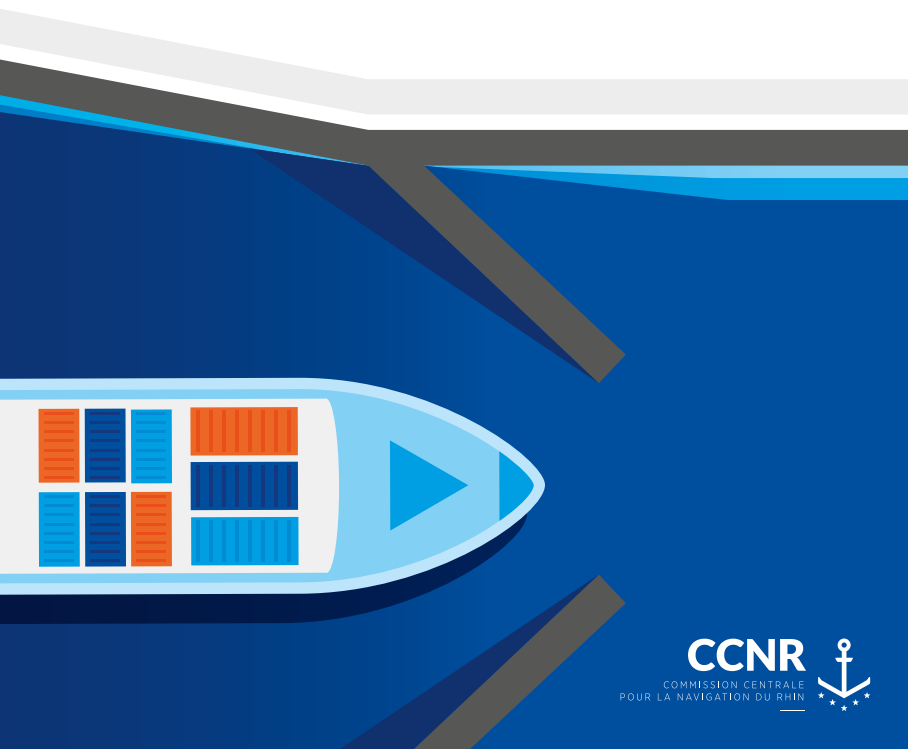


# APERÇU DU MARCHÉ

## LA NAVIGATION INTÉRIEURE EUROPÉENNE

PUBLIÉ EN

# AUTOMNE 2017



**Aperçu du marché**  
NAVIGATION INTÉRIEURE EUROPÉENNE

Publié en  
**automne 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.18)

Transport de vrac sec, de vrac liquide  
et de conteneurs (p.20)

Transport fluvial dans les ports européens (p.22)

Transport de conteneurs dans les ports européens  
(p.24)

## 03

### CONDITIONS D'EXPLOITATION (P.27)

Évolution du chiffre d'affaires en Europe (p.28)

Taux de fret (p.30)

## 04

### PERSPECTIVES (P.35)

Point sur le transport de produits agricoles (p.36)

Modèle de prévision et résultats (p.38)

Perspectives d'évolution du commerce mondial et  
tendances dans le secteur du transport (p.40)



# 01

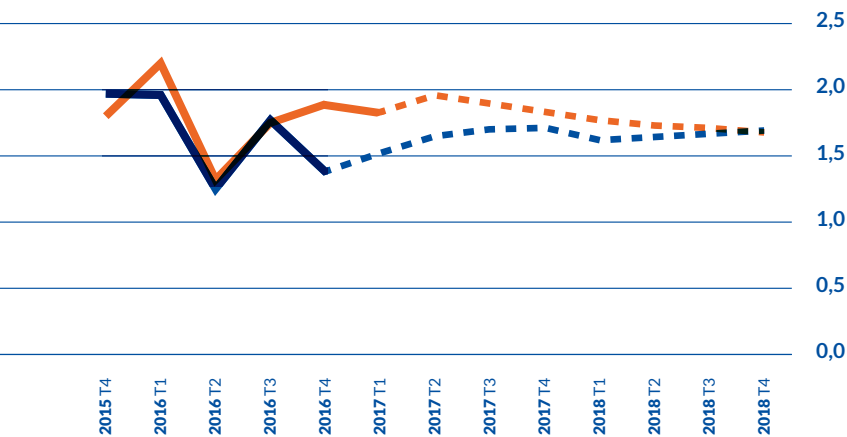
CONTEXTE  
ÉCONOMIQUE

## ■ CONTEXTE ÉCONOMIQUE EN EUROPE

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

Source: OCDE - Perspectives économiques janvier 2017 et juin 2017

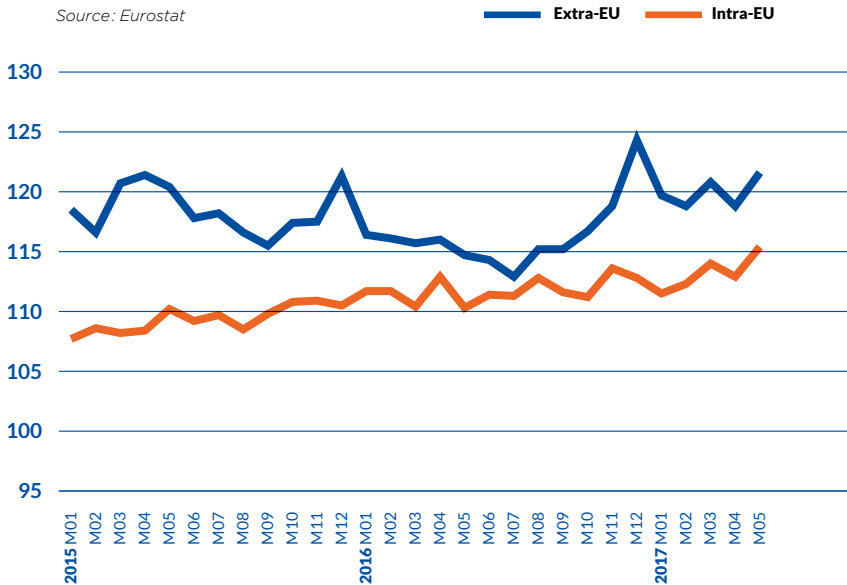
— Perspectives janvier 2017 — Perspectives juin 2017



- Au 4<sup>e</sup> trimestre 2016 et au 1<sup>er</sup> semestre 2017, la croissance du PIB réel a été plus élevée que prévu dans les perspectives de janvier 2017. L'OCDE prévoit pour la zone euro un taux de croissance trimestriel moyen de 1,9% au second semestre 2017 et de 1,7% pour l'ensemble de l'année 2018.
- En Allemagne, la croissance économique est soutenue par le faible taux de chômage et par l'augmentation de la consommation des ménages. Dans de nombreux autres pays européens, le taux de chômage élevé et la faible progression des salaires nets freinent la demande intérieure.

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

Source: Eurostat

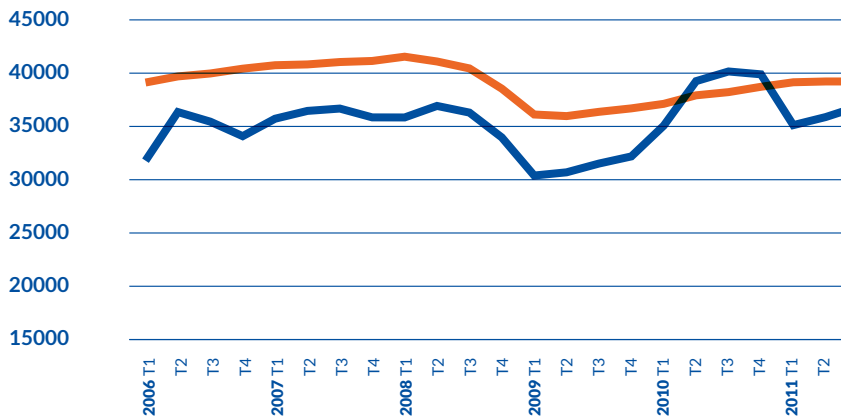


- Le commerce mondial a connu une forte progression depuis le second semestre 2016, bénéficiant de la hausse des prix des matières premières et de la reprise de la demande dans les pays émergents. Il en résulte une hausse des exportations de produits manufacturés des pays de l'UE vers les économies émergentes extracommunautaires.
- Le commerce intracommunautaire est également en progression (hausse de 1,2% au 1<sup>er</sup> trimestre 2017 par rapport au 1<sup>er</sup> trimestre 2016), quoique moins dynamique que le commerce entre l'UE et le reste du monde (hausse de 3,2% au 1<sup>er</sup> trimestre 2017 par rapport au 1<sup>er</sup> trimestre 2016).



