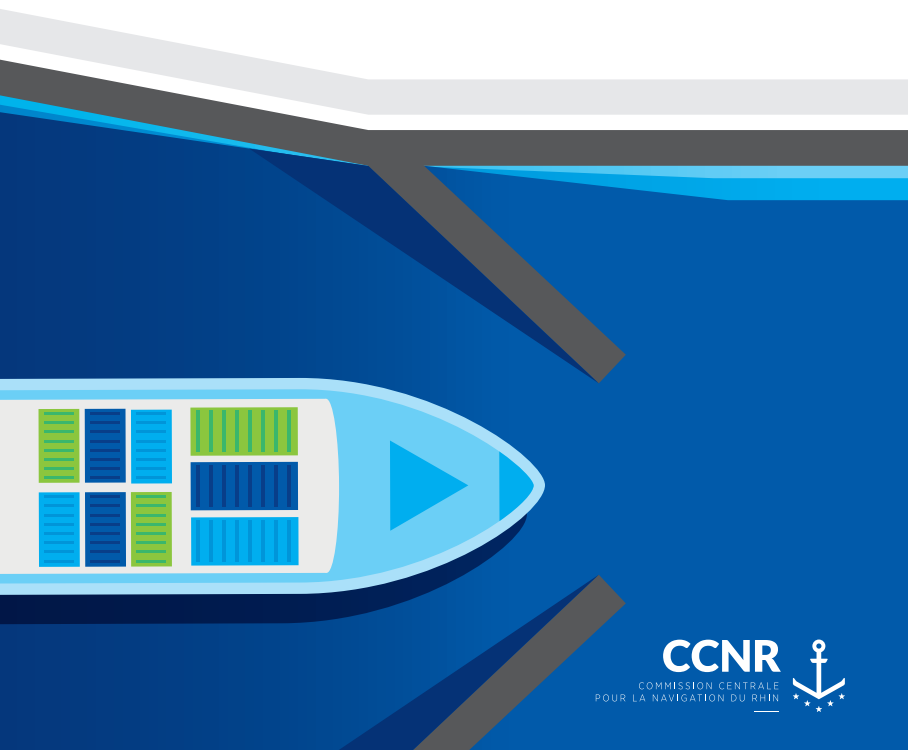


APERÇU DU MARCHÉ

LA NAVIGATION INTÉRIEURE EUROPÉENNE

PUBLIÉ AU

PRINTEMPS 2018



Aperçu du marché
NAVIGATION INTÉRIEURE EUROPÉENNE

Publié au
Printemps 2018

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



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.20)

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

Transport fluvial dans les ports européens (p.24)

Transport de conteneurs dans les ports européens (p.26)

03

CONDITIONS D'EXPLOITATION (P.31)

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

Taux de fret (p.34)

04

FICHES D'INFORMATIONS PORTUAIRES SUR LA BIOMASSE ET PERSPECTIVES (P.39)

Biomasse dans le port de Liège (p.40)

Biomasse dans le port de Straubing-Sand (p.42)

