

LA NAVIGATION INTÉRIEURE EUROPÉENNE

Observation du marché

2010

2



Observation du Marché n° 12

Analyse de la conjoncture en automne 2010

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 Commission européenne, et celle de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ou de son Secrétariat ne sauraient être engagées 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, 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.

Décembre 2010

SOMMAIRE

Avant-propos

Etude thématique 1: Marché du travail

Etude thématique 2: Marché danubien

Section 1: Situation de la demande de transport en automne 2010 et prévisions pour l'année 2011

- I. **Croissance économique: évolution et perspectives**
- II. **Demande de transport par filières**
 - 2.1 Produits agricoles, engrais, denrées alimentaires, fourrages
 - 2.2 Industrie sidérurgique
 - 2.3 Charbon
 - 2.4 Matériaux de construction
 - 2.5 Produits chimiques
 - 2.6 Produits pétroliers
 - 2.7 Conteneurs
- III. **Demande sur le marché du transport de passagers**

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

Introduction

- I. **Evolution de la flotte: nouvelles constructions**
 - 1. Capacités en cale sèche
 - 2. Capacité en cale citerne
 - 3. Bateaux à passagers
- II. **Utilisation des capacités**
 - 1. En cale sèche
 - 2. En cale citerne

Section 3: Situation des entreprises de navigation intérieure

(en 2009 et au premier semestre 2010)

Introduction

I. Evolution de l'activité

1. En cale sèche
2. En cale citerne
3. Influence de l'hydraulicité

II. Evolution des coûts

1. Evolution générale des coûts
2. Carburant
3. Frais de personnel
4. Frais de maintenance
5. Financement et frais de financement
6. Assurance

Conclusion

Synthèse et prévisions

Annexes

Nouvelles constructions

Glossaire

Sources

AVANT PROPOS

Dans cette édition de l'Observation du marché de la navigation intérieure européenne, nous avons accompli un grand pas vers la prise en compte de la dimension européenne. Bien que le panorama demeure incomplet sur certains points, ce numéro présente un aperçu de la situation de la navigation sur le cours supérieur et dans le delta du Danube. Nous avons essayé d'étudier en particulier les relations logistiques telles que la livraison et l'acheminement des matières premières ainsi que des denrées agricoles et des produits des principaux secteurs industriels. Ce faisant, nous avons aussi tenu compte du rôle essentiel joué par les ports maritimes pour le développement des transports par voies navigables intérieures. Lorsque l'on s'intéresse à un marché des transports doté d'un fort potentiel – eu égard à la capacité des voies navigables -, il est particulièrement important d'explorer le cœur de ce réseau de relations logistiques dans la mesure où une telle analyse permet, contrairement à une étude purement qualitative, de mettre en évidence l'avantage comparatif dont jouit la navigation intérieure dans la zone géographique considérée tout en sachant toutefois, qu'une pareille analyse fait aussi apparaître d'éventuels points faibles du réseau.

En outre, nous nous penchons à nouveau sur la situation du marché du travail. En ce qui concerne l'emploi, cela nous permet de soulever quelques points importants. C'est ainsi que le vieillissement des bateliers indépendants, et donc le problème de la succession à la tête de leurs entreprises, est une question qui mérite notre attention. Par ailleurs, l'internationalisation et la globalisation exigent une grande vigilance pour tout ce qui a trait aux conditions cadres prévalant dans les domaines de la formation et des connaissances techniques nécessaires, aux conditions de vie et de travail ainsi qu'aux conditions d'emploi dans le secteur de la navigation intérieure. Dans la deuxième étude thématique consacrée au marché du travail, nous sommes désormais en mesure de présenter des données qualitatives et quantitatives complémentaires pour les pays les plus importants (d'après le nombre total des actifs dans le secteur) pour la navigation intérieure.

L'évolution de l'économie par secteurs industriels demeure toutefois le sujet principal de cette édition de l'Observation du marché. L'offre et la demande dans la navigation intérieure y sont au cœur de nos préoccupations. Le redressement

annoncé de l'offre et de la demande semble se concrétiser, ce qui ne signifie cependant pas nécessairement que le plus gros de la crise soit déjà derrière nous. A l'heure actuelle, c'est toujours l'incertitude qui domine, et si l'évolution des indices de la production industrielle et de la confiance des consommateurs peut être jugée globalement positive – en particulier en Allemagne, pays clé pour la navigation intérieure –, il subsiste toujours suffisamment de menaces pour qu'une extrême prudence reste de mise, du moins à moyen terme. Il convient également de garder à l'esprit que c'est au sein du monde de la finance que la crise a commencé, et qu'il n'est toujours pas possible de parler d'un retour à la stabilité dans ce domaine en raison tant de l'endettement de certains pays (de l'UE) que de certains facteurs structurels tels que la persistance d'écart considérables entre les Etats économiquement les plus puissants de la zone euro et, enfin, de la pression du marché monétaire.

Malgré cela, le redressement de la navigation intérieure est évident. Dans les principaux secteurs d'activité, les volumes transportés sont repartis à la hausse sans toutefois retrouver leur niveau de 2007 pour l'instant. Du moins en cale sèche, on constate que les frets ont également tendance à augmenter à nouveau. Au vu de cette évolution, le débat portant sur l'adoption de mesures anticrises en faveur de la navigation en cale sèche semble être relégué au second plan.

En cale citerne, le fait que les frets soient au plus bas depuis un bon moment démontre une nouvelle fois que, du moins en ce qui concerne les huiles minérales, ce segment pâtit d'une évolution économique dictée non pas tant par la conjoncture industrielle que par des facteurs inhérents au marché de ces produits. Ce dernier est affecté en particulier par la diminution structurelle de la demande de transport; en outre la modification de la composition de la flotte a aussi un impact sur ce segment.

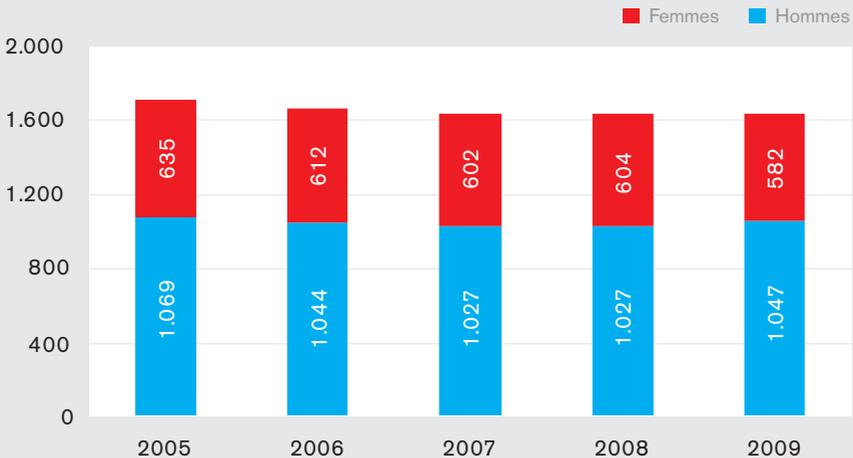
Etude thématique 1

Marché du travail

Belgique

En Belgique, le nombre des travailleurs indépendants en navigation intérieure est enregistré par L'Institut national d'assurances sociales pour travailleurs indépendants (INASTI en français, RSVZ en néerlandais). Dans ce cadre sont comptabilisés tous les travailleurs indépendants qui sont domiciliés en Belgique ou à l'étranger et qui exercent leur activité professionnelle en Belgique. En revanche, les employés assujettis au régime d'assurance sociale sont enregistrés par l'Office national de sécurité sociale (ONSS en français, RSZ en néerlandais). Dans la navigation intérieure belge, le nombre des travailleurs indépendants est plus élevé que celui des employés. Ceci a déjà été constaté dans le rapport Observation du marché 2009-1. En outre, la tendance générale de l'emploi a été négative entre 1994 et 2007. Au cours des trois dernières années, les baisses ont toutefois été faibles. Ainsi, le nombre des bateliers indépendants était aussi élevé en 2009 qu'en 2007, soit 1629.¹

Illustration 1: Evolution du nombre des bateliers indépendants de la navigation intérieure en Belgique



Source: INASTI / RSVZ

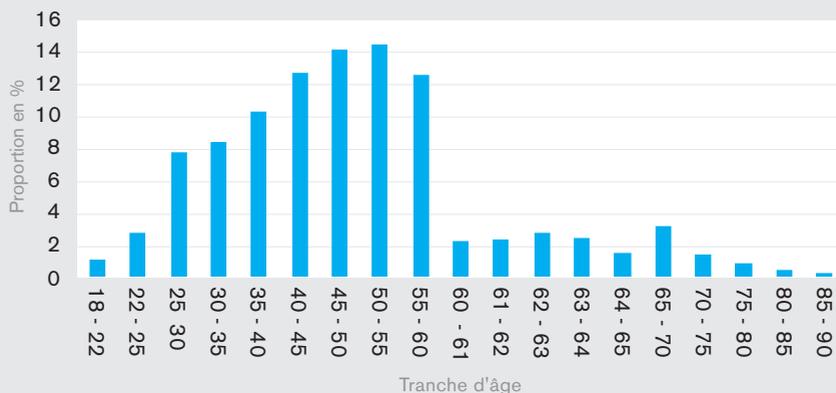
¹ Source : INASTI

Parmi les indépendants, la proportion de femmes est très élevée, soit environ 36%, ce qui indique que le statut de travail du membre de la famille aidant est très fréquent.²

Au 31.12.2009, près de 6% des bateliers indépendants belges demeuraient actifs dans leur société après avoir atteint l'âge de la retraite. Aussi faible qu'elle soit, cette part n'a cessé d'augmenter au cours des dernières années, ce qui susceptible de traduire des problèmes de succession en navigation intérieure belge. Le graphique ci-après présente de manière détaillée la répartition par tranches d'âge des bateliers indépendants belges.

Il apparaît qu'avec environ 14% les tranches d'âge de 45 à 50 ans et de 50 à 55 ans sont le plus fortement représentées. Le total des pourcentages au-delà de 65 ans atteint près de 6%. La proportion des plus de 50 ans est de 43,5%. Cette valeur est nettement supérieure à celle des employés (31,2%). Il apparaît ainsi que la répartition par tranches d'âge est plus défavorable chez les indépendants que chez les employés.

Illustration 2: Répartition par tranches d'âge des bateliers indépendants de la navigation intérieure en Belgique



Source: INASTI / RSVZ

² Depuis l'année 2003, les membres de la famille aidants (dans la pratique il s'agit souvent des épouses des bateliers) sont pris en compte dans le nombre des indépendants.

Le tableau ci-après présente la répartition géographique des bateliers indépendants de la navigation intérieure dans les différentes provinces. Anvers présente le nombre le plus élevé, suivi par la Flandre orientale. 54 bateliers indépendants belges étaient établis à l'étranger fin 2009, bien que travaillant en Belgique.

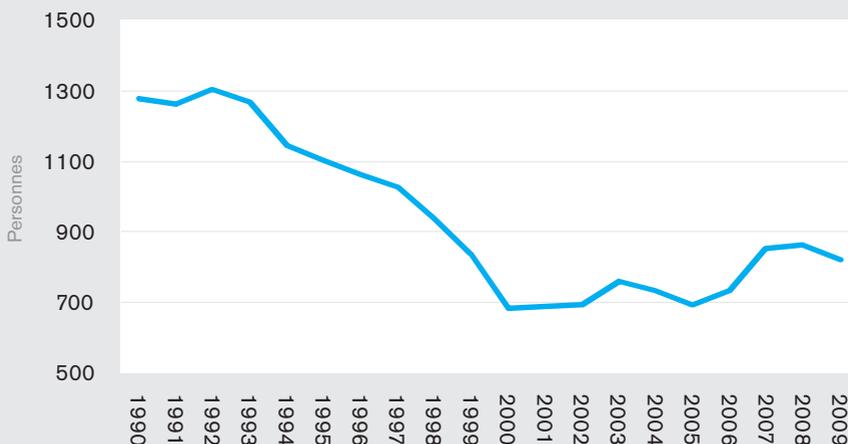
Tableau 1: Nombre des bateliers indépendants de la navigation intérieure en Belgique, selon leur lieu de résidence en 2009.

Province	Nombre des indépendants
Anvers	667
Flandre orientale	295
Hainaut	270
Flandre occidentale	200
Liège	73
Etranger	54
Limbourg	38
Namur	15
Brabant flamand	14
Brabant wallon	2
Luxembourg	1
Bruxelles capitale	-

Source: INASTI / RSVZ

Si l'emploi des indépendants est resté à peu près stable de 2007 à 2009, l'emploi assujéti au régime d'assurance sociale en Belgique a légèrement régressé durant cette période. Toutefois, une tendance à la hausse peut néanmoins être constatée depuis le début de cette décennie (voir graphique).

Illustration 3: Emploi assujéti au régime d'assurance sociale dans la navigation intérieure belge



Source: ONSS / RSZ

Au total, il en résulte la répartition suivante pour la totalité de l'emploi dans la navigation intérieure belge:

Tableau 2: Emploi total dans la navigation intérieure belge réparti suivant le statut

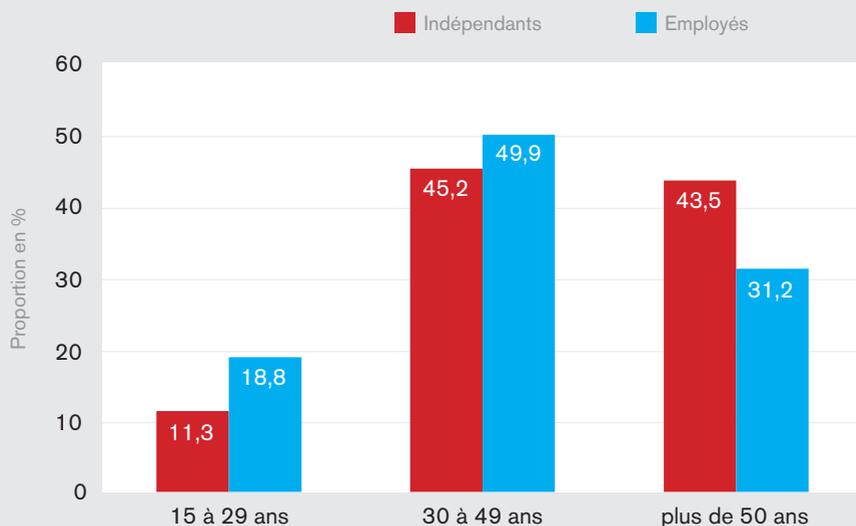
Année	Indépendants	Employés	Total
2005	1704	690	2394
2006	1656	727	2383
2007	1629	845	2474
2008	1631	860	2491
2009	1629	817	2446

Source: Calculs du Secrétariat de la CCNR, sur la base de: INASTI / RSVZ et ONSS / RSZ

Il apparaît que l'emploi total a légèrement régressé en 2009 (de 2%), tandis qu'il a augmenté de 4,5 % de 2006 à 2008. Le recul durant l'année 2009 coïncide avec la crise économique dans le secteur de la navigation. La hausse qui a précédé reflète la conjoncture favorable et la hausse de la demande de transport au cours de ces années.

La répartition par tranches d'âge et la proportion de femmes sont nettement différents pour les indépendants et les employés.

Illustration 4: Comparaison de la répartition par tranches d'âge des indépendants et des employés dans la navigation intérieure belge (2009)



Source: Calculs du Secrétariat de la CCNR, sur la base de: INASTI / RSVZ et ONSS / RSZ

Ainsi, la question du vieillissement chez les indépendants par rapport aux employés se pose de manière encore plus incisive. Ceci soulève la problématique de la succession dans les entreprises de la navigation intérieure belge de la même manière que dans la profession allemande (voir section suivante).

Cependant, il faut admettre qu'à certains égards l'image présentée ci-avant est déformée par le fait que les indépendants sont tendanciellement plus âgés que les employés en raison de leur biographie professionnelle différente. Ainsi, davantage d'expérience professionnelle est nécessaire pour devenir conducteur. Il convient néanmoins de ne pas négliger les indicateurs ci-avant dans le cadre des discussions relatives à la manière d'intéresser de nouvelles recrues pour ce secteur d'activité.

Chez les employés, la proportion de femmes était d'environ 4,6% en 2009. Cette proportion est nettement inférieure que chez les indépendants, où elle était d'environ 36%.

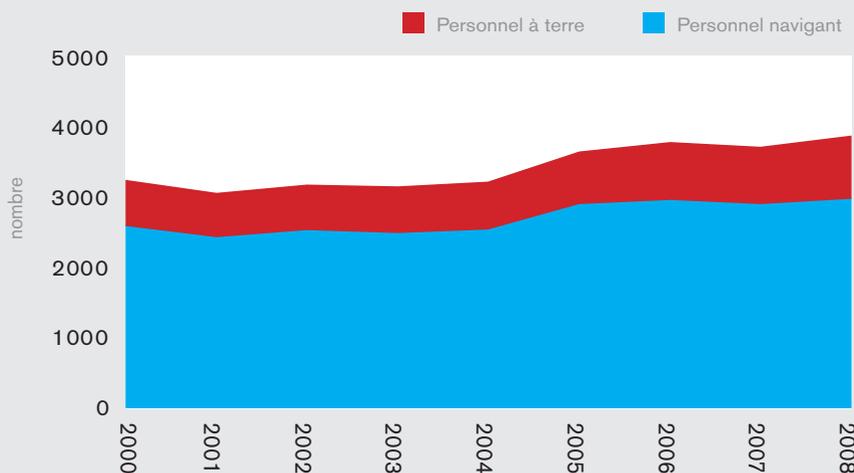
Allemagne

Comme cela a déjà été indiqué dans le rapport Observation du marché 2009-1, la profession allemande de la navigation intérieure connaît globalement depuis le début de la décennie une stagnation de l'emploi. Cette situation résulte de deux tendances qui se neutralisent mutuellement: une progression de l'emploi dans la navigation à passagers et une tendance à la baisse dans la navigation à marchandises.

Depuis l'année 2006, l'emploi est plus élevé en navigation à passagers qu'en navigation à marchandises. La part du personnel navigant par rapport à l'effectif global est légèrement inférieure en navigation à passagers par rapport à la navigation à marchandises. Sur la période 2000 – 2008, cette part était en moyenne de 78,6% en navigation à passagers, tandis qu'elle atteignait en moyenne 83,3% en navigation à marchandises.

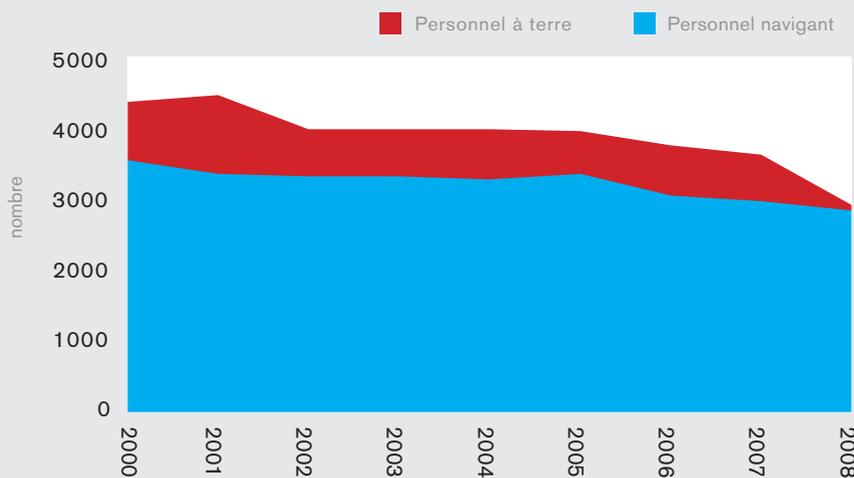
Ces disparités s'expliquent par un éventail d'activités différent en navigation à passagers par rapport à la navigation à marchandises.

Illustration 5: L'emploi en navigation à passagers en Allemagne



Source: destatis

Illustration 6: L'emploi en navigation à marchandises en Allemagne*



Source: destatis * Pour l'année 2008, le personnel à terre n'était pas recensé pour les entreprises d'une capacité supérieure à 10.000 t.

Le tableau ci-après présente les chiffres pour les deux segments à partir de l'année 2001.

Tableau 3: Emploi total et emploi dans des segments partiels de la navigation intérieure allemande

Année	Total	Navigation à marchandises	Navigation à passagers
2001	7556	4482	3074
2002	7689	3997	3189
2003	7690	4003	3167
2004	7612	4003	3229
2005	8116	3977	3669
2006	7960	3769	3800
2007	7812	3644	3731
2008	7628	2928	3900

Source: Destatis, BAG

La statistique relative de l'emploi assujetti au régime d'assurance sociale permet une analyse supplémentaire de l'emploi qu'il n'est pas possible de réaliser pour le nombre total des employés faute de données complètes. Sur la base de l'emploi assujetti au régime d'assurance sociale peuvent être étudiées différentes caractéristiques structurelles (répartition par tranches d'âge, proportion d'étrangers, périodes chômées, etc.)

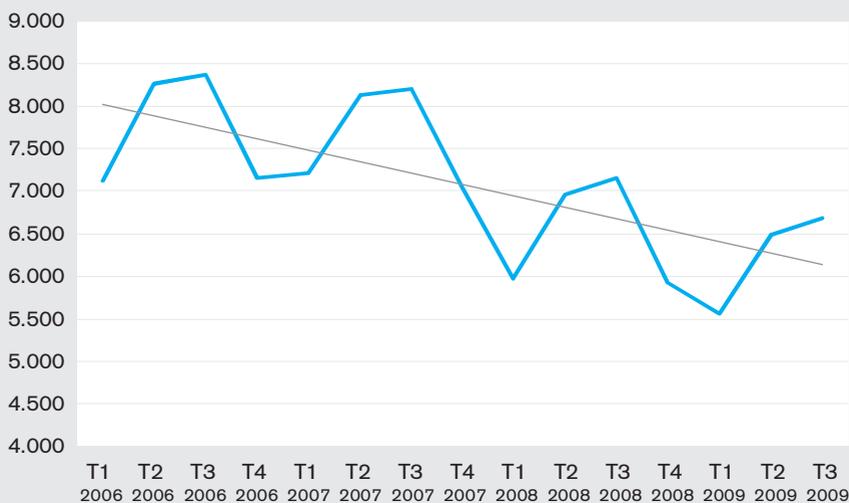
En outre peuvent être obtenues des données relatives à l'emploi pour des périodes inférieures à un an, lesquelles fournissent des indications relatives aux variations saisonnières de l'emploi. Il faut accepter le fait que l'emploi assujetti au régime d'assurance sociale n'inclut pas les indépendants, qui constituent un sous-groupe important de la navigation intérieure. En outre ne sont pas pris en compte les employés occasionnels, ce qui a toutefois moins de conséquences ces derniers n'étant pas très nombreux dans la profession.

Les caractéristiques structurelles ci-après portent de ce fait exclusivement sur les personnes assujetties au régime d'assurance sociale dans la navigation intérieure.

L'évolution de l'emploi sur des périodes inférieures à une année présente tout au long de l'année des tendances relativement régulières. Au quatrième et premier trimestre, c'est-à-dire globalement entre la fin de l'automne et la fin de l'hiver, le niveau d'emploi est peu élevé. Il augmente du printemps jusqu'à l'été et atteint son pic sur la période comprise entre juillet et septembre.

Ce schéma s'explique en partie par l'activité saisonnière de la navigation à passagers. Ainsi, cette activité saisonnière s'achève à l'automne, ce qui a probablement une incidence sur l'emploi du personnel de restauration et du personnel nautique.³ L'illustration fait aussi apparaître que, indépendamment des variations saisonnières, la tendance générale de l'emploi était à la baisse au cours des dernières années.

Illustration 7: Variations saisonnières et tendance de l'emploi assujetti au régime de protection sociale en navigation intérieure allemande



Source: Agence fédérale pour l'emploi ; Q1 = 31.03.; Q2 = 30.06.; Q3 = 30.09.; Q4 = 31.12. de l'année concernée.

³ Voir aussi: BAG (2009), *Suivi des conditions de travail dans le transport de marchandises et le secteur de la logistique 2009-1*, p. 72; paru en juillet 2009.

Concernant la répartition par tranches d'âge, le rapport Observation du marché 2009-1 a déjà relevé qu'en 2008 près de 40% des personnes employées par la navigation intérieure allemande appartiennent à la tranche d'âge des 50 à 65 ans. Cette valeur est légèrement supérieure en 2009, où elle atteint 40,5%.

Tableau 4: Répartition par tranches d'âge (en%) des employés soumis au régime de protection sociale dans la navigation intérieure allemande

	1999	2001	2003	2005	2007	2009
Moins de 25 ans	3,4	4,3	5,7	4,7	4,6	4,9
de 25 à 35 ans	19,7	16,9	16,8	15,4	13,7	13,1
de 35 à 50 ans	39,5	41,4	41,7	42,8	42,5	41,4
50 ans et plus	37,4	37,4	35,9	37,1	39,1	40,5

Source: Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung IAB

Il ressort d'indications émanant de la profession que la question de la répartition par tranches d'âge se pose de manière au moins aussi incisive chez les indépendants que chez les employés. Ainsi, de nombreux conducteurs sont proches de la retraite. ⁴

La proportion de femmes est relativement constante depuis plusieurs années autour de 9%. Cette proportion est aussi atteinte chez les personnes actuellement en formation.

La proportion d'étrangers dans la navigation intérieure allemande augmente depuis plusieurs années. En 2009 elle a atteint environ 20%.⁵ Il convient de noter à cet égard que la proportion d'étrangers est très différente en navigation à passagers par rapport à la navigation à marchandises. Sur l'année 2009, elle était de 9% en navigation à passagers alors qu'elle a atteint 27,6% en navigation à marchandises.

4 Voir l'article de journal "Uns geh'n die Matrosen aus" ("Nous allons manquer de matelots"), qui décrit le sentiment général dans la profession en Basse-Franconie. Paru dans: Main-Netz, le 14.09.2010.

5 Source: Agence fédérale pour l'emploi: Calculs de la CCNR. Date de référence 31.12.2009.

La proportion d'étrangers est donc nettement plus élevée pour le transport de marchandises que pour la navigation à passagers.