## ACTIVITÉ INDUSTRIELLE ET NAVIGATION INTÉRIEURE

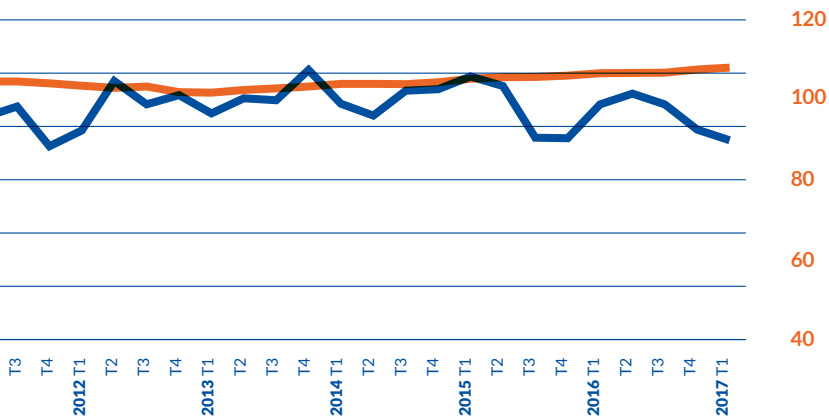
INDICE DE LA PRODUCTION INDUSTRIELLE DANS L'UE-28  
ET DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS L'UE



- Le commerce mondial et la production industrielle se sont continuellement renforcés en 2016 et 2017.
- Toutefois, alors qu'il avait pratiquement récupéré de la période de basses eaux de l'automne 2015, le secteur du transport fluvial a été une nouvelle fois touché par une période de basses eaux fin 2016 et début 2017.
- L'effet des basses eaux a été amplifié par un deuxième effet : tant en Europe de l'Ouest qu'en Europe de l'Est, des périodes de glace sur les fleuves et les canaux ont ponctuellement entravé les mouvements des bateaux au 1<sup>er</sup> trimestre 2017. L'activité de transport fluvial a souffert de ces deux effets.

Source: Eurostat

Activité industrielle (Indice 100 en 2010) —  
Prestation de transport fluvial dans l'UE (millions de tkm) —



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



**1,9%**

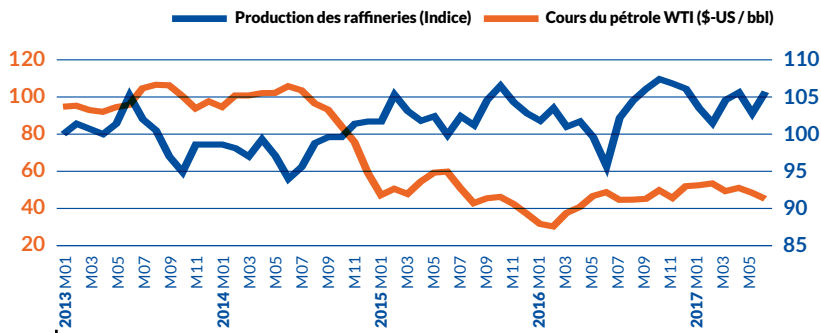
**AU 1<sup>ER</sup> TRIMESTRE 2017 PAR  
RAPPORT AU 1<sup>ER</sup> TRIMESTRE 2016**

# SITUATION ÉCONOMIQUE DES SECTEURS LIÉS À LA NAVIGATION INTÉRIÈRE

## Segment des produits pétroliers

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

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

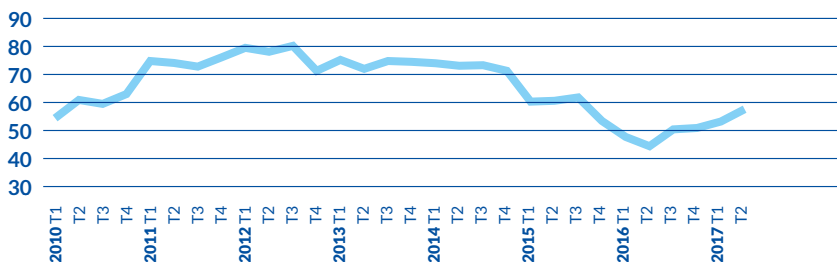


- Depuis le printemps 2016, le cours du pétrole fluctue dans une fourchette de 50 à 55 \$ US le baril. Bien que les baisses de production appuyées par l'OPEP apportent un soutien relatif, l'augmentation de la production des exploitants américains de schistes argileux exerce un effet modérateur sur les prix.
- Le faible cours du pétrole a permis au secteur du raffinage de dégager des marges bénéficiaires suffisamment élevées, ce qui explique les niveaux de production des raffineries au second semestre 2016 et au 1<sup>er</sup> semestre 2017.
- Les cours du pétrole devraient aussi se maintenir dans une fourchette de 50-60 \$ US le baril en 2018 (source: Commission européenne / Prévisions économiques européennes).

- Globalement en phase avec l'évolution du cours du pétrole, les frais de carburant de la navigation intérieure ont légèrement augmenté au 1<sup>er</sup> trimestre 2017; ils ont augmenté de 12% par rapport au 1<sup>er</sup> trimestre 2016, tout en demeurant inférieurs de 12% par rapport au 1<sup>er</sup> trimestre 2015.

### ÉVOLUTION DES PRIX DES CARBURANTS DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT FLUVIALR (€/ 100 L)

Source: CBRB



### Segment de l'industrie sidérurgique

- La production sidérurgique allemande a augmenté de 1,8% au 1<sup>er</sup> trimestre 2017 par rapport au 1<sup>er</sup> trimestre 2016 et de 1,5% au 2<sup>e</sup> trimestre 2017 par rapport au 2<sup>e</sup> trimestre 2016.
- La Fédération allemande de l'acier estime que la situation économique de l'industrie sidérurgique allemande est plutôt positive, la demande des principaux secteurs utilisateurs d'acier se redressant. Cela concerne en particulier la demande émanant du secteur de la construction. Toutefois, des risques subsistent en raison de la forte pression due à l'augmentation des capacités de production d'acier dans le monde entier.
- En ce qui concerne l'industrie sidérurgique dans la région du Danube, l'Autriche a enregistré une forte progression, tant au 1<sup>er</sup> trimestre 2017 (+5,8%) qu'au 2<sup>e</sup> trimestre 2017 (+11,7%).<sup>1</sup>

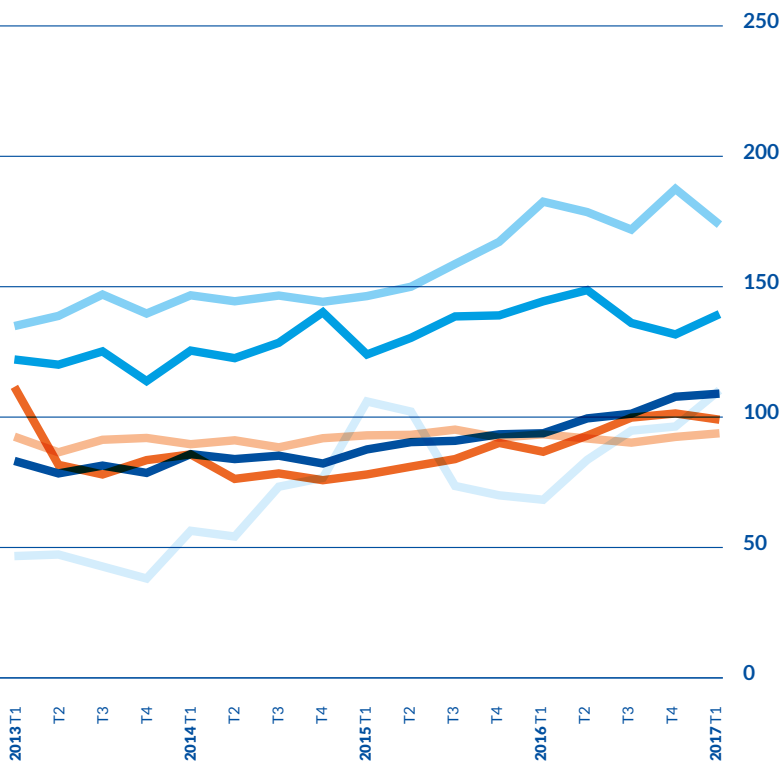
<sup>1</sup> Source: World Steel Association

## Segment du secteur de la construction

### ÉVOLUTION DES PERMIS DE CONSTRUIRE POUR LES HABITATIONS RÉSIDENIELLES DANS L'UE (INDICE 2010=100)

Source: Eurostat

— Pays-Bas   
 — Allemagne   
 — Autriche   
 — EU - 28  
— Roumanie   
 — France



- Le transport fluvial de sable, de gravier et d'autres matériaux de construction est soutenu par des investissements croissants et accélérés dans la construction en 2017 et 2018.
- Dans le secteur du logement, le contexte est actuellement très favorable à l'investissement tant du côté de la demande (hausse des revenus des ménages, faibles taux d'emprunt) que de l'offre (hausse des prix incitant davantage à l'investissement).

