



**OBSERVATION DU MARCHE
DE LA NAVIGATION INTERIEURE EUROPEENNE
2005 - II**



Réalisé par le Secrétariat de la CCNR



Commission Européenne
Direction générale de l'énergie et des transports

Avant-propos

Si la première publication dans le cadre de l'outil d'observation du marché de la navigation intérieure européenne a avant tout posé des jalons sur le plan méthodologique et fourni un recul de 3 ans pour l'évaluation de la situation économique de la navigation intérieure, cette deuxième publication traduit davantage la vocation d'outil de suivi conjoncturel de l'observation du marché. D'une manière générale, cette publication sera moins détaillée que la précédente et que la suivante, dans la mesure où au moment de sa rédaction des données complètes relatives aux flottes et aux transports de marchandises au cours de l'année 2005 ne sont pas encore disponibles. Les informations complètes relatives à l'offre et la demande en 2005 seront ainsi présentées dans la publication prévue pour la fin du premier semestre 2006.

Dans la présente édition, seront donc abordés sur base des informations disponibles, l'évolution de l'offre de transport et de la demande dans un passé proche et l'analyse des données micro-économiques relatives à l'exercice 2004. Pour l'offre et la demande, sont pris en considération les 9 premiers mois de l'année 2005 ou l'année toute entière dans la mesure du possible. L'espace géographique considéré est toujours limité aux Etats rhénans, la Belgique et à l'Autriche.

Le but de l'analyse micro-économique basée sur l'exercice 2004 est d'une part d'évaluer ce dernier, mais d'autre part aussi de tenter d'entrevoir dès à présent comment ont pu évoluer les conditions d'exploitation en 2005 et comment se profile l'exploitation des bateaux en 2006. L'analyse pour l'exercice 2004 est basée sur un échantillon deux fois plus fourni que celui présenté pour l'exercice 2003. Malheureusement, cet échantillon est toujours limité à des bateaux exploités aux Pays-Bas. Pour cet exercice tout comme pour l'interprétation des frets, le soutien des organisations professionnelles, dont les représentants oeuvrent quotidiennement sur le marché est indispensable.

Sommaire

Introduction générale

Chapitre 1 : Analyse de la demande de transport

A. Evolution de la croissance économique en Europe

B. Evolution de la navigation intérieure dans les Etats

C. Evolution de la navigation intérieure par zone et catégories de marchandises :

- a) Activité dans les ports maritimes du Benelux
- b) Sur le réseau français
- c) Sur le réseau flamand
- d) Sur le réseau des Pays-Bas
- e) Sur les voies navigables allemandes
 - 1) Produits agricoles
 - 2) Charbons
 - 3) Produits pétroliers
 - 4) Produits métallurgiques
 - 5) Matériaux de construction
 - 6) Produits manufacturés et transports par conteneurs
 - 7) Produits chimiques

Chapitre 2 : Analyse de l'offre de transport

Arrivée de cale sur le marché

Chapitre 3 : Conditions de navigation

Hydraulicité

Chapitre 4 : Analyse micro-économique

Evaluation de la situation micro économique au cours de l'année 2004

- 1) Niveau des frets en relation avec les prestations fournies et l'hydraulicité
- 2) Evolution du chiffre d'affaires en 2004
- 3) Analyse de l'évolution des différents postes de charges

Conclusions et prévisions

Introduction générale

Dans le cadre du projet d'observation du marché, cette deuxième publication a pour vocation de compléter la première par des données plus actuelles et notamment des indications sur les aspects micro-économiques concernant l'exercice 2004.

D'emblée, on peut en ce début d'année 2006 constater que le niveau de l'activité économique en Europe et notamment échanges avec l'Asie du Sud-Est demeure soutenu. Sans cette demande mondiale, qui devrait heureusement se maintenir encore quelques années, si l'on s'en tient au taux de croissance et au potentiel de développement de cette région du globe, la demande de transport en Europe, notamment celle s'adressant à la navigation intérieure à partir et vers les ports maritimes ne serait pas comparable. Notamment les transports de produits en relation de près ou de loin avec la sidérurgie et les transports de conteneurs sont concernés par ce phénomène.

A l'heure actuelle, il importe pour la navigation intérieure de se montrer en mesure de répondre à cette demande, afin de gagner des parts de marché, notamment dans le domaine des transports de conteneurs.

Des problèmes liés à une hydraulité en dessous des moyennes sur le Rhin et ce durant des périodes longues viennent également rappeler que la navigation intérieure reste malgré tous les efforts fournis au niveau des infrastructures, tributaire dans une certaine mesure des phénomènes météorologiques. Ce point faible de la navigation intérieure nuit à son image en terme de fiabilité.

C'est pourquoi, cet élément doit être pris en compte lors de décisions d'investissement et également sur le plan technique lors de la conception des bateaux. En effet, si les unités de grande taille permettent des économies d'échelle lorsque les conditions sont bonnes, elles sont largement désavantagées en période d'hydraulicité anormale, qui ne leur permet plus de circuler qu'à capacité réduite et avec une productivité plus faible.

Chapitre 1 : Analyse de la demande de transport

A. Evolution économique générale

Lors de la rédaction de ce commentaire au début du mois de mars 2006, ne sont disponibles que des estimations quant à l'évolution du PIB dans les Etats européens aussi bien auprès de l'OCDE que d'EUROSTAT dont les chiffres permettent cependant de constater un ralentissement de la croissance du PIB en Europe aussi bien à l'échelle de la zone EURO qu'à celle de l'Europe des 25. Ainsi, les taux de croissance ont-ils été respectivement de +1,3% en 2005 (contre + 2,1 % en 2004) pour la zone Euro et de + 1,6 % en 2005 (contre + 2,4 % en 2004) pour l'Europe des 25.

D'une manière générale, on note également un net ralentissement du taux de croissance au cours du dernier trimestre 2005.

En ce qui concerne les principaux partenaires commerciaux, on note que le Japon et les Etats-Unis ont vu progresser nettement leur PIB en 2005, tendance qui s'est même accélérée au 4^{ème} trimestre.

Ces éléments semblent indiquer que la demande de transport en Europe demeure essentiellement soutenue par les exportations et importations. L'observation du tableau ci-dessous permet néanmoins de constater que le taux de progression des transports nationaux est dans l'ensemble plus fort que celui des transports internationaux. Ceci s'explique par le fort développement du trafic de marchandises sur des voies navigables jusqu'à présent peu exploitées. Par ailleurs, ces taux de progression correspondent à des volumes nettement moins importants que ce transportés sur le plan international.

B. Evolution de la navigation intérieure dans les Etats

(en millions de TKM)

(Tableau synthétique)

Pays	Types de transport	janv. – sept. 2004	janv. – sept. 2005	Evolution en %
Allemagne	National	8258,30	9192,5	11,31 %
	International	39163,00	41677,70	6,42 %
	Total	47421,30	50870,20	7,27 %
Autriche	National	27,40	29,00	5,84 %
	International	1405,60	1247,80	-11,23 %
	Total	1433,00	1276,80	-10,90 %
Belgique	National	2277,00		
	International	4004,00		
	Total	6281,00		
France	National	2958,00	3485,00	17,82 %
	International	2307,00	2475,00	7,28 %
	Total	5265,00	5960,00	13,20 %
Hongrie	National	3,00	4,10	36,67 %
	International	1407,30	1659,60	17,93 %
	Total	1410,30	1663,70	17,97 %

Pays	Types de transport	janv. – sept. 2004	janv. – sept. 2005	Evolution en %
Luxembourg				
	National	-		
	International	-		
	Total	-		
Pays-Bas				
	National	6590,00		
	International	21486,00		
	Total	28076,00		
Pologne				
	National	454,80	459,20	
	International			
	Total	454,80	459,20	0,97 %
République Tchèque				
	National	16,30	29,00	77,91 %
	International	16,50	19,40	17,58 %
	Total	32,80	48,40	47,56 %
Slovaquie				
	National	0,40	3,00	650,00 %
	International	535,90	598,50	11,68 %
	Total	536,30	601,50	12,16 %
Suisse				
	National	34,10	36,30	6,45 %
	International	0,80	1,10	37,50 %
	Total	34,90	37,40	7,16 %
Total quand données connues pour les deux années		56588,40	60917,20	7,65%

Ces données font apparaître une nette croissance des TKM réalisées sur les voies navigables européennes au cours des 9 premiers mois de l'année 2005. A ce jour, même si les données définitives ne sont pas encore disponibles pour le dernier trimestre 2005, on sait que suite à une hydraulité durablement basse au cours de cette période, la progression des TKM prestés a été interrompue vers la fin de cette année.

