

APERÇU DU MARCHÉ

LA NAVIGATION INTÉRIEURE EUROPÉENNE

PUBLIÉ AU
PRINTEMPS 2017



En partenariat
avec



CCNR
COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN



Aperçu du marché

NAVIGATION INTÉRIEURE EUROPÉENNE

Publié au
printemps 2017

SOMMAIRE

01

CONTEXTE ÉCONOMIQUE (P.5)

Contexte économique en Europe (p.6)

Activité industrielle et navigation intérieure (p.8)

Situation économique des secteurs liés
à la navigation intérieure (p.10)

02

TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LES VOIES D'EAU INTÉRIEURES ET DANS LES PORTS (P.15)

Prestation de transport en Europe (p.16)

Prestation de transport dans les principaux pays
d'Europe concernés par la navigation intérieure (p.22)

Transport de cargaison sèche, de cargaison
liquide et de conteneurs (p.24)

Transport fluvial dans les ports européens (p.26)

Transport de conteneurs dans les ports européens
(p.28)

03

CONDITIONS D'EXPLOITATION (P.31)

Évolution du chiffre d'affaires en Europe (p.32)

Taux de fret (p.36)

04

PERSPECTIVES (P.41)

Point sur le transport de produits pétroliers (p.42)

Perspectives d'évolution du commerce mondial
et tendances dans le transport fluvial (p.44)



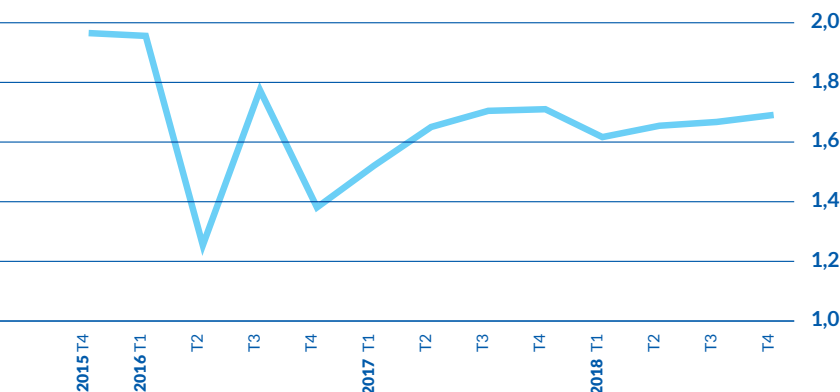
01

CONTEXTE ÉCONOMIQUE

CONTEXTE ÉCONOMIQUE EN EUROPE

TAUX DE CROISSANCE TRIMESTRIEL DU PIB ET PERSPECTIVES POUR LA ZONE EURO (%)

Source: OCDE - Perspectives économiques Janvier 2017



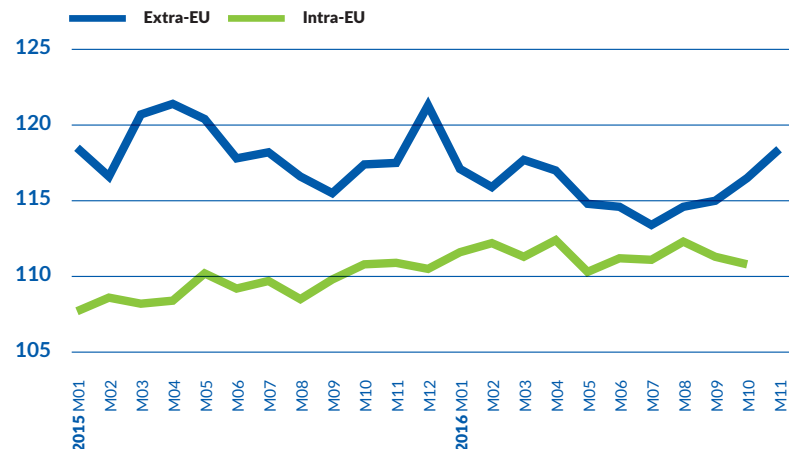
- Pour le 3^e trimestre 2016, la croissance du PIB par rapport au 3^e trimestre 2015 est estimée à 3% au niveau mondial et à 1,8% pour la zone euro; ces estimations sont légèrement supérieures à celles présentées fin 2016 (+0,2%) dans les perspectives économiques précédentes de l'OCDE et du FMI.
- Deux raisons principales expliquent cette actualisation des perspectives:
 1. Le commerce mondial s'accélère à nouveau dans le contexte de la hausse des prix des matières premières, ce qui permet aux économies des marchés émergents, riches en matières premières, de développer leurs échanges avec les pays plus développés. Les économies émergentes connaissent cet effet dit «effet des termes de l'échange», qui est favorable au commerce mondial de manière générale.

2. Relance budgétaire pour l'intégralité de l'économie mondiale, qui devrait être déclenchée par la nouvelle orientation de la politique économique de l'administration américaine.

- Pour l'intégralité de la période 2017 - 2018, l'OCDE et le FMI prévoient un taux de croissance similaire à celui constaté dans la zone euro au 3^e trimestre 2016 (entre +1,6 et +1,8%).

EXPORTATIONS DES PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE (UE) VERS DES PAYS TIERS (EXTRA-EU-28) ET MEMBRES DE L'UNION EUROPÉENNE (INTRA-EU-28) (2010 = 100)

Source: Eurostat



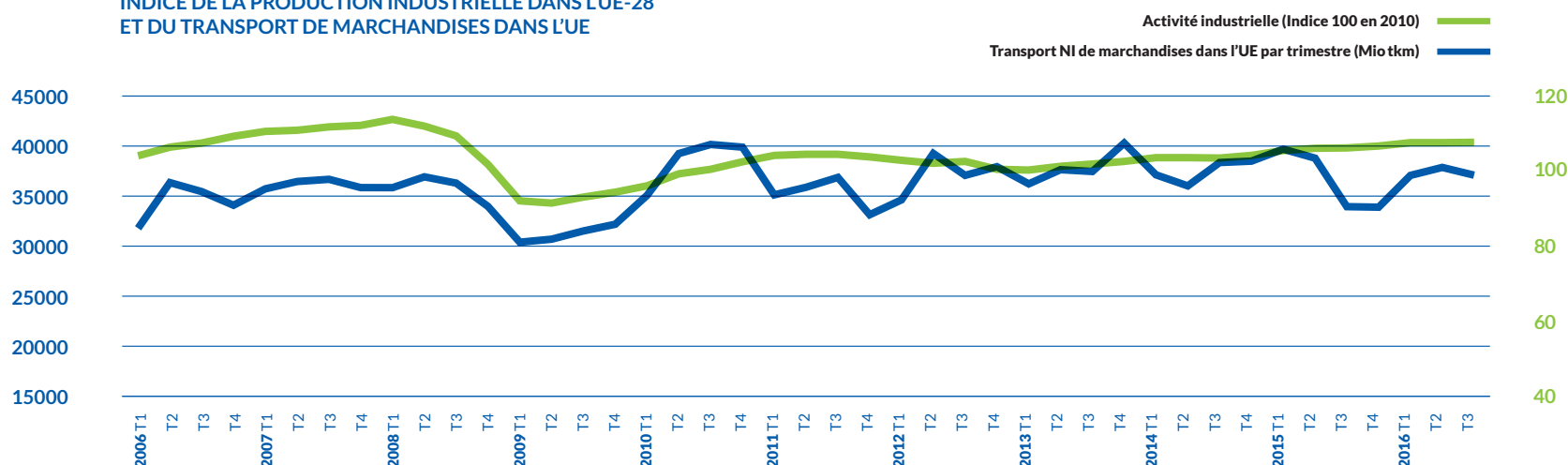
- Après le ralentissement du commerce mondial au 1^{er} semestre 2016, les exportations de biens et de services ont récupéré au 2^e semestre 2016 et cette reprise devrait se poursuivre en 2017 et 2018.
- Cela s'explique par l'augmentation du prix des matières premières, qui permet aux pays en développement riches en matières premières d'améliorer leurs termes de l'échange et leur capacité à importer davantage de marchandises en provenance de pays membres de l'UE.¹

¹ Voir: Commission européenne (2016), Prévisions économiques européenne, automne 2016 et hiver 2017. [Termes de l'échange = rapport entre les prix à l'exportation et les prix à l'importation d'un pays]

ACTIVITÉ INDUSTRIELLE ET NAVIGATION INTÉRIEURE

INDICE DE LA PRODUCTION INDUSTRIELLE DANS L'UE-28
ET DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS L'UE

Source: Eurostat



- L'activité industrielle dans l'Union européenne connaît une progression constante et cette tendance devrait se maintenir en 2017 et 2018, soutenue par un dynamisme plus marqué du commerce mondial et par les retombées positives de la politique budgétaire expansionniste menée aux États-Unis.
- Si la demande de transport par bateau de navigation intérieure a partiellement récupéré des pertes de fret subies en automne 2015 (pertes de fret subies dès l'été 2015 sur le Danube), une nouvelle période de basses eaux survenue en automne 2016 a donné lieu, dans une moindre mesure, à de nouvelles pertes de fret.