Le chômage chez les bateliers de la navigation intérieure est un indicateur qui n'avait pas encore été étudié. A cet égard sont disponibles des données provenant des statistiques professionnelles. Y sont considérées toutes les personnes souhaitant exercer la profession de batelier de la navigation intérieure, indépendamment du secteur de l'économie dans lequel elles interviennent.⁶

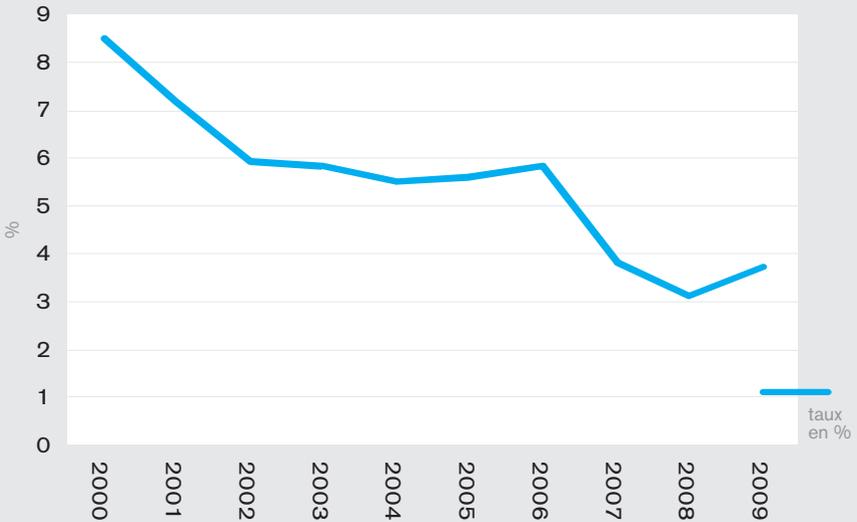
Il apparaît qu'en 2009 seulement près de 66% des personnes souhaitant exercer la profession de batelier de la navigation intérieure exerçaient une activité dans le secteur du transport. 18,7% étaient employés par l'administration publique et 8% par l'industrie. Les autres pourcentages se répartissent sur le commerce (2,5%), la construction (2,6%) et sur quelques autres secteurs économiques.

Le taux de chômage parmi les personnes souhaitant exercer la profession de batelier de la navigation intérieure était de 3,4% en 2009. Ce taux a progressivement baissé depuis l'an 2000, année où il atteignait encore 8,5%. Cette baisse s'explique essentiellement par le manque croissant de personnel en navigation intérieure. La crise économique a quelque peu contrecarré cette tendance à la baisse du taux de chômage. Ainsi, une légère hausse de 0,4% a été enregistrée en 2009.

Le fait que cette hausse soit aussi modérée résulte probablement de mesures d'atténuation. Ainsi, des heures supplémentaires effectuées ont été récupérées en période de faible activité, les bateaux ont fait l'objet de travaux d'entretien ou le personnel a été mis en congé temporairement. La réglementation relative au travail à temps partiel – en particulier dans les armements - a aussi stabilisé la situation de l'emploi.

6 *Source: IAB. La statistique professionnelle se distingue ainsi de la statistique de l'emploi par secteurs économiques qui tenait lieu de base pour les analyses antérieures.*

Illustration 8: Taux de chômage en navigation intérieure allemande*



Source: Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung IAB ; * sur la base des personnes souhaitant exercer la profession de batelier de la navigation intérieure, bateliers portuaires, conducteurs de barge, y compris les employés étrangers.

Parmi les étrangers vivant en Allemagne et souhaitant exercer la profession de batelier de la navigation intérieure, le taux de chômage est toutefois supérieur à la moyenne, avec 9% en 2009 et 7,5% l'année précédente.

Les données montrent que le taux de chômage des bateliers de la navigation intérieure plus âgés (50 ans et plus) n'est pas supérieur à la moyenne mais se situe exactement dans la moyenne.⁷ Chez les 35 à 50 ans il est même inférieur à la moyenne. Ce taux est exceptionnellement élevé chez les personnes plus jeunes, en particulier pour la tranche d'âge des moins de 25 ans. Cette tranche d'âge la plus

⁷ La part des chômeurs dans cette tranche d'âge sur l'ensemble des bateliers de la navigation intérieure qui sont au chômage correspond en effet précisément à la part de cette tranche d'âge sur l'ensemble des employés de la navigation intérieure (env. 40%).

jeune ne représente qu'environ 5% de l'ensemble des employés, mais sa part sur la totalité des bateliers de la navigation intérieure au chômage représente 10,5%, soit environ le double.

Des indications relatives aux contraintes physiques auxquelles sont exposés les bateliers découlent des statistiques de différentes associations d'assurance-maladie. Selon un rapport du Bundesverband der Betriebskrankenkassen BKK (association fédérale des caisses d'assurance-maladie des entreprises), le nombre des jours d'incapacité de travailler chez les bateliers est nettement supérieur à la moyenne pour l'ensemble des professions.

Avec 22,4 jours par adhérent, les bateliers de la navigation intérieure sont aussi souvent dans l'incapacité de travailler que les équipages de pont en navigation maritime, les grutiers, les travailleurs forestiers et les opérateurs chargés du contrôle du trafic ferroviaire. Le niveau moyen du nombre de jours d'incapacité de travailler de l'ensemble des catégories professionnelles était de 12,1 jours en 2008. ⁸ Sur un plan général, les bateliers de la navigation intérieure ont occupé dans cette comparaison le 13^{ème} rang sur 312 professions.

Les activités de formation dans la profession allemande, qui ont connu une hausse depuis le début de la décennie, se maintiennent certes à un niveau élevé, mais elles ont légèrement régressé en 2009 par rapport aux deux années précédentes. A l'échelle nationale, le nombre des contrats de formation en 2009 (153) est certes relativement élevé par rapport à la dernière décennie, mais il est légèrement moins élevé qu'en 2008 et 2007.

En outre, le nombre des personnes ayant passé un examen a baissé de 169 personnes en 2008 à 116 personnes en 2009. Le nombre des examens réussis a également diminué. ⁹ Le nombre des examens passés pour la fonction de batelier de la navigation intérieure durant l'été 2009 se caractérise par de fortes disparités

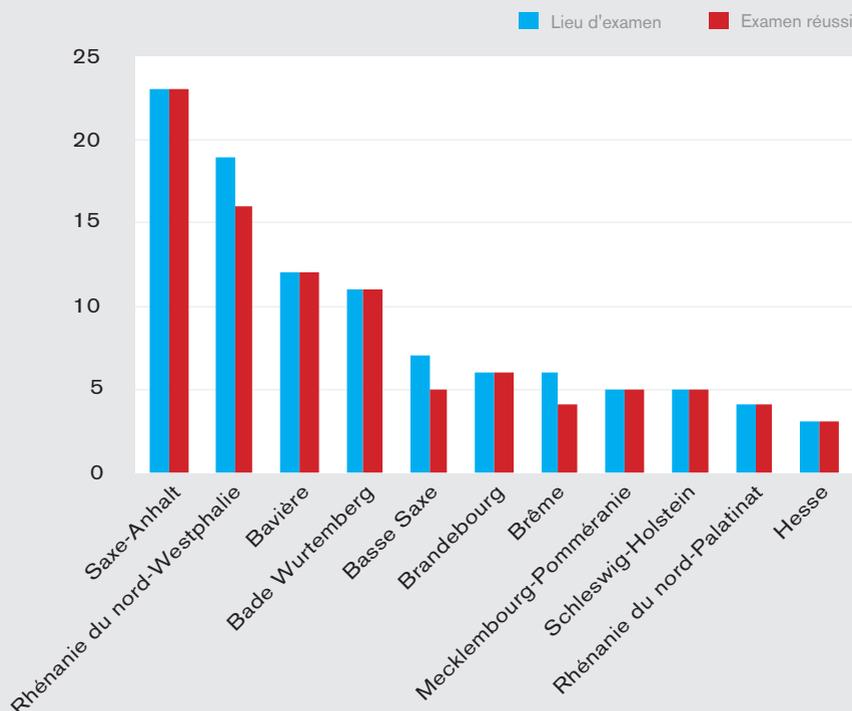
⁸ Source: *Arrêts-maladies selon les professions, BKK Bundesverband*

⁹ Source: *DIHK; Arbeitgeberverband der Binnenschifffahrt (association des employeurs de la navigation intérieure)*

selon les Länder. Deux examens sont organisés chaque année, l'un en été et l'autre en hiver.

Pour l'été 2009, les statistiques relatives aux examens font apparaître la répartition ci-après pour les différents Länder. La Saxe-Anhalt, où est établie l'une des deux écoles allemandes pour les bateliers de la navigation intérieure, a enregistré le meilleur taux de réussite aux examens.

Illustration 9: Participants à l'examen et examens réussis en été 2009 parmi les personnes ayant suivi une formation de batelier de la navigation intérieure en Allemagne

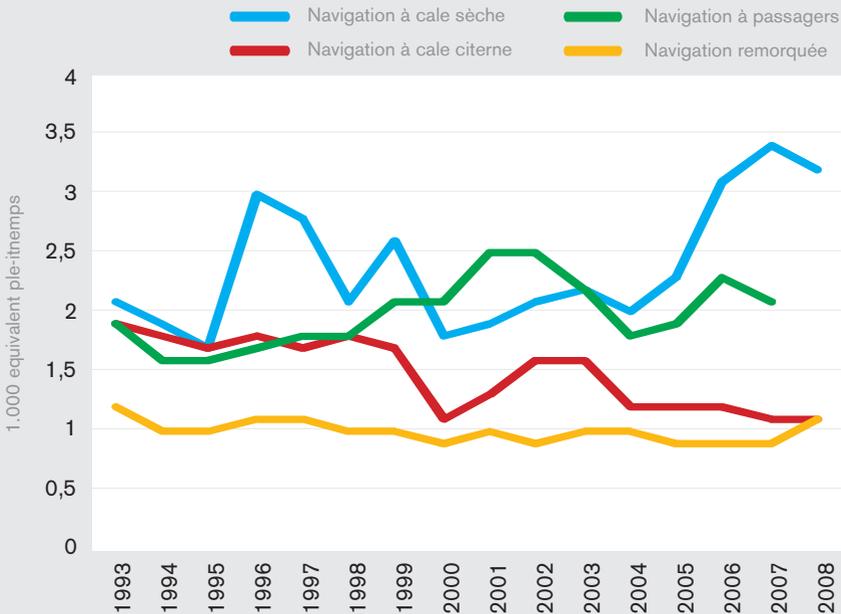


Source: IHK Magdebourg; Statistiques relatives aux examens établie par les chambres du commerce et de l'industrie sur le plan national ; Remarque: à Berlin, à Hambourg, en Saxe, en Thuringe et dans la Sarre, aucun candidat n'a participé à l'examen

Pays-Bas

L'évolution de l'emploi dans la navigation intérieure néerlandaise fait apparaître des variations relativement importantes. Pour la période depuis l'année 1993 apparaît toutefois une légère tendance à la hausse. Cette tendance résulte en premier lieu de la hausse dans le secteur de la navigation à cale sèche, qui est plus marquée depuis l'année 2004 (voir graphique). De manière générale, la navigation à passagers a aussi enregistré des hausses. En revanche, des valeurs caractérisées par une tendance à la baisse ont été enregistrées pour la cale citerne.

Illustration 10: Emploi dans la navigation intérieure néerlandaise selon les segments



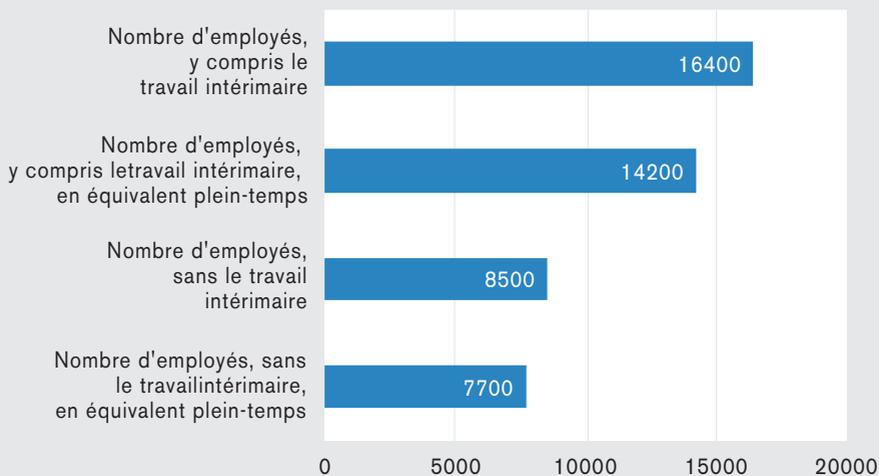
Source: Centraal Bureau voor de Statistiek; en équivalents plein-temps

Les statistiques néerlandaises relatives au marché du travail font une distinction entre le nombre total des salariés et le nombre des équivalents plein-temps. Un

poste à temps complet correspond à un équivalent plein-temps. Un poste à temps partiel n'équivaut qu'à un demi équivalent plein-temps.

Le niveau de l'emploi présenté dans le graphique ci avant étant basé sur les équivalents plein-temps, il est moins élevé que le nombre des personnes exerçant une activité dans la navigation intérieure néerlandaise. Environ 8500 personnes étaient ainsi employées au total en 2008, dont évidemment de nombreuses personnes travaillant à temps partiel, ce qui correspond à 7700 équivalents plein-temps. Le niveau de l'emploi est encore plus élevé si sont ajoutés les travailleurs à temps partiel. Selon ce calcul, 16.400 personnes étaient employées en 2008. Si le personnel travaillant à temps partiel est converti en équivalent temps-plein, on aboutit à 14.200 postes.¹⁰ Le graphique ci-après résume les chiffres susmentionnés:

Illustration 11: Emploi dans la navigation intérieure néerlandaise selon la catégorie d'emploi en 2008



Source: CBS

¹⁰ Source: CBS

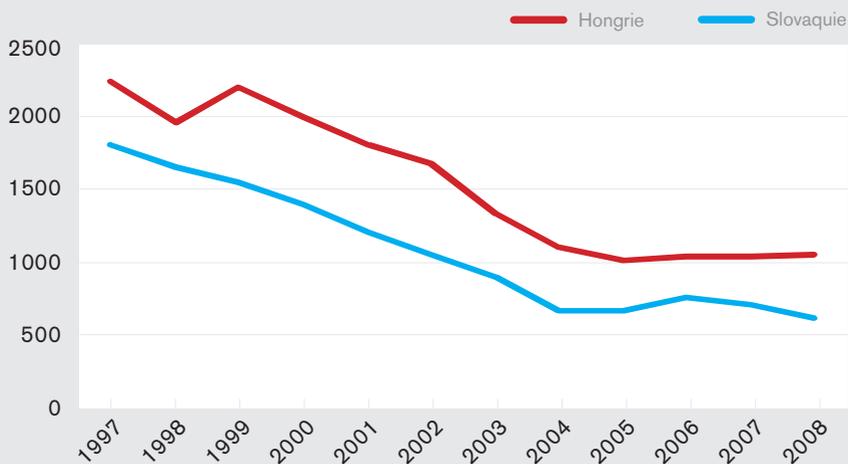
En 2008, l'emploi (équivalent temps-plein) a globalement connu une hausse de 200 postes par rapport à l'année précédente, atteignant 7700 postes. Ceci résulte d'une hausse dans la navigation remorquée et poussée, tandis que la navigation citerne et la navigation à cale sèche ont enregistré une baisse. Les données relatives à la navigation à passagers n'étaient pas disponibles.

Pour l'intégralité de la navigation intérieure néerlandaise, la proportion de femmes atteint 18%. Sous réserve que la méthode de calcul soit à peu près équivalente, ceci équivaldrait au double par rapport à la navigation intérieure allemande. Ceci est probablement dû au nombre plus élevé des membres de la famille aidants (il s'agit souvent des épouses des bateliers indépendants).

Slovaquie, Hongrie et Roumanie

En Slovaquie et en Hongrie, la tendance de l'emploi était à la baisse depuis la fin des années '90 jusqu'au milieu de cette décennie. Une stabilisation est intervenue entre temps et le niveau de l'emploi n'a guère baissé depuis l'année 2005 environ.

Illustration 12: Total de l'emploi en navigation intérieure pour la Hongrie et la Slovaquie



Sources: Eurostat (Slovaquie, Hongrie, avant l'an 2000), Office statistique de la Hongrie (Hongrie à partir de l'an 2000)

Pour ce qui est de la Roumanie, les données suivantes sont disponibles auprès de l'office statistique:

Tableau 5: Données relatives au marché du travail dans la navigation intérieure roumaine

	2008	2009
Nombre d'entreprises	112	104
Nombre de personnes actives en navigation intérieure*	2.067	2.112
Nombre moyen de personnes actives par entreprise	18,4	20,3
Charges de personnel (en millions de Lei)	61,4	n.s

Source: Office statistique de la Roumanie; * moyenne annuelle

En Roumanie, le nombre de personnes actives en navigation intérieure est ainsi deux fois plus important que celui observable en Hongrie. Le nombre d'entreprises a nettement diminué depuis la crise. Malgré cela, le nombre de personnes actives dans ce domaine a augmenté, ce qui pourrait s'expliquer par le fait que ce sont principalement de petites entreprises qui ont quitté le marché, les personnes ayant retrouvé un emploi dans les entreprises restantes. Ce type de processus peut du moins également être observé sur le marché d'Europe de l'Ouest.

Sur le plan des revenus potentiels dans la navigation intérieure européenne apparaissent de nettes disparités régionales. Ceci explique pourquoi, selon la profession hongroise de la navigation, de nombreux bateliers hongrois de la navigation intérieure se rendent en Europe occidentale afin d'y exercer un emploi mieux rémunéré que dans leur pays. De même, de nombreux bateliers en provenance de Roumanie travaillent en Hongrie.

Les bateliers moldaves ont tendance à émigrer vers l'Ukraine, eu égard à leur connaissance de la langue russe. Leurs homologues roumains par contre partent principalement vers la Hongrie, l'Allemagne et les Pays-Bas. De ce fait, on peut constater une pénurie croissante de personnel qualifié au niveau du Danube inférieur. Il y devient ainsi de plus en plus difficile de constituer des équipages complets. Cette fuite de compétences est plus marquée en Moldavie qu'en Roumanie.

Selon les informations communiquées par l'administration nationale hongroise du travail, exactement 400 étrangers étaient employés au 30 juin 2010. Il est probable qu'un grand nombre de ces employés étrangers vienne de Roumanie. Ce nombre de 400 personnes inclut aussi un nombre considérable d'activités exercées à terre, par exemple pour l'exploitation d'installations portuaires et de quais, de postes de manutention, d'écluses et de phares. Le tableau ci-après présente une répartition précise des employés étrangers:

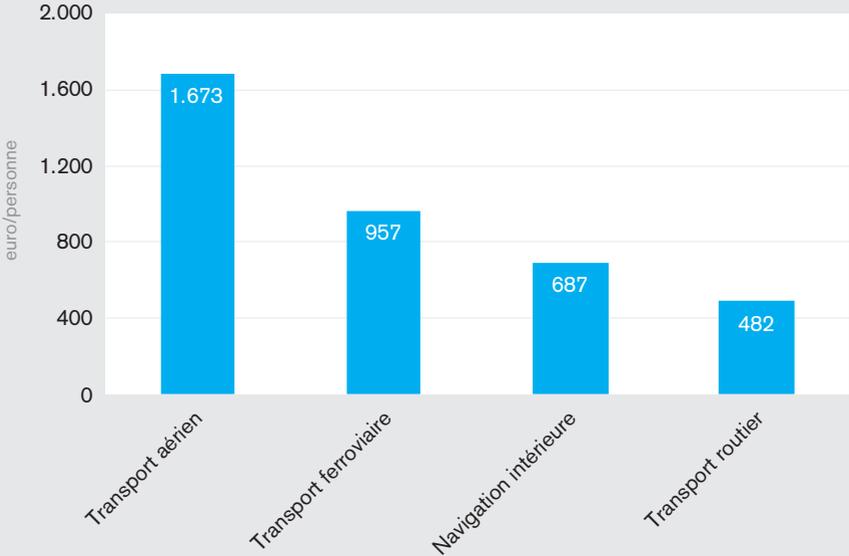
Tableau 6: Nombre des employés étrangers dans la navigation intérieure hongroise, selon les secteurs d'activités

Nombre des employés étrangers dans la navigation intérieure hongroise		
	En provenance d'États membres de l'UE	En provenance d'autres Etats
Transport par voies de navigation intérieure	3	1
Activités à terre *	336	60
Total	339	61

Source: Administration nationale hongroise du travail * Exploitation d'installations portuaires et de quais, de postes de manutention, d'écluses et de phares

Les salaires divergent également à l'intérieur du secteur du transport. En Hongrie, le salaire moyen est ainsi moins élevé en navigation intérieure que dans le transport aérien et ferroviaire, mais plus élevé que dans le transport routier. Le graphique ci-après illustre cette comparaison des salaires pour l'année 2008.

Illustration 13: Salaires bruts mensuels, en moyenne, dans le secteur du transport en Hongrie (2008)



Source: Office statistique de la Hongrie ; les valeurs ont été converties du Forint à l'Euro au cours du change de l'année 2008

En Hongrie, les salaires étaient ainsi supérieurs de 76% dans le transport aérien par rapport à l'ensemble du secteur du transport, tandis que les salaires dans le transport ferroviaire se situaient exactement dans la moyenne des salaires du secteur du transport. Les salaires étaient inférieurs à la moyenne d'environ 28% en navigation intérieure et même de près de 50% dans le transport routier.

En Slovaquie, les salaires des bateliers de la navigation intérieure étaient moins élevés que ceux de tous les autres secteurs du transport jusqu'en 2005. Comme en Hongrie, les salaires les plus élevés ont été constatés dans le transport aérien, suivi du transport ferroviaire, du transport routier, puis du transport par bateau de la navi-

gation intérieure. Des données comparables couvrant tous les modes de transport pour la période après l'année 2005 ne sont pas disponibles actuellement.¹¹

Lors de la comparaison des salaires dans différents États, il convient de prendre en compte non seulement les différentes monnaies, mais aussi les disparités en termes de couts de la vie dans ces États afin d'obtenir des résultats significatifs. La méthode des parités du pouvoir d'achat permet de rendre comparables les salaires dans les différents États. Les différences des prix (pour les biens de consommation) sont ainsi compensées.¹²

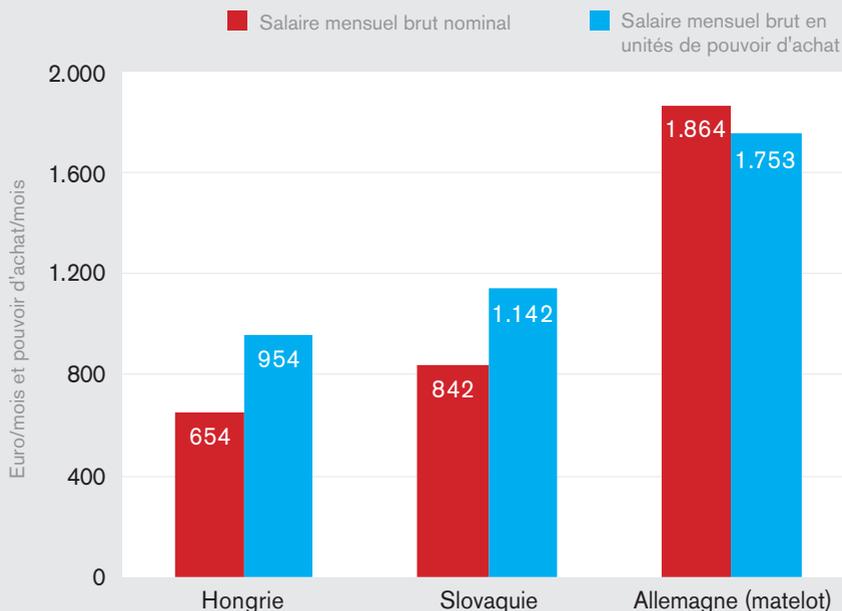
Les salaires ainsi corrigés sont comparés ci-après au salaire de base d'un matelot dans la navigation à marchandises allemande. Il va de soi que celui-ci demeure inférieur à la moyenne pour l'intégralité de la navigation intérieure.

Le graphique ci-après présente d'une part les salaires mensuels bruts en Hongrie et en Slovaquie (salaires moyens exprimés en Euro) et en Allemagne (salaire de base d'un matelot, exprimé en Euro), ainsi que les pouvoirs d'achat réels calculés. Ces derniers reflètent les salaires «réels» déterminés par la prise en compte du cout de la vie dans les pays. Ils sont en outre exprimés dans une monnaie commune.

¹¹ Sources: Office statistique de la Slovaquie

¹² Les parités de pouvoir d'achat pour les 27 Etats membres de l'UE ont été déterminées sur la base des prix d'une vaste gamme de biens de consommation (essentiellement des aliments) pour chacun des 27 Etats membres de l'UE. Concernant la méthode, voir: Eurostat - Détermination des prix 94/210, du 28 juin 2010, comparaison des niveaux de prix dans les 27 Etats membres de l'UE en 2009.

Illustration 14: Comparaison du pouvoir d'achat de salaires mensuels en navigation intérieure *



Source: Calculs effectués par le Secrétariat de al CCNR sur la base des données fournies par Eurostat, de l'association des employeurs de la navigation intérieure allemande et des offices statistiques de la Hongrie et de la Slovaquie. * Allemagne: salaire de base d'un matelot

Ce graphique vient confirmer les situations pressenties. Ainsi, le salaire nominal est plus élevé en Allemagne qu'en Hongrie et en Slovaquie. En outre, le cout de la vie est également plus élevé en Allemagne, étant donné que lors de sa prise en compte le salaire «réel» d'un batelier allemand diminue, tandis qu'il augmente en Slovaquie et en Hongrie.

Toutefois, la hausse dans ces Etats n'est pas suffisante pour que le pouvoir d'achat d'un batelier hongrois ou slovaque soit plus élevé qu'en Allemagne. En d'autres termes, la différence de salaire n'est pas entièrement compensée, même en prenant en compte le niveau de prix plus élevé en Allemagne.

Addendum: le personnel hôtelier à bord des bateaux de croisière en Europe

Actuellement, près de 210 bateaux de croisière sillonnent les fleuves européens. Au total, quelques 7300 personnes (personnel nautique et personnel hôtelier) sont employées à leur bord. L'équipage d'un bateau compte donc 35 personnes en moyenne.

S'agissant du personnel nautique, la navigation à passagers se heurte à des difficultés semblables à celles des transports de marchandises pour recruter des jeunes. La situation est très différente en ce qui concerne le personnel hôtelier. Dans l'ensemble, il n'existe aucun problème de recrutement de ce type de personnel parmi les nouvelles générations dans la mesure où le secteur emploie un grand nombre de personnes non qualifiées et où le personnel est recruté dans le monde entier ou presque.

