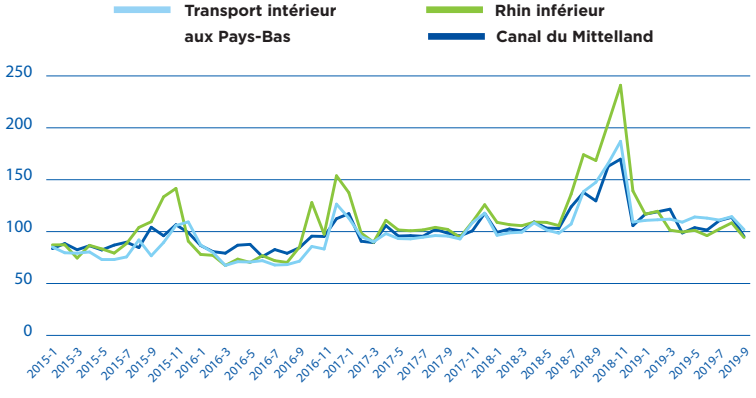
DANUBE

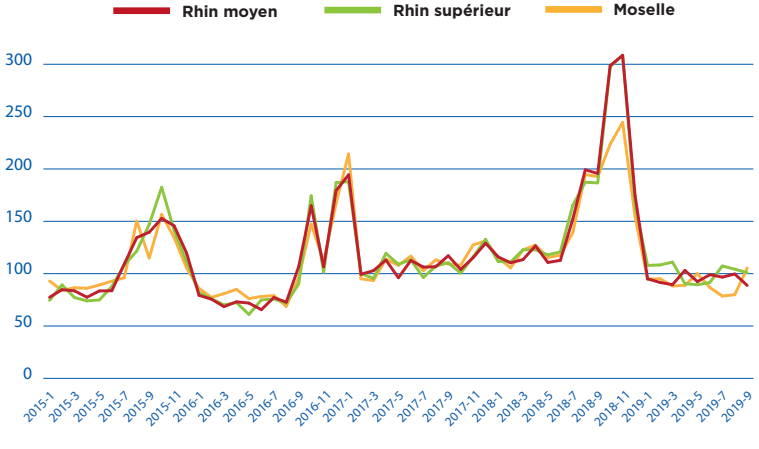


TAUX DE FRET DANS LE BASSIN DU RHIN ET EN FRANCE

GRAPH. 3 ET 4 : **ÉVOLUTION DES TAUX DE FRET POUR LA CARGAISON SÈCHE PAR SECTEUR DE NAVIGATION DANS LE BASSIN DU RHIN** (INDICE 2015=100)

Source : Panteia

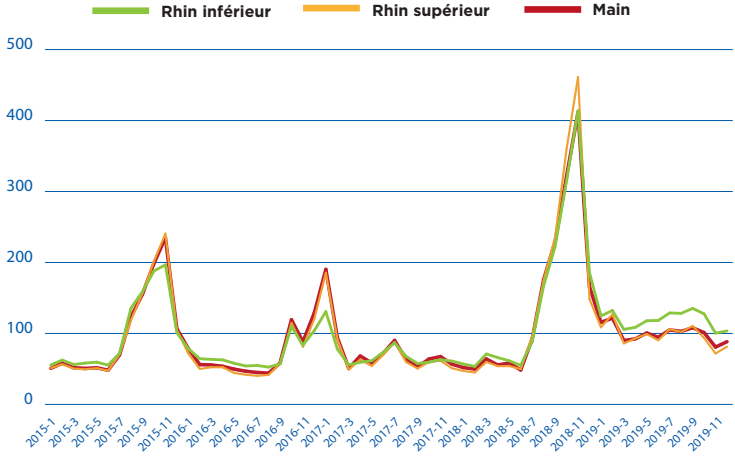




- L'indice des taux de fret pour la cargaison sèche montre que les variations des conditions de navigation (tirant d'eau possible) ont une incidence significative sur les taux de fret. L'impact des périodes de basses eaux sur le transport fluvial est moins important aux Pays-Bas et sur le Rhin inférieur que sur le Rhin moyen et supérieur. Dans le secteur de la cargaison sèche, les taux de fret n'ont pas suivi de tendance à la hausse en 2019 en raison de l'absence de périodes de basses eaux.

GRAPH. 5 : **ÉVOLUTION DES TAUX DE FRET POUR LES CARGAISONS LIQUIDES* DE LA RÉGION ARA VERS LES DESTINATIONS RHÉNANES** (INDICE 2015=100)

Source : calcul de la CCNR basé sur les données de PJK International
**gasoil. PJK enregistre les taux de fret (en euros par tonne) pour le transport de vrac liquide entre la région ARA et le Rhin. La CCNR convertit ces valeurs en un indice avec pour base l'année 2015. Rhin inférieur : Duisbourg, Cologne. Rhin supérieur : Karlsruhe, Bâle. Main : Francfort/Main.*