A ce jour, des données suffisamment complètes pour permettre une comparaison entre les progressions des autres modes de transports ne sont malheureusement pas disponibles. Une telle approche ne pourra par conséquent être réalisée que dans la publication suivante.

Une analyse plus fine de l'évolution des marchandises transportées sur les principales voies navigables européennes et sur le Rhin notamment sera présentée dans la section suivante.

C. Evolution de la navigation intérieure par zone et catégories de marchandises

Les données disponibles à la date de publication de la présente étude ne permettent qu'une évaluation détaillée par types de marchandises pour les 3 premiers trimestres 2005 et ce que pour les trafics effectués en Allemagne. Compte tenu de la position des voies navigables allemandes au centre du réseau européen, l'évolution des transports

dans cette zone s'avère révélatrice des principales tendances observables en Europe de l'ouest. C'est pourquoi, nous avons choisi pour la présente publication de fonder notre analyse conjoncturelle des volumes transportés et des prestations fournies pour les différents secteurs industriels clients de la navigation intérieure sur cette zone géographique. Pour le réseau français, des éléments sont dès à présent connus pour l'ensemble de l'année. Quelques éléments existent pour les voies navigables flamandes. L'évolution des transbordements dans les ports maritimes du Benelux constitue un élément complémentaire pour l'évaluation de la demande de transport de la part des principaux secteurs industriels concernés.

a) *Activité dans les ports maritimes du Benelux :*

En 2005, les transbordements au niveau des ports maritimes ont poursuivi leur progression avec + 2,9 % pour Anvers, + 5 % pour Rotterdam et + 2,3 % pour Amsterdam. Ce sont bien sûr les transbordements de conteneurs qui ont le plus progressé avec respectivement + 13 %, + 12 % et + 25 % en EVP. Les transbordements de produits pétroliers ont également fortement augmenté avec + 27 % notamment à Rotterdam, qui constitue à ce titre la plaque tournante à l'échelle mondiale. Les transbordements de marchandises en vrac ont connu des évolutions contrastées, avec cependant des volumes globalement en hausse. Cette tendance qui devrait se poursuivre en 2006, soutenue par la demande mondiale et le niveau des exportations, continuera à offrir à la navigation intérieure une demande de transport que celle-ci devra savoir exploiter de façon optimale.

Des données précises quant à l'évolution des transports par voie navigable n'étant pas encore disponibles à ce moment, le niveau d'activité soutenu dans les ports maritimes et les évolutions observables dans le Nord de la France, en Flandre et sur le Rhin laissent supposer qu'au niveau des Pays-Bas et de la Belgique dans leur ensemble, les volumes transportés par voies navigables ont progressés, notamment en ce qui concerne les transports de conteneurs.

b) *Sur le réseau français :*

La progression des volumes transportés s'est élevée dans l'ensemble à 2,6 % et de 7,4 % en TKM. Les plus fortes progressions ont été enregistrées au niveau des produits agricoles et des engrais avec + 10,9 % et + 9,70 %. Une progression atteignant 42,5 % des volumes de produits agricoles peut être observée sur la Saône et le Rhône, suite à la mise en place d'une plate-forme pour l'exportation de ce type de produits.

Les transports liés au secteur du bâtiment ont également poursuivi leur progression sur les voies navigables françaises.

Les transports de conteneurs ont vu leurs volumes croître de 8,3 %. L'accroissement des volumes transportés aurait pu être supérieur, si le manque d'eau sur le Rhin et la Moselle n'avait agi comme un facteur limitant. Pour 2006, les perspectives permettent un certain optimisme pour le transport fluvial français, notamment eu égard à la modernisation du réseau en cours, de l'exploitation et de la mobilisation de l'ensemble des acteurs de la voie d'eau.

c) *Sur le réseau flamand :*

S'il n'est pas possible à cette période d'obtenir des données représentatives sur le transport fluvial en Belgique, des éléments existent cependant en ce qui concerne l'évolution en 2005 du transport par voie d'eau en Flandre. C'est avant tout le transport de conteneurs qui est dynamique sur ce réseau, notamment en liaison avec les ports maritimes. Dans l'ensemble, les transports de conteneurs ont progressé de l'ordre de 13 %, si l'on se base sur les transbordements effectués au niveau des ports maritimes. On constate par ailleurs que le volume des marchandises conteneurisées à destination des ports maritimes progresse plus vite

que celles en provenance de ces ports. Ceci indique que c'est à l'exportation que la navigation intérieure est de plus en plus utilisée dans cette région.

d) Sur le réseau des Pays-Bas :

Le suivi des volumes ayant traversés la frontière germano néerlandaise du Rhin permet de constater une progression de 3,10 % d'après les sources statistiques allemandes. Pour les conteneurs, cette hausse dépasse les 10 %. S'agissant de trafics destinés en majorité ou provenant en essentiellement des ports maritimes de Rotterdam, Amsterdam et Anvers, ces évolutions reflètent celles observables dans le delta du Rhin.

e) Sur les voies navigables allemandes

Au cours des 9 premiers mois de l'année 2005, les volumes transportés sur les voies navigables d'Allemagne ont progressé de plus de 3 % et les prestations de 7% par rapport à la même période de l'année précédente. Il convient de rappeler que les volumes transportés sur le Rhin représentent environ 85% des volumes transportés par voie fluviale en Allemagne. La progression de l'ensemble des transports est avant tout le reflet d'un développement économique soutenu en Europe par la demande des pays d'Asie du Sud-Est. Ce sont ainsi les secteurs sidérurgique, chimique et les transports de conteneurs qui ont connu des taux de progression élevés. Il en a été de même pour les transports de produits pétroliers.

Au dernier trimestre 2005, cette progression a été interrompue principalement sur le Rhin et la Moselle par une hydraulicité durablement insuffisante qui a limité la capacité opérationnelle disponible.

1) Produits agricoles

On note une progression nette des transports de produits agricoles et denrées alimentaires et fourrages sur tout le réseau européen habituellement concerné par ce type de transports avec + 40 % sur le réseau navigable allemand. Il s'agit essentiellement de transports de céréales, produits de la récolte précédente qui a été bonne en quantité. Les transports d'engrais ont connu un recul d'environ 1 % des volumes transportés sur l'ensemble des voies navigables allemandes.

2) Charbons

Les transports de charbons ont ralenti leur progression mais affichent toujours une croissance dépassant 2 % en volumes sur le réseau navigable allemand. Cette progression s'explique par la conjoncture qui reste soutenue dans la sidérurgie et la consommation croissante de charbon vapeur en Allemagne, eu égard au prix toujours plus élevé du pétrole au cours du premier semestre 2005. Ce sont les transports de coke de charbon qui ont nettement progressé et sont à l'origine de la hausse des volumes transportés dans ce secteur. Un tassement de la demande de charbon a été perceptible en début 2006.

3) Produits pétroliers

Les volumes de produits pétroliers transportés ont progressé de près de 6 % par rapport à la même période de l'année précédente cependant caractérisée par une demande de transport faible. Le niveau d'activité sur ce marché peut s'expliquer d'une part, par une situation qui dure depuis plus d'un an et dans laquelle les consommateurs maintiennent leurs stocks à des niveaux très bas, dans l'attente d'opportunités d'achat en ne réalisant ainsi que les achats strictement nécessaires. La demande de transport s'est quelque peu animée cet automne avec les achats d'approvisionnement en fuel pour l'hiver. Dès le milieu du mois de novembre, le Rhin a atteint des niveaux si bas que

certaines portions du fleuve ne pouvaient plus être pratiquées par les bateaux citernes à double coque. Cet effet a bien sûr eu un effet limitant sur ce type de transport au cours des derniers mois de l'année 2005 et le début de l'année 2006.

