



Observation du marché de la navigation intérieure européenne

Rapport conjoncturel - octobre 2010

(Source : Secrétariat de la CCNR – 5. octobre 2010)

Intégralité de la navigation intérieure :

Le premier semestre 2009 correspond à la période durant laquelle la navigation intérieure a atteint et traversé son seuil d'inversion au cours de la crise économique. Il semble par conséquent intéressant d'examiner la manière dont l'évolution du premier semestre 2010 se présente par rapport à ce premier semestre 2009.

Le tableau ci-après montre que des hausses du transport de marchandises ont été enregistrées dans des États d'Europe occidentale importants pour la profession de la navigation intérieure. Pour l'Allemagne, les Pays-Bas, la France et la Belgique, ces hausses se montent à environ 10 à 15 %. La Suisse a subi un résultat négatif pour le transport de produits pétroliers.

Tableau 1 : Transport de marchandises au premier semestre 2010 / 2009

Pays	1er semestre 2010 (en 1000 tonnes)	Evolution en % 1 ^{er} semestre 2010 / 1 ^{er} semestre 2009
Allemagne	111.300	+11,6
Pays-Bas*	70.151	+14,8
Belgique	39.609	+11,2
France	29.355	+9,3
Suisse**	3.674	-8,5

* Estimation sur la base de la manutention portuaire à Rotterdam et du marché de la navigation intérieure dans le modal-split

** Trafic sur le Rhin dans les ports rhénans suisses ; Sources : VNF; Destatis; ITB; Port de Bâle

Pour le reste de l'année 2010 est présagé un léger ralentissement de cette tendance haussière. Ceci notamment parce que le rétablissement constaté en 2009 et 2010 a résulté en partie du renouvellement de stocks dans des secteurs industriels tels que la sidérurgie et l'industrie chimique. Or, cet effet de réapprovisionnement qui a stimulé le transport de matières premières s'estompe peu à peu. Globalement, une hausse à deux chiffres de la demande de transport est néanmoins attendue pour l'année 2010.

Pour l'année 2011 est attendue une nouvelle hausse de la demande de transport. A cet égard, le transport ferroviaire devrait bénéficier d'une hausse légèrement supérieure à celle prévue pour le transport routier et la navigation intérieure.

Cale sèche :

1) Demande :

Les principaux segments de la navigation à cale sèche en volume transporté sur le Rhin sont l'industrie de la construction, la sidérurgie et le secteur de l'énergie. L'évolution au cours du premier semestre a été ici très inégale.

En raison de la reprise d'une rapidité inattendue de la sidérurgie, le volume transporté a connu une évolution si favorable pour les minerais et les déchets de métaux que, dans certains États tels que l'Allemagne et la France, a déjà été atteint le niveau qui prévalait avant la crise. ¹ Les fortes baisses de l'année 2009 ont donc été compensées dans ce secteur.

Tableau 2 : Transport de minerais et de déchets de métaux sur les voies navigables

Pays	1. semestre 2010 (en 1000 tonnes)	Evolution en % 1 ^{er} semestre 2010 / 1 ^{er} semestre 2009
Allemagne	17.500	+62,9
Belgique	1.522	+6,4
France	1.425	+81,8
Suisse*	47	+24

* Transport sur le Rhin dans le port de Bâle ; Sources : VNF; Destatis; ITB; Port de Bâle

Les combustibles solides ont également bénéficié de la reprise de l'industrie sidérurgique et de la hausse de la production d'électricité, cette dernière résultant de la hausse de l'activité industrielle.

Tableau 3 : Transport de combustibles solides sur les voies navigables

Pays	1. semestre 2010 (en 1000 tonnes)	Evolution en % 1 ^{er} semestre 2010 / 1 ^{er} semestre 2009
Allemagne	17.700	+26,3
Belgique	3.383	+8,6
France	2.376	+27,6
Suisse*	66	-14

* Transport sur le Rhin dans le port de Bâle ; Sources : VNF; Destatis; ITB; Port de Bâle

En revanche, les pierres, terres et matériaux de construction ont enregistré une évolution légèrement négative, ce qui est lié notamment à l'hiver particulièrement rude, qui a entravé l'industrie de la construction au cours des premiers mois de l'année.

