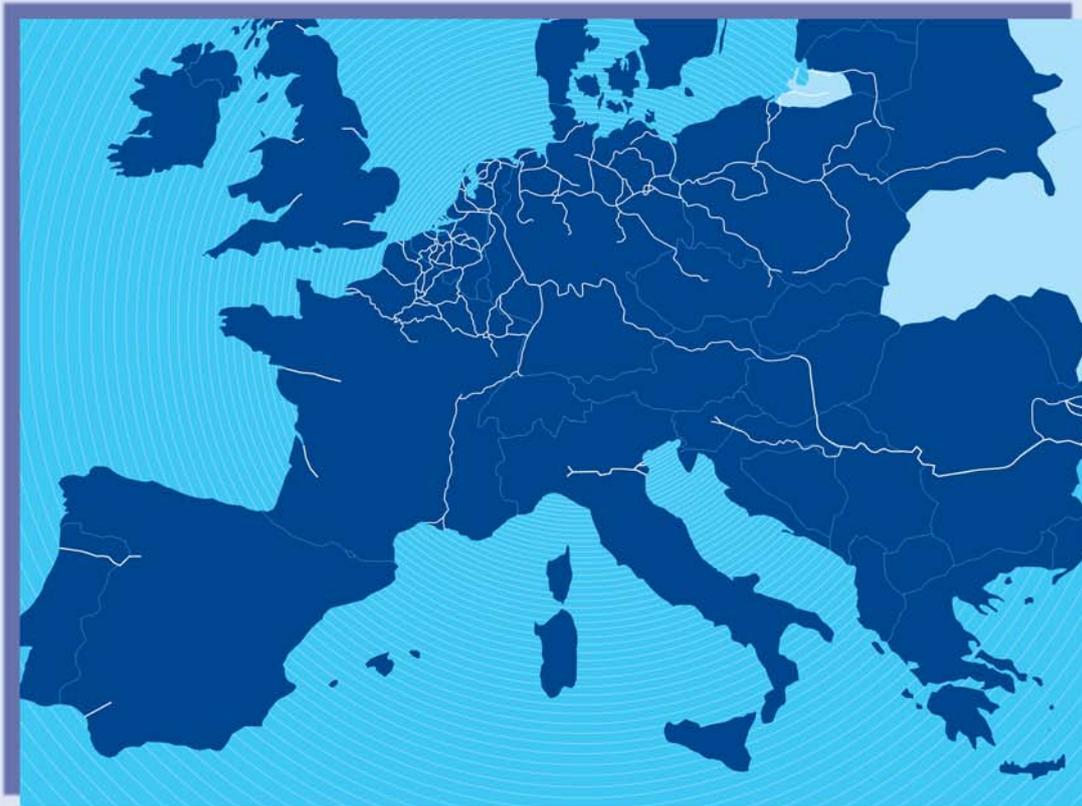


LA NAVIGATION INTERIEURE EUROPEENNE

Observation du Marché 2012 - 2



OBSERVATION DU MARCHÉ

N°16

L'offre et la demande: situation au
premier semestre 2012 et perspectives

Déclaration de rejet de responsabilité

L'exploitation des connaissances, informations ou données contenues dans la présente publication intervient au risque exclusif de l'utilisateur. La responsabilité de la Communauté 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 du consultant 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 commissions citées.

Décembre 2012

TABLE DES MATIERES

Préface

Rapport thématique: les excursions journalières fluviales

1. Introduction
2. Caractéristiques économiques des excursions journalières
3. Aperçu synoptique
4. Les excursions journalières fluviales dans différents pays
5. Synthèse

Le marché de la navigation intérieure à l'automne 2012 et les perspectives pour 2013

Section 1: Situation de la demande de transport à l'automne 2012 et perspectives pour 2013

1. Croissance économique: évolution et perspectives
2. Volumes transportés: évolution et perspectives
 - 2.1 Produits agricoles et sylvicoles
 - 2.2 Denrées alimentaires et aliments pour animaux
 - 2.3 Produits métallurgiques et sidérurgiques
 - 2.4 Combustibles minéraux solides
 - 2.5 Pierres, terres et matériaux de construction
 - 2.6 Produits chimiques et engrais
 - 2.7 Produits pétroliers
 - 2.8 Conteneurs
3. Demande sur le marché du transport de passagers

Section 2: Rapport entre l'offre et la demande de transport

1. Evolution de la flotte: nouvelles constructions
 - 1.1 En cale sèche
 - 1.2 En cale citerne
 - 1.3 Pour le transport de passagers

2. Utilisation des capacités
 - 2.1 En cale sèche
 - 2.2 En cale citerne

Section 3: Situation des entreprises de navigation intérieure

1. Evolution des taux de fret et de l'activité commerciale
 - 1.1 En cale sèche
 - 1.2 En cale citerne

2. Evolution des coûts
 - 2.1 Coût du carburant
 - 2.2 Coût du travail
 - 2.3 Coût du capital
 - 2.4 Coût de l'assurance
 - 2.5 Coût de l'entretien et des réparations

Conclusion

Synthèse et perspectives

Annexe

Glossaire

Sources d'information

Collaborateurs

Introduction

Le présent numéro de l'Observation du marché européen offre – comme habituellement – un aperçu de la situation des différents segments du marché de la navigation intérieure et de l'évolution économique de ce secteur d'activité. Par rapport au numéro précédent 2012 – 1, le contexte n'a pas varié. D'une manière générale, en Europe, le climat économique est toujours déterminé par les préoccupations concernant l'Euro et la question de savoir si tous les Etats membres de cette zone économique pourront être gardés à bord. Dans ce but, les gouvernements de quasiment tous ces pays mettent en œuvre des restrictions budgétaires d'une ampleur inédite et, par contrecoup, le chômage ne cesse d'augmenter. Ce sont surtout les pays du Sud qui sont à cet égard confrontés à des situations extrêmement inquiétantes.

Comme tout autre secteur d'activité, la navigation intérieure européenne est tributaire de la conjoncture économique générale. Elle peut d'autant moins s'en affranchir que la demande de transport est étroitement liée à l'évolution de l'économie dans son ensemble et que les nombreuses nouvelles constructions des années passées pèsent toujours du côté de l'offre. En raison de l'interaction de ces facteurs, les entreprises de navigation traversent une très mauvaise période. La baisse des taux de fret le prouve d'une manière frappante. De ce fait, la santé économique et financière des entreprises est de plus en plus dépendante du comportement des investisseurs et de facteurs naturels tels que les fluctuations de l'hydraulicité qui exercent une influence sur les taux de fret.

Dans la partie thématique, nous présentons, cette fois, un rapport sur le segment des excursions journalières. Ce segment inclut des prestations de natures différentes, quasiment impossibles à comparer les unes aux autres, et qui, de surcroît, sont fournies dans des endroits très éloignés d'un point de vue géographique. Il joue toutefois un rôle important en termes de perception de la navigation intérieure, ne serait-ce que parce que, plus que toute autre activité du secteur, ces excursions créent un lien entre la navigation intérieure et le grand public.

Rapport thématique:
Les excursions
journalières fluviales

1. Introduction

Contrairement aux croisières fluviales, les excursions journalières sont des voyages en bateau d'une durée maximale d'une journée. Leur principale différence avec les croisières fluviales est qu'elles ne prévoient aucune nuitée à bord de sorte que les bateaux ne possèdent pas de cabines. Les croisières fluviales font actuellement un peu d'ombre à ce segment, mais, d'une manière générale, ce dernier dispose aussi d'un véritable potentiel de croissance même s'il se révélera sans doute un peu plus modeste que celui des croisières.

Le rapport que voici décrit d'abord les caractéristiques économiques des excursions journalières. Il fournit ensuite un aperçu chiffré synoptique pour l'Allemagne, la France, les Pays-Bas et la Suisse¹. Puis il dépeint les grandes lignes de ce secteur d'activité dans le cadre de rapports synthétiques consacrés à la situation dans ces quatre pays d'Europe de l'Ouest. Les excursions sur les lacs ne sont pas prises en compte dans ce rapport. Il se conclut par une synthèse.

2. Caractéristiques économiques des excursions journalières

Les excursions journalières peuvent être subdivisées en quatre sous-segments²:

- les lignes régulières
- les tours
- les excursions événementielles
- les transports à la demande

On entend par lignes régulières des déplacements de plusieurs heures voire d'une journée entière de préférence dans un cadre naturel attrayant. Celles-ci constituent la branche la plus ancienne des excursions journalières mais ont l'inconvénient d'être très dépendantes de la météo. Voilà pourquoi presque toutes les entreprises proposent de plus en plus d'excursions événementielles ou à la demande. Quant aux tours, il s'agit de dessertes régulières limitées à l'intérieur des villes.

Les croisières événementielles comprennent les excursions festives ainsi qu'une pléthore de sorties à thème. Les transports à la demande sont des excursions organisées à la demande de clients qui louent un bateau pour marquer un événement ponctuel. En l'occurrence, il peut s'agir de fêtes de famille, de fêtes d'entreprises, d'anniversaires, de présentations commerciales...

Ce que l'on appelle les « billets combinés » constitue une innovation importante. Il s'agit de la vente de billets donnant accès non seulement à l'excursion en bateau mais aussi à un musée, à un concert ou à une autre manifestation culturelle ou touristique. Grâce à ces billets combinés, il est possible de séduire en particulier de nouvelles catégories de clients qui n'auraient pas entrepris d'excursion en bateau en l'absence de l'offre culturelle complémentaire. Cette formule a donc un effet significatif sur le développement de la clientèle.

1 Malgré d'importantes recherches, il n'a pas été possible de trouver des données chiffrées concernant la Belgique.

2 Cf. : Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG [KD AG] (2012), rapport annuel 2011, p 1.

D'une manière générale, au cours d'un exercice financier, de nombreuses charges grèvent les comptes des entreprises de transports de passagers par bateau en début de saison: frais d'impression des horaires, de marketing et de mise en état des bateaux qui tombent à un moment où il y a peu de recettes. En effet, ces entreprises réalisent plus de la moitié de leur chiffre d'affaires bien plus tard dans l'année, à savoir de juin à septembre¹.

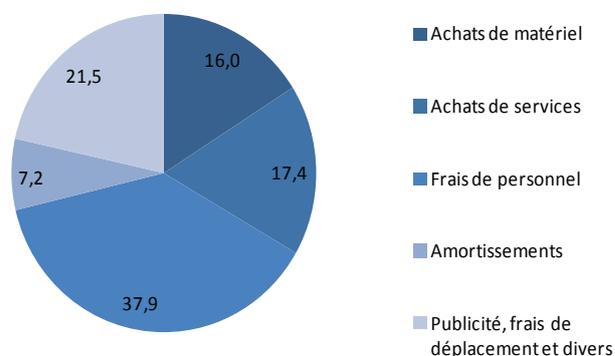
Du côté des dépenses, les frais de personnel, – plus d'un tiers du total des charges – jouent un rôle important. En outre, la part des achats indispensables pour l'exploitation des bateaux (du carburant principalement) et pour la restauration à bord (nourritures et boissons) doit être estimée à près de 16%. L'entretien et la réparation du bateau ainsi que les animations à bord font partie des services fournis par des tiers dont le coût s'élève à environ 17% des charges supportées par les entreprises. S'y ajoutent les frais de publicité, d'assurance, de déplacement, de gestion et de conseil (environ 21%) ainsi que les amortissements (7%).

L'augmentation du prix des carburants pose un problème considérable susceptible d'affecter sérieusement la rentabilité. Afin de s'en prémunir, les entreprises concluent fréquemment des accords de fourniture à long terme. Dans la plupart des cas, il n'est pas possible de répercuter l'augmentation du coût du carburant sur les clients compte tenu de la grande élasticité de la demande par rapport aux prix².

Dans le domaine des excursions journalières, la météo a une influence considérable sur le résultat d'exploitation. Pour se mettre dans une certaine mesure à l'abri des aléas climatiques et pouvoir mieux planifier l'évolution de leurs recettes, les entreprises ne cessent de concevoir de nouvelles offres non soumises aux caprices du temps, entre autres des excursions hivernales, pendant la période de l'Avent, et, d'une façon plus générale, une gamme en perpétuelle évolution de nouvelles sorties à thème (excursions-diner, excursions gastronomiques, excursions-dégustations de vin... par exemple). Des excursions à la demande peuvent également être effectuées toute l'année.