C'est ainsi que parmi le personnel hôtelier, on compte actuellement de nombreux ressortissants et ressortissantes de pays d'Europe de l'Est [Bulgares, Roumain(es), Hongrois(es)] mais aussi une proportion croissante de personnes originaires d'Etats non-membres de l'Union européenne tels que la Chine ou les Philippines. A l'heure actuelle, il n'existe aucune convention collective relative au personnel hôtelier des bateaux de croisière fluviale de sorte que les salaires sont négociés sur une base individuelle. La saison des croisières durant environ huit mois, ces employés vivent loin de chez eux pendant une très longue période et passent, par conséquent, l'essentiel de leurs congés annuels au foyer pendant la morte-saison, en hiver.

Dans ce secteur d'activité, les employés sont souvent contraints d'accepter des horaires quotidiens très lourds; et loger pendant de longues périodes dans des cabines assez exiguës, de surcroît en les partageant avec jusqu'à trois collègues, n'est pas facile non plus.¹³ Voilà pourquoi certains syndicats des transports tentent d'imposer des conventions collectives dans ce secteur.

13 Lire à ce sujet le rapport d'expérience « Rivercruise Campaign Journal » de la Fédération européenne des travailleurs des transports paru en octobre 2010. (<http://www.itfglobal.org/etf/campaign-journal.cfm>)

Etude thématique 2

Marché danubien

Le Danube est depuis longtemps un important axe commercial entre l'Europe centrale et l'Europe de l'est. L'histoire récente a toutefois été marquée par plusieurs ruptures qui ont affecté durablement la navigation sur le Danube. L'une de ces ruptures a bien sûr été la fin de l'ère communiste en Europe centrale et orientale il y a environ 20 ans. De nombreux secteurs de l'industrie se sont alors effondrés dans ces États, ce qui a eu des répercussions sur les transports sur le Danube.

La guerre de Yougoslavie survenue juste après l'effondrement du régime communiste a provoqué une nouvelle rupture. Afin de mettre en œuvre les sanctions à l'encontre l'ancien État yougoslave de Serbie, le trafic fluvial a été contrôlé, notamment pour empêcher les livraisons illégales d'hydrocarbures à la Serbie. Ces contrôles ont aussi retardé le trafic de transit non-militaire sur le Danube et ont affecté la fiabilité du transport fluvial.

Ceci a conduit de nombreux chargeurs à recourir durablement à d'autres modes de transport. Ainsi, le volume transporté sur le Danube a régressé de 91,8 millions de tonnes en 1987 à moins de 20 millions de tonnes en 1994.¹⁴ Enfin, durant la guerre menée en 1999 contre la Serbie plusieurs ponts franchissant le Danube ont été bombardés.

Il en résulte que le Danube est aujourd'hui une voie navigable dont le potentiel est loin d'être pleinement exploité.

14 *Source: Commission du Danube, cité selon Martin, Edgar: International Waterway in Crisis: the case of the River Danube; Paper at the IAME Panama 2002 Conference Proceedings, 13 – 15 November 2002.*

Dans ce contexte historique sont analysés ci-après quatre États du bassin du Danube: la Slovaquie et la Hongrie pour le marché du cours supérieur du Danube, ainsi que la Roumanie et la Moldavie pour le cours inférieur du Danube. Outre les données statistiques officielles ces analyses porteront aussi sur des données concernant la manutention dans les ports ainsi que sur des données émanant de la profession de la navigation et d'autres sources. Ces analyses visent à donner un aperçu des chiffres clés, des caractéristiques et des tendances dans ces États danubiens, mais n'ont pas pour objet de dresser un portrait exhaustif.

Pour chacun de ces États, l'étude s'appuie sur une sélection d'indicateurs clés. Ces indicateurs sont, d'une part, l'évolution générale des transports, le modal split, la répartition structurelle du volume transporté sur les modes de transport, les catégories de marchandises, la répartition des pavillons et les principaux ports intérieurs et maritimes.

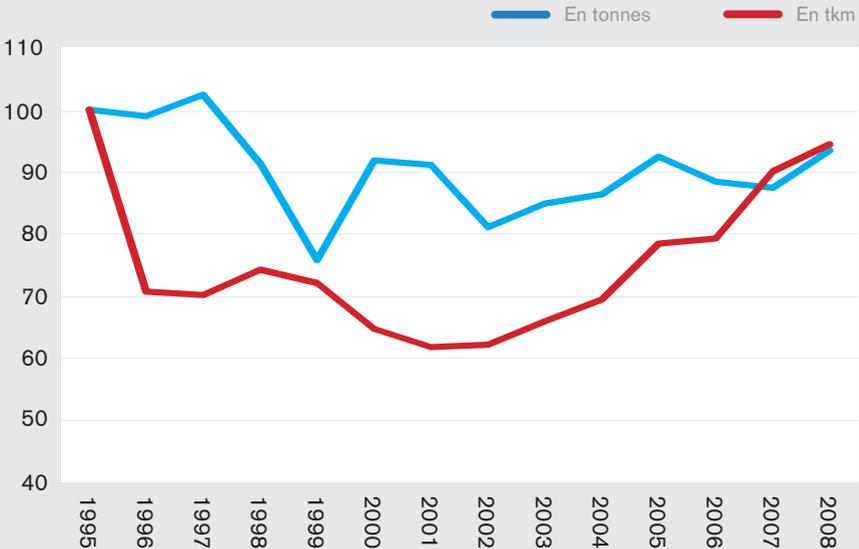
Ces indicateurs reflètent une tendance. L'examen concret fait apparaître des disparités d'un Etat à l'autre concernant la disponibilité des données qui ne permettent pas toujours une comparaison directe des Etats sur la base des indicateurs susmentionnés. L'étude s'achève par les principales conclusions présentées sous la forme d'un bilan.

Slovaquie

Evolution générale du transport

Le transport de marchandises en Slovaquie affiche une tendance à la hausse depuis le début de la décennie. A cet égard, les prestations de transport ont davantage augmenté que le volume de transport. Les années 1990 étaient encore marquées par une baisse.

Illustration 15: Evolution de l'intégralité du transport de marchandises en Slovaquie (1995 = 100)



Source: Office statistique de la Slovaquie

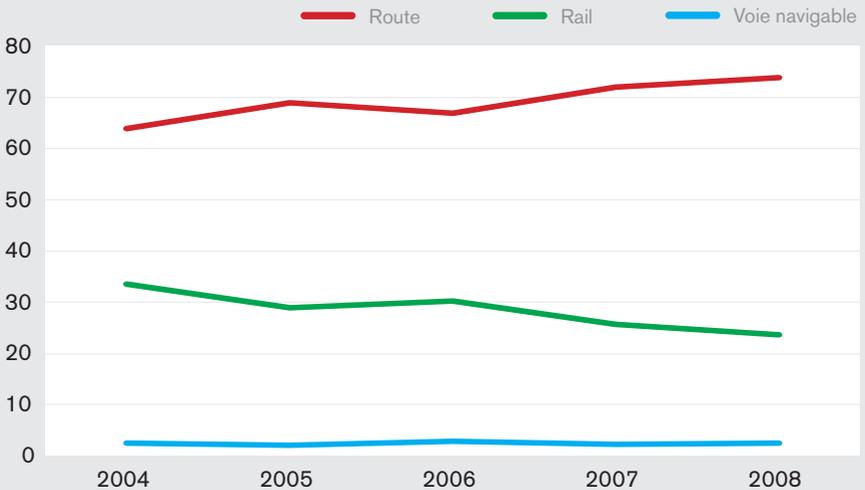
La Slovaquie est membre de l'UE depuis l'année 2004, ce qui a favorisé le commerce et le transport de marchandises.

Modal Split

Dans le modal split, la navigation intérieure en Slovaquie représente actuellement une part inférieure à 5%. Vers la fin des années 1990, cette part atteignait encore

plus de 10% en se basant sur la prestation de transport. La voie navigable a ainsi bénéficié dans une bien moindre mesure que la route de l'augmentation des transports constatée depuis le début de la décennie. Le rail a également perdu des parts de marché depuis la fin des années 1990 (voir graphique).

Illustration 16: Evolution du modal split dans le transport de marchandises en Slovaquie (%)



Source: Office statistique de la Slovaquie ; Indications basées sur les prestations transport (t/km) ; il n'existe pas de données pour les pipe-lines.

Un facteur qui n'est pas propice à la part de la navigation intérieure dans le modal split concerne l'industrie sidérurgique et le secteur de l'énergie dans cet Etat. La Slovaquie dispose d'une industrie sidérurgique moderne, mais celle-ci n'a guère recours à la navigation intérieure.

La plus grande des deux usines sidérurgiques de la Slovaquie est située dans l'est du pays, loin du Danube, et utilise pour la logistique des matières premières une liaison ferroviaire venant de l'Ukraine.

Le secteur énergétique, lorsqu'il est basé sur la houille, est principalement approvisionné par le rail. Dans le segment des conteneurs aussi, le rail bénéficie

actuellement d'une position nettement plus forte sur le marché que celle de la navigation intérieure.

Tableau 7: Modal split pour le transport de marchandises en Slovaquie (2008)

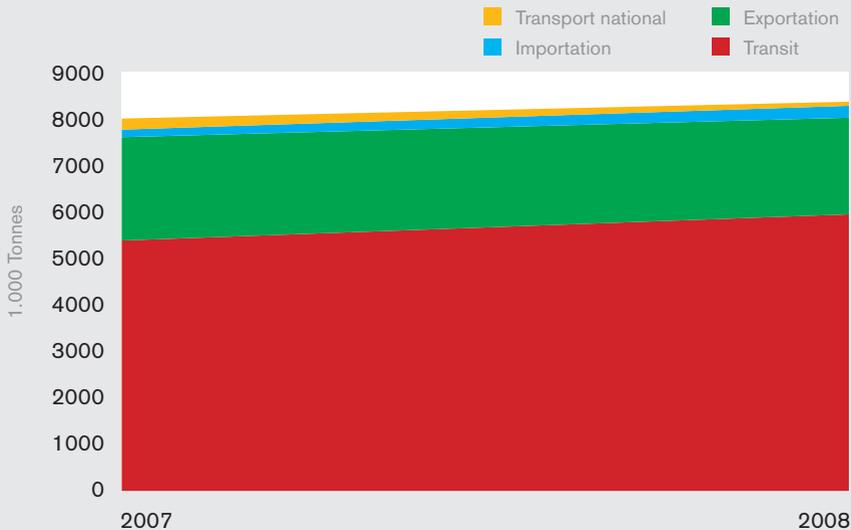
Indications en%	Tonnes	TKM
Transport routier	80,0	73,9
Transport ferroviaire	19,2	23,6
Voie navigable	0,7	2,5

Source: Office statistique de la Slovaquie, calculs du Secrétariat de la CCNR

Modes de transport

Le transport par voie navigable est en grande partie un trafic de transit. Les exportations occupent la deuxième place, tandis que les importations et les transports nationaux sont très faibles.

Illustration 17: Les modes de transport dans la navigation intérieure en Slovaquie



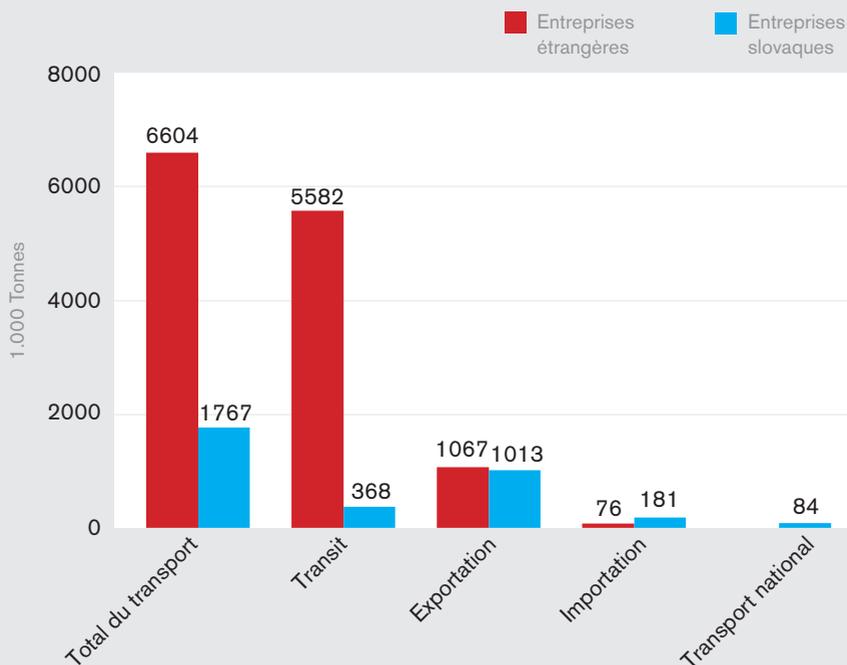
Source: Office statistique de la Slovaquie

L'important trafic de transit reflète le rôle de cet Etat en tant que lieu de passage. Le transport concerne surtout du minerai venant des ports maritimes de la mer noire pour approvisionner l'industrie sidérurgique autrichienne de Linz.

Répartition par pavillons

Les prestations de transport sont dominées par des sociétés étrangères. Tel est plus particulièrement le cas pour le transport de transit. Pour les exportations, les bateaux slovaques revêtent un rôle égal à celui des bateaux étrangers. Pour les importations, qui n'ont toutefois guère d'incidence en termes de volume, les bateaux slovaques sont les plus nombreux.

Illustration 18: Prestations de transport sur les voies navigables slovaques par nationalité 2008



Source: Office statistique de la Slovaquie

Catégories de marchandises

Selon l'Office slovaque des statistiques, les minerais métallifères et autres produits miniers constituent la catégorie la plus importante des marchandises transportées sur les voies navigables slovaques. Les produits chimiques ainsi que les machines et équipements occupent les places suivantes. Les produits agricoles occupent la dernière position dans les statistiques des transports de marchandises et à titre d'exemple, ne revêtent pas une importance aussi grande qu'en Hongrie.

Il est actuellement impossible de présenter des informations quantitatives fiables concernant les transports par catégories de marchandises sur les voies navigables slovaques. Ceci est dû au fait que l'Office statistique de la Slovaquie n'est pas en mesure de mettre à disposition une répartition par catégories de marchandises pour le transport de transit, lequel représente la plus grande part des transports par voies navigables.

Pour cette raison sont décrites les relations logistiques des principaux secteurs industriels qui ont recours au transport par voie navigable d'une manière ou d'une autre. A cet effet sont principalement analysées des informations émanant de l'administration portuaire slovaque et de la profession de la navigation. Ces informations sont complétées par différentes statistiques concernant les segments industriels de l'industrie sidérurgique, de l'industrie pétrolière et du secteur de l'énergie.

La carte ci-après présente les deux principaux ports de navigation intérieure en Slovaquie, situés à Bratislava et à Komarno.

Illustration 19: Situation géographique des principaux ports de navigation intérieure en Slovaquie



Source: Présentation du Secrétariat de la CCNR. Les ports intérieurs sont indiqués en rouge

Sidérurgie

Selon l'Office slovaque des statistiques, l'essentiel des transports de minerais métallifères concerne des transports de transit.

L'industrie sidérurgique constitue certes un pilier important de l'économie slovaque.¹⁵ Mais la plus grande des deux usines sidérurgiques slovaques, située à Kosice et appartenant au groupe sidérurgique US Steel Corporation, est approvisionnée presque exclusivement par le rail. Ainsi, le charbon et le minerai pour le haut-fourneau de l'usine est acheminé par rail depuis l'Ukraine: Ils sont transportés sur la ligne Uschhorod - Haniska.

Les produits finis de l'usine sidérurgique sont transportés par rail jusqu'au port de Bratislava. Le stockage, la manutention et la distribution sont assurés par Ferroser-

¹⁵ La Slovaquie a produit 3,7 mio. tonnes d'acier en 2009. Ce niveau de production est plus élevé que celui de l'Hongrie et de la Roumanie, mais inférieur en comparaison avec la production en Autriche.

vis Bratislava, une filiale de la société slovaque de navigation et de ports SPAP. Le transport ultérieur des produits sidérurgiques depuis Bratislava est assuré par le rail et en partie sur le Danube, en particulier vers l'Autriche, l'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique.

Le Danube est inclus dans les chaînes logistiques du transport interrompu ou multimodal. Tel est le cas en particulier pour le transit de produits sidérurgiques et de matières premières. Les exemples suivants peuvent illustrer ceci :

- les concentrés de minerai en provenance de Pologne sont transportés par le rail jusqu'au port de Komarno. Le minerai brut y est chargé à bord de bateaux puis transporté sur le Danube jusqu'à Lom, en Bulgarie.¹⁶
- le charbon à coke en provenance de Pologne est transporté par le rail jusqu'à Komarno, puis par voie navigable jusqu'à Galati, en Roumanie.
- chez Ferroservis Bratislava sont déchargés divers produits finis en acier acheminés par bateau depuis les ports du Danube (Constanta, Smederevo, Galati), puis sont chargés dans des poids-lourds et des trains. Ces transports sont essentiellement destinés à la République tchèque et à l'arrière-pays de la Slovaquie.

Conteneurs

Le trafic de conteneurs sur le Danube ne s'est développé à ce jour que de manière très limitée. Le système des voies navigables est ici confronté aux problèmes suivants :

- faible nombre de concentrations industrielles dans le bassin du Danube ;
- faible densité de population (les consommateurs) ;
- très grandes distances entre les terminaux maritimes et l'arrière-pays ;
- meilleures liaisons entre l'industrie dans la région du Danube supérieur et les ports de la mer du Nord par le rail.

Il en résulte qu'une grande partie du transport de conteneurs est assurée par le rail. Les ports nord de l'Allemagne de Hambourg et de Brême, en particulier, bénéficient d'une meilleure liaison avec la Slovaquie (lignes de transport de conteneurs par rail) que les ports maritimes belges et néerlandais avec le transport de conteneurs par voie de navigation intérieure.

16 *Indications selon Express Slovakia*

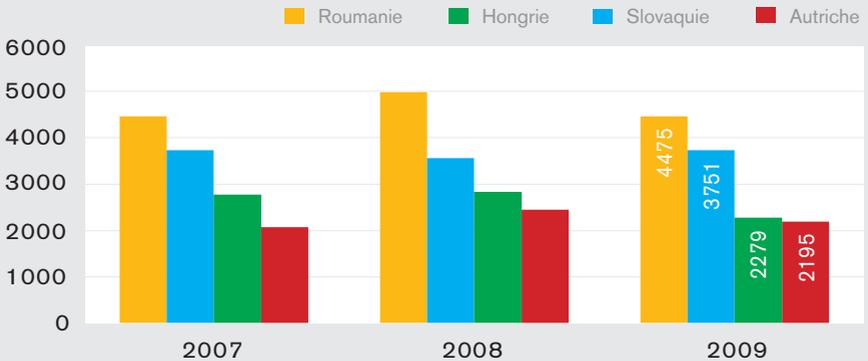
Deux lignes de conteneurs qu'il convient de mentionner sont: ¹⁷

- les trains de conteneurs réguliers de la société tchèque CSKD¹⁸ entre les ports maritimes de Hambourg, Bremerhaven et Rotterdam d'une part, et de Prague, Bratislava et Sládkovicovo (dans l'ouest de la Slovaquie), d'autre part. Un train circule aussi trois fois par semaine entre le port de Koper en Slovénie et Bratislava.
- une ligne de trains à conteneurs de l'entreprise Eurogate entre Bremerhaven, Hambourg et Budapest.¹⁹

Industrie pétrolière et pétrochimique

La navigation intérieure bénéficie encore d'un grand potentiel pour ce secteur, la Slovaquie étant un lieu d'implantation important pour l'industrie pétrolière. En 2009, la Slovaquie a exporté environ 3,7 millions de tonnes de produits pétroliers, soit bien davantage que ses deux pays voisins que sont la Hongrie et l'Autriche (voir illustration).

Illustration 20: Exportations de produits pétroliers* en provenance de pays danubiens (1.000 t)



Source: Eurostat – Statistical Aspects of the Oil Economy in 2009, * diesel, fioul, kérosène, essence, etc.

17 Une ligne de l'entreprise de transport néerlandaise ERS entre Rotterdam et Bratislava a été arrêtée fin 2009 en raison de la perte d'un client.

18 Container Shuttle Train Services

19 Actuellement circulent quatre trains par semaine, Eurogate prévoit actuellement une extension à six trains par semaine. Source: Indications de l'entreprise juillet 2010

La part de la navigation intérieure dans le modal split est relativement faible pour le transport de produits pétroliers. Selon des estimations prudentes fondées sur des données de l'Office slovaque des statistiques, elle atteint environ 10%.

Des indications sont fournies par la principale compagnie pétrolière slovaque, Slo-naft, une filiale de groupe hongrois MOL. Slo-naft possède une raffinerie moderne au sud de Bratislava. Selon les indications de la société, la livraison des produits pétroliers est assurée à environ 10 à 15% par bateau-citerne sur le Danube, le reste étant livré par camion-citerne. Pour la logistique interne est utilisé un pipeline de pétrole brut en provenance de Russie.

Secteur de l'énergie

L'énergie nucléaire représente en Slovaquie l'essentiel de la production d'électricité.²⁰ La houille occupe une deuxième place nettement distancée, suivie de près par l'énergie hydraulique (centrale de Gabčíkovo sur le Danube) et le gaz naturel.

La seule centrale électrique au charbon du pays se trouve à Michalovce, une ville située à peu près entre Kosice et la frontière ukrainienne. La liaison ferroviaire susmentionnée Uschhorod - Haniska passe à proximité, puisqu'elle commence juste après la frontière avec l'Ukraine et termine au sud de Kosice. Cette ligne ferroviaire assurant l'approvisionnement en minerai et en charbon de l'aciérie à Kosice, il est probable que le charbon destiné à la centrale de Michalovce soit également transporté par rail.

Produits chimiques et engrais

L'industrie chimique de la Slovaquie est concentrée dans la région occidentale du pays, dans un rayon d'environ 50 à 70 km au nord de Bratislava (Sala, Senica et Hlohovec). Si le site de Sala est situé sur la rivière Vah, les deux autres sites chimiques ne sont pas situés à proximité de rivières.

Au nord de Bratislava, est implantée une usine d'engrais chimiques, qui exporte 200.000 tonnes par an en l'Allemagne, des transports étant effectués sur le Danube.

²⁰ Source: *International Energy Agency IEA*

Secteur agricole

Une importante région agricole est située au sud-ouest du pays. Des céréales en provenance de cette région sont transportées principalement par poids-lourd jusqu'au port de Klizska Nema (près de Komarno). Les céréales y sont chargées à bord de bateaux qui les transportent vers l'amont. Elles sont ainsi acheminées jusqu'à Amsterdam par le canal Rhin-Main-Danube et le Rhin.

Automobile & autres industries

La Slovaquie est devenue un centre important pour l'industrie automobile et ses sous-traitants. Ainsi, plusieurs grandes sociétés de constructeurs d'automobiles ont implanté des sites de production en Slovaquie. Une usine de Volkswagen est implantée près de Bratislava, Peugeot-Citroën a implanté un site de Trnava (à l'ouest du pays) et Kia possède un site de production à Zilina dans le nord du pays. Toutefois, ces usines utilisent essentiellement le rail, tant pour leur approvisionnement que pour l'expédition de leur production.

Les transports lourds revêtent une importance croissante. Ainsi, les générateurs de Siemens en provenance d'Autriche et d'Allemagne sont acheminés jusqu'en République slovaque sur le Danube.

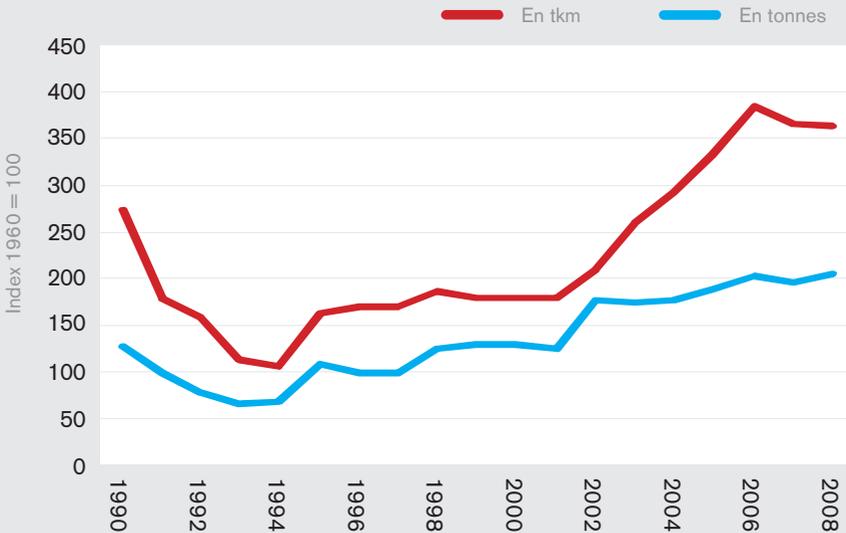
Une autre industrie qu'il convient de mentionner est l'industrie du verre, dont les matières premières en provenance de la Turquie étaient dans le passé acheminées par poids-lourd depuis le port d'Anvers. Depuis quelques temps, ces matières premières sont importées par voie d'eau. Parallèlement a changé l'itinéraire d'acheminement. Les matières premières sont désormais transportées depuis la Turquie jusqu'au port maritime d'Izmail en Ukraine, puis sont transportées sur le Danube jusqu'à Bratislava.

Hongrie

Evolution générale du transport

Le commerce extérieur de la Hongrie s'est nettement intensifié à partir de l'année 2003, probablement à la suite de l'adhésion à l'UE des quatre États Visegrad (Hongrie, République slovaque, République Tchèque et Pologne). Parallèlement au renforcement du commerce extérieur, la croissance du transport de marchandises s'est accélérée à partir de l'année 2003.

Illustration 21: Evolution de l'intégralité du transport de marchandises en Hongrie à partir de 1990



Source: Office statistique de la Hongrie

Si le commerce de la Hongrie s'est nettement développé à partir de l'année 2003 avec ses voisins la Slovaquie et la Roumanie, l'Allemagne demeure le principale partenaire commercial de la Hongrie avec environ 25% des importations et exportations hongroises. D'autres partenaires commerciaux importants sont la Russie, la Chine et les Pays-Bas (pour les exportations) et l'Italie, le Royaume-Uni, la France

la Roumanie et la Slovaquie (pour les exportations). La part des exportations et importations hongroises pour ces Etats est comprise respectivement entre 5 et 8%.

