

APERÇU DU MARCHÉ

LA NAVIGATION INTÉRIÈRE EUROPÉENNE



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN



PUBLIÉ EN

NOVEMBRE

2021



Aperçu du marché
LA NAVIGATION INTÉRIEURE
EUROPÉENNE

Publié en

Novembre 2021

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



TABLE DES MATIÈRES

01

LE TRAFIC FLUVIAL DE MARCHANDISES ET DE PASSAGERS (P.4)

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

Navigation sur le Rhin et le Danube par segments de marchandises **(p.9)**

Transport de passagers **(p.12)**

Volume de transport dans les principaux pays européens concernés par la navigation intérieure **(p.14)**

Vrac sec, vrac liquide et transport de conteneurs **(p.16)**

02

CONDITIONS D'EXPLOITATION (P.18)

Taux de fret dans le bassin du Rhin **(p.20)**

Évolution des coûts du carburant **(p.24)**

03

FOCUS SUR LA SERBIE (P.28)

Trafic fluvial dans les ports serbes **(p.30)**

Évolution de la manutention fluviale dans les ports serbes **(p.31)**

Fiche d'information sur le transport par navigation intérieure en Serbie - Valeurs annuelles **(p.34)**



01

LE TRAFIC FLUVIAL DE MARCHANDISES ET DE PASSAGERS

- Les prestations de transport (en TKM) sur les voies navigables intérieures en Europe (l'UE, plus la Suisse, la Serbie et l'Ukraine) ont augmenté de 4,0 % au premier trimestre 2021 par rapport à la même période en 2020. En ce qui concerne les différents segments de marchandises transportées sur le Rhin, les marchandises sèches ont connu une augmentation, tandis que les marchandises liquides ont été légèrement plus faibles au premier trimestre 2021.
- Le transport de passagers, et plus précisément le segment des croisières fluviales, peine à se redresser, avec un niveau de trafic de bateaux de croisière qui, tel qu'enregistré à l'écluse d'Iffezheim, reste faible sur le Rhin supérieur. Le nombre de bateaux ayant franchi cette écluse a diminué de 12,7 % au premier semestre 2021 par rapport à la même période l'année précédente. L'écart entre les deux premiers trimestres en 2021 et en 2019 atteint 94,9 %.

PRESTATION DE TRANSPORT EN EUROPE

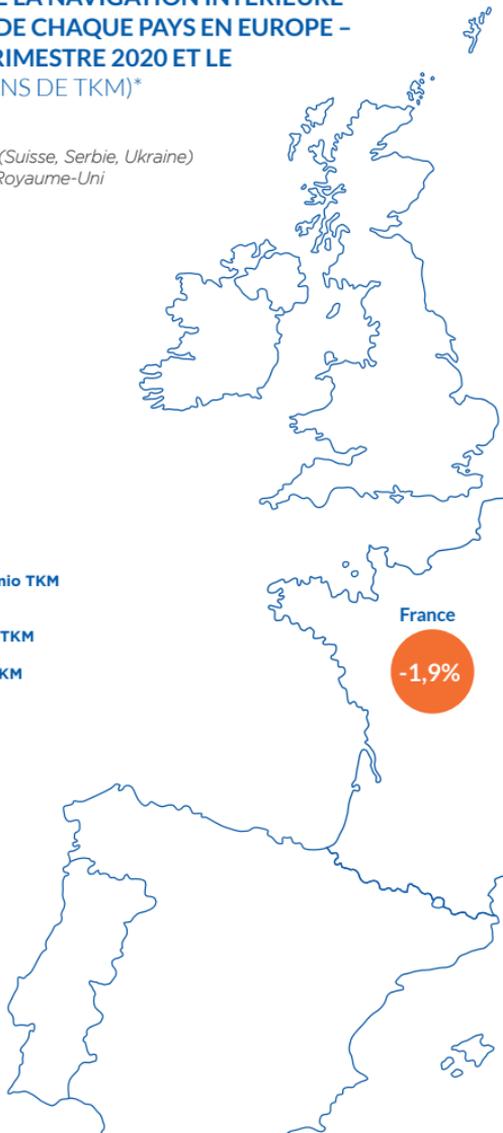
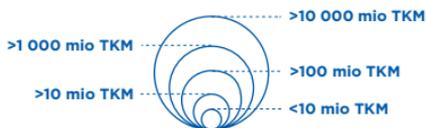
PRESTATION DE TRANSPORT DE LA NAVIGATION INTÉRIÈRE SUR LE TERRITOIRE NATIONAL DE CHAQUE PAYS EN EUROPE – COMPARAISON ENTRE LE 1^{ER} TRIMESTRE 2020 ET LE 1^{ER} TRIMESTRE 2021 (EN MILLIONS DE TKM)*

Sources : Eurostat [iww_go_qnave], OCDE (Suisse, Serbie, Ukraine)

* Aucune donnée disponible concernant le Royaume-Uni

● Hausse du trafic entre T1 2020 et T1 2021

● Baisse du trafic entre T1 2020 et T1 2021



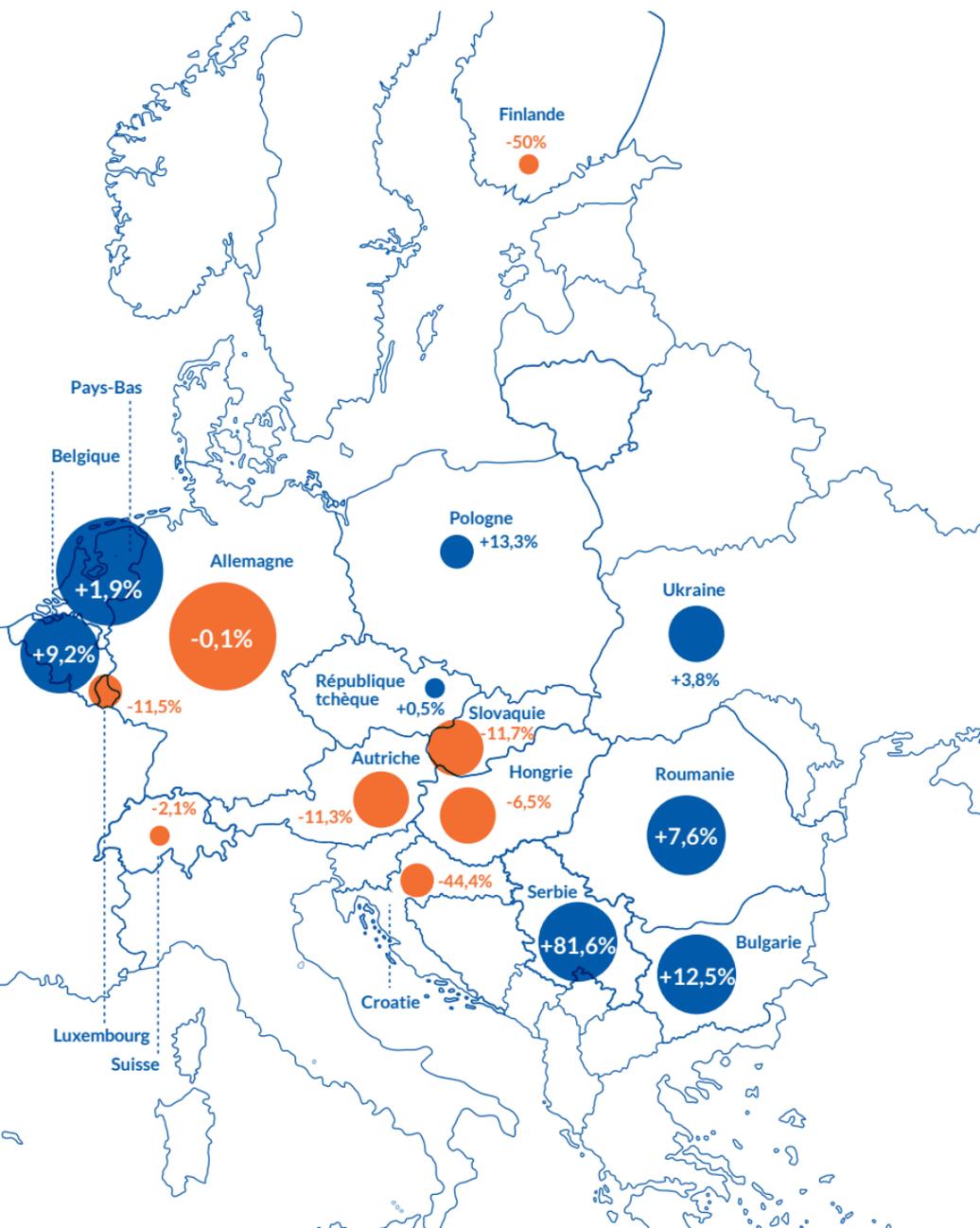
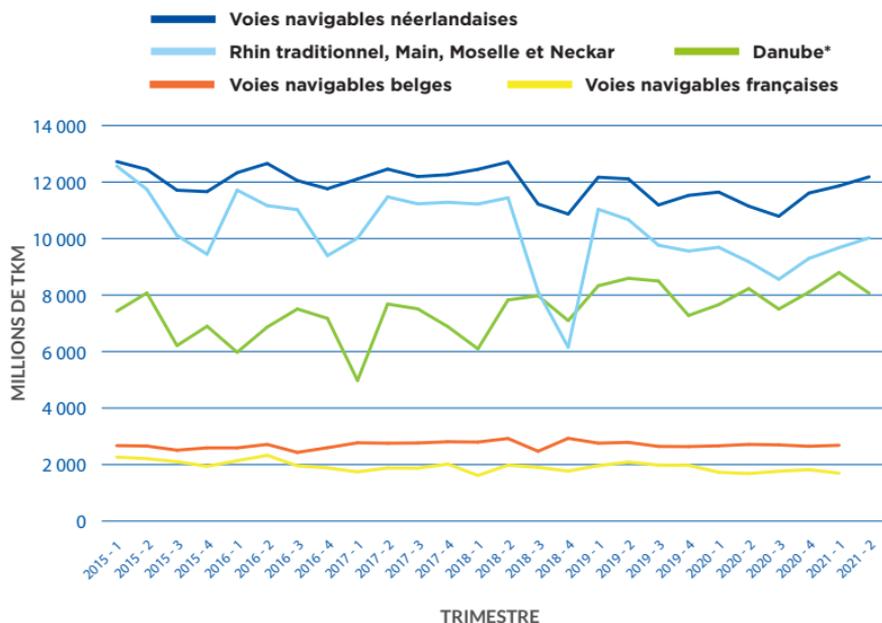