Les recettes tirées des opérations courantes doivent être suffisamment élevées pour permettre la constitution de réserves destinées à financer de futurs investissements. Les prix des bateaux d'excursion neufs varient en fonction des modèles et du nombre de places pour les passagers. En Allemagne, une nouvelle construction à un seul pont pouvant accueillir 80 passagers coûte environ 1,5 Mio. €, un bateau à deux ponts pour 350 passagers quelques 7 Mio. €³. La durée de vie commerciale d'un bateau d'excursion journalière tourne autour de 25 ans, mais il existe aussi des bateaux beaucoup plus vieux, avant tout des bateaux pour nostalgiques.

Figure 1: Structure estimée des coûts du segment des excursions journalières (%) *



Source: Calculs de la CCNR à partir de données d'entreprises
* Hors intérêts des emprunts

1 KD AG (2012), p. 16

2 KD AG (2012) ainsi que des informations d'entreprises anonymées

3 Source: Données d'entreprises anonymées

3. Aperçu synoptique

L'objet du tableau qui suit est de fournir un aperçu des principaux paramètres relatifs au segment des excursions journalières pour les pays les plus importants d'Europe de l'Ouest. Cet aperçu est hélas incomplet car les pays recensent de manière très hétérogène les activités de ce secteur économique sur le plan statistique.

Tableau 1: Aperçu synoptique des excursions journalières dans une sélection de pays d'Europe de l'Ouest*

Pays	Nombre			
	Bateaux	Places offertes	Passagers par an	Entreprises
Allemagne	820	168.525	inconnu	300
France	421	49.100	11,0 Mio.	237
Pays-Bas	300	inconnu	6,0 Mio. **	inconnu
Suisse	6	inconnu	0,1 Mio.	2

Sources: WSD Südwest; VNF; Ports rhénans de Bâle; Plaisier (2011); calculs de la CCNR.
* données extraites des statistiques les plus récentes disponibles (2011/2012); Aucune donnée disponible pour la Belgique
** estimation

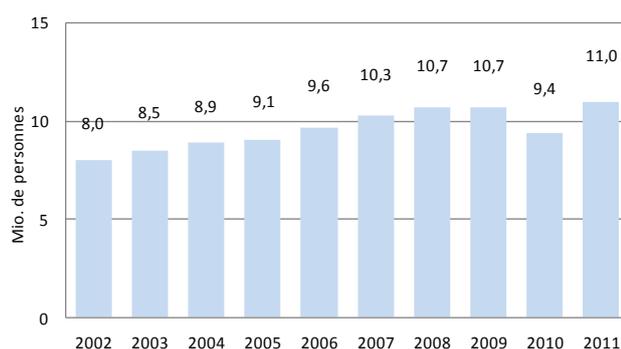
4. Les excursions journalières fluviales dans différents pays

4.1 France

En France, il existe actuellement 237 entreprises qui proposent des excursions journalières. Elles exploitent un total de 421 bateaux ayant une capacité d'accueil de 49.100 passagers environ¹. L'importance particulière de Paris est évident, tant du point de vue du nombre de bateaux que de celui du nombre de places offertes. En ce qui concerne le nombre de personnes transportées, Paris et ses environs (l'Île-de-France) occupent de très loin la première place avec 8,4 millions de passagers et une part de 76% de l'ensemble du trafic passagers en France.

Au total, le nombre de personnes transportées a augmenté de 37% entre 2002 et 2011 passant de près de 8 à 11 millions de passagers. Si l'on compare les deux capitales, Paris et Berlin, on constate que les bateaux qui naviguent sur la Seine et offrent 280 places sont plus gros que ceux qui sillonnent la Spree. En moyenne, un bateau d'excursion berlinois ne peut accueillir que 174 passagers.

Figure 2: Nombre de passagers transportés à bord des bateaux d'excursions en France



Source: VNF

¹ Source de ces indications et de toutes les données concernant la France : Voies Navigables de France (VNF)

L'entreprise « Bateaux Parisiens » occupe la première place sur le marché des excursions en bateau dans la capitale française. Elle emploie 280 personnes à temps plein et de nombreux travailleurs saisonniers. Avec environ 3,5 million de clients par an, Bateaux Parisiens contrôle près de 40% du marché parisien. Cette clientèle se répartit de la manière suivante: touristes 36%, Parisiens 44%, entreprises 20%¹.

Le tableau ci-dessous présente la structure de la flotte française ventilée selon un ensemble de régions sélectionnées. L'examen de ce tableau et du graphique précédent permet de déduire que le coefficient d'occupation des bateaux naviguant dans Paris et ses environs est plus élevé qu'ailleurs en France. En effet, l'Île-de-France, représente 30% des bateaux, 56% des places offertes mais 76% des personnes transportées!

Tableau 2: Nombre et capacité des bateaux d'excursions journalières dans une sélection de régions françaises

Zones d'exploitation	Nombre de places offertes	Nombre de bateaux	Capacité moyenne par bateau (nombre de places par bateau)
Paris	24.115	86	280,4
Languedoc-Roussillon	2.234	34	65,7
Alsace	1.592	14	113,7
Pays de la Loire	1.762	20	88,1
Ensemble du pays	49.109	421	116,6

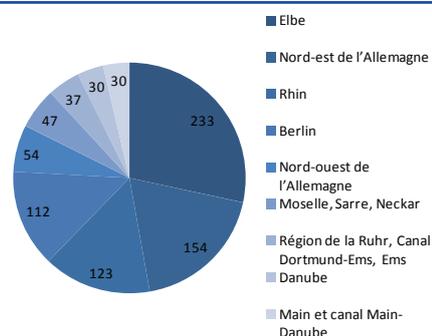
Source: VNF; calculs de la CCNR

En ce qui concerne l'origine des passagers, 2011 a été marquée par une tendance à la diminution d'une partie de la clientèle étrangère. Elle est imputable à la crise de l'Euro et à la crise économique qui frappe les Etats-Unis. Si l'on considère l'évolution de la flotte par classe de bateaux dans l'ensemble du pays, il apparaît que, sauf à Paris, on continue à privilégier les bateaux de dimensions réduites. C'est en effet le nombre des bateaux d'excursion appartenant à la classe possédant la capacité la plus faible (< 29 passagers) qui a le plus augmenté depuis 2007. En revanche, le nombre des bateaux appartenant à la classe des bateaux d'excursion d'assez grande taille (200 à 1000 passagers) est resté relativement stable depuis 2007.

4.2 Allemagne

En Allemagne, la flotte comprend 820 bateaux d'excursion capables d'accueillir un total de 168.525 passagers. Bien que le Rhin et le Danube soient souvent spontanément associés aux transports de passagers en navigation intérieure, en réalité ils n'occupent pas les premiers rangs en ce qui concerne la répartition de la flotte par zone d'exploitation. Dans ce classement, l'Elbe est nettement en tête avec 233 bateaux à l'heure actuelle. Ceci s'explique principalement par le pouvoir d'attraction exercé par deux villes

Figure 3: Nombre de bateaux d'excursion journalières en Allemagne par zone d'exploitation *



Source: WSD Südwest, calculs de la CCNR
 * Nord-est de l'Allemagne = Brandebourg, Mecklembourg-Poméranie antérieure; Nord-ouest de l'Allemagne = Weser, Fulda, Canal du centre. Situation en novembre 2012

1 Source: <http://www.bateauxparisiens.com/index.cfm/>

situées sur son parcours, à savoir Hambourg et Dresde et leur patrimoine urbain et naturel.

Du fait de la présence de nombreux cours d'eaux sur leur territoire, la capitale, Berlin, (112 bateaux) et les régions voisines (le Brandebourg et le Mecklembourg) sont aussi depuis longtemps des destinations prisées par les excursionnistes, ce qui se traduit dans les chiffres.

La taille des bateaux varie un peu selon les bassins fluviaux et les régions. De très gros bateaux d'excursion sillonnent le Rhin. La capacité moyenne d'un bateau y est de 259 passagers. Sur l'Elbe tout comme à Berlin, les bateaux sont nettement plus petits, une situation qui s'explique entre autres par le fait que les excursions y sont assurées par des entreprises de taille plus réduite.

Tableau 3: Nombre et capacité des bateaux d'excursions journalières dans une sélection de régions d'Allemagne

Zones d'exploitation	Nombre de places offertes	Nombre de bateaux	Capacité moyenne par bateau (nombre de places par bateau)
Elbe	39.769	233	170,7
Rhin	31.843	123	258,9
Berlin	19.515	112	174,2
Mecklembourg-Poméranie	18.671	89	209,8
Ensemble du pays	168.525	820	205,5

Source: WSD Sud Ouest, Calculs de la CCNR

Depuis le 01.01.2012, le taux d'imposition du chiffre d'affaires relatif aux voyages en bateau est passé de 7% à 19%. Les entreprises du secteur s'attendent à ce que cette modification des règles fiscales provoque une augmentation du prix des billets. Compte tenu de l'élasticité relativement importante de la demande par rapport aux prix prévalant au sein du segment des excursions journalières, cette hausse des prix devrait se traduire par un repli du chiffre d'affaires¹.

Par le passé déjà, il y a eu des transferts sporadiques de bateaux sous pavillon étranger (maltais, luxembourgeois) pour des raisons de coûts. En réalité, les bateaux continuent à naviguer en Allemagne, mais ils sont immatriculés dans d'autres pays.

4.3 Pays-Bas et Belgique

En tant qu'attraction touristique de premier plan pour les visiteurs d'Amsterdam et d'autres villes des Pays-Bas, les excursions en bateau jouent un rôle considérable pour le tourisme dans ce pays. Un tour en bateau d'Amsterdam, ses 1250 ponts et ses 80 km de canaux, compte désormais parmi les attractions touristiques les plus populaires du pays.

Du point de vue touristique, la Belgique possède un très grand nombre de villes et de sites naturels qui ressemblent à ceux des Pays-Bas. Il faut citer ici Gand et Bruges, deux villes des Flandres où les excursions en bateaux sont très prisées. La Wallonie possède également de nombreux canaux et sites naturels splendides

¹ Il n'est pas possible de calculer le chiffre d'affaires du segment des excursions journalières car l'Office fédéral des statistiques ne publie que le chiffre d'affaires global des transports de passagers par bateau (excursions et croisières). Selon l'Office des statistiques, le chiffre d'affaires total des transports de passagers sur le réseau navigable intérieur s'est élevé à 268 Mio. € en Allemagne en 2010. Source: destatis

qu'il vaut la peine de parcourir en bateau.

Au Pays-Bas, d'après les estimations, il existe environ 300 bateaux d'excursion dont la plupart est exploitée à Amsterdam¹. Rien qu'à Amsterdam, le nombre des passagers est estimé à 3 - 4 millions par an.

Comme en France ou en Allemagne, une gamme très large de sorties à thème est également proposée (excursions-brunch, excursions gastronomiques...) de même que de nombreuses formules combinant un tour en bateau et la visite d'un des très nombreux musées d'Amsterdam.

Les bateaux-salons, en quelque sorte la version « luxe » des bateaux d'excursion, sont une particularité de ses pays. Il s'agit de bateaux restaurés à grands frais qui proposent des sorties incluant un volet gastronomique de haut niveau et qui sont très prisés par certains particuliers qui souhaitent célébrer une fête (un mariage par exemple) mais qui peuvent également être affrétés par des entreprises pour accueillir des événements commerciaux. Pour deux heures de navigation, les prix sont nettement plus élevés que les tarifs habituellement pratiqués dans le segment des excursions journalières et peuvent dépasser largement 300€.

Afin d'estimer l'importance économique des excursions en bateau pour les Pays-Bas – compte tenu de l'absence de chiffres officiels – PLAISIER (2011) a réalisé une vaste enquête empirique² qui a permis de déterminer une valeur estimée pour les paramètres suivants:

- le nombre de bateaux
- le chiffre d'affaires du secteur d'activité
- la valeur ajoutée créée par le secteur d'activité
- les retombées économiques indirectes
- l'emploi

La valeur ajoutée est égale à la différence entre le chiffre d'affaires et les consommations intermédiaires. Les consommations intermédiaires comprennent les achats de matériels et de services ainsi que les frais de personnels nécessaires à la fourniture des prestations nautiques et gastronomiques.

Les retombées indirectes sont les effets économiques induits de manière indirecte. Elles sont dues au fait qu'un passager ou un touriste se livre à divers achats en ville en marge du déplacement en bateau. Par exemple, il va au restaurant, assiste à un concert, utilise les transports en commun pour arriver jusqu'au bateau, loge à l'hôtel, achète des cartes postales et des souvenirs...