### Segment des produits agricoles

- Le rendement particulièrement faible des récoltes de 2016 en Europe de l'Ouest a encore pesé sur les transports de produits agricoles au 1<sup>er</sup> trimestre 2017. Toutefois, les chiffres du 1<sup>er</sup> semestre 2017 concernant les nouvelles récoltes annoncent une reprise.
- Selon les statistiques du ministère français de l'agriculture (Agreste), la récolte céréalière française de 2017 est supérieure de 23% à celle de 2016 et supérieure de 3% à la moyenne de la période 2012-2016.
- Pour la Hongrie, important pays de production agricole de la région du Danube, les résultats des récoltes prévus pour 2017 sont inférieurs à ceux de l'année précédente (-16%).<sup>2</sup>

## HAUSSE DE

# 23%

## DES RÉCOLTES CÉRÉALIÈRES EN FRANCE EN 2017 PAR RAPPORT À 2016

<sup>2</sup> Source: prévisions de production pour l'UE 28 en 2017 - bilan céréalière de l'UE 2016/17 et prévisions pour 2017/18



# 02

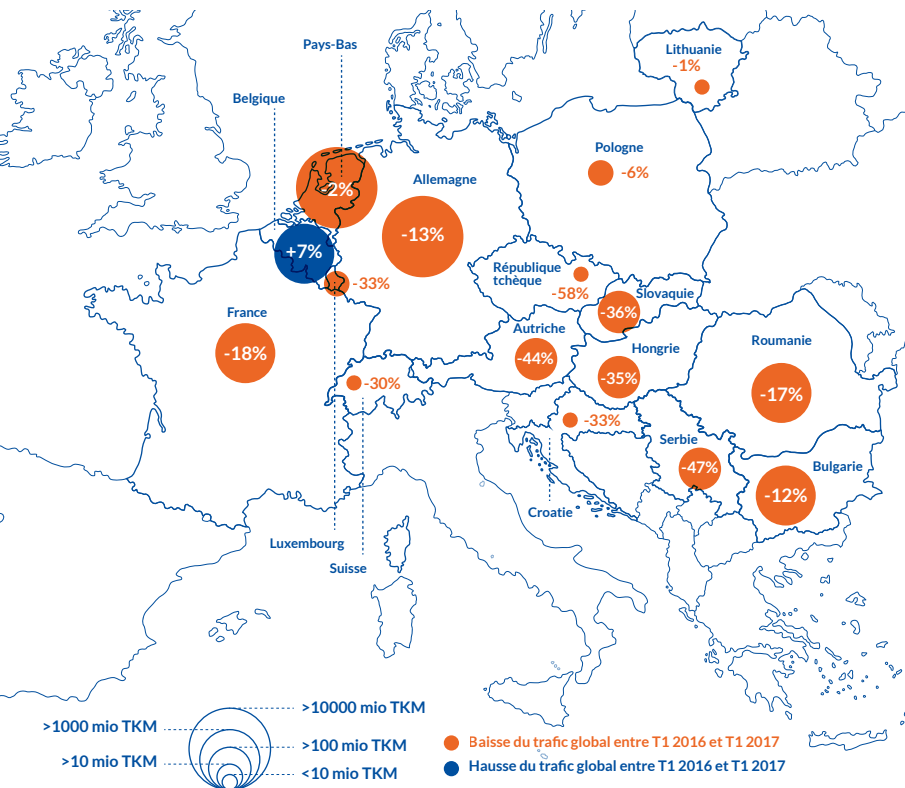
TRANSPORT  
DE MARCHANDISES  
SUR LES VOIES  
D'EAU INTÉRIEURES  
ET DANS LES PORTS



## PRESTATION DE TRANSPORT EN EUROPE

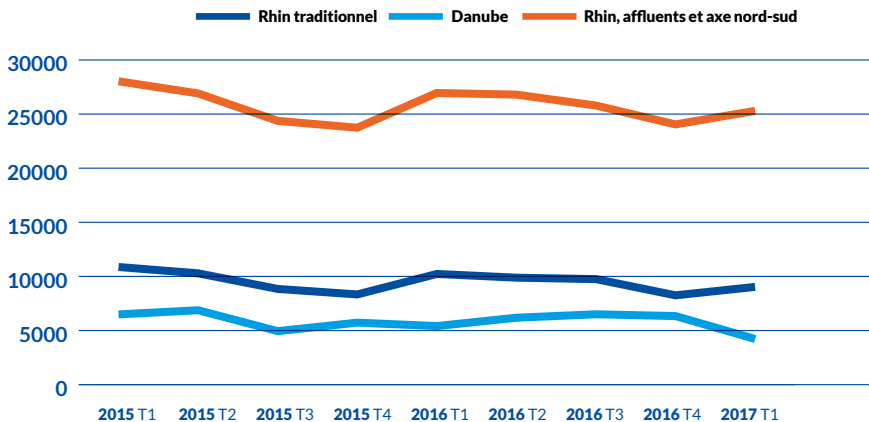
PRESTATION DE TRANSPORT DE LA NAVIGATION INTÉRIÈRE SUR LE TERRITOIRE NATIONAL DE CHAQUE PAYS D'EUROPE - COMPARAISON ENTRE LE 1<sup>ER</sup> TRIMESTRE 2016 ET LE 1<sup>ER</sup> TRIMESTRE 2017  
(PRESTATION DE TRANSPORT EN MILLIONS DE TKM)

Sources : offices nationaux de statistiques, Eurostat, CCNR



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

Source: Destatis, Offices nationaux de statistiques



- Au 1<sup>er</sup> trimestre 2017, 87% des transports de marchandises par voie de navigation intérieure en Europe ont été réalisés dans les pays rhénans, contre 13% dans les pays danubiens.
- Le Rhin a également été affecté par les périodes de basses eaux, mais dans une moindre mesure que le Danube. Au 1<sup>er</sup> trimestre 2017, 45,5 millions de tonnes de marchandises ont été transportées sur le Rhin traditionnel, soit une baisse de 6,2% par rapport au 1<sup>er</sup> trimestre 2016, mais une hausse de 7,4% par rapport au 4<sup>e</sup> trimestre 2016. La prestation de transport a régressé de 11,7% par rapport au 1<sup>er</sup> trimestre 2016, mais a augmenté de 9,4% par rapport au 4<sup>e</sup> trimestre 2016.
- Les basses eaux et la glace ont fortement entravé la navigation danubienne au cours de l'hiver 2017. Cet effet a été particulièrement marqué sur le Danube moyen et supérieur.<sup>3</sup>

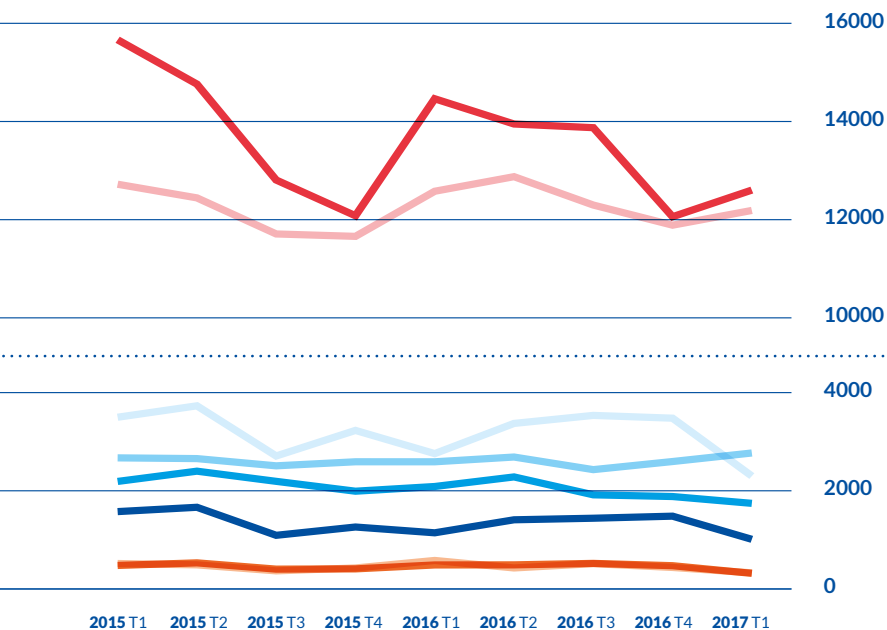
<sup>3</sup> Voir: Reuters (10.1.2017), la Hongrie et la Bulgarie interdisent la navigation sur le Danube en raison du gel du fleuve