**AUGMENTATION
DE LA PRODUCTION
INDUSTRIELLE
DANS L'UE DE**



1,4%

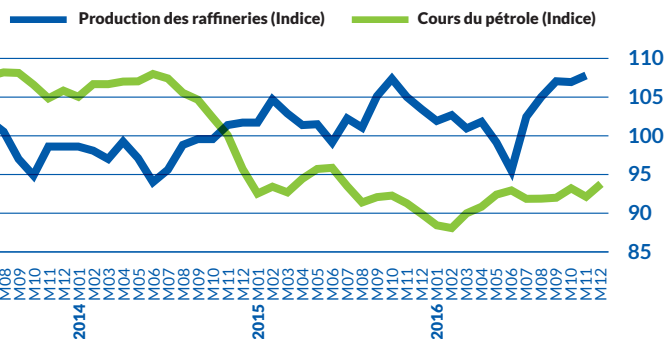
**ENTRE LES 3^E TRIMESTRES
DE 2015 ET DE 2016**

SITUATION ÉCONOMIQUE DES SECTEURS LIÉS À LA NAVIGATION INTÉRIÈRE

Segment des produits pétroliers

PRODUCTION DES RAFFINERIES DANS L'UE ET COURS DU PÉTROLE BRUT (INDICE M1 / 2013 = 100)

Source: Eurostat (production des raffineries) et Federal Reserve Bank of St. Louis (cours du pétrole)

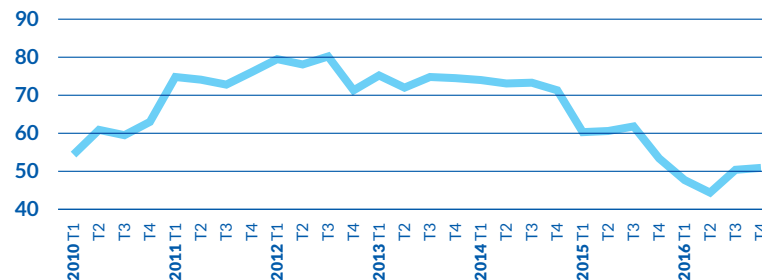


- Après avoir atteint en février 2016 son niveau le plus bas constaté sur plusieurs années (30 \$ US par baril), le cours du pétrole s'est stabilisé au 2^e semestre 2016 dans une fourchette de 45 à 55 \$ US.
- Cette stabilisation a encore permis au secteur du raffinage de réaliser des marges bénéficiaires suffisamment élevées, ce qui explique l'augmentation de la production des raffineries au 2^e semestre 2016.
- L'accord de l'OPEP de novembre 2016 se traduira par de nouvelles hausses du cours du pétrole en 2017, puisqu'il aura pour effet de réduire l'approvisionnement mondial en pétrole de 1,2 million de barils par jour à partir de janvier 2017.
- Toutefois, la hausse du cours du pétrole s'accompagne d'importants effets secondaires: la rentabilité des champs de forage pétrolier non conventionnels s'en trouvera augmentée et ils atteindront leur seuil de rentabilité si le cours du pétrole passe la marque d'environ 50 \$ US.

Il en résultera la mise sur le marché d'une offre supplémentaire en pétrole, ce qui limitera la hausse du cours du pétrole.

- Globalement, cela laisse penser que les cours du pétrole se stabiliseront dans une fourchette comprise entre 50 et 60 \$ US par baril en 2017, ce qui n'aura pour conséquence qu'une légère baisse de la production des raffineries et de la demande de transport pour les produits pétroliers. (sources: OilPrice.com et Prévisions économiques européennes).
- Parallèlement à l'évolution prévue du cours du pétrole, les coûts du carburant pour la navigation intérieure devraient se stabiliser dans une fourchette de prix comprise entre 50 et 60 € / 100 litres en 2017.

ÉVOLUTION DES PRIX DES CARBURANTS DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT FLUVIAL (€/ 100 L) Source: CBRB



Segment de l'industrie sidérurgique

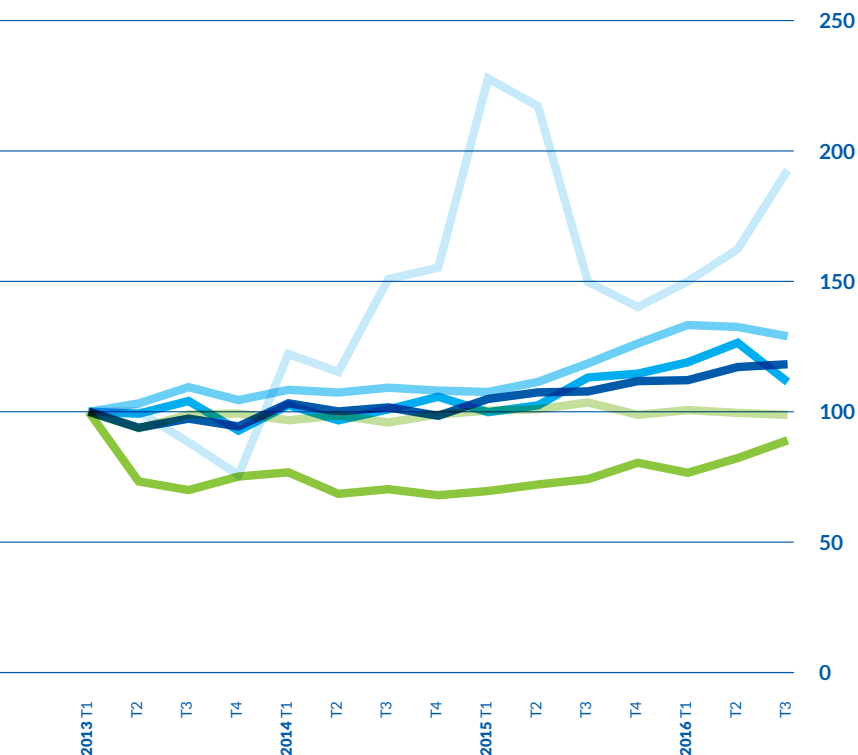
- La situation actuelle se caractérise par une stabilisation et stagnation; selon l'Association allemande de l'industrie sidérurgique, le nombre des nouvelles commandes enregistrées par l'industrie sidérurgique allemande a augmenté légèrement, de sorte que la production d'acier devrait connaître une légère hausse en 2017 (+1%).
- L'examen de la production d'acier en Autriche permet de constater une baisse de 3,2% entre 2015 et 2016 (source: Association mondiale de l'acier).
- En 2016, la production d'acier a baissé de 2% en Roumanie, tandis qu'elle a augmenté de 23% en Serbie, grâce à des investissements directs chinois (prise de contrôle de l'aciérie de Smederovo / Danube).

Segment du secteur de la construction

ÉVOLUTION DES PERMIS DE CONSTRUIRE POUR LES MAISONS D'HABITATION DANS L'UE (INDICE 2010=100)

Source: Eurostat

Pays-Bas Allemagne Autriche EU - 28
Roumanie France



- Le transport de sable, de gravier et d'autres matériaux de construction est lié à l'activité dans le secteur de la construction et à l'aménagement de sites d'extraction dans les lits des voies d'eau.
- L'activité de construction n'augmente que légèrement dans l'UE, mais connaît une forte hausse aux Pays-Bas. En France, ce secteur connaît une croissance depuis 2015 et cette tendance positive devrait se maintenir.

Segment des produits agricoles

- Les résultats des récoltes au 2^e semestre de l'année 2016 font apparaître d'importantes disparités en Europe. En Europe occidentale, les conditions climatiques défavorables se sont traduites par de fortes baisses: selon l'organisation Agrimer, la production française de blé a baissé d'un quart en 2016 par rapport à la moyenne des 5 dernières années et d'un tiers par rapport à 2015. Les récoltes ont aussi fortement diminué en Allemagne en 2016. Ces baisses ont un impact négatif sur les transports de blé sur le Rhin, la Seine et d'autres voies d'eau en France et en Allemagne.
- Dans la région du Danube, les récoltes de l'automne 2016 ont été supérieures à celles des années précédentes (Source: Agrimer). Les exportations de céréales via le Danube et le port maritime de Constanta ont ainsi augmenté, y compris les transports en provenance de la Serbie et de la Hongrie à destination de pays du sud de l'Europe et de l'Afrique du nord. Il était prévu que la Roumanie devienne en 2016 le principal pays exportateur de blé en Europe, devant la France et l'Allemagne.

20%

**PART DES PRODUITS AGRICOLES
DANS LE TONNAGE ANNUEL
TRANSPORTÉ SUR LES VOIES
NAVIGABLES FRANÇAISES**



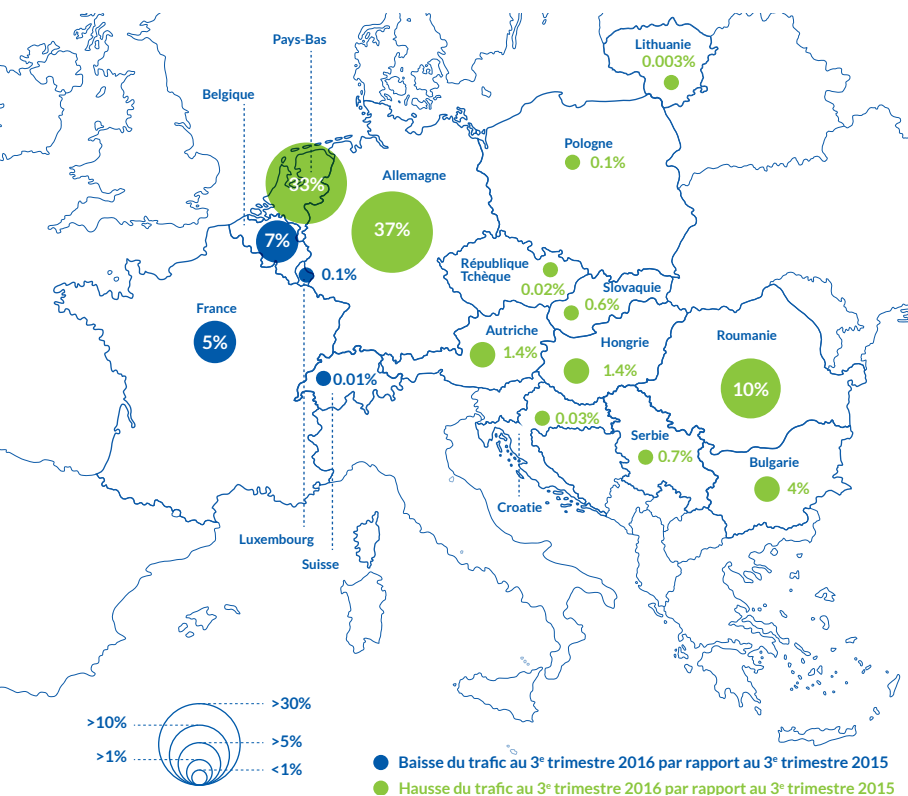
02

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

PRESTATION DE TRANSPORT EN EUROPE

PRESTATION DE TRANSPORT DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE
SUR LE TERRITOIRE NATIONAL DE CHAQUE PAYS EN EUROPE
POUR LE 3^E TRIMESTRE DE 2015 ET 2016