Toutes ces dépenses constituent des retombées indirectes des excursions en bateau et doivent par conséquent être comptabilisées pour en mesurer l'impact économique. Bien entendu, dans ce type de scénario, il faut partir du principe que le touriste se rend à Amsterdam avant tout pour faire le tour de la ville en bateau, de sorte que les dépenses afférentes à ses repas et à ses activités culturelles découlent de sa participation à l'excursion en bateau.

L'enquête évoquée ci-dessus a permis de déterminer les valeurs suivantes:

¹ Source: PLAISIER (2011), p. 43

² Des questionnaires ont été adressés à de nombreuses entreprises de navigation d'Amsterdam et d'autres villes des Pays-Bas. Les questions portaient sur divers indicateurs dont le nombre de bateaux et de places offertes, les effectifs employés et le chiffre d'affaires.

Tableau 4: Poids économique du segment des excursions journalières aux Pays-Bas *

Indicateur	Valeur
Nombre de bateaux	303
Chiffre d'affaires	98,6 Mio. €
Consommation intermédiaire	61,2 Mio. €
Valeur ajoutée	37,5 Mio. €
Retombées indirectes	28,6 Mio. €
Emplois	1.173 (équivalent temps complet)

Source: PLAISIER (2011)
* sur base de sondages empiriques et d'estimations calculées

Le poids des retombées indirectes est assez important. Les dépenses effectuées par les passagers en ville dans les domaines de la restauration, de l'hôtellerie, de l'art et de la culture atteignent 28,6 Mio. €, soit un montant inférieur d'un quart à peine à la valeur ajoutée créée par le secteur.

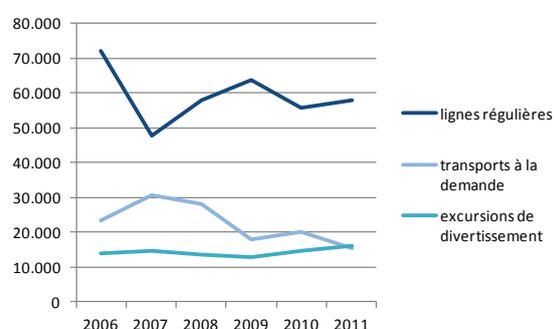
4.4 Suisse

En Suisse, la plupart des transports de passagers ont lieu sur les nombreux lacs du pays. Pour ce qui est des excursions fluviales, seul le Rhin est navigable dans la région de Bâle. Ces excursions ne jouent toutefois qu'un rôle mineur par rapport aux tours effectués sur les lacs.

Actuellement, 6 bateaux d'excursion battant pavillon de la Confédération sillonnent la partie suisse du Rhin. Ils parcourent surtout le tronçon Bâle-Rheinfelden. Toutefois, une comparaison de la composition de la flotte sur plusieurs années révèle que leur nombre diminue régulièrement. Entre 2005 et 2008, la flotte comptait encore 8 à 9 bateaux, et même 13 en 2004¹.

Le nombre de passagers a légèrement baissé au cours des dernières années, une évolution qui, d'un point de vue structurel, est à contre-courant de la tendance enregistrée pour l'ensemble de l'Europe. Bien que le transport à la demande et les excursions événementielles soient en général considérés comme porteurs pour l'avenir du segment, ceci ne se reflète pas dans les statistiques des excursions journalières en Suisse. Dans ce pays, ce sont plutôt les lignes régulières qui progressent alors que les transports à la demande déclinent comme l'illustre le graphique ci-après. Les excursions de divertissement ont quant à elles enregistré une légère progression.

Figure 4: Nombre d'excursionnistes transportés par la Compagnie bâloise de navigation (Basler Personenschiffahrt)



Source: Ports rhénans suisses

Au total, le segment des excursions a accueilli quelques 90.000 passagers en 2011. Ces derniers étaient encore environ 100.000 en 2008 et près de 110.000 en 2006. Comme nous l'avons déjà indiqué, cette baisse est imputable aux pertes subies par les transports à la demande.

¹ Source: plusieurs rapports annuels des Ports rhénans suisses

5. Synthèse

Dans les 4 pays étudiés, à savoir l'Allemagne, la France, les Pays-Bas et la Suisse, le segment des excursions journalières dispose actuellement d'une flotte active de près de 1550 bateaux. D'après certaines estimations partielles, le segment compte environ 600 entreprises.

Faute de données concernant l'Allemagne, il est impossible de dire avec certitude quel est le nombre d'excursionnistes par an dans ce pays. On peut toutefois raisonnablement l'estimer à au moins 30 millions compte tenu de la taille de la flotte allemande.

Ce segment enregistre une augmentation du nombre des passagers dans la plupart des pays. Cette croissance est essentiellement due aux nombreuses nouveautés, telles que les excursions à thème ou à la demande et les excursions combinées avec d'autres manifestations touristiques.

Le marché de la
navigation intérieure
à l'automne 2012 et
les perspectives
pour 2013

Section 1:

Situation de la demande de transport à l'automne 2012 et perspectives pour 2013

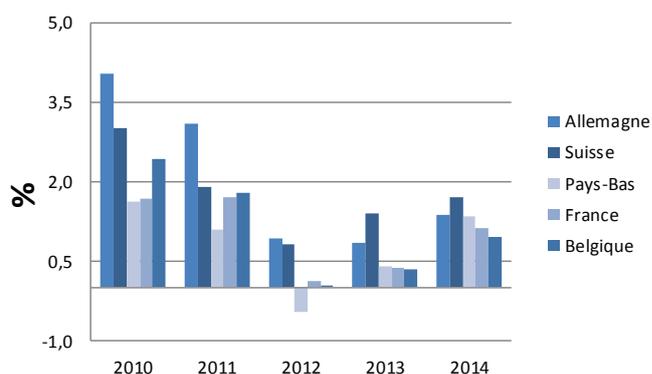
1. Croissance économique: évolution et perspectives

En cet automne 2012, l'économie mondiale tourne au ralenti. La lecture de différents indicateurs relatifs à la production industrielle et à la confiance des consommateurs le révèle de manière évidente.

Cette situation est due en particulier au fait que la zone euro n'a toujours pas surmonté la crise financière. Même si les pires scénarios envisagés pour l'espace monétaire commun ne se réalisent pas, l'Europe doit se préparer à faire face à une période de croissance économique faible dans les prochains temps.

Les prévisions conjoncturelles des principaux instituts de recherche ont été revues à la baisse à plusieurs reprises au cours de l'année 2012, signe que même les plus éminents spécialistes de l'économie et des finances ont sous-estimé la portée de la crise financière dans la zone euro.

Figure 5: taux (et prévisions) de croissance du PIB réel dans une sélection de pays



Source: FMI; Perspectives de l'économie mondiale 2012

En octobre 2012, le Fonds monétaire international a publié les prévisions ci-dessous pour l'Allemagne, la France, les Pays-Bas, la Belgique et la Suisse. Ces chiffres traduisent un ralentissement de la croissance économique au cours de cette l'année et l'année prochaine. Une reprise est annoncée en 2014.

Que l'Allemagne (et la Suisse) résistent encore un peu mieux que la majorité des autres pays européens à la

spirale descendante est à certains égards important pour la navigation rhénane. Dans le cas de l'Allemagne, ceci est surtout dû au fait que ses exportations vers les marchés d'outre-mer bénéficient de la faiblesse de l'euro.

2. Volumes transportés: évolution et perspectives

L'évolution du transport des marchandises est étroitement liée à celle du commerce extérieur, lequel, – tout en entrant dans la composition du PIB – croît nettement plus rapidement que ce dernier. C'est ainsi qu'entre 1982 et 2011, le commerce mondial a été multiplié par 5,4 (il a donc plus que quintuplé) tandis que le PIB mondial n'était multiplié que par 2,3.

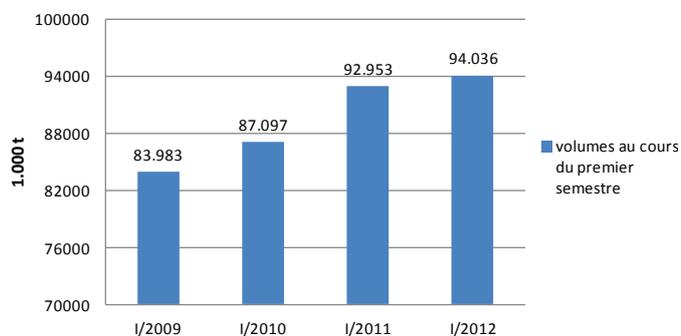
Le transport maritime est une composante importante du commerce mondial. Les ports maritimes jouant le rôle de plaques tournantes pour l'acheminement des marchandises vers l'intérieur des terres, son évolution est aussi étroitement liée à celle de la navigation intérieure. Mi-2012, pour l'ensemble de l'UE 27, le volume des transports maritimes n'était inférieur que de 1% à son niveau d'avant la crise¹.

Quelques pays (comme l'Allemagne et les Pays-Bas) se démarquent de manière positive de la tendance générale affectant l'ensemble de l'Europe. C'est ainsi que, mi-2012, les échanges maritimes de l'Allemagne affichaient une progression de 12% et que ceux des Pays-Bas progressaient même de 20% par rapport à leur niveau d'avant la crise. En revanche, la France enregistrait une perte de 18 % et, malheureusement, le commerce maritime y était en baisse quasiment constante depuis le début de l'année 2011.

C'est en fonction de cette toile de fond contrastée sur le plan régional et thématique qu'il convient d'examiner l'évolution des volumes transportés et des prestations de transport en navigation intérieure.

Au cours des six premiers mois de l'année 2012, quelques 94 Mio.t de marchandises ont été transportées sur le Rhin traditionnel (de Rheinfelden à la frontière germano-néerlandaise) contre tout juste 93 Mio.t au cours du premier semestre 2011, soit une petite augmentation de 1% environ.

Figure 6: Evolution des volumes transportés sur le Rhin au cours du premier semestre



Source: destatis

Sur ces 94 Mio.t, les cargaisons sèches représentaient 72 Mio.t et les matières liquides environ 22 Mio.t.

La figure suivante illustre les volumes transportés sur le Rhin pendant le premier semestre des dernières années.

Ces chiffres permettent de calculer les taux d'accroissement que voici entre les différents semestres pris en compte:

Premier semestre 2010: + 4% par rapport à la même période de l'année précédente

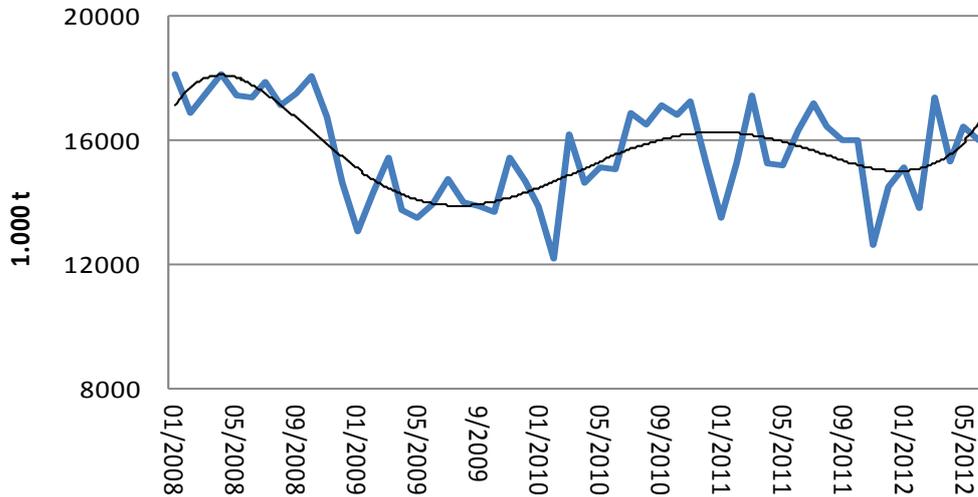
Premier semestre 2011: + 7% par rapport à la même période de l'année précédente

Premier semestre 2012: + 1 % par rapport à la même période de l'année précédente

1 Cf.: Forum international des Transports, (2012) statistics brief, octobre 2012

Une analyse détaillée par segments de marchandises montre sans conteste que l'évolution des volumes transportés n'est pas homogène. C'est pourquoi, nous allons ci-après nous pencher sur les résultats enregistrés et les prévisions faites pour chacun de ces segments.