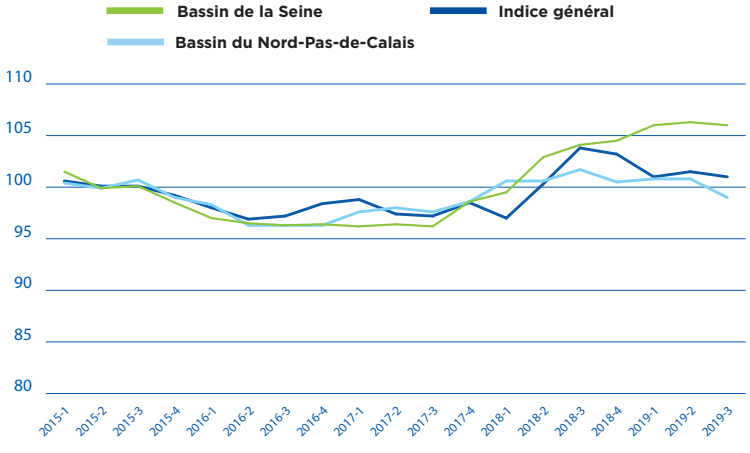


- Au cours de l'année 2019, les taux de fret pour les cargaisons liquides transportées de la région ARA vers l'arrière-pays rhénan ont augmenté en raison de la reconstitution des stocks et de l'augmentation des importations. En septembre, deux raffineries ont fait l'objet de travaux de maintenance (la raffinerie suisse de Cressier et la raffinerie MIRO de Karlsruhe, en Allemagne), de sorte que des volumes plus importants ont été importés via le Rhin.

En octobre, novembre et décembre 2019, l'augmentation des hauteurs d'eau, les stocks relativement importants de produits pétroliers dans l'arrière-pays et l'absence de temps froid ont pesé sur les taux de fret.

GRAPH. 6 : **INDICE DES TAUX DE FRET DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE EN FRANCE** (INDICE 2015 = 100)

Sources : Ministère de la transition écologique et solidaire / INSEE



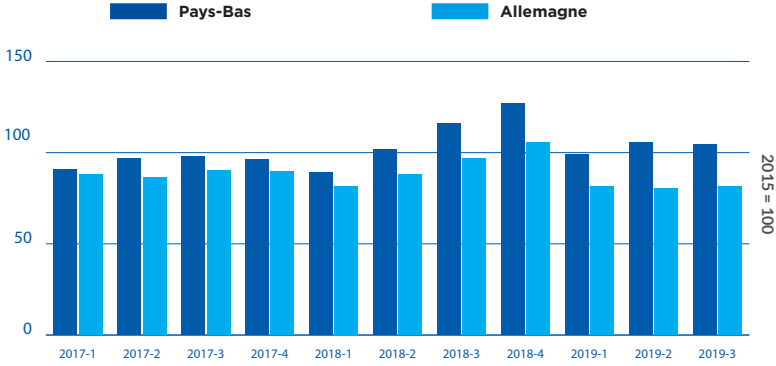
- En France une augmentation dynamique des taux de fret a été constatée en 2018 et 2019 dans le bassin de la Seine, tandis que l'augmentation a été moins marquée dans le bassin Nord-Pas-de-Calais (région de Dunkerque et Lille, à la frontière avec la Belgique). Une des raisons générales de l'augmentation des taux de fret en France réside dans l'essor général du transport de marchandises sèches dans le pays, en particulier à Paris et dans le bassin de la Seine (voir le chapitre 1).

DANS LE BASSIN DE LA SEINE EN FRANCE, LES TAUX DE FRET ONT BÉNÉFICIÉ DE L'AUGMENTATION DES VOLUMES DE TRANSPORT DE SABLES, DE PIERRES ET DE MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION.

ÉVOLUTION TRIMESTRIELLE DU CHIFFRE D'AFFAIRES DU TRANSPORT PAR NAVIGATION INTÉRIEURE PAR PAYS EN EUROPE

GRAPH. 7 : **ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DES ENTREPRISES DE NAVIGATION INTÉRIEURE** (TRANSPORT DE MARCHANDISES)*

Sources : CBS et Destatis
**Données pour l'Allemagne : uniquement transport de marchandises, données pour les Pays-Bas : transport de marchandises et de passagers, mais le transport de marchandises représente une part de 92 % du chiffre d'affaires.*



- Dans les deux principaux pays européens de navigation intérieure, le chiffre d'affaires a diminué avec l'augmentation des hauteurs d'eau. Ainsi, le chiffre d'affaires des entreprises néerlandaises de transport fluvial s'est établi à un niveau correspondant à leur chiffre d'affaires moyen de l'année 2015. Le chiffre d'affaires des entreprises allemandes de navigation intérieure était toutefois inférieur de 20 % à la moyenne de 2015.

LA HAUSSE DES NIVEAUX D'EAU DU RHIN A ENTRAÎNÉ UNE BAISSE DES TAUX DE FRET ET DONC DU CHIFFRE D'AFFAIRES.

- Le chiffre d'affaires net réalisé par les entreprises néerlandaises et allemandes de transport fluvial de marchandises représente environ 80 % de la totalité du chiffre d'affaires net réalisé par les entreprises de transport fluvial de marchandises dans l'UE (voir tableau).