4) *Produits métallurgiques*

Les transports de produits métallurgiques ont progressé de près de 6,5 % sur le réseau allemand au cours des 9 premiers mois de 2005. Cette évolution est notamment due à un accroissement des importations de certains produits semi finis. Les transports de minerais et d'autres matières premières pour l'industrie sidérurgique ont par contre, diminué de l'ordre de près de 5 % sur l'ensemble du réseau ouest-européen. Ceci s'explique par ce que le secteur industriel concerné appelle une « consolidation » de l'activité, qui s'est traduite par un taux de croissance de la demande mondiale d'acier un peu plus faible temporairement. Malgré cette situation momentanée, le niveau d'activité reste très élevé dans ce secteur et la demande mondiale d'acier devrait à nouveau croître davantage en 2006. Ceci laisse espérer un maintien de la demande de transport émanant de ce secteur au moins équivalente à celle observée au cours de cette période.

5) *Matériaux de construction*

Malgré un redémarrage conjoncturel dans le secteur du bâtiment en Allemagne, on note une quasi stagnation des transports de matériaux de construction sur le réseau navigable allemand. Sur le Rhin, on constate plus en détail, une baisse de l'ordre de 1,8 % des transports de sables et graviers. Ceci s'explique par la poursuite de la tendance structurelle qui consiste à délaissier les sites d'extraction du Rhin supérieur qui s'épuisent au profit de sites près de la Mer du Nord. Les transports de ciment et de calcaire y ont diminué de l'ordre de 3,5%. Seuls les produits dérivés du soufre ont progressé de 3,5%.

6) *Transports par conteneurs*

Les transports de produits conteneurisés ont progressé de l'ordre de 10 % sur le Rhin traditionnel et de l'ordre de 9% sur l'ensemble du réseau allemand. Les conteneurs vides ont progressé de l'ordre de 8,2 % et les conteneurs chargés de près de 9,5 %. Au niveau des ports maritimes, l'activité dans ce secteur a poursuivi sa progression comme déjà décrit plus haut. Du fait de l'hydraulicité ne permettant qu'un chargement très partiel des bateaux, n'atteignant parfois que 20 % de leur capacité normale, un manque de cale est apparu tout au long de l'automne sur le Rhin. On a également pu noter un manque de conteneurs vides sur le marché, consécutif à cette hydraulicité insuffisante. Compte tenu de l'évolution de l'activité économique au niveau mondiale soutenue par la demande émanant de la Chine et du Sud-Est asiatique, la demande de transport vis-à-vis de la navigation intérieure restera soutenue en 2006. Il importe cependant pour cette dernière de se donner les moyens d'y répondre.

7) *Produits chimiques*

Dans ce secteur, les volumes transportés ont également progressé de plus de 8 % sur les voies navigables d'Allemagne, soutenus par la croissance conjoncturelle au niveau mondial dans ce secteur industriel. Cependant, le secteur chimique est cyclique. Pour cette raison, la croissance dans ce secteur s'est temporairement ralentie en cours d'année 2005. Le taux de croissance global de ce secteur a été limité à 1,6 % en 2005, contre 2,6 % en 2004. Pour 2006, un taux de croissance de 2,3 % est attendu. Ceci permet d'espérer une poursuite de la tendance favorable au niveau de la demande de transport adressée à la navigation intérieure par ce secteur industriel en 2006.

Tableau 1 : Transports de marchandises sur le réseau navigable d'Allemagne

Types de marchandises	janvier – septembre 2005		
	Volumes	Prestations	Conteneurs
	en 1000 t	en mio. de TKM	en EVP
0 Produits agricoles	6125	2722	
1 Denrées alimentaires, fourrages	11301	4281	
2 Combustibles minéraux solides	25441	6510	
3 Produits pétroliers	28249	7738	
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	28579	5033	
5 Produits métallurgiques	9582	3033	
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	34407	8294	
7 Engrais	4799	2023	
8 Produits chimiques	12777	3044	
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	14770	4728	
99 dont Transactions spéciales	13608	4445	944226
Total	176030	47405	944226
Types de marchandises	janvier – septembre 2004		
	Volumes	Prestations	Conteneurs
	en 1000 t	en mio. de TKM	en EVP
0 Produits agricoles	8589	4143	
1 Denrées alimentaires, fourrages	11409	4634	
2 Combustibles minéraux solides	26010	6917	
3 Produits pétroliers	29899	8433	
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	27226	4978	
5 Produits métallurgiques	10201	3147	
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	34328	8246	
7 Engrais	4743	2052	
8 Produits chimiques	13830	3268	
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	16248	5050	
99 dont Transactions spéciales	15029	4750	1031392
Total	182484	50868	1031392
Types de marchandises	évolution 2005 / 2004 (janvier – septembre)		
	Volumes	Prestations	Conteneurs
	en 1000 t	en mio. de TKM	en EVP
0 Produits agricoles	40,22%	52,18%	
1 Denrées alimentaires, fourrages	0,95%	8,24%	
2 Combustibles minéraux solides	2,23%	6,26%	
3 Produits pétroliers	5,84%	8,98%	
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	-4,73%	-1,11%	
5 Produits métallurgiques	6,46%	3,79%	
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	-0,23%	-0,57%	
7 Engrais	-1,17%	1,43%	
8 Produits chimiques	8,25%	7,36%	
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	10,01%	6,82%	
99 dont Transactions spéciales	10,45%	6,86%	9,23%
Total	3,67%	7,31%	9,23%

Tableau 2 : Transports de marchandises ayant franchis la frontière germano-néerlandaise (source Statistisches Bundesamt)

Types de marchandises	janvier – septembre 2005		
	Volumes	Prestations	Conteneurs
	en 1000 t	en mio. de TKM	en EVP
0 Produits agricoles	5041	1497	
1 Denrées alimentaires, fourrages	6578	1785	
2 Combustibles minéraux solides	19303	4307	
3 Produits pétroliers	16634	5276	
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	23721	2847	
5 Produits métallurgiques	7773	1410	
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	19810	4400	
7 Engrais	2698	748	
8 Produits chimiques	9208	2252	
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	14378	4598	
99 dont Transactions spéciales	13597	4427	1437220
Total	125144	29121	1437220
Types de marchandises	janvier – septembre 2004		
	Volumes	Prestations	Conteneurs
	en 1000 t	en mio. de TKM	en EVP
0 Produits agricoles	3528	1010	
1 Denrées alimentaires, fourrages	6573	1725	
2 Combustibles minéraux solides	18725	3910	
3 Produits pétroliers	15799	4886	
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	24905	2922	
5 Produits métallurgiques	7380	1418	
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	20237	4633	
7 Engrais	2767	814	
8 Produits chimiques	8546	2083	
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	12923	4303	
99 dont Transactions spéciales	12201	4151	1303487
Total	121382	27704	1303487
Types de marchandises	évolution 2005 / 2004 (janvier – septembre)		
	Volumes	Prestations	Conteneurs
	en 1000 t	en mio. de TKM	en EVP
0 Produits agricoles	42,91%	48,17%	
1 Denrées alimentaires, fourrages	0,08%	3,53%	
2 Combustibles minéraux solides	3,09%	10,14%	
3 Produits pétroliers	5,29%	8,00%	
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	-4,76%	-2,58%	
5 Produits métallurgiques	5,32%	-0,56%	
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	-2,11%	-5,03%	
7 Engrais	-2,50%	-8,10%	
8 Produits chimiques	7,75%	8,09%	
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	11,26%	6,86%	
99 dont Transactions spéciales	11,44%	6,66%	10,26%
Total	3,10%	5,11%	10,26%

Offre de cale : Tableau des nouvelles constructions au 31.12.2005

Arrivée de cale nouvelle sur le marché

(Chiffres provisoires au 31.12.2005)

Type de bateau	2002			2003			2004		
	nombre	tonnage	KW	nombre	tonnage	KW	nombre	tonnage	KW
automoteurs	45	113114	56138	34	89676	41894	28	71326	34400
barges	29	37180		28	78156		14	23636	
total	74	150294	56138	62	167832	41894	42	94962	34400
automot. citernes	22	65548	30547	45	131455	50332	54	139718	61236
barges citernes	2	178		1	1800		3	2427	
total	24	65726	30547	46	133255	50332	57	142145	61236
pousseurs	2		1276	0		0	1		992
remorqueurs	3		11670	1		279	1		177
total	5		12946	1		279	2		1169
		passagers			passagers			passagers	
Bat. Croisière	17		13251	10		7238	5		4021
Bat. Excursion	9		4834	1		1566	1		662
total	26		18085	11		8804	6		4683

Type de bateau	2005			total 2002 - 2005		
	nombre	tonnage	KW	nombre	tonnage	KW
automoteurs	10	27491		117	301607	132432
barges	4	2781		75	141753	0
total	14	30272	0	192	443360	132432
automot. citernes	34	90606		155	427327	142115
barges citernes	3			9	4405	0
total	37	90606	0	164	431732	142115
pousseurs	0		0	3	0	2268
remorqueurs	1		129	6	0	12255
total	1		129	9		14523
		passagers				
Bat. Croisière	2		0	34		24510
Bat. Excursion	4	550	1904	15	550	8966
total	6		1904	49		33476

Source : Fichier IVR

Chapitre 2 : Analyse de l'offre de transport

Dans la présente publication, l'évolution de l'offre de transport ne peut être abordée qu'à partir de la cale nouvelle mise sur le marché en 2005 et l'évolution du rythme et la nature des unités nouvelles mises sur le marché. Le tableau ci-contre décrit cette situation.