Figure 7: Evolution mensuel des volumes transportés sur le Rhin

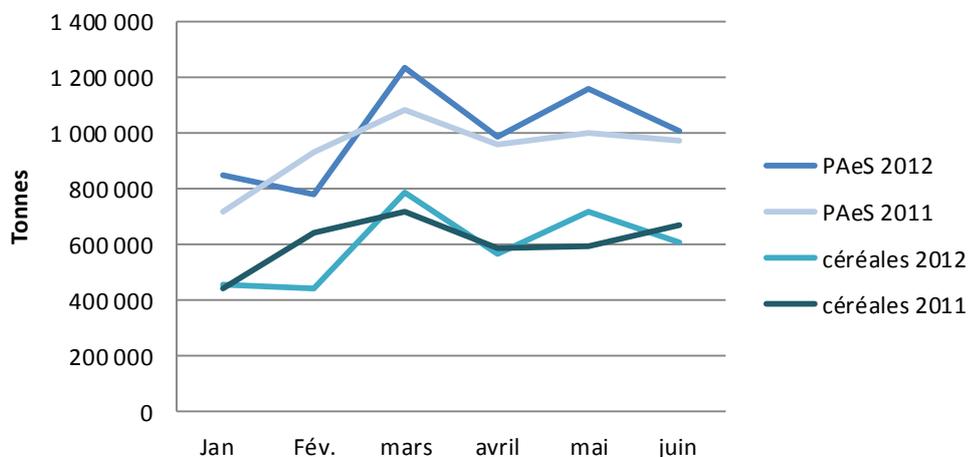


Source : destatis

2.1 Produits agricoles et sylvicoles

Sur ce segment, les céréales jouent un rôle déterminant puisqu'elles représentent 60% des marchandises transportées (cf. graphique). Le deuxième trimestre a connu une augmentation notable par rapport à l'année précédente. Cette augmentation a entraîné un accroissement de 6% du volume total transporté par rapport à l'année précédente.

Figure 8: Transports de produits agricoles et sylvicoles (dont les céréales) sur le Rhin*



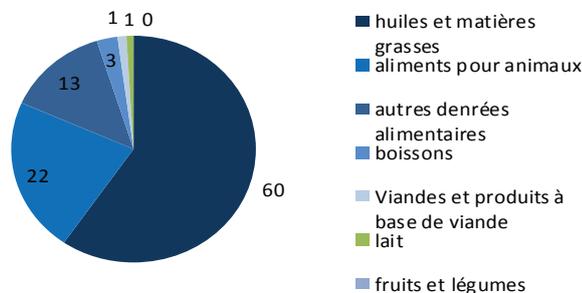
Source: destatis

* PAeS = totalité des produits agricoles et sylvicoles

2.2 Denrées alimentaires et aliments pour animaux

Les transports de denrées alimentaires et d'aliments pour animaux ont atteint près de 3,3 Mio.t, au premier semestre, un résultat analogue à celui de la même période de l'année 2011. Sur ce segment, les huiles et graisses occupent la première place avec 60% des volumes transportés suivies des aliments pour animaux qui représentent 22% du marché (cf. graphique). Dans l'ensemble, on ne s'attend pas à ce que la demande de transport évolue beaucoup l'an prochain sur ce segment.

Figure 9: Structure des transports de denrées alimentaires et d'aliments pour animaux sur le Rhin (en %)*



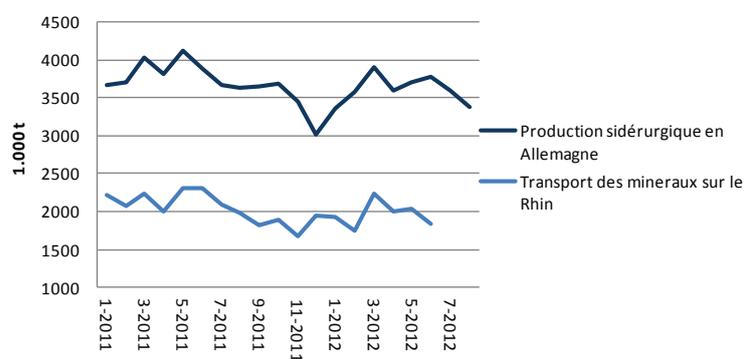
Source: destatis

* Indications en % de la totalité des volumes de denrées alimentaires et d'aliments pour animaux transportés au premier semestre 2012

2.3 Produits métallurgiques et sidérurgiques

Les volumes de minerais transportés sur le Rhin ont diminué plus ou moins fortement au cours des 18 derniers mois. Au premier semestre 2012, 11,8 Mio.t de minerais (dont la majeure partie, 96%, de minerai de fer) ont été transportés sur le Rhin. Au cours de la même période de l'année précédente, le volume total des transports de minerais avait toutefois été nettement plus élevé (13,1 Mio.t). L'évolution de la production d'acier fournit une explication du recul enregistré au deuxième semestre de 2011 et en 2012 (cf. graphique)

Figure 10: Evolution de la production d'acier et du transport de minerais sur le Rhin



Source: Eurofer / destatis

Les transports de métaux et de produits issus de la métallurgie ont légèrement progressé au cours de l'année 2012. Au cours du premier semestre 2012, les volumes acheminés ont atteint 5,3 Mio.t, en augmentant chaque mois. Ce résultat reste toutefois inférieur à celui du premier semestre 2011 lors duquel 5,7 Mio.t avaient été transportés sur le Rhin.

2.4 Combustibles minéraux solides

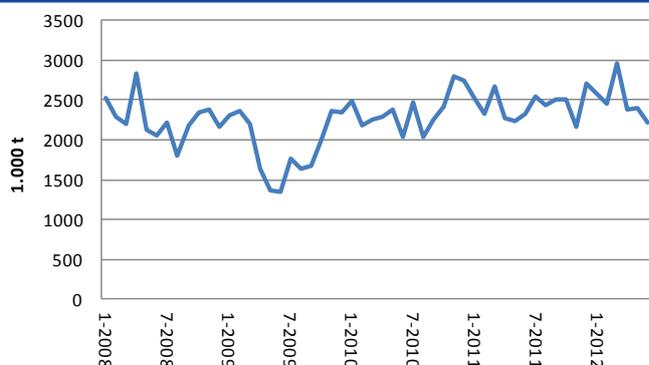
Au cours du premier semestre 2012, près de 15 Mio.t de charbon ont été transportés sur le Rhin entre Rheinfelden et la frontière germano-néerlandaise, soit une hausse de 4% environ par rapport au premier semestre 2011. Le résultat de mars (près de 3 Mio.t) a été le plus élevé depuis un an et demi.

Si l'on dresse un bilan sur plusieurs années, on s'aperçoit qu'après l'effondrement de 2009, les transports de

charbon se sont peu à peu redressés et rapprochés de leur niveau d'avant la crise, soit environ 2,5 Mio.t par mois sur le Rhin traditionnel.

Figure 11: Volumes de combustibles minéraux solides transportés par mois sur le Rhin

Il subsiste un lien très étroit entre les flux de charbon importé et le transport sur le Rhin. L'an dernier, l'Allemagne a accru ses importations de charbon de 3 Mio.t, de 41 à 44 Mio.t. Durant la même période, l'extraction a diminué de 14 à 13 Mio.t, soit d'un million de tonnes comme au cours de l'année précédente. Le charbon importé couvre 76% des besoins des centrales électriques, 86% de ceux de la sidérurgie et 79% de ceux de la production de chaleur.



Source: destatis

50% du charbon importé en Allemagne traversent la frontière « liquide » entre les Pays-Bas et l'Allemagne par bateau via le Rhin. 30% entrent dans le pays par le rail. Les 20% restants sont déchargés dans les ports de l'Allemagne du Nord d'où ils sont acheminés vers l'intérieur du pays principalement à bord de trains.

Ces dernières années, dans de nombreux ports maritimes comme Rotterdam et Amsterdam, les volumes de charbon transbordés n'ont cessé d'augmenter. Rotterdam continue à développer ses infrastructures afin de pouvoir absorber un trafic de produits énergétiques importés encore plus élevé à l'avenir.

Tableau 5: Transbordements de charbon (Mio. t) dans une sélection de ports maritimes européens

Ports	2009	2010	2011
Hambourg	5,2	5,3	5,8
Amsterdam	18,0	18,8	19,9
Rotterdam	24,8	24,1	26,7
Anvers	6,1	5,1	5,4
Gand	2,6	4,2	3,1
Dunkerque	6,1	6,5	7,6

Source: VDKI

La faiblesse prolongée des cours du charbon devrait avoir des répercussions positives sur les importations et les transports de charbon sur le Rhin l'an prochain. Elle s'explique par la surabondance de l'offre de charbon sur le marché mondial en raison de l'augmentation des exportations des Etats-Unis. En outre, le coût du transport a beaucoup diminué du fait du niveau très bas des taux de fret maritime dans le monde – conséquence des surcapacités existant dans le domaine des cargos vraquiers¹.

Au cours du premier semestre 2012, les cours du charbon vapeur ont été inférieurs de 28% à leur niveau pendant la même période de l'année précédente². Cette faiblesse des cours devrait se prolonger.

1 Cf.: Deutsche FondsResearch (2012), Shipping Research Newsletter 4/2012

2 Source: VDKI

2.5 Pierres, terres et matériaux de construction

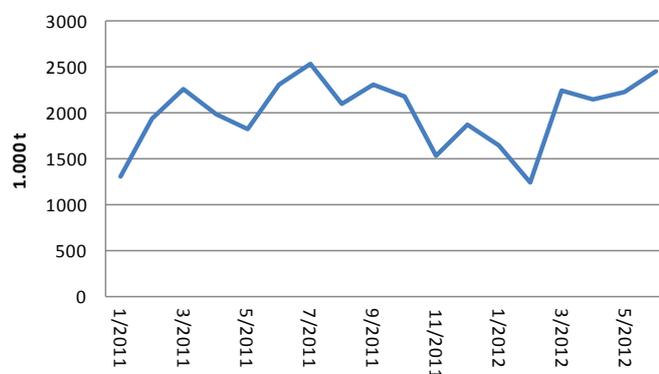
Au cours du premier semestre 2012, les transports de marchandises de ce segment très important pour la navigation rhénane en termes de volumes se sont élevés à environ 12 Mio.t (+3% par rapport à la même période de l'année précédente) réparties comme suit:

- 10,7 Mio.t de sables, terres, gravier et pierre (90 % du volume total)
- 0,8 Mio.t de ciment, chaux et plâtre (6,7 % du volume total)
- 0,28 Mio.t d'autres matériaux de construction (2,3 % du volume total)
- 0,14 Mio.t de céramiques de construction (1,2 % du volume total)

A la lecture des statistiques mensuelles des transports, on constate que ceux-ci ont subi une baisse au cours du deuxième semestre 2011 avant de repartir à la hausse pendant le premier semestre 2012 (cf. graphique).

Figure 12: Transports de pierres, de terres et de matériaux de construction sur le Rhin traditionnel

Il faut s'attendre à ce que la demande de transport augmente encore l'année prochaine. Cette tendance s'explique par la vigueur persistante de la conjoncture dans le secteur de la construction en Allemagne, celle-ci étant soutenue par l'engouement d'une partie importante de la population pour l'immobilier.



Source: destatis

Le bas niveau des taux des crédits immobiliers, et, surtout, l'évolution des choix d'un grand nombre d'investisseurs face à la crise de l'euro, jouent un rôle primordial dans ce domaine. Voilà pourquoi la plupart des instituts de recherche économique tablent

sur une hausse à un chiffre des investissements dans le domaine de la construction en Allemagne en 2013¹.

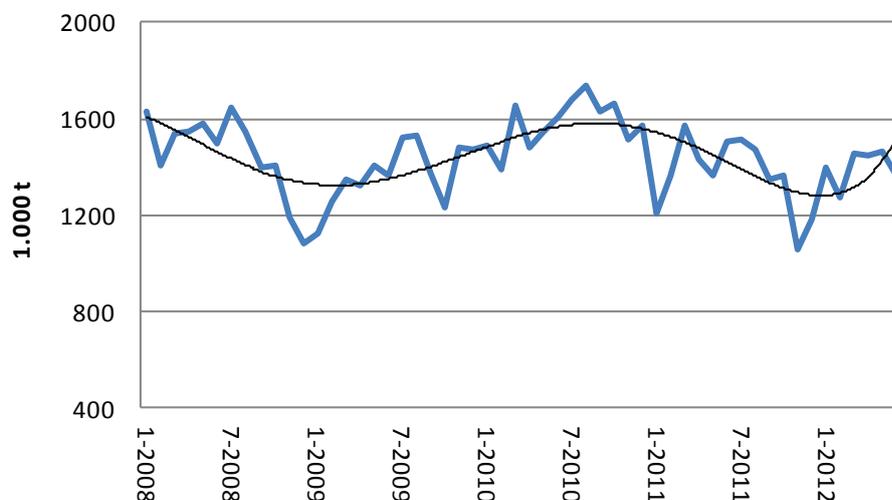
2.6 Produits chimiques et engrais

Les transports de produits chimiques ont évolué de manière tout à fait synchrone avec la conjoncture générale. Le recul enregistré au milieu de l'année 2011 a été suivi d'un redémarrage de l'activité au début de l'année 2012. Les volumes transportés sur le Rhin se sont élevés à 8,4 Mio.t durant le premier semestre 2012. Ce chiffre est quasiment identique au résultat enregistré lors du premier semestre 2011.