Les produits les plus importants exportés par la Hongrie sont principalement les machines et appareils électriques (qui représentent près de 50% des exportations). Les véhicules se placent en deuxième position avec 12% (voitures, poids-lourds et accessoires). Les métaux et produits métalliques représentent environ 6%, de même que les produits agricoles traditionnellement importants pour la Hongrie. En 2009, 79% des exportations hongroises étaient destinées à l'UE des 27 et seulement environ 5% des exportations étaient destinées à l'Asie. ²¹

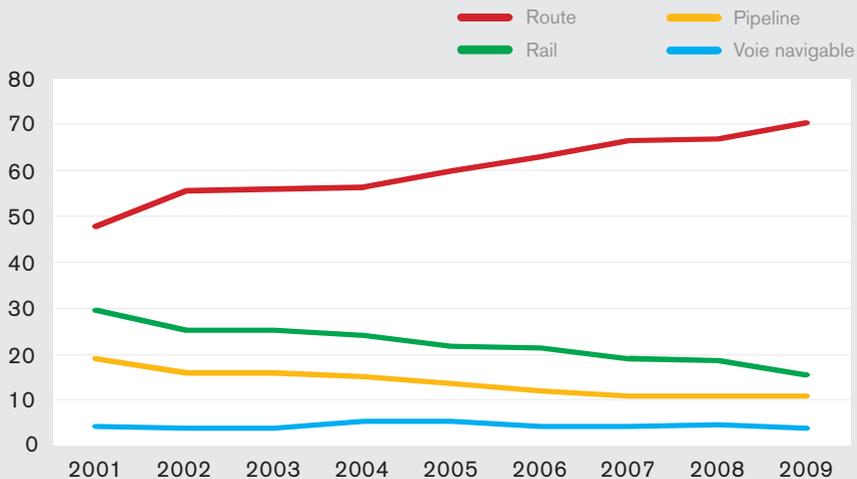
Modal Split

Au cours des dernières années, la part dans le modal split de la navigation intérieure hongroise se situait entre 2,5 et 5%, selon la méthode de calcul. En retenant en tant que base la prestation de transport en tonnes-kilomètre, la part du marché de la voie navigable a atteint 3,6% en 2009. Elle est ainsi restée globalement stable par rapport à l'année 2001, où elle atteignait environ 4%. Sur la base du volume de transport, la part dans le modal split est plus faible, celle-ci atteignant environ 2,5% en 2009.

Le transport routier a le plus profité de cette hausse du trafic constatée à partir de l'année 2003. Ainsi, la prestation de transport (en tonnes-kilomètre) entre 2004 et 2008 a augmenté de 18% pour la voie navigable, de 13% pour le rail, contre 73% pour le transport routier. Le transport routier a ainsi augmenté sa part de marché depuis le début de la décennie, tandis que le rail et le pipe-line ont enregistré une baisse.

²¹ Source: *Chambre de commerce germano-hongroise*

Illustration 22: Evolution du modal split dans le transport de marchandises en Hongrie (%)



Source: Office statistique de la Hongrie; Calculs du Secrétariat de la CCNR ; sur la base de la prestation de transport (tonnes-kilomètres)

Pour le volume de transport, les voies navigables ont enregistré entre 2004 et 2008 une hausse d'environ 20%.²² Le transport routier s'est développé de manière similaire avec une hausse d'environ 21%, mais à un niveau absolu nettement supérieur. Ainsi, le transport de marchandises par la route est environ 30 fois supérieur au transport par voie navigable (258,4 millions de tonnes contre 8,8 millions de tonnes en 2008). Le transport par le rail a légèrement augmenté entre 2004 et 2006, puis il est retombé jusqu'en 2008 à son niveau de l'année 2004.

²² En raison d'une modification des méthodes statistiques, les valeurs des années précédentes ne peuvent pas être comparées à celles enregistrées à partir de 2004. En effet, les bateaux battant pavillon étranger n'étaient pas pris en compte dans les statistiques avant l'année 2004.

Le transport de marchandises par la route représente de loin la part la plus importante avec actuellement près de 76%, suivi par le rail (14%) et le pipe-line (7,5%) ²³ (voir tableau).

Tableau 8: Modal split pour le transport de marchandises en Hongrie (2009)

Indications en%	Tonnes	Tonnes-km
Transport routier	75,8	70,4
Transport ferroviaire	14,0	15,4
Voie navigable	2,5	3,6
pipeline	7,7	10,5

Source: Office statistique de la Hongrie, calculs du Secrétariat de la CCNR

La faible part du marché de la voie navigable est aussi due à des facteurs structurels. Ainsi, l'industrie sidérurgique de la Hongrie est relativement modeste. Cet Etat a produit en 2009 1,4 millions de tonnes d'acier. A titre comparatif: la production de l'Autriche (5,6 millions de tonnes, de la Slovaquie (3,7 millions de tonnes) et de la Roumanie (2,7 millions de tonnes) était nettement supérieure, bien qu'elles ne soient pas des pays producteurs significatifs. ²⁴

Le secteur de l'énergie est dominé par l'énergie nucléaire, le gaz naturel et l'énergie hydroélectrique. Ainsi, près de 40% de la production d'électricité est basée sur l'énergie nucléaire. Le gaz naturel atteint une part similaire, les besoins restants étant couverts par l'énergie hydroélectrique et le charbon.

Ainsi, deux secteurs économiques importants dans lesquels la navigation intérieure bénéficie traditionnellement d'avantages sur le plan de la concurrence ne sont pas fortement représentés en Hongrie. Des potentiels existent plutôt pour les produits agricoles et fourrages, essentiellement pour trois raisons:

1. parce que l'économie hongroise est traditionnellement axée sur ce secteur
2. parce qu'il s'agit aussi de marchandises en vrac pour lesquels la navigation intérieure bénéficie d'avantages concurrentiels et

²³ Source: Office statistique de la Hongrie

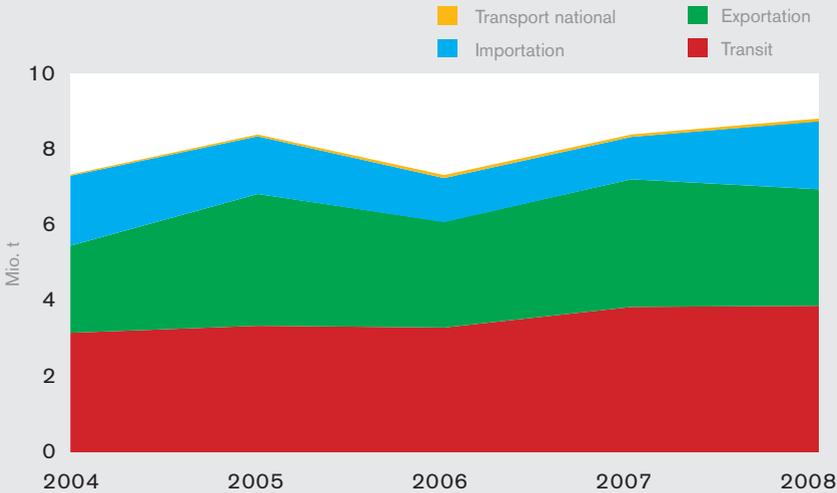
²⁴ Source: Eurofer

3. parce que les produits agricoles sont fortement orientés vers l'exportation et donc transportés sur de longues distances, ce qui implique des avantages pour la navigation intérieure en termes de cout.

Modes de transport

Les transports effectués par la navigation intérieure hongroise sont essentiellement des transports de transit et des exportations. La troisième place revient aux importations, tandis que le transport national est négligeable.

Illustration 23: Transports effectués par la navigation intérieure hongroise par type de transport



Source: Office statistique de la Hongrie

Il est intéressant de noter qu'il existe un lien entre les types de transport et les marchandises transportées. Ainsi, près de la moitié du transport de transit (environ 45%) concerne le minerai et les déchets métalliques. Il s'agit de minerai importé depuis les ports maritimes de la mer noire et transportés vers l'amont du Danube. 20% du transport de transit concerne des métaux et produits en métal. Le transport de transit n'atteint que 6% pour le charbon.

Parmi les lieux de destination des transports de transit de minerai effectués vers l'amont du Danube il convient de mentionner en particulier l'industrie sidérurgique autrichienne (Voest Alpine AG) à Linz/Autriche supérieure. Elle utilise pour son approvisionnement en minerai à la fois les ports de la mer noire et les ports de la mer du nord. L'entreprise reçoit environ 1,5 millions de tonnes de minerai par an en provenance des ports maritimes de la mer noire.²⁵

A titre comparatif: En 2008 ont été transportées sur les voies navigables hongroises environ 2,15 millions de tonnes de minerai et autres produits miniers, dont 1,7 millions de tonnes en transport de transit. Ainsi, l'essentiel des transports de transit de minerai effectués sur les voies navigables hongroises résulte des importations de minerai de l'industrie sidérurgique autrichienne à Linz.²⁶

Les exportations assurées sur les voies navigables hongroises sont dominées par les produits agricoles, qui représentent une part de près de 60%. Ceci est dû à la productivité de l'agriculture hongroise, qui exporte traditionnellement ses excédents.

28% des exportations sur les voies navigables concernent des produits pétroliers. Ceci concerne la raffinerie du groupe MOL qui est située à Szazhalombatta, au sud de Budapest (voir ports intérieurs). Les métaux et produits métalliques représentent une part de 9% des exportations par la voie navigable.

Les importations sont légèrement plus équilibrées. Ici n'apparaît aucune catégorie de marchandises présentant une caractéristique particulière. Le charbon et le coke ainsi que les minerais métallifères et produits métalliques sont toutefois importants. La part des catégories de marchandises est précisée dans l'aperçu ci-après.

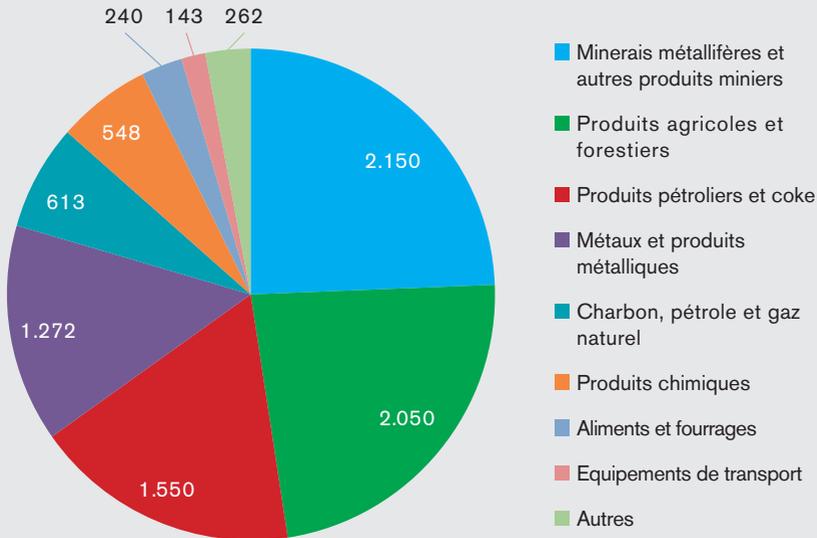
²⁵ Source: voestalpine Rohstoffbeschaffung GmbH, Etat: octobre 2010

²⁶ Cette part devrait en réalité être légèrement supérieure, les statistiques relatives au transport couvrant non seulement le minerai de fer mais aussi d'autres produits miniers tels que l'uranium et le thorium, qui ne sont pas utilisés par l'industrie sidérurgique.

Catégories de marchandises

L'illustration ci-après présente les catégories de marchandises en navigation intérieure hongroise pour l'année 2008.

Illustration 24: Transports effectués par la navigation intérieure hongroise par catégories de marchandises



Source: Office statistique de la Hongrie; Indications en 1000 tonnes

Les transports de minerai et d'autres produits miniers, constitués à 81% de transports de transit, ont enregistré au cours des dernières années une légère tendance à la hausse.²⁷ En revanche, les produits en métal, produits chimiques et produits agricoles et forestiers sont restés globalement stables.

L'industrie sidérurgique hongroise, dont la production est relativement modeste comme indiqué ci-avant, compte actuellement quatre sites. Sur trois de ces quatre

²⁷ Si le calcul est effectué en tonnes-kilomètre, 91% des transports effectués sur les voies navigables hongroises de minerai et produits miniers sont des transports de transit.

sites est produit de l'acier, tandis que le quatrième site est uniquement consacré à la fabrication de produits finis en acier.²⁸ Sur les trois usines produisant de l'acier, deux possèdent un four électrique et nécessitent par conséquent des déchets métalliques en tant que matière première. Il s'agit des usines sidérurgiques d'Ozd et de Miskolc, toutes deux situées dans le nord de la Hongrie. Ces usines sont très éloignées du Danube.

La troisième usine sidérurgique du pays est aussi la seule à être située à proximité d'une voie navigable à Dunaujvaros sur le Danube. Cette usine Dunafer est une aciérie à oxygène nécessitant du minerai et du charbon.²⁹

L'industrie sidérurgique hongroise est complétée par l'usine Csepel à Budapest, où sont fabriqués des anneaux et tuyaux en acier. Cette usine utilise dans une certaine mesure le Danube pour la livraison de ses produits. Ceci se reflète sur les principales catégories de marchandises dans le port de Budapest (voir la section consacrée aux ports intérieurs hongrois).

La structure des catégories de marchandises montre que le charbon ne représente qu'une petite part des transports par voie navigable en Hongrie.³⁰ Le secteur hongrois de l'énergie tend actuellement à miser davantage sur le gaz naturel. De nouveaux pipe-lines sont construits afin de relier les réseaux de gaz naturel des États voisins (Autriche, Croatie), mais aussi pour relier le réseau russe au réseau hongrois.

Le gaz naturel intervient déjà actuellement pour la plus grande part de l'approvisionnement en électricité, avec environ 38%, et cette part devrait encore augmenter.³¹ L'énergie nucléaire atteint 37% et le charbon (essentiellement le lignite) atteint

28 *Le propriétaire de cette usine sidérurgique est un conglomérat ukrainien lui-même repris par une banque russe en 2010. Source: Pester Lloyd – Quotidien pour la Hongrie et l'Europe de l'est*

29 *Source: Pester Lloyd – Quotidien pour la Hongrie et l'Europe de l'est, 06.01.2010*

30 *Le coke est également présent, mais il est utilisé dans l'industrie sidérurgique, pas dans le secteur de l'énergie.*

31 *Source: Enerdata*

18%. Parmi les treize grandes centrales électriques du pays, on compte sept centrales à gaz, une (très grande) centrale nucléaire, quatre centrales thermiques utilisant le lignite et une centrale utilisant des hydrocarbures.³² Il est certes prévu de construire une nouvelle centrale thermique utilisant la houille, mais les experts en énergie sont sceptiques quant à sa réalisation.

Il semble ainsi que la production d'électricité à partir de la houille n'ait pas de grandes perspectives d'avenir en Hongrie. Cela signifie que la navigation sur le Danube ne peut guère s'attendre à un élan correspondant.

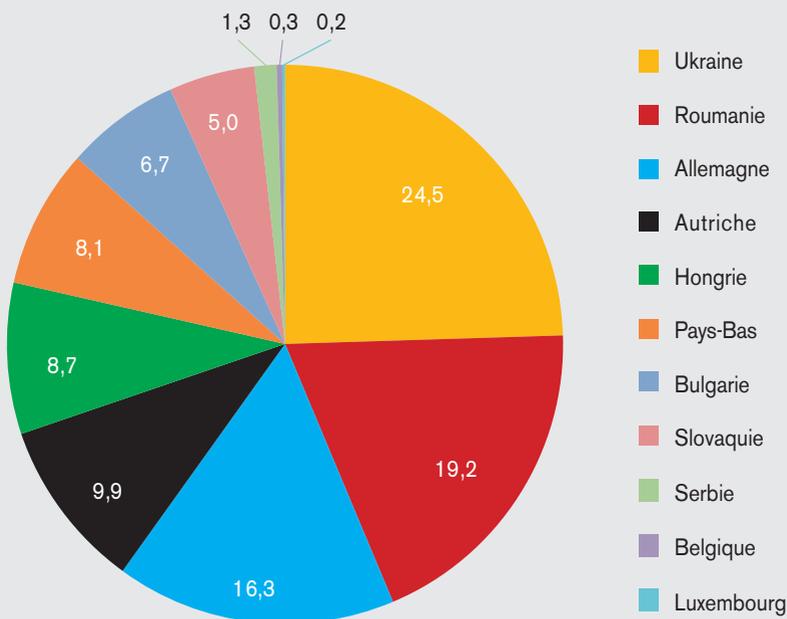
Répartition par pavillons

Parmi les bateaux utilisés pour le transport de marchandises, le pavillon ukrainien prend la première place avec une part d'environ un quart de la prestation de transport (voir le graphique). La Roumanie occupe la deuxième position avec une part de 19% et l'Allemagne la troisième position avec environ 16%. La part des bateaux hongrois atteint environ 9% de l'intégralité des prestations en tkm.³³

³² *Source: Germany Trade & Invest*

³³ *Prestations en TKM = prestation de transport exprimée en tonnes-kilomètre. Ces indications reflètent la situation au premier trimestre 2010.*

Illustration 25: Répartition par pavillons de la prestation de transport sur les voies navigables hongroises (%)

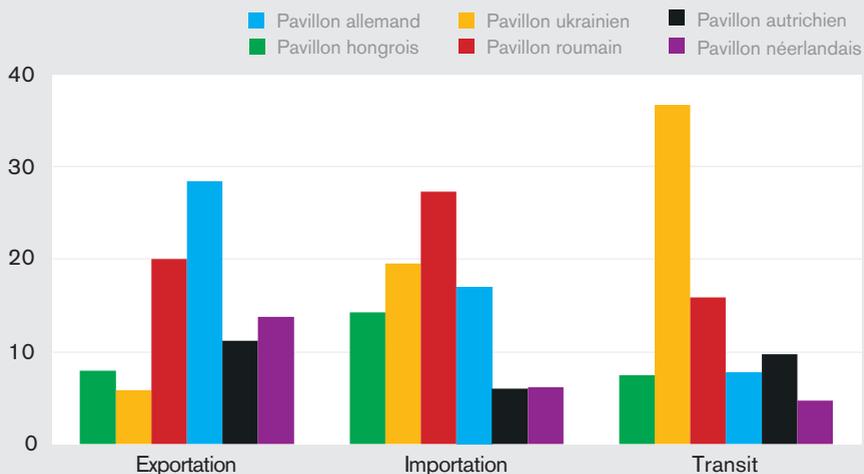


Source: Office statistique de la Hongrie, calculs du Secrétariat de la CCNR premier trimestre 2010.

L'image est plus nuancée lorsque l'on examine la nationalité des bateaux par rapport aux différents types de transports (voir le graphique ci-après). Il apparaît clairement que les bateaux ukrainiens occupent une part de marché très importante (environ 37%) pour les transports de transit.

Ce transport de transit concerne essentiellement le minerai de fer et le charbon. Ces derniers sont importés d'outre-mer (Australie, Brésil, Afrique du Sud) par les ports danubiens de l'Ukraine à Reni et Izmail, transitent par le secteur hongrois du Danube et atteignent ensuite la Slovaquie et l'Autriche.

Illustration 26: Parts des flottes de la prestation de transport sur les voies navigables hongroises pour le transport international (%)



Source: Office statistique de la Hongrie, calculs du Secrétariat de la CCNR premier trimestre 2010

Les bateaux roumains occupent également une place relativement importante avec environ 16% de la totalité du trafic de transit sur les voies navigables hongroises. A l'instar de la flotte hongroise, la flotte roumaine intervient surtout pour le transport de minerai et de charbon. Le minerai transporté par la flotte roumaine transite essentiellement par les ports maritimes de Constanta et Galati sur le Danube.

Selon les indications fournies par Eurostat, la plus grande partie du minerai acheminé au port maritime de Constanta entre l'année 2006 et le premier semestre de l'année 2010 provient du Brésil. D'autres pays de provenance sont l'Inde, l'Australie et le Canada.³⁴ En revanche, le minerai acheminé au port de Galati provient plutôt

³⁴ Des ports de chargement en Turquie jouent également un rôle important, ceci permettant toutefois d'en conclure que le minerai n'est que stocké temporairement dans les ports turcs et proviennent en réalité de l'outre-mer.

d'Ukraine. Ceci est plausible dans la mesure où Galati est nettement plus proche de la frontière ukrainienne que Constanta.

Le transport national, d'une moindre importance, est assuré à 15% par la flotte hongroise et à 85% par la flotte slovaque. La flotte slovaque assure environ 2,6% des exportations hongroises, 3,1% pour les importations et 6,4% pour le transit. D'autres États ne figurant pas dans le graphique ci-avant sont la Serbie, la Belgique et le Luxembourg. Les flottes de ces États n'occupent pas une part significative dans les prestations de transport en Hongrie.

Ports intérieurs en Hongrie

Ci-après sont fournies les données concernant la manutention dans les ports intérieurs pour l'année 2009 et les principales marchandises concernées. L'illustration ci-après présente la situation géographique des ports. Les ports intérieurs hongrois sont situés le long du Danube qui traverse le pays du nord au sud.

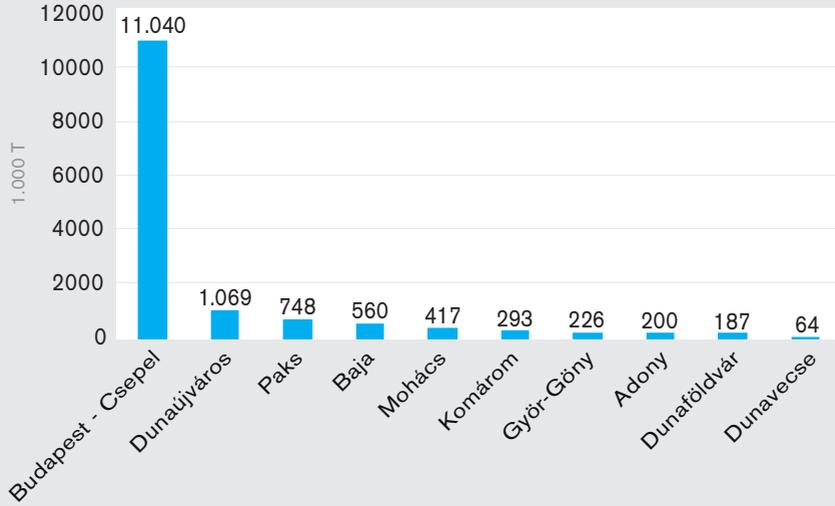
Illustration 27: Situation géographique des principaux ports intérieurs en Hongrie



Source: illustration de la CCNR. Ports intérieurs en rouge

La maintenance dans les ports intérieurs se concentre fortement sur le port de Budapest, qui est de loin le plus grand port intérieur de la Hongrie.

Illustration 28: Ports intérieurs en Hongrie et volume manutentionné en 2009



Source: Ministère hongrois du développement national

Les principales marchandises dans les cinq ports les plus importants de la Hongrie sont: ³⁵

Budapest: produits pétroliers, pétrole, produits agricoles, aluminium, produits en acier, engrais, transports Roro, conteneurs (dans une moindre mesure)

Dunaujvaros: coke, charbon, minerai de fer, produits agricoles, tôles et anneaux en acier, engrais

Paks: produits agricoles

Baja: produits agricoles, conteneurs, transports Roro

Mohacs: produits agricoles (y compris le soja)

Le port de Budapest possède quatre terminaux différents et un terminal pétrolier. Dunaujvaros est un port privé appartenant à l'usine sidérurgique Dunafer mentionnée. Paks, Baja et Mohacs, au sud du pays, sont entièrement consacrés à l'industrie fourragère et à la manutention de céréales. A Mohacs, une société hongroise importe de grandes quantités de farine de soja importées par bateau de navigation intérieure depuis les ports maritimes néerlandais pour la production de farines alimentaires utilisées en tant qu'additifs pour l'alimentation animale.

Cette farine de soja est produite dans des moulins à huile à Rotterdam et Amsterdam. Les fèves proviennent du Midwest des USA, d'où la récolte est transportée sur le Mississippi jusqu'aux ports du Golfe du Mexique, puis jusqu'à Rotterdam et Amsterdam. Une petite proportion des fèves de soja provient d'Amérique du sud.

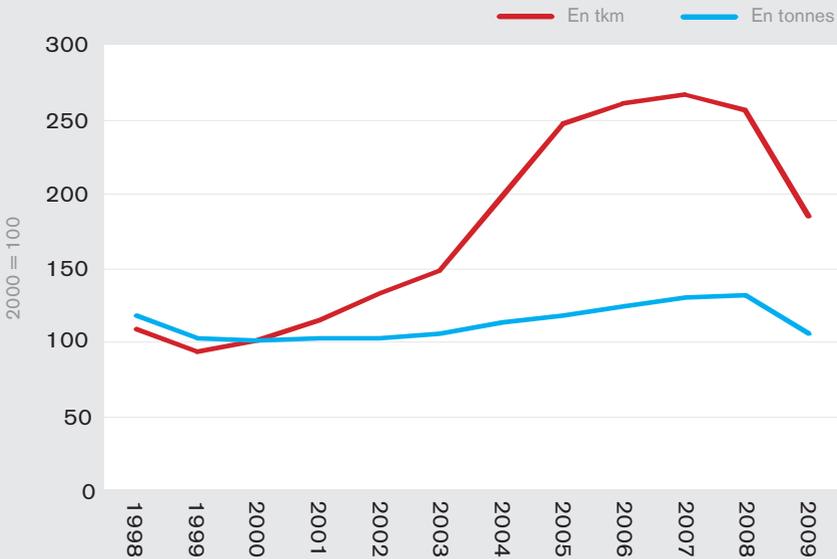
³⁵ Source: Hungarian National Shipping Federation et Commission du Danube

Roumanie

Evolution générale du transport

Le secteur roumain du transport a enregistré entre 2003 et environ 2007 une forte croissance. Au cours des années 2008 et 2009 ont toutefois été constatées de nettes baisses, probablement en raison de la crise économique.

Illustration 29: Evolution de l'intégralité du transport de marchandises en Roumanie à partir de 1998



Source: Office statistique de la Roumanie; ITF

Les principaux pays de destination des exportations roumaines sont l'Allemagne, l'Italie et la France.³⁶ La part de la Hongrie est d'environ 5%, celles de la Slovaquie et de l'Ukraine sont respectivement d'un peu plus de 1% et celle de l'Autriche de 2%. L'économie roumaine est entre temps fortement axée sur les secteurs des

³⁶ Sources de toutes les données relatives au commerce extérieur: Office statistique de la Roumanie

machines et équipements ainsi que sur l'industrie textile. La production d'automobiles est également très importante.