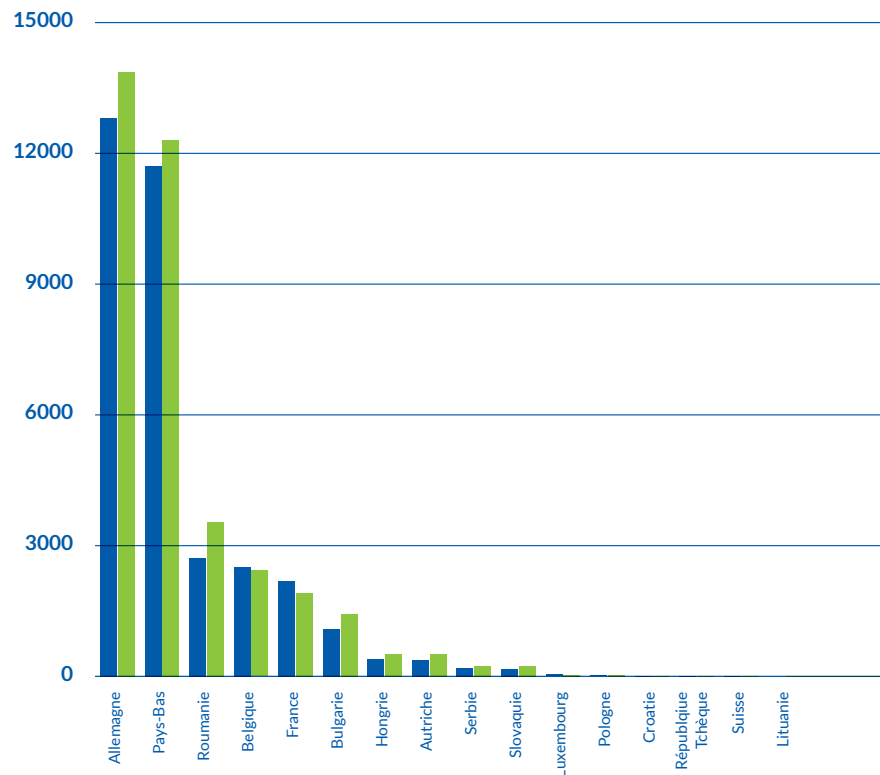
Part des pays en TKM par rapport au total de la prestation de transport en Europe



Sources: offices nationaux de statistiques, Eurostat, CCNR

Capacité de transport (en mio. tkm)

T3 2015 T3 2016

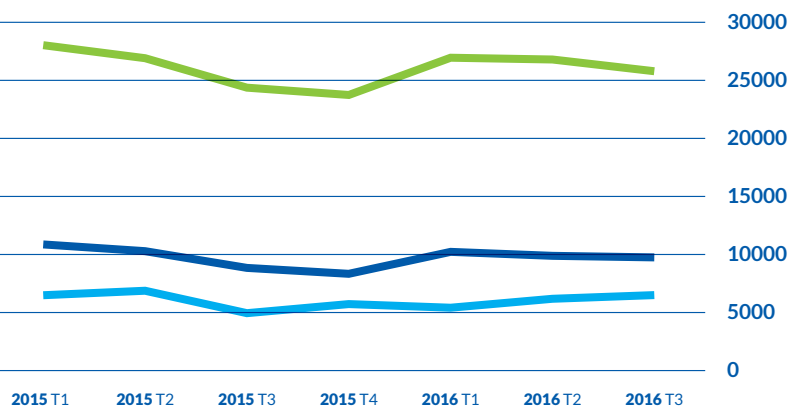


- Au 3^e trimestre 2016, 82% des marchandises transportées sur les voies d'eau intérieures en Europe ont été transportées dans les pays rhénans, tandis que les pays danubiens ont représenté 17%.

EVOLUTION DE LA PRESTATION DE TRANSPORT SUR LE RHIN ET LE DANUBE (PRESTATION DE TRANSPORT EN MILLIONS DE TKM)

Source: Destatis, Offices nationaux de statistiques

■ Rhin traditionnel ■ Danube
■ Rhin, affluents et l'axe Nord-Sud

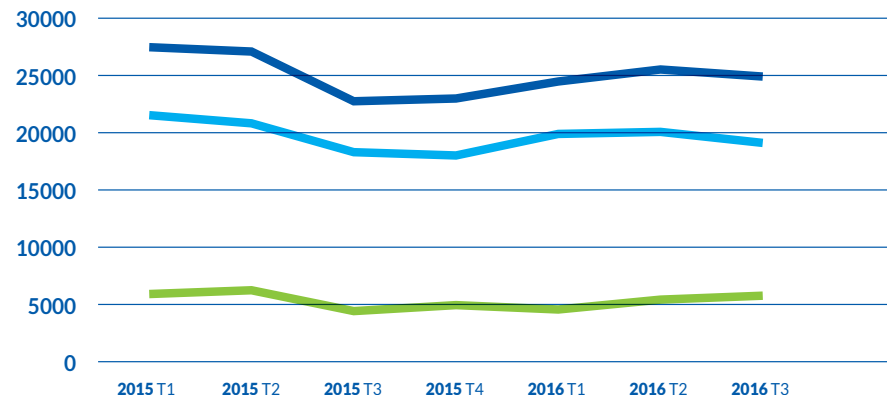


- Au 3^e trimestre 2016, 47,5 millions de tonnes de marchandises ont été transportées sur le Rhin traditionnel (le Rhin entre la Suisse et la frontière entre l'Allemagne et les Pays-Bas). Cela représente une hausse de 8,8 % par rapport à la période de basses eaux du 3^e trimestre 2015, mais une stagnation par rapport au 2^e trimestre de l'année 2016. La prestation de transport a augmenté de 10 % par rapport au 3^e trimestre 2015 et demeure stable elle aussi par rapport au 2^e trimestre de l'année 2016.
- Les transports sur le Danube ont fortement augmenté au 3^e trimestre 2016 (+30 % en moyenne trimestrielle d'une année à l'autre sur le Danube moyen et inférieur et +40 % sur le Danube supérieur, en Autriche et en Slovaquie), ce qui s'est traduit par des effets de rattrapage considérables dans le segment des transports de vrac (minerai de fer, houille, céréales), qui avaient fortement régressé en raison des périodes de basses eaux survenues aux 3^e et 4^e trimestres 2015.

PRESTATION DE TRANSPORT POUR LA CARGAISON SÈCHE EN EUROPE (DONNÉES TRIMESTRIELLES - EN MIO. TKM)

Sources: offices nationaux de statistiques, CCNR

■ Cargaison sèche en Europe ■ Cargaison sèche Pays rhénans ■ Cargaison sèche Pays danubiens

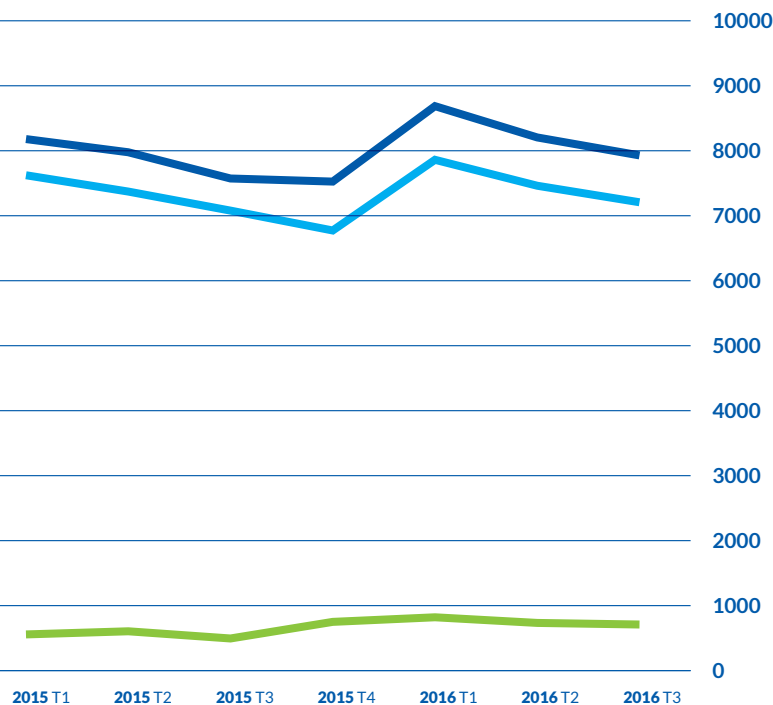


- L'examen des valeurs pour la cargaison sèche transportée sur le Rhin par rapport à celles des années précédentes fait apparaître que la reprise constatée depuis le 3^e trimestre 2015 n'a pas permis au transport de cargaison sèche de retrouver les niveaux atteints au début de l'année 2015. La reprise s'est interrompue à mi-chemin, avec une orientation à la baisse au 3^e trimestre 2016.
- Dans les pays du Danube, les conditions hydrologiques ont été plus favorables au 3^e trimestre 2016 qu'au 3^e trimestre 2015. Les pays du Danube ont aussi bénéficié des bons résultats des récoltes en 2016, ce qui explique la hausse de la prestation de transport constatée pour la cargaison sèche dans ces pays.

PRESTATION DE TRANSPORT POUR LA CARGAISON LIQUIDE EN EUROPE (DONNÉES TRIMESTRIELLES - EN MIO. TKM)

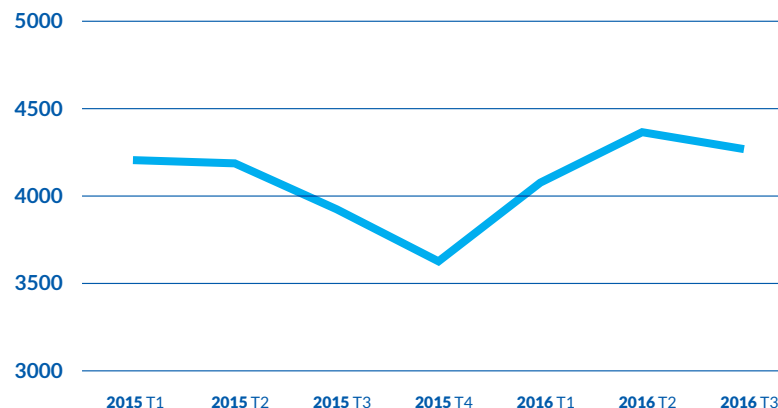
Sources: offices nationaux de statistiques, CCNR

— Cargaison liquide en Europe
— Cargaison liquide Pays rhénans
— Cargaison liquide Pays danubiens



PRESTATION DE TRANSPORT POUR LES CONTENEURS EN EUROPE (DONNÉES TRIMESTRIELLES - EN MIO. TKM)