FIGURE 1 : PRESTATION DE TRANSPORT DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE EN EUROPE, PAR RÉGION ET PAR TRIMESTRE (EN MILLIONS DE TKM)

Sources : Eurostat [iww_go_qnave], OCDE (Ukraine), Destatis (Rhin et affluents)
* Danube = TKM dans l'ensemble des pays du Danube, y compris l'Ukraine

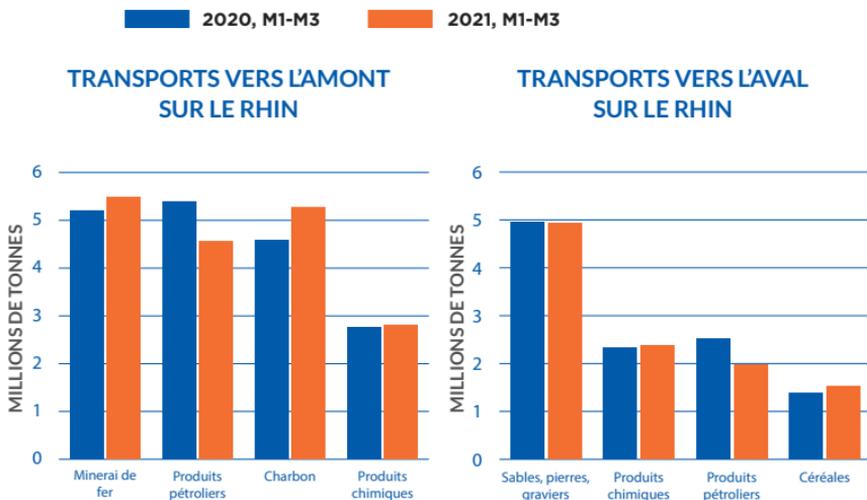


- Après avoir connu une période de baisse (basses eaux en 2018, faiblesse macroéconomique en 2019, crise de la Covid en 2020), le transport de marchandises sur le Rhin et sur les voies navigables néerlandaises a commencé à se redresser entre le troisième trimestre 2020 et le premier trimestre 2021. Des données plus récentes (enregistrées à l'écluse d'Iffezheim sur le Rhin supérieur) indiquent une augmentation de 4,7 % du volume transporté au cours des huit premiers mois de 2021, par rapport à la même période en 2020. La différence par rapport au niveau atteint pendant les huit premiers mois de 2019 était cependant encore de 6,9%.
- Alors que les prestations de transport en Belgique et en France étaient plutôt constantes, avec toutefois quelques fluctuations, la navigation sur le Danube a poursuivi sa tendance à la hausse.

NAVIGATION SUR LE RHIN ET LE DANUBE PAR SEGMENTS DE MARCHANDISES

FIGURES 2 ET 3 : VOLUMES DES PRINCIPAUX SEGMENTS DE CARGAISON TRANSPORTÉS VERS L'AMONT ET VERS L'AVAL SUR LE RHIN (EN MILLIONS DE TONNES POUR LES TROIS PREMIERS MOIS DE 2020 ET 2021)

Source: analyse de la CCNR basée sur des données de Destatis



- Le transport de marchandises sur le Rhin traditionnel s'élevait à 42,7 millions de tonnes au premier trimestre 2021, contre 42,5 millions de tonnes au même trimestre de l'année précédente. La comparaison montre que les volumes de marchandises sèches étaient plus élevés au premier trimestre 2021 qu'au premier trimestre 2020, alors que les volumes de marchandises liquides (en particulier les produits pétroliers) étaient plus faibles.

- Ces différences peuvent s'expliquer par la reprise de la production d'acier et l'augmentation de la demande de charbon vapeur (en raison des prix élevés du gaz) en 2021, ainsi que par l'augmentation connexe du transport par cargaison sèche de minerai de fer, de charbon à coke et de charbon vapeur. La production d'acier en Allemagne a augmenté de 15 % au cours des cinq premiers mois de 2021 par rapport à la même période en 2020. La baisse enregistrée par les produits pétroliers s'explique par une mobilité réduite en raison de la pandémie. L'avenir nous dira si cela pourrait devenir un phénomène structurel.

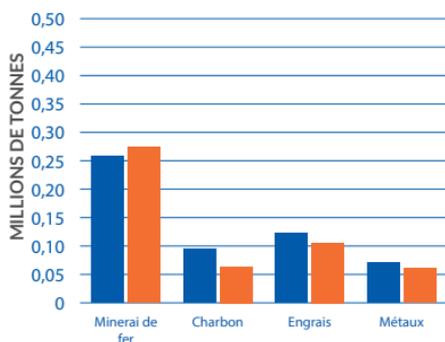
FIGURES 4 ET 5 : VOLUMES DES PRINCIPAUX SEGMENTS DE CARGAISON TRANSPORTÉS VERS L'AMONT ET VERS L'AVAL SUR LE DANUBE MOYEN (EN MILLIONS DE TONNES POUR LES TROIS PREMIERS MOIS DE 2020 ET 2021)*

Source : rapport d'observation du marché de la Commission du Danube

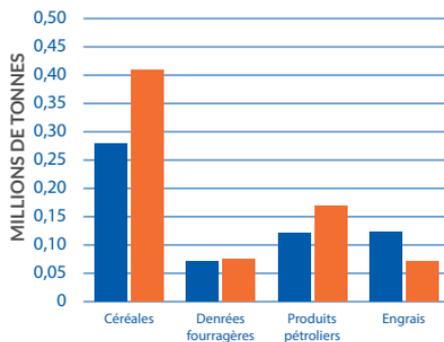
* Données relevées sur le Danube moyen, à Mohács

■ 2020, M1-M3 ■ 2021, M1-M3

**TRANSPORTS VERS L'AMONT
SUR LE DANUBE**



**TRANSPORTS VERS L'AVAL
SUR LE DANUBE**



- Le transport de minerai de fer sur le Danube moyen a légèrement augmenté au premier trimestre 2021, traduisant également la reprise du marché de l'acier, qui revêt de l'importance pour la navigation rhénane et danubienne. En outre, la tendance à la hausse du transport de céréales observée en 2020 s'est également poursuivie sur le Danube en 2021.
- Le transport d'importants volumes de céréales, depuis les ports du Danube moyen en direction du port de Constanța, a assuré un certain équilibre du transport de marchandises sur le Danube. Parallèlement, le trafic fluvial du port de Constanța s'élevait à 4,1 millions de tonnes au premier trimestre 2021, soit 15,3 % de plus qu'au premier trimestre 2020. En conséquence, le volume transporté sur le canal Danube-mer Noire a atteint 4,37 millions de tonnes, soit 12,3 % de plus qu'au premier trimestre 2020.