## RESTATION DE TRANSPORT DANS LES PRINCIPAUX PAYS D'EUROPE CONCERNÉS PAR LA NAVIGATION INTÉRIEURE

PRESTATION DE TRANSPORT PAR BATEAU DE NAVIGATION  
INTÉRIEURE DANS LES PRINCIPAUX PAYS CONCERNÉS  
PAR LA NAVIGATION INTÉRIEURE S  
(DONNÉES TRIMESTRIELLES - MILLIONS DE TKM)

Sources: Eurostat et offices nationaux de statistiques

Allemagne Pays-Bas Roumanie Belgique  
France Bulgarie Autriche Hongrie



- En Allemagne et aux Pays-Bas, le transport a été affecté par la période de basses eaux du Rhin de septembre 2016 à février 2017; le niveau très élevé de la prestation de transport en mars 2017 s'est traduit au 1<sup>er</sup> trimestre 2017 par des valeurs supérieures à celles du 4<sup>e</sup> trimestre 2016; toutefois, cela n'a pas été suffisant pour permettre à la prestation de transport de marchandises d'atteindre les bons niveaux du 1<sup>er</sup> trimestre 2016.
- La Belgique est le seul pays d'Europe où les prestations de transport du 1<sup>er</sup> trimestre 2017 sont en hausse par rapport à l'année précédente. Cela s'explique par plusieurs tendances positives en Belgique, notamment le dynamisme du transport de conteneurs et la progression de la navigation intérieure dans les grands ports fluviaux et maritimes.<sup>4</sup>
- Dans les pays du Danube moyen, le transport fluvial a été fortement entravé au 1<sup>er</sup> trimestre 2017 par les basses eaux et les périodes de glace. Dans la plupart des pays du Danube moyen, les prestations de transport ont diminué d'environ un tiers par rapport au 1<sup>er</sup> trimestre 2016 (Hongrie: -35%, Slovaquie: -36%, Croatie: -33%).
- Le transport fluvial a été affecté encore plus fortement sur le Danube supérieur (Autriche), avec une baisse de 44% par rapport au 1<sup>er</sup> trimestre 2016. En Autriche, la navigation sur le Danube a été privée de sa liaison commerciale avec l'ouest, la navigation sur le canal Main-Danube qui relie l'Autriche au Rhin ayant été suspendue durant plus de trois semaines en raison de la présence de glace.<sup>5</sup>
- La Roumanie et la Bulgarie, pays du Danube inférieur, ont moins souffert des conditions de glace et de basses eaux au 1<sup>er</sup> trimestre 2017, ce qui est confirmé notamment par les résultats de la manutention portuaire à Galati et Constanta.

<sup>4</sup> Selon les informations émanant du Port de Bruxelles, le transport fluvial a augmenté de près de 10% au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2017 par rapport à l'année précédente.

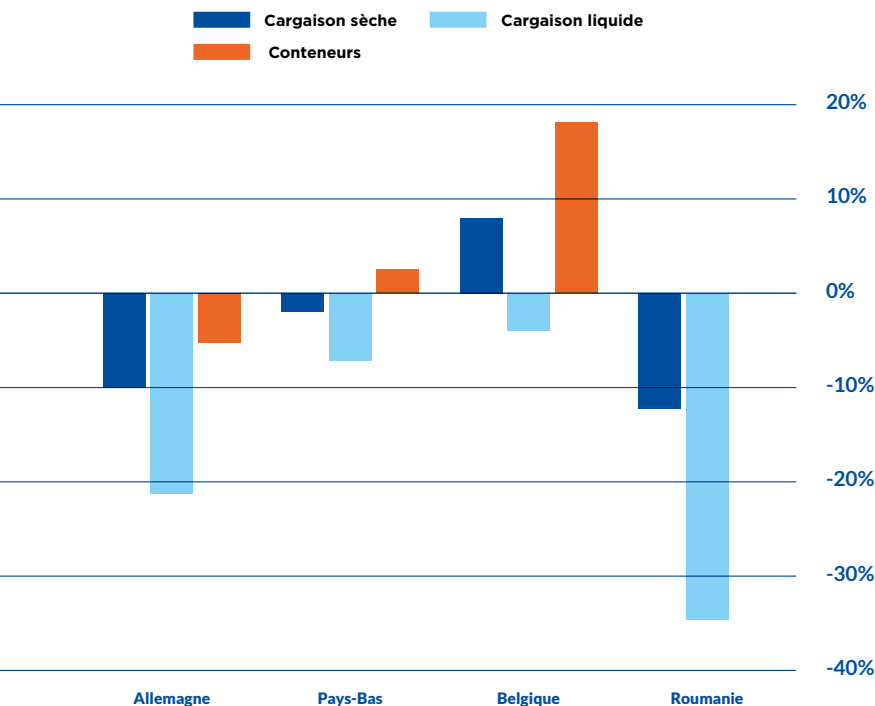
<sup>5</sup> Voir les informations concernant l'interruption de la navigation prononcée par l'administration allemande des voies de navigation intérieure / Bureau de Nuremberg: communiqués de presse du 23 janvier 2017 et du 14 février 2017.

## TOTAL DES TRANSPORTS DANS LES PORTS EUROPÉENS

### TAUX DE VARIATION DE LA PRESTATION DE TRANSPORT PAR BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE DANS LES PRINCIPAUX PAYS CONCERNÉS PAR LA NAVIGATION INTÉRIEURE

(1<sup>ER</sup> TRIMESTRE 2017 PAR RAPPORT AU 1<sup>ER</sup> TRIMESTRE 2016 - %)

Sources: Eurostat et offices nationaux de statistiques



- L'examen des prestations de transport par types de cargaison fait apparaître que le transport de conteneurs a augmenté aux Pays-Bas et en Belgique, confirmant la forte tendance à la hausse du transport de conteneurs dans ces deux pays.
- Le volume des marchandises transportées en Allemagne a baissé plus fortement qu'aux Pays-Bas, le secteur allemand du Rhin ayant été davantage impacté par les basses eaux que la région du Rhin inférieur aux Pays-Bas.
- De nouvelles liaisons sont créées pour le transport de conteneurs. Ainsi, le port de Gand a enregistré pour la navigation intérieure une hausse de 20% de la manutention de conteneurs au 1<sup>er</sup> trimestre 2017. De nouvelles liaisons sont établies pour le transport de conteneurs entre Gand et Lille, Rotterdam, les ports maritimes de Zélande et Anvers. Dans le port de Bruxelles aussi, de nouvelles liaisons entre Bruxelles et Anvers, par exemple pour les conteneurs réfrigérés destinés au transport de fruits, contribuent au développement de la manutention de conteneurs.<sup>6</sup>
- La baisse constatée en Roumanie s'explique par les conditions hivernales difficiles des mois de janvier et février, qui ont entraîné une interruption temporaire de la navigation intérieure.

