

APERÇU DU MARCHÉ

LA NAVIGATION INTÉRIEURE EUROPÉENNE

PUBLIÉ EN

HIVER 2016/2017



Aperçu du marché
NAVIGATION INTÉRIEURE EN EUROPE

Publié en
Hiver 2016/2017

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ (P.4)

01

CONTEXTE ÉCONOMIQUE (P.7)

Contexte économique en Europe (p.8)

Activité industrielle et navigation intérieure (p.10)

Secteurs liés à la navigation intérieure (p.12)

02

TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIE DE NAVIGATION INTÉRIEURE ET DANS LES PORTS (P.15)

Prestation de transport en Europe (p.16-18)

Prestation de transport dans les principaux pays d'Europe concernés par la navigation intérieure (p.20)

Transport de vrac sec, de vrac liquide et de conteneurs (p.22)

Transbordement dans les ports européens (p.24-26)

03

CONDITIONS D'EXPLOITATION (P.29)

Évolution du chiffre d'affaires en Europe (p.30)

Taux de fret et prix du carburant (p.32)

Taux de fret et hydraullicité (p.34)

04

PERSPECTIVES (P.35)

Point sur l'industrie sidérurgique (p.38)

Modèle de prévision et résultats (p.40)

Perspectives d'évolution du commerce mondial et tendances (p.42)

■ RÉSUMÉ

La navigation intérieure européenne s'inscrit, pour le premier semestre 2016, dans un contexte général de croissance européenne, soutenue partiellement par le commerce intracommunautaire mais néanmoins toujours affectée par le ralentissement global de l'économie mondiale. Cette croissance économique devrait se maintenir entre 1 et 2% au cours de 2017 dans la zone Euro.

Les pays rhénans maintiennent leur rôle clé au sein de la navigation intérieure européenne, représentant 84% du transport fluvial européen contre 15 % pour les pays danubiens.

La performance de transport en navigation intérieure européenne, habituellement corrélée à la croissance industrielle européenne, s'en est brutalement dé耦lée au second semestre 2015 en raison d'une période exceptionnelle de basses eaux. Celle-ci a particulièrement affecté la demande en Allemagne. Après la période de basses eaux fin 2015, le trafic rhénan est reparti à la hausse au cours du premier semestre 2016 en atteignant presque le niveau de trafic atteint au premier semestre 2015. Le premier semestre 2016 a connu une baisse de 2.1% du trafic rhénan par rapport au premier semestre 2015. Le trafic danubien a, pour sa part, connu un premier semestre 2016 difficile, avec des baisses de trafic par rapport à 2015 atteignant jusque -31% sur le Danube moyen, en raison particulièrement de mauvaises récoltes et de la baisse du transport de céréales et produits agricoles. D'autres marchandises ont pourtant connu une augmentation considérable de leur transport par voie navigable sur le Danube, comme par exemple les métaux et les produits pétroliers.

Le redressement du trafic rhénan s'opère à des vitesses différentes selon les principaux segments de marché (vrac sec, vrac liquide, conteneurs). Le trafic de conteneurs est fortement reparti à la hausse après la période de basses eaux avec une augmentation de 20% depuis la fin d'année 2015 et a atteint un niveau record de prestation de transport au deuxième trimestre 2016 avec plus de 4 milliards de TKM en Europe. Le transport de vrac sec a augmenté au cours

du premier semestre 2016 mais peine à retrouver le niveau de trafic du premier semestre 2015, alors que le vrac liquide, porté par des industries plus dynamiques et par un faible prix du pétrole, a déjà atteint une prestation de transport plus élevée qu'en 2015. Si les 2/3 du transport de minerais de fer et de métal se concentrent toujours sur le Rhin, la Moselle et la Sarre, ce marché connaît une stagnation dans cette région en raison de la concurrence mondiale intense dans le secteur sidérurgique. Les Pays-Bas sont le pays rhénan ayant connu la croissance la plus importante au premier semestre 2016 par rapport au premier semestre 2015, en particulier grâce au transport de conteneurs et de vrac liquide.

Sur le long terme, des modifications structurelles sont à prévoir impliquant une part toujours plus importante du transport de conteneurs en navigation intérieure européenne et l'obligation d'anticiper les conséquences des nouvelles politiques énergétiques européennes, notamment pour le transport de charbon et de produits pétroliers.

Les conditions d'hydraulicité étant revenues à la normale, le prix de la prestation de transport a diminué au cours du premier semestre 2016, pour atteindre un niveau inférieur à celui du premier semestre 2015. Malgré une augmentation du trafic aux Pays-Bas, on note une diminution du chiffre d'affaires du secteur au cours du premier semestre 2016.

Les ports intérieurs ont eu une activité contrastée au premier semestre 2016. Alors que de nombreux ports rhénans et danubiens ont vu leur trafic diminuer par rapport au premier semestre 2015, le principal port intérieur en volume de marchandises, Duisburg, a vu une augmentation de presque 3% de son trafic par voie d'eau.

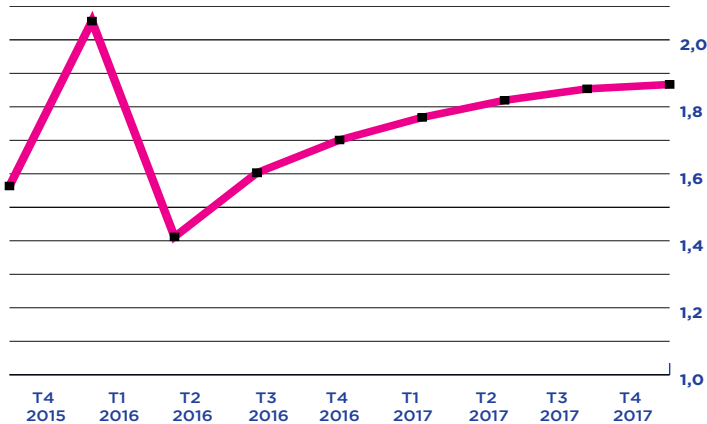


01

CONTEXTE
ÉCONOMIQUE

CONTEXTE ÉCONOMIQUE EN EUROPE

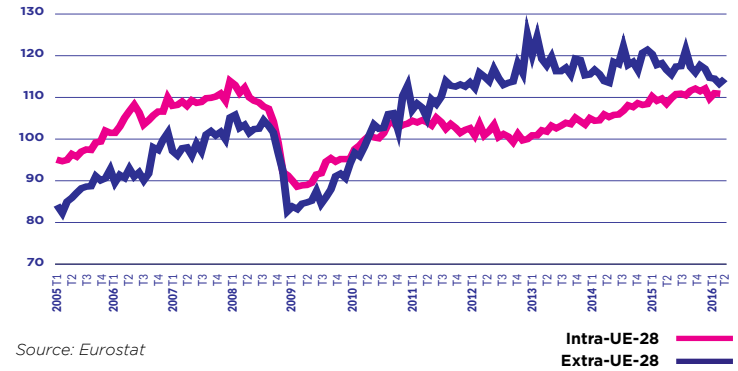
PERSPECTIVES DE CROISSANCE DU PIB DANS LA ZONE EURO PAR TRIMESTRE (TAUX ANNUEL EN %)



Source: OCDE, perspectives économiques n° 99

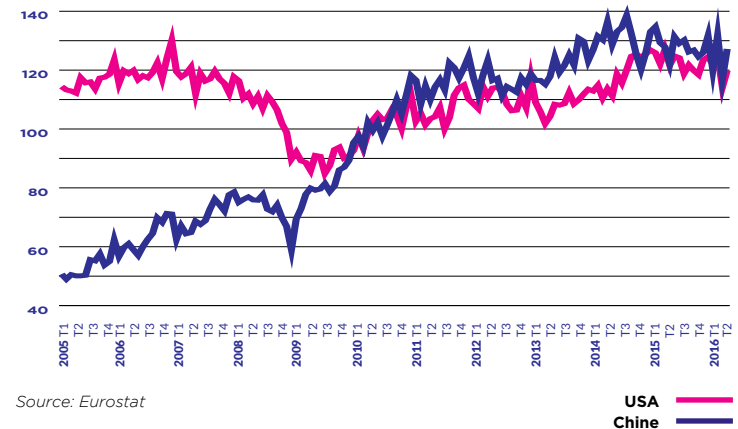
- Les prévisions de croissance du PIB européen pour 2016 et 2017 demeurent modérées, comprises entre 1,5 % et 2 %.
- Les prévisions de l'OCDE pour 2017 ont été revues à la baisse de 1,7 % à 1,5 % pour l'Allemagne et de 1,5 % à 1,3 % pour la France. La croissance attendue dans la zone Euro a été ramenée de 1,7 % à 1,4 %.
- L'économie mondiale est confrontée à un ralentissement du commerce mondial, notamment de l'Europe vers la Chine et les USA. Des changements structurels dans l'économie chinoise - le passage d'une économie axée sur le commerce extérieur et l'export, à une économie davantage basée sur la consommation - expliquent en partie le ralentissement actuel du commerce mondial.
- Le commerce intra-UE progresse plus régulièrement, mais ne peut compenser pleinement la perte de dynamisme du commerce mondial dans le contexte d'une faible demande à l'échelle mondiale.