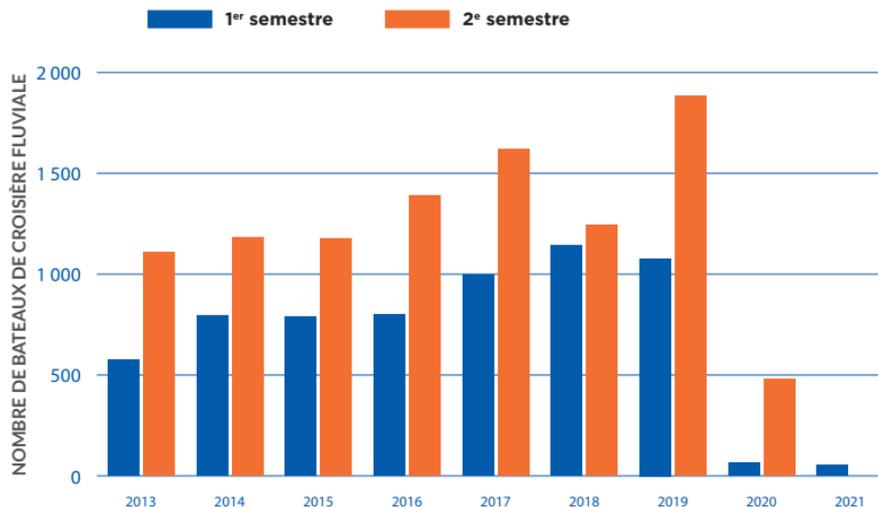


■ TRANSPORT DE PASSAGERS

- Le nombre de bateaux de croisière franchissant l'écluse d'Iffezheim sur le Rhin supérieur est choisi comme indicateur pour le transport de passagers. Les données relatives aux bateaux de croisière opérant sur le Rhin sont un indicateur important pour le secteur européen des croisières, le Rhin affichant, après le Danube, les chiffres les plus élevés en matière de croisière fluviale.
- Au second semestre 2020, le secteur des croisières s'était en partie redressé, parallèlement à la levée partielle des mesures de confinement. Au cours du premier semestre 2021, les chiffres sont toutefois retombés à des niveaux très bas.

FIGURE 6 : NOMBRE DE BATEAUX DE CROISIÈRE FLUVIALE FRANCHISSANT L'ÉCLUSE D'IFFEZHEIM SUR LE RHIN SUPÉRIEUR PAR SEMESTRE (LES DONNÉES RELATIVES AU SECOND SEMESTRE DE L'ANNÉE 2021 N'ÉTAIENT PAS DISPONIBLES)

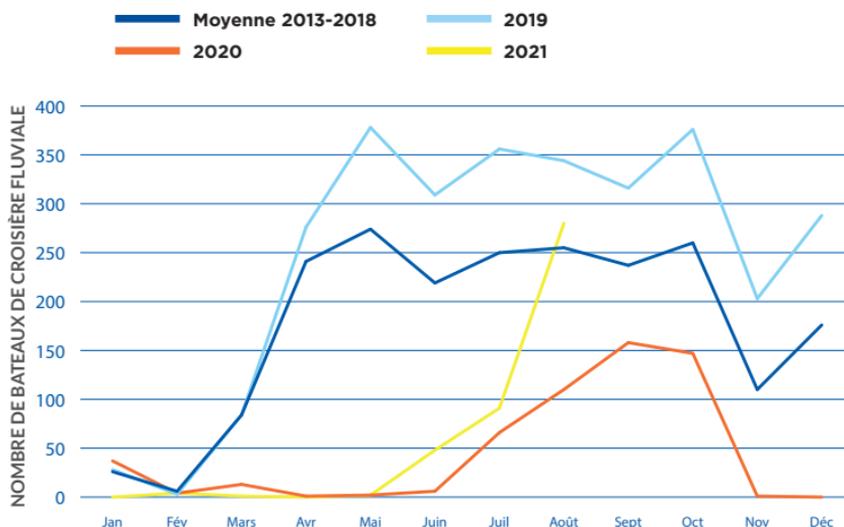
Source : administration allemande des voies navigables et de la navigation



- Au moment de la rédaction du présent rapport, les chiffres disponibles s'arrêtaient au mois d'août 2021. Le nombre de bateaux de croisière enregistrés à l'écluse d'Iffezheim pour cette période-là avait fortement augmenté. Il est cependant beaucoup trop tôt pour considérer qu'il s'agit d'une véritable reprise dans ce segment de marché. Plusieurs indicateurs montrent que la pandémie n'est pas encore terminée, de sorte qu'un rebond de la crise ne saurait être exclu.

FIGURE 7 : NOMBRE DE BATEAUX DE CROISIÈRE FLUVIALE FRANCHISSANT L'ÉCLUSE D'IFFEZHEIM SUR LE RHIN SUPÉRIEUR PAR MOIS

Source : administration allemande des voies navigables et de la navigation



- En juin 2021, un certain nombre de croisières ont eu lieu sur le Danube, comptant initialement un nombre moyen de passagers compris entre 115 et 125. Au total, 13 passages de bateaux ont été enregistrés sur le Danube supérieur en juin, portant à 1 700 le nombre de passagers transportés. En juillet, le nombre de passages est passé à 148, et en août à 330. Dans le même temps, le transport de passagers en direction du delta du Danube a repris.

VOLUME DE TRANSPORT DANS LES PRINCIPAUX PAYS EUROPÉENS CONCERNÉS PAR LA NAVIGATION INTÉRIÈRE

FIGURE 8: VOLUMES TRANSPORTÉS PAR VOIE DE NAVIGATION INTÉRIÈRE (DONNÉES TRIMESTRIELLES, TERRITOIRE NATIONAL DE CHAQUE PAYS)

Source : Eurostat [www.go.qnave]. En raison d'un manque de plausibilité des données communiquées par Stat.Bel à partir du premier trimestre 2018, les données relatives à la Belgique à partir dudit trimestre ont été recalculées. C'est donc le taux de variation présenté par les données les plus plausibles de l'administration flamande des voies navigables (De Vlaamse Waterweg) qui a été appliqué. La courbe relative à la Belgique suit ainsi la tendance relevée pour la Flandre, en se plaçant toutefois à un niveau plus élevé.



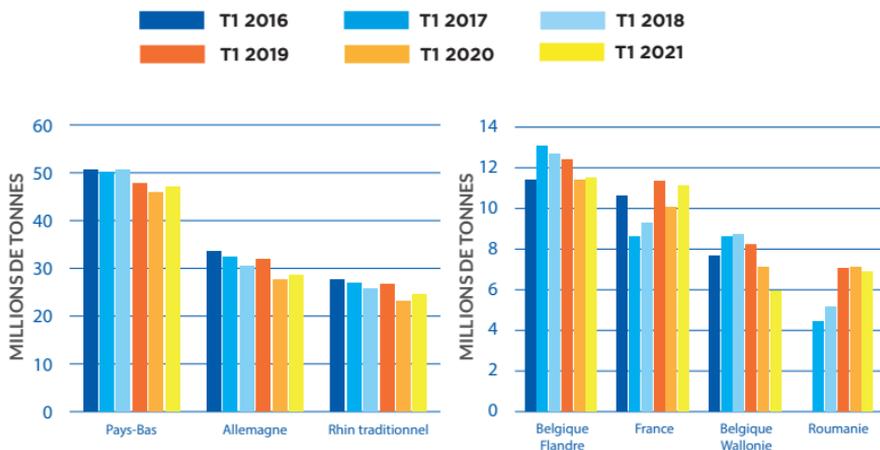


VRAC SEC, VRAC LIQUIDE ET TRANSPORT DE CONTENEURS

Sources : Eurostat [IWW_GO_QCNAVE], Destatis, Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), Destatis, De Vlaamse Waterweg, Service Public de Wallonie (SPW), Voies Navigables de France, Institut roumain des statistiques

Nota : pour la Wallonie, aucune statistique infra-annuelle n'est disponible concernant les conteneurs. Il est considéré que le segment de produits « machines / autres marchandises » comprend principalement le transport de conteneurs. Les données recouvrent l'ensemble de la navigation intérieure sur le territoire du pays / de la région.