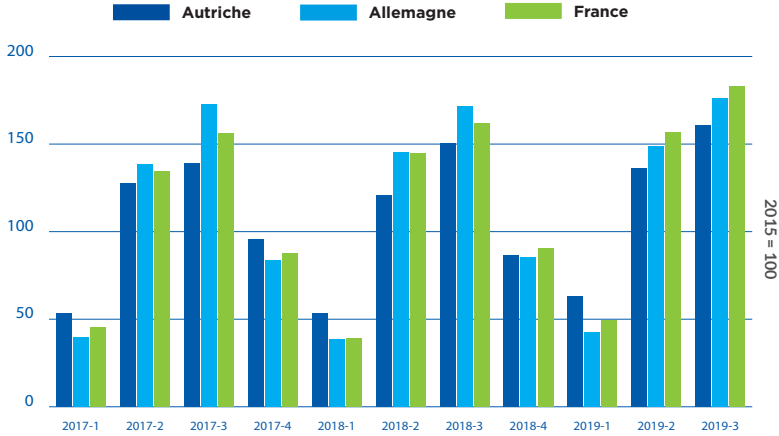
Transport fluvial de marchandises	Pays-Bas	Allemagne	EU-28
Nombre d'entreprises	3 295	668	5 600
Chiffre d'affaires net (en millions d'euros)	2 500	1 689	5 271
Personnes employées	9 991	4 211	22 000

Sources : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] et CBS
Valeurs pour 2017 (dernières données disponibles).

- La comparaison du nombre d'entreprises et du nombre de personnes employées révèle des écarts dans la structure des entreprises. Le nombre moyen de personnes actives par entreprise (salariés, indépendants et membres de la famille non rémunérés) est de 3,0 pour les entreprises néerlandaises, contre 6,3 pour les entreprises allemandes, ce qui reflète la part plus importante des petites entreprises (propriétaires de bateaux indépendants) aux Pays-Bas.

GRAPH. 8 : **ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DES ENTREPRISES DE NAVIGATION INTÉRIEURE** (TRANSPORT DE PASSAGERS)*

Sources : Eurostat [sts_setu_q], Destatis, INSEE
**Les données pour la France et l'Allemagne concernent uniquement le transport de passagers. Les données pour l'Autriche comprennent à la fois le chiffre d'affaires du transport de marchandises et celui du transport de passagers, mais le transport de passagers est prépondérant en Autriche.*



- Le chiffre d'affaires du transport de passagers se caractérise par ses variations saisonnières. Pour les pays dont sont disponibles les données trimestrielles (Autriche, France et Allemagne), les données de 2019 révèlent un niveau de chiffre d'affaires plus élevé que l'année précédente.

- Les entreprises allemandes se classent au deuxième rang européen en termes de chiffre d'affaires annuel. En Allemagne sont enregistrés 58 bateaux de croisières fluviales, 783 bateaux d'excursions journalières sur les rivières et les canaux, et 130 bateaux d'excursions journalières sur les lacs.

- Les entreprises françaises se classent au quatrième rang européen en termes de chiffre d'affaires annuel. En France sont enregistrés 32 bateaux de croisières fluviales. Une particularité du pays est le segment des petits bateaux de croisière de moins de 40 lits (19 petits bateaux de croisières sont exploités sur les voies navigables françaises). Le pays compte aussi 365 bateaux d'excursions journalières sur les rivières et canaux.[14]

[14] VNF ne dispose pas actuellement de données sur le nombre des bateaux d'excursions journalières exploités sur les lacs en France.

- Les entreprises autrichiennes se classent au septième rang européen en termes de chiffre d'affaires annuel. Le secteur autrichien du Danube est l'une des principales régions d'activité pour les croisières fluviales en Europe. Toutefois, peu de bateaux de croisières fluviales sont enregistrés en Autriche. Les entreprises autrichiennes sont plus présentes dans le segment des excursions journalières. Les entreprises autrichiennes exploitant des bateaux d'excursions journalières transportent chaque année en Autriche environ 700 000 passagers dans le cadre d'un service régulier, et environ 100 000 passagers dans le cadre de voyages thématiques et d'affrètements.[15]

- Plus de la moitié du chiffre d'affaires du transport fluvial de passagers dans l'UE est réalisé en Suisse, en Allemagne et en France. Cela s'explique par la présence de nombreuses entreprises de croisières fluviales en Suisse. En effet, 153 bateaux de croisière fluviale (= 43 % du total de la flotte européenne) sont enregistrés en Suisse.

Transport fluvial de passagers	Autriche	Suisse	France	Allemagne	EU-28*
Nombre d'entreprises	83	99	252	434	4 103
Chiffre d'affaires net (en millions d'euros)	90	744	341	545	3 104
Personnes employées	547	2 091	2 074	6 103	24 230

*Sources : Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], Statistik Austria, Eidgenössische Steuerverwaltung. Valeurs pour 2017, sauf pour l'Autriche (2018) et la Suisse (2016) *en incluant la Suisse*

ÉVOLUTION DES COÛTS

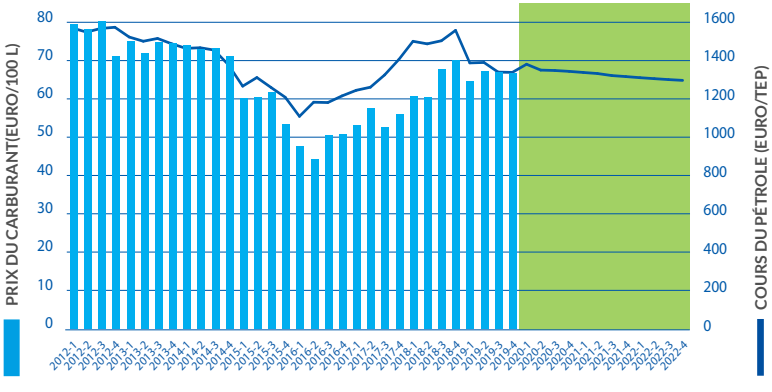
- Les coûts du carburant sont analysés sur la base de l'indice du coût du carburant du CBRB. Le Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB) aux Pays-Bas détermine un indice des prix du carburant dans le secteur de la navigation intérieure. Le prix d'achat de 100 litres de gasoil, qui est régulièrement déterminé par le CBRB dans le cadre d'une étude de marché, tient lieu de référence pour la détermination des surcoûts liés au carburant pour toutes les entreprises du secteur de la navigation intérieure.