Les différents modes de transport se sont développés de manière très divergente au cours des dix dernières années. La prestation de transport en tonnes-kilomètres du rail a régressé de 25% entre 1999 et 2009. Le transport de marchandises par la route a augmenté de 154% au cours de la même période et a ainsi plus que doublé. La navigation intérieure a enregistré une hausse de 76%. Ces évolutions divergentes ont évidemment aussi eu une incidence sur le modal split dans le secteur roumain du transport.

Modal Split

En Roumanie, la répartition se distingue de la situation en Hongrie et en Slovaquie sur le plan structurel. La part de la voie navigable est nettement plus importante et celle du rail nettement moindre.

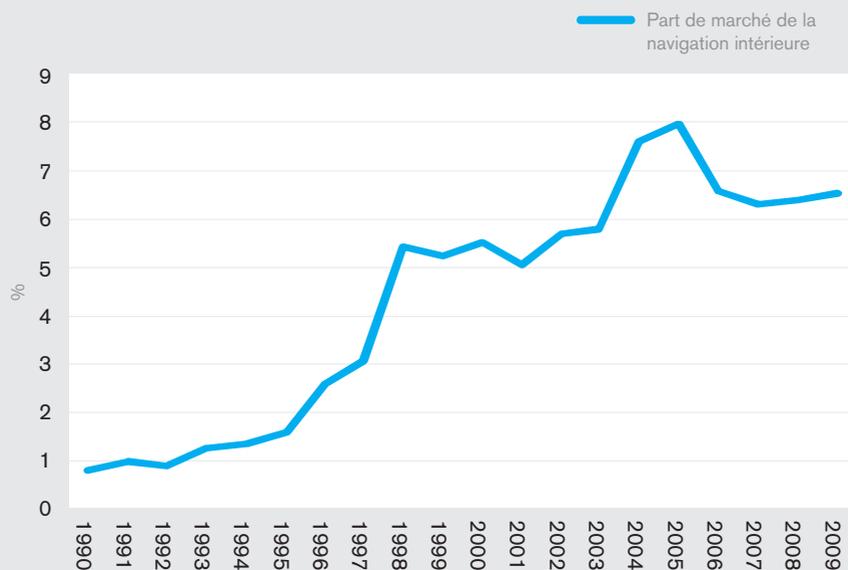
Tableau 9: Modal split pour le transport de marchandises en Roumanie (2009)

Indications en%	Tonnes	Tonnes-km
Transport routier	77,0	68,7
Transport ferroviaire	13,3	18,6
Voie navigable	6,7	10,6
Pipeline	3,2	2,1

Source: Office statistique de la Roumanie; Ministère roumain du transport ; calculs du Secrétariat de la CCNR

La part de la navigation intérieure est passée de moins de 1% à 6,7% entre 1990 et 2009. En termes de prestations de transport, cette part atteignait régulièrement environ 10% au cours des trois dernières années tandis qu'en volume de transport elle se situait la plupart du temps entre 6 et 7%.

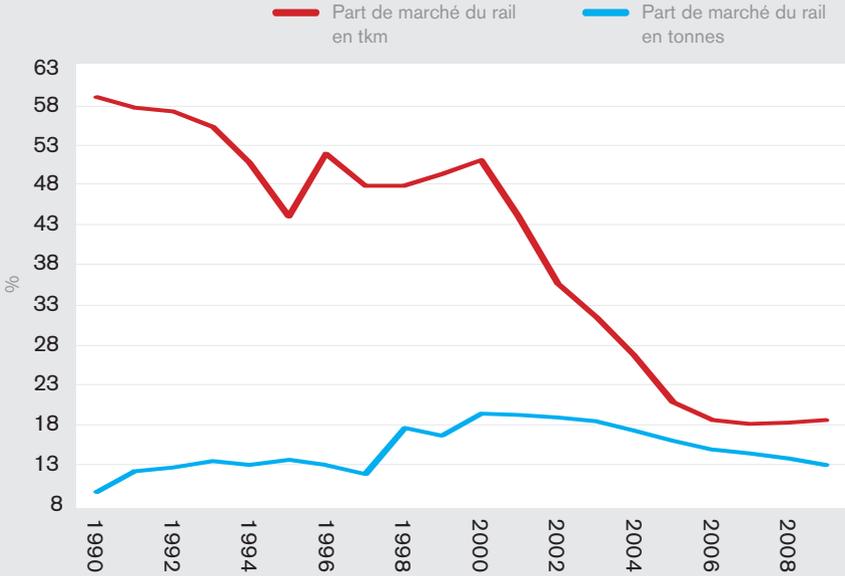
Illustration 30: Part de marché de la voie navigable en Roumanie



Source: Office statistique de la Roumanie; sur la base du volume de transport (en tonnes)

La part de marché du rail a nettement baissé depuis l'an 2000, comme le montre l'illustration ci-après. Ceci est principalement dû à une infrastructure dépassée. Certains secteurs ne sont pas entièrement électrifiés, les parcs de locomotives et de wagons sont anciens.

Illustration 31: Part de marché du rail pour le transport de marchandises en Roumanie



Source: Office statistique de la Roumanie; Ministère roumain du transport ; calculs du Secrétariat de la CCNR

Le rail conserve toutefois la plus grande part de marché pour les combustibles minéraux. La voie navigable atteint ici environ 11%. Elle a pu améliorer légèrement sa position au cours des dernières années.

De manière générale, afin de gagner de nouvelles parts de marché, la navigation intérieure devrait augmenter fortement sa participation sur le marché des conteneurs. Actuellement il n'existe qu'une ligne régulière pour les conteneurs sur le Danube. Ce service de l'entreprise autrichienne Helo Logistics est assuré chaque semaine entre Budapest, Belgrade et Constanta.

Cette ligne est actuellement opérationnelle entre août et décembre. Le voyage de Budapest à Belgrade dure quatre jours et celui de Belgrade à Constanta dure trois

jours.³⁷ Ces durées sont légèrement supérieures vers l'amont. Les barges conte-
neurs ont une capacité de 144 EVP chacune et sont incorporées à des convois
de transports en vrac. Les clients potentiels sont les importateurs de produits bon
marché et dont le transport n'est pas urgent.

Le Danube roumain pourrait aussi être davantage exploité pour l'exportation de
produits en acier en provenance d'Autriche, de la Hongrie et de la Slovaquie.

Catégories de marchandises

Plus de la moitié des transports roumains par voie navigable concernent des
minerais métallifères. Le charbon occupe le deuxième rang, tandis que les produits
agricoles et forestiers n'atteignent que le troisième rang. Les produits agricoles et
forestiers représentent une part moins importante que dans la Hongrie voisine, de
même que les hydrocarbures.

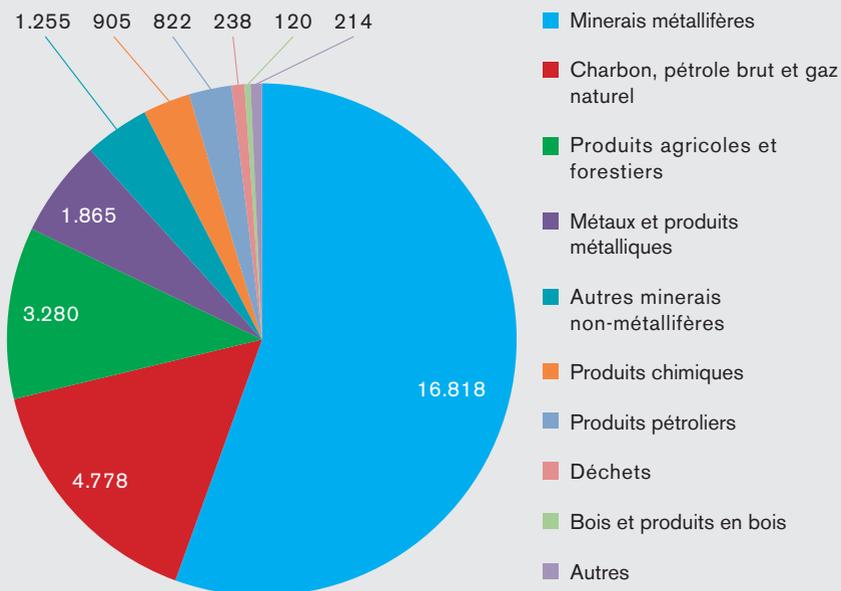
L'importance du minerai n'est que partiellement due au transport de transit en
direction de l'Autriche. En effet, la Roumanie produit nettement plus d'acier que la
Hongrie et l'industrie sidérurgique roumaine est située sur le Danube avec l'usine
sidérurgique de Galati.

Cette usine appartenant au groupe ArcelorMittal doit toutefois faire l'objet d'une
modernisation pour satisfaire aux exigences environnementales européennes.³⁸

³⁷ Source: <http://www.helogistics.at/index.php?pid=13&lang=1&nid=6>

³⁸ Voir le journal *VDI-Nachrichten* du 21.12.2007

Illustration 32: Transports effectués par la navigation intérieure roumaine par catégories de marchandises en 2008

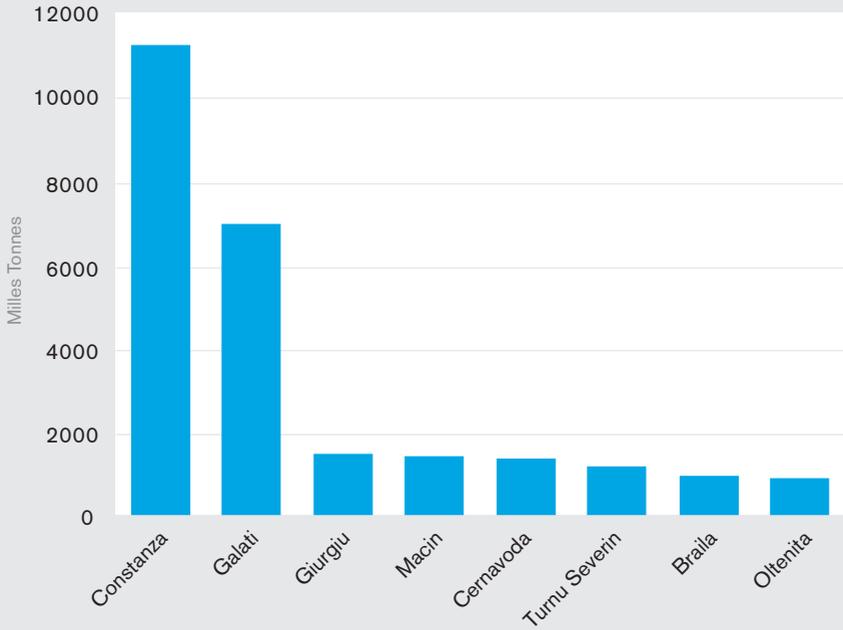


Source: Office statistique de la Roumanie, indications en 1000 tonnes

Ports intérieurs en Roumanie

Les deux principaux ports du pays sont Constanta et Galati. Les deux ports sont de caractère fluviomaritime. Les autres ports sont Giurgiu, au sud ouest de Bucarest, les ports de Macin, Braila et Tulcea situés non loin de Galati, le port d'Oltenita près de Constanta et, à l'ouest, le port de Tumu-Severin. La situation géographique de ces ports est présentée sur la carte ci-après.

Illustration 33: Ports intérieurs en Roumanie 2008



Source: Office statistique de la Roumanie

Illustration 34: Localisation des principaux ports intérieurs de la Roumanie et manutention portuaire



Source: *Présentation, Secrétariat de la CCNR, ports intérieurs et maritimes en rouge*

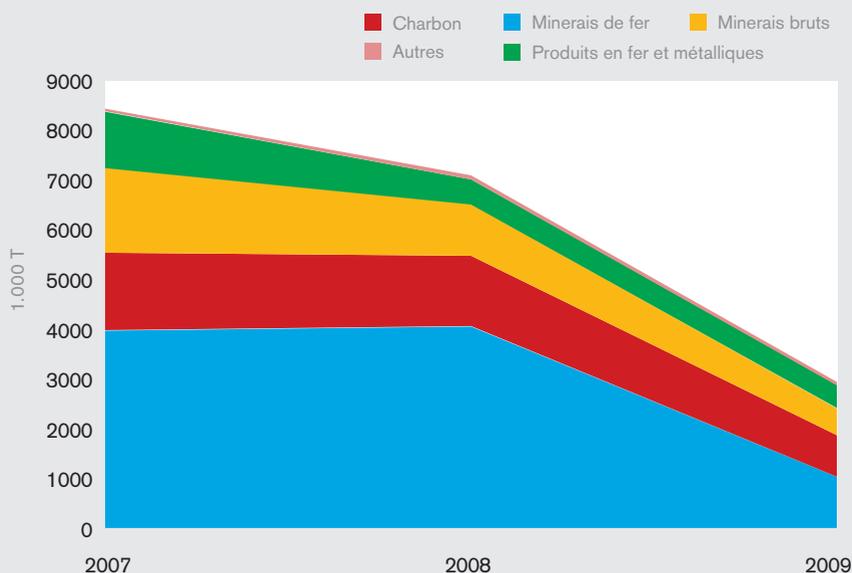
- Manutention portuaire annuelle > 10 millions de tonnes
- Manutention portuaire annuelle de 6 à 8 millions de tonnes
- Manutention portuaire annuelle inférieure à 2 millions de tonnes

Le port de Galati est entièrement axé sur l'industrie sidérurgique avec l'usine ArcelorMittal qui y est implantée. De ce fait, le charbon, le minerai et les autres matières premières, ainsi que les produits en fer et autres métaux ont représenté entre 2007 et 2009 de 97 à 99% des marchandises manutentionnées dans ce port (voir illustration). Les autres catégories de marchandises, dont les produits agricoles et forestiers ainsi que les produits chimiques et pétroliers ne revêtent qu'une importance minime.

Le recul du volume manutentionné au cours de la crise conjoncturelle de l'industrie sidérurgique n'est pas surprenant. Ainsi, par rapport à 2008, le volume a régressé de 58% en 2009. Il est toutefois étonnant que dès 2008 les volumes étaient inférieurs à ceux de 2007. Comme le montre le graphique, ceci est dû à une baisse du minerai brut ainsi que des produits en fer et en métal. La manutention de minerai et de charbon correspondait toutefois encore à celle de l'année précédente.

Le charbon et le minerai de fer sont importés à presque 100%. Les produits en fer et en métal interviennent essentiellement au départ des ports. Le minerai brut est transporté par des sociétés de navigation étrangères et sont plus présents à l'arrivée dans les ports.

Illustration 35: Manutention dans le port intérieur de Galati suivant les catégories de marchandises

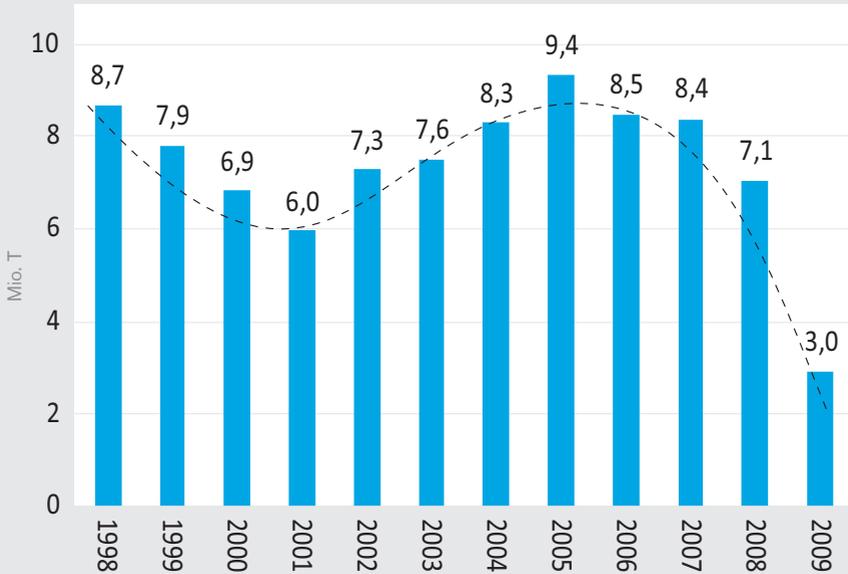


Source: port de Galati. Autres = produits agricoles et forestiers, marchandises liquides, matériaux de construction, machines et équipements, engrais, ferrailles.

L'évolution globale du port fait apparaître une hausse entre 2001 et 2005, puis plusieurs années de baisse. Ceci ne peut s'expliquer uniquement par la crise économique.

En effet, c'est davantage la modification partielle des modes d'approvisionnement de l'unité sidérurgique qui a eu un impact. Ainsi, depuis le début de l'année 2009, la coke de charbon n'est plus amenée par voie maritime, mais provient de Pologne. Le transport sur le Danube est certes intégré dans cette nouvelle chaîne logistique, mais une partie de l'approvisionnement est également réalisé par le rail.

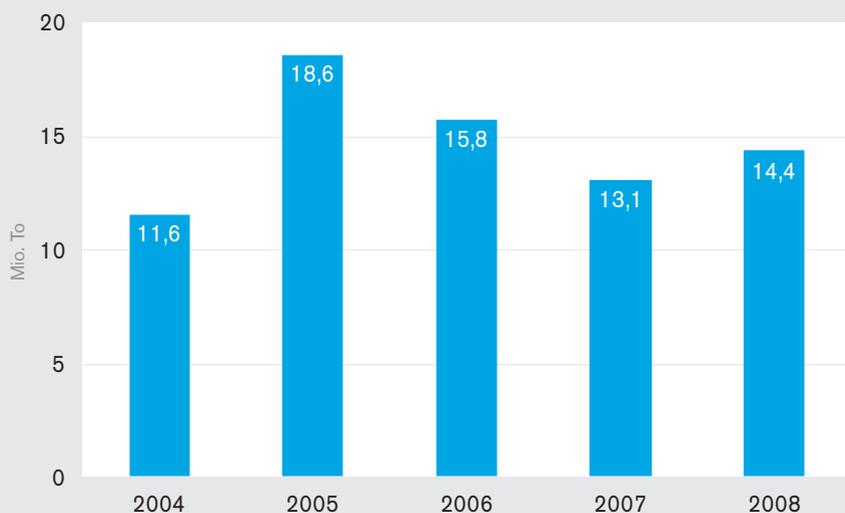
Illustration 36: Manutention dans le port intérieur de Galati



Source: Maritime Danube Ports Administration

La manutention du port intérieur de Constanta est globalement supérieure, mais elle a également légèrement régressé au cours des dernières années:

Illustration 37: Manutention dans le port intérieur de Constanta



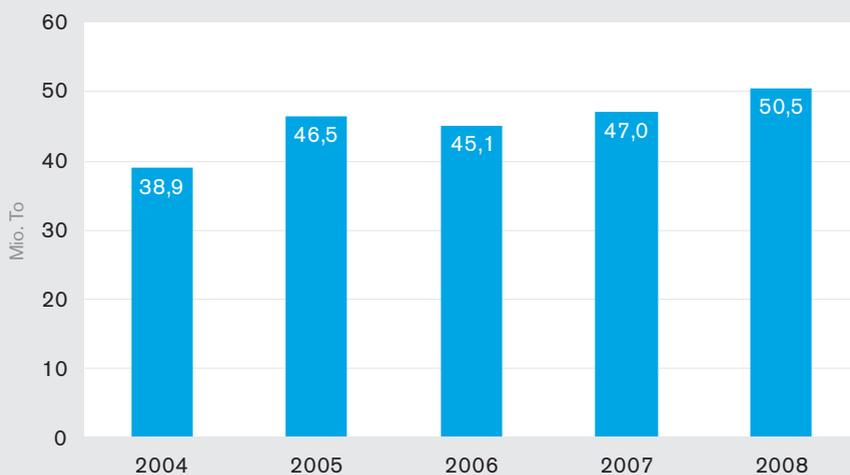
Source: port de Constanta

Ports maritimes dans le bassin du Danube

Le port de Constanta, qui est relié au Danube par un canal, est le principal port maritime du bassin danubien. Le port de Midia, qui n'est situé qu'à quelques kilomètres au nord de Constanta, était à l'origine un port satellite de Constanta et a été construit essentiellement pour l'industrie pétrochimique voisine. Ceci explique pourquoi le port tend à se spécialiser sur les cargaisons citerne.

Tous les segments du marché sont fortement représentés dans la manutention au port maritime de Constanta. Les principales catégories de marchandises sont le minerai de fer et la ferraille. La manutention maritime est légèrement à la hausse. Elle a atteint environ 50 millions de tonnes en 2008.

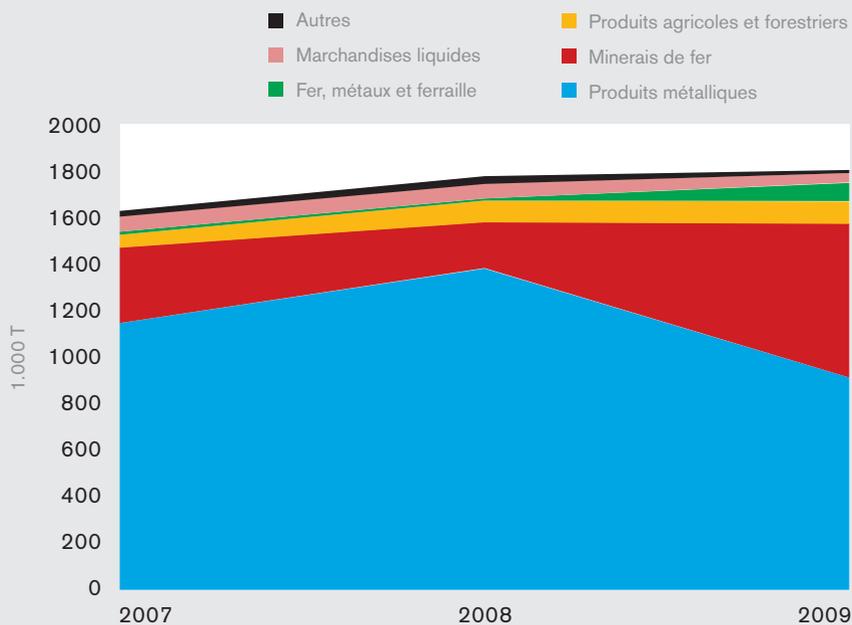
Illustration 38: Manutention dans le port maritime de Constanta



Source: port de Constanta

A l'instar du transport intérieur, le transport dans le port maritime de Galati est dominé par l'industrie sidérurgique. Concernant la manutention au port maritime de Galati, le minerai de fer et les marchandises liquides interviennent à 100% à l'importation. La crise de l'année 2009 s'est traduite par un fort recul des transports de minerai. Les marchandises principalement exportées sont les produits en métal, la ferraille et les produits agricoles et forestiers.

Illustration 39: Manutention dans le port maritime de Galati



Source: port de Galati ; autres = aliments et fourrages, textiles, machines minerais brut, charbon.

Moldavie

Ce situé à l'est de la Roumanie possède le port franc de Giurgiulesti, qui est aussi accessible aux navires de haute mer et peut être considéré comme un port combiné fluviomaritime. Il est situé au sud du pays, à proximité immédiate de la Roumanie et de l'Ukraine.

L'économie de la Moldavie est essentiellement marquée par l'agriculture. Le climat doux est favorable aux produits maraichers et à la vigne. Avec les fruits et légumes, le vin est le principal produit d'exportation.

Le port de Giurgiulesti possède un terminal céréalier destiné à assurer à l'agriculture moldave un accès aux marchés mondiaux. Il existe aussi un terminal pétrolier pouvant accueillir des navires de haute mer atteignant 10 000 tonnes de port en lourd.

Ce port affiche actuellement une croissance surprenante. Au cours de l'année 2009 ont été manutentionnées 76 509 tonnes de marchandises. Rien qu'au premier semestre de l'année 2010, ce chiffre atteignait déjà 147 698 tonnes. Les céréales représentent environ 65% de la manutention, le sable et le gravier représentent 21% et les produits pétroliers 14%.

Cette hausse est aussi liée à la construction d'un terminal de conteneurs, dont la construction a nécessité l'importation de grandes quantités de gravier en provenance de la Roumanie.

Résumé

Les évolutions et structures dans les États danubiens peuvent être résumés comme suit:

1. Pour la Slovaquie, la Hongrie et la Roumanie, une accélération de la hausse du transport de marchandises est constatée à partir de 2003 environ. L'une des principales explications est probablement l'adhésion à l'UE en 2004 des pays Visegrad (Hongrie, République slovaque, République tchèque et Pologne). Cette accélération de la croissance a été temporairement interrompue par la crise économique.
2. La route a été le principal bénéficiaire de cette hausse des transports à partir de 2003 et a augmenté ainsi sa part dans le modal split. Le rail a perdu des parts de marché dans les trois États. La navigation intérieure a perdu des parts de marché en Slovaquie, a maintenu sa position en Hongrie et a gagné des parts de marché en Roumanie.
3. En Slovaquie et en Hongrie, la majorité des transports par voie navigable sont des transports de transit. Les exportations se placent en deuxième position. Le transport intérieur est peu important. Les données concernant la Roumanie ne sont pas complètes.
4. Dans les trois États, les minerais métallifères constituent la principale catégorie de marchandises sur le Danube. Toutefois, il s'agit essentiellement de transports de transit. Les produits agricoles et forestiers se placent en deuxième position en Hongrie, en troisième position en Roumanie et ne sont pas très importants en Slovaquie. En Slovaquie, les produits chimiques occupent le deuxième rang dans les statistiques relatives aux marchandises.
5. De manière générale, le lien entre l'industrie sidérurgique et la navigation intérieure est moins étroit sur le Danube que sur le Rhin. L'industrie sidérurgique n'est située à proximité du Danube qu'en Roumanie, tandis qu'elle ne l'est que partiellement en Hongrie et que la principale usine sidérurgique de la Slovaquie est implantée loin des fleuves.