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



01

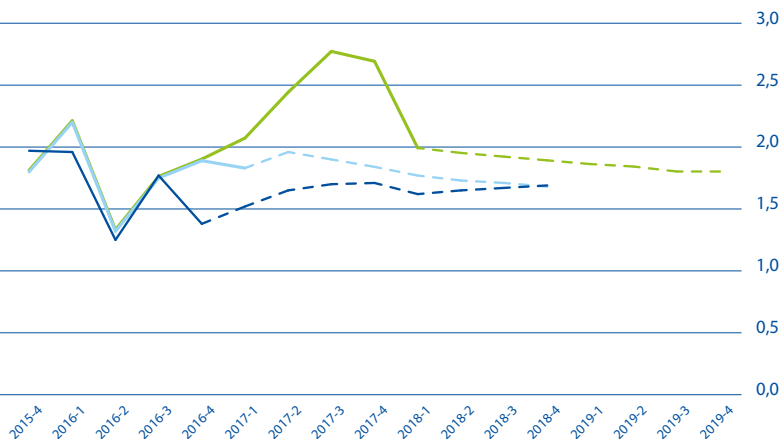
CONTEXTE
ÉCONOMIQUE

■ CONTEXTE ÉCONOMIQUE EN EUROPE

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

Source: OCDE - Perspectives économiques janvier 2017, juin 2017 et décembre 2017

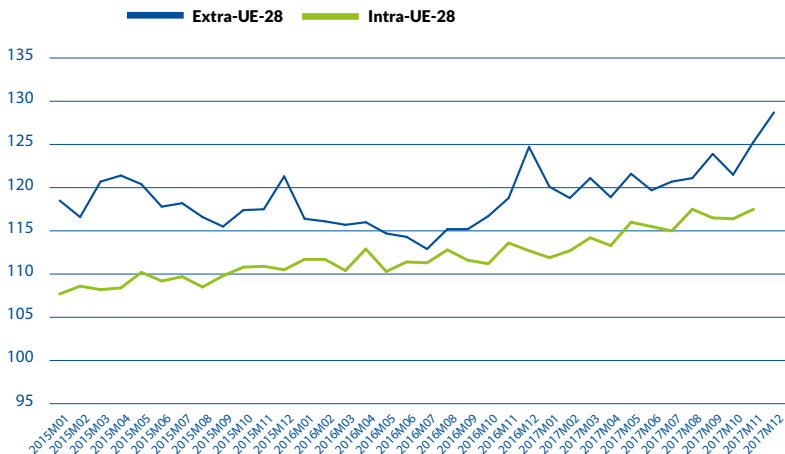
■ Perspectives janvier 2017 ■ Perspectives décembre 2017
 ■ Perspectives juin 2017



- Au troisième trimestre 2017, le taux de croissance du PIB en glissement annuel dans l'UE, ainsi que dans la zone euro, a atteint son plus haut niveau depuis le premier trimestre 2011. L'amplitude des boucles de rétroaction dans le cadre de l'actuelle reprise synchronisée à l'échelle mondiale a été clairement sous-estimée dans les prévisions précédentes.
- La croissance du PIB de la zone euro devrait s'affaiblir en 2018 et 2019, en partie en raison des risques à la baisse liés à la structure incertaine des échanges après le Brexit (affectant en particulier les échanges entre les Pays-Bas et le Royaume-Uni) et en partie en raison d'un ralentissement progressif de la croissance en Chine.

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

Source: Eurostat

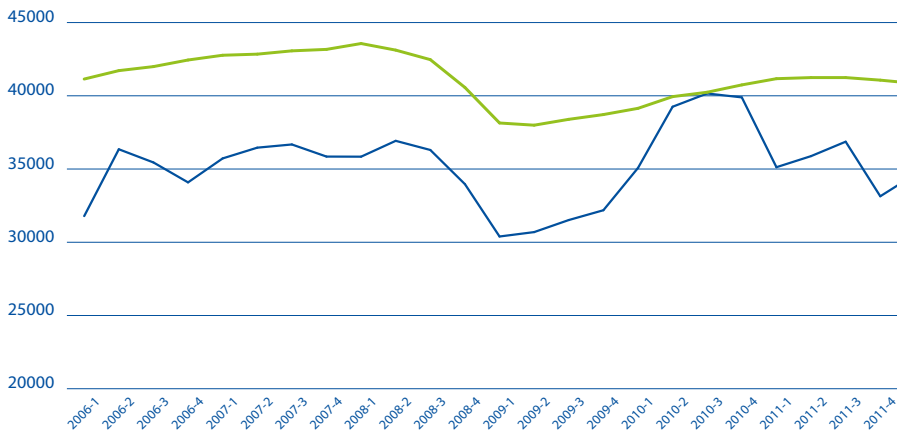


- La reprise du commerce qui a commencé au milieu de l'année 2016 est tirée par l'Asie ; les investissements importants de la Chine dans les infrastructures en 2016 et 2017 sont un facteur clé de la reprise, stimulant l'activité économique à l'étranger et faisant monter les prix des produits de base.
- Avec la hausse des prix des produits de base, les termes de l'échange pour les pays tels que le Brésil ou la Russie deviennent plus favorables, ce qui augmente encore le commerce mondial et entraîne une spirale de croissance positive pour le commerce mondial et l'activité économique.¹
- Toutefois, un probable ralentissement progressif des mesures de relance en Chine remettra en question le rythme global de la croissance des échanges commerciaux après 2018.