- Il ressort des données du CBRB que le coût du carburant a augmenté de 2,6 % en 2019, par rapport à 2018. Les perspectives laissent entrevoir une légère tendance à la baisse au cours des années à venir. La baisse du cours du pétrole en est la principale raison.

[15] *Source : Via Donau, Annual report 2018*

GRAPH. 9 : **PRIX MOYENS DU CARBURANT AVITAILLÉ SELON LE CBRB ET COURS DU PETROLE, Y COMPRIS LES PRÉVISIONS***

Sources : CBRB et Oxford Economics. Tep = Tonnes d'équivalent pétrole
**Les prévisions concernant le cours du pétrole sont basées sur Oxford Economics (en US-$). Les prévisions prennent en compte l'hypothèse d'une appréciation de l'euro de 1,09 dollar US par euro au premier trimestre 2020 à 1,16 dollar US par euro au quatrième trimestre 2022.*



- Selon les prévisions économiques de la Commission européenne de novembre 2019[16], la reprise de la production de pétrole en Arabie Saoudite et l'augmentation de la production de pétrole de schiste en Amérique du Nord (ces deux évolutions augmentent l'offre) sont les principales causes de la tendance à la baisse des cours du pétrole.

- En raison de la pénurie croissante de personnel, les coûts de la main-d'œuvre suivent une tendance à la hausse dans le secteur de la navigation intérieure. En ce qui concerne les coûts d'assurance, l'augmentation du taux des accidents liés aux échouages et aux abordages d'infrastructures (ponts) constitue une évolution importante. Il existe également des différences dans le taux de dommages entre certaines voies d'eau.[17] Néanmoins, les informations fournies par les compagnies d'assurance suggèrent que, de manière générale, les primes d'assurance ne suivent pas une tendance à la hausse. Cela s'explique par le degré élevé de concurrence entre les compagnies d'assurance qui proposent ce type d'assurance.

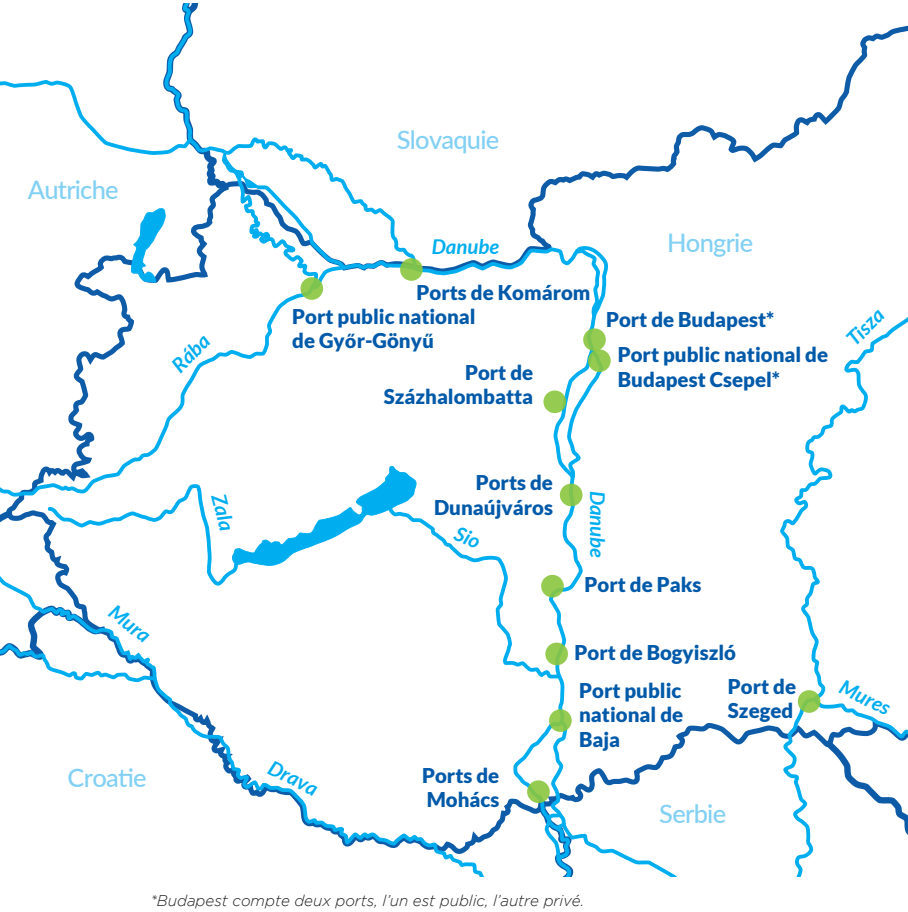
[16] Voir : https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-performance-and-forecasts/economic-forecasts/autumn-2019-economic-forecast-challenging-road-ahead_en#economic-forecast-documents
[17] Le nombre d'accidents par tonne-kilomètre de transport de marchandises est plus élevé sur le Danube, par exemple, que sur le Rhin et le Main.