FIGURE 9 : TRANSPORT DE CARGAISONS SÈCHES (EN MILLIONS DE TONNES)



EN ALLEMAGNE, LE TRANSPORT DE MINÉRAI DE FER A AUGMENTÉ DE 22% AU PREMIER TRIMESTRE 2021 PAR RAPPORT AU PREMIER TRIMESTRE 2020, ET LE TRANSPORT DE CHARBON DE 25%. L'AUGMENTATION DU TRANSPORT DE CHARBON ÉTAIT DUE À UNE DEMANDE ACCRUE DE CHARBON GÉNÉRÉE PAR LE NIVEAU ÉLEVÉ DES PRIX DU GAZ, ALORS QUE LE TRANSPORT DE MINÉRAI DE FER BÉNÉFICIAIT D'UNE REPRISE DE LA PRODUCTION D'ACIER.

FIGURE 10 : TRANSPORT DE CARGAISONS LIQUIDES (EN MILLIONS DE TONNES)

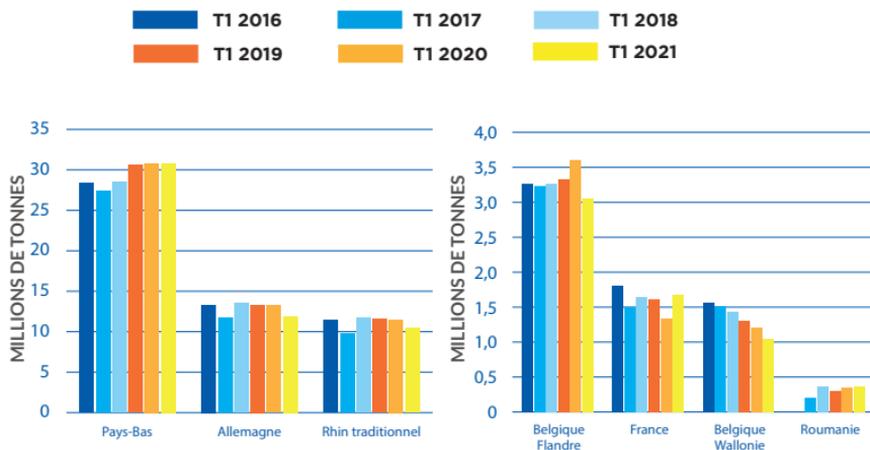
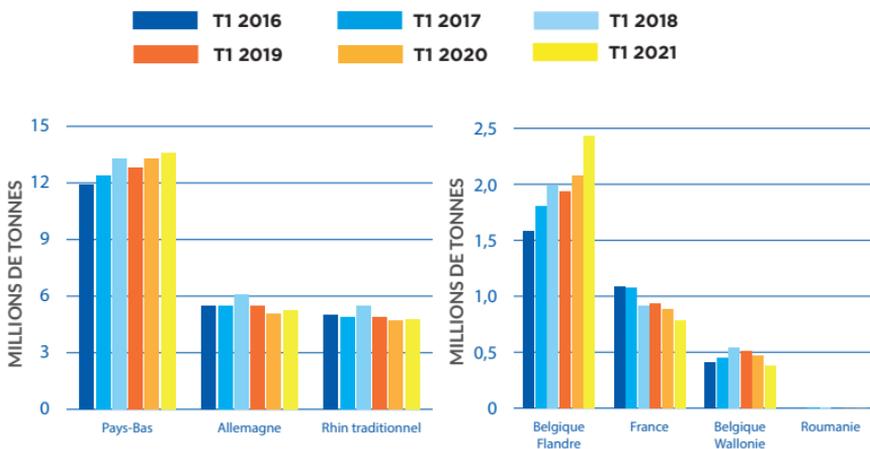


FIGURE 11 : TRANSPORT DE CONTENEURS (EN MILLIONS DE TONNES)





02

CONDITIONS D'EXPLOITATION

- Les taux de fret pour le transport de marchandises sèches et de conteneurs ont entamé, à partir du second semestre 2020, un mouvement à la hausse limité, qui s'est poursuivi au cours du premier semestre 2021. En revanche, en ce qui concerne les taux de fret des cargaisons liquides, aucune reprise ne peut être constatée sur la base des données recueillies.
- Les prix du pétrole et des carburants ont poursuivi leur tendance à la hausse au cours du premier semestre 2021. Les prix du carburant ont augmenté de 12,5 % en navigation intérieure, passant de 45,29 €/100L au premier trimestre 2021 à 50,96 €/100L au deuxième trimestre 2021.
- Tout au long du second semestre de 2021 et en 2022, les prix du carburant en navigation intérieure devraient se situer dans une fourchette comprise entre 54 et 60 €/100L. Ces perspectives reposent sur les prévisions relatives au cours du pétrole.

■ TAUX DE FRET DANS LE BASSIN DU RHIN¹

- Au cours du premier semestre 2021, les taux de fret applicables au marché au comptant du gasoil dans le cadre du commerce entre la région ARA et le Rhin ont suivi une tendance négative. Celle-ci prolongeait l'infléchissement amorcé après la période de basses eaux de 2018. L'un des principaux facteurs pesant sur les taux de fret est la pandémie actuelle et son influence négative sur la mobilité et la demande de carburant. En ce qui concerne l'hydraulicité, les taux de fret n'ont pas non plus été soutenus, les niveaux d'eau ayant été plutôt élevés, sauf à la fin du mois d'avril. Sur les marchés au comptant des produits pétroliers, la hausse des prix a également eu une influence négative sur les prix du transport et les taux de fret. Enfin, la structure des prix du pétrole sur les marchés à terme était orientée vers le déport.

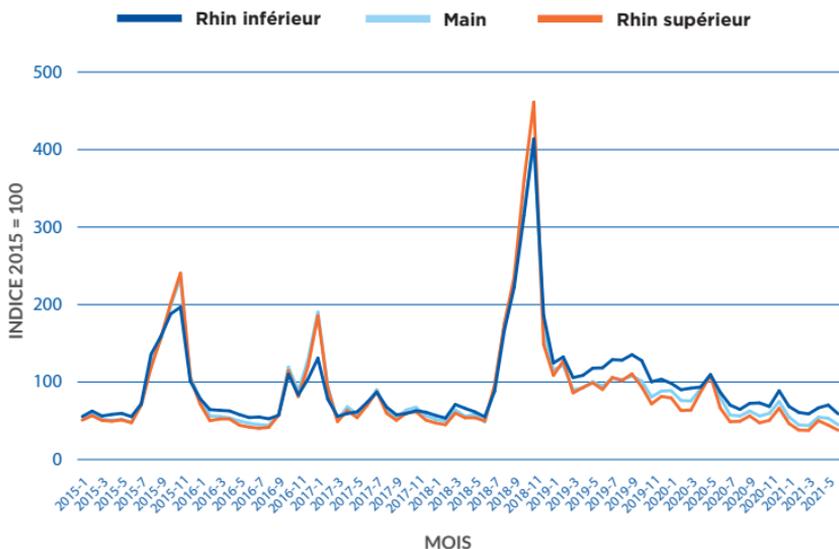
¹ En ce qui concerne le bassin du Danube, les données relatives aux taux de fret pour 2021 n'étaient pas disponibles.