¹ La spirale de croissance positive du commerce mondial explique dans une large mesure la dynamique de la croissance du PIB réel (voir page précédente)

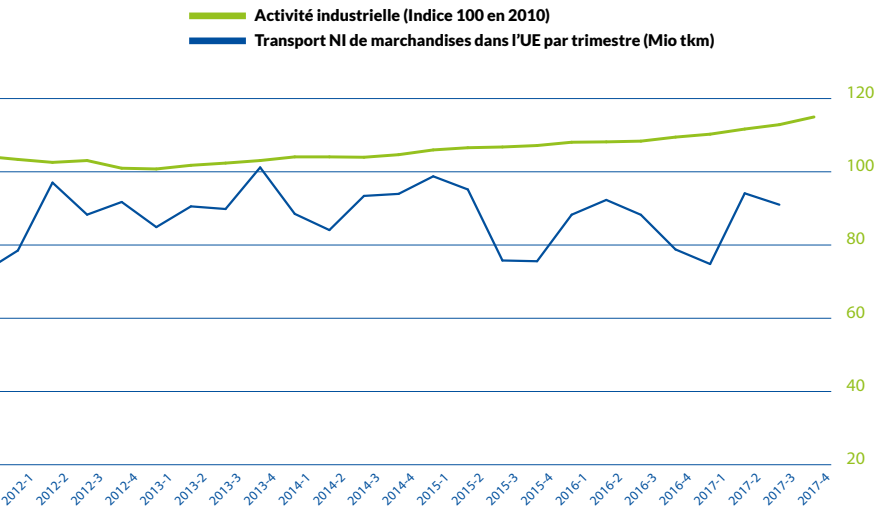
ACTIVITÉ INDUSTRIELLE ET NAVIGATION INTÉRIEURE

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



- Parallèlement aux exportations, la production industrielle s'est accélérée en 2017: le taux de croissance en glissement annuel était de 2 % au premier trimestre 2017, de 3 % au deuxième trimestre 2017, de 4 % au troisième trimestre 2017 et de 5 % au quatrième trimestre 2017.
- La prestation de transport par voie navigable dans l'UE a atteint 37,7 milliards de tkm au troisième trimestre 2017, contre 37,0 milliards de tkm au troisième trimestre 2016, lorsque l'accélération a également été constatée : le taux de croissance en glissement annuel était de 1,2 % au troisième trimestre 2017 et de 1,9 % au troisième trimestre 2017.
- La prestation de transport par voie navigable a augmenté environ deux fois moins vite que la production industrielle au troisième trimestre 2017, mais l'écart relatif entre les taux de croissance s'est légèrement réduit par rapport au deuxième trimestre 2017.

Source: Eurostat



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



4 %

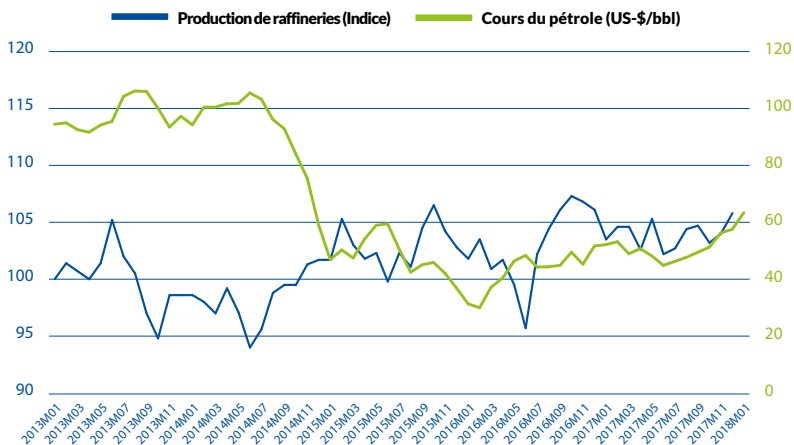
**AU TROISIÈME TRIMESTRE
 2017 PAR RAPPORT AU
 TROISIÈME TRIMESTRE 2016**