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



Source: Eurostat

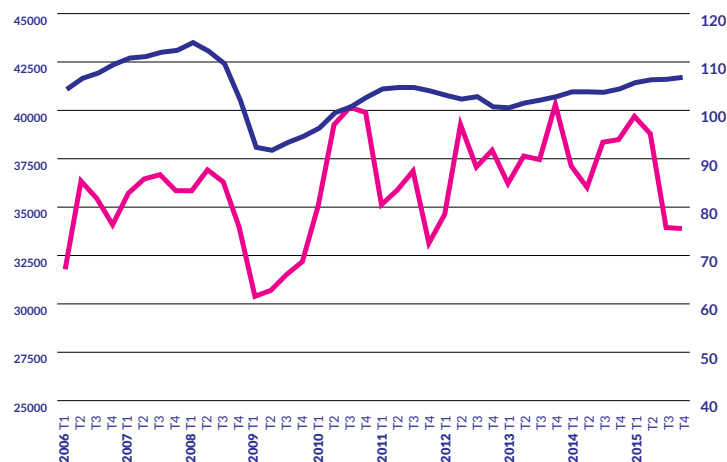
EXPORTATIONS DE L'UNION EUROPÉENNE VERS LA CHINE ET LES USA (INDICE 2010 = 100)



Source: Eurostat

ACTIVITÉ INDUSTRIELLE ET NAVIGATION INTÉRIÈRE

INDICE DE LA PRODUCTION INDUSTRIELLE ET TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIE NAVIGABLE DANS L'UE



Source: Eurostat

Prestation de transport par voie navigable dans l'UE (Mio TKM) —
Activité industrielle de l'UE (indice 2010 = 100) —

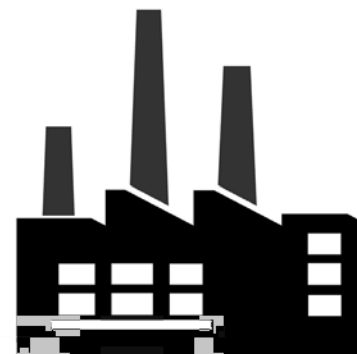
+3.8%

CROISSANCE DE LA PRODUCTION INDUSTRIELLE DANS L'UE
AU COURS DES DEUX DERNIÈRES ANNÉES

- La croissance du commerce intra-UE connaît une tendance à la hausse similaire à celle de l'activité industrielle.
- L'Union européenne a enregistré une croissance de la production industrielle pendant 7 trimestres consécutifs.
- Toutefois, cette légère tendance à la hausse ne s'est pas encore répercutée sur le transport de marchandises par voie navigable en raison des conditions naturelles qui ont impacté le transport par bateau de navigation intérieure au cours du 2^{ème} semestre de l'année 2015.

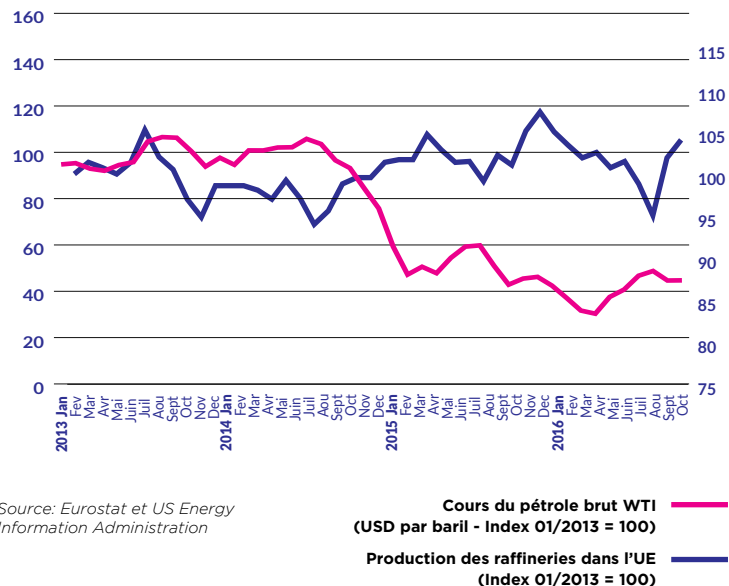
EN 2015

DES PÉRIODES DE BASSES EAUX
ONT RESTREINT LES CARGAISONS,
**DISSOCIANT LE TRANSPORT
PAR VOIE NAVIGABLE DE LA
PRODUCTION INDUSTRIELLE.**



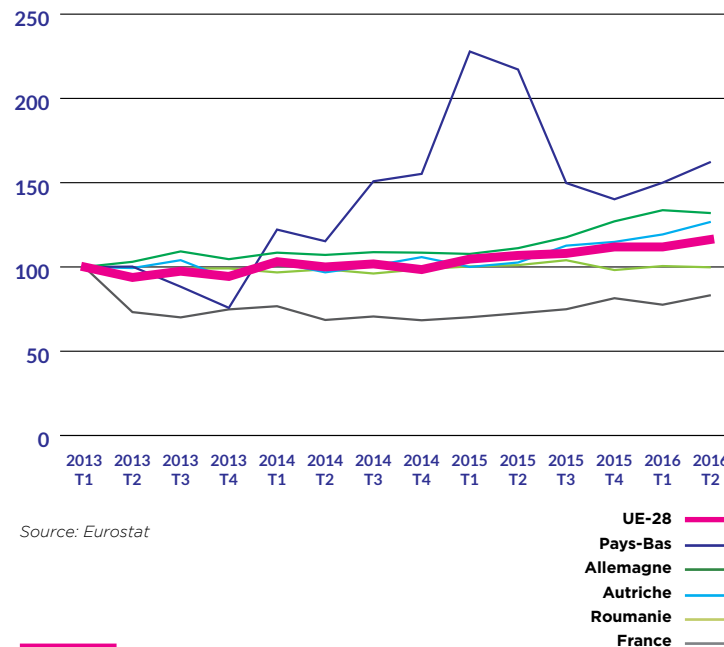
SECTEURS LIÉS À LA NAVIGATION INTÉRIÈRE

PRODUCTION DES RAFFINERIES DANS L'UE ET COURS DU PÉTROLE BRUT



- Les cours du pétrole demeurent très bas, malgré une légère tendance à la hausse en 2016.
- Le cours peu élevé du pétrole tend à avoir un effet positif sur la production des raffineries, sur la situation économique en général et sur les perspectives pour la demande de transport dans le secteur des cargaisons liquides.

ÉVOLUTION DES PERMIS DE CONSTRUIRE POUR LES MAISONS D'HABITATION DANS L'UE (INDICE 2013=100)



- Malgré une hausse de l'activité industrielle, les conditions économiques de certains segments de marchandises sèches connaissent une stagnation.
- Exemple du secteur de la construction: depuis l'éclatement de la bulle immobilière en 2006/2007, ce secteur a connu une longue période de stagnation. Une légère reprise n'a été constatée dans les principaux pays européens que depuis 2015. Les permis de construire ont augmenté de 9% entre le 2^{ème} trimestre 2015 et le 2^{ème} trimestre 2016 dans l'UE.
- Le cycle économique de l'industrie sidérurgique a également un fort impact sur les volumes transportés par voie de navigation intérieure (analysé en détail dans le chapitre « Perspectives »).