Les chiffres décrits dans le tableau ci-contre, démontrent que si le rythme des nouvelles constructions mises sur le marché pour la cale sèche semble moins soutenu, on ne peut affirmer avec certitude que ce ralentissement existe également pour la cale citerne. Il serait pourtant salutaire et souhaitable et traduirait plus de réalisme dans les décisions d'investissement dans ce secteur.

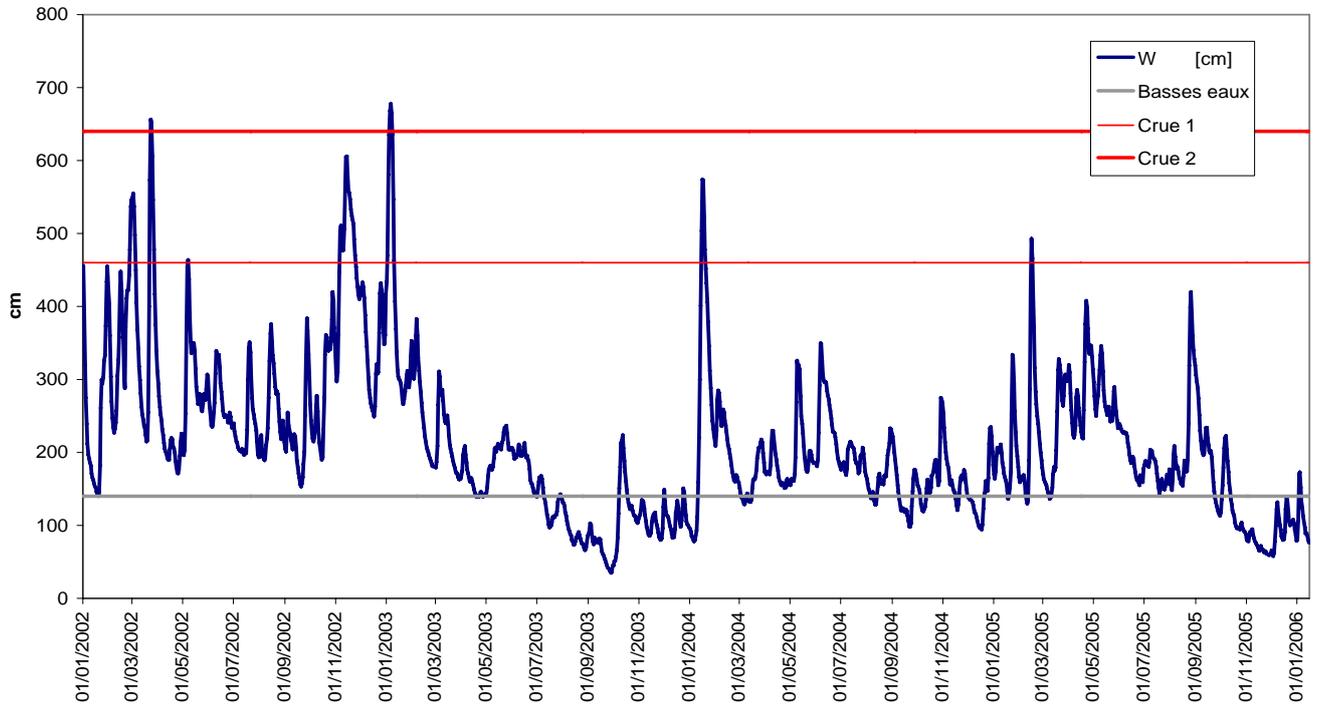
En effet, les nouvelles unités mises sur le marché sont généralement de grande taille et fonctionnent selon un mode d'exploitation de 24h/24. La productivité de cette cale nouvelle et donc son effet sur l'offre de transport s'en trouve nettement amplifiée, du moins lorsque l'hydraulicité permet un chargement à pleine capacité des unités.

Par ailleurs, depuis la fin de la politique d'assainissement structurel, la capacité sur le marché s'est accrue de l'ordre de 4,8 % pour la cale sèche et de l'ordre de 23 % pour la cale citerne.

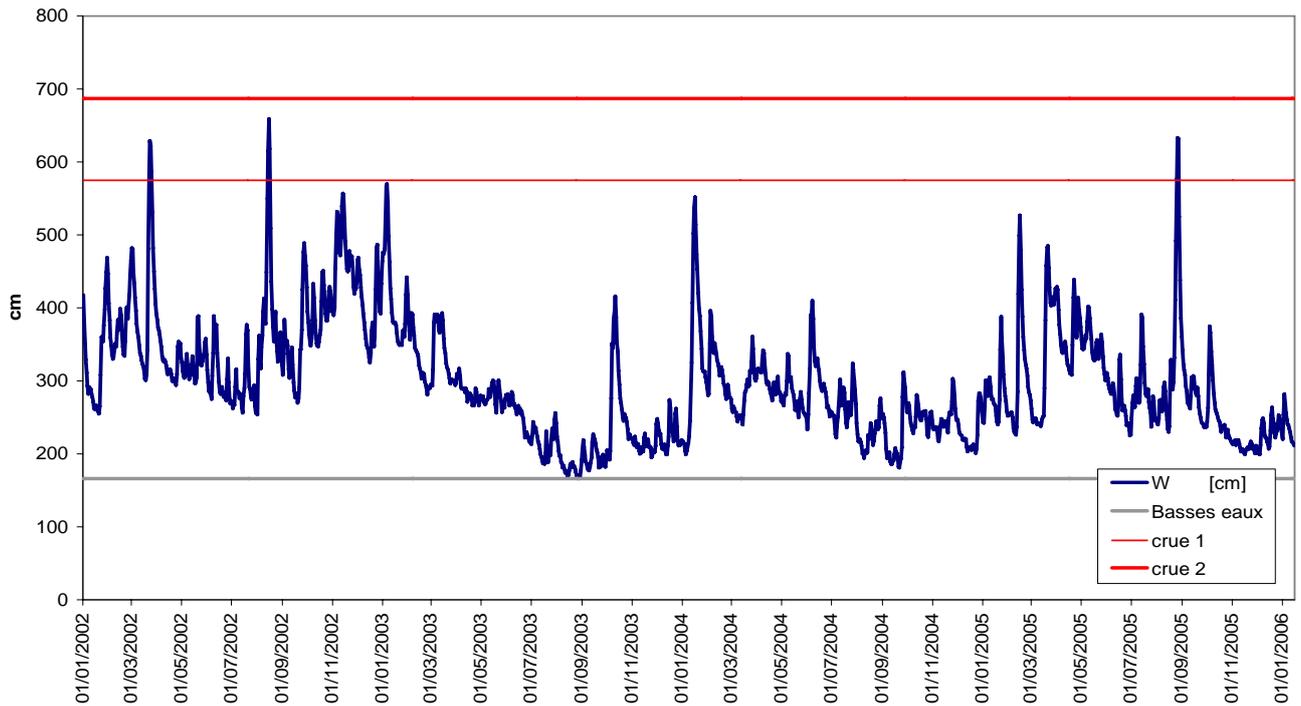
Parallèlement, si la demande transport a augmenté à peu près dans les mêmes proportions dans la cale sèche, elle a pour ainsi dire stagné dans la cale citerne.