L'évolution des transports sur plusieurs années suit de manière vraiment frappante les fluctuations de la conjoncture:

¹ Source: Die deutsche Bauindustrie – Prognosen. (<http://www.bauindustrie.de/themen/volkswirtschaft-information-kommunikation/konjunkturbeobachtung-analysen-und-prognosen/>)

Figure 13: Transports de produits chimiques par mois sur le Rhin traditionnel *



Source: destatis * Courbe de tendance incluse

Aujourd'hui, en Allemagne, 8,8% des produits chimiques sont acheminés par la navigation intérieure, 57,6 % par la route, 10,9 % par les conduites, 12% par les chemins de fer et 10,7% par la mer¹.

Ces chiffres incluent l'ensemble des transports de produits chimiques, y compris les volumes acheminés non pas par l'industrie chimique elle-même, mais par les distributeurs de ces produits. Si l'on ne considère que les transports assurés pour le compte des industriels, la part de marché de la navigation intérieure s'établit à 9,7%, soit à un niveau légèrement supérieur. Les quantités à transporter pour les distributeurs étant plus limitées, le transport par camion paraît souvent plus rentable, d'où la différence de parts de marché constatée.

L'Association de l'industrie chimique allemande (VCI) prévoit un recul de 3% de la production en 2012 par rapport à l'année précédente. Compte tenu de la relation très étroite existant entre la production de l'industrie chimique et la demande de transport sur le Rhin, il faut s'attendre à ce que les transports de produits chimiques subissent une baisse d'une magnitude équivalente en 2012.

Les transports d'engrais suivent une courbe très similaire à celle des produits chimiques. Dans l'ensemble, en 2012, on a enregistré un léger frémissement de la demande alors que la tendance avait été plutôt baissière pendant la seconde moitié de 2011. Au total, près de 2,3 Mio.t ont été transportées sur le Rhin pendant les six premiers mois de 2012, la part des composés azotés et des engrais de synthèse étant de loin la plus importante.

2.7 Produits pétroliers

Au premier semestre, les volumes transportés ont dépassé d'environ 6% ceux de la même période de l'année précédente. D'une manière générale, on constate une certaine tendance à la hausse depuis le début de l'année (cf. graphique). Cependant, il ne faut pas considérer qu'il s'agit d'une tendance durable. Il s'agit plutôt d'un

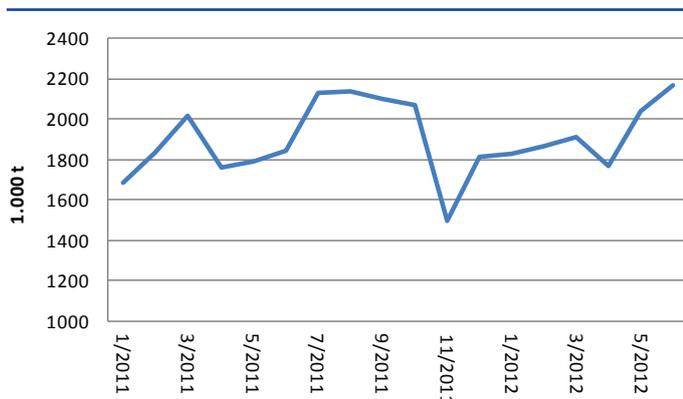
1 Source: Verband der Chemischen Industrie in Deutschland (VCI)

(cf. graphique). Cependant, il ne faut pas considérer qu'il s'agit d'une tendance durable. Il s'agit plutôt d'un phénomène épisodique lié à l'évolution des cours sur les marchés pétroliers.

Le graphique suivant prouve que les cours ont fortement baissé au deuxième trimestre 2012, ce repli ne faisant, tout compte fait, que refléter les réactions pessimistes des marchés face à la crise financière sévissant en Europe.

Le marché du transport de produits pétroliers devrait se montrer un peu plus dynamique l'an prochain. En effet, le cours du pétrole, qui constitue le paramètre le plus influent, tend à baisser sous la pression des prévisions en partie sombres concernant l'évolution de la conjoncture dans la zone euro.

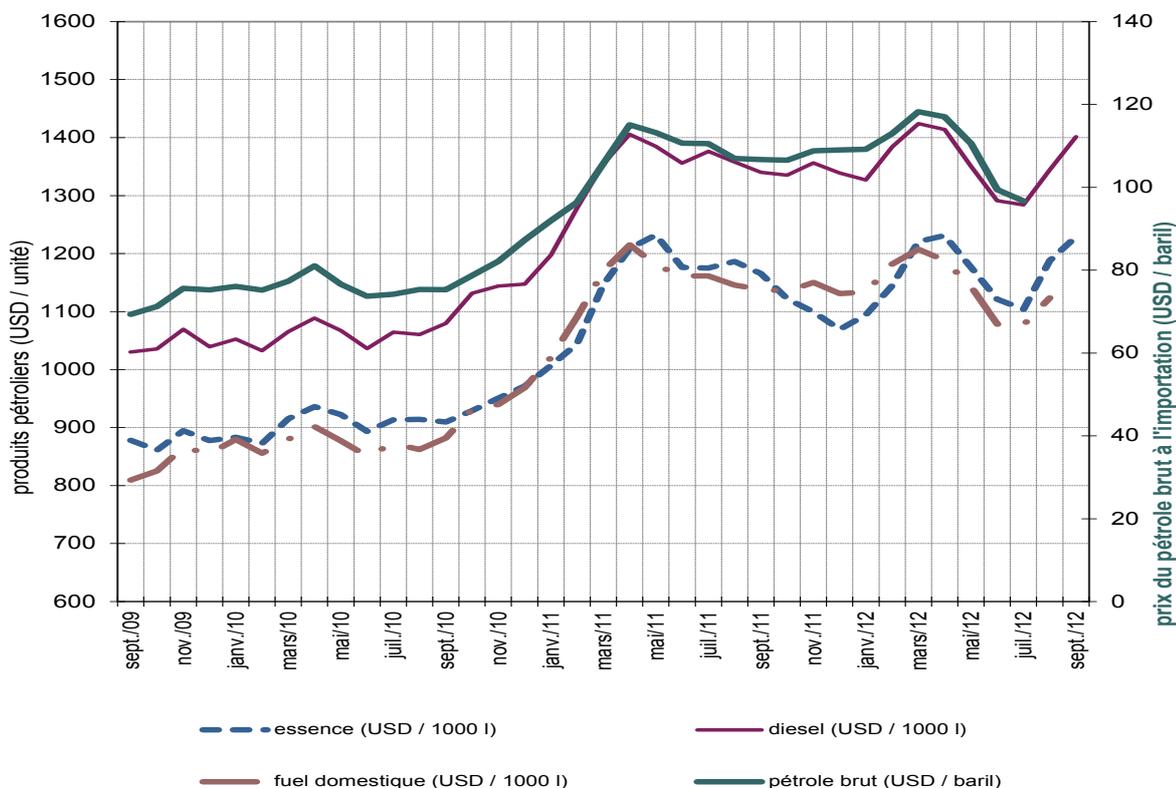
Figure 14: Transports de produits pétroliers liquides sur le Rhin par mois



Source: destatis

L'attente d'une baisse des cours du pétrole, le déport (backwardation) des marchés à terme, provoquent certes, d'une part, une diminution des achats spéculatifs, mais, d'autre part, le pétrole étant moins cher, la consommation des ménages, qui est fondamentale pour l'évolution de la demande, augmente.

Figure 15: Evolution des cours du pétrole et des produits pétroliers



Source: Agence internationale de l'Energie (AIE)

2.8 Conteneurs

660.000 conteneurs ont été transportés sur le Rhin traditionnel au cours du premier semestre 2012. Deux tiers d'entre eux étaient chargés, un tiers vide. Exprimé en mesure standard «Equivalent Vingt Pieds (EVP)», le trafic des conteneurs a atteint près d'un million d'EVP.

Le poids des marchandises transportées dans ces conteneurs étaient d'environ 7,5 Mio.t. Le tableau ci-dessous contient les chiffres exacts.

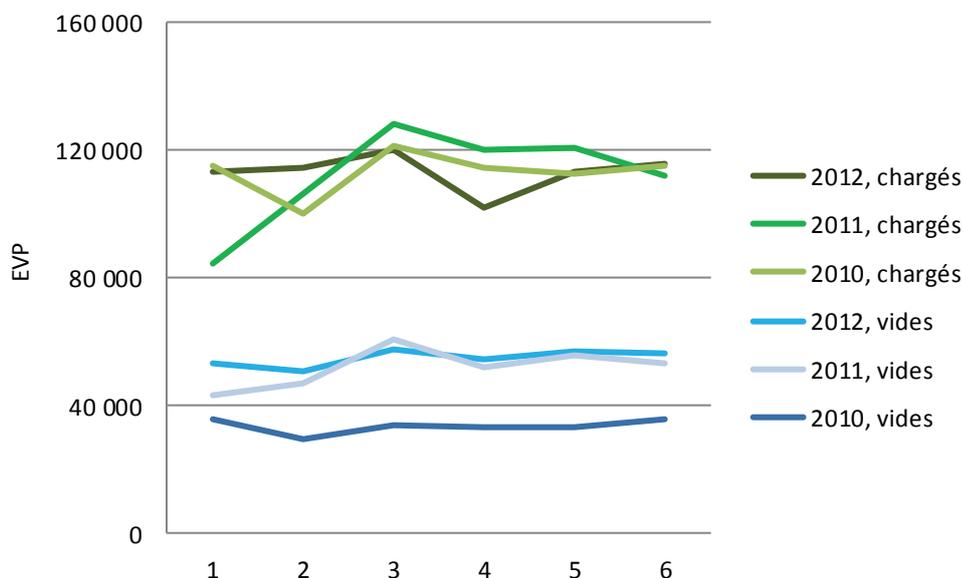
Tableau 6: Transports de conteneurs sur le Rhin au premier semestre 2012

Nombre de conteneurs		EVP		Poids des marchandises conteneurisées (tonnes)	
Vides	Chargés	Vides	Chargés	Vides	Chargés
213.330	446.525	328.812	679.151	0	7.512.818
Nombre total = 659.855 conteneurs		Volume total = 1.007.963 EVP		Poids total des marchandises conteneurisées = 7.512.818 tonnes	

Source: destatis; calculs de la CCNR

La comparaison des volumes d'EVP ci-dessus aux chiffres du premier semestre des années précédentes donne le résultat suivant:

Figure 16: Volumes de conteneurs chargés et vides transportés sur le Rhin au premier semestre

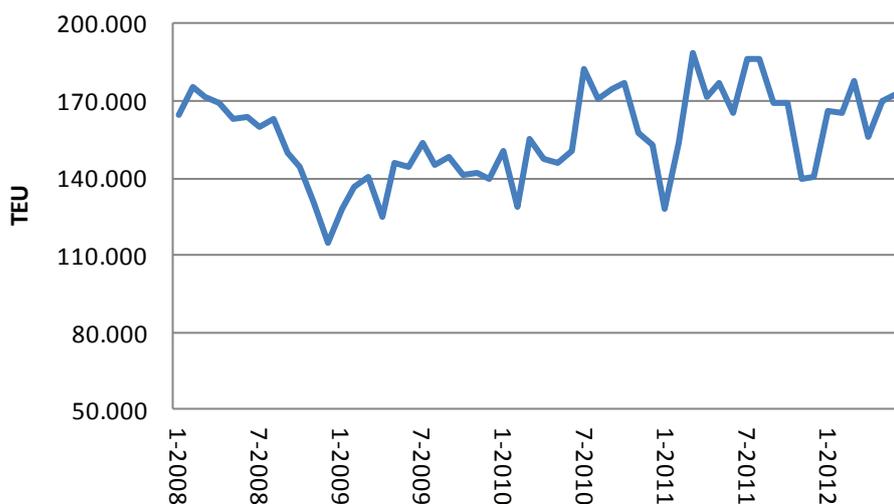


Source: destatis; calculs de la CCNR

Exprimé en EVP, le trafic des conteneurs a augmenté de 1% au premier semestre 2012 par rapport à la même période de l'année précédente. Le trafic de conteneurs vides a été supérieur de près de 5% à celui des six premiers mois de 2011.