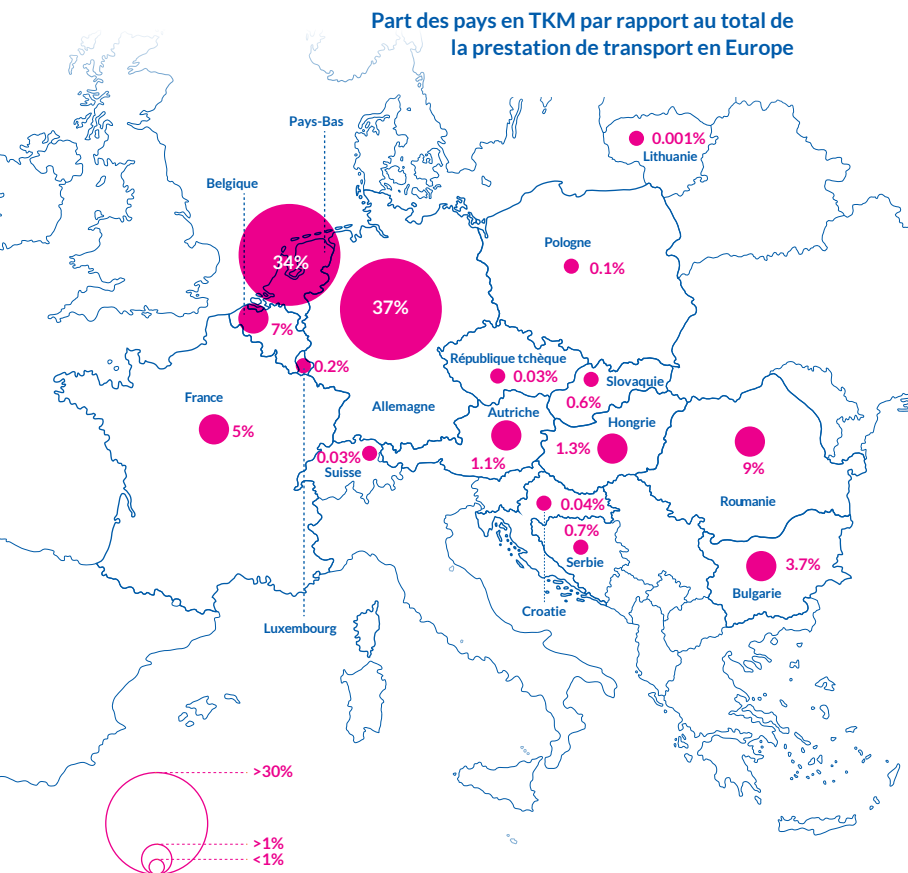


02

TRAFIC DE
MARCHANDISES
SUR LES VOIES
DE NAVIGATION
INTÉRIEURE ET
DANS LES PORTS

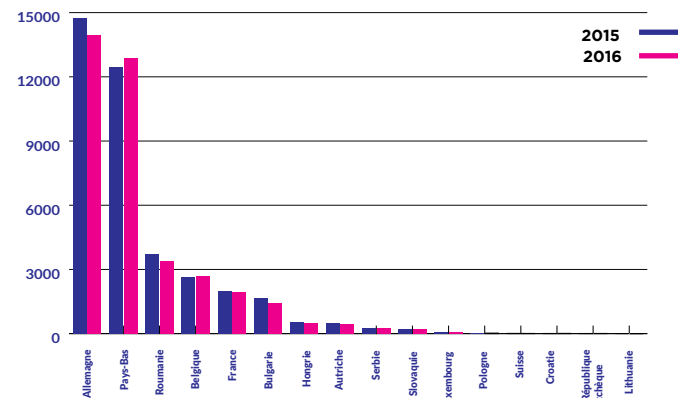
PRESTATION DE TRANSPORT EN EUROPE

PRESTATION DU TRANSPORT FLUVIAL SUR LE TERRITOIRE NATIONAL DE CHAQUE PAYS EN EUROPE AU 2^{ÈME} TRIMESTRE 2016



Sources : offices nationaux de statistiques, Eurostat, CCNR
Pour la définition de « Europe » : voir la méthodologie à la fin du présent rapport

COMPARAISON DE LA PRESTATION DE TRANSPORT PAR PAYS ENTRE LE 2^{ÈME} TRIMESTRE 2015 ET LE 2^{ÈME} TRIMESTRE 2016 (MIO TKM)

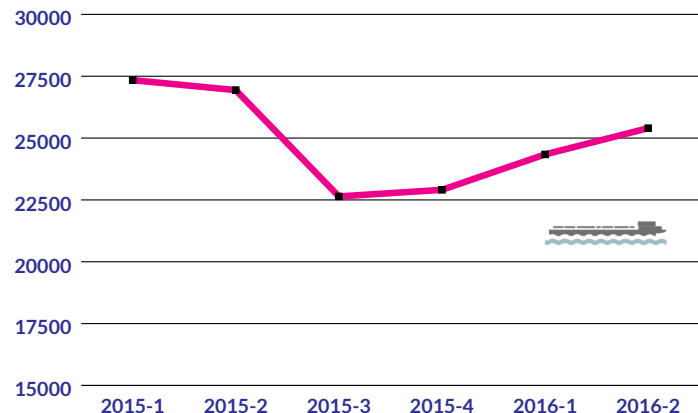


Sources : CCNR, offices nationaux de statistiques, Eurostat

- En Europe, 84 % des transports de marchandises par voie de navigation intérieure sont réalisés dans les pays rhénans et 15 % sont réalisés dans les pays danubiens.
- 96,1 millions de tonnes de marchandises ont été transportées sur le Rhin traditionnel au cours du premier semestre 2016 (T1+T2), représentant une diminution de 2,1 % par rapport à la même période de l'année 2015.
- Le transport sur le Rhin n'a pas encore pleinement récupéré de la période de basses eaux survenue fin 2015 et de la forte baisse du transport qui en a résulté.
- Par rapport à 2015, la baisse a été plus marquée au premier trimestre qu'au deuxième trimestre : -3,2 % pour T1 2015-2016 et -1,1 % pour T2 2015-2016. Cela montre que le transport sur le Rhin retrouve progressivement le niveau qui prévalait en 2015.
- Le transport sur le Danube s'est caractérisé par une forte baisse au premier semestre de l'année 2016 (T1+T2), avec notamment un recul de -31 % sur le Danube moyen, dû en particulier à la forte baisse des transports de céréales et de produits agricoles (en raison des mauvaises récoltes de l'année 2015).

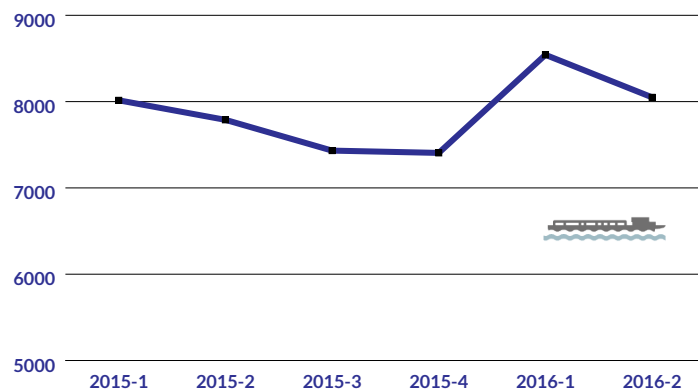
PRESTATION DE TRANSPORT EN EUROPE

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



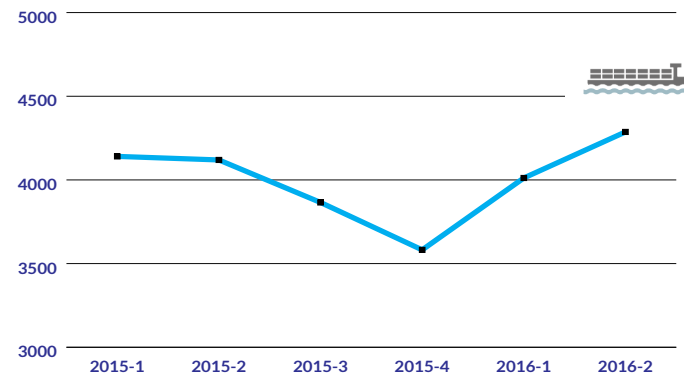
Sources : offices nationaux de statistiques, CCNR

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



Sources : offices nationaux de statistiques, CCNR

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



Sources : offices nationaux de statistiques, CCNR

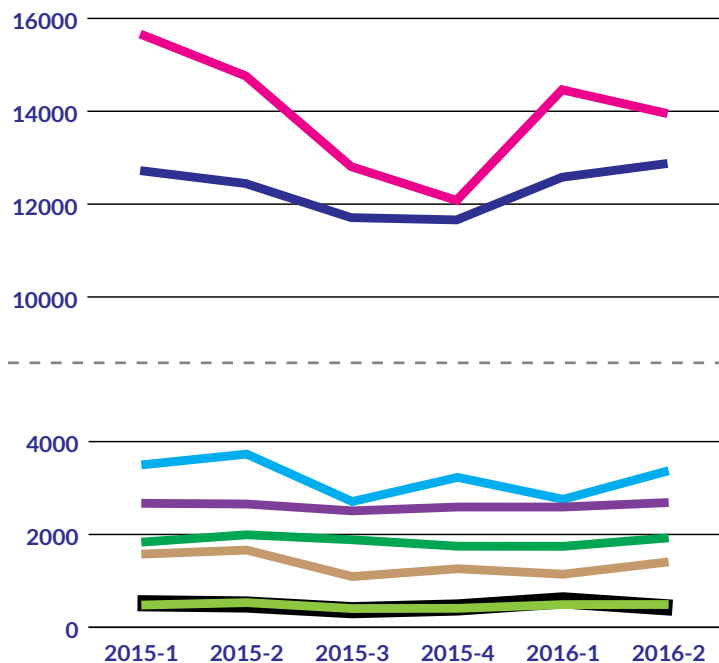
- Le transport de conteneurs a atteint un niveau record au cours du 2^{ème} trimestre 2016, atteignant près de 4,3 milliards de TKM en Europe (+7 % par rapport au 1^{er} trimestre 2016 et +4,3 % par rapport au 2^{ème} trimestre 2015).
- Le transport de cargaison sèche retrouve peu à peu son niveau du 1^{er} trimestre 2015.
- Au 2^{ème} trimestre 2016, le transport de cargaison liquide a connu une lente baisse par rapport au 1^{er} trimestre de l'année 2016 (-6 %), mais il demeure plus élevé que la prestation de transport enregistrée en 2015.
- Tous segments confondus, la prestation de transport a augmenté de 2,3% au 2^{ème} trimestre 2016 par rapport au 1^{er} trimestre 2016 et diminué de 2,9% par rapport au 2^{ème} trimestre 2015.