SITUATION ÉCONOMIQUE DES SECTEURS LIÉS À LA NAVIGATION INTÉRIEURE

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)

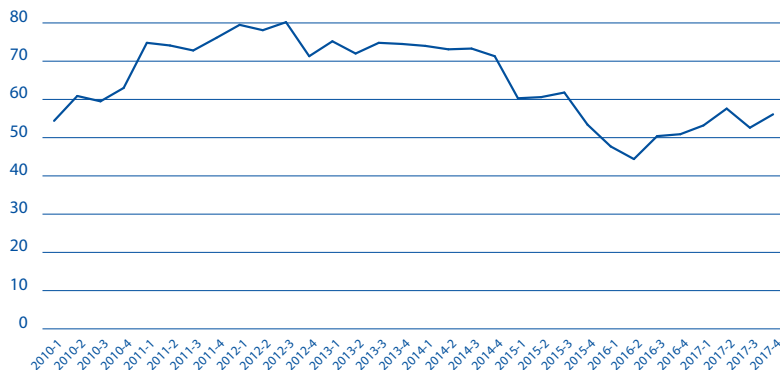


- En raison de l'augmentation de la demande de pétrole et des réductions prolongées de la production dans les pays de l'OPEP et en Russie, les cours du pétrole ont culminé à plus de 60 \$US en janvier 2018.
- Les prochaines hausses des cours en 2018 et 2019 devraient être plus limitées, car l'augmentation de la production pétrolière non OPEP aux États-Unis aurait un effet compensatoire si les cours du pétrole devaient continuer d'augmenter.²
- Les prix du carburant en navigation intérieure ont augmenté de 4 % au troisième trimestre 2017 par rapport au troisième trimestre 2016 et, au quatrième trimestre 2017, l'écart a atteint 10 % par rapport au quatrième trimestre 2016.

² European Economic Forecast - Autumn 2017, Winter (Interim) 2018, publié en janvier 2018

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

Source: CBRB



Segment de l'industrie sidérurgique

TAUX DE CROISSANCE DE LA PRODUCTION D'ACIER D'UNE ANNÉE SUR L'AUTRE (T_T/T_{T-4})

Source: calculs de la CCNR sur la base de données de la World Steel Association

	T1 2017	T2 2017	T3 2017	T4 2017
Allemagne	2%	2%	5%	6%
France	4%	18%	13%	0%
Autriche	6%	12%	13%	6%
Hongrie	82%	72%	30%	33%
Serbie	77%	29%	16%	3%

- La forte augmentation dans les pays du Danube et la stabilisation dans la région du Rhin ont contribué positivement à la demande de transport sur les voies navigables européennes (voir chapitre 2).
- Serbie/Hongrie : les taux de croissance élevés de la production d'acier s'expliquent par la reprise de l'aciérie Smederevo sur le Danube par une entreprise sidérurgique chinoise. L'entreprise a pour objectif d'augmenter encore la production d'acier en Serbie en 2018.³