03

FOCUS SUR LA HONGRIE

- **Le chapitre « Focus sur la Hongrie » contient des chiffres clés pour ce pays du Danube moyen, où les minerais de fer, les produits agricoles et les produits métalliques sont les trois principaux segments de marchandises.**
- **La manutention fluviale dans les ports hongrois a atteint 6,06 millions de tonnes en 2019, soit une hausse de 16,6 % par rapport à 2018.**
- **Les données relatives au transport international en Hongrie révèlent que les exportations vers l'Allemagne et les importations en provenance de Roumanie sont les deux principaux flux d'exportation/importation dans le transport fluvial hongrois. Les exportations vers l'Allemagne se composent principalement de graines oléagineuses, de denrées fourragères et de produits connexes.**

MANUTENTION FLUVIALE DANS LES PORTS INTÉRIEURS HONGROIS



*Budapest compte deux ports, l'un est public, l'autre privé.

TABLEAU 1 : **MANUTENTION FLUVIALE DANS LES PORTS DE PAYS DU DANUBE** (T1+T2+T3) **2019 PAR RAPPORT À** (T1+T2+T3) **2018**

Source : Commission du Danube (rapport d'observation du marché pour les neuf premiers mois de 2019). Les ports allemands sont les ports du Danube situés en Allemagne. Les données concernant le taux de variation ne sont pas disponibles pour les ports moldaves.

Pays	Transport fluvial (T1+T2+T3) 2019 en 1000 t	Taux d'augmentation par rapport à (T1+T2+T3) 2018
Ports roumains	21 724	+17,8%
Ports serbes	7 221	+28,8%
Ports autrichiens	5 497	+30,6%
Ports hongrois	4 785	+10,7%
Ports ukrainiens	4 332	-9,0%
Ports allemands	2 791	+9,5%
Ports slovaques	1 295	+6,2%
Ports moldaves	948	-

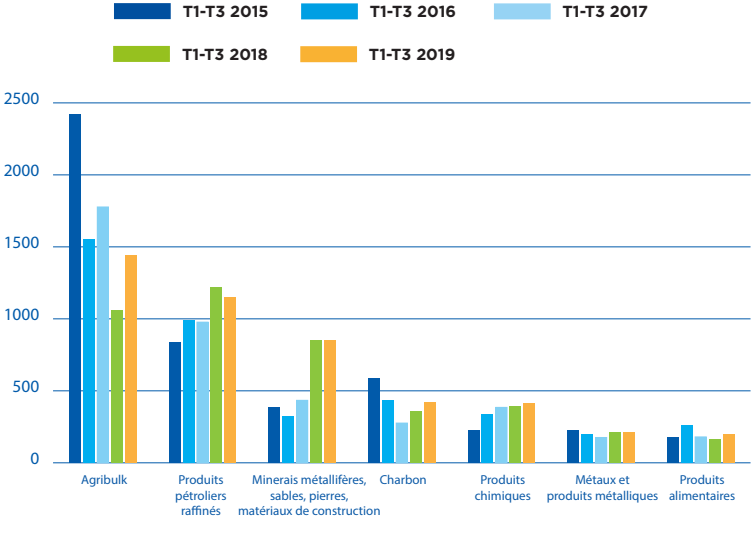
TABLEAU 2 : **MANUTENTION FLUVIALE DANS LES PORTS HONGROIS 2017-2019** (EN TONNES)

Source : Office statistique de la Hongrie

Période	Port public national de Baja	Port public national de Csepel	Port public national de Győr-Gönyű	Ports de Dunaújváros	Ports de Komárom	Ports de Mohács	Autres ports intérieurs hongrois	Total
2017	644 304	1 122 411	167 431	841 980	237 704	225 088	2 559 926	5 798 845
2018	346 749	918 209	105 647	1 044 702	315 972	189 079	2 279 228	5 199 586
2019	505 138	1 129 625	225 420	1 390 978	262 244	266 819	2 284 087	6 064 312

GRAPH. 1 : **LE TRANSPORT FLUVIAL SUR LE DANUBE HONGROIS PAR SEGMENT DE MARCHANDISES** (EN 1000 T)

Source : Office statistique de la Hongrie, https://www.ksh.hu/stadat_infra_4_6



- Selon la Commission du Danube, l'aciérie hongroise de Dunaújváros, près de Budapest, utilise en partie la navigation intérieure pour ses approvisionnements en minerai de fer. La principale raffinerie hongroise est située près de Budapest et appartient au groupe MOL. Ce groupe exploite trois de ses propres ports, à partir desquels les dépôts et les clients de la région du Danube sont approvisionnés par bateau de navigation intérieure, par rail et par camion, tandis que le pétrole brut destiné à la raffinerie provient de Russie par pipeline.[18]

- Le tableau suivant présente les principales relations de transport fluvial entre la Hongrie et les pays étrangers. Environ la moitié de toutes les marchandises chargées en Hongrie à destination de l'Allemagne est acheminée via le secteur allemand du Danube, tandis que l'autre

[18] *Voir : https://molgroup.info/en/our-business/downstream/logistics*

moitié est acheminée plus loin vers l'ouest, vers le Main, le canal Main-Danube et le Rhin.

TABLEAU 3 : **PRINCIPALES DESTINATIONS DES IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS PAR TRANSPORT FLUVIAL ENTRE LA HONGRIE ET LES PAYS ÉTRANGERS** (T1+T2+T3 2019)

Source : Office statistique hongrois, série 4.6.13. Les volumes figurant dans le tableau représentent 87 % de la totalité du transport international de marchandises sur les voies de navigation intérieure hongroises.