<sup>6</sup> Voir : port de Gand (2017), trimestre record pour le port de Gand (communiqué de presse du 5 avril 2017), et port de Bruxelles (2017), premier semestre 2017 - importante progression du transport de marchandises par la voie d'eau au port de Bruxelles (25 août 2017)

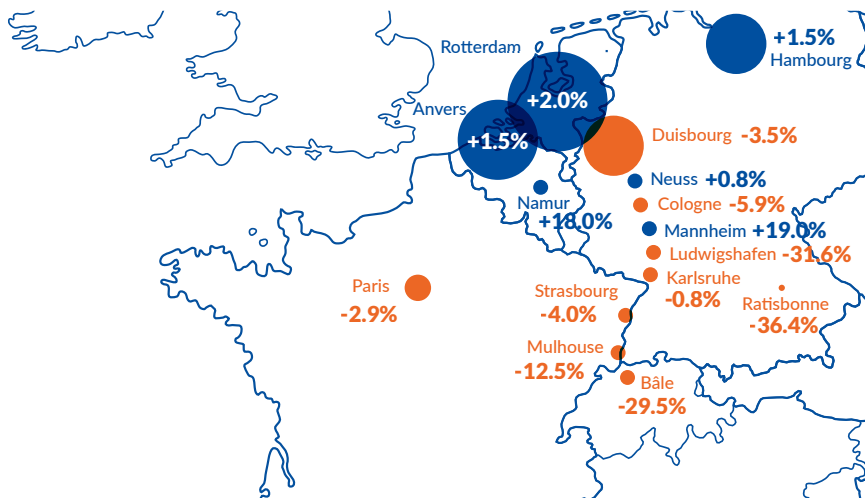
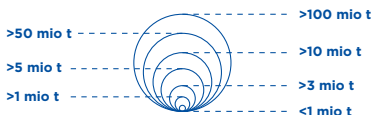


## TRANSPORT FLUVIAL DANS LES PORTS EUROPÉENS

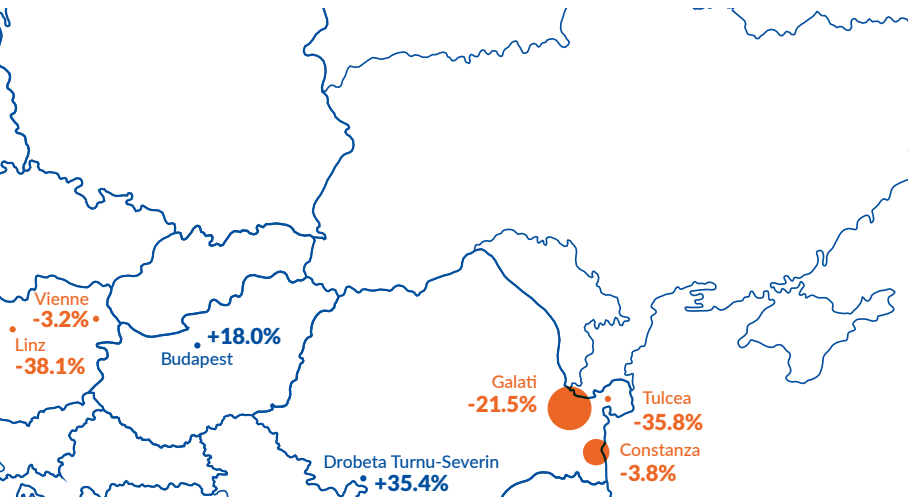
VOLUME MANUTENTIONNÉ AU PREMIER TRIMESTRE 2017,  
VOLUME MANUTENTIONNÉ AU PREMIER TRIMESTRE 2016,  
ET TAUX DE VARIATION ENTRE LES DEUX TOTAUX

Source: Destatis, ports mentionnés

- Hausse du trafic global entre T1 2016 et T1 2017
- Baisse du trafic global entre T1 2016 et T1 2017



- Dans son ensemble, le trafic fluvial dans les principaux ports rhénans a régressé de 6% au 1<sup>er</sup> trimestre 2017 - soit un taux de variation identique à celui observé pour les volumes transportés sur le Rhin traditionnel.
- À l'exception de Mannheim, les ports rhénans ont enregistré un recul au 1<sup>er</sup> trimestre 2017. La forte hausse à Mannheim et la forte baisse à Ludwigshafen sont corrélées: un accident survenu durant l'automne 2016 dans le port de Ludwigshafen a eu pour conséquence un report du trafic sur le port voisin de Mannheim.
- Les résultats du port de Paris ont encore fortement reflété l'impact de la mauvaise récolte 2016 en France. Sans cet effet, le taux trimestriel aurait été positif d'une année sur l'autre. Signal positif: les matériaux de construction, qui constituent le principal segment de marchandises, poursuivent leur progression avec une hausse de 2%.
- La manutention portuaire sur le Danube a été fortement impactée par la période de glace de janvier et février 2017. La forte baisse résulte de la fermeture de certains ports danubiens impactés par le gel, de sorte que même les bâtiments non entravés par la glace ne pouvaient y charger ou décharger leur cargaison.<sup>7</sup>



<sup>7</sup> Voir: Total Croatia News (23.1.2017), la glace cause des pertes importantes à la compagnie croate de navigation fluviale

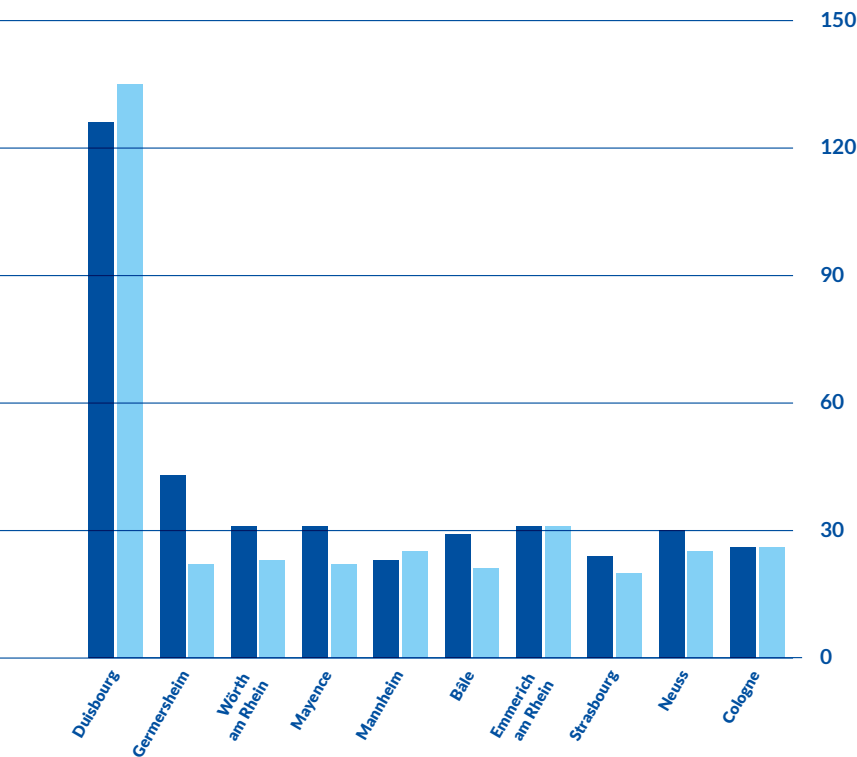


## TRANSPORT DE CONTENEURS DANS LES PORTS EUROPÉENS

### MANUTENTION FLUVIALE DE CONTENEURS DANS LES PORTS INTÉRIEURS EUROPÉENS AU PREMIER TRIMESTRE 2016 ET AU PREMIER TRIMESTRE 2017 (1000 EVP)

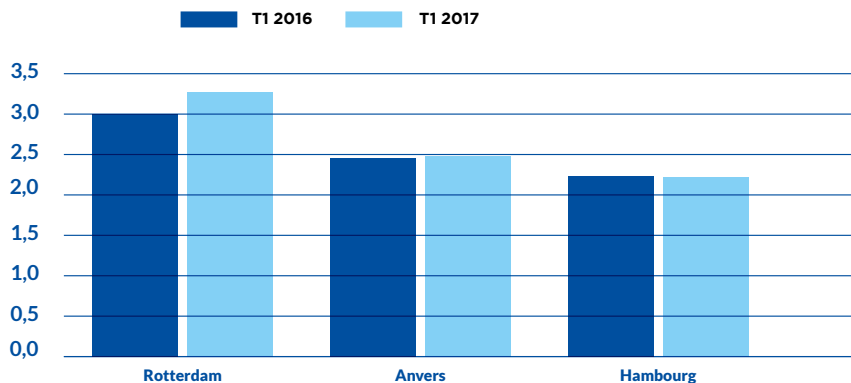
Source : Destatis, Port autonome de Strasbourg, Swiss Rhine ports

■ T1 2016 ■ T1 2017



## MANUTENTION MARITIME DE CONTENEURS DANS LES PORTS MARITIMES EUROPÉENS AU PREMIER TRIMESTRE 2016 ET AU PREMIER TRIMESTRE 2017 (EN MIO EVP)

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



- Le plus grand port maritime européen, le port de Rotterdam, a vu ses volumes en EVP augmenter de 9% ; l'une des principales raisons en est l'effet multiplicateur de croissance du nouveau terminal Maasvlakte 2.
- Cette croissance étant générée en grande partie par les flux d'apport, elle reste sans incidence sur le transport ferroviaire, fluvial ou routier dans l'arrière-pays. Les flux d'apport concernent le commerce maritime intracontinental entre les principaux ports maritimes et les ports maritimes secondaires en Europe.
- Les résultats concernant la manutention de conteneurs dans les principaux ports rhénans ont été très mitigés. Les ports de Duisbourg et de Mannheim ont enregistré une hausse, tandis que les ports de Bâle, Germersheim, Strasbourg, Neuss et de Cologne ont subi une baisse.
- Dans le port de Paris, la manutention fluviale de conteneurs a augmenté de 6,2% au premier trimestre 2017 et cette tendance à la hausse se maintient. Le transport ferroviaire de conteneurs a enregistré une croissance plus modeste (+0,8%) tandis que le transport routier de conteneurs a progressé plus fortement (+8,8%).