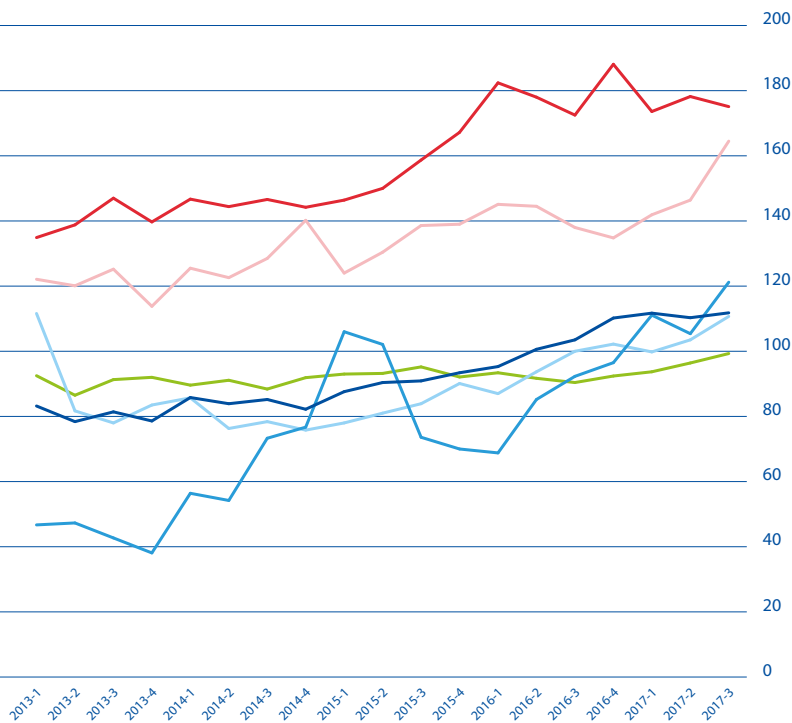
³ Source: <http://uk.businessinsider.com/Serbia's-Smederevo-steel-mill-boosts-revenue-18.12.2017>

Segment du secteur de la construction

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

Source: Eurostat

■ Allemagne ■ Autriche ■ UE - 28
■ Roumanie ■ Pays-Bas ■ France



- Le transport de sable, de gravier et d'autres matériaux de construction sur les voies de navigation intérieure est favorisé par les faibles taux d'intérêt sur le marché du bâtiment et par les investisseurs à la recherche de rendement.
- Malgré l'augmentation des taux d'intérêt en 2018, ce segment est également favorisé de manière structurelle, en raison des initiatives de transfert modal dans les ports (voir aussi au chapitre 2 / Transport fluvial dans les ports européens).

Segment des produits agricoles

- La récolte céréalière en France était supérieure de 60 % en juillet 2017 par rapport au niveau (très bas) de juillet 2016. Au troisième trimestre et au quatrième trimestre 2017, l'augmentation a été un peu plus faible (T3 : +13 %, T4 : +11,5 %).⁴
- Le résultat du second semestre 2017 aurait pu être encore meilleur si n'était pas survenue une période de sécheresse en août et en septembre. Selon les informations du ministère français de l'agriculture, les régions de l'Est de la France, en particulier, ont été confrontées à la sécheresse pendant cette période.
- Dans la région du Danube, les résultats des récoltes de 2017 ont été inférieurs à ceux de 2016. Cela apparaît clairement lorsque l'on considère la demande de transport dans les pays du Danube moyen tels que la Serbie, où le transport de céréales sur le Danube a fortement chuté au troisième trimestre 2017 (voir chapitre 2).