Sources: offices nationaux de statistiques, CCNR

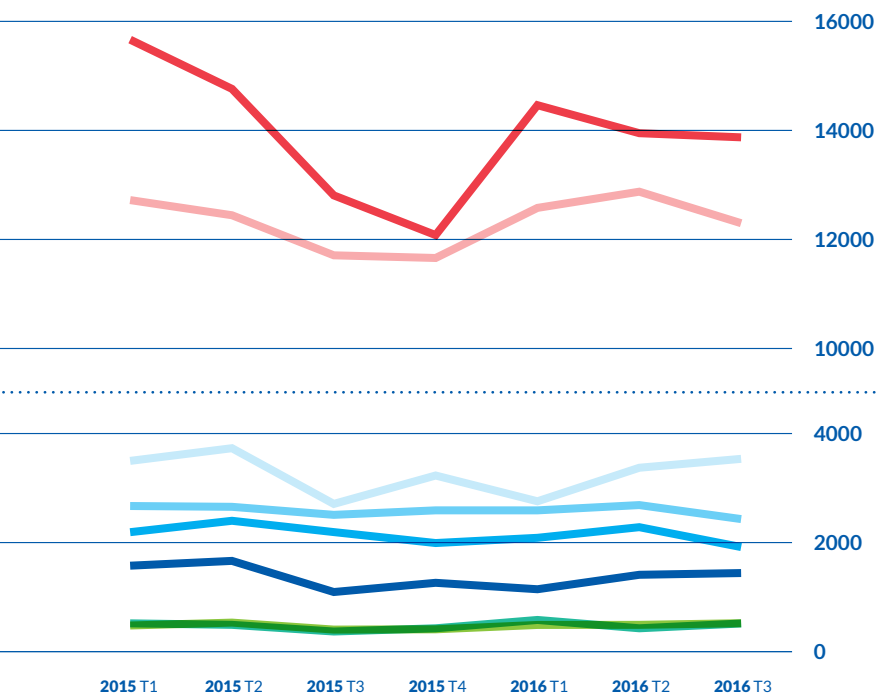


- À l'inverse, les transports de cargaison liquide et de conteneurs ont non seulement atteint, mais ont même dépassé leurs niveaux respectifs du 3^e trimestre 2015. Toutefois, la prestation de transport a régressé pour la cargaison liquide après le pic atteint au 1^{er} trimestre 2016, tandis que la prestation de transport pour les conteneurs s'est maintenue à plus de 4 milliards de tkm.
- Le transport de conteneurs étant marginal sur le Danube, le transport de conteneurs à l'échelle européenne est presque équivalent au transport de conteneurs dans les pays rhénans.
- Le transport de conteneurs sur le Rhin traditionnel a représenté 4,2 millions de tonnes de marchandises et 581 000 tonnes en EVP. Par rapport au 3^e trimestre 2015, le nombre de tonnes transportées a augmenté de 8 %, soit une hausse de 6 % en EVP.

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

PRESTATION DE TRANSPORT PAR BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIÈURE DANS LES PRINCIPAUX PAYS CONCERNÉS PAR LA NAVIGATION INTÉRIÈURE
(DONNÉES TRIMESTRIELLES - EN MIO. TKM)

Allemagne Pays-Bas Roumanie Belgique
France Bulgarie Autriche Hongrie



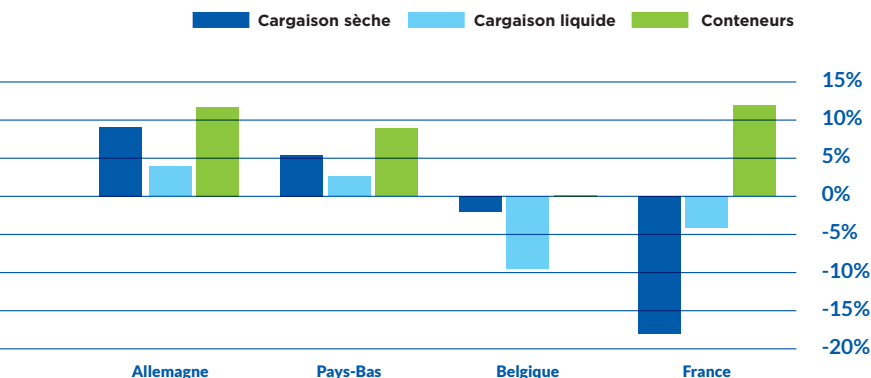
Source: Eurostat and National Statistics Offices

- Par rapport au 2e trimestre 2016, la prestation de transport a diminué de 4% aux Pays-Bas et de 1% en Allemagne.
- Par rapport au 3e trimestre 2015, la prestation de transport a augmenté au 3e trimestre 2016 de 5% aux Pays-Bas et de 8% en Allemagne. Le taux de croissance plus élevé en Allemagne reflète le phénomène de rattrapage toujours considérable dans le segment de la cargaison sèche.
- En France, la prestation de transport par bateau de navigation intérieure a fortement régressé au 3e trimestre 2016, notamment en raison des mauvais résultats des récoltes. Selon l'association agricole Agrimer, les exportations de blé de la France vers les pays outre-mer ont diminué de moitié (-50%) au 2e trimestre 2016 par rapport aux volumes exportés au cours de la même période de l'année 2015. De ce fait, le segment de la cargaison sèche a régressé de 18% par rapport à la prestation de transport atteinte au 3e trimestre 2015 et au 2e trimestre 2016.
- Le segment de la cargaison liquide a enregistré une faible régression en France au 3e trimestre 2016, tandis que le segment des conteneurs a augmenté: + 12% par rapport au 3e trimestre 2015 et + 2% par rapport au 2e trimestre 2016.
- Parmi tous les pays du Danube, la plus forte hausse a été constatée sur le Danube supérieur (+40% en Autriche et en Slovaquie). Sur le Danube moyen, la demande de transport a dépassé les niveaux du 3e trimestre 2015 de 29% en Hongrie, de 22% en Serbie et de 33% en Croatie. Sur le Danube inférieur, la Roumanie et la Bulgarie ont enregistré respectivement une hausse de 30% et de 32%.
- La demande de transport a régressé en Croatie et en Serbie au 3e trimestre 2016 par rapport au trimestre précédent, tandis qu'elle a poursuivi son augmentation entre le 2e et le 3e trimestre 2016 en Autriche, en Slovaquie, en Hongrie, en Roumanie et en Bulgarie.

TRANSPORT DE CARGAISON SÈCHE, DE CARGAISON LIQUIDE ET DE CONTENEURS

TAUX DE VARIATION DE LA PRESTATION DE TRANSPORT PAR BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE DANS LES PAYS RHÉNANS (T3 2016 VS T3 2015 - %)

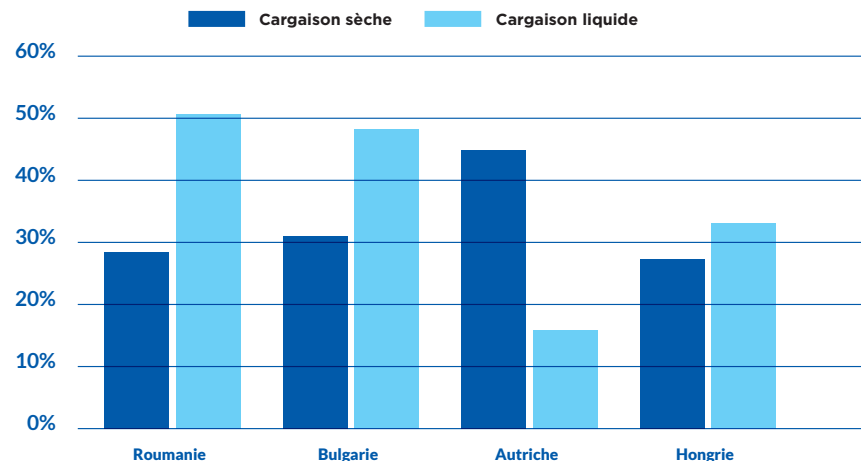
Sources : Eurostat et offices nationaux de statistiques



- Bien qu'ayant largement dépassé les niveaux atteints au 3^e trimestre 2015 (+12% en Allemagne, +9% aux Pays-Bas), la prestation de transport pour les conteneurs, en hausse continue dans ces deux pays, a connu un léger ralentissement par rapport au 2^e trimestre 2016: +3% (DE) / +2% (NL). Le transport de conteneurs maintient néanmoins sa tendance à la hausse, en particulier dans ces deux pays. Entre le 1^{er} trimestre 2011 et le 3^e trimestre 2016, la prestation de transport trimestrielle pour les conteneurs a augmenté de 33% à la fois aux Pays-Bas et en Allemagne.
- La prestation de transport pour la cargaison sèche a fortement augmenté en Allemagne (+8%), reflétant les phénomènes de rattrapage déjà évoqués ci-avant et dépassant la hausse enregistrée aux Pays-Bas (+5%). En France, les résultats particulièrement mauvais des récoltes se sont traduits par une forte baisse de 18%.

TAUX DE VARIATION DE LA PRESTATION DE TRANSPORT PAR BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE DANS LES PAYS DU DANUBE (T3 2016 VS T3 2015 - %)

Sources : Eurostat et offices nationaux de statistiques

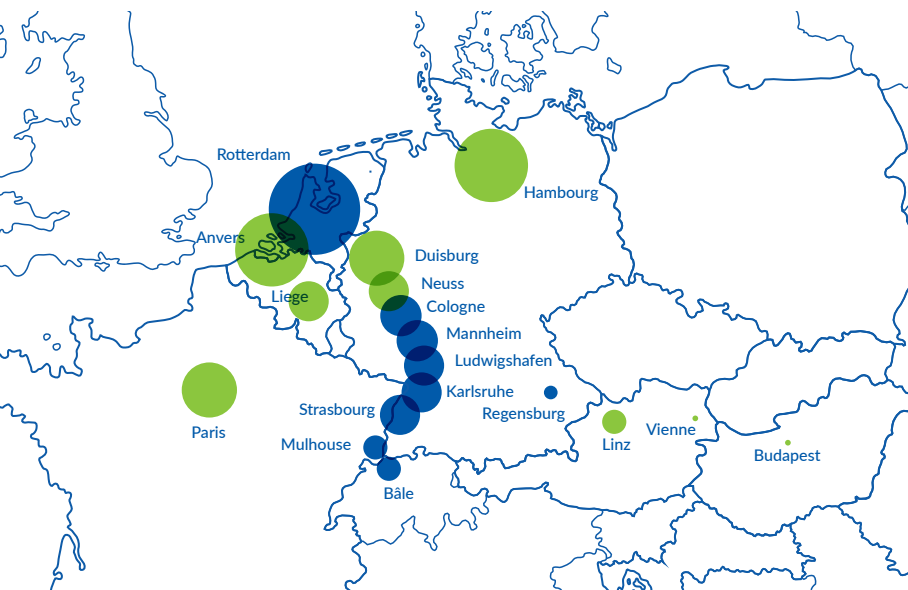


- De manière générale, le principal segment de marché dans la région du Danube, le segment de la cargaison sèche, se caractérise par une forte volatilité due à l'importance des produits agricoles et aux particularités des variations de hauteurs d'eau sur le Danube.
- En Autriche, sur le Danube supérieur, l'important segment de cargaison sèche qu'est le minerai de fer, ainsi que les transports de métaux, ont enregistré une très forte hausse de 50% par rapport au 3^e trimestre de l'année 2015. Cela s'explique par une forte hausse des transports de minerai de fer vers l'amont, à destination de l'Autriche, et des transports de produits métalliques vers l'aval, à destination du Danube moyen et inférieur. Un taux de croissance élevé a été observé aussi pour les produits agricoles.
- Les transports de produits pétroliers ont fortement augmenté dans les régions du Danube moyen et du Danube inférieur. Sur le Danube moyen, cela s'explique par un plus grand nombre de mouvements vers l'amont de produits pétroliers en provenance de la Hongrie et de la Slovaquie.