L'examen de l'évolution de ces transports sur plusieurs années montre que comme dans le cas des produits chimiques, les quantités totales de conteneurs chargés et vides ont retrouvé leur niveau d'avant la crise vers la mi-2010.

Figure 17: Evolution mensuelle du transport de conteneurs sur le Rhin traditionnel depuis le début de 2008



Source: destatis

3. Demande sur le marché du transport de passagers

Dans le domaine des excursions journalières, l'exercice 2012 a souffert d'un printemps pluvieux. De ce fait, le taux d'occupation des bateaux a diminué. Par la suite, l'amélioration notable de la météo a correspondu à une nette reprise de la demande.

Dans le domaine des croisières fluviales, les réservations ont démarré très lentement au début de la saison, une situation due, d'une part, au climat économique incertain, mais aussi aux séquelles du naufrage du Costa Concordia en Méditerranée. La réaction de la clientèle allemande a été plus marquée que, par exemple, celle de la clientèle américaine. Ceci explique que certaines entreprises de croisières fluviales allemandes aient même fait reporter d'un an la livraison de certaines nouvelles constructions.

On s'attend toutefois au retour d'une croissance durable à partir de 2013. On estime en effet que le nombre des croisiéristes devrait augmenter chaque année de 8% jusqu'en 2018 en Europe de l'Ouest¹.

1 Source: Hamburgische Seehandlung (2012) Emissionsprospekt Beteiligungsangebot Flussfahrt Donau; S. 58.

Section 2:

Rapport entre l'offre et la demande de transport

1. Evolution de la flotte: nouvelles constructions

1.1 En cale sèche

D'après les derniers chiffres de l'IVR, au total, ce sont 20 automoteurs, 15 barges de poussage, 2 pousseurs et 1 remorqueur neufs qui sont entrés en service en 2011.

Ces nouvelles constructions représentent des capacités de transport supplémentaires de 57.600 t pour les automoteurs et de 43.000 t pour les barges de poussage, soit environ 100.000 t en tout. Ce total traduit un recul des nouvelles constructions de près de 36000 t ou 26% par rapport à 2010. En nombre de bateaux, cela fait 26 bateaux neufs de moins.

Si l'on rapporte ce nombre des nouvelles constructions en 2011 aux chiffres de la décennie 2000-2010, on constate qu'en termes quantitatifs les investissements en cales neuves se situent actuellement à peu près au niveau des années 2004, 2005, 2006. Près de 100.000 t avaient été mises en service au cours de chacune de ces années-là. A cette époque, d'une manière générale, l'économie se trouvait plutôt au creux de la vague. En ce sens, la situation actuelle présente de nombreuses similitudes avec celle des années 2004, 2005 et 2006.

En 2011, la capacité moyenne des nouvelles constructions était de 2900 t pour les automoteurs et de 2400 t pour les barges de poussage.

*Tableau 7: Volume des nouvelles constructions à cale sèche. **

Année	Nouvelles constructions capacité en tonnes
2008	432.000
2009	480.000
2010	135.700
2011	100.600

Source: IVR

* Données concernant la Belgique, l'Allemagne, les Pays-Bas, la France, la Suisse

Pour 2012, les statistiques sont encore très incomplètes de sorte qu'il est impossible pour l'instant de déterminer de manière fiable quel sera le volume des nouvelles constructions cette année. Toutefois les chiffres relatifs au 10 premiers mois semblent annoncer une nouvelle baisse importante, dont l'ampleur devrait même dépasser celle enregistrée entre 2010 et 2011.

1.2 En cale citerne

D'après les chiffres de l'IVR, le rythme des nouvelles constructions s'est nettement ralenti en 2011 et 2012 dans le domaine de la cale citerne. Les données provisoires portant sur les 10 premiers mois de 2012 et les résultats définitifs de l'ensemble de l'année 2011 reflètent parfaitement cette baisse. Selon les chiffres les plus récents de l'IVR, 86 bateaux-citernes neufs d'une capacité totale de 185.300 t sont entrés en service en 2011. Leur capacité moyenne était d'environ 2900 t. On constate donc une diminution importante des investissements par rapport à 2009 et 2010.

*Tableau 8: Volume des nouvelles constructions à cale citerne**

Année	Nouvelles constructions capacité en tonnes
2008	144.580
2009	391.000
2010	339.000
2011	185.000

Source: IVR

* Données concernant la Belgique, l'Allemagne, les Pays-Bas, la France, la Suisse

En pourcentage, les nouvelles constructions ont chuté de près de 45% – soit quasiment de moitié – en 2011 par rapport à l'année précédente. Cela représente une diminution du nombre des mises en service d'une vingtaine de bateaux neufs. Ce recul est conforme au scénario de baisse décrit dans l'Observation du marché 2012-1 (cf. le rapport thématique consacré à la navigation en cale citerne). Toutefois, rappelons que ce rapport constatait qu'une baisse des mises en service d'une vingtaine d'unités neuves par an ne suffisait pas à résorber les surcapacités si pratiquement aucun bateau à simple coque n'était retiré de la flotte dans le même temps.

Si l'on compare les chiffres des 10 premiers mois de 2012 à ceux de la même période de l'année précédente, on peut tabler sur une nouvelle baisse sensible du volume des nouvelles constructions cette année.

La tendance à la construction de bateaux de plus en plus grands s'est confirmée en 2012. La capacité moyenne des nouvelles constructions s'est en effet élevée à environ 3200 t cette année. Il convient toutefois de préciser que l'on continue à construire des bateaux-citernes de relativement petites tailles (moins de 2000 t), que l'on rencontre surtout en Allemagne et en Belgique.

En fait, en cale citerne, la capacité moyenne des unités de l'ensemble de la flotte européenne est « déformée vers le haut » du fait de la mise en service de quelques très gros bateaux-citernes (nouvelles constructions d'une capacité égale ou supérieure à 6000 t) aux Pays-Bas.

1.3 Pour le transport de passagers

En 2011, 10 nouveaux bateaux de croisière fluviale sont entrés en service en Europe de l'Ouest. La plupart de ces nouvelles constructions battent pavillon suisse ou allemand, mais quelques uns naviguent sous pavillon tchèque ou autrichien. En outre, la flotte s'est aussi enrichie de quelques nouveaux bateaux d'excursion journalière, en particulier en Allemagne et aux Pays-Bas.

Au cours des 10 premiers mois de 2012, 12 nouveaux bateaux de croisière fluviale sont entrés en service. La moitié d'entre eux navigue sous pavillon suisse. La plupart de ces nouveaux bateaux de croisière ont une longueur de 135 mètres et une largeur de 11,4 mètres. Leur tirant d'eau varie de 1,4 à 2 mètres.

On estime que près de 230 bateaux sillonnent actuellement les voies navigables européennes. Une analyse des données de SeaConsult a révélé qu'en avril 2012, près de 57% des unités parcourant les voies navigables d'Europe (Russie exceptée) étaient âgées d'au moins 10 ans. Environ 23% des bateaux de croisière fluviale avaient même plus de 25 ans, et 9% d'entre eux plus de 45 ans¹. Cette pyramide des âges laisse présager qu'un certain renouvellement s'imposera à l'avenir.

2. Utilisation des capacités

2.1 En cale sèche

En dépit de la forte augmentation de la demande de transport en 2010 et aussi, en partie, en 2011, le taux d'utilisation des capacités n'a pas progressé de manière durable. Il demeure inférieur de 12 à 24 points de pourcentage aux résultats de la période 2004-2008.

En 2011, selon la classe de port en lourd des bateaux, le taux d'utilisation des capacités a augmenté de 4 à 8 points de pourcentage. Ce sont les bateaux dotés d'une capacité d'emport de 400 à 1000 t, donc les unités de tailles relativement modestes, qui ont connu la plus forte progression. Il s'agit d'une conséquence des basses eaux.

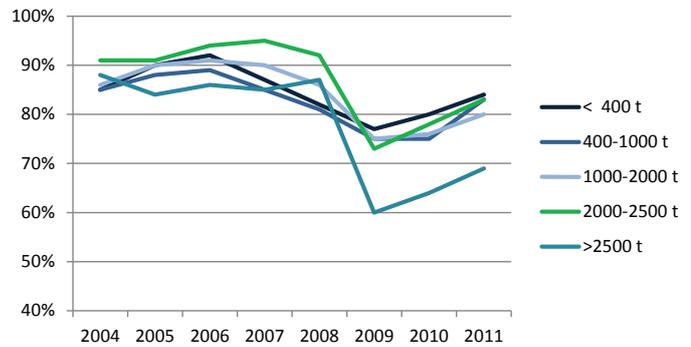
¹ Source: Hamburgische Seehandlung (2012)

En effet, en période de basses eaux, on a recours à davantage de bateaux de petites dimensions pour effectuer les transports puisque, dans ce type de situations, la charge des grosses unités doit être limitée à une proportion relativement faible de leur capacité.

En outre, compte tenu de la réduction du degré de chargement par bateau, il faut effectuer plusieurs déplacements pour acheminer la même quantité de marchandises. Par conséquent, la durée d'exploitation de la flotte augmente. Voilà pourquoi, en période de basses eaux, les facteurs naturels provoquent une hausse du taux d'utilisation des capacités de la flotte.

On constate que c'est le taux d'utilisation des plus gros bateaux (> 2500 t) qui a évolué de la manière la moins favorable. En 2011, il s'élevait à 69%, soit un niveau inférieur de 14 à 15 points de pourcentage à celui des bateaux des classes de port en lourd les plus modestes.

Figure 18: Taux d'utilisation de la flotte à cale sèche



Source: Panteia / NEA Consulting

2.2 En cale citerne

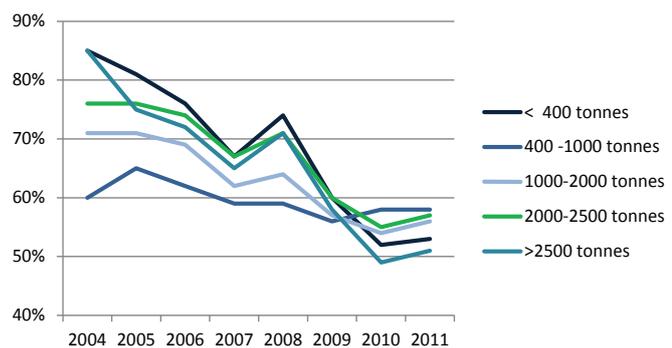
L'évolution du taux d'utilisation des capacités de la cale citerne est tout à fait différente de celle enregistrée en cale sèche. Du fait du passage de la simple coque à la double coque, la flotte s'est beaucoup développée au cours de ces dernières années. Entre 2004 et 2011, sa capacité a augmenté de 60%.

Alors que le taux d'utilisation des capacités de la cale sèche a progressé de manière notable en 2010, celui de la cale citerne a tendance à décliner depuis 2004.

Malgré tout, ce taux a légèrement augmenté en 2011, mais ce redressement est essentiellement imputable au faible niveau des eaux.

En raison du niveau très faible des eaux, les cargaisons des grosses unités ont dû être assez fortement limitées. Par conséquent, il a fallu avoir recours à un grand nombre de bateaux de dimensions plus réduites, d'où cette légère amélioration du taux d'utilisation de l'ensemble de la flotte.

Figure 19: Taux d'utilisation de la flotte à cale citerne



Source: Panteia / NEA Consulting

Section 3:

Situation des entreprises de navigation intérieure

1. Evolution des taux de fret et de l'activité commerciale

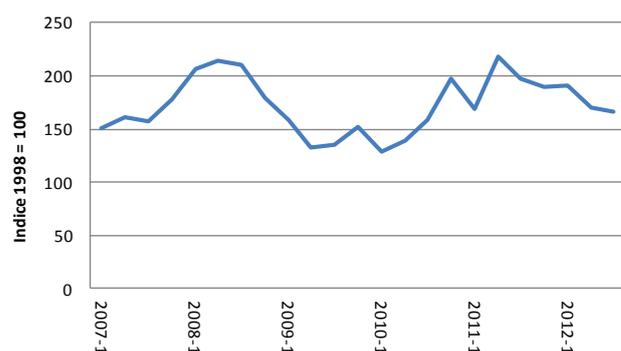
1.1 En cale sèche

En navigation à cale sèche, les taux de fret avaient atteint un niveau élevé dans le sillage de la forte croissance de l'ensemble de l'économie au cours de la période 2005-2007/2008. A partir de la fin 2008, ils ont fortement baissé (de manière quasi-parallèle à la demande de transport), puis sont repartis à la hausse au début de l'année 2010. Au milieu de l'année 2011, ils avaient retrouvé leur niveau d'avant la crise grâce à un sérieux «coup de pouce» dû au faible niveau des eaux au cours de cette année.