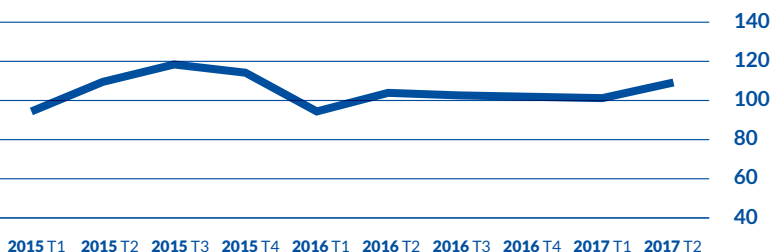
# 03

CONDITIONS  
D'EXPLOITATION

## ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES EN EUROPE

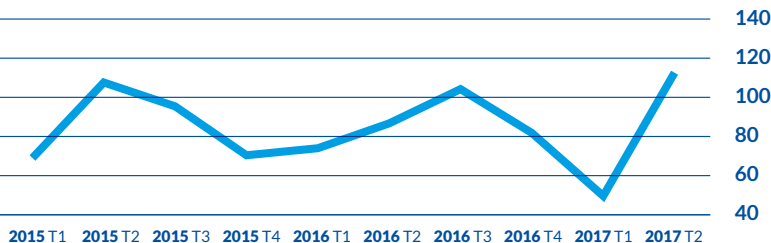
### ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES AUX PAYS-BAS (2010=100) - PAYS RHÉNAN OÙ PRÉVAUT LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Source: CBS



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

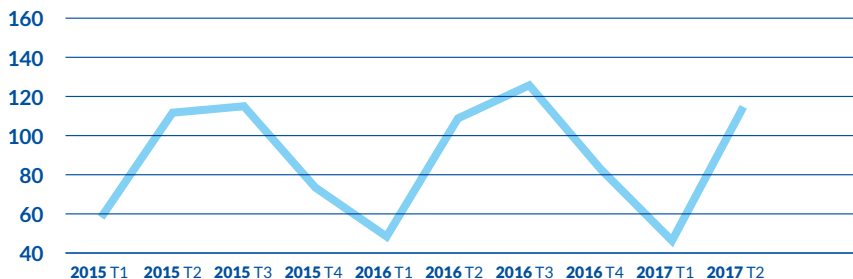
Source: Eurostat



Note: En raison de limitations statistiques, les données trimestrielles relatives au chiffre d'affaires de la navigation intérieure ne sont actuellement disponibles que pour un nombre très limité de pays. EUROSTAT fournit des données pour le secteur NACE H50 (transport par bateau) regroupant le transport maritime et fluvial. Sur la base de cet ensemble de données, il n'est possible de déterminer le chiffre d'affaires de la navigation intérieure que pour les pays n'ayant pratiquement aucune activité de transport maritime (Autriche, Hongrie). Pour les Pays-Bas, les données trimestrielles relatives au chiffre d'affaires sont fournies par l'Office statistique national (CBS).

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

Source: Statistik Austria

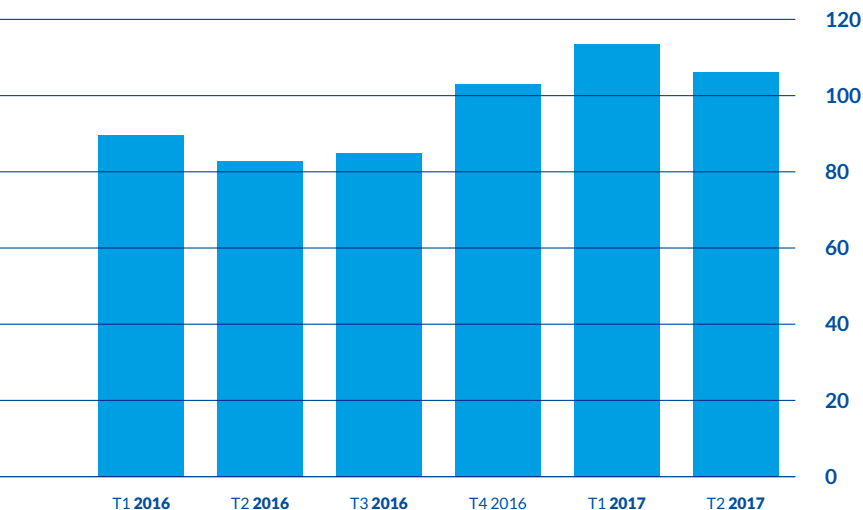


- La comparaison trimestrielle d'une année sur l'autre fait apparaître une hausse d'environ 6 % du chiffre d'affaires de la navigation intérieure néerlandaise au premier trimestre 2017. Le chiffre d'affaires a bénéficié des taux de fret très élevés liés à la période des basses eaux de janvier 2017.
- Les chiffres d'affaires réalisés par les autres modes de transport aux Pays-Bas au premier trimestre 2017 étaient les suivants: transport maritime (+6%), transport routier (+8%), transport ferroviaire (+4%), secteur des transports total (+5%).
- La Hongrie est un pays du Danube (moyen) où le transport de marchandises génère une part élevée du chiffre d'affaires de la navigation intérieure (près de trois quarts). Sur le Danube, les faibles hauteurs d'eau et la glace ont eu un impact très négatif sur le transport de marchandises au premier trimestre 2017. Les sociétés de transport fluvial ont subi une forte baisse de leur chiffre d'affaires, comme le montre le recul de 33% en Hongrie.
- Une telle baisse du chiffre d'affaires n'a pas été constatée en Autriche, malgré un recul des volumes transportés plus marqué qu'en Hongrie. Le transport de marchandises ne représente en effet qu'un tiers du chiffre d'affaires de la navigation intérieure autrichienne, généré essentiellement par la navigation à passagers, dont l'activité est en général fortement ralentie pendant le trimestre hivernal.

## ■ TAUX DE FRET

### ÉVOLUTION DES TAUX DE FRET AUX PAYS-BAS (MOYENNE 2015=100)

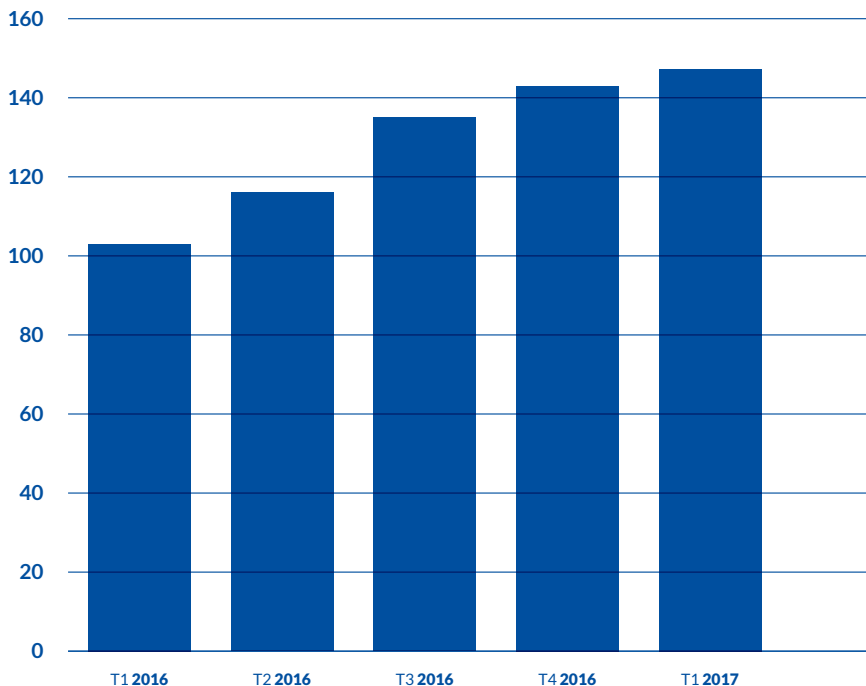
Source: CBS - Centraal Bureau voor de Statistiek



- Au premier trimestre 2017, le prix moyen du transport de marchandises aux Pays-Bas a été nettement supérieur à celui atteint au 4<sup>e</sup> trimestre 2016. Cela s'explique par la période de basses eaux du mois de janvier, qui a entraîné une hausse des taux de fret et donc des chiffres d'affaires sur une courte période.
- La longue période de basses eaux survenue en janvier a limité le degré de chargement des bâtiments et moins de cargaisons ont pu être transportées.