FIGURE 1 : ÉVOLUTION DES TAUX DE FRET POUR LE GASOIL, DE LA RÉGION ARA VERS LES DESTINATIONS RHÉNANES (INDICE 2015 = 100)*

Source : calcul de la CCNR basé sur les données de PJK International

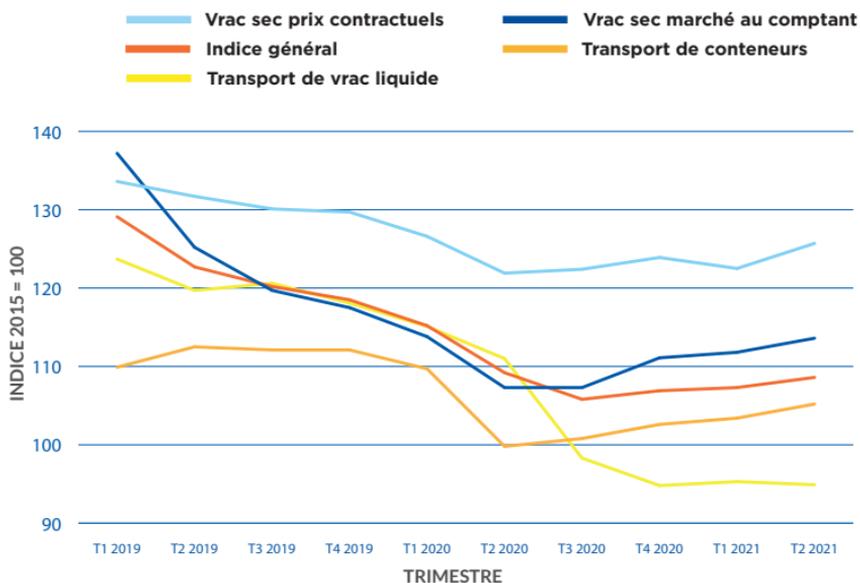
* PJK enregistre les taux de fret (en euros par tonne) pour le transport de vrac liquide entre la région ARA et le Rhin. La CCNR convertit ces valeurs en un indice en se basant sur l'année 2015. Rhin inférieur : Duisbourg, Cologne. Rhin supérieur : Karlsruhe, Bâle. Main : Francfort/M.



LES TAUX DE FRET DU MARCHÉ AU COMPTANT APPLICABLES AUX CARGAISONS LIQUIDES ONT POURSUIVI LEUR TENDANCE À LA BAISSÉ AU PREMIER SEMESTRE 2021. LA HAUSSE DES PRIX DU PÉTROLE A JOUÉ UN RÔLE À CET ÉGARD, EN FREINANT LA DEMANDE DE TRANSPORT DE CARGAISONS LIQUIDES AINSI QUE LES TAUX DE FRET.

FIGURE 2 : ÉVOLUTION DES TAUX DE FRET PAR TRIMESTRE
POUR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL
NÉERLANDAISES EN FONCTION DU SEGMENT DE MARCHÉ
(INDICE 2015 = 100, DONNÉES TRIMESTRIELLES)

Source : Bureau central néerlandais des statistiques (services de navigation intérieure ; indexation des prix)



- Le Bureau central néerlandais des statistiques (CBS) recueille des données sur les taux de fret auprès d'un groupe d'entreprises néerlandaises de transport fluvial. Ces données sont examinées deux fois par trimestre et incluent les majorations pour le carburant et les basses eaux.
- Le troisième trimestre de 2020 semble être la période où les prix du transport pour le vrac sec et ceux du transport par conteneurs se sont stabilisés. Une tendance à la hausse est observée aux trimestres suivants. En ce qui concerne les marchandises liquides, les taux de fret sont restés à un niveau faible.
- En l'absence d'étiages au cours du premier semestre 2021, les taux de fret ont été essentiellement influencés par la demande de transport. Comme le chapitre 1 l'a montré, la demande de transport de vrac liquide a quelque peu diminué, tandis que le transport de vrac sec et de conteneurs était orienté à la hausse. L'évolution des taux de fret par segment de marchandises traduit ces différentes tendances.

LES TAUX DE FRET DU MARCHÉ AU COMPTANT POUR LE VRAC SEC ET POUR LE TRANSPORT DE CONTENEURS ONT RECOMMENCÉ À AUGMENTER À PARTIR DU SECOND SEMESTRE 2020. CETTE REPRISE S'EST POURSUIVIE AU PREMIER SEMESTRE 2021.



■ ÉVOLUTION DES COÛTS DU CARBURANT

- Les coûts du carburant sont analysés sur la base des prix du gasoil / diesel publiés par le système de surveillance des prix de l'énergie du ministère belge des affaires économiques.² Une comparaison avec les cours du pétrole révèle une corrélation très étroite, qui sert de base aux perspectives pour les prix du carburant.
- Au cours de l'année 2021, les cours du pétrole – et donc aussi les prix du carburant – ont poursuivi leur tendance à la hausse. Les cours du pétrole ont atteint 68,8 dollars américains au deuxième trimestre de 2021 (soit environ 57,3 euros, avec un taux de change de 1,20 dollar américain pour 1 euro).

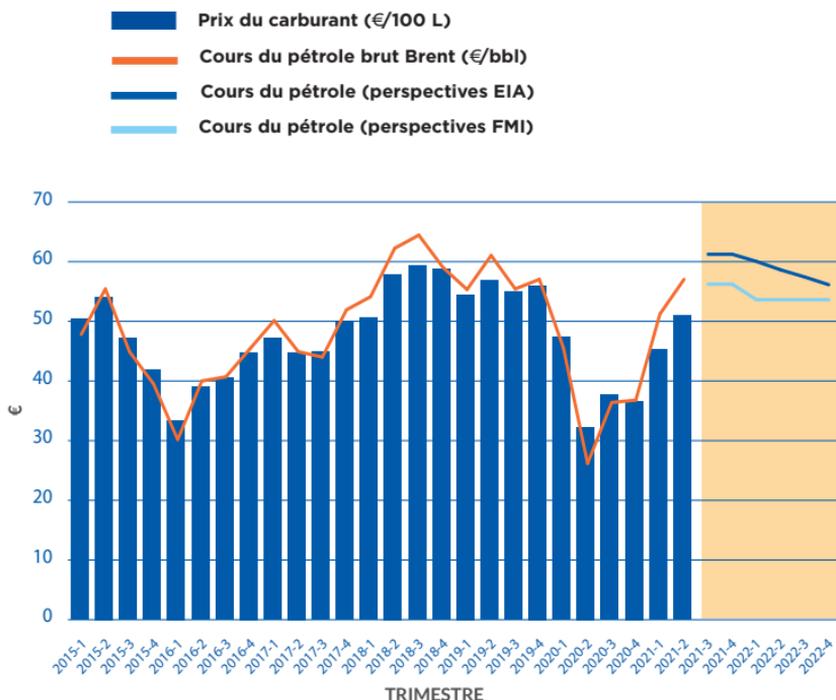
² Il s'agit de prix maximums, valables pour un volume d'achat d'au moins 2 000 litres de gasoil.



FIGURE 3 : PRIX MOYEN DU CARBURANT SELON LE MINISTÈRE BELGE DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET COURS DU PÉTROLE BRUT BRENT, PRÉVISIONS INCLUSES*

Sources : ITB et SPF Economie (prix du carburant), US Energy Information Administration (cours du pétrole). Données économiques de la Réserve fédérale américaine (taux de change dollar américain/euro). 1 baril (bbl) = 159 litres.

* FMI = Fonds monétaire international, Mise à jour des Perspectives de l'économie mondiale de juillet 2021 ; EIA = US Energy Information Administration. Les prévisions tablent sur un taux de change nominal de 1,17 dollar américain pour 1 euro tout au long de 2021 et 2022.



- L'Agence d'information sur l'énergie des États-Unis (Energy Information Administration, EIA) prévoit – dans ses dernières perspectives à court terme de septembre 2021 – que les cours au comptant du pétrole brut Brent se situeront en moyenne à environ 72 dollars américains par baril en 2021, et à environ 66 dollars américains par baril en 2022, contre une moyenne de 41,8 dollars américains en 2020. Les perspectives du FMI relatives aux cours du pétrole indiquent des valeurs légèrement inférieures. Cela s'explique par les différentes hypothèses concernant le rythme de la reprise économique et la croissance de la production pétrolière des pays de l'OPEP et des États-Unis.³
- Les prix du carburant en navigation intérieure européenne subissent l'influence, non seulement des cours du pétrole, mais aussi du taux de change entre le dollar américain et l'euro. La dépréciation du dollar américain par rapport à l'euro, initiée en mars 2020, s'est poursuivie jusqu'en mai 2021, pour atteindre le taux de 1,22 dollar américain pour 1 euro à la fin de ce mois-là. Il en est résulté une baisse des prix du carburant pour la navigation intérieure européenne. En août 2021, l'euro a perdu de sa valeur par rapport au dollar américain en raison de la faible conjoncture économique en Europe, et s'est stabilisé au taux de 1,17-1,18 dollar américain pour 1 euro jusqu'en septembre. La monnaie européenne ne devrait pas beaucoup s'écarter de cette fourchette tout au long des années 2021 et 2022.^{4 5}
- Sur la base de ce raisonnement, les prix du carburant en navigation intérieure devraient se maintenir dans une fourchette comprise entre 54 et 60 €/100L pendant le reste de l'année 2021 et en 2022.