Relation de transport	Millions de tonnes
Chargement en Hongrie → → → Déchargement en Allemagne	0,724
Chargement en Roumanie → → → Déchargement en Hongrie	0,647
Chargement en Autriche → → → Déchargement en Hongrie	0,594
Chargement en Hongrie → → → Déchargement en Roumanie	0,560
Chargement en Hongrie → → → Déchargement en Autriche	0,540
Chargement en Serbie → → → Déchargement en Hongrie	0,387
Chargement en Hongrie → → → Déchargement en Serbie	0,278

- L'examen du Main, voie de passage majeure entre le Danube et la région du Rhin, permet de faire les constats suivants : au cours des neuf premiers mois de l'année 2019, 0,47 million de tonnes de marchandises ont été transportées sur le Main avec la Hongrie comme pays de chargement ; sur ce volume, 85 % des marchandises ont été déchargées en Allemagne, 11 % aux Pays-Bas, 3 % en Belgique, 1 % en France ; sur le volume déchargé en Allemagne, 94 % des marchandises, soit 0,37 million de tonnes, étaient constituées de graines oléagineuses, de denrées fourragères et de matières connexes.[19]

LA HONGRIE EXPORTE DES GRAINES OLÉAGINEUSES, PLANTES FOURRAGÈRES ET MARCHANDISES APPARENTÉES VERS L'EUROPE CENTRALE ET OCCIDENTALE VIA LE DANUBE ET LE MAIN.

[19] *Source : calcul de la CCNR basé sur des données détaillées de Destatis*

FICHE D'INFORMATION SUR LE TRANSPORT PAR NAVIGATION INTÉRIEURE EN HONGRIE – VALEURS ANNUELLES

VALEUR ABSOLUE[20] POUR LA HONGRIE VS PART DU TOTAL POUR L'UE

Notes sur la fiche d'information - Voir page 50

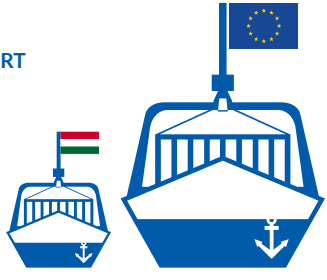
TOTAL DE LA PRESTATION DE TRANSPORT

1 608 million de TKM

1,2% PART DU TOTAL POUR L'UE

VOLUME TOTAL DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES

6,926 millions de tonnes *(# - Voir page 50)*

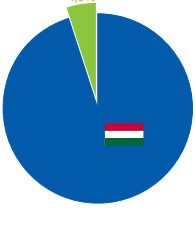


SEGMENT DE MARCHANDISES POUR LE TRANSPORT PAR NAVIGATION INTÉRIEURE

1. Minerais, sables, pierres : 407 millions de TKM
   1,2% PART DU TOTAL POUR L'UE
2. Produits agricoles : 366 millions de TKM
   2,5% PART DU TOTAL POUR L'UE
3. Métaux et produits métalliques : 268 millions de TKM
   3,1% PART DU TOTAL POUR L'UE

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

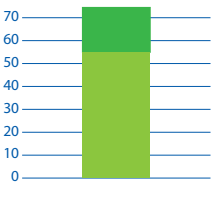
Navigation intérieure

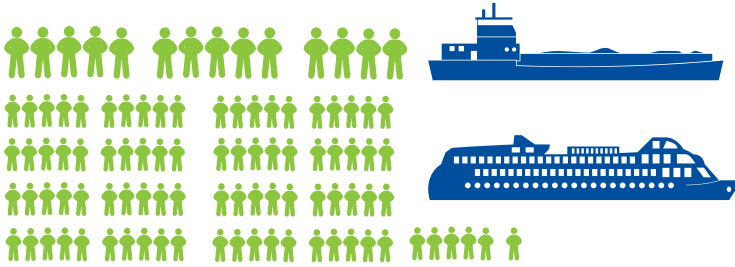


NIVEAU DU CHIFFRE D'AFFAIRES DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE

74,5 mio. € **1% PART DU TOTAL POUR L'UE**

- Transport de marchandises : 54,9 mio. € **1%**
- Transport de passagers : 19,6 mio. € **1%**





PERSONNES EMPLOYÉES EN NAVIGATION INTÉRIEURE

772

Transport de marchandises : 109

Transport de passagers : 663

PART DU TOTAL POUR L'UE

1,9%

0,5%

3,6%

NOMBRE D'ENTREPRISES DE NAVIGATION INTÉRIEURE

1,1%

104

0,5%

Transport de marchandises : 29

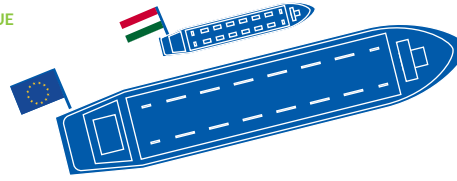
1,8%

Transport de passagers : 75

NOMBRE DE BATEAUX À MARCHANDISES ACTIFS

Cargaison sèche : 310 **2,8% PART DU TOTAL POUR L'UE**

Pousseurs et remorqueurs : 58
2,8% PART DU TOTAL POUR L'UE



TONNAGE DES BATEAUX À MARCHANDISES EN ACTIVITÉ

Cargaison sèche : 0,38 millions de tonnes
2,8% PART DU TOTAL POUR L'UE

[20] Les données concernant la demande de transport portent sur l'année 2018 ; les données concernant la flotte, la répartition modale, l'emploi, le chiffre d'affaires et les entreprises portent sur l'année 2017 (et sur l'année 2016 pour le transport de passagers).