+20%

ENTRE LE 4^{ÈME} TRIMESTRE 2015 ET LE 2^{ÈME} TRIMESTRE 2016
LE TRANSPORT DE CONTENEURS A FORTEMENT AUGMENTÉ,
RÉCUPÉRANT DE LA PÉRIODE DE BASSES EAUX DE FIN 2015.

PRESTATION DE TRANSPORT DANS LES PRINCIPAUX PAYS CONCERNÉS PAR LA NI

PRESTATION DE TRANSPORT PAR BATEAU DANS LES PRINCIPAUX PAYS CONCERNÉS PAR LA NAVIGATION INTÉRIEURE (MIO TKM)



Sources : Eurostat et
offices nationaux de statistiques

Allemagne	—	France	—
Pays-Bas	—	Bulgarie	—
Roumanie	—	Autriche	—
Belgique	—	Hongrie	—

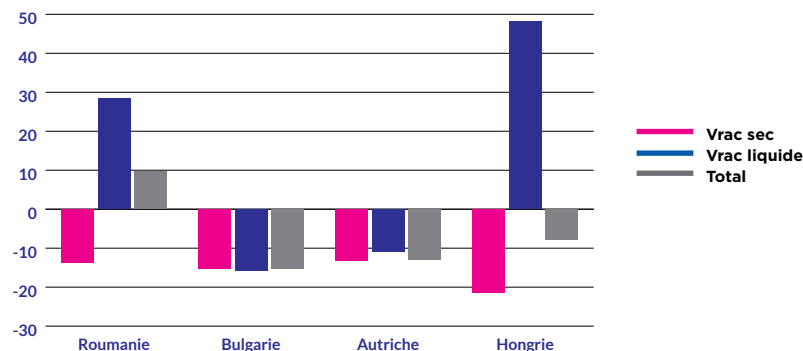
- L'évolution dans les deux pays avec les volumes de transport fluvial les plus élevés montre que la période de basses eaux survenue au cours du 2^{ème} semestre de l'année 2015 a eu un effet plus négatif sur la demande de transport en Allemagne qu'aux Pays-Bas. Cela s'explique par le fait que les conditions de navigation sur les voies d'eau en Allemagne (en particulier sur l'Elbe et sur le secteur allemand du Danube) ont été plus fortement affectées par la période de basses eaux de l'automne 2015. Le rétablissement n'est pas encore complet en Allemagne.
- En France, une légère tendance à la hausse pour certains produits (produits agricoles, denrées alimentaires, engrais, produits métalliques) a été contrebalancée par des tendances négatives pour d'autres produits (charbon, minerais de fer, produits pétroliers, sables, terres et matériaux de construction). Il en résulte une évolution relativement stable de la prestation de transport générale en France. Compte tenu de l'importance des produits agricoles pour la navigation intérieure française, les mauvaises récoltes de l'année 2016 sont toutefois susceptibles d'avoir un impact négatif après l'été 2016.
- L'évolution dans les pays du Danube a été plutôt négative au cours du 1^{er} semestre 2016 pour le Danube supérieur (Autriche), ainsi que pour le Danube moyen (Croatie, Hongrie, Serbie) et le Danube inférieur (Bulgarie, Roumanie). Cela s'explique essentiellement par un ralentissement de la circulation de produits agricoles et de denrées alimentaires. Cette baisse ne reflète pas des tendances sur le long terme, étant donné qu'il s'agit d'une conséquence directe des mauvaises récoltes de l'année 2015.
- De fortes baisses des cargaisons transportées ont été constatées aussi sur le secteur allemand du Danube et sur le canal Rhin-Main-Danube.

+2.4%

AU 2^{ÈME} TRIMESTRE PAR RAPPORT AU 1^{ER} TRIMESTRE AUX PAYS-BAS,
LA TENDANCE À LA HAUSSE CONSTATÉE DEPUIS FIN 2015 SE
POURSUIT.

VRAC SEC, VRAC LIQUIDE ET TRANSPORT DE CONTENEURS

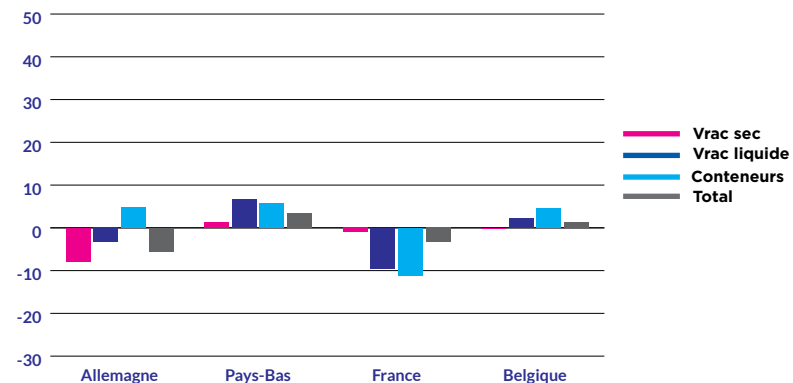
TAUX DE VARIATION DE LA PRESTATION DE TRANSPORT PAR BATEAU DANS LES
PAYS DU DANUBE (2^{ÈME} TRIMESTRE 2016 PAR RAPPORT AU 2^{ÈME} TRIMESTRE 2015 EN %)



Source: Eurostat

- La cargaison sèche constitue globalement le principal segment de marché dans la région du Danube. Ce dernier se caractérise par une forte volatilité, principalement en raison du rôle important des produits agricoles, tandis que le transport de conteneurs demeure marginal.
- Alors que la prestation de transport a diminué dans le segment des cargaisons sèches en raison de mauvaises récoltes dans la région du Danube, le transport de certains autres segments de cargaisons sèches tels que les métaux et les minerais de fer a augmenté dans certaines régions du Danube.
- La forte hausse du transport de cargaisons liquides en Hongrie résulte de l'augmentation du transport de produits pétroliers. Le taux de variation élevé s'explique par le fait que les volumes demeurent encore relativement faibles.
- Le transport de conteneurs reste marginal sur le Danube, où il n'a représenté que 0,5 % du total de la prestation de transport au 2^{ème} trimestre 2016, alors qu'il représente 13,5 % dans les pays rhénans.

TAUX DE VARIATION DE LA PRESTATION DE TRANSPORT PAR BATEAU DANS LES
PAYS RHÉNANS (2^{ÈME} TRIMESTRE 2016 PAR RAPPORT AU 2^{ÈME} TRIMESTRE 2015, EN %)