Il faut également noter que parallèlement, si le nombre d'unités retirées du marché n'est pas quantifiable actuellement, on peut l'estimer, compte tenu des déchirages massifs opérés pendant 10 ans et l'absence totale d'incitation actuelle au déchirage, comme dérisoire.

Niveaux d'eau du Rhin à Kaub



Niveaux d'eau du Danube à Hofkirchen



Chapitre 3 : Conditions de navigation

L'hydraulicité :

Au cours de l'automne 2005, un manque d'eau est apparu sur le Rhin notamment. Cette situation qui avait dans un premier temps eu pour effet de soutenir les frets sur le marché rhénan, s'est au fil des semaines aggravées en l'absence de précipitations. L'effet négatif sur les volumes transportés au 4ème semestre s'est prolongé sur plusieurs mois. Ce n'est qu'à la fin de l'année que l'arrivée de précipitations a amélioré quelque peu cette situation qui est cependant restée tendue jusqu'à fin janvier 2006. Les effets de la fonte des neiges dans les Alpes et en plaine ne sont devenus perceptibles qu'au cours du printemps. Par ailleurs, les fortes précipitations neigeuses observées en février et mars ont occasionné des crues au cours des dernières semaines.

L'observation des graphiques hydrologiques permet de constater que la situation de basses eaux observable au cours de l'automne 2005 n'est pas sans rappeler quelque peu celle de l'été 2003, autant par l'ampleur que par la durée. La multiplication de telles périodes de basses eaux doit susciter des réflexions d'ordre technique aussi bien sur le plan de l'infrastructure que sur celui de la structure des bateaux.

En effet, sur le plan de l'exploitation, l'avantage va clairement aux petites unités qui sont les seules à pouvoir fonctionner dans de bonnes conditions et à des niveaux de frets intéressants pour le batelier, du fait de la raréfaction temporaire de la cale opérationnelle. A l'inverse, la répétition de ce type de situations, aura un impact négatif sur la productivité moyenne des grandes unités et notamment des unités à double coque et il devra en être tenu compte lors de décisions d'investissement dans de la cale nouvelle.

Glaces :

Du fait des températures durablement très basses, des entraves pour cause de glace ont pu être constatées sur le Canal Main-Danube à la fin du mois de janvier et au début du mois de février 2006. On estime également à plus de 300 bateaux immobilisés sur la partie supérieure du Danube à cause de ces glaces sur le canal à cette même période. De même, l'Elbe et les canaux du Nord ont-ils été impraticables pendant plusieurs jours au cours de cette période.

Chapitre 4 : Analyse microéconomique

Evaluation de la situation micro économique au cours de l'année 2004 :

L'évaluation de la situation microéconomique du secteur de la navigation intérieure européenne peut être basée sur plusieurs indicateurs :

1) Niveau des frets en relation avec les prestations fournies et l'hydraulicité :

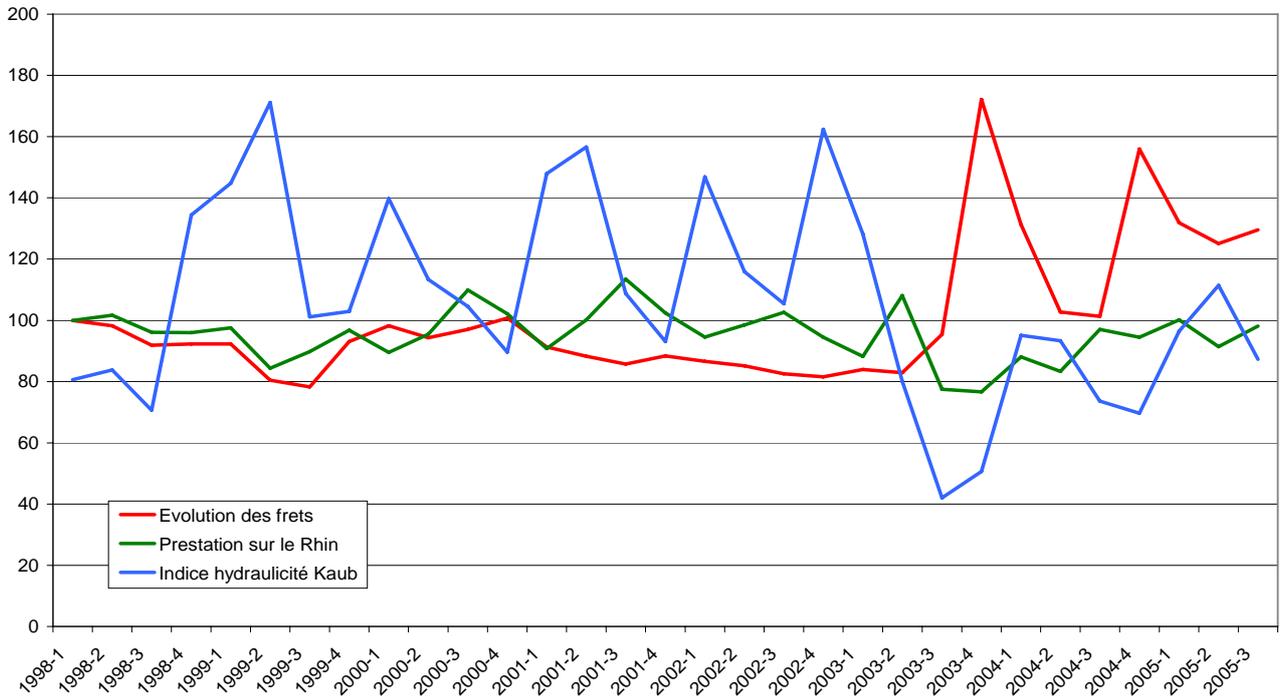
Evolution des frets :

Dans la cale sèche, les frets ont évolué à un niveau moyen avec des écarts très liés à l'hydraulicité dans un contexte où la demande était soutenue dans la plupart des secteurs. On note que c'est vers la fin du mois d'avril 2005 que le niveau des frets le plus bas de l'année a été atteint. Depuis, la tendance a été orientée à la hausse comme on peut le constater sur les graphiques ci-après. Il faut cependant noter que ces niveaux de frets comprennent les suppléments pour basses eaux et l'effet des clauses de gasoil. On constate ainsi que de telles envolées n'ont été atteintes que dans un contexte de basses eaux et avec des charges alourdies par le prix du carburant. Il convient donc d'interpréter l'effet de ces niveaux de frets sur la productivité des entreprises avec prudence, car pour les grandes unités notamment, ce niveau de frets va de pair avec un chargement souvent très partiel du bateau. Seules les unités plus petites ont par conséquent pu bénéficier quelque peu de cette situation. Si dans la cale sèche, les frets sont dans la majorité des cas fixés par le biais de contrats annuels, l'évolution des taux au jour le jour demeure cependant une indication déterminante pour la fixation des frets fixes dans les contrats.