Depuis, on enregistre toutefois un net mouvement de baisse. De mi-2011 à l'automne 2012, le niveau moyen des taux de fret a diminué sur le marché de la navigation à cale sèche. L'hydraulicité ayant évolué dans une fourchette normale au premier semestre 2012, les taux de fret n'ont bénéficié d'aucun soutien de ce côté-là.

L'évolution du chiffre d'affaires dépend du produit des volumes transportés et de l'évolution des taux de fret.

Figure 20: Taux de fret en navigation à cale sèche



Source: Rabobank / NEA Consulting

Souvent, les volumes et les taux de fret fluctuent dans le même sens, de sorte que l'évolution du chiffre d'affaires a évidemment tendance à suivre la même direction.

Cependant, les volumes transportés et les taux de fret peuvent aussi «suivre des chemins différents». Ceci vaut en particulier lorsque l'influence de l'hydraulicité ou de la capacité de la flotte est exceptionnellement forte. Or, pour l'essentiel, c'est justement ce type scénario qui a prévalu au premier semestre 2012. En dépit d'une légère progression de la demande de transport, les taux de fret se sont tassés en raison de l'élévation du niveau des eaux et de la persistance de surcapacités au sein de la flotte.

La navigation intérieure néerlandaise a, de ce fait, subi une baisse de son chiffre d'affaires au premier semestre 2012. Selon les données publiées par le Centraal Bureau voor de Statistiek, cette baisse a atteint près de 10% au deuxième trimestre 2012 par rapport au deuxième trimestre 2011. Au premier trimestre 2012, le chiffre d'affaires était resté quasiment identique à celui de la même période de l'année précédente. Au cours de l'année précédente, 2011, le chiffre d'affaires avait augmenté de 5 à 20 % selon le trimestre. Ces augmentations étaient surtout imputables aux basses eaux qui avaient aussi constitué une aubaine (windfall profits)¹ pour les taux de fret et les revenus.

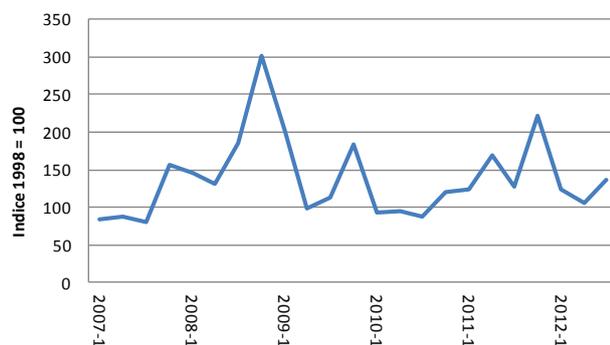
Aux Pays-Bas, vers la fin de l'année 2011 et au début de l'année 2012, les faillites ont fortement augmenté dans le secteur de la navigation intérieure². Au cours de ces deux trimestres, leur nombre a été trois à quatre fois supérieur aux chiffres habituels.

1.2 En cale citerne

La grande influence des transports saisonniers (de mazout pour le chauffage domestique) sur l'évolution des taux de fret de la cale citerne s'est également fait sentir en 2011. Ces derniers ont en effet atteint leur niveau le plus élevé de l'année au quatrième trimestre. Au cours des années précédentes, un tel pic avait aussi été relevé au quatrième trimestre du fait de l'impact des livraisons saisonnières de fioul domestique. Toutefois, au quatrième trimestre 2011, ce pic saisonnier a été plus élevé que lors des années précédentes.

Comme le montre le graphique illustrant l'évolution des prix des produits pétroliers (cf. la section consacrée à la demande de transport), la tendance s'est radicalement inversée sur les marchés des produits pétroliers au milieu de l'année 2011. Une phase de hausse des prix a été suivie par plusieurs mois de baisse des cours. De ce fait, les taux de fret applicables aux transports de produits pétroliers ont beaucoup augmenté à l'automne 2011 puisque la réduction des prix de ces produits a permis de remplir les dépôts de fioul domestique.

Figure 21: Taux de fret en navigation à cale citerne



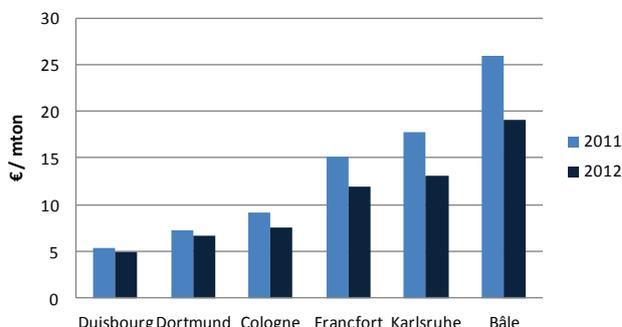
Source: Rabobank / NEA Consulting

1 On appelle „windfall profits“ des gains liés à une amélioration de la situation du marché due non pas aux prestations du bénéficiaire mais à des circonstances extérieures exceptionnelles.

2 Source: CBS.

Cependant, lorsque ces effets saisonniers ont cessé de se faire sentir au début de l'année 2012, les taux de fret ont reculé et, au troisième trimestre 2012, la reprise n'a été que modeste. Le graphique suivant illustre l'évolution du niveau moyen des taux de fret (déterminé par sondage) pour le transport de fioul domestique et de diesel au départ de Rotterdam lors des trois premiers trimestres de 2011 et 2012. Plusieurs destinations situées sur le Rhin sont mentionnées. Le graphique montre que ce niveau dépend du trajet à effectuer, ce qui est principalement dû au fait que les coûts variables augmentent proportionnellement à la distance.

Figure 22: Niveau moyen des taux de fret pour le transport de fioul domestique et de diesel depuis Rotterdam *



Source: PJK International; calculs de la CCNR

* pour les trois premiers trimestres de 2011 et 2012

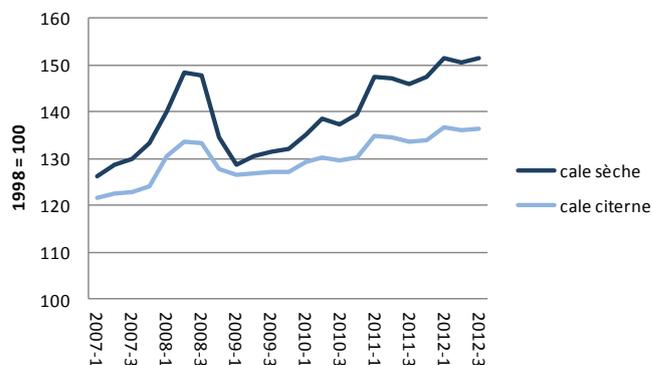
Le graphique met également en évidence le fait qu'en 2012, le niveau moyen des taux de fret se situe en dessous de celui de l'année précédente. Les fluctuations des prix de 2011 que nous avons déjà évoquées expliquent cette évolution.

Dans ce contexte caractérisé par la baisse des taux de fret, le chiffre d'affaires des entreprises de navigation à cale citerne a diminué en 2012 par rapport à l'année précédente.

2. Evolution des coûts

Dans l'ensemble, l'évolution des coûts de la navigation intérieure lors des trois premiers trimestres de 2012 a été similaire à la tendance enregistrée au cours des trois années précédentes. Cette évolution révèle que les coûts augmentent davantage en navigation à cale sèche qu'en cale citerne. C'est ainsi qu'au troisième trimestre 2012 le transport de cargaisons sèches coûtait 4% de plus qu'au troisième trimestre de 2011. En revanche, l'augmentation ne dépassait pas 2% en cale citerne.

Figure 23: Evolution des coûts en cale sèche et en cale citerne



Source: Rabobank / NEA Consulting

2.1 Coût du carburant

En ce qui concerne le prix du carburant, globalement, la légère tendance à la hausse des deux dernières années s'est confirmée. Il n'y a qu'au milieu de l'année 2011 que l'on a enregistré un modeste repli temporaire. Celui-ci s'est produit en raison de l'aggravation dramatique de la crise financière en Europe qui, de façon passagère, a provoqué une nette baisse des cours du pétrole.

Les augmentations enregistrées en septembre par rapport aux années précédentes sont énumérées ci-dessous:

Septembre 2012 par rapport à septembre 2011 : + 11 %

Septembre 2012 par rapport à septembre 2010 : + 36 %

Septembre 2012 par rapport à septembre 2009 : + 72 %

Pour 2013, dans ces prévisions les plus récentes publiées en octobre 2012, le Fonds Monétaire International (FMI) s'attend à ce que les marchés à terme des produits pétroliers se retrouvent en situation de déport (backwardation). Ce déport des marchés permet de penser que les cours du pétrole seront plutôt orientés à la baisse dans un avenir à moyen terme¹. Toutefois, ces prévisions demeurent très incertaines.

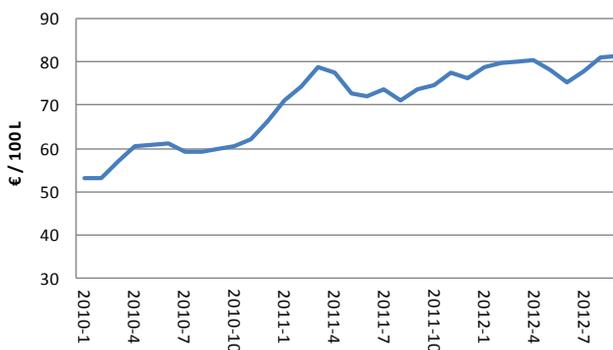
La taxe pour le financement de l'élimination des déchets huileux et graisseux de la navigation intérieure exigible depuis le 1er janvier 2011 représente incontestablement un facteur de coût supplémentaire pour les entreprises. Il en va de même de la prescription qui impose de n'utiliser dorénavant que du carburant à faible teneur en soufre. Néanmoins, l'impact de ces mesures environnementales est plutôt faible comparé à celui de l'augmentation des prix du gasoil.

2.2 Coût du travail

En tant que coûts fixes, les coûts du travail jouent un très grand rôle pour la navigation intérieure. Les données relatives à l'évolution des salaires stipulés dans les conventions collectives aux Pays-Bas mettent en évidence que ces coûts se sont légèrement accrus au cours des dix-huit derniers mois.

Le graphique ci-après illustre à la lumière de l'évolution en pourcentage des salaires conventionnels en navigation à cale sèche (selon le CBRB) aux Pays-Bas. Il reprend l'évolution des salaires en fonction des grades.

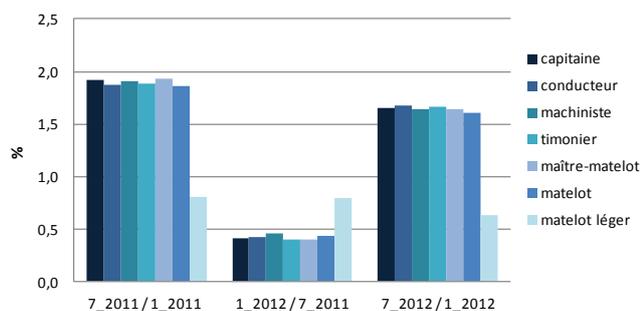
Figure 24: Evolution du prix des carburants en navigation intérieure *



Source : Association suisse pour la navigation et l'économie portuaire; CBRB.

* Indice du gasoil CBRB

Figure 25: Evolution en pourcentage des salaires en navigation à cale sèche*



Source: CBRB; calculs de la CCNR

L'évolution respectivement entre juillet 2012 et janvier 2012, entre janvier 2012 et juillet 2011, tout comme entre juillet 2011 et janvier 2011, montre une progression se situant dans une fourchette allant de 0,5% à 2%.

1 Cf.: FMI (2012), Perspectives de l'économie mondiale: une dette élevée et une croissance anémique, octobre 2012, p. 49.

Pour l'essentiel, en navigation à cale citerne, l'évolution des salaires conventionnels est à peu près similaire à celle que nous avons présentée ci-dessus pour la cale sèche. D'une manière générale, une augmentation du même ordre a été signalée en Allemagne.