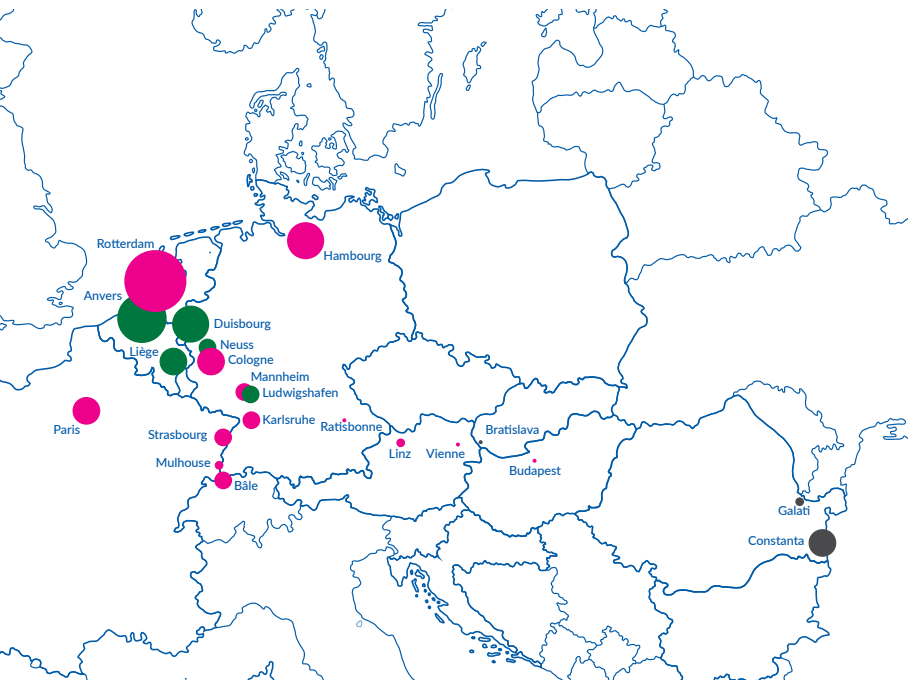


Source: Eurostat

- Le transport de conteneurs a renoué avec la croissance en Allemagne et aux Pays-Bas, alors qu'il a fortement diminué en France.
- Le transport de cargaison liquide évolue favorablement aux Pays-Bas alors connaît un ralentissement en Allemagne. En Allemagne, les volumes régressent sur le long terme en raison d'une baisse de la demande en fioul domestique et en essence. Aux Pays-Bas, cependant, ces transports bénéficient de l'augmentation des échanges de produits pétroliers et des mouvements entre les raffineries.
- Le segment de la cargaison sèche est le segment le plus faible dans tous les pays, reflétant une tendance à la saturation dans certains secteurs d'activité.
- En France, la situation s'explique par des tendances divergentes selon les segments de produits. Au 2^{ème} trimestre 2016, un recul de 20 à 30 % a été constaté pour les produits pétroliers et les minerais de fer par rapport au 2^{ème} trimestre 2015, tandis que les produits agricoles ont augmenté de 2 %, les denrées alimentaires de 20 %, les métaux de 3 % et les engrais de 14 %.

TRANSBORDEMENT DANS LES PORTS EUROPEËNS

TRAFFIC GLOBAL DANS LES PORTS EUROPEËNS EN 2016



- Taux de variation positif du trafic global entre le 1^{er} semestre 2015 et le 1^{er} semestre 2016
- Taux de variation négatif du trafic global entre le 1^{er} semestre 2015 et le 1^{er} semestre 2016

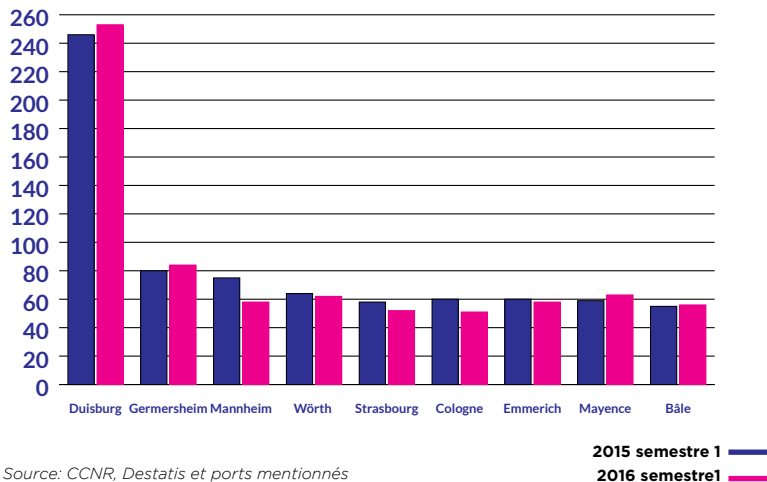
Sources : CCNR, Commission du Danube et ports mentionnés

- Le transport de marchandises a diminué à Rotterdam et à Hambourg entre le 1^{er} semestre 2015 et le 1^{er} semestre 2016.
- Le segment du vrac sec a été particulièrement touché dans le port de Rotterdam, avec une baisse de 3,9 % entre le 1^{er} semestre 2015 et le 1^{er} semestre 2016.
- Le vrac liquide a également régressé (-1,1 %) mais demeure à des niveaux historiquement élevés, notamment grâce aux prix peu élevés des carburants.
- Anvers a pu augmenter son trafic maritime de près de 4 % entre le 1^{er} trimestre de 2015 et le 1^{er} trimestre de 2016, en grande partie grâce à l'augmentation des transports de conteneurs.
- Le principal port intérieur européen, Duisbourg, a enregistré une hausse de près de 3 % du trafic fluvial au cours de la même période.
- Consécutivement à la baisse constatée dans le port maritime le plus important pour le Rhin (Rotterdam), les principaux ports du Rhin ont enregistré une baisse des transbordements entre le 1^{er} semestre 2015 et le 1^{er} semestre 2016 (pour les huit principaux ports du Rhin, cette baisse a atteint 4 % en moyenne)
- Le port de Neuss-Düsseldorf constitue une exception, avec une hausse de son trafic de 8 %.
- Les principaux ports du Danube ont également subi une baisse de leur trafic.

AUGMENTATION DU TRAFIC DE MARCHANDISES
AU 1^{ER} SEMESTRE 2016
DANS 1 DES 3 PRINCIPAUX PORTS MARITIMES
ET 2 DES 3 PRINCIPAUX PORTS INTÉRIEURS
EN EUROPE

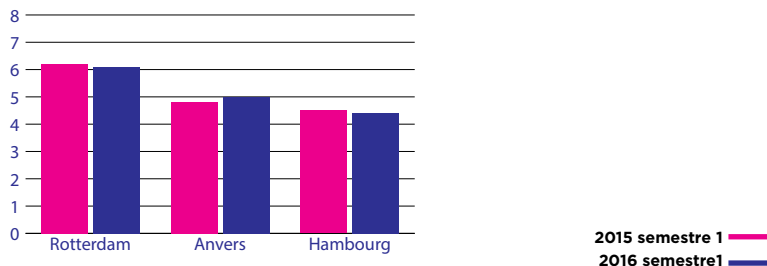
TRANSBORDEMENT DANS LES PORTS EUROPÉENS

TRANSPORT FLUVIAL DE CONTENEURS DANS LES PORTS INTÉRIEURS EUROPÉENS AU 1^{ER} SEMESTRE 2015 ET 2016 (EN 1000 EVP)



Source: CCNR, Destatis et ports mentionnés

TRANSPORT MARITIME DE CONTENEURS DANS LES PORTS MARITIMES EUROPÉENS AU 1^{ER} SEMESTRE 2015 ET 2016 (EN MIO EVP)



Source: CCNR et ports mentionnés

HAUSSE DE 2,9 % DE LA MANUTENTION DE CONTENEURS À DUISBOURG ENTRE LE 1^{ER} SEMESTRE 2015 ET LE 1^{ER} SEMESTRE 2016



- La manutention de conteneurs dans les ports intérieurs s'inscrit dans les chaînes logistiques multimodales et représente un segment en hausse, notamment le long du Rhin, où une importante demande pour le transport de conteneurs émane des régions fortement industrialisées.
- Les ports qui disposent de terminaux multimodaux pour les conteneurs contribuent à améliorer l'intégration du transport fluvial dans les chaînes logistiques en lui donnant accès au marché des produits à forte valeur ajoutée (machines, ordinateurs, équipements, etc.).
- Les principaux ports de conteneurs du Rhin ont connu une évolution contrastée au cours du 1^{er} semestre 2016 par rapport au 1^{er} semestre 2015 avec, par exemple, une hausse du transbordement de conteneurs dans les ports de Duisburg, Germersheim, Mayence et Bâle.
- Le potentiel de développement du trafic de conteneurs n'est pas encore exploité dans la région du Danube.
- Dans les ports maritimes, la manutention de conteneurs a connu une évolution identique à celle de l'ensemble de la manutention de marchandises (hausse à Anvers et baisse à Rotterdam et à Hambourg entre le 1^{er} semestre et le 1^{er} semestre 2016).
- Alors qu'une légère baisse de la manutention de conteneurs (-2,3 %) a été constatée à Rotterdam au 1^{er} semestre 2016, le transport fluvial de conteneurs au Pays-Bas et en Allemagne a bénéficié de la hausse du trafic de conteneurs dans le port d'Anvers. À Anvers, le trafic maritime de conteneurs a légèrement augmenté au 1^{er} semestre 2016 par rapport au 1^{er} semestre 2015, ce qui s'est traduit par une hausse du transport de conteneurs au départ d'Anvers à destination de l'arrière-pays aux Pays-Bas et en Allemagne.