6. En termes de prestations de transport, les entreprises étrangères de navigation intérieure sont majoritaires en Hongrie et en Slovaquie. La part de la flotte étrangère en Hongrie est encore plus élevée que celle en Slovaquie. Les données correspondantes ne sont pas disponibles pour la Roumanie.
7. Le marché des conteneurs n'est pas encore très développé dans le bassin du Danube, ce qui résulte de plusieurs facteurs. D'une part, la distance importante séparant les ports maritimes de la mer noire des régions industrielles peut être considérée comme un obstacle en termes de délais. D'autre part, le Danube comporte encore des entraves infrastructurelles qui devront être supprimées pour que le transport de conteneurs puisse se développer.
8. Les conditions économique-géographiques qui prévalent dans les filières industrielles générant des transports en vrac étant en partie défavorables à la navigation intérieure, il ne faut pas s'attendre à ce qu'il existe de forts potentiels de croissance de la demande de transport pour la navigation danubienne à court terme.
9. La croissance des complexes industriels implantés le long du fleuve pourrait recéler des potentiels de développement plus importants à moyen ou long termes. Dans de nombreux cas, cela suppose toutefois que ces entreprises fassent au préalable l'objet d'une restructuration et d'une modernisation.

Section 1

Situation de la demande de transport en automne 2010 et prévisions pour l'année 2011

I. CROISSANCE ÉCONOMIQUE: ÉVOLUTION ET PERSPECTIVES

L'économie mondiale s'est nettement redressée après la forte chute de 2009. La sidérurgie et la chimie, en particulier, ont progressé à un rythme très rapide au premier semestre de sorte qu'elles ont retrouvé dès mai 2010 leur niveau de production d'avant la crise dans un grand nombre de pays. Par la suite, on a toutefois constaté un léger fléchissement jusqu'au mois d'août.

Ceci semble indiquer que la reprise économique s'essouffle depuis le milieu de l'année, ce qui n'a du reste rien d'étonnant compte tenu de la rapidité du rattrapage au cours des mois précédents. Il faut s'attendre à ce que l'économie progresse plus lentement que pendant la première moitié de l'année au deuxième semestre de 2010 ainsi qu'en 2011.³⁹

L'Organisation mondiale du Commerce, l'OMC, table sur une croissance plus forte dans les pays en développement, dans les pays de seuil et dans les pays de la CEI que dans les pays développés (cf. tableau). Cette prévision est largement corroborée par le fait qu'en Europe, le redressement de nombreux secteurs d'activité tels que la sidérurgie et la chimie est en grande partie dû à l'augmentation de la demande des pays de seuil d'Asie et d'Amérique du Sud.⁴⁰

39 *L'OCDE et la Commission européenne ont elles aussi annoncé cet automne qu'elles s'attendaient à un ralentissement de la croissance à partir du milieu de l'année 2010.*

40 *Cf. les estimations du Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA). Ce sont les exportations à destination des pays non-membres de l'UE qui ont progressé le plus fortement.*

Tableau 10: Exportations de marchandises et PIB par régions de 2007 à 2010

Variations annuelles en% -				
	2007	2008	2009	2010*
Exportations de marchandises				
Monde	6.5	2.2	-12.2	13.5
Pays développés	4.8	0.8	-15.3	11.5
Pays en développement et de la CEI**	9.0	3.8	-7.8	16.5
PIB réel				
Monde	3.8	1.6	-2.2	3.0
Pays développés	2.6	0.4	-3.5	2.1
Pays en développement et de la CEI**	8.0	5.7	2.0	5.9

Source: OMC * Prévisions ** Les pays de la CEI sont les Etats successeurs de l'URSS

Pour l'Allemagne, pays dont le marché de la logistique est le plus important en Europe, la Fédération du commerce de gros, du commerce extérieur et des services (BGA) table sur une progression de 16% des exportations et de 17% des importations en 2010. La croissance devrait être deux fois moins forte en 2011 (+7% pour les exportations et +8% pour les importations).

Si la plupart des experts ne considère pas l'Euro fort comme une menace, ils considèrent que le renforcement des tendances protectionnistes met vraiment en péril le commerce mondial.

II. DEMANDE DE TRANSPORT PAR FILIÈRES

Dans le sillage de la reprise économique évoquée ci-dessus, la demande de transport a connu une évolution positive au premier semestre 2010 dans la plupart des pays d'Europe de l'Ouest à l'exception de la Suisse où la forte baisse de la manutention des huiles minérales a pesé sur le résultat global.

Tableau 11: Transports de marchandises par voies navigables au premier semestre 2010 par rapport à 2009

Pays	1er semestre 2010 (en milliers de tonnes)	Variation en% 1er semestre 2010 / 1er semestre 2009
Allemagne	111.391	+11,7
Belgique	39.609	+11,2
France	29.355	+9,3
Suisse*	3.674	-8,5

* *Transports rhénans dans le port de Bâle ; sources: VNF; Destatis; ITB; Port de Bâle*

En Allemagne, le trafic ferroviaire des marchandises a progressé de 18% au premier semestre par rapport à l'année précédente, soit davantage que celui de la navigation intérieure (+12% environ). Toutefois, pendant l'année de la crise, le rail était encore plus sévèrement affecté que la navigation intérieure du fait de la plus grande rigidité de ses tarifs de fret.

Aussi bien pour la navigation intérieure que pour le rail, ce sont les volumes de marchandises en provenance de l'étranger qui ont le plus progressé (+26,5% pour la navigation intérieure; +21,5% pour le rail). Cette croissance supérieure à la moyenne des importations est imputable à l'augmentation des besoins de matières premières, en particulier dans les domaines de la sidérurgie et de la chimie.

On s'attend à un ralentissement de la croissance dans l'ensemble du secteur de la logistique pendant le reste de l'année 2010 et durant toute l'année 2011. Le groupe de travail Supply Chain Services (SCS) de l'institut Fraunhofer prévoit une progression du marché de 4 à 5% en 2010 et 2011 pour l'ensemble du secteur de la logistique. Ce secteur devrait ainsi retrouver son volume d'activité de 2008. Les spécialistes estiment que le trafic ferroviaire des marchandises continuera à progresser légèrement plus que celui de la route et de la navigation intérieure. Les voies navigables perdront par conséquent quelques parts de marché supplémentaires.⁴¹

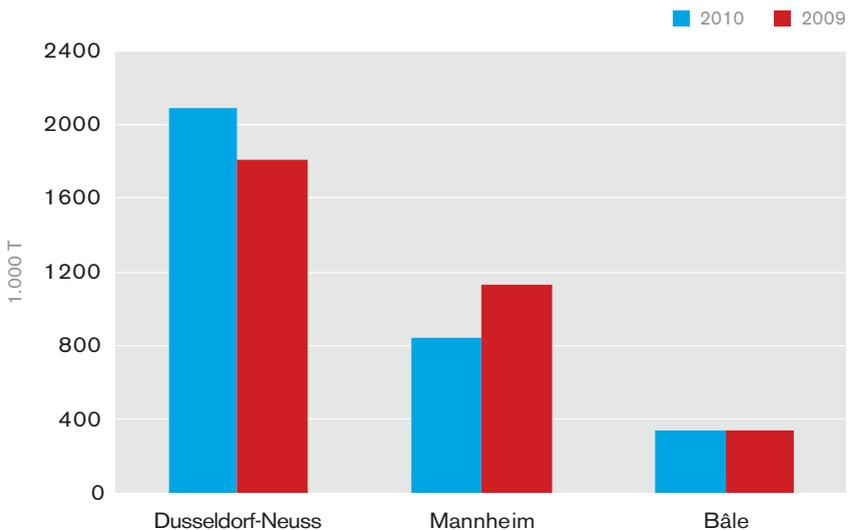
⁴¹ *Les prévisions à moyen terme de l'institut Intraplan font état d'une nouvelle diminution de la part modale de la navigation intérieure en 2010 et 2011.*

2.1 Produits agricoles, engrais, denrées alimentaires, fourrages

Au total, au premier semestre, les transports de denrées alimentaires et de fourrages ont augmenté de 9% en Allemagne et de 10% en France. En Belgique, la hausse a même atteint 30%. Dans les ports rhénans suisses, les volumes d'activité ont été équivalents à ceux de l'année précédente.

Si l'on examine de près l'évolution des volumes transbordés dans les trois ports rhénans les plus importants pour ce segment entre janvier et septembre, on constate que le solde est à peu près identique au résultat de l'an dernier. Les chiffres varient toutefois fortement d'un port à l'autre (cf. graphique).

Graphique 40: Transbordements de denrées alimentaires et de fourrages dans les trois ports rhénans les plus importants de janvier à septembre 2010/2009*



Sources: les ports cités; * Bâle: de janvier à août

En ce qui concerne les engrais, les résultats ont été très contrastés. L'Allemagne et la Suisse ont enregistré une très forte progression (+27% en Allemagne) tandis que la France subissait une chute de 31%. La Belgique quant à elle a obtenu un résultat positif (+10,5%).

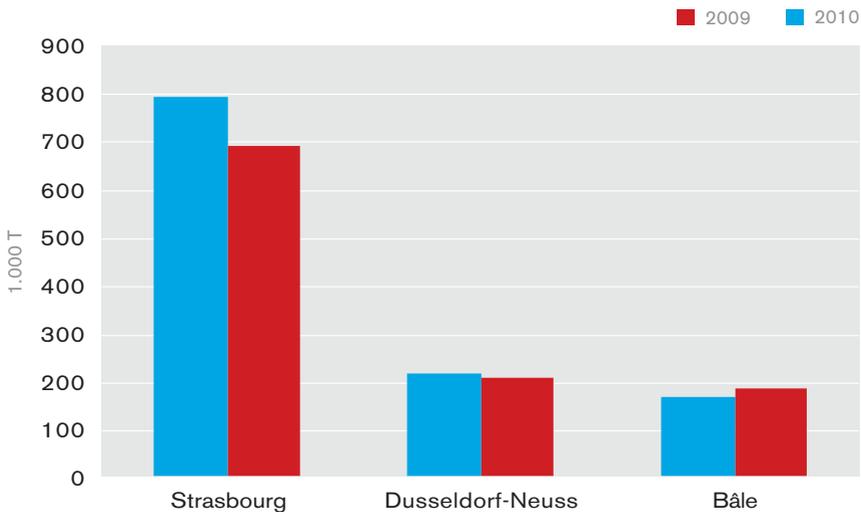
Le tableau suivant présente l'évolution de la situation dans le domaine des produits agricoles au premier semestre en Belgique, en Allemagne, en France et en Suisse. L'amélioration des résultats en France se reflète aussi dans les chiffres du port de Strasbourg (augmentation de 10% des transbordements de céréales de janvier à juillet).

Tableau 12: Transports de produits agricoles par voies navigables

Pays	1er semestre 2010 (en milliers de tonnes)	Variation en% 1er semestre 2010 / 1er semestre 2009
France	5.535	+19,7
Allemagne	5.500	-3,0
Belgique	1.068	+30,8
Suisse*	159	+/- 0

* Transports rhénans dans le port de Bâle ; sources: VNF; Destatis; ITB; Port de Bâle

Graphique 41: Transbordements de produits agricoles dans les trois ports rhénans les plus importants de janvier à août 2010/2009*



Sources: les ports cités; * Strasbourg et Bâle: de janvier à août; Dusseldorf-Neuss: de janvier à septembre

Les prévisions de septembre 2010 concernant la récolte de céréales de cette année sont mitigées. Apparemment, celle-ci sera moins abondante que l'an dernier en raison des fortes intempéries de cette année. A tout le moins, la production devrait être inférieure à la moyenne dans les deux grands pays producteurs que sont la France et l'Allemagne. Puisque nul ne peut prédire l'évolution des conditions météorologiques dont l'influence est déterminante pour ce segment, il est impossible d'anticiper le niveau de la production de l'année prochaine.

Industrie sidérurgique

Les transports de minerais et de déchets métalliques ont nettement progressé dans le sillage du redressement de l'industrie sidérurgique. Le tableau ci-dessous montre que la situation s'est effectivement améliorée dans plusieurs pays européens.

Tableau 13: Transports de minerais et de déchets métalliques par voies navigables

Pays	1er semestre 2010 (en milliers de tonnes)	Variation en% 1er semestre 2010 / 1er semestre 2009
Allemagne	17.578	+63,2
Belgique	1.522	+6,4
France	1.425	+81,8
Suisse*	47	+24

* *Transports rhénans dans le port de Bâle ; sources: VNF; Destatis; ITB; Port de Bâle*

L'évolution des transports sur le réseau navigable de la région de Nancy, qui représentent la moitié des transports de minerai et de déchets métalliques dans l'Hexagone, illustre le caractère spectaculaire du redressement de ce secteur en France. Le district fluvial de Nancy couvre essentiellement la Lorraine et quelques zones limitrophes. Les volumes transportés y sont passés de 187.000 tonnes à 717.000 tonnes, soit une hausse de 284,3%, au premier semestre du fait du redémarrage des aciéries lorraines.

Autre exemple: au premier semestre 2010, grâce au redémarrage de l'un des deux hauts fourneaux d'ArcelorMittal au mois d'avril, les quantités de minerais et de charbon importés transbordés dans le port de Liège ont augmenté de 400.000

tonnes, et les exportations de produits sidérurgiques se sont accrues de 150.000 tonnes.

Les transbordements de fer et d'acier ont augmenté de 25% en France et de 33% en Allemagne. En Suisse, les ports rhénans des deux cantons bâlois ont enregistré une augmentation de 84% de leurs importations et de 3% de leurs exportations.

La demande d'acier de l'industrie automobile a recommencé à croître. Jusqu'en mai 2010, la production d'acier a retrouvé son niveau d'avant la crise en Belgique, en Allemagne et en France avant de fléchir. Le taux d'utilisation des installations sidérurgiques devrait s'améliorer pendant le reste de l'année. Toutefois, trois hauts fourneaux d'ArcelorMittal en Europe, dont l'un se trouve à Liège, sont toujours à l'arrêt.

L'année prochaine sera marquée par la poursuite de la reprise dans les secteurs des minerais et des produits métalliques et par l'accroissement de la demande de transport. La croissance sera toutefois nettement moins rapide.

2.3 Charbon

La demande de transport s'est nettement accrue dans ce secteur en Allemagne et en France alors qu'elle diminuait en Suisse, à contre-courant de la tendance générale.

Tableau 14: Transports de combustibles solides par voies navigables

Pays	1er semestre 2010 (en milliers de tonnes)	Variation en% 1er semestre 2010 / 1er semestre 2009
Allemagne	17.738	+26,5
Belgique	3.383	+8,6
France	2.376	+27,6
Suisse*	66	-14

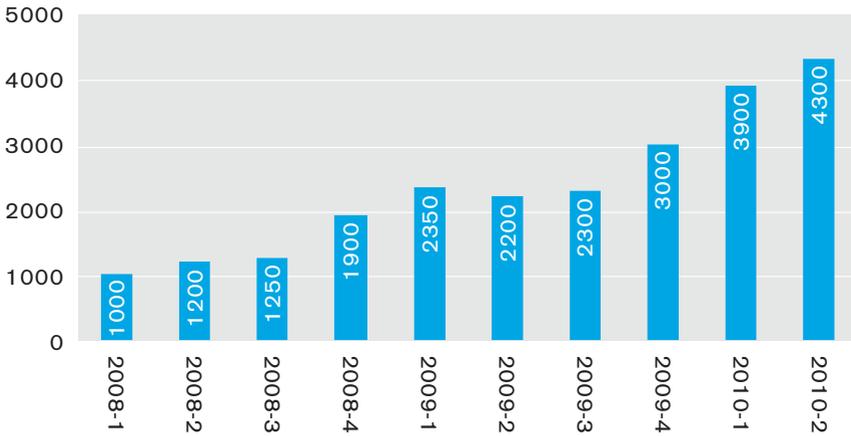
* Transports rhénans dans le port de Bâle ; sources: VNF; Destatis; ITB; Port de Bâle

L'évolution décrite ci-dessus s'explique par l'accroissement de la consommation de charbon. En Allemagne, celle-ci a progressé de 35% au premier semestre par rapport à l'année précédente pour s'établir à plus de 32 millions de tonnes. L'industrie sidérurgique, dont les besoins ont donc quasiment doublé par rapport à 2009 (4,9 millions de tonnes), a consommé 9 millions de tonnes. Quant au secteur de l'énergie, ses besoins se sont élevés à 22,5 millions de tonnes, en hausse de 23% par rapport à 2009. ⁴²

Dans les ports intérieurs, on s'apprête à faire face à une nouvelle augmentation des importations de charbon. Le port de Duisbourg renforce nettement ses installations de manutention de charbon. Le charbon importé de Rotterdam est transbordé et stocké sur l'«île à charbon» qui se trouve dans le port. Le charbon déchargé de bateaux de la navigation intérieure est chargé sur d'autres bateaux de la navigation intérieure ou sur des wagons. La capacité de l'«île à charbon» va être portée de 2,5 millions de tonnes à 4,5 millions de tonnes.

En ce qui concerne le transport du charbon, la navigation intérieure commence à subir la concurrence de la ligne de la Betuwe reliant Rotterdam à l'Allemagne. La fréquence des trains sur cet axe est passée de 3000 convois au quatrième trimestre 2009 à 4300 au deuxième trimestre 2010. Une grande partie de ces trains transportent du charbon. La ligne ferroviaire est exploitée par l'entreprise privée Keyrail.

42 Source: AG Energiebilanzen

Graphique 42: nombre de trains sur la ligne de la Betuwe par trimestre

Source: Keyrail

2.4 Matériaux de construction

Dans le domaine du bâtiment et des travaux publics, le redressement de la conjoncture a été très timide. Au début de l'année, le froid a provoqué des retards sur de nombreux chantiers. De ce fait, en Allemagne, la demande a été moins forte que ne le laissent espérer les nombreux programmes de relance gouvernementaux.

Ceci explique que sur ce segment, qui est le plus important pour la navigation rhénane en termes de volumes, il n'y ait eu aucune amélioration mais une légère diminution de la demande de transport au premier semestre 2010. La Belgique constitue la seule exception à cet égard.

Tableau 15: transports de pierres, de terres et de matériaux de construction par voies navigables

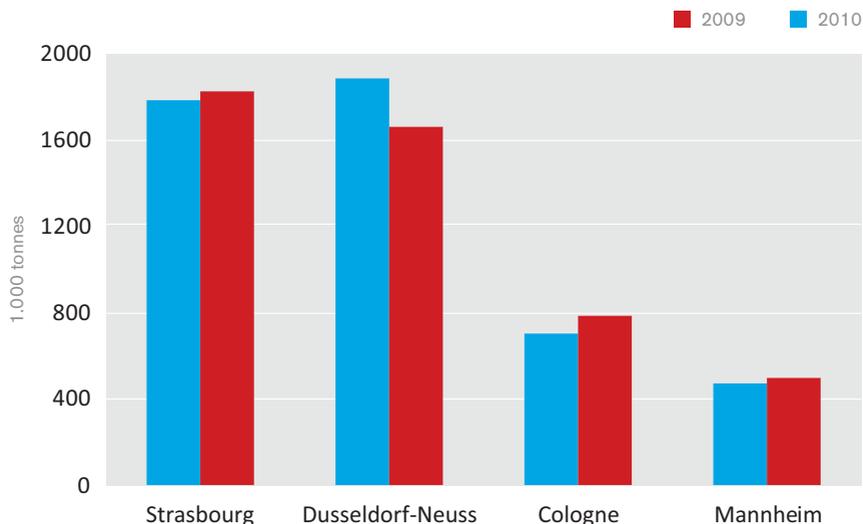
Pays	1er semestre 2010 (en milliers de tonnes)	Variation en% 1er semestre 2010 / 1er semestre 2009
Allemagne	20.306	-6,0
France	10.768	-2,7
Belgique	8.631	+7,6
Suisse*	255	-2

* Transports rhénans dans le port de Bâle ; sources: VNF; Destatis; ITB; Port de Bâle

Trois des quatre ports les plus importants dans ce secteur d'activité ont subi une érosion de leurs résultats au cours des huit premiers mois de l'année. On entrevoit toutefois certains signes d'amélioration pour la seconde moitié de l'année.

Par rapport à l'an dernier, le port de Dusseldorf-Neuss a progressivement comblé son déficit dès la fin de la période froide. En septembre 2010, les transbordements cumulés étaient déjà en hausse de 13% par rapport à la même période de l'année précédente. On peut légitimement considérer que ces chiffres annoncent une amélioration de la demande de transport en cours d'année. En Allemagne, les professionnels du BTP tablent sur une croissance modérée de 1% sur l'ensemble de l'année.

Graphique 43: Transbordements de pierres, de terres et de matériaux de construction dans les quatre ports rhénans les plus importants de janvier à août 2010/2009*



Sources: les ports cités. Dusseldorf-Neuss et Mannheim : janvier à septembre

Pour l'an prochain et à long-terme, il n'existe cependant guère de marge de progression générale de la demande de transport dans ce secteur. Voilà pourquoi, on prévoit plutôt une stagnation en 2011.

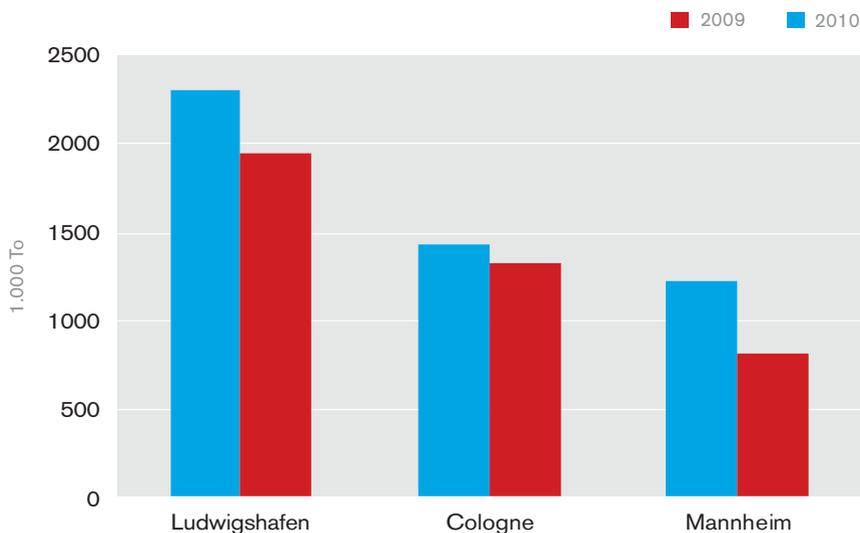
2.5 Produits chimiques

Les transports de produits chimiques ont largement profité de l'amélioration de la conjoncture. Le Conseil européen des fédérations de l'industrie chimique (CEFIC) s'attend à une croissance rapide cette année. Le rythme de croissance devrait toutefois être plus lent en 2011.

A Ludwigshafen, le premier port chimique rhénan, de janvier à août, les transbordements de produits chimiques ont augmenté de 18% par rapport à l'année précédente. La croissance a été un peu moins forte (10%) pour le port de Cologne, numéro deux derrière Ludwigshafen. Pour les trois ports les plus importants de ce

segment, la progression moyenne s'est élevée à 22% environ en raison, principalement, de la forte augmentation de l'activité à Mannheim.

Graphique 44: Transbordements de produits chimiques dans les trois ports rhénans les plus importants de janvier à septembre 2010/2009*



Sources: les ports cités Ludwigshafen : janvier à août

En France, l'axe rhénan a contribué de manière déterminante à l'augmentation globale des résultats de 35% à l'échelle du pays.

Tableau 16: Transports de produits chimiques par voies navigables

Pays	1er semestre 2010 (en milliers de tonnes)	Variation en% 1er semestre 2010 / 1er semestre 2009
Allemagne	10.295	+20
Belgique	5.285	+30
France	945	+35
Suisse*	350	-2

* Transports rhénans dans le port de Bâle ; sources: VNF; Destatis; ITB; Port de Bâle

D'après la Fédération allemande de la chimie (VCI) la baisse de la production est désormais (chiffres de l'automne 2010) presque totalement effacée. Toutefois, la VCI prévoit elle-aussi un ralentissement du rythme du rattrapage dans les prochains mois. Par conséquent, la demande de transport devrait certes continuer à augmenter en 2011, mais à un rythme moins soutenu.

2.6 Produits pétroliers

En Allemagne et en Suisse, les volumes transportés ont diminué au cours du premier semestre alors qu'ils augmentaient en France et en Belgique.

Tableau 17: Transports de produits pétroliers par voies navigables

Pays	1 ^{er} semestre 2010 (en milliers de tonnes)	Variation en% 1 ^{er} semestre 2010 / 1 ^{er} semestre 2009
Allemagne	16.426	-10
Belgique	9.333	+5
France	2.967	+14,2
Suisse*	1.738	-20,3

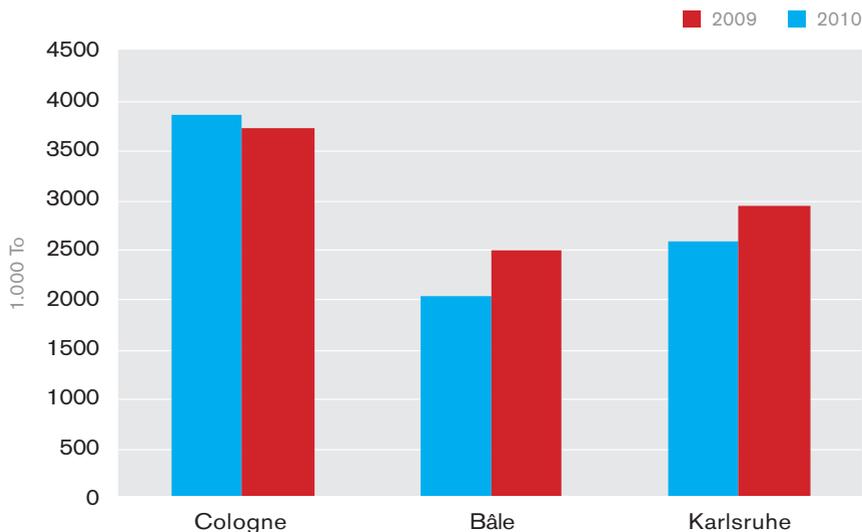
* *Transports rhénans dans le port de Bâle ; sources: VNF; destatis; ITB; Port de Bâle*

L'évolution constatée en Allemagne et en Suisse au premier semestre est imputable à la diminution de la demande de produits pétroliers en raison de la forte augmentation des prix. Les besoins en fioul domestique ont été, pour l'essentiel, satisfaits en puisant dans les stocks.

En Suisse, les ventes de fioul domestique se sont effondrées (- 40%) au premier semestre. Il faut s'attendre à une reconstitution des stocks pendant la seconde moitié de l'année, d'autant plus que depuis le mois de mai, la situation est redevenue beaucoup plus calme en ce qui concerne les prix.