Tableau 4 : Transport de pierres, terres et matériaux de construction

Pays	1. semestre 2010 (en 1000 tonnes)	Evolution en % 1 ^{er} semestre 2010 / 1 ^{er} semestre 2009
Allemagne	20.300	-6
France	10.768	-2,7
Belgique	8.631	+7,6
Suisse*	255	-2

* Transport sur le Rhin dans le port de Bâle ; Sources : VNF; Destatis; ITB; Port de Bâle

Les prévisions pour l'industrie sidérurgique tendent au maintien d'une forte croissance jusqu'à l'année prochaine. Toutefois, la vitesse de développement diminuera naturellement à partir d'un plafond qui sera atteint au cours de l'année 2011. Au total, la croissance de l'année 2011 sera toutefois suffisante pour surmonter entièrement au plus tard au cours de cette année la crise dans le secteur de la production d'acier.

¹ Allerdings muss darauf hingewiesen werden, dass Erze und Metallabfälle auf dem Rhein und in Deutschland sehr wichtig sind, in Frankreich aber einen wesentlich geringeren Anteil haben.

Le segment du sable, des terres et des matériaux de construction, qui est le principal segment en volume à la fois en France et en Allemagne, est en voie de stagnation.

L'amélioration se poursuit dans le secteur des conteneurs. En France a été enregistrée une hausse de 8,5 % au cours du premier semestre, en Allemagne cette hausse a atteint 21,4 %.

Il en résulte globalement pour la navigation à cale sèche que le niveau connu avant la crise sera de nouveau atteint l'année prochaine, au moins en France et en Allemagne.

Malgré une reprise de la demande dans les secteurs industriels les plus importants pour la navigation intérieure, les taux de fret se sont maintenus à un niveau peu élevé pour la cale sèche.

2) Offre :

En navigation à cale sèche, le nombre des bateaux nouvellement mis en service depuis le début de l'année 2010 a nettement régressé par rapport à l'année précédente.

Ainsi, entre le début de l'année et fin septembre, seulement 14 automoteurs à marchandises (capacité de 43 000 t) et 6 barges de poussage (capacité de 13 300 t) ont été mis en service. En 2009, avaient été mis en service sur la même période 52 nouveaux automoteurs à marchandises et 11 nouvelles barges de poussage. Il semble qu'aucun nouveau bateau n'ait été commandé depuis le début de la crise, de sorte que peu de nouveaux bateaux devraient être mis sur le marché d'ici la fin de l'année.

Conclusion :

La hausse de la demande de transport constatée depuis le deuxième semestre de l'année 2009 s'est poursuivie aussi en 2010 et ceci plus rapidement que prédit par certains. La situation des entreprises demeure néanmoins difficile, les taux de fret n'ayant pas encore augmenté dans les mêmes proportions que la demande.

Cale citerne :

1) Demande :

Segment des produits pétroliers :

Après une année 2009 au cours de laquelle la demande de transport a été marquée par un recul des volumes transportés, la demande n'a que brièvement augmenté en 2010 durant l'hiver à la faveur des conditions météorologiques. En Allemagne a été constaté au cours du premier semestre un recul d'environ 9 % par rapport à 2009. Le prix élevé des produits pétroliers continue de freiner la demande des consommateurs pour le mazout.

Une reprise de la demande est néanmoins attendue au cours du deuxième semestre de l'année 2010, les stocks ne pouvant être conservés indéfiniment à un niveau peu élevé, en particulier à l'approche de l'hiver.

Segment de la chimie :

La reprise du segment de la chimie se poursuit depuis que celui-ci a atteint son plancher au début de l'année 2009. En Allemagne, le niveau qui prévalait avant la crise a presque été atteint vers le milieu de l'année 2010.

Sur la base des prévisions concernant ces deux segments, il semble que l'année 2010 sera marquée pour la navigation citerne par une stagnation ou de faibles hausses, les effets positifs dans le secteur de la chimie étant atténués par un secteur des produits pétroliers marqué par la régression.