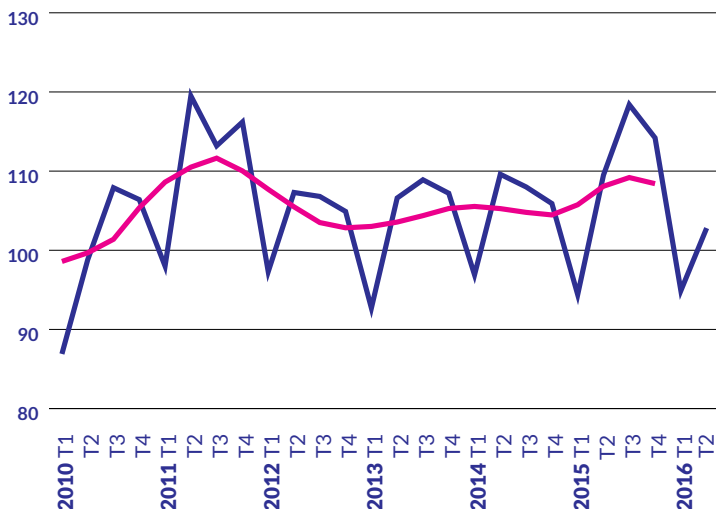


03

CONDITIONS
D'EXPLOITATION

ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES EN EUROPE

ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES AUX PAYS-BAS
INDICE : 2010 = 100



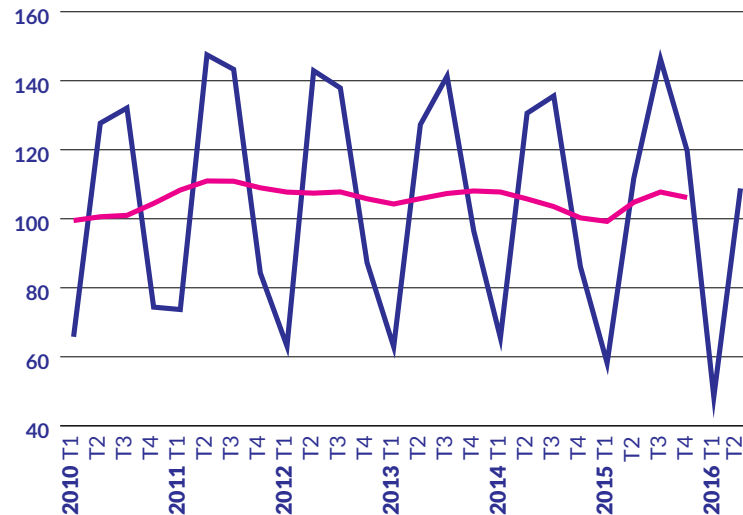
Sources : CBS et calculs de la CCNR

Données d'origine —
Données corrigées des variations saisonnières —

**LE CHIFFRE D'AFFAIRES A
BAISSÉ DE 6 % AUX PAYS-BAS
AU 2^{ÈME} TRIMESTRE 2016 PAR
RAPPORT AU 2^{ÈME} TRIMESTRE 2015**

-6%

ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES EN AUTRICHE
INDICE : 2010 = 100



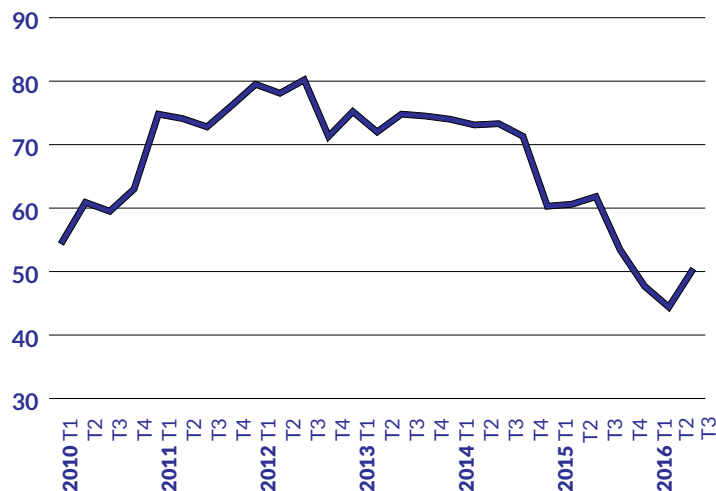
Sources : Statistics Austria et calculs de la CCNR

Données d'origine —
Données corrigées des variations saisonnières —

- Au 2^{ème} trimestre 2016, les conditions hydrologiques ont rendu possible un degré de chargement élevé, ce qui s'est traduit par une baisse des taux de fret et du chiffre d'affaires.
- Cette évolution demeure conforme aux variations saisonnières habituelles.
- En Autriche, où le transport de passagers est prépondérant par rapport au transport de marchandises, la forte volatilité du transport de passagers exerce une forte influence sur le chiffre d'affaires.
- Après un repli au 1^{er} trimestre 2016, le chiffre d'affaires s'est légèrement rétabli au 2^{ème} trimestre 2016 mais demeure inférieur de 3% à celui du 2^{ème} trimestre 2015.

■ TAUX DE FRET ET PRIX DU CARBURANT

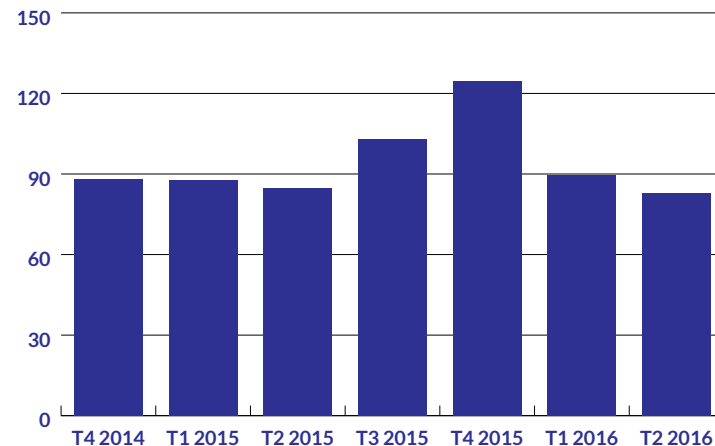
ÉVOLUTION DU PRIX DU CARBURANT DANS LE SECTEUR DE LA NAVIGATION INTÉRIÈRE (EN EUR/100L.)



Source: CBRB

- Avec la baisse du cours du pétrole, les prix du carburant ont atteint un niveau plancher au 2^{ème} trimestre 2016.
- Au 3^{ème} trimestre 2016, les prix du carburant ont montré quelques signes de reprise, parallèlement à la légère hausse du cours du pétrole.
- L'accord conclu par les pays de l'OPEP fin 2016 est susceptible de se traduire par une poursuite de la hausse des prix du carburant en 2017.

ÉVOLUTION DES TAUX DE FRET EN NAVIGATION INTÉRIÈRE AUX PAYS-BAS (2015 = 100)

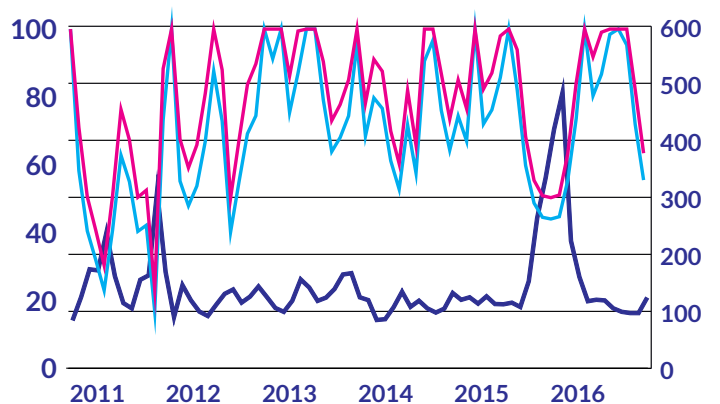


Source: CBS

- Au 2^{ème} trimestre 2016, les taux de fret pratiqués aux Pays-Bas pour le transport de marchandises étaient légèrement inférieurs à ceux du 2^{ème} trimestre 2015.
- Dans le segment de la navigation-citerne, une baisse a également été constatée au 2^{ème} trimestre 2016 (-3,5 % par rapport au 2^{ème} trimestre 2015).
- Sur le Danube, les taux de fret sont corrélés aux coûts d'exploitation du transport. Étant donné que le coût du carburant représente l'essentiel de ces coûts d'exploitation (de 50 à 60 %), les prix peu élevés du carburant au 1^{er} semestre 2016 se sont traduits par une baisse des taux de fret de la navigation intérieure.

■ TAUX DE FRET ET HYDRAULICITÉ

COMPARAISON DES DEGRÉS DE CHARGEMENT POSSIBLES À KAUB / RHIN MOYEN POUR LES BATEAUX PRÉSENTANT UN ENFONCEMENT DE 2,5 M ET DE 3 M ET DE L'INDICE DES TAUX DE FRET*



Sources : CCNR et PJK International
* Taux de fret en navigation à cale citerne

Indice des taux de fret ————
3 mètres ————
2.5 mètres ————

- Les taux de fret étaient nettement plus bas au cours du 1^{er} semestre 2016 par rapport à l'automne 2015, au cours duquel les basses eaux avaient provoqué de fortes hausses des prix.
- Outre le rapport entre l'offre et la demande, les taux de fret sont fortement influencés par les conditions naturelles (niveaux d'eau).
- Les niveaux d'eau et les prix du transport (taux de fret) présentent une corrélation négative.
- Au 1^{er} semestre 2016, les niveaux d'eau sur le Rhin supérieur, moyen et inférieur ont rendu possible un degré de chargement relativement élevé des bateaux. Toutefois, cela s'est traduit par une pression sur les taux de fret.