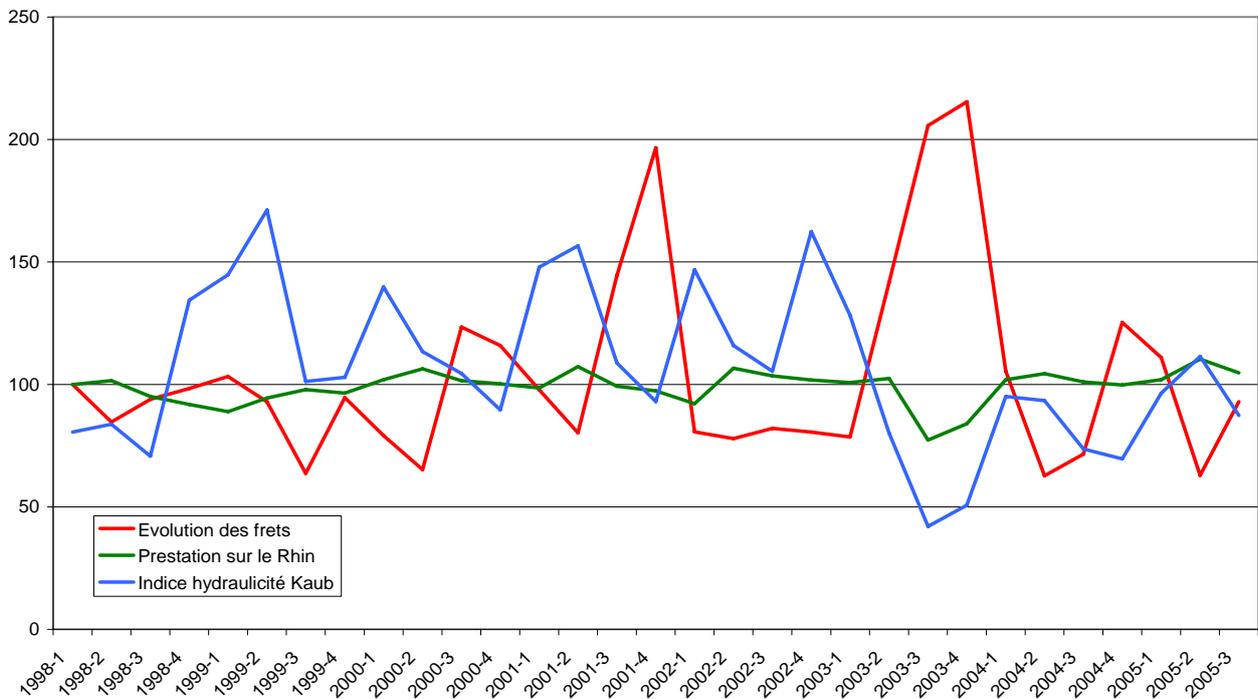
Dans la cale citerne, si le premier semestre 2004 a été marqué par une tendance des frets à la baisse, l'arrivée de l'automne avec ses approvisionnements saisonniers mais surtout le manque de cale liée à l'hydraulicité ont entraîné une forte hausse des frets traditionnellement fluctuants dans ce secteur.

Sur les deux graphiques ci-après, on peut aisément constater que très souvent, la hausse des frets accompagne une baisse des prestations fournies, elle-même souvent due à une hydraulicité ne permettant pas un chargement optimal des unités. Ainsi, « hausse des frets » ne rime-t-elle pas systématiquement avec gain de productivité pour l'exploitant du bateau. Pour mesurer plus précisément la situation au niveau de la productivité instantanée à un certain moment, il conviendrait d'effectuer une corrélation entre les prestations fournies et le niveau moyen des frets pratiqués.

Marché rhénan de la cale sèche



Marché rhénan la cale citerne



2) Evolution du chiffre d'affaire en 2004 :

Pour la cale sèche, on constate une progression du chiffre d'affaires allant de 2 à 5 % dans les différentes catégories de bateaux. Cette progression s'explique avant tout par un niveau des frets soutenu par la demande de transport et ce dans un contexte d'hydraulicité permettant une progression des prestations fournies par rapport à 2003, année très marquée par le manque d'eau prolongé sur le Rhin et la Moselle notamment.

Pour la cale citerne, le chiffre d'affaires observable pour toutes les catégories de bateaux de taille inférieure à 2500 tonnes a diminué de 3 à 6 % selon le cas. Pour les unités de grande taille, il n'a pas été possible réaliser ce calcul de façon fiable, dans la mesure où un certain nombre de ces unités sont très récentes et que de ce fait pour 2003 les données ne portent pour certains bateaux de l'échantillon que sur des exercices partiels, ce qui fausse les taux d'évolution du chiffre d'affaire et des postes de charges.

On peut cependant noter que l'hydraulicité en 2004 avait permis un recours accru aux grandes unités au détriment d'une part, des frets pratiqués et d'autre part, des unités plus petites à coque simple.

3) Analyse de l'évolution des différents postes de charges :

L'analyse de l'évolution de la situation économique des exploitants de bateaux est réalisée à partir d'un suivi de la marge sur coûts observée auprès des différentes classes de bateaux et ce par tonne de cale, pour pouvoir facilement effectuer des comparaisons.

a) Charges de personnel :

Les charges de personnel ont été réévaluées forfaitairement du même ordre que l'inflation. Elles sont comme décrites plus haut, calculées forfaitairement et dans la réalité pour les unités exploitées en affaire individuelle limitées généralement au bénéfice effectif dégagé après paiement des cotisations sociales. Ce montant est dans la réalité souvent inférieur à celui du calcul forfaitaire.

Compte tenu des différences dans la comptabilisation des charges de personnel et des revenus selon la taille des bateaux et le mode d'exploitation, il a été choisi de raisonner sur la marge sur coût avant prise en compte des charges de personnel. Ceux-ci comprennent différents éléments à savoir la rémunération des employés et les charges sociales. L'observation des montants effectivement relevés dans les comptabilités permet de conclure que pour les petites unités notamment, bien souvent seules les charges sociales sont comptabilisées. Lorsque c'est le propriétaire qui exploite le bateau en affaire individuelle, sa rémunération est constituée par le bénéfice dégagé après prélèvement de toutes les autres charges. Sur cette ressource il doit vivre et financer ses investissements. La situation est différente pour les grandes unités exploitées par des sociétés.

Si l'on raisonne en se basant sur une rémunération théorique calculée par rapport à l'équipage minimum imposé par les réglementations, le résultat obtenu n'est pas conforme à la réalité du terrain. En effet, dans la plupart des cas le résultat de l'exercice calculé sur cette base se traduirait par des pertes importantes et récurrentes telles qu'elles ne permettraient pas la survie de l'entreprise.

.Le nombre d'heures de travail effectif est théoriquement croissant avec la taille du bateau, avec 14h/jour pour les plus petites unités et 24h/jour pour les plus grandes, ce aussi bien dans la cale sèche que dans la cale citerne. On constate que dans l'échantillon observé, cette progression n'est pas aussi régulière. Ceci s'explique par le fait que cette information est recueillie par déclaration du batelier et que l'observation des données disponibles pour cet échantillon fait apparaître la présence de déclarations imprécises. La correction de ces dernières rétablit la linéarité de la progression.

L'évolution de la marge avant déduction des charges de personnel entre 2003 et 2004 permet de constater des disparités selon les catégories de bateaux qui s'expliquent par l'impact différent de l'évolution de certaines charges.

b) Assurance :

Pour les plus petites unités, les primes d'assurance ont progressé de 2% en moyenne ce qui correspond à une compensation de l'inflation. Pour les unités de plus grande taille, la progression de ce poste de charge se situe plutôt autour de 4% du fait d'une part de cette compensation de l'inflation au niveau des tarifs pratiqués et d'autre part de la progression de 2% en moyenne des la valeur assurée des bateaux. En effet, on constate à partir des échantillons analysés que la valeur moyenne d'assurance des bateaux est restée stable pour les plus petites unités et a progressé du même ordre que l'inflation pour les grandes unités.

c) Dotations aux amortissements :

Le poste de charge des dotations aux amortissements progresse en fonction des investissements réalisés. La progression de ces coûts est donc relativement linéaire par rapport à la taille des bateaux, les bateaux les plus récents et les mieux entretenus étant généralement les plus grands. C'est pourquoi, ce poste de charge progresse très faiblement pour les petites unités anciennes pour lesquelles seuls des rééquipements peuvent accroître les dotations aux amortissements et un peu plus pour les unités moyennes plus sujettes à des investissements. C'est pour les catégories comportant les plus grandes unités que les dotations aux amortissements augmentent le plus entre 2003 et 2004 (avec jusqu'à +1,5 % et +2,7% dans la cale sèche), dans la mesure où les nouvelles unités mises sur le marché entrent dans ces catégories.

d) Réparations et maintenance :

Ces coûts augmentent dans toutes les catégories de bateaux entre 3 et 4 %, si bien que des conclusions relatives aux spécificités des différentes catégories de bateaux ne sont pas possibles. Il semblerait que cette augmentation relativement homogène provienne d'une augmentation des prix pratiqués par les réparateurs.

e) Autres coûts :

On note une progression de 4 % de ce poste de charge dans toutes les catégories de bateaux. La progression est plus forte dans la cale sèche que dans la cale citerne et notamment pour les plus petites unités. Il s'agit avant tout des frais administratifs liés à la gestion du bateau. L'impact de cette progression sur la marge est plus important pour les petites unités que pour les grandes, compte tenu de l'importance variable que tient ce poste parmi les charges fixes du fait des économies d'échelles réalisées.

f) Charges d'intérêts :

On note une baisse des charges financières de 3 à 5 % selon le type et la classe de bateau et compte tenu du niveau et de la durée résiduelle d'endettement de cette catégorie. Cette évolution s'explique par la tendance baissière des taux de crédit sur le marché.

g) Evolution du poste carburant :

A l'image des fluctuations du marché du pétrole brut, le prix du carburant a continué à progresser, d'abord lentement au cours des 3 premiers mois de l'année 2004, puis à un rythme plus soutenu dans les mois suivants. En moyenne, le prix du carburant a donc connu une progression de près de 40 % entre le début et la fin de l'année 2004. Même si dès le mois d'octobre 2004 une légère détente des prix du gasoil a pu être observée, elle ne fut que temporaire et ce dernier n'a cessé sa progression tout au long de l'année 2005.