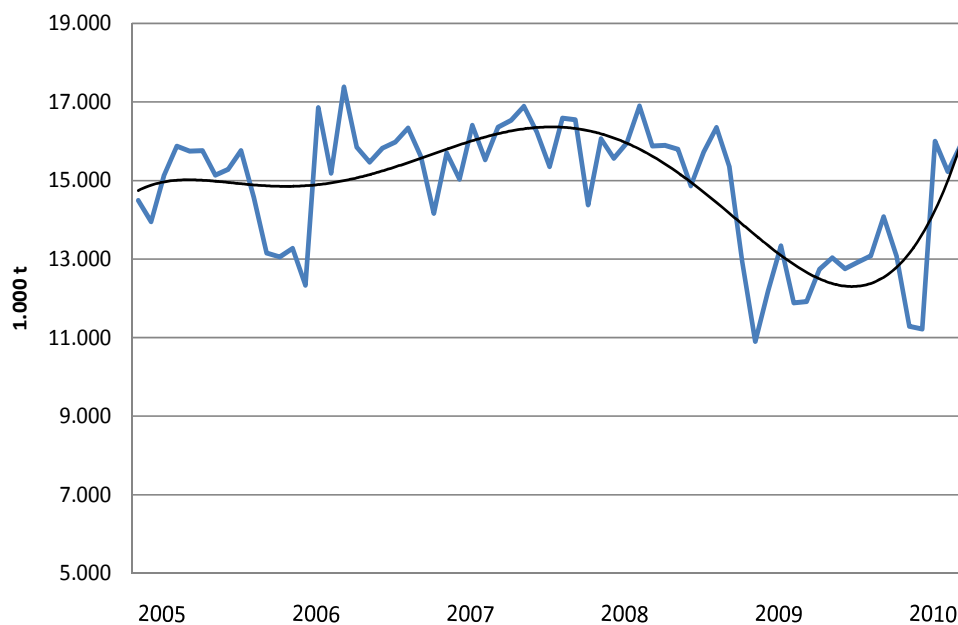
Au cours du premier semestre de l'année 2010, les taux de fret en navigation citerne se sont maintenus à un niveau peu élevé qui est caractéristique pour la saison.

2) Offre :

Au cours des 9 premiers mois de l'année 2010, 34 nouveaux bateaux-citernes ont été mis en service, soit une capacité d'environ 101 000 t, alors que 42 unités avaient été mises en service au cours des 9 premiers mois de l'année 2009. Il apparaît donc que la restructuration des flottes se poursuit.

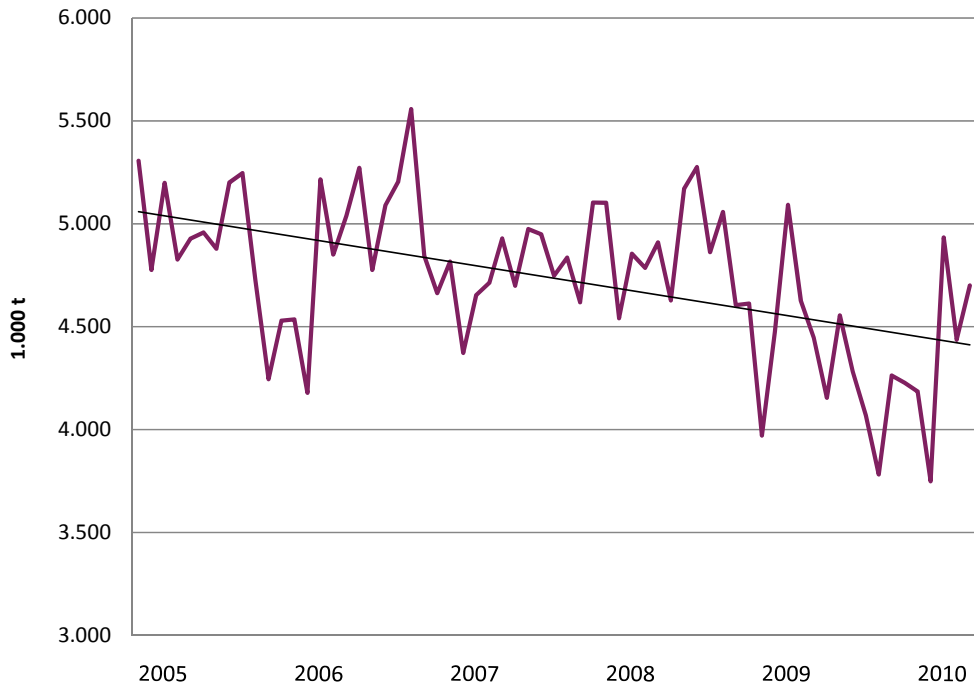
*

Illustration 1 : Demande de transport pour la navigation à cale sèche en Allemagne, y compris la tendance*