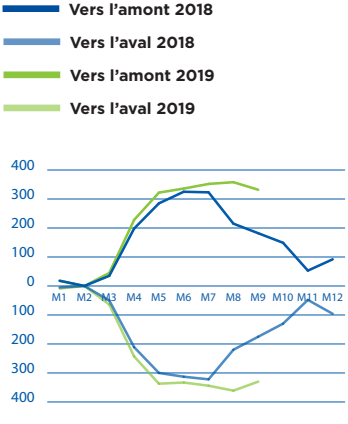
Source : analyse de la CCNR basée sur des données d'Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], [iww_go_atygo], [iww_go_actygo], [tran_hv_frmod], [iww_eq_loadcap], [iww_eq_age], base de données de la CCNR concernant les flottes

TRANSPORT DE PASSAGERS : CROISIÈRES FLUVIALES SUR LE DANUBE HONGROIS

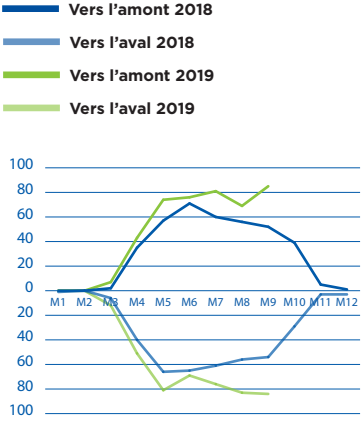
GRAPH. 2 ET 3 : **TRAFIC DE CROISIÈRES FLUVIALES SUR LE DANUBE** (NOMBRE DE BATEAUX) **PAR MOIS EN 2018 ET 2019**

Source : Commission du Danube (rapport d'observation du marché pour les neuf premiers mois de 2019). Les valeurs de 1 à 12 sur l'axe x sont pour 12 mois.

GABCIKOVO, FRONTIÈRE ENTRE LA SLOVAQUIE ET LA HONGRIE



MOHACS, SUD DE LA HONGRIE



- Le trafic des bateaux de croisière fluviale sur le Danube hongrois a augmenté au cours des neuf premiers mois de l'année 2019 : au cours des trois premiers mois de l'année 2019, 4012 bateaux à cabine ont passé l'écluse de Gabčíkovo à la frontière nord de la Hongrie (frontière avec la Slovaquie). Cela représente 835 passages supplémentaires de bateaux (+26 %) par rapport à la même période en 2018.

- À la frontière à Mohacs, dans le sud de la Hongrie (frontière entre la Croatie et la Serbie), le nombre de passages de bateaux a également été plus élevé au cours du premier trimestre 2019 (891 bateaux) qu'au cours du premier trimestre 2018 (682 bateaux), ce qui représente 209 passages supplémentaires, soit une augmentation de 31 %.
- Les écarts entre le nord et le sud de la Hongrie en termes de densité du trafic sont dus au nombre élevé de croisières sur le Danube qui partent de Passau ou font route de Vienne à Budapest (et retour), en passant ainsi l'écluse de Gabčíkovo au nord, mais sans franchir le point frontalier de Mohacs au sud.
- On observe sur le Danube une tendance à la mise sur le marché de nouveaux bateaux de croisière fluviale ayant les dimensions suivantes : longueur de 135 m, largeur de 11,4 m et un tirant d'eau maximum de 1,8 m. Ces bateaux sont bien équipés sur le plan nautique pour naviguer sur le Danube.

GLOSSAIRE

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

20XX-2/20XX-T2 : Deuxième 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

ÉTIAGE ÉQUIVALENT : L'étiage équivalent désigne un seuil de basses eaux en dessous duquel les niveaux d'eau ne descendent pas plus de 20 jours par an sans glace, sur une moyenne pluriannuelle.

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

INDICATEUR DE LA PART MODALE : Le pourcentage du transport assuré par la navigation intérieure dans le total des prestations de transport intérieur de marchandises (route, rail, navigation intérieure) mesuré en tonnes-kilomètres.

MANUTENTION PORTUAIRE : Le volume transbordé, mesuré en tonnes, lors des activités de transbordement suivantes : « de bateau à bateau », « de bateau à véhicule routier », « de bateau à wagon de marchandises » et « de bateau à quai ».

MIO : Million

MODES DE TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES : Ils comprennent la route, le rail et les voies de navigation intérieure.

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

RÉGION ARA : Amsterdam – Rotterdam – Anvers

RÉGION DE LA RUHR : Une zone urbaine dense en Allemagne occidentale et la plus grande zone industrielle d'Europe occidentale

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.