+60% HAUSSE DE LA RÉCOLTE
CÉRÉALIÈRE FRANÇAISE EN
JUILLET 2017 PAR RAPPORT
À JUILLET 2016

⁴ Source: <http://agreste.agriculture.gouv.fr>



02

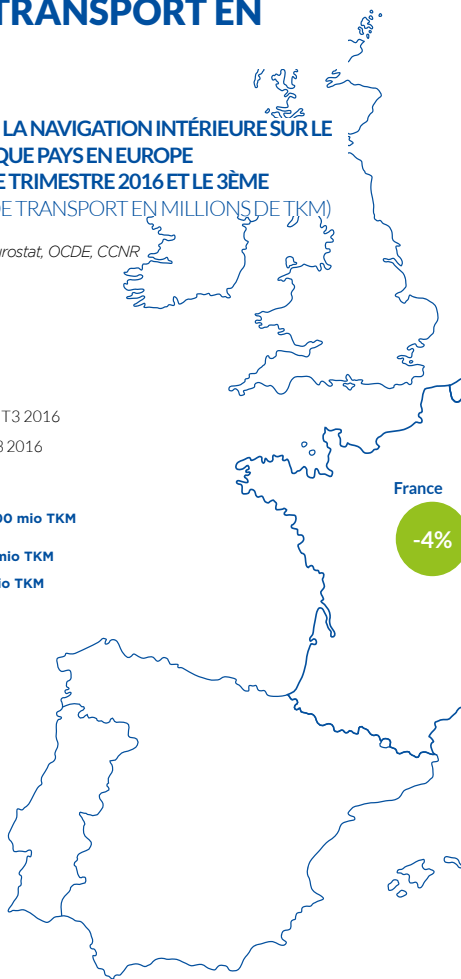
TRANSPORT DE
MARCHANDISES
SUR LES VOIES D'EAU
INTÉRIEURES
ET DANS LES PORTS

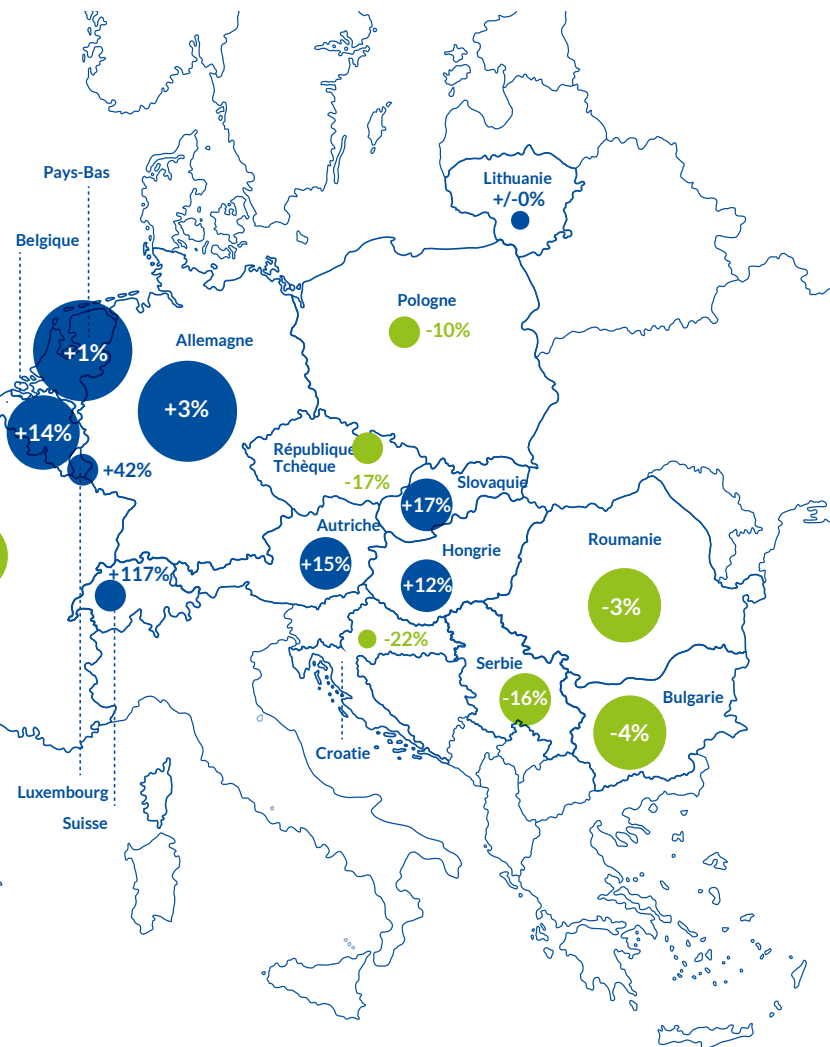
PRESTATION DE TRANSPORT EN EUROPE

PRESTATION DE TRANSPORT DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE SUR LE TERRITOIRE NATIONAL DE CHAQUE PAYS EN EUROPE - COMPARAISON ENTRE LE 3ÈME TRIMESTRE 2016 ET LE 3ÈME TRIMESTRE 2017 (PRESTATION DE TRANSPORT EN MILLIONS DE TKM)

Source: Offices nationaux de statistiques, Eurostat, OCDE, CCNR

- Hausse du trafic global entre T3 2017 et T3 2016
- Baisse du trafic global entre T3 2017 et T3 2016