## ÉVOLUTION DES TAUX DE FRET DANS LA RÉGION DU DANUBE (JANVIER 2015=100)

Source: Commission du Danube



- Sur le Danube, les taux de fret ont augmenté de 3% au premier trimestre 2017 par rapport au quatrième trimestre 2016. Selon la Commission du Danube, cette hausse résulte de l'évolution du rapport entre l'offre et la demande. De nombreux bâtiments ayant été immobilisés en raison des périodes de glace, l'offre de cale était inférieure à la normale, avec pour conséquence des taux de fret plus élevés. Au premier trimestre 2017, les taux de fret étaient supérieurs de plus de 40% à ceux d'il y a un an.



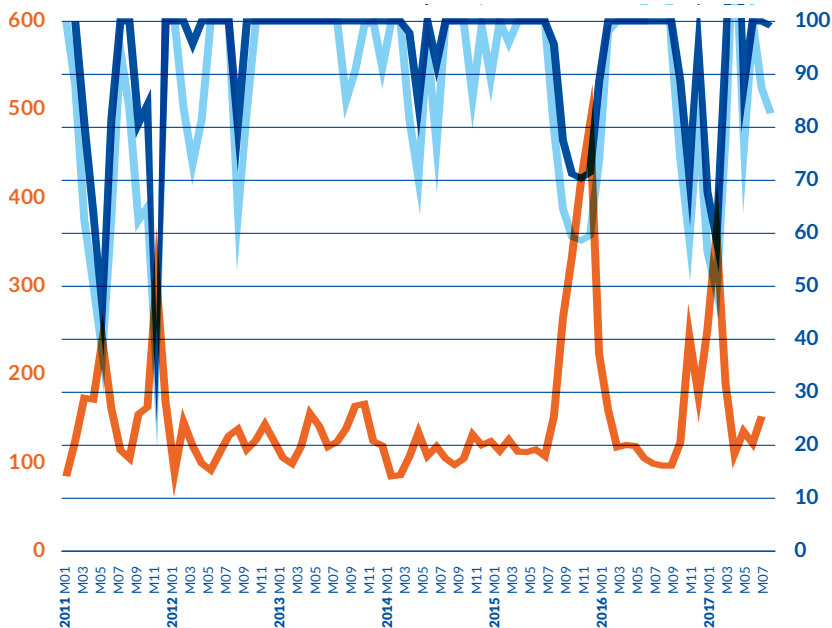
- Au premier trimestre 2017, les taux de fret de la navigation à cale citerne sur le Rhin étaient inférieurs de 1,3% en moyenne à ceux du quatrième trimestre 2016, mais supérieurs de 66% à ceux du premier trimestre 2016; cela en raison de la période de basses eaux de janvier 2017 qui a fortement limité le degré de chargement des bâtiments (voir le graphique) et qui ne s'était pas produit l'année précédente.

### COMPARAISON DU DEGRÉ DE CHARGEMENT MAXIMAL À KAUB / RHIN MOYEN, POUR LES BÂTIMENTS PRÉSENTANT UN ENFONCEMENT DE 2,5 ET 3,0 M ET DE L'INDICE DES TAUX DE FRET\*

Sources: CCNR et PJK International.

\*Taux de fret en navigation à cale citerne sur le Rhin

— Degré de chargement (2,5 m) — Degré de chargement (3,0 m)  
— Indice des taux de fret (2010 = 100)





1.00.00 8.50  
1.00.00 8.50  
EU nr. 202340



04

PERSPECTIVES

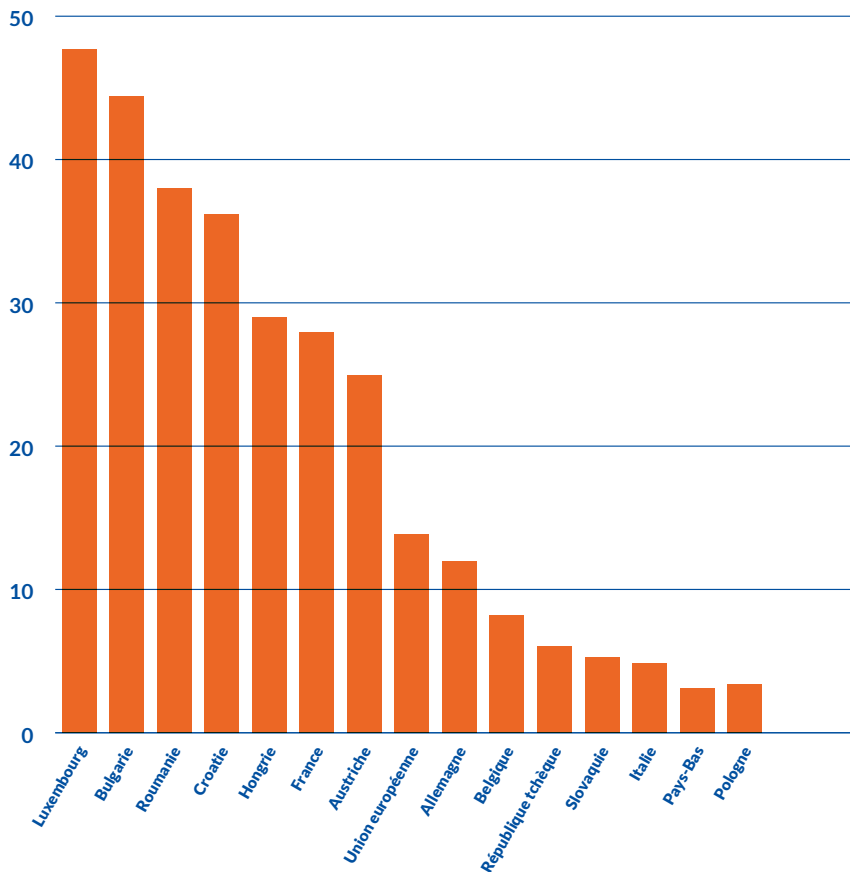
## POINT SUR LE TRANSPORT DE PRODUITS AGRICOLES

- Les produits agricoles constituent un segment de marché traditionnel de la navigation intérieure qui se caractérise par avec une tendance positive sur le long terme. Dans ce segment, la navigation intérieure intervient pour le transport de céréales et d'autres produits de récolte vers les entreprises agro-industrielles et les ports maritimes.
- Le rôle croissant de la biomasse dans le secteur de l'énergie pour la production d'électricité et de chaleur est un facteur positif pour ce segment. En outre, des produits agricoles sont utilisés aussi pour la production de biocarburants et la navigation fluviale est un mode de transport privilégié pour l'approvisionnement en matières premières.<sup>9</sup>
- En Europe occidentale, les quatre principaux ports maritimes pour les produits agricoles sont les ports de Rotterdam, Hambourg, Rouen et Amsterdam, avec en 2016 un volume total de produits agricoles manutentionnés allant de dix millions de tonnes à Rotterdam à six millions de tonnes à Amsterdam. De Rouen, environ sept à huit millions de tonnes de céréales sont exportées chaque année, principalement vers l'Afrique du Nord, l'Asie et l'Amérique. Environ un quart de ce volume est acheminé au port de Rouen par bateau de navigation intérieure.
- En Europe orientale, le port de Constanta remplit une fonction similaire. Les produits agricoles sont acheminés depuis la région du Danube moyen par bateau de navigation intérieure et les céréales sont exportées vers des destinations en Europe du Sud, en Afrique du Nord et en Asie.
- Les produits agricoles représentent une part importante de l'ensemble des transports effectués dans la région du Danube, avec plus de 40% en Bulgarie, 38% en Roumanie et 36% en Croatie. Les principaux pays d'Europe occidentale pour les produits agricoles sont le Luxembourg (47%) et la France (28%), où les céréales sont transportées en particulier sur le Rhin, la Moselle, la Seine et sur les canaux du nord de la France.