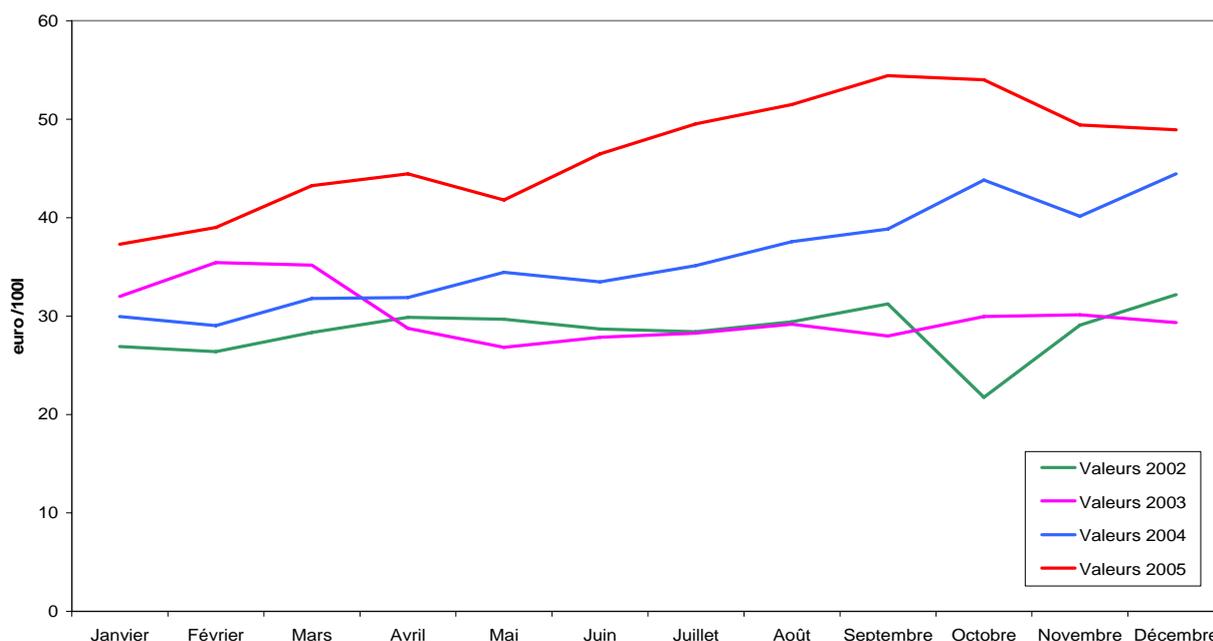
L'ampleur de cette hausse qui risque de se poursuivre eu égard à la situation sur le marché mondial du pétrole, fera que ce poste de charge sera celui qui aura en 2005 le plus affecté la rentabilité de l'exploitation des bateaux, les clauses de gasoil n'ayant de loin pas compensé cette augmentation de charge.

Plus en détail, on constate pour l'exercice 2004 que c'est pour les plus grandes unités, notamment pour les automoteurs citernes, qui dans cette classe de tonnage sont généralement équipés de doubles coques, que l'impact a été le plus important. Si ce poste de charge y a progressé de plus de 60 % entre 2003 et 2004, la part relative de ce poste parmi les coûts est passée de 12,7 % à 18,6 %.

Pour les petites unités la progression n'a été que de 15 à 20 %.

Dans la cale sèche, l'impact sur ce poste de charges est moins marquant. La progression se situant à 11 % pour les plus petites unités et à 19 % pour les plus grandes unités.

Evolution du coût du gasoil



Prix annuel moyen

Année	2002	2003	2004	2005
Valeur pour 100l en Euro	28,50	30,07	35,88	46,67

Sur base des éléments disponibles et bien que les chiffres relatifs à l'exercice 2005 ne soient pas encore disponibles, on peut dès à présent prévoir une augmentation encore supérieure de ce poste de charge en 2005. En effet, la moyenne annuelle du coût du carburant a été en 2005 de plus de 30 % supérieur à celle de 2004.

Une diminution des charges de carburant n'est pas non plus à prévoir pour l'année 2006, compte tenu de l'orientation structurellement haussière du marché mondial du pétrole. A long-terme, ce poste de charge devrait ainsi poursuivre structurellement sa hausse, malgré les fluctuations conjoncturelles.

i) Autres coûts variables :

Ce poste de charges a assez faiblement progressé dans l'ensemble autour de 1%.

Analyse microéconomique :

Automoteurs de la cale sèche période 2003-2004

Classes de tonnage	400 +/- 300 t 100-700 t	Evolution
	2004	2004 / 2003 (%)
Année moyenne de construction	1960	
Heures effectives travaillées en moyenne	3625	
Moyenne des jours calendaires / an	284	
Moyenne des heures de travail / jour ouvrable	max. 14 h	
Valeur moyenne des bateaux en Euro	185169	0
	part relative en %	(%)
Charges de personnel	54	2
Assurance	2	2
Dotation aux amortissements	8	0
Charges de réparation et de maintenance	7	4
Autres coûts	8	6
Charges d'intérêts	5	-5
Charges fixes annuelles (calculées)	84	2
Frais de gasoil	15	11
Autres charges variables	2	1
Total des charges variables	16	6
Total des charges (calculées)	100	3
Chiffre d'affaires		5

Classes de tonnage	1100 +/- 400 t 700-1500 t	Evolution
	2004	2004 / 2003 (%)
Année moyenne de construction	1963	
Heures effectives travaillées en moyenne	3591	
Moyenne des jours calendaires / an	284	
Moyenne des heures de travail / jour ouvrable	max. 14 h	
Valeur moyenne des bateaux en Euro	524467	1
	part relative en %	(%)
Charges de personnel	43	2
Assurance	4	2
Dotation aux amortissements	13	1
Charges de réparation et de maintenance	5	4
Autres coûts	7	5
Charges d'intérêts	9	-5
Charges fixes annuelles (calculées)	81	2
Frais de gasoil	17	15
Autres charges variables	2	1
Total des charges variables	19	13
Total des charges (calculées)	100	4
Chiffre d'affaires		2

Classes de tonnage	2000 +/- 500 t 1500-2500 t	Evolution
	2004	2004 / 2003 (%)
Année moyenne de construction	1980	
Heures effectives travaillées en moyenne	4547	
Moyenne des jours calendaires / an	293	
Moyenne des heures de travail / jour ouvrable	= < 16 h	
Valeur moyenne des bateaux en Euro	1205928	
	part relative en %	(%)
Charges de personnel	41	2
Assurance	5	3
Dotation aux amortissements	14	1
Charges de réparation et de maintenance	4	3
Autres coûts	6	4
Charges d'intérêts	12	-4
Charges fixes annuelles (calculées)	82	1
Frais de gasoil	15	12
Autres charges variables	2	2
Total des charges variables	18	11
Total des charges (calculées)	100	3
Chiffre d'affaires		4

Classes de tonnage	3000 +/- 500 t 2500-3500 t	Evolution
	2004	2004 / 2003 (%)
Année moyenne de construction	1990	
Heures effectives travaillées en moyenne	4362	
Moyenne des jours calendaires / an	310	
Moyenne des heures de travail / jour ouvrable	> 16 h	
Valeur moyenne des bateaux en Euro	2034164	
	part relative en %	(%)
Charges de personnel	43	2
Assurance	5	4
Dotation aux amortissements	13	2
Charges de réparation et de maintenance	4	3
Autres coûts	5	4
Charges d'intérêts	12	-3
Charges fixes annuelles (calculées)	81	2
Frais de gasoil	16	19
Autres charges variables	3	3
Total des charges variables	19	16
Total des charges (calculées)	100	4
Chiffre d'affaires		2