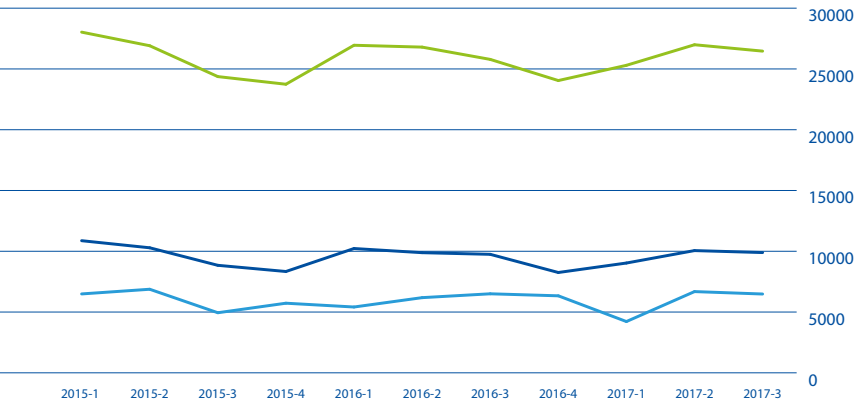




ÉVOLUTION DE LA PRESTATION DE TRANSPORT SUR LE RHIN ET LE DANUBE (PRESTATION DE TRANSPORT EN MILLIONS DE TKM)

Source: Destatis, Offices nationaux de statistiques

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



+1,5%

**AUGMENTATION DE
 LA PERFORMANCE DU
 TRANSPORT SUR LE RHIN
 TRADITIONNEL AU T3 2017
 PAR RAPPORT AU T3 2016**

- Sur le Rhin traditionnel, après la forte hausse de la prestation de transport entre le premier trimestre 2017 et le deuxième trimestre 2017 (+11 %), la prestation de transport s'est stabilisée à un niveau élevé. Sa valeur au troisième trimestre 2017 n'était inférieure que de 2 % à celle du deuxième trimestre 2017. Par rapport à l'année précédente, la croissance a atteint 1,5 %. La contribution la plus importante est venue du transport de conteneurs (+12,5 % sur la base des tkm), qui a représenté une part de 18 % dans la prestation de transport.
- Le transport sur les affluents du Rhin a été stimulé par l'augmentation de la production d'acier, par de meilleurs résultats de récolte et par de meilleures conditions de navigation. La Moselle (+31 %) et la Sarre (+46 %) en ont été les principales bénéficiaires au troisième trimestre 2017 par rapport au troisième trimestre 2016, en raison du rôle important du transport de minerai de fer sur ces fleuves (et de céréales sur la Moselle).
- La navigation sur le Danube a été marquée par l'influence de deux facteurs principaux. L'aspect positif a été l'augmentation de la production d'acier et donc du transport de minerai de fer et de métaux, ce qui a eu un effet très favorable sur la demande de transport dans la région du Danube supérieur. En revanche, les mauvaises récoltes dans la région du Danube ont entraîné une baisse des transports de céréales, deuxième pilier de la navigation sur le Danube.