Les volumes totaux transbordés dans les trois ports rhénans les plus importants ont diminué de près de 8% de janvier à août. L'activité a diminué à Bâle et à Karlsruhe tandis que, contrairement à la tendance générale, elle augmentait légèrement à Cologne.

Graphique 45: Transbordements des produits pétroliers dans les trois ports rhénans les plus importants de janvier à septembre 2010/2009*



Sources: les ports cités Bâle: janvier à août

Dans les ports rhénans suisses des deux cantons bâlois, les activités de stockage ont diminué respectivement d'environ 10% pour le gas-oil et de 1,5% pour l'essence. Comme les deux raffineries suisses ont continué à produire au maximum de leur capacité, les besoins en carburants importés ont diminué, ce qui a nui à la navigation rhénane.

On assiste actuellement à une baisse structurelle des transports d'huiles minérales. Elle s'explique principalement par la réduction de la consommation de fioul domestique par les ménages. C'est ainsi que la part du fioul domestique dans le chauffage des logements est tombée pour la première fois sous la barre des 30% en Allemagne en 2009.⁴³ S'agissant des logements neufs, la part de marché du fioul domestique n'atteint plus que 1,6%. La tendance à la baisse s'est aussi poursuivie

43 Source: Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen (2010)

dans les domaines de l'essence et du carburant d'aviation en Allemagne l'année dernière alors que la consommation de gas-oil augmentait légèrement.

A long-terme, les déséquilibres actuels entre la production des raffineries d'une part et la consommation de gas-oil et d'essence d'autre part, devrait offrir un certain potentiel de développement au commerce et aux transports d'huiles minérales. En raison de l'engouement des Européens pour les véhicules diesel, la production d'essence dépasse les besoins du marché. A l'inverse, aux Etats-Unis, la demande d'essence dépasse la production des raffineries. Ceci crée des opportunités en matière de commerce et de transport d'huiles minérales.

Cette tendance a incité les ports maritimes de Rotterdam et d'Amsterdam à agrandir leurs terminaux pétroliers et à accroître leurs capacités de stockage de produits pétroliers. On s'attend aussi à la délocalisation de capacités de raffinages d'Europe vers les pays producteurs de pétrole brut au cours de la décennie à venir. Dans cette hypothèse, il faudra probablement importer davantage d'huiles minérales via les ports maritimes, ce qui devrait entraîner une augmentation proportionnelle des transports sur les voies navigables intérieures.

2.7 Conteneurs

Dans le monde, la manutention de conteneurs a progressé de 17,3% dans les ports maritimes au premier semestre 2010.⁴⁴ Au cours de la même période, sa progression a également été remarquable dans les ports maritimes européens en raison de la croissance du commerce mondial. Le trafic maritime de conteneurs d'Anvers a augmenté de 20% (en poids) et de 16% (en EVP) au premier semestre. A Rotterdam, le plus grand port à conteneurs d'Europe, les transbordements exprimés en EVP ont augmenté de 18%.

Notons que du fait de la crise, la part de la navigation intérieure dans la répartition modale y était passée de 30% à 33%. La navigation intérieure s'est révélée plus souple que le rail en ce qui concerne l'adaptation de ses barèmes de fret, ce qui, joint à la suppression des goulets d'étranglement au sein des terminaux, explique en grande partie l'augmentation de sa part modale à Rotterdam.

⁴⁴ Source: ISL Brême sur la base d'une analyse des 70 plus grands ports.

La croissance des échanges maritimes a aussi eu des retombées positives pour les transports vers l'hinterland par voies navigables. En Allemagne, au cours du premier semestre, ces derniers ont progressé de 21% (en EVP) par rapport à l'année précédente. Toujours en EVP, la hausse du trafic de conteneurs a atteint 8,5% en France au premier semestre. La partie française du Rhin est, et de loin, l'axe où le trafic a le plus progressé (+35%). Le Rhône et, surtout, les voies navigables du Nord de la France ont subi des baisses à un chiffre tandis que le rail a égalé son résultat de l'année précédente.

Selon l'OMC, la croissance du commerce mondial devrait s'amenuiser en 2011 ce qui freinera l'augmentation du trafic des conteneurs.

III. DEMANDE SUR LE MARCHÉ DU TRANSPORT DE PASSAGERS

Cette année, le secteur des excursions journalières a dû faire face à une diminution du nombre de ses passagers. Ce recul est imputable non pas tant à la crise économique qu'au mauvais temps qui a régné durant la majeure partie du printemps ainsi que pendant le mois d'août. Outre les intempéries, l'éruption du volcan islandais Eyjafjöll, qui a provoqué l'interruption des liaisons aériennes et donc des voyages touristiques au mois de mai, a également contribué à cette baisse de fréquentation.

La profession n'a toutefois pas perdu tout espoir de bénéficier d'une augmentation du nombre des passagers en fin d'année, et cela en particulier parce que les sorties en bateau destinées à marquer la fin de l'année sont de plus en plus à la mode au sein des entreprises.

Alors que le bilan annuel se révèle plutôt mitigé dans le secteur des excursions journalières, les croisières fluviales ont été moins pénalisées par les mauvaises conditions météorologiques. D'après les représentants du secteur, le taux de remplissage des bateaux a été bon. La demande progresse en moyenne de 5% par an.

Malgré la faiblesse actuelle du dollar, ce sont toujours les touristes américains qui dopent la demande. Cet afflux de touristes en provenance des Etats-Unis n'a été que brièvement interrompu courant mai à cause de l'éruption du volcan islandais. Quelques voyages ont dû être annulés pour cette raison, mais cela n'affectera tout compte pas trop le résultat annuel.

D'une manière générale, on constate qu'il y a en ce moment une tendance à la différenciation des produits dans le domaine des croisières fluviales. Les voyages en bateau ne sont pas offerts comme un produit standardisé mais sous forme d'une gamme de produits qui se distinguent les uns des autres par leurs programmes, leur volet gastronomique et d'autres aspects particuliers afin de séduire le plus grand nombre possible de catégories de clients aux goûts et aux préférences tout à fait spécifiques.⁴⁵

Les bateaux de croisières servent aussi de plus en plus souvent d'hôtels flottants lors de foires ou de grands événements. Pendant la durée de ces manifestations, ils mouillent dans les villes concernées pour renforcer les capacités hôtelières locales.

⁴⁵ *Il existe, par exemple, des croisières destinées aux amateurs de certains genres littéraires.*

Section 2

Rapport entre l'offre et la demande de transport

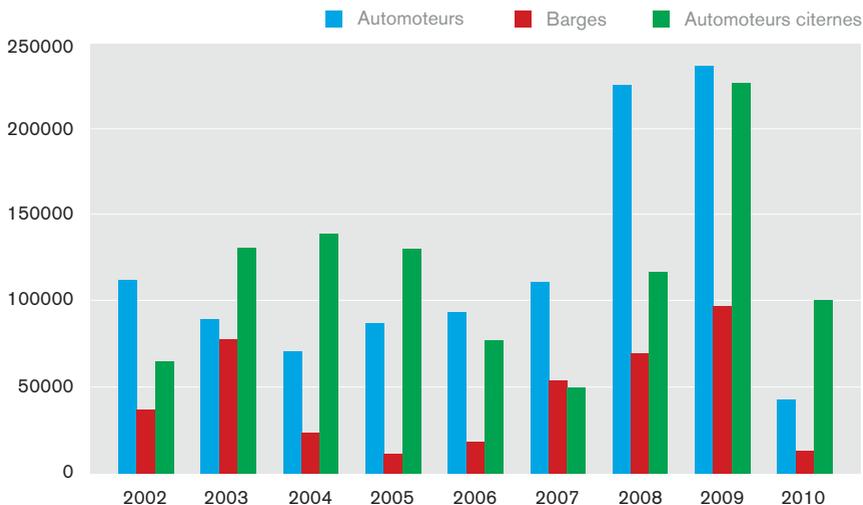
INTRODUCTION

En Europe de l'Ouest, la demande de transport a retrouvé son niveau d'avant la crise financière dans les segments clés du marché de la cale sèche et dans le domaine de la chimie.

Pour cette raison, il nous paraît important d'observer les évolutions les plus récentes du côté de l'offre de transport afin de pouvoir évaluer l'état actuel du marché. Les Etats danubiens par contre, ne semblent pas encore sortis de la crise du point de vue de la demande de transport. Un excédent de cale semble par ailleurs exister sur le marché, mais sans qu'il soit pour autant possible d'évaluer de manière précise les capacités de transport disponibles ainsi que leur évolution. C'est pourquoi, la présente section porte uniquement sur le marché de l'Europe de l'Ouest.

I. EVOLUTION DE LA FLOTTE : NOUVELLES CONSTRUCTIONS

Graphique 46: Nouvelles constructions



Source: IVR

1. Capacités en cale sèche

Au cours des 10 premiers mois de l'année 2010, 19 nouveaux automoteurs d'une capacité de près de 53.000 tonnes et 9 nouvelles barges de poussage d'une capacité de 18.500 tonnes sont entrés en service. Pour les automoteurs, les mises en service ont donc été trois fois moins nombreuses qu'au cours de la même période de l'année précédente. La plupart de ces nouvelles constructions sont entrées en service au cours des 4 premiers mois de l'année. Ceci semble indiquer que dans le domaine de la cale sèche, la construction navale va prochainement se retrouver temporairement à l'arrêt, puisque de nouvelles commandes de bateaux ne peuvent être constatées à l'heure actuelle.

2. Capacités en cale citerne

52 nouveaux bateaux citernes d'une capacité d'environ 148.000 tonnes sont entrés en service au cours des 10 premiers mois de l'année 2010. Le rythme des mises en service de bateaux neufs est tout à fait comparable à celui de 2009, ce qui nous permet de conclure que, dans le domaine de la cale citerne la restructuration de la flotte se poursuit en dépit de la crise.

3. Bateaux à passagers

Dans le domaine du transport de passagers, au cours de la décennie actuelle, en moyenne, 10 unités neuves ont rejoint la flotte chaque année. D'après les toutes dernières données disponibles, ce rythme devrait être à peu près tenu également en 2010 puisque ce marché n'a quasiment pas été affecté par la crise économique et financière. C'est ainsi que 3 nouveaux bateaux dotés de cabines sont pour le moment entrés en service au cours des dix premiers mois de l'année.

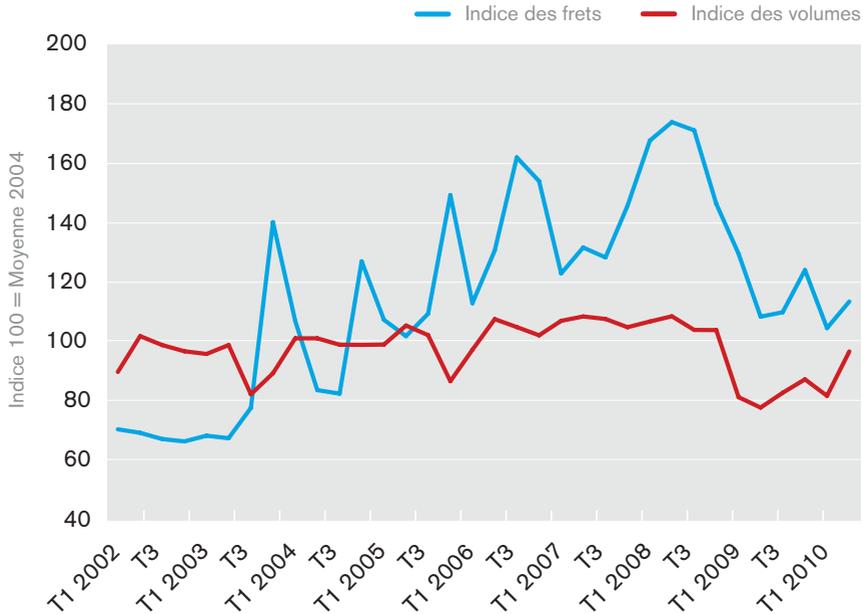
II. UTILISATION DES CAPACITÉS

1. En cale sèche

Bien que la demande de transport ait retrouvé ses niveaux d'avant la crise depuis mars 2010 (selon les données mensuelles) dans les catégories de marchandises les plus importantes, on constate que les taux de fret restent très inférieurs à ce qu'ils étaient avant la crise, ce dans un contexte d'hydraulicité comparable celle d'avant la crise.

Actuellement, c'est surtout le taux d'utilisation des capacités des grandes unités qui n'est pas satisfaisant. Toutefois, cette sous-utilisation a forcément des répercussions sur la situation des unités de moindre dimension, puisqu'une partie de leurs cargaisons habituelles est prise en charge par les gros bateaux.

Graphique 47: Evolution des volumes transportés et des taux de fret sur le Rhin



Sources: Destatis, NEA

Entre le début de 2008 et l'automne 2010, le marché s'est enrichi de près de 700.000 tonnes de capacités nouvelles très performantes. Exprimée en tonnes, cela représente une augmentation des capacités dépassant 7%. L'impact sur le marché de l'offre est cependant nettement plus important encore puisque, potentiellement, ces nouvelles capacités sont exploitées ou susceptibles d'être exploitées de manière très efficace.

De 2002 à 2008, l'évolution de la flotte a correspondu à la tendance haussière de la demande. Cette évolution harmonieuse de l'offre et de la demande a été interrompue lorsque la crise financière a éclaté. L'équilibre du marché a été rompu du fait de l'effondrement soudain de la demande suite à la crise financière.

Comme de nombreux bateaux, qui se trouvaient déjà en construction à ce moment, sont venus renforcer avec un certain décalage dans le temps, les capacités de la flotte existante en 2009 et 2010, l'écart entre offre et demande né de par la crise économique s'est encore accentué. Un supplément de croissance de la demande de transport serait ainsi nécessaire, pour que le marché puisse absorber ce surcroît de capacité de transport. Ainsi, ce n'est que lorsque le niveau de la demande dépassera nettement son niveau d'avant la crise, que le retour à un certain équilibre du marché pourra être attendu.

2. En cale citerne

Abstraction faite des variations saisonnières, les volumes transportés au cours du premier semestre dans le secteur pétrolier ont été plutôt faibles (-10% par rapport à l'année précédente).

En revanche, comme dans les catégories de marchandises les plus importantes pour la cale sèche, la demande s'est nettement redressée dans le secteur de la chimie.

Dans le secteur pétrolier, la demande diminue pour des raisons structurelles. Le potentiel de croissance existant dans le secteur de la chimie ne suffit pas pour compenser ce recul.

Malgré cela, près de 450.000 tonnes de capacités nouvelles ont été mise en service sur le marché depuis 2008, l'imposition de la double coque ayant rendu indispensable la restructuration de la flotte des bateaux citernes. Ceci représente une augmentation des capacités de près de 20% depuis cette date et de près de 60% depuis 2002.

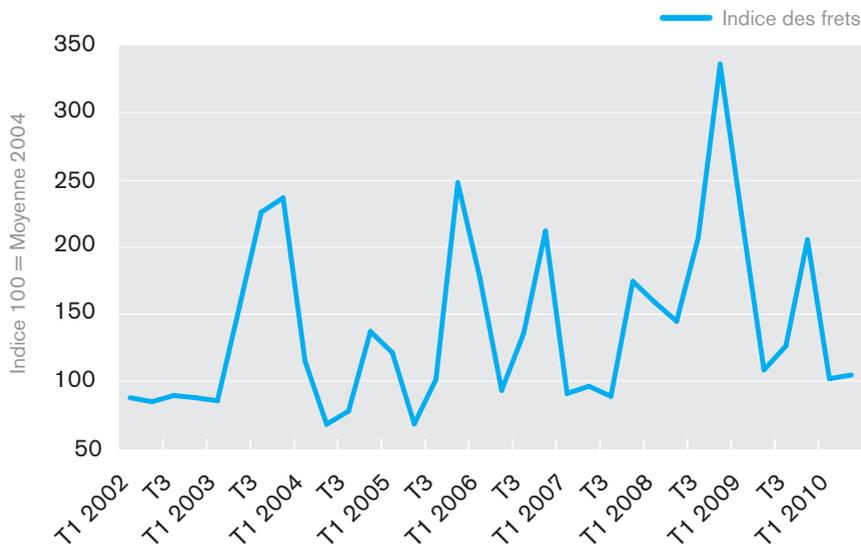
En raison de la nécessaire modernisation de la flotte, on prévoit que de nombreux bateaux à double coque supplémentaires entreront en service dans les prochaines

années. Bien qu'il soit techniquement possible de convertir des bateaux à simple coque en bateaux à double coque, on ne s'attend pas à ce qu'un grand nombre de ces unités subissent une telle transformation.

Par ailleurs, les nouveaux bateaux à double coque représentent un potentiel de production supérieur à celui des bateaux traditionnels à simple coque, notamment parce que ces derniers doivent être exploités de manière plus intensive. Dans ce contexte et compte tenu de la stagnation voire du fléchissement de la demande dans le secteur de la cale citerne, on peut se demander si la capacité de flotte des bateaux à double coque déjà en service ne correspond pas d'ores et déjà aux besoins du marché à l'avenir.

La situation actuelle pèse lourdement sur les taux de frets qui sont très bas excepté lors des achats saisonniers ou pendant les périodes transitoires sur les marchés à terme (Backwardation/Contango).

Graphique 48: Indice des frets en cale citerne



Source: NEA / PJK International B.V.

On a pu constater une faiblesse durable des frets tout au long du premier semestre 2010 ainsi que pendant l'été.

Comme le montre l'évolution de l'indice des frets, le marché de la cale citerne se caractérise par son extrême volatilité. Cette dernière résulte de l'interaction complexe d'une demande très fluctuante et d'une forte dépendance à l'égard de l'hydraulicité. Dans un tel contexte, le rapport entre l'offre et la demande ne peut être valablement analysé et évalué que sur un laps de temps assez long. Toutefois, on peut d'ores et déjà prévoir que la situation du marché sera morose pour ne pas dire critique au cours de la période 2013- 2016, voire 2019, si l'entrée en service prévue de nouvelles constructions n'est pas compensée par le retrait simultané des bateaux à simple coque de capacité équivalente qui deviendront progressivement obsolètes.

Section 3

Situation des entreprises de navigation intérieure

en 2009 et au premier semestre 2010

INTRODUCTION

A l'heure où la demande rebondit mais où les frets demeurent faibles du fait de l'existence de surcapacités, il nous semble important d'analyser la situation des entreprises de navigation intérieure du point de vue de la production et de l'évolution des coûts. La notion « d'activité économique » employée ici est mesurée globalement pour l'ensemble du secteur par la combinaison du niveau moyens des frets dans chaque secteur (cale sèche / cale citerne) avec les volumes transportés. L'année 2004 étant considérée comme une année moyenne, elle sera ici aussi prise comme année de référence pour les indices.

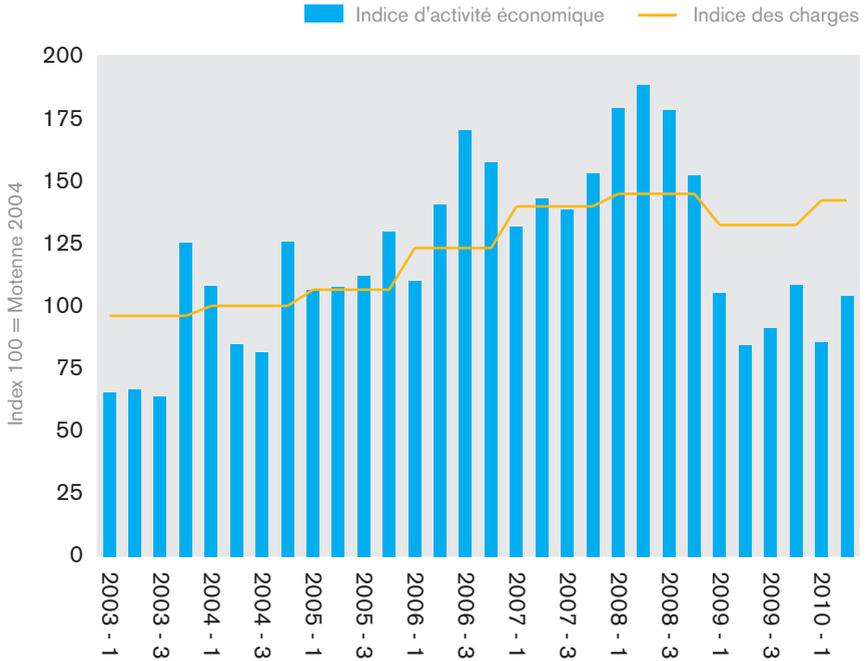
En l'absence de données concrètes concernant le bassin du Danube, cette étude se concentrera elle aussi sur la navigation intérieure en Europe de l'Ouest.

I. EVOLUTION DE L'ACTIVITÉ

1. En cale sèche

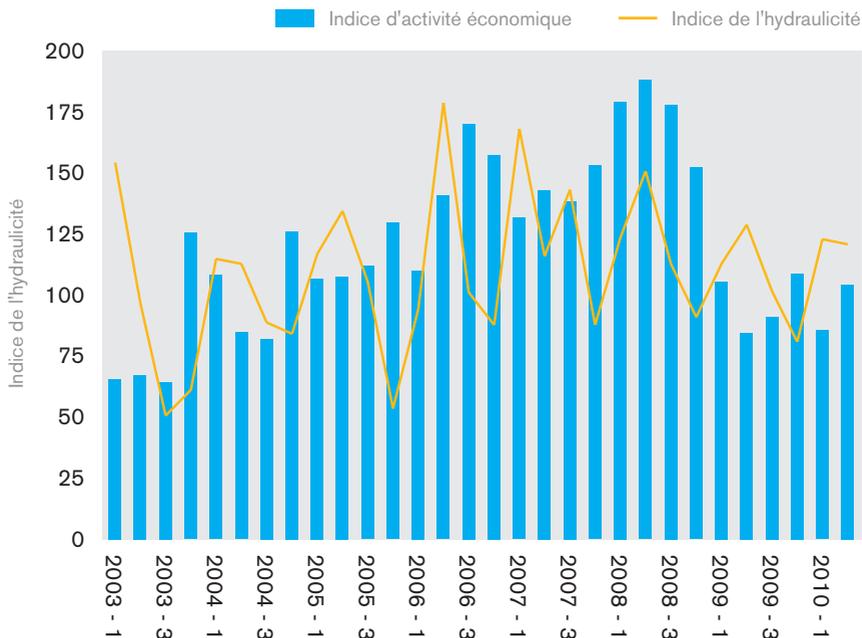
Après une activité économique que l'on peut qualifier de médiocre en 2009, le premier semestre 2010 a été caractérisé par une activité de meilleur niveau, bien que toujours pas satisfaisante. Cette situation est imputable à l'effet cumulé d'une demande de transport toujours insuffisante et de frets particulièrement bas. Les volumes transportés n'ont pas non été au cours de cette période, au niveau d'avant crise. Notamment pour les grandes unités, le taux d'utilisation de la cale disponible est ainsi resté trop faible pour couvrir les charges de financement qui sont importantes. En 2009, les charges d'exploitations n'ont pas diminué dans la même proportion que l'activité économique.

Graphique 49: Production en cale sèche en comparaison avec l'évolution des charges



Source: Secrétariat de la CCNR

Un faible regain de l'activité économique a néanmoins été enregistré au quatrième trimestre 2009 sous l'effet combiné d'un léger redressement de la demande et d'une période de basses eaux.

Graphique 50: Production en cale sèche en relation avec l'hydraulicité

Source: Secrétariat de la CCNR

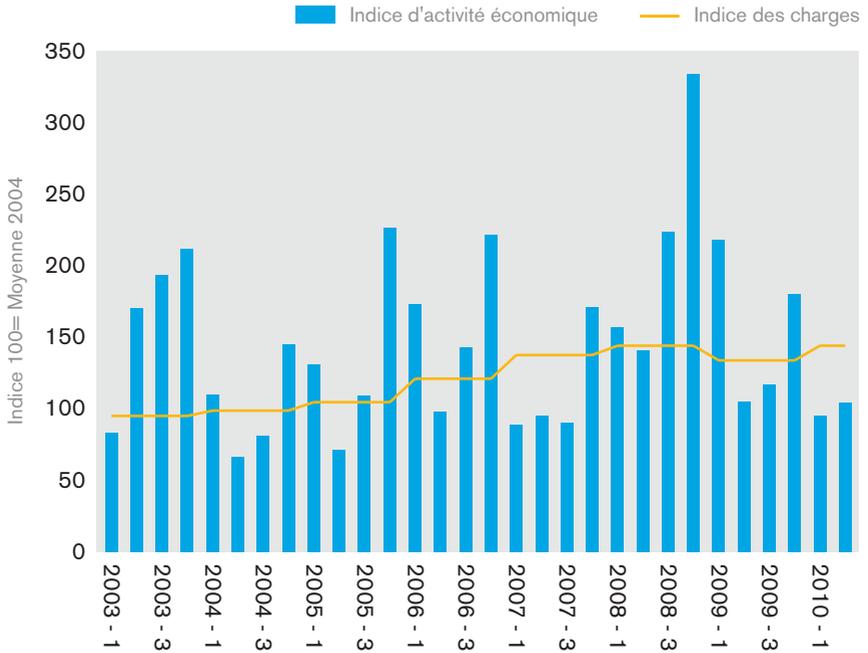
En revanche, la croissance de la production au deuxième trimestre 2010 est due à une augmentation très nette des volumes transportés, l'hydraulicité ayant permis un enfoncement maximum des bateaux. La demande continuant à croître, le niveau d'activité devrait continuer à progresser dans les mois qui viennent.

2. En cale citerne

Dans le secteur de la cale citerne, à l'exception du quatrième semestre 2009 qui a bénéficié d'un surcroît d'activité sur le marché pétrolier d'origine saisonnière et de l'augmentation de la demande qui en a résulté, l'activité économique a été faible aussi bien au printemps et durant l'été 2009 qu'au cours des deux premiers trimestres 2010.