TRANSPORT FLUVIAL DANS LES PORTS EUROPÉENS

ÉVOLUTION DU TRANSBORDEMENT ENTRE LES 3 PREMIERS TRIMESTRES DE 2015 ET DE 2016

Source: Destatis, ports mentionnés



● Hausse du trafic global entre T1-T3 2015 et T1-T3 2016

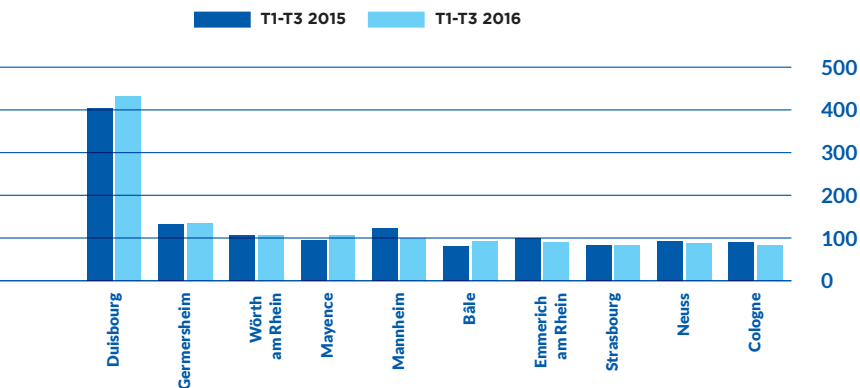
● Baisse du trafic global entre T1-T3 2015 et T1-T3 2016

- La manutention maritime de marchandises dans le port de Rotterdam a régressé de 2 % au cours des trois premiers trimestres de 2016 par rapport à la même période de l'année 2015. Cela s'explique principalement par le recul des transports de charbon et de minerai de fer. La manutention a augmenté de 3,3 % dans le port d'Anvers grâce à l'augmentation des cargaisons liquides, tandis que les cargaisons sèches ont régressé. La manutention de marchandises a stagné dans le port de Hambourg (+ 0,3 %).
- A Duisbourg, principal port intérieur d'Europe, la manutention fluviale a atteint 47 millions de tonnes au cours des 9 premiers mois de l'année 2016 (+ 3,8 % par rapport à l'année précédente). Environ 90 % de la manutention fluviale à Duisbourg relèvent des transports internationaux en liaison avec l'industrie sidérurgique. Parmi ces transports internationaux, la majeure partie des marchandises (minerais de fer, charbon, etc.) sont des importations (82 %), tandis que seulement 12 % sont des exportations (produits d'aciéries, etc.).
- Le deuxième plus grand port fluvial d'Europe, le port de Paris, a enregistré une hausse de 1 % du trafic fluvial. Cela s'explique par une augmentation des matériaux de construction, qui représentent 50 % du trafic à Paris et constituent le principal segment de marchandises en termes de volumes manutentionnés. Les produits agricoles et alimentaires, autre segment important, ont fortement régressé en raison des mauvaises récoltes en France, avec une baisse de 19 %.
- Le troisième plus grand port intérieur d'Europe, le port de Liège, a enregistré une hausse de son trafic fluvial de 6 %. À l'instar de Paris, les matériaux de construction constituent à Liège le principal segment de marchandises pour la manutention fluviale et une augmentation a été enregistrée en 2016.
- Dans le contexte de l'augmentation du transport dans les pays du Danube en 2016, la manutention de marchandises dans les ports intérieurs a également augmenté entre 2015 et 2016 (en considérant le volume total de la manutention aux 1^{er}, 2^e et 3^e trimestres). Le total de la croissance de la manutention dans l'ensemble des ports intérieurs nationaux est positif dans tous les pays du Danube: en Autriche (+3,6 %), en Croatie (+28,8 %), en Serbie (+25,8 %) et en Roumanie (+3,5 %).
- Dans le port d'Izmail (Ukraine), la manutention a augmenté de 7 % en 2016 (du 1^{er} au 3^e trimestre), essentiellement en raison de l'augmentation des volumes de minerais de fer transportés à destination des ports de Linz (Autriche) et de Smederevo (Serbie).

TRANSPORT DE CONTENEURS DANS LES PORTS EUROPÉENS

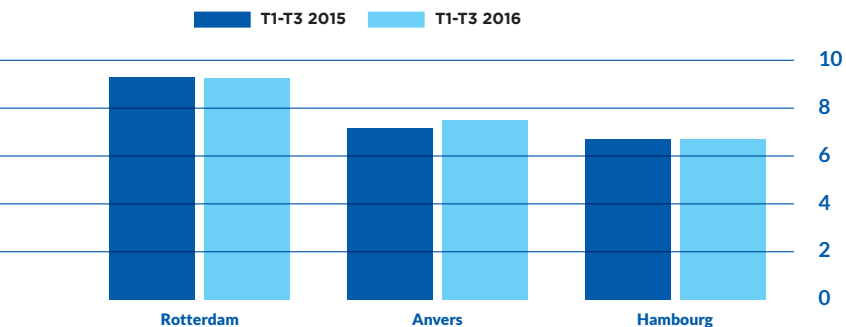
MANUTENTION FLUVIALE DE CONTENEURS DANS LES PORTS INTÉRIEURS EUROPÉENS AU COURS DES TROIS PREMIERS TRIMESTRES 2015 ET 2016 (1000 EVP)

Source: destatis, Port autonome de Strasbourg, Swiss Rhine ports



MANUTENTION MARITIME DE CONTENEURS DANS LES PORTS MARITIMES EUROPÉENS AU COURS DES TROIS PREMIERS TRIMESTRES 2016 ET 2015 (MILLIONS D'EVP)

Source: Port de Rotterdam, Port d'Anvers, Port de Hambourg



- Parmi les trois plus grands ports d'Europe, le port d'Anvers a enregistré une hausse de 5 % de la manutention maritime de conteneurs au cours des neuf premiers mois de 2016 par rapport à la même période de l'année 2015.
- À Rotterdam, les chiffres pour les neuf premiers mois de 2016 ont été légèrement inférieurs (-0,4 %) à ceux de même période de l'année 2015. À Hambourg, les résultats ont été identiques à ceux des trois premiers trimestres de l'année 2015.
- Le principal port intérieur d'Europe, le port de Duisbourg, a enregistré une hausse de 7 % de la manutention de conteneurs. Pour les trois premiers trimestres de l'année 2016, le total a atteint 431 210 EVP.
- Dans le port de Paris, pour lequel les statistiques trimestrielles ne sont pas disponibles, environ 400 000 EVP ont été manutentionnés sur l'ensemble de l'année 2016 (+7,3 %).
- À Liège, la manutention de conteneurs a enregistré une forte hausse de 40 % sur l'ensemble de l'année 2016, atteignant près de 57 000 EVP. Ce niveau demeure toutefois nettement inférieur à celui des deux autres grands ports intérieurs que sont Duisbourg et Paris.
- Les résultats concernant la manutention de conteneurs dans les principaux ports rhénans ont été très mitigés, à l'exception de ceux de Duisbourg. À Germersheim, sur le Rhin supérieur, a été constatée une légère hausse (+2,4 %), tandis qu'une forte hausse a été constatée à Mayence (+11 %) et à Bâle (+13 %). Dans les ports rhénans de Mannheim, Emmerich, Neuss et Cologne, la manutention de conteneurs enregistrée au cours des trois premiers trimestres de l'année 2016 a été inférieure à celle de l'année précédente. À Strasbourg, le taux de variation a été de 0,2 %.



03

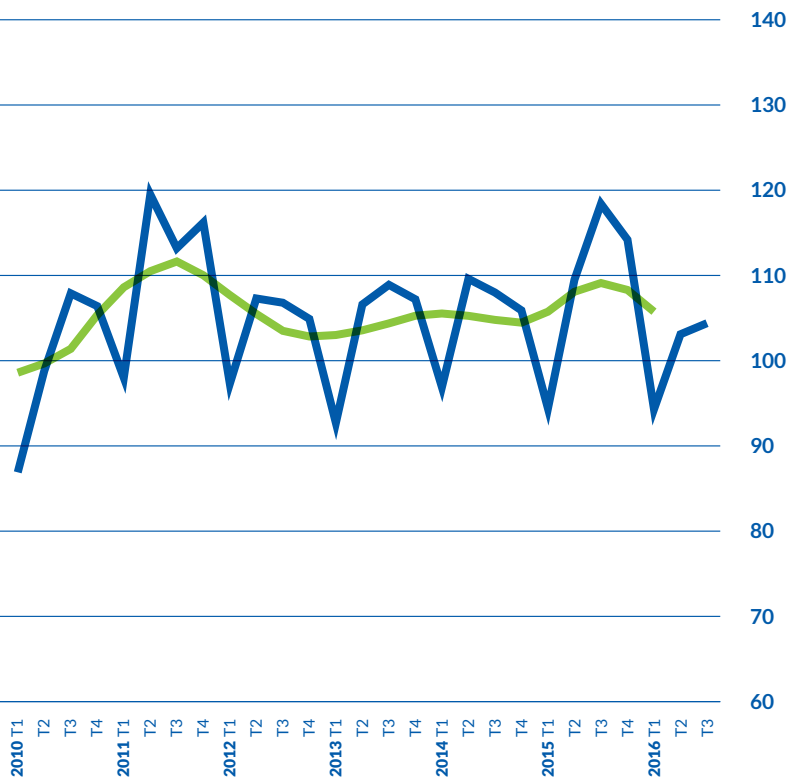
CONDITIONS
D'EXPLOITATION

ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES EN EUROPE

ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES AUX PAYS-BAS (2010 = 100) PAYS RHÉNAN OÙ PRÉVAUT LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Source: CBS

— Série d'origine — Données corrigées



- La comparaison trimestrielle d'une année sur l'autre fait apparaître une baisse de 12% du chiffre d'affaires de la navigation intérieure néerlandaise au 3^e trimestre de l'année 2016. En comparaison, le chiffre d'affaires du transport maritime a diminué de 8,5%, et le chiffre d'affaires de l'intégralité du secteur du transport a diminué de 1,5%.
- Par rapport aux deux modes de transport par bateau, le secteur des transports terrestres néerlandais a augmenté son chiffre d'affaires: hausse de 2,8% pour le transport routier et de 3,5% pour le transport ferroviaire (source: CBS).
- Bien que l'ampleur considérable de la baisse du chiffre d'affaires du transport fluvial soit essentiellement due au niveau exceptionnellement élevé atteint au cours de l'année précédente (au 3^e trimestre 2015, le chiffre d'affaires a été plus élevé en raison des périodes de basses eaux), les données appellent les observations suivantes: le chiffre d'affaires du transport fluvial au 3^e trimestre 2016 a été inférieur de 5% par rapport à la moyenne constatée pour le 3^e trimestre entre 2005 et 2016.