04

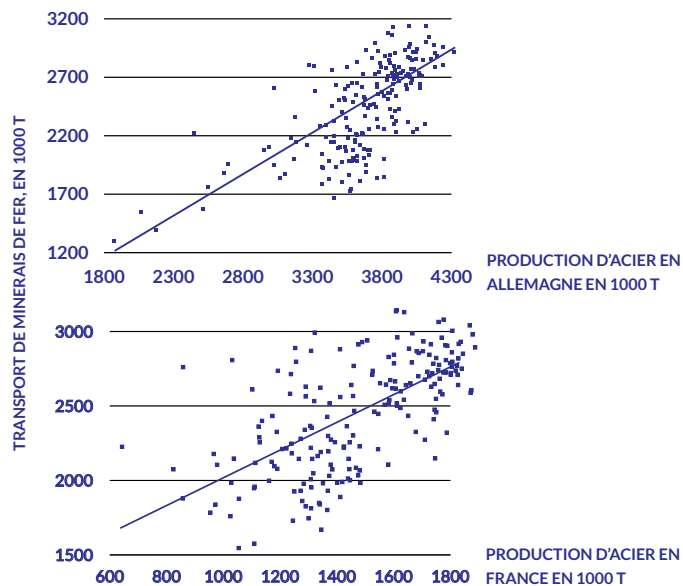
PERSPECTIVES

POINT SUR L'INDUSTRIE SIDÉRURGIQUE

Le transport d'acier, de produits sidérurgiques, de minerais de fer et de charbon sont en corrélation étroite avec le transport fluvial. En Europe, les quantités les plus élevées dans ce segment sont rencontrées dans la région du Rhin. L'industrie sidérurgique en Allemagne, en France et au Luxembourg est reliée au Rhin, à la Moselle et à la Sarre.

En raison de la forte concurrence internationale, la production d'acier et le transport de minerais de fer connaissent une stagnation en Europe.

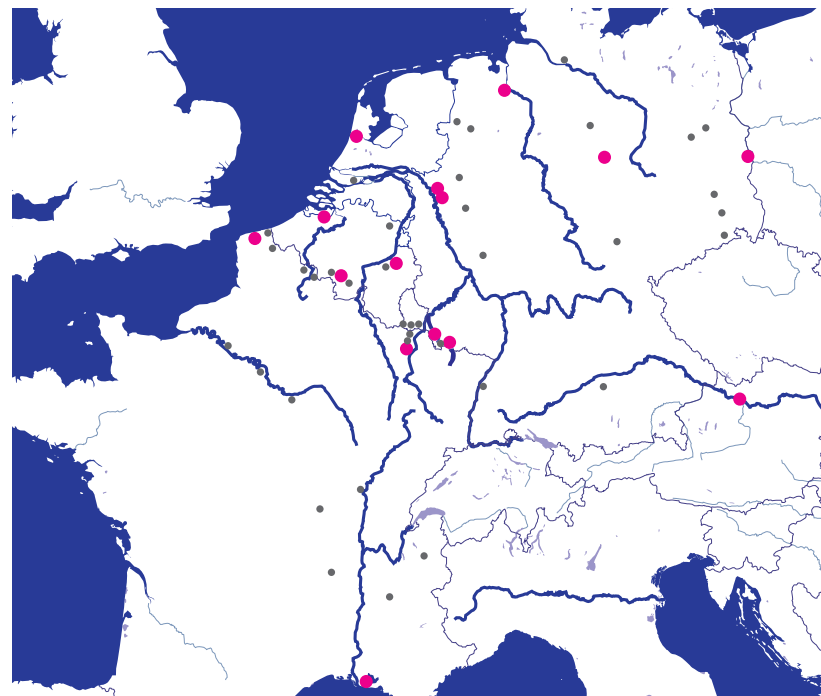
PRODUCTION D'ACIER EN FRANCE ET EN ALLEMAGNE ET TRANSPORT DE MINERAIS DE FER SUR LE RHIN*



Sources : World Steel Association et destatis / * données mensuelles de 1/2000 à 9/2016

2/3 DE LA TOTALITÉ DES TRANSPORTS DE MINERAIS DE FER ET DE MÉTAUX SUR LES VOIES DE NAVIGATION INTÉRIEURE EUROPÉENNES SONT EFFECTUÉS SUR LE RHIN, LA MOSELLE ET LA SARRE

VOIES FLUVIALES D'EUROPE OCCIDENTALE ET PRODUCTION D'ACIER

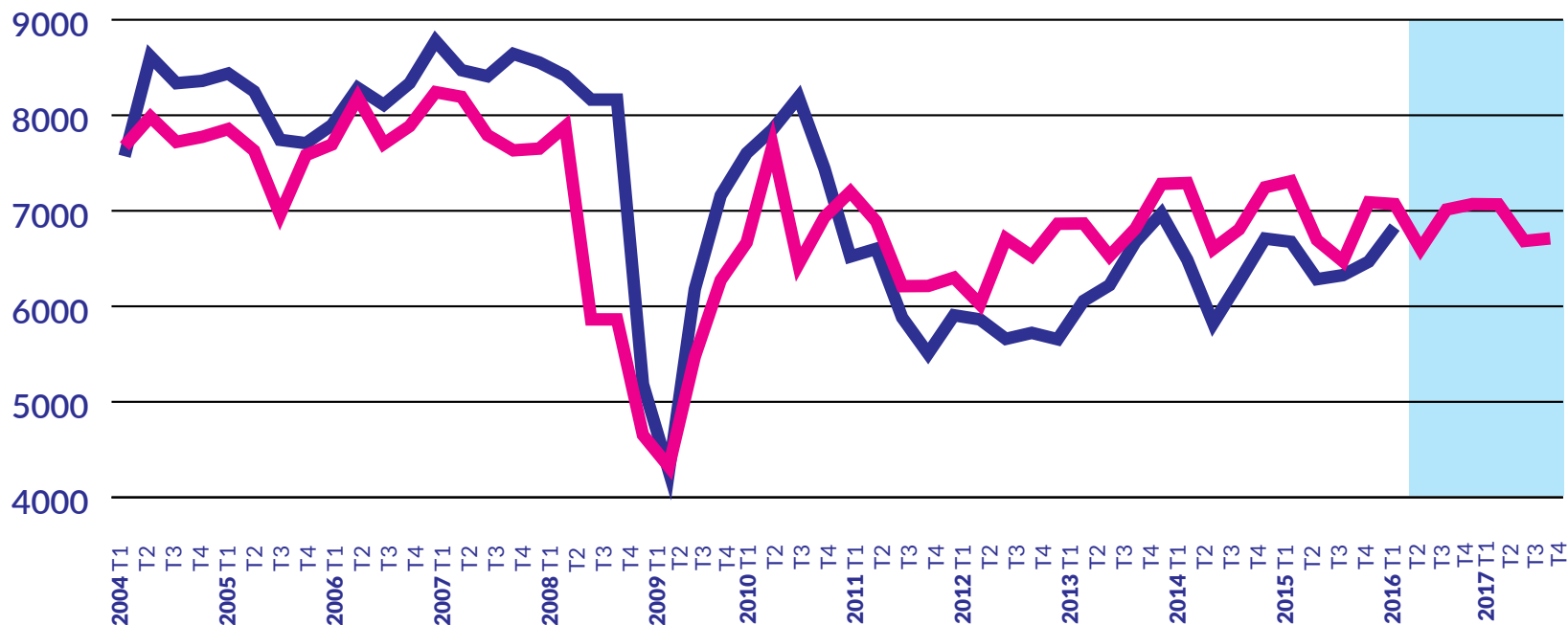


Hauts-fourneaux ●
Acieries électriques ●

Source: CCNR

■ MODÈLE DE PRÉVISION ET RÉSULTATS

QUANTITÉS DE MINÉRAIS DE FER TRANSPORTÉES SUR LE RHIN, EN 1000 T,
ET MODÈLE DE PRÉVISION



Source: CCNR

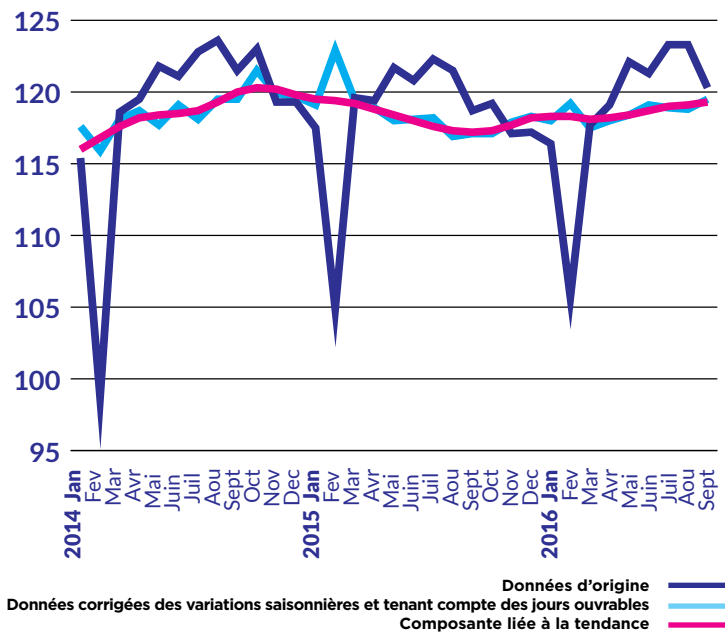
Transport de minerai de fer —
Modèle de prévision —

- Les transports de minerais de fer sur le Rhin devraient stagner en 2017, en parallèle avec la stagnation prévue de la production d'acier en Europe occidentale.