<sup>9</sup> Un exemple significatif en est la production de bioéthanol sur la Meuse, près de Liège, et sa demande croissante en produits agricoles acheminés par la navigation intérieure. (Navigation, Ports & Intermodalité, Article « Port de Liège - Le retour de la croissance » du 8 mars 2017.

## PART DES PRODUITS AGRICOLES SUR LE TOTAL DES PRESTATIONS DE TRANSPORT DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE ET DES VOLUMES TRANSPORTÉS (% DE TKM)

Source: Eurostat

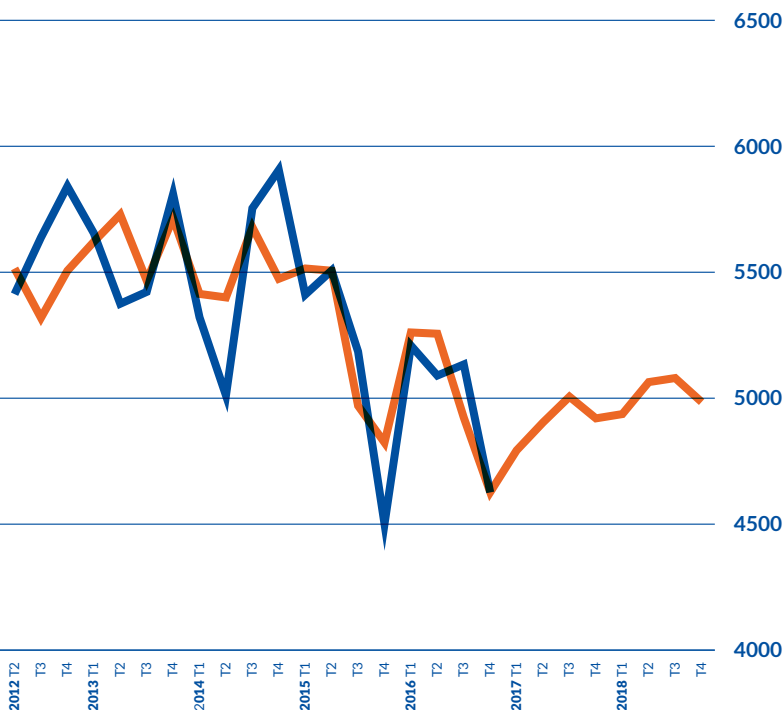


## ■ MODÈLE DE PRÉVISION ET RÉSULTATS

### PRESTATION DE TRANSPORT DE PRODUITS AGRICOLES TRANSPORTÉS SUR LE RHIN TRADITIONNEL ET MODÈLE DE PRÉVISION (EN MILLIERS DE TKM)

Source : CCNR

— Transport de produits agricoles — Modèle de prévision



- Les transports de produits agricoles sur le Rhin sont en corrélation positive avec la production agricole en France et en Allemagne ainsi qu'avec les hauteurs d'eau du Rhin.
- Les transports de produits agricoles en Europe occidentale devraient augmenter en 2017 et 2018 en raison d'une amélioration des volumes récoltés par rapport à la saison de récolte très médiocre de 2016.
- Selon les données du ministère français de l'Agriculture, les résultats de la récolte céréalière 2017 en France devraient être supérieurs de 23% à ceux de l'année 2016.
- Les prévisions intègrent une croissance de 22% de la production agricole française jusque fin 2018, tandis que la production devrait se maintenir au niveau de 2016 en Allemagne. Dans le modèle de prévision retenu, la production agricole française a une plus forte incidence sur la demande de transport que la production agricole allemande.



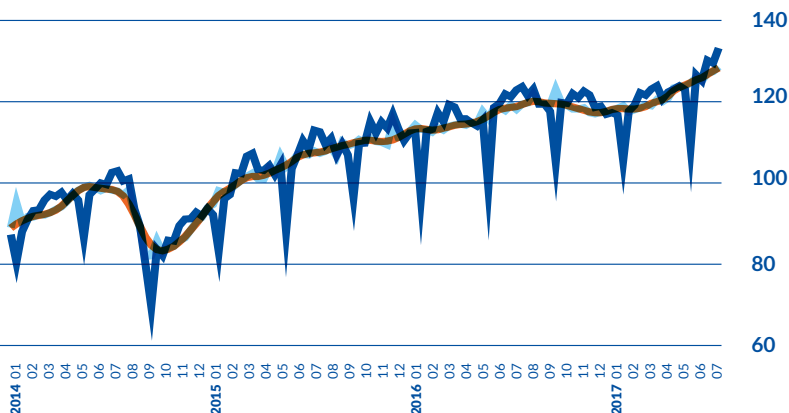


# PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU COMMERCE MONDIAL ET TENDANCES DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT

## INDICE RWI/ISL POUR LA MANUTENTION DE CONTENEURS

Source: Calculs de RWI et ISL basée sur des données de 82 ports;  
juillet 2017: estimation instantanée

■ Données d'origine    ■ Données corrigées des variations saisonnières et jours ouvrables    ■ Tendances-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 DANS LES PAYS RHÉNANS EN 2018

Source : analyse de la CCNR sur la base de données  
macroéconomiques et sectorielles

	Principaux facteurs de variation	Tendances de la demande de transport en 2018 par rapport à 2017
Agricultural products	Résultats des récoltes	Hausse
Iron ores	Production d'acier	Hausse
Metals	Production d'acier	Hausse
Coal	Météo & politique énergétique, en partie la production d'acier	Baisse
Sand, soil & building materials	Activité dans le secteur du bâtiment	Hausse
Containers	Commerce mondial	Hausse
Mineral oil products	Cours du pétrole et production des raffineries	Stable
Chemicals	Production chimique	Stable

- Les deux seules différences par rapport aux précédents Aperçus du marché concernent les produits agricoles et le segment de l'acier ; les informations relatives aux résultats positifs de la récolte de 2017 en France laissent présager une reprise par rapport à la mauvaise récolte de 2016. Dans la région du Danube, les résultats des récoltes seront probablement inférieurs en 2017 par rapport à 2016.

- Pour le segment de l'acier, les données concernant l'évolution de la production en Allemagne et en Autriche sont positives, ce qui devrait également entraîner une légère augmentation des transports.
- La consommation de charbon continue de diminuer. En Allemagne, l'utilisation du charbon a diminué de 6,7% au premier semestre 2017. À cet égard, la part du charbon a régressé de 9% dans le secteur de l'énergie, tandis qu'elle n'a baissé que faiblement dans l'industrie sidérurgique. Les tendances actuelles devraient perdurer. Les perspectives pour le charbon restent orientées à la baisse.
- Comme l'indiquent les chiffres récents, l'évolution favorable se poursuit dans le secteur de la construction et les transports de sables, pierres et matériaux de construction continueront de bénéficier de cette tendance.
- L'indicateur du commerce mondial (indice RWI/ISL) a suivi une courbe ascendante au cours des derniers mois, reflétant la croissance du transport maritime de conteneurs. Cela laisse présager aussi une poursuite de la croissance du transport de conteneurs sur les voies de navigation intérieure.
- Les cours du pétrole ont légèrement fléchi au premier semestre 2017. Les cours devraient se maintenir dans une fourchette de 50 à 60 \$US le baril, également en 2018. La demande de transport devrait rester stable en 2018, la tendance positive à court terme compensant une tendance négative à long terme.
- La production chimique devrait rester globalement stable en 2018, ou ne progresser que très modestement. Par conséquent, les perspectives pour les transports de produits chimiques sont également stables, avec la possibilité d'une légère augmentation.

## ■ 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

**PIB**: Produit Intérieur Brut

**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

**TI**: 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	AgenziaInterregionale per il fiume Po	Agence interrégionale de la Rivière Po	Italie
OPS	Oficialiosios Statistikos Portalas	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	Główny Urząd Statystyczny	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
Agrete	Agrete	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.

## ■ 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** (Économiste)

**Lucie FAHRNER** (Communication)

**Angelika ESPENHAHN** (Coordination des traductions)

Contact: [ccnr@ccr-zkr.org](mailto: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](http://www.press-agrum.com)

## **TRADUCTION**

**Christophe HENER** (Français)

**Barbara VOLLATH-SOMMER** (Allemand)

**Pauline de ZINGER** (Néerlandais)

**Jane SWIFT** (Anglais - relecture)

---

Achévé d'imprimer: Novembre 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](http://www.ccr-zkr.org)  
ISSN:2519-1136

En partenariat  
avec