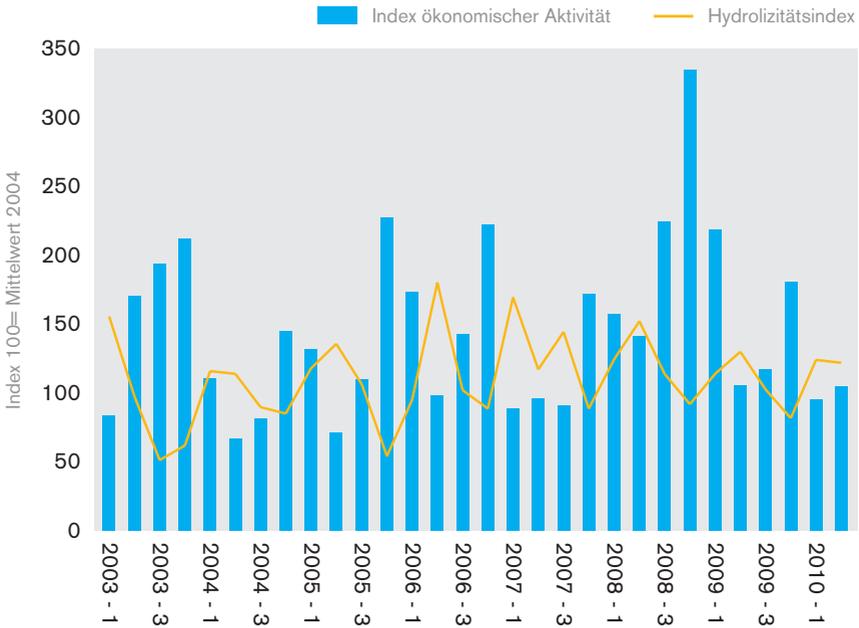
Cette situation va être de plus en plus difficile à supporter pour la batellerie, en particulier pour les nouveaux bateaux à double coque dont les coûts d'exploitation sont plus élevés que ceux des bateaux à simple coque qui sont souvent déjà amortis. D'une manière générale, les charges d'exploitation n'ont pas diminué dans les mêmes proportions que l'activité elle-même.

Graphique 51: Production en cale sèche en comparaison avec l'évolution des charges



Source: Secrétariat de la CCNR

De par son influence sur la capacité de chargement des bateaux, l'hydraulicité a une influence sur le niveau des frets et par là même sur le niveau d'activité économique de la profession. Le niveau de la demande est par ailleurs important de par son influence directe sur les volumes transportés.

Graphique 52: Production en cale citerne en relation avec l'hydraulicité

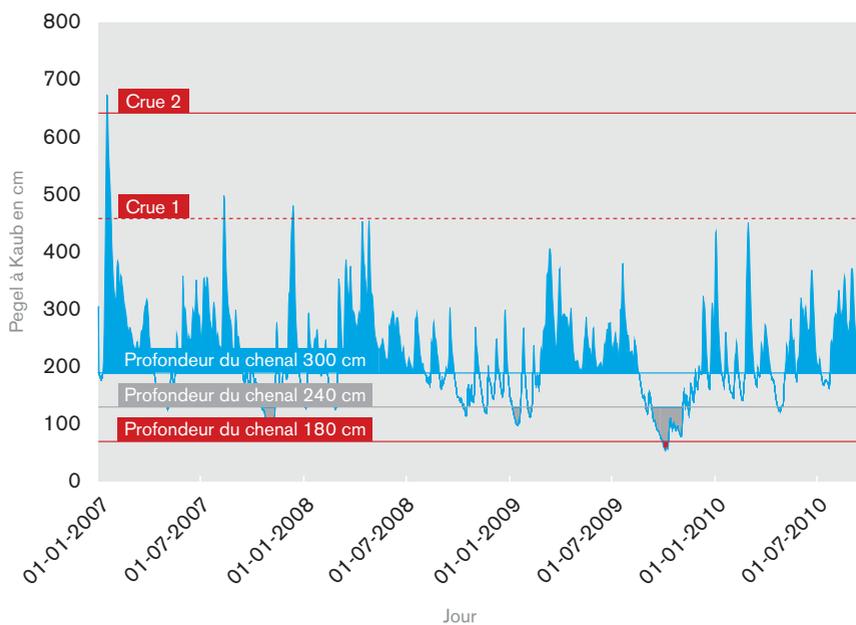
Source: Secrétariat de la CCNR

3. Influence de l'hydraulicité

Pendant l'automne 2009 et au cours des deux premiers trimestres 2010, l'hydraulicité a été suffisante pour permettre un enfoncement maximum des bateaux.

Il n'y a eu qu'une seule courte période d'eaux relativement basses pendant l'hiver 2009-2010.

Graphique 53: Hydraulicité à Kaub



Source : Bundesamt für Gewässerkunde

II. EVOLUTION DES COÛTS

1. Evolution générale des coûts

Tableau 18 : Comparaison de la structure des coûts des nouveaux automoteurs

Année de référence 2004		Automoteurs exploités par leurs propriétaires	Automoteurs exploités par un armement
Carburant		20%	18%
Frais de personnels		40%	42%
Autres coûts	Intérêts	40%	40%
	Assurances		
	Maintenance		

Source: Secrétariat de la CCNR

Exprimés sous forme d'agrégats, les différents postes de dépenses ont évolué de la manière suivante:

Tableau 19: Indice des coûts

Indice	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010*
Carburant	84	100	130	145	148	181	122	163
Frais de personnels	98	100	101	103	105	108	111	113
Autres coûts	100	100	100	132	170	163	161	163
Indice global des coûts pour la cale sèche	96,0	100,0	106,4	123,0	139,6	144,6	132,2	142
Indice global des coûts pour la cale citerne	94,3	98,0	103,8	120,1	136,6	143,1	132,9	143

(*) Estimations Source: Secrétariat de la CCNR

Aussi bien en cale sèche qu'en cale citerne, l'augmentation des coûts d'exploitation a atteint 7% environ. Elle est essentiellement imputable à la hausse du prix du carburant.

2. Carburant

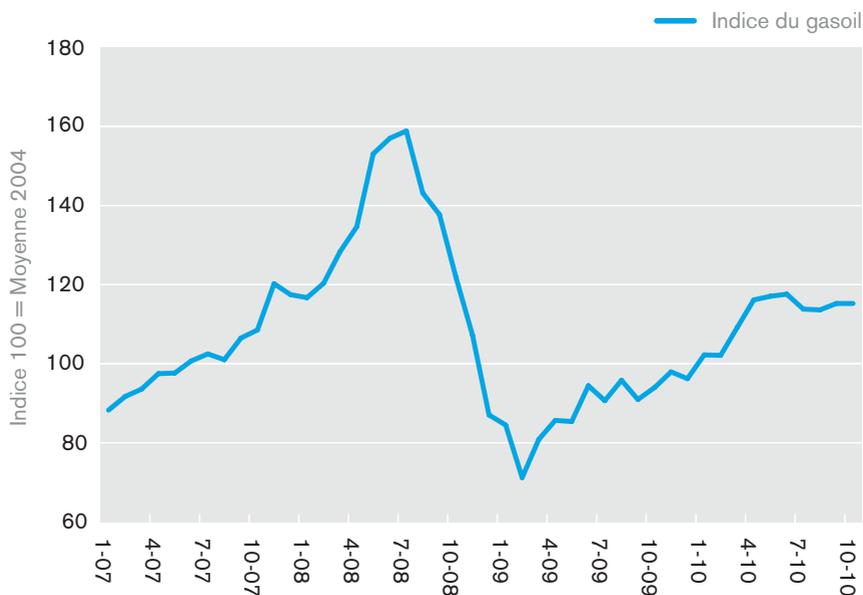
Les prix du carburant, qui étaient tombés à leur niveau le plus bas au deuxième trimestre 2009, sont repartis à la hausse. Leur niveau actuel correspond à la moyenne du minimum de 2009 et du record du milieu de l'année 2008.

Par rapport au creux du deuxième trimestre 2009, ils ont ré-augmenté de près de 62%. De nombreux contrats de transport prévoient l'adaptation partielle du prix du transport en cas d'augmentation du carburant par le biais d'une clause dite « clause gazole ».

Tableau 20: Prix annuel moyen du gazole

Année	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Prix de 100l de diesel	28,50	30,07	35,88	46,67	52,12	53,16	67,94	46,30	58,41

Graphique 54: prix du carburant



Source: Secrétariat du CBRB

3. Frais de personnel

En 2009 et 2010, l'augmentation des frais de personnel a été modérée. Les augmentations contractuelles de salaire doivent toujours être respectées :

- c'est ainsi qu'en Allemagne, par exemple, les salaires ont augmenté de 1,1% le 1^{er} juillet 2010 (après +3% au 1^{er} janvier 2009)
- au Pays-Bas, les salaires ont progressé de 0,75% environ en 2010.

Par ailleurs, dans le secteur de la navigation intérieure, le marché du travail traverse actuellement une phase d'ajustement structurel en ce sens que l'on recrute de plus en plus de personnes originaires de pays tiers. Font partie de ce groupe de pays tiers non seulement certains pays parties prenantes à la navigation intérieure en Europe, mais aussi, désormais, des pays situés sur d'autres continents.

L'emploi de ces ressortissants de pays tiers est régi par des structures et des montages qui compliquent tout contrôle du respect des conditions d'emploi applicables dans le secteur. Par conséquent, il est difficile de savoir si, du fait de cette évolution, l'augmentation des salaires stipulée par les conventions collectives se répercute directement sur les frais globaux de personnel.

4. Frais de maintenance

L'augmentation des cours de l'acier a provoqué un renchérissement de la maintenance. Des hausses supplémentaires ne sont pas à exclure. En Belgique par exemple, le coût de la maintenance devrait augmenter de 3,4% environ par rapport au point bas de 2009.

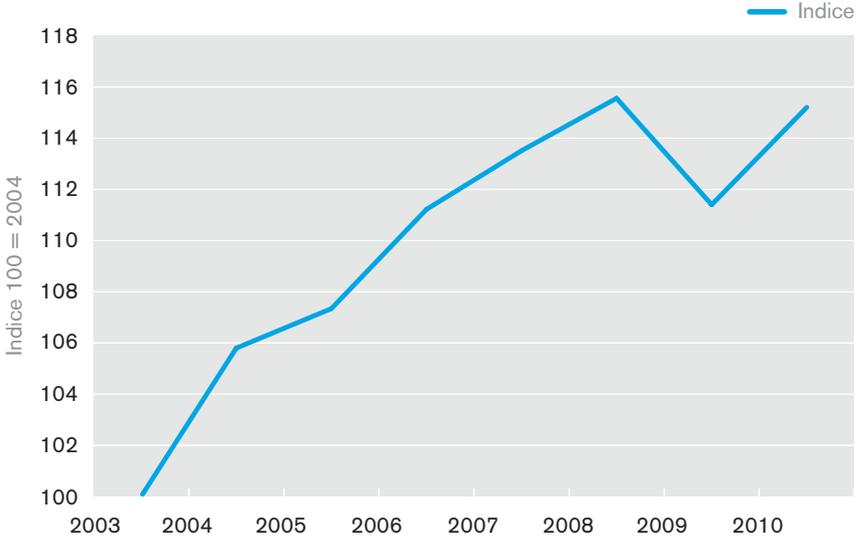
Toutefois, la faiblesse de la charge de travail des chantiers navals devrait, plus que tout autre facteur, limiter la hausse du prix des travaux de maintenance.

Deux raisons expliquent cette faiblesse:

d'une part, on ne grée pratiquement plus de bateau dans le secteur de la cale sèche, ce qui a considérablement réduit la demande pour les chantiers spécialisés. Si quelques bateaux ont été achevés au cours du premier semestre 2010, aucune nouvelle commande n'a été enregistrée.

d'autre part, en raison de la précarité de leur situation financière, de nombreux propriétaires de bateaux ont repoussé la plupart des travaux de maintenance et ont effectué uniquement les opérations d'entretien essentielles.

Graphique 55: Frais de maintenance



Source: ITB

5. Financement et frais de financement

Dans l'ensemble, les taux d'intérêts sont stables et peu élevés depuis le milieu de l'année 2009.

Comme la rentabilité demeure relativement faible et l'avenir incertain, pour l'instant, les banques ne participent plus aux projets d'investissements dans le secteur de la cale sèche.

En cale citerne, certains investissements bénéficient encore d'un financement mais exclusivement moyennant un apport important de fonds propres.

6. Assurances

Sur le marché, il y a un excédent temporaire de cale. En cale sèche, celui-ci est dû à la mise en service d'un très grand nombre de bateaux neufs et à l'effondrement de la demande de transport suite à la crise financière dont ce secteur ne s'est toujours pas complètement remis. Cette situation combinée au fait qu'il est devenu difficile de financer les investissements par le recours au crédit a eu pour conséquence de réduire quasiment à néant le nombre des transactions portant sur des unités de grande taille. Pour cette raison, une grande incertitude règne en ce qui concerne la valeur économique des bateaux et leur valeur d'assurance a également tendance à diminuer.

En cale citerne, les prix de construction des bateaux à double coque constituent toujours la référence pour déterminer la valeur des bateaux.

Tout comme les valeurs d'assurance, principalement des bateaux les plus anciens, les primes d'assurance tendent également à baisser.

CONCLUSION

La situation économique de la cale sèche se caractérise actuellement par une légère augmentation des coûts d'exploitation. Dans l'ensemble, l'activité demeure insuffisante car les volumes à transporter restent trop faibles pour que les capacités disponibles puissent être utilisées de manière optimale. Pour cette raison, la situation économique de nombreuses entreprises de navigation demeure très précaire malgré la nette augmentation de la demande de transport par rapport au paroxysme de la crise.

En cale citerne, la situation d'un grand nombre d'exploitants de bateaux à double coque se dégrade en raison de l'insuffisance de la demande alors que les capacités de transport continuent d'augmenter sur le marché. Les coûts d'exploitation y sont également en légère hausse tandis qu'en dépit de leur grande volatilité, les frets semblent plutôt destinés à stagner à moyen terme.

SYNTHÈSE ET PRÉVISIONS

La demande de transport, qui avait rebondi après avoir touché son point bas au printemps 2009, a continué à progresser. Ce redressement reflète surtout l'amélioration de l'état de santé de l'économie en Allemagne, pays le plus important pour le transport par voies navigables. Les secteurs d'activité primordiaux sont notamment ceux de la sidérurgie, du charbon, de la chimie et du transport de conteneurs. Dans le cas de la sidérurgie, cette hausse s'explique en partie par un effet de rattrapage, devenu indispensable suite aux réductions drastiques de production décidées au début de la crise.

Dans ce contexte, il n'est pas possible de prévoir si cette croissance va se poursuivre au même rythme pour les mois à venir. C'est plutôt à un tassement de la courbe de la croissance qu'il faudra probablement s'attendre, tendance qui sera du reste suivie par l'ensemble de l'économie dans cette région. Un scénario prévoyant la poursuite du redressement de l'économie en général et donc de la demande de transport en particulier peut ainsi néanmoins être prévu.

Dans cette optique il convient d'apporter en complément quelques commentaires. Le trafic des conteneurs dépend étroitement du commerce mondial et du niveau des dépenses au sein des différentes économies. Le ralentissement de la croissance attendu au plan international en 2011 se répercutera sans aucun doute sur ce type de transports. De ce fait, au sein de ce segment, la progression de la demande de transport devrait être plutôt modérée au cours des prochains mois, la demande elle-même étant marquée par une certaine volatilité. En outre, il ne faut pas perdre de vue que la navigation intérieure et le rail se trouvent en situation de concurrence. Si la navigation intérieure a longtemps été considérée comme le leader incontestable en termes de prix sur le marché, cette position est à présent disputée entre ces deux modes de transport. En effet, les opérateurs des chemins de fer consolident dès à présent leurs positions sur tous les fronts. L'évolution de la part de marché de la navigation intérieure par rapport à celle du rail devient par conséquent un paramètre important, qu'il va falloir prendre en considération pour l'élaboration de prévisions de croissance.

Enfin, il y a la situation particulière dans laquelle se trouve la navigation en cale citerne. Le recul de la demande de transport est dû à des évolutions structurelles liées à l'utilisation des huiles minérales (substitution, économies, à long terme aussi la délocalisation de capacités de production). Dans le même temps, la flotte citerne ne cesse de croître en termes de tonnage mais aussi de productivité en raison du passage à l'utilisation exclusive de bateaux à double coque d'ici à 2019. L'augmentation de la taille des bateaux a certes permis d'exploiter pleinement le potentiel offert par les économies d'échelle, mais elle a également et de façon déterminante rendu ces bateaux plus vulnérables en cas de basses-eaux. Cette évolution favorise un accroissement de la volatilité sur ce segment, qui se trouve par ailleurs encore renforcée par l'effet du niveau des eaux sur la capacité de transport disponible. L'avenir nous dira si ce qui apparaît d'une certaine manière comme un double facteur de volatilité, permettra malgré tout l'émergence d'un scénario susceptible d'assurer une exploitation rentable. Il va par conséquent falloir suivre avec une grande attention l'évolution de la navigation en cale citerne au cours des prochaines années.

En ce qui concerne la navigation danubienne, on ne peut s'attendre à court terme à aucune amélioration notable de la demande de transport, en raison de la situation économique peu favorable des secteurs industriels tributaires des transports par voies navigables. Au niveau des transports de conteneurs globalement moins développés que sur le Rhin, on ne s'attend pas non plus à un accroissement sensible (du fait de la faiblesse de la fréquence des transports, du petit nombre de zones densément peuplées et industrialisées ainsi que de l'insuffisance de certaines infrastructures).

Les frets ont continué à progresser légèrement pendant l'automne 2010, sous l'effet de l'augmentation de la demande de transport en cale sèche. L'hydraulicité relativement faible a probablement aussi contribué à cette augmentation. Il paraît ainsi important de noter l'existence d'une tendance haussière perceptible sur le marché. On peut y voir un signe indiquant qu'au niveau des revenus, le creux de la vague a également été dépassé dans ce secteur.

Comme nous l'avons déjà signalé plus haut, la navigation en cale citerne constitue une exception à cet égard.

Les coûts d'exploitation ont évolué de façon habituelle, en suivant une tendance haussière.

En résumé, il apparaît que la navigation intérieure semble avoir retrouvé des bases plus solides, grâce notamment à un retour de la croissance au niveau de l'économie générale et au dépassement du point bas en termes d'activité sur le marché des transports. Ce redressement devrait contribuer à accroître la confiance des entrepreneurs, condition indispensable au renforcement de la position de la navigation intérieure sur le marché.

Annexes

Annexe 1

Nouvelles constructions mises sur le marché jusqu'en octobre 2010

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 ordinaires	29	37180		28	78156		14	23636	
Total	74	150294	56138	62	167832	41894	42	94962	34400
Automoteurs 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
Pousseurs	3		11670	1		279	1		177
Total	5		12946	1		279	2		1169
Bat. de croisière	17		13251	10		7238	5		4021
Bat. d'excursion	9		4834	1		1566	1		662
Total	26		18085	11		8804	6		4683

Type de bateau	2005			2006			2007		
	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW
Automoteurs	34	87645	27490	33	93985	26637	35	111655	31460
Barges ordinaires	12	11401		18	18385		29	54336	
Total	46	99046	27490	51	112370	26637	64	165991	31460
Automoteurs citernes	46	130860	43736	28	77565	24637	23	50333	16534
Barges citernes	2	2527		0	0	0	0	0	0
Total	48	133387	43736	28	77565	24637	23	50333	16534
Pousseurs	0		0	0		0	1		0
Remorqueurs	0		0	0		0	0		0
Total	0		0	0		0	1		0
Bat. de croisière	5		6280	4	1644	3186	2		1816
Bat. d'excursion	5		2832	2	1959	2244	1		1570
Total	10		9112	6	3603	5430	3		3386

Type de bateau	2008			2009			2010 (10 Mois)		
	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW
Automoteurs	68	226750	92944	72	237668	114002	19	53072	26072
Barges ordinaires	38	70260		44	97461		9	18445	
Total	106	297010	92944	116	335129	114002	28	71517	26072
Automoteurs citernes	47	117500	31870	87	228020	72778	52	148127	55080
Barges citernes	0	0		0	0	0	0		
Total	47	117500	31870	87	228020	72778	52	148127	55080
Pousseurs	3		1684	6		11188	1		558
Remorqueurs	3		0	6		1697	0		0
Total	6		1684	12		12885	1		558
Bat. de croisière	3		5092	9			3		2871
Bat. d'excursion	6		3092	1			1		2710
Total	9		8184	10		0	4		5581

Source: IVR et secrétariat de la CCNR

GLOSSAIRE

Acier électrique: Acier produit à partir de ferraille fondue suivant une procédure électrique.

Acier à oxygène: Acier produit suivant une technique de fabrication en haut-fourneau utilisant du fer brut et les principales matières premières (houille et charbon). Après plusieurs interventions (injection d'oxygène, etc.), le fer brut est transformé en acier brut.

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

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

Cale sèche: utilisée pour le transport de cargaisons sèches.

Demande de transport : Elle est constituée par les volumes de marchandises à transporter pour le compte des chargeurs ou secteurs industriels. Mesurée en tonnes ou tonnes-kilomètres.

Enfoncement: hauteur de la partie immergée d'un bateau, l'enfoncement modifie ainsi le niveau de chargement.

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

Fret: désigne une marchandise transportée ou le prix du transport.

Hydraulicité : hauteur d'eau d'un fleuve ou d'un canal en cm.

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

Manutention bateau-bateau: déchargement d'une cargaison d'un bateau à marchandises et chargement à bord d'un autre bateau à marchandises, même si la cargaison est restée à terre durant un certain temps avant la poursuite du transport.

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

Offre de transport ou de cale: constitué par la capacité totale de chargement de la flotte disponible, exprimée en tonnes.

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

Prestation: désigne la prestation de transport de marchandises, exprimée en tonnes/kilomètre.

Profondeur de chargement : Niveau d'enfoncement d'un bateau (à l'arrêt dans un port par exemple) pour un volume de chargement donné. Ce taux de chargement par rapport à la capacité théorique maximale du bateau et déterminé par les conditions hydrologiques du moment.

Rapport économétrique: rapport estimé pour la liaison entre deux ou plusieurs valeurs (par ex. la production d'acier, les transports par bateau de la navigation intérieure, les importations de charbon, etc.) sur la base de données statistiques et avec l'utilisation de procédures électroniques de calcul. L'estimation permet notamment la réalisation de prévisions.

Rendement: ce terme définit dans la présente publication l'activité de la navigation intérieure présentée sous forme d'index en tenant compte d'une certaine demande et de certains prix du transport constaté sur le marché.

Transport fluvio-maritime: transport de marchandises à bord d'un bateau fluvio-maritime (navire de mer conçu pour la navigation sur les voies de navigation intérieure), effectué entièrement ou partiellement sur le réseau de voies de navigation intérieure.

Tonnes-kilomètres (Tkm): unité de mesure des prestations de transport, correspondant au transport d'une tonne sur 1 km en navigation intérieure. Déterminé par la multiplication du volume transporté en tonnes par la distance parcourue en km.

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.

Voie de navigation intérieure: Voies navigables intérieures pouvant être empruntées avec une charge normale par des bateaux présentant un port en lourd de 50 t au minimum. En font partie les fleuves, lacs et canaux navigables.

SOURCES D'INFORMATION

Organisations internationales

COMMISSION DU DANUBE
EUROSTAT
INTERNATIONAL ENERGY AGENCY (IEA)
OCDE
COMMISSION DE LA MOSELLE
ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE (OMC)

Autorités nationales

Agence fédérale pour l'emploi (Allemagne)
Administration nationale hongroise du travail (Hongrie)
Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen (Allemagne)
Bundesanstalt für Gewässerkunde (Allemagne)
Bundesamt für Güterverkehr (Allemagne)
Chambre du commerce germano-hongroise (Allemagne/Hongrie)
Destatis (Allemagne)
DIHK (Allemagne)
Germany Trade & Invest (Allemagne)
IHK Magdebourg (Allemagne)
Ministère hongrois du développement national (Hongrie)
Ministère roumain du transport (Roumanie)
Office statistique de la Hongrie (Hongrie)
Office statistique de la Roumanie (Roumanie)
Office statistique de la Slovaquie (Slovaquie)
Voies Navigables de France (France)
WSD Süd-West (Allemagne)
WSD-OST (Allemagne)

Organisations de recherches

Enerdata
Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB)
Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik
Brême (ISL)
Intraplan
NEA Consulting
Supply Chain Services (SCS) de l'institut
Fraunhofer

Organisations de droit privé

Express Slovakia (Slovaquie)
Helologistics (Autriche)
Keyrail (Pays-Bas)
Voest Alpine Rohstoffbeschaffungs GmbH (Autriche)

Organisations de la navigation intérieure

Association des employeurs de la navigation intérieure (Arbeitgeberverband der Binnenschifffahrt)
CBRB
Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF)
Hungarian National Shipping Federation
Institut pour le Transport par Batellerie (ITB)
IVR
Kantoor Binnenvaart
Maritime Danube Ports Administration
Organisation Européenne des Bateliers (OEB)
Slovak Shipping and Ports JSC
Union Européenne de la Navigation Fluviale (UENF)

Organisations industrielles

Association fédérale des caisses d'assurance-maladie des entreprises (BKK)
Conseil européen des fédérations de l'industrie chimique (CEFIC)
Eurofer
Fédération allemande de la chimie (VCI)
Fédération du commerce de gros, du commerce extérieur et des services (BGA)
Verein der deutschen Kohleimporteure (VDKI)

Ports

Amsterdam
Anvers
Bâle
Cologne
Constanza
Dusseldorf-Neuss
Galati
Giurgulesti
Karlsruhe
Ludwigshafen
Mannheim
Rotterdam
Strasbourg

Autres sources

PJK international b.v.

Main-Netz (Quotidien pour la Basse-Franconie), le 14.09.2010

Pester Lloyd (Quotidien pour la Hongrie et l'Europe de l'Est), le 06.01.2010

VDI-Nachrichten (Journal de l'association des ingénieurs allemands), le 21.12.2007

Martin, Edgar: International Waterway in Crisis: the case of the River Danube; Paper at the IAME Panama 2002 Conference Proceedings, 13 – 15 November 2002.

COLLABORATEURS

Commission européenne

Herr DIETER (Administrateur)

Secrétariat de la CCNR

Hans VAN DER WERF (Chef de projet)

Jean-Paul WEBER (Administrateur)

Norbert KRIEDEL (Econométricien)

Martine GEROLT (Secrétariat)

Bernard LAUGEL (Impression)

Kontakt: jp.weber@ccr-zkr.org

Groupe d'experts

Christian VAN LANCKER (OEB)

Frédéric SWIDERSKI (ITB)

Manfred KAMPHAUS (UENF)

Jan VELDMAN (OEB)

Michael GIERKE (BAG)

NEA

Hans VISSER

Bredewater 26

NL-2715 ZOETERMEER

Designer

Bitfactory

Willem Buytewechstraat 40

NL-3024 BN Rotterdam

Achévé d'imprimé : décembre 2010

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



COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN



COMMISSION EUROPÉENNE
DIRECTION GÉNÉRALE ENERGIE ET TRANSPORTS