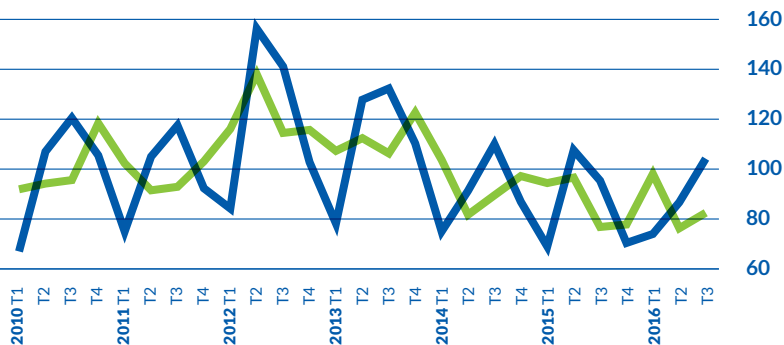
+1,2%

PAR RAPPORT AU 2^E TRIMESTRE 2016, LE CHIFFRE D'AFFAIRES DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE NÉERLANDAISE A CONNU **UNE LÉGÈRE AUGMENTATION DE 1,2% AU 3^E TRIMESTRE 2016**, CE QUI EST CONFORME AUX PICS SAISONNIERS HABITUELLEMENT CONSTATÉS POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES AU 2^E SEMESTRE DE L'ANNÉE.

**ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES EN HONGRIE (2010 = 100)
PAYS DANUBIEN OÙ PRÉVAUT LE TRANSPORT DE MARCHANDISES**

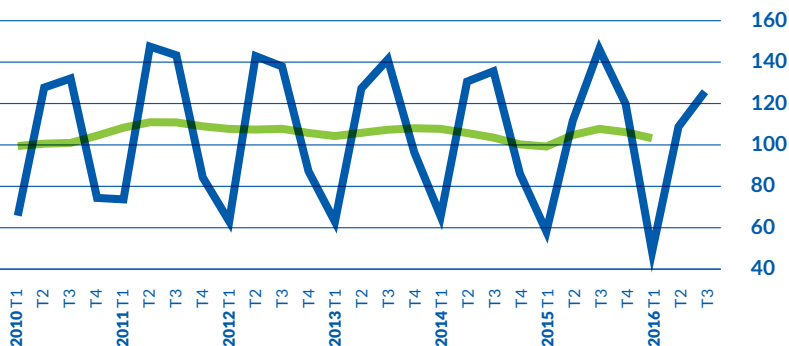
Source: Eurostat

Série d'origine Données corrigées

**ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES EN AUTRICHE (2010 = 100)
PAYS DANUBIEN OÙ PRÉVAUT LE TRANSPORT DE PASSAGERS**

Source: Statistik Austria

Série d'origine Données corrigées



- En Autriche, où la part de transport de passagers représente deux tiers du total du chiffre d'affaires de la navigation intérieure tandis que le transport de marchandises ne représente qu'un tiers, le chiffre d'affaires a augmenté de 15 % au 3^e trimestre 2016 par rapport au 2^e trimestre 2016, cette hausse étant essentiellement due aux effets saisonniers, le 3^e trimestre étant de loin le trimestre au cours duquel la navigation à passagers enregistre son chiffre d'affaires le plus élevé.
- Par rapport au 3^e trimestre 2015, le chiffre d'affaires a baissé de 14 %. Cette baisse s'explique par le fait que la période de fortes basses eaux de 2015 avait donné lieu à une hausse des prix et donc du chiffre d'affaires. La légère hausse du nombre de passagers transportés sur le Danube supérieur en 2016 n'a pas permis d'empêcher cette chute du chiffre d'affaires (Source: Commission du Danube).
- La Hongrie est un pays danubien où, contrairement à l'Autriche, le transport fluvial de marchandises génère une part plus élevée du chiffre d'affaires (près de trois quarts) par rapport au transport de passagers (environ un quart).
- Le chiffre d'affaires de la navigation intérieure hongroise a augmenté en 2016, mais cela s'explique principalement par les variations saisonnières habituelles dans le transport de marchandises. Au 3^e trimestre 2016 a néanmoins été constatée en Hongrie une hausse de 9 % du chiffre d'affaires par rapport au 3^e trimestre 2015.

2/3

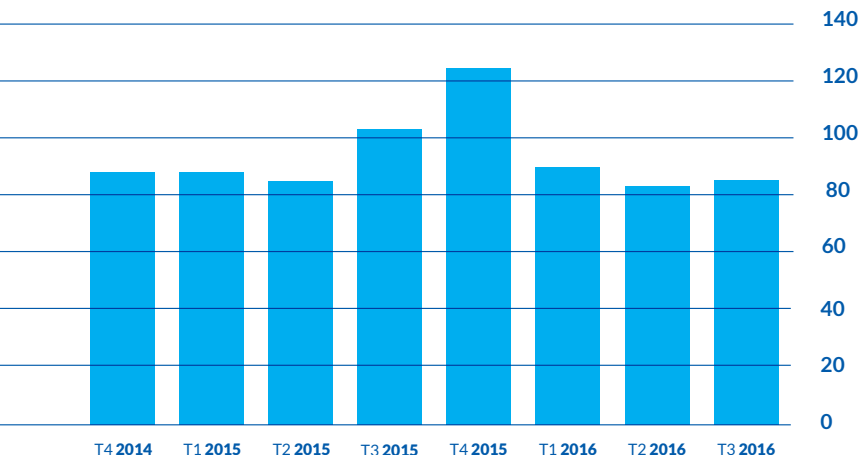
**PART DU TRANSPORT DE PASSAGERS
DANS LE CHIFFRE D'AFFAIRES TOTAL
DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE EN AUTRICHE**

■ TAUX DE FRET

ÉVOLUTION DES TAUX DE FRET AUX PAYS-BAS

(MOYENNE 2015 = 100)

Source: CBS - Centraal Bureau voor de Statistiek



- Au 3^e trimestre 2016, le prix moyen du transport de marchandises aux Pays-Bas (moyenne des transports de cargaison sèche, cargaison liquide et de conteneurs) a été nettement inférieur à celui enregistré au 3^e trimestre de l'année 2015 (-17,5%). Par rapport au 2^e trimestre 2016, les prix étaient légèrement supérieurs au cours du 3^e trimestre 2016 (+2,6%).
- À l'instar de la moyenne des trois segments, les taux de fret de la navigation à cale citerne (transport de cargaison liquide) ont été légèrement plus élevés au 3^e trimestre 2016 (+2%) par rapport au 2^e trimestre 2016.
- Par rapport au 3^e trimestre 2015, les taux de fret de la navigation à cale citerne ont affiché une baisse d'environ 50 % (voir aussi le graphique p.38).

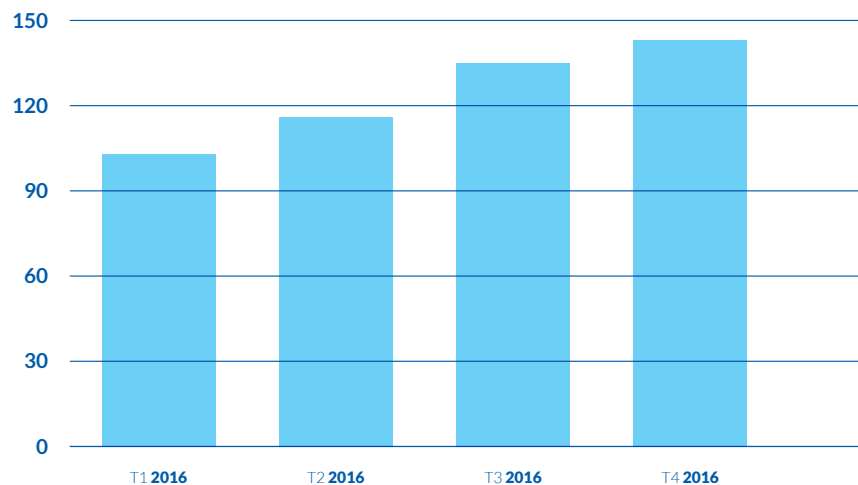
Les taux de fret ont augmenté au 4^e trimestre 2016 en raison de la période de basses eaux très marquée de fin 2016.

- Le degré de chargement des bateaux s'en est trouvé réduit, avec pour conséquence la mise en service d'un plus grand nombre de bateaux et l'utilisation de l'intégralité de la capacité de la flotte. Cela s'est traduit par une hausse des coûts d'exploitation en raison de la nécessité de faire intervenir davantage de bateaux.