- La principale raison pour laquelle la tendance à la stagnation de la production d'acier devrait se maintenir en Europe occidentale en 2017 est la forte concurrence mondiale dans ce secteur, notamment de pays tels que la Chine et l'Inde.

PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU COMMERCE MONDIAL ET TENDANCES

INDICE RWI/ISL POUR LA MANUTENTION DE CONTENEURS



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

- 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.
- Pour le 2^{ème} semestre 2016, la composante de la tendance-cycle de l'indice présente toujours une tendance à la hausse, accréditant les perspectives positives pour le transport de conteneurs.

TENDANCES DE LA DEMANDE DE TRANSPORT EN 2017

	Principaux facteurs de variation	Tendances de la demande
Produits agricoles	Résultats des récoltes	Baisse
Minerais de fer	Production d'acier	Stagnation
Métaux	Production d'acier	Stagnation
Charbon	Météo & politique énergétique, en partie la production d'acier	Baisse
Conteneurs	Commerce mondial	Hausse
Sables, terres & matériaux de construction	Activité dans le secteur du bâtiment	Stagnation
Produits pétroliers	Prix du pétrole	Stagnation
Produits chimiques	Production chimique	Hausse

Source: CCNR

- Les mauvaises récoltes de 2016 en Europe occidentale auront encore un impact sur le transport fluvial à la fin de l'année 2016 et au début de l'année 2017. En revanche, contrairement à 2015, la région du Danube a bénéficié de bonnes récoltes en 2016, ce qui devrait avoir un impact positif sur le transport de produits agricoles par les bateaux de la navigation intérieure sur le Danube.
- Les perspectives pour le segment de l'acier ont évolué d'une tendance à la baisse vers une tendance à la stagnation, cela en raison de nouvelles perspectives concernant la production d'acier en Allemagne, où une stabilisation de l'industrie sidérurgique est attendue.
- Les perspectives pour les transports de charbon demeurent modérées en raison du développement continu des énergies renouvelables. L'AGEB prévoit ainsi une baisse de l'utilisation du charbon dans le secteur allemand de l'énergie (-4,4 % pour les 9 premiers mois de l'année 2016 par rapport à 2015).
- Les perspectives pour le secteur de la cargaison liquide sont plus incertaines. Suite à l'accord récemment conclu par les États membres de l'OPEP, les transports de produits pétroliers bénéficieront peut-être moins des cours peu élevés du pétrole et des marges bénéficiaires élevées dans le secteur de la raffinerie.

GLOSSAIRE

AGEB : AG Energiebilanzen e.V. / Groupe de travail sur les balances énergétiques (Allemagne)

CBRB : Vereniging Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart / Bureau central de la navigation intérieure (Pays-Bas)

Chiffre d'affaires : le volume de ventes, net des taxes de vente

Degré de chargement : pourcentage de la capacité de chargement maximale d'un bateau

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

EVP : équivalent vingt pieds - unité de mesure de capacité

MIO : Million

NI : Navigation intérieure

OCDE : Organisation de coopération et de développement économique

Pays danubiens : Autriche, Bulgarie, Croatie, Hongrie, Roumanie, Serbie, Slovaquie

Pays rhénans : Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse

PIB : produit intérieur brut

RWI/ISL Container Throughput Index : indice de la manutention portuaire mondiale de conteneurs

TI : premier trimestre

Taux de fret : prix auquel une cargaison est livrée d'un point à un autre

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

UE : Union européenne

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

OFFICES & INSTITUTS NATIONAUX DE STATISTIQUES

Acronyme	Nom original	Nom anglais	Pays
Statistik	Bundesanstalt Statistik Österreich	Statistics Austria	Autriche
Statbel	Algemene Directie Statistiek / Direction générale Statistique/ Generaldirektion Statistik	Statistics Belgium	Belgique
NSI	Национален статистически институт	National Statistical Institute	Bulgarie
DZS	Državni Zavod za Statistiku	Central Bureau of Statistics of Croatia	Croatie
MDCR	Ministerstvo dopravy České republiky	Ministry of Transport of the Czech Republic	République tchèque
FTA	Liikennevirasto	Finnish Transport Agency	Finlande
VNF	Voies Navigables de France	Navigable Waterways of France	France
destatis	Statistisches Bundesamt	Federal Statistical Office of Germany	Allemagne
KSH/HCSO	Központi Statisztikai Hivatal	Hungarian Central Statistical Office	Hongrie
MIT	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Ministry of Transport and Infrastructure	Italie
AIPO	Agenzia Interregionale per il fiume Po	Interregional Agency of the Po River	Italie
OPS	Oficialiosios Statistikos Portalas	Statistics Lithuania (Official Statistics Portal)	Lithuanie
STATEC	Institut national de la statistique et des études économiques du Grand-Duché de Luxembourg	National Institute of Statistics and Economic Studies of the Grand Duchy of Luxembourg	Luxembourg
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	Statistics Netherlands	Pays-Bas
GUS	Główny Urząd Statystyczny	Central Statistical Office of Poland	Pologne
P3C	Републички завод за статистику	Statistical Office of the Republic of Serbia	République de Serbie
INSSE	Institutul National de Statistica	National Institute of Statistics	Roumanie
Slovstat	Štatistický úrad Slovenskej republiky	Statistical Office of the Slovak Republic	Républiqueslovaque
Trafa	Trafikanalys	Transport Analysis	Suède
DfT	Department for Transport	Department for Transport	Royaume-Uni

AUTRES SOURCES

Nom	Nom français	Pays
EUROSTAT	EUROSTAT	UE
OECD	OCDE	Mondial
World Steel Association	World Steel Association	Mondial
AG Energiebilanzen	Working Group on Energy Statistics	Allemagne
Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart	Central Bureau for Inland Barging	Pays-Bas
Federation Francaise de l'Acier	French Steel Association	France
Wirtschaftsverband Stahl	German Steel Association	Allemagne
Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik	Institute of Shipping Economics and Logistics	Allemagne
Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung	RWI - Leibniz-Institute for Economic Research	Allemagne
US. Energy Information Administration	US. Energy Information Administration	USA
PJK International	PJK International	Pays-Bas

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 (page 16).

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.

Perspectives

Les variables explicatives pour le modèle de prévision concernant le transport de minerai de fer sont la production d'acier en Allemagne et la production d'acier en France, pondérées par les indicateurs concernant les parts de marché du transport fluvial dans le segment de l'acier.

Le résultat du modèle de prévision est basé sur la formule suivante :

$$\log(\text{transport de minerai de fer}) = 0.24 * \log(\text{production d'acier en France}) + 0.73 * \log(\text{production d'acier en Allemagne})$$

CRÉDITS

L'Aperçu du marché de la navigation intérieure européenne est un projet commun de la CCNR et de la Commission européenne

CONTRIBUTEURS

CCNR

Guillaume LEGEAY (Chef de projet)

Norbert KRIEDEL (Economiste)

Clémentine HURBOURQUE (Coordination éditoriale)

Angelika ESPENHAHN (Coordination de la traduction)

Joseph DÜCK (Stagiaire)

Contact: ccnr@ccr-zkr.org

EN PARTENARIAT AVEC

Commission du Danube

Commission de la Moselle

Commission de la Save

UENF

OEB

IVR

TRADUCTION

Christophe HENER (Français)

Bettina ACHHAMMER (Allemand)

Pauline de ZINGER (Néerlandais)

Jane SWIFT (Relecture de l'anglais)

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 centrale pour la navigation du Rhin, de son Secrétariat ou de la Commission européenne 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 centrale pour la navigation du Rhin ou de la Commission européenne et de ses services sur le sujet traité. Cette publication ne constitue en rien un engagement officiel des organisations citées.

Achevé d'imprimer: Janvier 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



En partenariat
avec