³ Source : US Energy Information Administration, *Short-Term Energy Outlook, September 2021*. Disponible à l'adresse : <https://www.eia.gov/outlooks/steo/>. Les valeurs en dollars américains associées aux cours du pétrole ont été converties en euros pour les besoins de la figure. Taux de change utilisé pour cette conversion : 1,18 dollar américain pour 1 euro au premier trimestre 2021 et 1,20 dollar américain pour 1 euro au deuxième trimestre 2021.

⁴ Raiffeisen Währungsupdate 2021. Disponible à l'adresse : <https://www.raiffeisen.ch/content/dam/www/rch/pdf/publikationen/waehrungsupdate/de/2021/waehrungsupdate-09-2021.pdf> (dernière consultation le 10.09.2021)

⁵ OCDE, *taux de change nominaux (vis-à-vis du dollar des États-Unis), moyenne des taux journaliers*. 2021. Disponibles à l'adresse : <https://stats.oecd.org/Index.aspx?lang=fr&SubSessionId=6888fe04-d0dd-4a85-a005-f668f1c5b35d&themetreeid=-200> (dernière consultation le 10.09.2021).



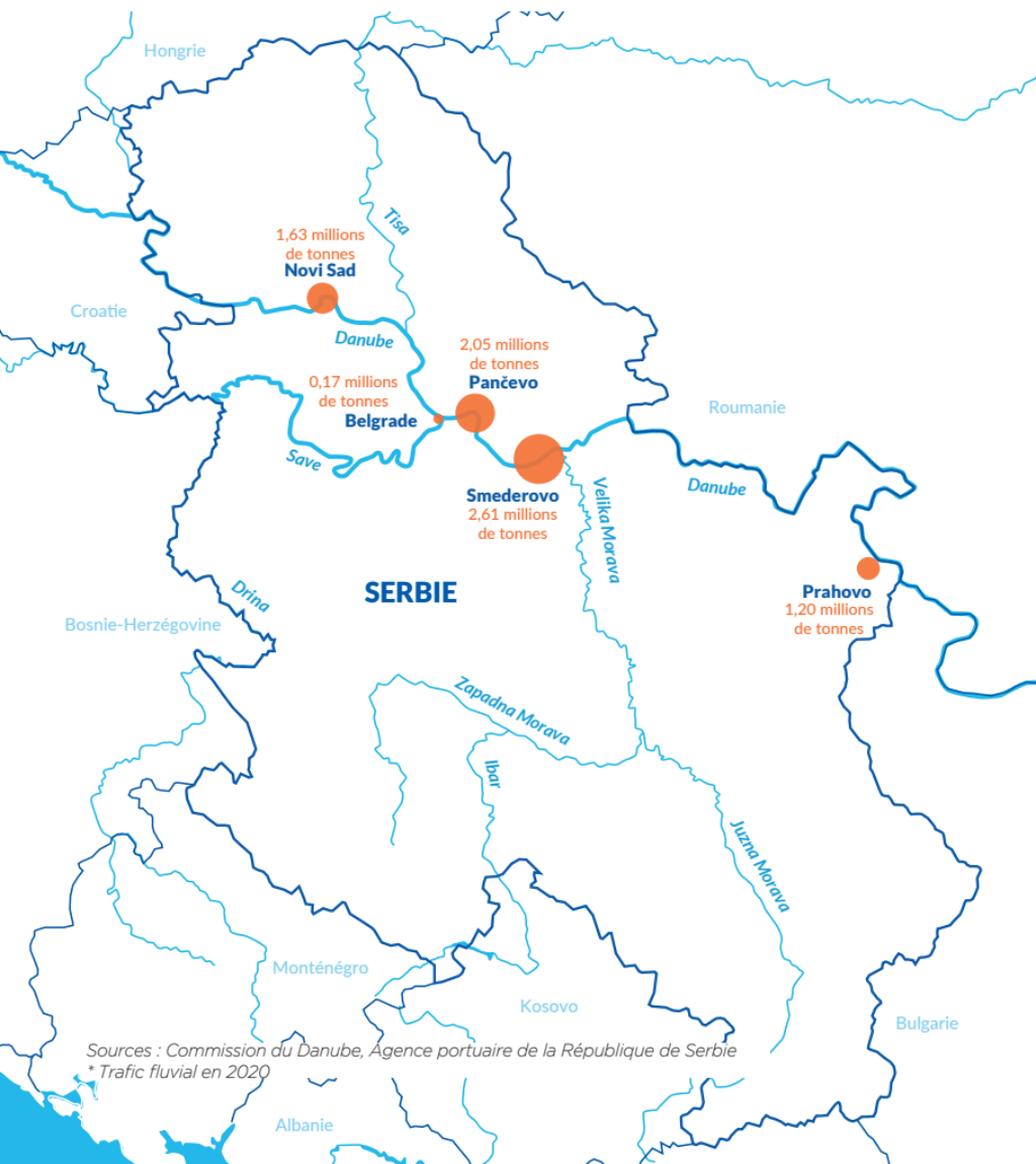


03

FOCUS SUR LA SERBIE

- La Serbie est un pays du Danube moyen où les produits agricoles, les denrées alimentaires, le minéral de fer et les métaux représentent les segments essentiels du marché de la navigation intérieure. Au cours des dernières années, le niveau de production de l'industrie sidérurgique serbe a été stimulé par des investissements directs étrangers chinois. Le transport fluvial intérieur serbe a bénéficié de ces investissements.
- À l'instar de la demande en matière de transport, le secteur des entreprises et de l'emploi en navigation intérieure serbe sont fortement axés sur le transport de cargaisons sèches en vrac. La flotte serbe compte un nombre relativement élevé de pousseurs, reflétant ainsi l'importance accordée aux cargaisons sèches, souvent transportées par convois poussés.
- La part modale de la navigation intérieure est de 28,7 % en Serbie, ce qui est nettement supérieur à la moyenne de l'UE.

TRAFIC FLUVIAL DANS LES PORTS SERBES*



Sources : Commission du Danube, Agence portuaire de la République de Serbie

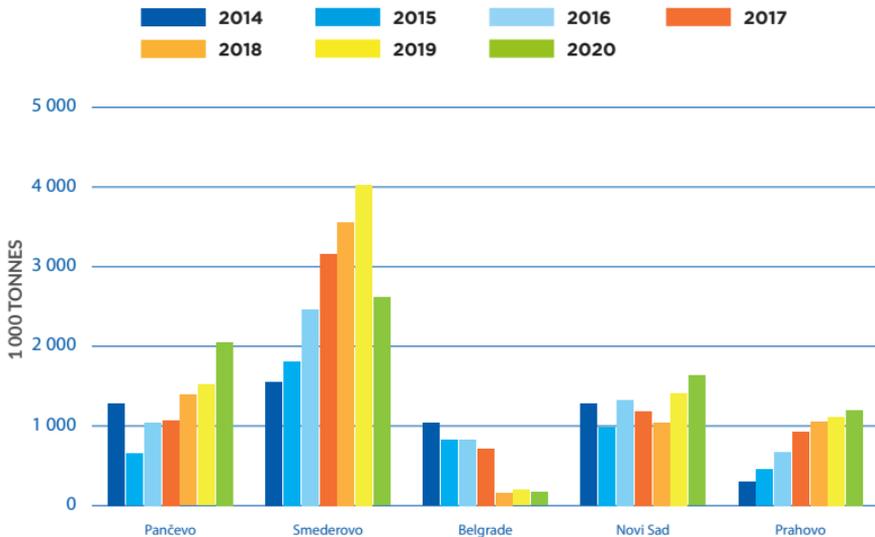
* Trafic fluvial en 2020

ÉVOLUTION DE LA MANUTENTION FLUVIALE DANS LES PORTS SERBES

- Parmi les cinq principaux ports serbes, le port de Smederovo, en particulier, a connu une évolution positive depuis 2014. Alors que la manutention des marchandises augmentait aussi à Pančevo, Prahovo et Novi Sad, le port de Belgrade, la capitale serbe, a perdu de gros volumes de transport.