Automoteurs de la cale citerne période 2003-2004

Classes de tonnage	400 +/- 300 t 100-700 t	Evolution
	2004	2004 / 2003 (%)
Année moyenne de construction	1964	
Heures effectives travaillées en moyenne	3500	
Moyenne des jours calendaires / an	284	
Moyenne des heures de travail / jour ouvrable	max. 14 h	
Valeur moyenne des bateaux en Euro	247096	0
	part relative en %	(%)
Charges de personnel	47	2
Assurance	4	2
Dotation aux amortissements	9	0
Charges de réparation et de maintenance	6	4
Autres coûts	12	4
Charges d'intérêts	7	-5
Charges fixes annuelles (calculées)	84	2
Frais de gasoil	14	22
Autres charges variables	2	1
Total des charges variables	16	19
Total des charges (calculées)	100	4
Chiffre d'affaires		-3

Classes de tonnage	1100 +/- 400 t 700-1500 t	Evolution
	2004	2004 / 2003 (%)
Année moyenne de construction	1970	
Heures effectives travaillées en moyenne	5969	
Moyenne des jours calendaires / an	314	
Moyenne des heures de travail / jour ouvrable	+ 16 h	
Valeur moyenne des bateaux en Euro	796597	1
	part relative en %	(%)
Charges de personnel	50	2
Assurance	5	2
Dotation aux amortissements	11	1
Charges de réparation et de maintenance	5	4
Autres coûts	9	4
Charges d'intérêts	8	-4
Charges fixes annuelles (calculées)	87	2
Frais de gasoil	11	19
Autres charges variables	2	10
Total des charges variables	13	18
Total des charges (calculées)	100	4
Chiffre d'affaires		-6

Classes de tonnage	2000 +/- 500 t	Evolution
	1500-2500 t	
	2004	2004 / 2003 (%)
Année moyenne de construction	1968	
Heures effectives travaillées en moyenne	4880	
Moyenne des jours calendaires / an	320	
Moyenne des heures de travail / jour ouvrable	env. 24 h	
Valeur moyenne des bateaux en Euro	802302	2
	part relative en %	(%)
Charges de personnel	49	2
Assurance	4	3
Dotation aux amortissements	10	2
Charges de réparation et de maintenance	4	3
Autres coûts	8	4
Charges d'intérêts	7	-3
Charges fixes annuelles (calculées)	83	2
Frais de gasoil	16	16
Autres charges variables	2	2
Total des charges variables	17	15
Total des charges (calculées)	100	5
Chiffre d'affaires		-4

Classes de tonnage	3000 +/- 500 t	Evolution
	2500-3500 t	
	2004	2004 / 2003 (%)
Année moyenne de construction	1998	
Heures effectives travaillées en moyenne	5529	
Moyenne des jours calendaires / an	314	
Moyenne des heures de travail / jour ouvrable	env. 24 h	
Valeur moyenne des bateaux en Euro	2666288	3
	part relative en %	(%)
Charges de personnel	39	(*)
Assurance	7	
Dotation aux amortissements	10	
Charges de réparation et de maintenance	4	
Autres coûts	7	
Charges d'intérêts	13	
Charges fixes annuelles (calculées)	80	
Frais de gasoil	19	
Autres charges variables	2	
Total des charges variables	20	
Total des charges (calculées)	100	
Chiffre d'affaires		

(*) : Pour les unités de grande taille, il n'a pas été possible de réaliser ce calcul de façon fiable, dans la mesure où un certain nombre de ces unités sont très récentes et que de ce fait pour 2003 les données ne portent que sur certains bateaux de l'échantillon que sur des exercices partiels, ce qui fausse les taux d'évolution du chiffre d'affaire et des postes de charges.

Conclusions et prévisions

Au niveau de la demande de transport, on a pu observer au cours des 3 premiers trimestres 2005, un accroissement de l'ordre de 7 % (en TKM) des transports de marchandises sur le réseau allemand et notamment le Rhin. Sur les autres voies navigables européennes, le taux de progression a été nettement plus élevé comme dans le nord de la France et en Belgique.

L'évolution de la demande de transport reflète parfaitement le niveau d'activité économique en Europe de l'Ouest, toujours soutenu par la demande mondiale. L'activité dans les ports maritimes nous indique que le niveau des échanges internationaux continue à se développer, fournissant ainsi une demande de transport toujours croissante à la navigation intérieure européenne, à qui il appartient de se mettre en situation pour pouvoir répondre efficacement à cette demande et ne pas perdre de parts de marché.

Bien que des données chiffrées ne soient pas encore intégralement disponibles concernant les 3 derniers mois de l'année 2005, on peut dès à présent dire que l'hydraulicité exceptionnellement basse et ce sur une période exceptionnellement longue aura nettement limité les prestations de la navigation intérieure européenne, essentiellement sur le Rhin et la Moselle. L'évolution de l'hydraulicité depuis le début de l'année 2006 et notamment en mars avec la fonte des neiges abondantes permet de dire qu'un manque d'eau ne sera pas à redouter au cours du premier semestre 2006.

Au niveau de l'exploitation, cette situation de basses eaux durable comme en automne 2005 a engendré tout naturellement une hausse des frets, compte tenu du manque de cale opérationnelle sur le marché. Si cette situation a été préjudiciable aux grandes unités, notamment aux bateaux à double coque qui ne pouvaient temporairement plus fonctionner, elle a par contre fourni aux unités plus petites une demande de transport soutenue dans des conditions de frets intéressantes pour l'exploitant du bateau.

La situation connue cet automne n'est pas sans rappeler celle de l'été 2003. La répétition de telles situations d'hydraulicité faible tend à démontrer l'utilité de disposer au sein de la flotte d'unités adaptées à ces circonstances, plus petites à une époque où seules de grandes unités sont mises sur le marché pour des questions d'économie d'échelle.

Les transports de produits conteneurisés ont poursuivi leur développement sur le Rhin au cours du premier semestre 2005, à un rythme de progression un peu inférieur à celui observable un an plus tôt. Le taux de progression a comme on peut l'observer depuis plusieurs années été nettement plus élevé dans le nord de la France et en Belgique, sur des réseaux où ce type de transports sont en cours de développement et existent depuis moins longtemps que sur le Rhin. L'activité conteneurs est également restée soutenue dans les ports maritimes, où les problèmes d'engorgement au niveau des interfaces entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure ont pu être atténués grâce aux efforts fournis conjointement par les ports en terme d'infrastructure et d'effectifs et par la navigation intérieure au niveau de son fonctionnement. L'activité dans ce secteur a également été limitée par le manque d'eau en fin d'année 2005.

En ce qui concerne la mise en service de nouvelles unités, le rythme s'est ralenti pour la cale sèche, mais demeure élevé pour la cale citerne. L'accumulation de cale nouvelle, à productivité élevée qui s'additionne depuis la fin de la règle « vieux pour neuf » crée à nouveau les conditions d'émergence d'une surcapacité structurelle dans la

cale citerne, compte tenu de l'absence de perspectives de croissance de la demande de transport dans les secteurs concernés à moyen terme et le fait que parallèlement peu d'unités anciennes quittent le marché dans les conditions actuelles.

Au niveau de l'exploitation des bateaux, la forte augmentation des prix du pétrole en 2004 et 2005 et par là même du carburant a incontestablement pesé sur la rentabilité des exploitants de bateaux et ce malgré les clauses dites « de gasoil » qui n'ont suffi pour compenser les effets de cette hausse. Cette tendance haussière devrait structurellement se poursuivre, compte tenu des évolutions sur le marché mondial du pétrole. De par cette évolution, le poste carburant a vu son importance parmi les charges d'exploitations largement accrue.

Le chiffre d'affaires réalisé dans la cale sèche a progressé en 2004 du fait de la combinaison d'une hausse des prestations avec un niveau de fret dans l'ensemble supérieur à celui des années précédentes. Cette augmentation du chiffre d'affaires de 2 à 5% selon les catégories est cependant à mettre en parallèle avec une baisse de 4 à 21 % de la marge sur coûts. Seule la catégorie des bateaux de 1 500 à 2 500 t a pu dans ces conditions d'exploitation améliorer quelque peu sa marge. Cet effritement de la marge sur coûts est essentiellement dû à la forte hausse du prix du carburant.