TIRANT D'EAU D'UN BATEAU : Profondeur de chargement du bateau à l'arrêt

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

TVN : Transport par voies navigables

UE : Union européenne

VNI : Voies de navigation intérieure

OFFICES ET INSTITUTS NATIONAUX DE STATISTIQUE

Acronyme	Nom	Nom français	Pays
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
РЗС	Републички завод за статистику Србије	Office statistique de la République de Serbie	Serbie
Statbel	Statistics Belgium	Statistique Belgique	Belgique
Statistik Austria	Bundesanstalt Statistik Österreich	Institut fédéral autrichien de la statistique	Autriche

AUTRES SOURCES

Original	Nom français	Pays
Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen	Groupe de travail des bilans énergétiques	Allemagne
Bundesanstalt für Gewässerkunde	Office fédéral d'hydrologie	Allemagne
CCNR/ZKR/CCR	CCNR	Europe
Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB)	Office central pour le Rhin et la navigation intérieure	Pays-Bas
COCERAL	COCERAL	Europe
Danube Commission	Commission du Danube	Europe
De Vlaamse Waterweg	Voies d'eau flamandes	Belgique
Eidgenössische Steuerverwaltung	Administration fédérale des contributions	Suisse
European Commission	Commission européenne	UE
EUROSTAT	EUROSTAT	UE
Land Niederösterreich	Etat fédéral de Basse-Autriche	Autriche
Mineralöl Wirtschaftsverband e.V.	Association allemande de l'industrie des huiles minérales	Allemagne
Ministère de la transition écologique et solidaire	Ministère de la transition écologique et solidaire	France
OECD	OCDE	Mondial
Oxford Economics	Oxford Economics	Royaume-Uni
Panteia	Panteia	Pays-Bas
PJK International	PJK International	Pays-Bas
Ports mentioned in the report	Ports mentionnés dans le rapport	Europe
SPW Service Public de Wallonie	SPW Service Public de Wallonie	Belgique
Statistikamt Nord	Office statistique de Hambourg et du Schleswig-Holstein	Allemagne

Original	Nom français	Pays
Voies Navigables de France	Voies Navigables de France	France
World Steel Association	Association mondiale de l'acier	Mondial

LIVRES, ARTICLES DE JOURNAUX ET ÉTUDES

Nom	Pays
"As China Moves In, Serbia Reaps Benefits, With Strings Attached" published on 9 September, 2017, The New York Times	États-Unis
Bundesverband deutsche Binnenschifffahrt (2020), Pläne zum Ausstieg aus der Kohleverstromung belasten Schifffahrt und Häfen (press release 24 January 2020)	Allemagne
Commission Opinion issued at the request of Germany pursuant to the second subparagraph of Article 6(4) of Council Directive 92/43/EEC of 21 May 1992 regarding the deepening the Danube waterway between Straubing and Vilshofen; section Straubing-Deggendorf (Germany/Bavaria)	UE
Danube Commission market observation	Europe
Die Binnenschifffahrt, EU-Kommission macht Weg zum Donauausbau frei, 29 November 2019	Allemagne
European Union : https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-performance-and-forecasts/economic-forecasts/autumn-2019-economic-forecast-challenging-road-ahead_en#economic-forecast-documents	UE
Gevolgen grote Transities en wereldhandel voor de binnenvaart - 2020-2040, Royal Haskoning DHV (December 2019)	Pays-Bas
Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019), Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Februar 2019	Allemagne
Molgroup : https://molgroup.info/en/our-business/downstream/logistics	Hongrie
Schifffahrt, Hafen, Bahn und Technik (8/2019), Logistik folgt auf Kohle.	Allemagne
Swiss Association for Navigation and Port Economics, SVS aktuell, Dec. / January 2019, pages 7 - 8	Suisse
Via Donau, Annual report 2018	Autriche
Weekblad Schuttevaer (2020): Wegvallen kolen is rampscenario, 29 January 2020	Pays-Bas

NOTES RELATIVES À LA FICHE D'INFORMATION

1) « Part du total pour l'UE » contient les données pour l'UE, la Suisse et la Serbie.

2) Eurostat ne publie pas de données concernant le transport de conteneurs en Hongrie.

 # Contrairement à la prestation de transport, pour le volume de transport, il n'est pas possible de calculer la part spécifique d'un pays.

L'indicateur de répartition modale est défini comme le pourcentage du transport fluvial par rapport au total de la prestation de transport de marchandises, mesuré en tonnes-kilomètres. Les modes de transport intérieur de marchandises comprennent la route, le rail et les voies de navigation intérieure. Le transport routier prend en compte les TKM des camions immatriculés dans les pays étrangers sur le territoire hongrois, selon la nouvelle méthodologie d'Eurostat dans la série [tran_hv_frmod].

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 (CCNR) 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)

Laure ROUX (Coordination de projet)

Lucie FAHRNER (Chargée de communication)

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)

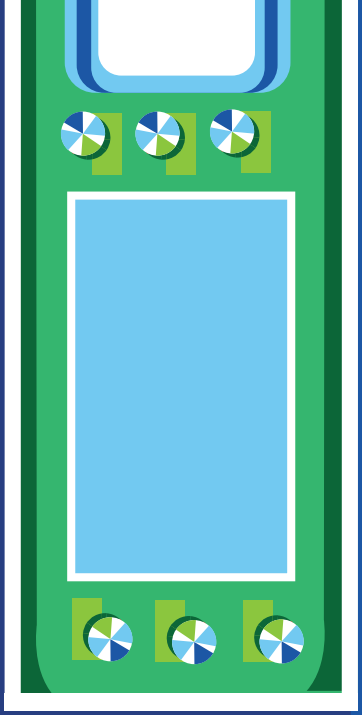
Barbara VOLLATH-SOMMER (Allemand)

Pauline de ZINGER (Néerlandais)

Veronica SCHAUINGER-HORNE (Anglais-relecture)

Achevé d'imprimer: avril 2020

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

Donaukommission
Commission du Danube
Дунайская Комиссия

MOSELKOMMISSION
COMMISSION DE LA MOSELLE