FIGURE 1 : MANUTENTION FLUVIALE ANNUELLE DANS LES PRINCIPAUX PORTS SERBES (EN 1 000 TONNES)

Sources : Commission du Danube, Agence portuaire de la République de Serbie



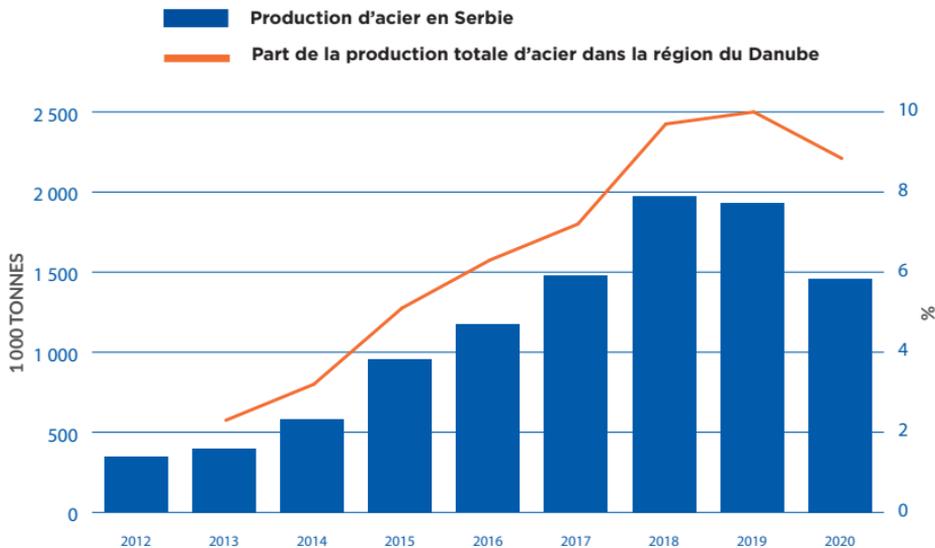
- Au cours du premier trimestre 2021, l'ensemble du trafic fluvial dans les ports serbes représentait 3,7 millions de tonnes, ce qui était nettement supérieur au volume affiché au premier trimestre 2020 (1,8 million de tonnes).
- Le transport fluvial en Serbie, illustré par les chiffres présentés ci-dessus en ce qui concerne la manutention des marchandises dans les ports, est essentiellement dominé par deux secteurs économiques : l'industrie sidérurgique et le secteur agricole. En 2018 et 2019, la production d'acier en Serbie était cinq fois plus élevée qu'en 2013. La raison de cette hausse soudaine entre 2013 et 2018 est le rachat de la principale aciérie serbe de Smederovo par une entreprise sidérurgique chinoise en 2016.⁶

⁶ Sources : 1) *Global Times* (2021), "Steel Plant : Source of Happiness for a City - a Model Project of the Belt and Road Initiative", publié le 6 septembre 2021. Disponible à l'adresse : <https://www.globaltimes.cn/page/202109/1233480.shtml> (dernière consultation, le 8 septembre 2021). 2) *New York Times* (2017), "As China Moves In, Serbia Reaps Benefits, with Strings Attached", publié le 9 septembre 2017. Disponible à l'adresse : <https://www.nytimes.com/2017/09/09/world/europe/china-serbia-european-union.html> (dernière consultation, le 8 septembre 2021).



FIGURE 2 : **PRODUCTION ANNUELLE D'ACIER EN SERBIE (EN 1 000 TONNES) ET PART DE LA PRODUCTION TOTALE D'ACIER DANS LA RÉGION DU DANUBE (%)**

Sources : Association mondiale de l'acier, analyse de la CCNR



- Après avoir fait l'acquisition de l'aciérie de Smederovo, l'entreprise chinoise HBIS a investi dans sa rénovation technique, générant ainsi une forte augmentation de la production d'acier et du transport de matières premières.
- Dans cette section, le Danube est à nouveau utilisé de manière intensive pour l'acheminement des matières premières (minerai de fer, charbon), via le port de Smederovo. C'est ce qui explique la forte augmentation de la manutention fluviale dans le port et a stimulé le transport fluvial serbe.
- Cela prouve également la dépendance de la navigation intérieure vis-à-vis des industries traditionnelles de la région du Danube.

FICHE D'INFORMATION SUR LE TRANSPORT FLUVIAL EN SERBIE – VALEURS ANNUELLES

Notes sur la fiche d'information - Voir page 42

VALEUR ABSOLUE⁷ POUR LA SERBIE VS PART DU TOTAL POUR L'UE

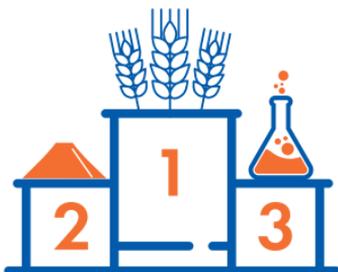
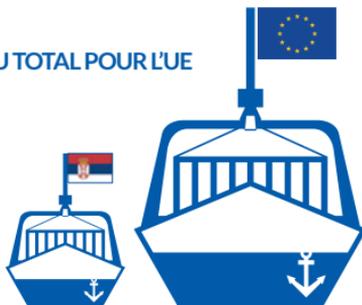
TOTAL DE LA PRESTATION DE TRANSPORT

4 225 millions de TKM

3,1% PART DU TOTAL POUR L'UE

Volume total des marchandises transportées :

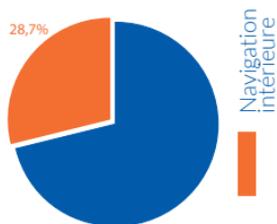
11,6 millions de tonnes



PRINCIPAUX SEGMENTS DE MARCHANDISES EN NAVIGATION INTÉRIEURE

1. Produits agricoles : 1 744 millions de TKM
2. Minerais métalliques, sables, pierres, : 975 millions de TKM
3. Produits chimiques : 580 millions de TKM

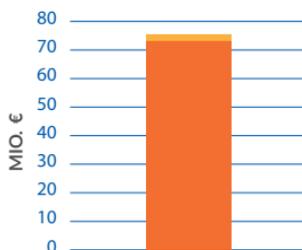
PART MODALE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE PAR RAPPORT AU TOTAL DE LA PRESTATION DE TRANSPORT TERRESTRE



NIVEAU DU CHIFFRE D'AFFAIRES DU TRANSPORT FLUVIAL

75,3 mio. €

- Transport de marchandises : 73,3 mio. €
1,2% PART DU TOTAL POUR L'UE
- Transport de passagers : 2,0 mio. €



⁷ Les données relatives à la demande de transport sont celles établies pour 2020, et les données relatives à la flotte sont celles établies pour 2017 ; les données relatives à la répartition modale, aux entreprises, à l'emploi et au chiffre d'affaires sont celles établies pour 2018.



PERSONNES EMPLOYÉES DANS LE TRANSPORT FLUVIAL

1 087

2,5%

Transport de marchandises : 1 018

4,8%

Transport de passagers : 69

0,3%

NOMBRE D'ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL

54

Transport de marchandises : 41

Transport de passagers : 13

PART DU
TOTAL POUR
L'UE

0,5%

4,8%

0,7%

0,3%

0,3%

NOMBRE DE BATEAUX À MARCHANDISES EN ACTIVITÉ

182 **1,2% PART DU TOTAL POUR L'UE**Cargaison sèche : 54 **0,5%**Cargaison liquide : 42 **2,5%**Pousseurs et remorqueurs : 86 **3,2%**

CAPACITÉ DE CHARGEMENT DES BATEAUX À MARCHANDISES

0,035 millions de tonnes

0,21% PART DU TOTAL POUR L'UE

Cargaison sèche : 0,024 millions de tonnes

0,18% PART DU TOTAL POUR L'UE

Cargaison liquide : 0,011 millions de tonnes

0,34% PART DU TOTAL POUR L'UE





■ GLOSSAIRE

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

DANUBE MOYEN : tronçon du Danube allant de la Porte Devín, à la frontière entre l'Autriche et la Slovaquie, jusqu'aux Portes de Fer.