ÉVOLUTION DES TAUX DE FRET DANS LA RÉGION DU DANUBE

(JANVIER 2015 = 100)

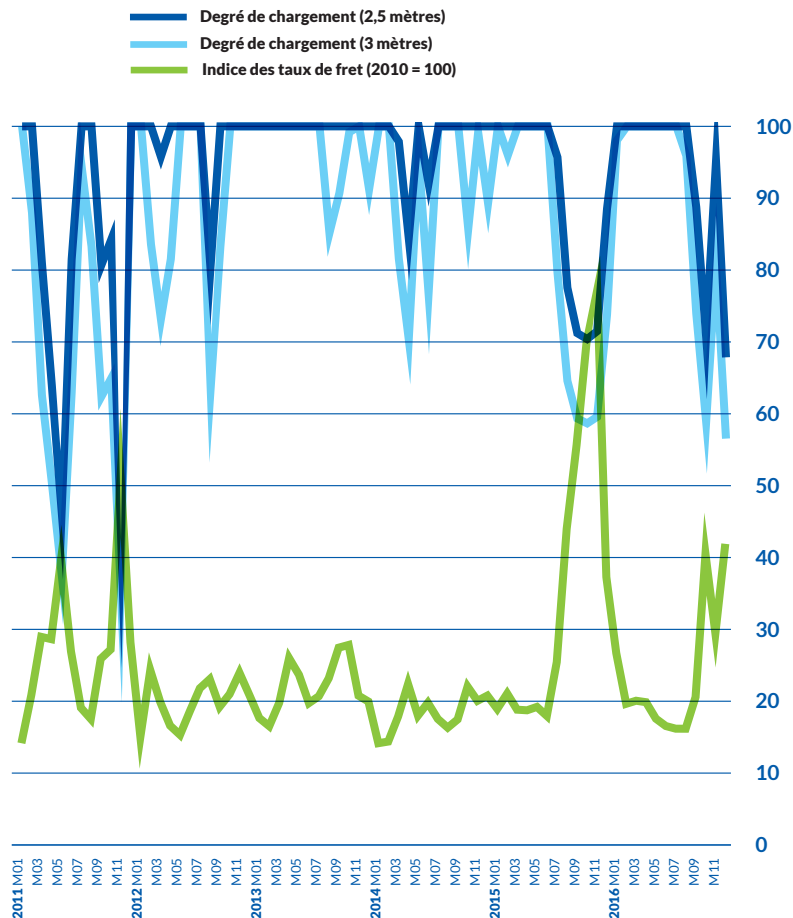
Source: Danube Commission



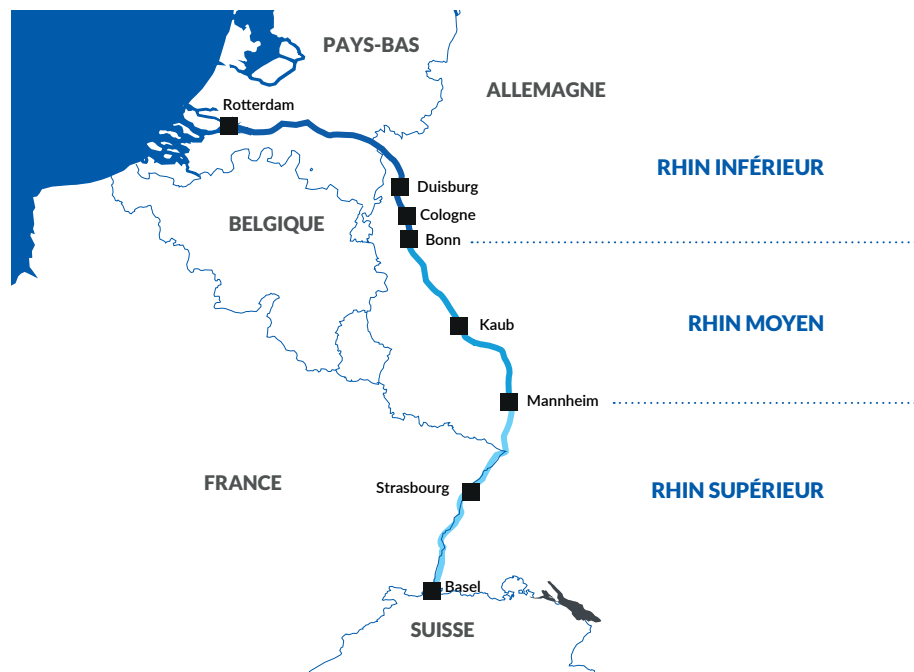
- Sur le Danube, les taux de fret sont essentiellement déterminés en fonction du coût du combustible avitaillé. Les coûts du combustible avitaillé ont fortement augmenté en 2016. Selon les indications fournies par la Commission du Danube, les taux de fret ont fortement augmenté au cours de l'année 2016 (taux de fret pour les transports de céréales et de produits chimiques au départ des ports intérieurs du Danube moyen).

COMPARAISON DU DEGRÉ DE CHARGEMENT MAXIMAL À KAUB / RHIN MOYEN, POUR LES BÂTIMENTS PRÉSENTANT UN ENFONCEMENT DE 2,5 ET 3 M ET DE L'INDICE DES TAUX DE FRET*

Source: CCNR et PJK International. *Taux de fret de la navigation à cale citerne



- Sur la base des enquêtes menées par l'Office fédéral allemand du transport de marchandises, il peut être constaté que la remise en service de bâtiments au cours des périodes de basses eaux donne lieu à une augmentation permanente de la flotte opérationnelle et de l'offre sur le marché. Cela s'explique par le fait que de nombreux bateaux ainsi remis en service ne sont pas retirés du marché une fois que les hauteurs d'eau se rétablissent. Il en résulte une plus forte pression sur les prix du transport après une période de basses eaux.
- Les prix sont également affectés par la consolidation progressive du marché: la concentration de sociétés de transport au sein de sociétés plus grandes permet à ces dernières de réduire le coût d'exploitation unitaire, avec pour conséquence une pression sur les prix. Bien que cette consolidation soit bénéfique pour l'intégration du transport fluvial sur le marché, des difficultés peuvent en résulter sur le plan de la rentabilité et du modèle économique pour les sociétés moins importantes.





04

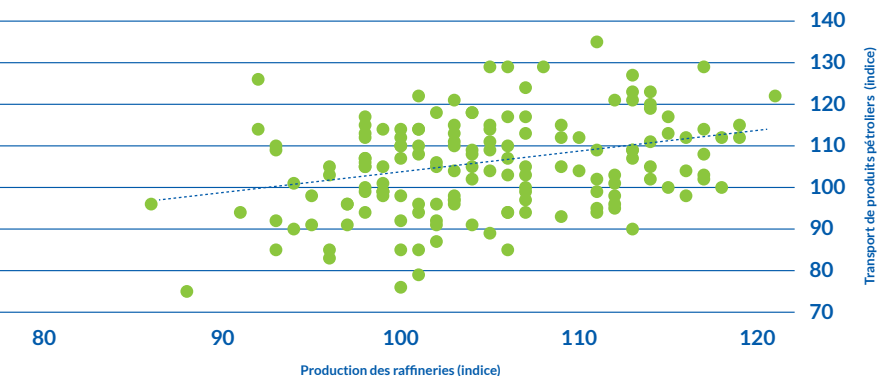
PERSPECTIVES

POINT SUR LE TRANSPORT DE PRODUITS PÉTROLIERS

- Dans ce secteur, la navigation intérieure est utilisée pour la logistique des produits finis : la navigation à cale citerne transporte du fioul domestique, de l'essence, du carburant diesel et d'autres produits depuis les raffineries à destination des sites de stockage et sociétés de négoce. La part modale de la navigation intérieure peut ainsi atteindre plus de 50 %, voire près de 90 % si l'on considère la part modale du transport fluvial aux Pays-Bas pour les produits pétroliers raffinés (source : Eurostat).
- Le pétrole brut - la matière première utilisée par les raffineries - est toutefois acheminé essentiellement par des pipelines ou par transport maritime (lorsque les raffineries sont implantées à proximité de la côte).
- En Europe, les principales raffineries sont implantées dans le bassin du Rhin, les principaux sites de production étant Rotterdam, Anvers et Cologne.
- La demande de transport de produits pétroliers est renforcée par la production élevée des raffineries et le faible cours du pétrole.

LIEN ENTRE LA PRODUCTION DES RAFFINERIES ALLEMANDES ET LA DEMANDE DE TRANSPORT DE PRODUITS PÉTROLIERS SUR LE RHIN*

Source : Eurostat et destatis * Données mensuelles de 1/2004 à 11/2016



90%

**PART MODALE DU TRANSPORT FLUVIAL
AUX PAYS-BAS POUR LES PRODUITS
PÉTROLIERS RAFFINÉS**

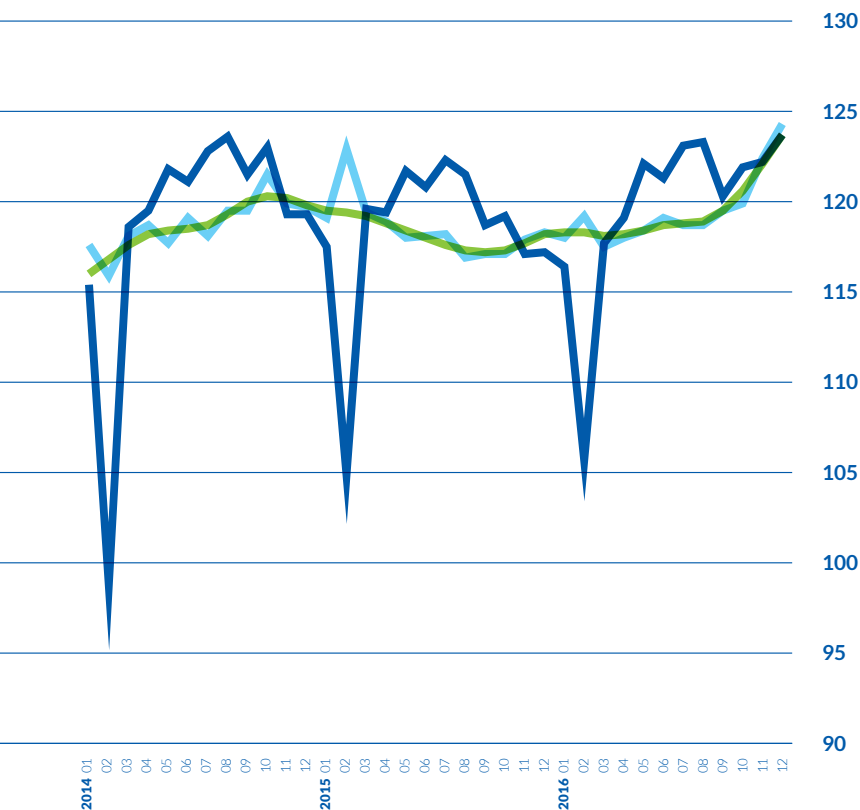
- Le transport de produits pétroliers sur le Rhin présente une corrélation positive avec l'importance de la production des raffineries.
- Les perspectives concernant la production des raffineries en 2017 sont étroitement liées à l'évolution attendue du cours du pétrole. Le cours du pétrole a atteint un niveau supérieur à 50 \$ US par baril au début de l'année 2017.
- Il est probable que le cours du pétrole augmente modérément en 2017, avec un impact plutôt négatif sur la production des raffineries et donc sur la demande de transport de produits pétroliers.
- Cette baisse de la demande de transport sera probablement modeste, dans la mesure où il est peu probable que le cours du pétrole franchisse le seuil de 60 à 70 \$ US en 2017 dans le contexte de la reprise en 2017 de l'exploitation de champs de forage non conventionnels.
- Le transport de produits pétroliers devrait diminuer légèrement en 2017 dans le contexte d'une hausse probablement modérée du cours du pétrole et donc d'un léger ralentissement de la production des raffineries.

PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU COMMERCE MONDIAL ET TENDANCES DU TRANSPORT FLUVIAL

INDICE RWI/ISL POUR LA MANUTENTION DE CONTENEURS

Source: calcul RWI et ISL sur la base de données émanant de 81 ports

Données d'origine Données corrigées des variations saisonnières Composante tendance-cycle



- L'indice RWI/ISL pour la manutention de conteneurs est basé sur les données émanant de 81 ports mondiaux de conteneurs représentant environ 60 % de la manutention de conteneurs à l'échelle mondiale.
- Cet indice est un indicateur précoce pour le commerce mondial et le transport maritime de conteneurs.
- Les données récentes de l'indice laissent entrevoir pour 2017 une hausse du transport de conteneurs et une croissance du commerce mondial, ce qui devrait se traduire aussi par une hausse du transport de conteneurs en navigation intérieure en 2017.



TENDANCES DE LA DEMANDE DE TRANSPORT
EN 2017 DANS LES PAYS RHÉNANS

Source: CCNR

	Principaux facteurs de variation	Tendances de la demande de transport en 2017
Produits agricoles	Résultats des récoltes	Baisse (1 ^{er} semestre) et Hausse (2 ^e semestre)
Minerais de fer	Production d'acier	Stagnation
Métaux	Production d'acier	Stagnation
Charbon	Météo & politique énergétique, en partie la production d'acier	Baisse
Sables, terres et matériaux de construction	Activité dans le secteur du bâtiment	Hausse
Conteneurs	Commerce mondial	Hausse
Produits pétroliers	Cours du pétrole et production des raffineries	Baisse
Produits chimiques	Production chimique	Hausse

- La seule différence par rapport aux Aperçus du marché antérieurs concerne le segment des produits pétroliers, où la hausse du cours du pétrole prévue en 2017 a conduit à une évolution de la tendance de Stagnation à Baisse. Les tendances énoncées demeurent valables pour les autres segments.
- Les mauvaises récoltes de l'année 2016 en Europe occidentale continueront d'avoir un impact négatif sur le transport de produits agricoles au moins jusque mi-2017. À l'inverse, les bonnes récoltes dans la région du Danube augmenteront la demande de transport dans ce segment.
- Des tendances divergentes sont attendues aussi pour le segment de l'acier entre la région du Rhin et la région du Danube: comme dans le rapport précédent sont prévues en Europe occidentale une stagnation de l'industrie sidérurgique et donc une stagnation aussi de la demande en minerais de fer et en métaux, mais une hausse de la demande de transport dans la région du Danube supérieur.
- Les perspectives pour le charbon demeurent faibles en Europe occidentale en raison de la transition en cours vers les énergies renouvelables. Selon les statistiques du «Comité des bilans énergétiques» (Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen - AGEB), le recours au charbon par le secteur de l'énergie en Allemagne a diminué de 4 % en 2016, tandis que l'utilisation du charbon par l'industrie sidérurgique allemande a stagné.
- Compte tenu de la tendance à la hausse de l'indice RWI/ISL pour la manutention de conteneurs, les perspectives pour le transport de conteneurs sont positives en Europe occidentale; dans la région du Danube, le transport de conteneurs souffre toujours de difficultés liées à l'infrastructure fluviale.
- Les perspectives sont mitigées pour le segment de la cargaison liquide. En Europe occidentale, la normalisation progressive du cours du pétrole devrait se traduire par une légère baisse de la demande de transport dans le segment des produits pétroliers. En revanche, la demande de transport devrait maintenir sa tendance à la hausse dans le segment des produits chimiques. La demande de transport est nettement inférieure dans la région du Danube pour ce segment par rapport à la demande en Europe occidentale.

■ GLOSSAIRE

MD : milliard

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

UE : Union européenne

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

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

GDP : Gross Domestic Product

IWT (INLAND WATERWAYS TRANSPORT) : Transport fluvial

NI : Navigation intérieure

DEGRÉ DE CHARGEMENT : pourcentage de la capacité de chargement maximale d'un bateau

MIO : million

OCDE : Organisation de coopération et de développement économique

PP : point de pourcentage

Q1 : premier trimestre

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

RWI/ISL CONTAINER THROUGHPUT INDEX : indice de la manutention portuaire mondiale de conteneurs

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

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

WTI : West Texas Intermediate (grade de pétrole brut utilisé comme référence pour le cours du pétrole)

■ OFFICES ET INSTITUTS NATIONAUX DE STATISTIQUES

Acronyme	Nom	Nom français	Pays
Statistik	Statistik Austria	Statistiques Autriche	Autriche
Statbel	Statistics Belgium	Statistiques Belgique	Belgique
NSI	НАЦИОНАЛЕН СТАТИСТИЧЕСКИ ИНСТИТУТ	Institut national des statistiques	Bulgarie
DZS	DržavniZavodzaStatistiku	Bureau central des statistiques de la Croatie	Croatie
MDCR	Ministerstvo dopravy České republiky	Ministère des Transports de la République Tchèque	République Tchèque
FTA	Liikennevirasto	Agence de transports finlandaise	Finlande
VNF	Voies Navigables de France	Voies Navigables de France	France
destatis	Statistisches Bundesamt	Office fédéral des statistiques d'Allemagne	Allemagne
KSH / HCSO	Központi Statisztikai Hivatal	Bureau central des statistiques de la Hongrie	Hongrie
MIT	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Ministère des Transports et de l'Infrastructure	Italie
AIPo	Agenzia Interregionale per il fiume Po	Agence interrégionale de la Rivière Po	Italie
OPS	OficialiosiosStatistikosPortalas	Bureau des statistiques de la Lituanie	Lituanie
STATEC	Institut national de la statistique et des études économiques du Grand-Duché de Luxembourg	Institut national de la statistique et des études économiques du Grand-Duché de Luxembourg	Luxembourg
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	Bureau central des statistiques	Pays-Bas
GUS	GłównyUrządStatystyczny	Bureau central des statistiques	Pologne
P3C	Републички завод за статистику	Bureau central des statistiques de la République de Serbie	République de Serbie
INSSE	Institutul National de Statistica	Institut national des statistiques	Roumanie
Slovstat	Štatistický úrad Slovenskej republiky	Bureau central des statistiques de la République slovaque	République slovaque
Trafa	Trafikanalys	Analyse des transports	Suède
DfT	Department for Transport	Département des Transports	Royaume Uni

AUTRES SOURCES

Nom	Nom français	Pays
EUROSTAT	EUROSTAT	UE
European Commission	Commission Européenne	UE
Ports mentioned in the report	Ports mentionnés dans le rapport	UE
International Monetary Fund (IMF)	Fonds monétaire international (FMI)	Mondial
OECD	OCDE	Mondial
World Steel Association	Fédération mondiale de l'Acier	Mondial
AG Energiebilanzen	Comité des bilans énergétiques	Allemagne
Bundesamt für Güterverkehr	Office fédéral des transports de marchandises	Allemagne
Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart	Bureau Central pour la navigation rhénane et intérieure des Pays-Bas	Pays-Bas
Federal Reserve Bank of St. Louis	Banque fédérale de réserve de St. Louis	Etats-Unis
FranceAgrimer	France Agrimer	France
Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik	Institut d'Économie Maritime et de Logistique	Allemagne
PJK International	PJK International	Pays-Bas
Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung	RWI - Leibniz-Institut pour des recherches en Economie	Allemagne
Wirtschaftsvereinigung Stahl	Association professionnelle de l'industrie sidérurgique allemande	Allemagne
Oilprice.com	Oilprice.com	Royaume-Uni

MÉTHODOLOGIE

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

L'Europe, telle que définie au chapitre 2, comprend tous les pays européens qui mettent à disposition des données trimestrielles relatives au transport par voie de navigation intérieure. Tous ces pays figurent sur la carte des prestations de transport en Europe (voir carte au chapitre 2).

Lorsque des écarts sont constatés entre les données pour la prestation de transport émanant d'Eurostat et celles issues des statistiques nationales, l'information est transmise à Eurostat et les données des Offices nationaux de statistiques sont prises en compte.

Lorsqu'elle est disponible, la classification des produits NST est utilisée pour répartir les prestations de transport sur les segments suivants: cargaison sèche, cargaison liquide, conteneurs.

Le cas échéant, la cargaison générale est ajoutée à la cargaison sèche. Pour la Hongrie et la Bulgarie, la répartition de la prestation de transport sur les segments repose sur la répartition trimestrielle des volumes transportés en Hongrie et en Bulgarie, telle qu'indiquée par les Offices nationaux de statistiques.

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 de la Commission centrale pour la navigation du Rhin ou de son Secrétariat ne saurait en aucun cas être engagée, ni en cas d'exploitation des connaissances, informations ou données contenues dans la présente publication, ni pour les conséquences qui en résulteraient.

Les constats présentés et les opinions exprimées sont ceux des auteurs et ne reflètent pas nécessairement la position de la Commission européenne, de ses services ou de la Commission centrale pour la navigation du Rhin sur le sujet traité. Cette publication ne constitue en rien un engagement officiel des organisations citées.

L'Observation du Marché de la navigation européenne
est un projet commun de la CCNR et la Commission européenne

COLLABORATEURS

CCNR

Guillaume LEGEAY (Direction du projet)

Norbert KRIEDEL (Observation du marché)

Angelika ESPENHAHN (Coordination de projet)

Contact: ccnr@ccr-zkr.org

EN PARTENARIAT AVEC

Commission du Danube

Commission de la Moselle

Commission de la Sava

EBU

ESO

IVR

DESIGN PAR PRESS-AGRUM

Nicolas LAURENT (coordination)

Lucie GANGLOFF (design)

www.press-agrum.com

TRADUCTION

Christophe HENER (Français)

Barbara VOLLATH-SOMMER (Allemand)

Pauline de ZINGER (Néerlandais)

Jane SWIFT (Anglais - relecture)

Achevé d'imprimer: Avril 2017

Édité par le Secrétariat de la Commission centrale pour la navigation du Rhin
2, place de la République 67082 STRASBOURG cedex – www.ccr-zkr.org
ISSN :2519-1136