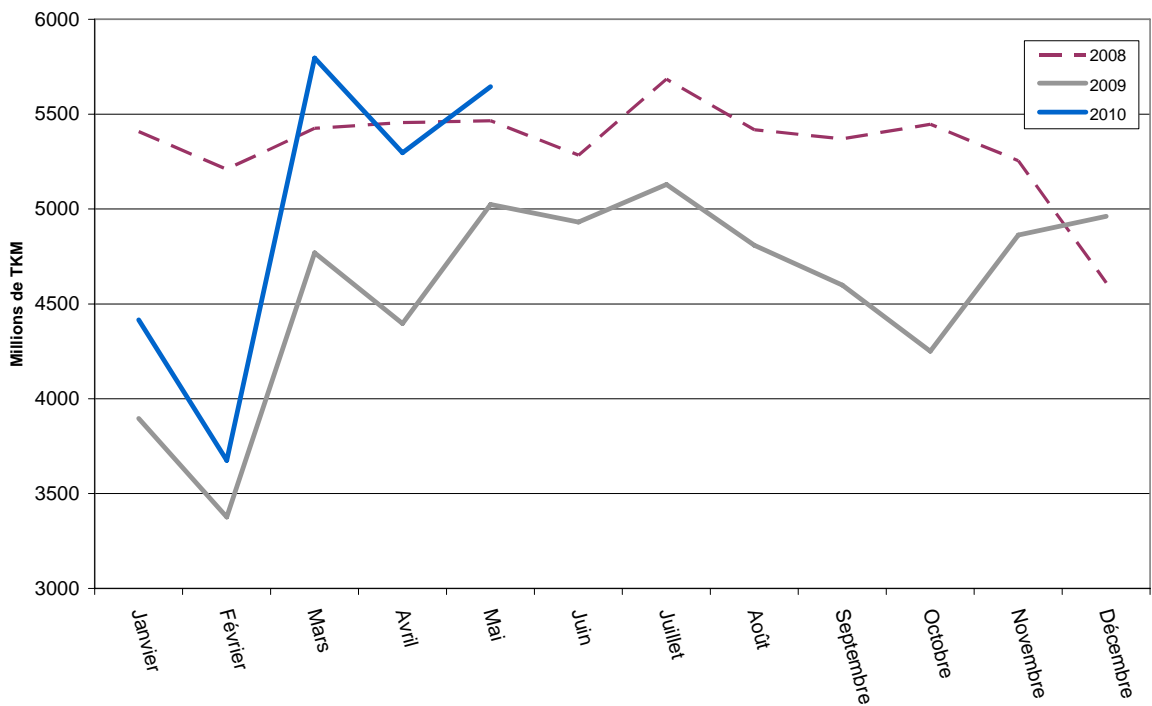
Source : Destatis. * jusqu'au mai 2010 inclus

Illustration 2 : Demande de transport pour la navigation à cale citerne en Allemagne, y compris la tendance*



Source : Destatis. * jusque mai 2010 inclus

Illustration 3 : Prestations de transport en Allemagne



Source : Destatis

Prévisions pour fin 2010 et début 2011 (*navigation intérieure allemande*)

Secteur	Production / Import	Part du transport total	Incidence prévue sur la demande de transport (par rapport à l'année précédente)
Agriculture	Récolte inférieure à la moyenne en 2010	16,00%	-
Charbon	Importations prévues + 8% par rapport à 2009	19,00%	+++
Sidérurgie : Minerai	Production allemande d'acier : en 2010 : + 35 % par rapport à l'année précédente	20,00%	+++++
Sidérurgie : fer, acier	Production allemande d'acier : en 2010 : + 35 % par rapport à l'année précédente	8,00%	+++++
Matériaux de construction	Hiver froid, faible demande pour la construction	27,00%	-
Autres marchandises / conteneurs	Le commerce international poursuit sa reprise, mais plus lentement	10,00%	++++
Prévision générale pour l'évolution de la demande en cale sèche			+ + +
Produits pétroliers	Cours élevé du pétrole, effet de stockage favorable au 2 ^{ème} semestre	62,00%	-
Chimie	La production reprend dans le secteur de la chimie	38,00%	++
Prévision générale pour l'évolution de la demande en cale citerne			0

Sources :

Eurofer

Wirtschaftsvereinigung Stahl

Verein Deutscher Kohleimporteure

Verband der chemischen Industrie

CEFIC

Prévisions CCNR sur la base de l'historique des évolutions et de calculs

Evolution

0 %	0
1 % à 5 %	- / +
6 % à 10 %	-- / ++
11 % à 15 %	--- / +++
16 % à 20 %	---- / ++++
plus de 20 %	----- / +++++