DÉPORT : décrit une situation où le prix réel du marché au comptant pour une marchandise est plus élevé que le prix attendu dans le futur. Dans une situation de déport, les prix futurs diminuent proportionnellement à la durée qui précède la date d'expiration du contrat futur. En d'autres termes, le prix diminue à mesure que la date d'expiration s'éloigne. Le déport correspond à l'anticipation d'une baisse des prix d'une marchandise due à différents facteurs d'influence agissant sur le rapport entre l'offre et la demande. L'antonyme de « déport » est « contango » (ou « report »).

EUROPE : dans le présent rapport, la navigation intérieure européenne inclut deux pays - la Suisse et la Serbie - qui n'appartiennent pas à l'Union européenne.

EVP : unité équivalent vingt pieds

MIO : million

MRD : milliard

PART MODALE : pourcentage de la prestation de transport de marchandises par voie de navigation intérieure (en TKM) dans la prestation totale de transport par voie terrestre. Les modes de transport terrestre de marchandises comprennent la route, le rail et les voies de navigation intérieure.

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

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

RÉGION ARA : Amsterdam-Rotterdam-Anvers

RHIN INFÉRIEUR : section du Rhin qui s'écoule de Bonn, en Allemagne, jusqu'à la mer du Nord, à Hoek van Holland, aux Pays-Bas.

RHIN SUPÉRIEUR : section du Rhin qui s'écoule dans la plaine du Rhin supérieur entre Bâle, en Suisse, et Bingen, en Allemagne.

RHIN TRADITIONNEL : Rhin, de Bâle à la frontière entre les Pays-Bas et l'Allemagne

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

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

TVN : Transport par voies navigables intérieures

UE : Union européenne

VNI : Voies navigables intérieures

VOIES NAVIGABLES D'EUROPE CENTRALE : Rhin, Main, Canal Main-Danube, Danube, Elbe-Oder

OFFICES ET INSTITUTS NATIONAUX DE STATISTIQUES

Acronyme	Nom original	Nom français	Pays
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	Bureau central des statistiques	Pays-Bas
Destatis	Statistisches Bundesamt	Office fédéral des statistiques d'Allemagne	Allemagne
INSSE	Institutul Național de Statistică	Institut national de la statistique	Roumanie
RBS	Републички завод за статистику Србије	Bureau de statistique de la République de Serbie	Serbie

LIVRES, ARTICLES DE JOURNAUX ET ÉTUDES

Nom original	Pays
Global Times (2021), Steel Plant: Source of Happiness for a City – a Model Project of the Belt and Road Initiative, publié le 6 septembre 2021. Disponible à l'adresse : https://www.globaltimes.cn/page/202109/1233480.shtml . Dernière consultation le 8 septembre 2021.	Chine
New York Times (2017), As China Moves In, Serbia Reaps Benefits, with Strings Attached, publié le 9 septembre 2017. Disponible à l'adresse : https://www.nytimes.com/2017/09/09/world/europe/china-serbia-european-union.html . Dernière consultation le 8 septembre 2021.	États-Unis
OCDE. Taux de change nominaux (vis-à-vis du dollar des États-Unis), moyenne des taux journaliers. 2021. Disponible à l'adresse : https://stats.oecd.org/Index.aspx?lang=fr&SubSessionId=6888fe04-d0dd-4a85-a005-f668f1c5b35d&themetreid=-200 . Dernière consultation le 10 septembre 2021.	Mondial
Raiffeisen Währungsupdate 2021. Disponible à l'adresse : https://www.raiffeisen.ch/content/dam/www/rch/pdf/publikationen/waehrungsupdate/de/2021/waehrungsupdate-09-2021.pdf . Dernière consultation le 10 septembre 2021.	Suisse
US Energy Information Administration, Short-Term Energy Outlook, September 2021. Disponible à l'adresse : https://www.eia.gov/outlooks/steo/ .	États-Unis

AUTRES SOURCES

Nom original	Nom français	Pays
Agencija za upravljanje lukama	Agence portuaire de la République de Serbie	Serbie
CCNR/ZKR/CCR	Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)	Europe
De Vlaamse Waterweg	Administration des voies d'eau flamandes	Belgique
Donaukommission	Commission du Danube	Europe
EUROSTAT	EUROSTAT	UE
Federal Reserve Economic Data	Données économiques de la Réserve fédérale américaine	États-Unis
International Monetary Fund (IMF)	Fonds monétaire international (FMI)	Mondial
ITB – Institut pour le Transport par Batellerie/ Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren	Institut pour le Transport par Batellerie (ITB)	Belgique
Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)	Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)	Mondial
PJK International	PJK International	Pays-Bas
Ports mentioned in the report	Ports mentionnés dans le rapport	Europe
SPF Economie	Service public fédéral Économie	Belgique
SPW Service Public de Wallonie	Service Public de Wallonie (SPW)	Belgique
US Energy Information Administration	Administration américaine de l'information sur l'énergie	États-Unis
Voies Navigables de France (VNF)	Voies Navigables de France (VNF)	France
Wasserstraßen-und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)	Administration allemande des voies navigables intérieures	Allemagne
World Steel Association	Association mondiale de l'acier	Mondial

NOTES RELATIVES À LA FICHE D'INFORMATION

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

#) En ce qui concerne le volume de transport, contrairement à la prestation de transport, il n'est pas possible de calculer la part spécifique d'un pays.

La part modale est définie comme le pourcentage de la prestation de transport de marchandises par voie de navigation intérieure (en TKM) par rapport à la prestation totale de transport par voie terrestre. Les modes de transport terrestre de marchandises comprennent la route, le rail et les voies de navigation intérieure. L'activité de fret routier est présentée conformément au principe de territorialité, selon lequel les données relatives au transport international de fret routier sont redistribuées en fonction des territoires nationaux où le transport a effectivement lieu. Ces principes sont mis en œuvre dans la série publiée par Eurostat [tran_hv_frmod].

■ MÉTHODOLOGIE

Freight traffic on inland waterways and in ports

L'Europe, telle que définie au chapitre 1, comprend tous les pays européens qui mettent à disposition des données trimestrielles relatives au transport par voie de navigation intérieure. Tous ces pays figurent sur la carte des prestations de transport en Europe (voir carte au chapitre 1).

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

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

■ DÉCLARATION DE REJET DE RESPONSABILITÉ

L'exploitation des connaissances, informations ou données contenues dans la présente publication intervient au risque exclusif de l'utilisateur. La responsabilité de la Commission européenne et de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) ou de son Secrétariat ne saurait en aucun cas être engagée, ni en cas d'exploitation des connaissances, informations ou données contenues dans la présente publication, ni pour les conséquences qui en résulteraient.

Les constats présentés et les opinions exprimées sont ceux des auteurs et ne reflètent pas nécessairement la position de la Commission européenne, de ses services ou de la Commission centrale pour la navigation du Rhin sur le sujet traité.

Cette publication ne constitue en rien un engagement officiel des organisations citées.

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

COLLABORATEURS

CCNR

Norbert KRIEDEL (Économiste)

Laure ROUX (Coordination de projet)

Athanasia ZARKOU (Économiste junior)

Lucie FAHRNER (Chargée de communication)

Sarah MEISSNER (Assistante de projet)

Contact : ccnr@ccr-zkr.org

EN PARTENARIAT AVEC

Commission du Danube

Commission de la Moselle

Commission de la Sava

EBU

ESO

DIRECTION ARTISTIQUE – AGENCE PRESS-AGRUM.COM (<https://www.press-agrum.com>)
ET CCNR

TRADUCTION

Laurence WAGNER (Français)

Barbara VOLLATH-SOMMER (Allemand)

Pauline de ZINGER (Néerlandais)

Veronica SCHAUINGER-HORNE (Anglais-relecture)

Achévé d'imprimer: novembre 2021

Édité par le Secrétariat de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)
2, place de la République CS10023 – 67082 STRASBOURG cedex – www.ccr-zkr.org
ISSN : 2519-1136



Retrouvez toutes nos données sur :

www.inland-navigation-market.org

En partenariat avec