2.3 Coût du capital

Le coût du capital se compose de la charge des intérêts sur les capitaux empruntés, de la charge des intérêts sur le capital propre ainsi que des amortissements¹.

En ce qui concerne le recours à l'emprunt, on prend en compte en tant qu'indicateur de l'évolution des coûts, les taux d'intérêts applicables à des crédits d'une durée supérieure à 10 dix ans et d'un montant dépassant 1 Mio. € publiés par la BCE. Les taux de ces crédits ont baissé au cours de l'année 2011².

Malgré cela, en particulier en cale sèche, il règne actuellement une grande prudence à l'égard des financements à crédit, ce qui se traduit par des primes de risque assez élevées et, par conséquent, des conditions de financement difficiles.

Les amortissements sont déterminés en fonction de la valeur assurée du bateau. Celle-ci est dans l'ensemble stable, de sorte que les amortissements, en tant que facteur de coût, sont également restés stables.

2.4 Coût de l'assurance

En raison de la concurrence intense que se livrent les assureurs et de l'actuelle stagnation de la valeur des bateaux du fait de crise la économique, les frais d'assurance sont plutôt stables en ce moment.

Toutefois, des changements sont en cours sur le marché de l'assurance suite à l'adoption en septembre 2012 de la version révisée de la Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012). Dans le cadre de cette révision³, le système de limitation de la responsabilité en cas d'accident de bateau existant depuis longtemps en Europe de l'Ouest a été étendu aux Etats danubiens. Une fois entrée en vigueur, cette convention devrait avoir un certain nombre de répercussions sur le marché de l'assurance. En effet, le plafonnement de la responsabilité est un préalable indispensable à la couverture de certains risques par les assurances.

2.5 Coût de l'entretien et des réparations

Le coût de la main-d'œuvre dans les chantiers navals joue un rôle primordial en ce qui concerne les frais de maintenance et de réparation. Il faut en outre tenir compte des prix de l'énergie et de l'acier, surtout pour les réparations, s'agissant de ces derniers. D'après les données d'Eurostat pour l'UE-27, les prix de l'énergie (de l'électricité pour les clients industriels) se caractérisent par une certaine stabilité depuis 2009⁴. En Belgique, en

1 Le coût du capital propre doit être considéré comme un coût d'opportunité car le capital propre investi dans une entreprise de navigation pourrait en théorie aussi être investi avec profit à d'autres fins. Voilà pourquoi il est nécessaire de le comptabiliser également.

2 Source: EZB

3 Cf.: <http://www.ccr-zkr.org/files/documents/cpresse/cp20120927fr.pdf> (La Conférence diplomatique de la CCNR adopte la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012)).

4 Applicable à des clients consommant 500 MWh < consommation < 2 000 MWh.

Allemagne et aux Pays-Bas, ils ont même légèrement diminué tandis qu'ils ont augmenté en France. Face au ralentissement de l'économie mondiale, les prix de l'acier ont plutôt été orientés à la baisse en 2011.

Conclusion

En ce moment, l'évolution des revenus paraît très problématique en cale sèche. La baisse des taux de fret et la stagnation des volumes provoquent une diminution du chiffre d'affaires des entreprises. Dans le même temps, les coûts continuent à s'accroître à un rythme toujours aussi élevé, et cela principalement du fait du prix du carburant. Ces différents facteurs ont plongé de nombreuses entreprises de navigation à cale sèche dans une situation économique très difficile. Aux Pays-Bas, les faillites ont beaucoup augmenté début 2012.

Quant à la cale citerne, elle reste confrontée à des défis toujours aussi importants car la capacité de la flotte continue à s'accroître. Même si le rythme des investissements dans de nouvelles constructions s'est ralenti, les volumes de cales disponibles demeurent considérables et peu propices à l'instauration d'un équilibre entre l'offre et la demande. Les taux de fret y ont, malgré tout, évolué de manière un peu plus favorable qu'en cale sèche, et les coûts ont moins augmenté.

Synthèse et perspectives

En cette fin d'année 2012, les résultats économiques affichés par la navigation intérieure dans ses deux segments les plus importants demeurent inquiétants.

Bien que les volumes transportés aient légèrement augmenté au premier semestre et que l'expansion de la flotte liée à la mise en service de nouveaux bateaux soit retombée à un niveau correspondant à la moyenne pluriannuelle en période de faible conjoncture économique, force est malgré tout de constater que la navigation intérieure est incapable de maintenir ses taux de fret et donc son chiffre d'affaire au niveau requis quand la hauteur des eaux est normale. En période d'augmentation des coûts, ceci provoque une réduction supplémentaire des revenus. Un grand nombre d'entreprises luttent encore contre les effets de la crise économique dont les séquelles sont perceptibles – sous des formes variées – depuis 2008. Elles sont également nombreuses à devoir puiser dans leurs réserves afin de pouvoir faire face à un environnement plus rude. Dans ce contexte, il est important de limiter les faillites. Une spirale à la baisse de la valeur marchande des bateaux aurait des conséquences désastreuses pour la navigation intérieure.

On ne voit toujours pas se dessiner les premiers signes annonciateurs d'une reprise progressive. Certains segments importants du marché tels que la sidérurgie et la chimie ont un caractère cyclique et, à court terme, ne laissent entrevoir aucun espoir particulier de croissance. C'est même plutôt le contraire. La courbe du transport de conteneurs restera orientée à la hausse, mais la navigation intérieure va devoir s'adapter à une concurrence accrue provenant des autres modes de transport. L'absence de croissance dans le domaine des conteneurs chargés pourrait indiquer que la situation est en train de changer sur le plan de la concurrence.

En revanche, pour le moment, la navigation à cale citerne semble connaître une phase de croissance grâce, entre autres, à la baisse des cours du pétrole sur le marché mondial. Comme il faut cependant qualifier de plutôt limité l'impact de ce scénario sur la consommation, cette embellie ne sera sans doute que passagère. Pour la cale citerne, c'est pour l'instant toujours le ratio entre les deux sous-segments de la flotte, à savoir entre les «simples coques» et les «doubles coques», qui est déterminant. Comparée aux années précédentes, la part des bateaux neufs a fortement diminué et l'on s'attend à ce qu'elle baisse encore en 2013. Si, sous l'influence des exigences relatives à la prorogation des certificats de conduite (l'échéance maximale de 2019 se rapproche lentement), un retrait progressif des anciennes capacités à simple coque s'amorce, la cale citerne pourrait se redresser quelque peu.

En résumé, alors que la demande de transport, certes, stagne mais ne plonge pas et que la capacité de la flotte continue de s'accroître – mais plus désormais de façon disproportionnée –, la situation étant relativement précaire, il incombe à toutes les parties prenantes de chercher à préserver l'équilibre et, pour cela, de miser sur la stabilité des taux de fret. Dans les circonstances actuelles, ceci constituerait une contribution très utile pour l'avenir de la navigation intérieure.

Annexe : Nouvelles constructions

Type de bateau	2008			2009			2010		
	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW
Automoteurs	90	319 377	128 168	103	339 580	160 154	30	85 331	39 273
Barges de poussage	58	112 956		65	140 872		35	50 384	
Total	148	432 333	128 168	168	480 452	160 154	65	135 715	39 273
Automoteurs citernes	52	144 581	49 678	131	391 058	133 439	105	338 759	124 598
Barges citernes	0	0		0	0		0	0	
Total	52	144 581	49 678	131	391 058	133 439	105	338 759	124 598
Pousseurs	4		1 684	8		12 760	2		2 156
Remorqueurs	4		3 890	5		7 780	1		810
Total	8		5 574	13		20 540	3		2 966
Bateaux à cabines	4		5 432	17		17 072	16		5 872
Bateaux d'excursion	20		5 252	12		3 686	12		5 177
Total	24		10 684	29		20 758	28		11 049

Type de bateau	2011			2012 (10 premiers mois)		
	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW
Automoteurs	20	57 600	26 665	4	10 790	8 244
Barges de poussage	15	43 000		4	12 000	0
Total	40	100 600	26 665	8	22 790	8 244
Automoteurs citernes	84	182 000	90 500	28	62 824	25 523
Barges citernes	2	3 262	0	0	0	0
Total	86	185 262	90 500	28	62 824	25 523
Pousseurs	2		1 268	2	1 756	8 166
Remorqueurs	1		5 280	0	0	0
Total	3		6 548	2	1 756	8 166
Bateaux à cabines	10		12 420	12	0	18 456
Bateaux d'excursion	9		2 421	3	0	1 062
Total	19		14 841	15	0	19 518

Source: IVR

Glossaire

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

Offre de transport ou de cale: constituée par la capacité totale de chargement de l'ensemble de la flotte disponible exprimée en tonnes.

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

Voies navigables intérieures: cours ou étendues d'eau situé(e)s dans l'intérieur des terres et pouvant être emprunté(e)s avec une charge normale par des bateaux présentant un port en lourd de 50 t au minimum. En font partie les fleuves, les lacs et les canaux navigables.

Rendement: dans la présente publication, ce terme définit l'activité de la navigation intérieure présentée sous forme d'indice en tenant compte d'un certain niveau de la demande et de certains prix des transports constatés sur le marché.

Transports fluviaux-maritimes: transports de marchandises à bord d'un bateau fluvio-maritime (bateau de mer conçu pour pouvoir naviguer sur les voies navigables intérieures) effectués entièrement ou partiellement sur un réseau de voies navigables intérieures.

Fret: signifie soit la marchandise transportée, soit le prix du transport.

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

Prestation: désigne la prestation de transport de marchandises. Elle est exprimée en tonnes-kilomètres.

Transbordement bateau-bateau: déchargement d'une cargaison d'un bateau à marchandises et chargement de celle-ci sur un autre bateau à marchandises, même si la cargaison est restée à terre pendant un certain temps avant la poursuite du transport.

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

Enfoncement: hauteur de la partie immergée d'un bateau. L'enfoncement varie selon l'importance du chargement.

Tonnes-kilomètres (tkm): unité de mesure des prestations de transport correspondant au transport d'une tonne sur 1 km en navigation intérieure. Valeur déterminée en multipliant le volume transporté en tonnes par la distance parcourue en km.

Cale sèche: utilisée pour le transport de cargaisons sèches.

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

Hydraulicité: niveau des eaux d'un fleuve ou d'un canal en cm.

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

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

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

Sources d'information:

Organisations internationales

Banque centrale européenne (BCE)

Eurostat

Fonds monétaire international (FMI)

Agence Internationale de l'Energie (AIE)

Organisations industrielles

Hauptverband der deutschen Bauindustrie

Verband der Chemischen Industrie (VCI)

Verband der deutschen Kohleimporteure (VDKI)

Autorités nationales

Bundesamt für Güterverkehr

Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

Statistisches Bundesamt Deutschlands

Stichting Maritieme Dienstverlening (SAB)

Wasserschiffahrtsdirektion Südwest

Organisations de la navigation intérieure

CBRB

EBIS

UENF

IVR

Association suisse pour la navigation et l'économie portuaire

Ports

Port of Switzerland

Sociétés du secteur privé

Bateaux Parisiens

Deutsche Fonds Research

Hamburgische Seehandlung

Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG

NEA Consulting / Panteia

PJK International B.V.

Rabobank

SeaConsult

Autres sources

Plaisier, Hans (2011), Passenger Shipping: Out of the blue – The economic impact of passenger shipping on inland waterways in the Netherlands in 2010; Master thesis; Erasmus University Rotterdam

Collaborateurs

COMMISSION EUROPÉENNE

Rolf DIETER (Administrateur)

SECRETARIAT DE LA CCNR

Hans VAN DER WERF (Chef de projet)

Norbert KRIEDEL (Econométricien)

Vladimir KORDZINSKI (Stagiaire)

Martine GEROLT (Secrétariat)

Bernard LAUGEL (Impression)

Clémentine HURBOURQUE (Design)

Angelika ESPENHAHN (Design)

Michèle ADAM (Design)

Contact : n.kriedel@ccr-zkr.org

GROUPE D'EXPERTS

Christian VAN LANCKER (ESO)

Frédéric SWIDERSKI (ITB)

Manfred KAMPHAUS (UENF)

Jan VELDMAN (ESO)

Michael GIERKE (BAG)

NEA CONSUTLING / PANTEIA

Hans VISSER

Achévé d'imprimer: décembre 2012

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

CENTRAL COMMISSION FOR THE NAVIGATION OF THE RHINE



EUROPEAN COMMISSION
DIRECTORATE GENERAL FOR MOBILITY AND TRANSPORT