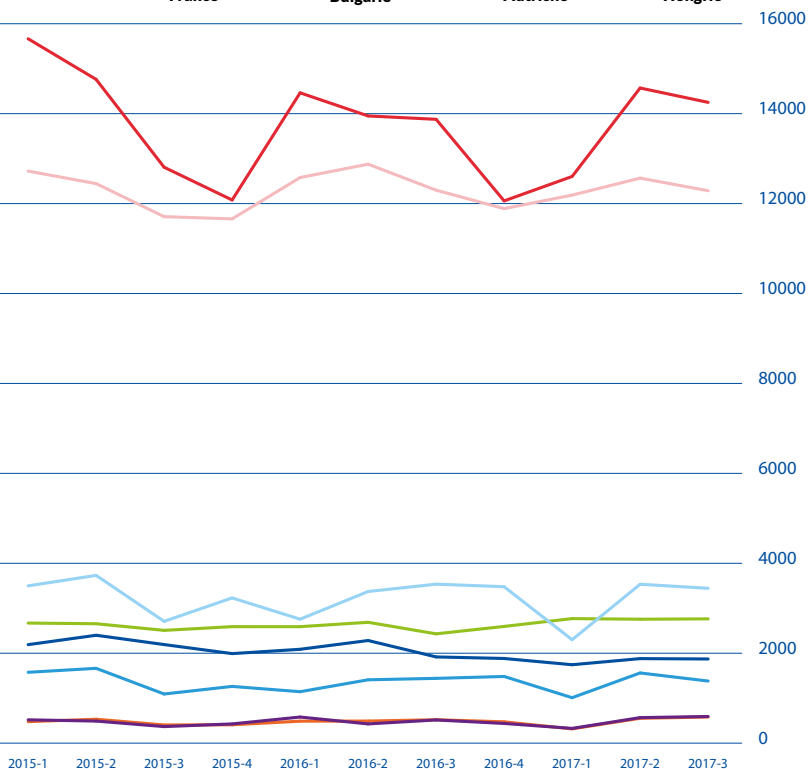


PRESTATION DE TRANSPORT DANS LES PRINCIPAUX PAYS D'EUROPE CONCERNÉS PAR LA NAVIGATION INTÉRIÈRE

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

Source: Eurostat et offices nationaux de statistiques

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



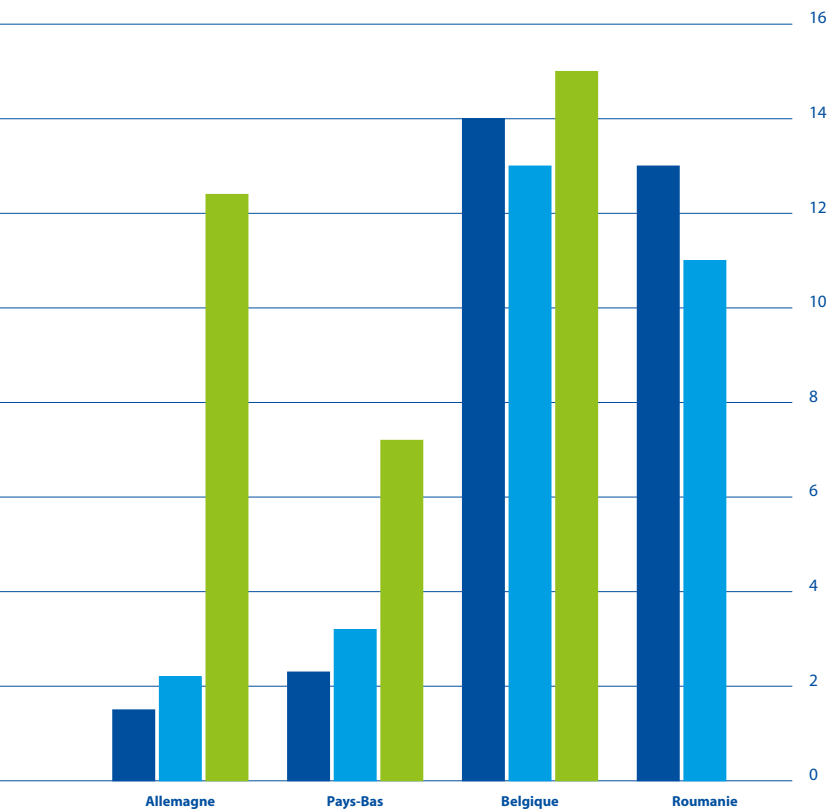
- En Allemagne et aux Pays-Bas a été constatée une certaine consolidation après les forts effets de reprise au deuxième trimestre 2017. L'amélioration des conditions économiques, en particulier dans le secteur de la construction, a eu un effet positif sur le segment des cargaisons sèches. Les perspectives à court et moyen terme sont aussi très favorables dans ce secteur. La plus forte croissance a été observée dans le segment des conteneurs.
- En Belgique, tous les segments de marchandises importants ont connu une évolution positive - le taux de croissance le plus élevé a été atteint par les produits agricoles, grâce aux bons résultats des récoltes de 2017 en Europe occidentale. Le segment des sables, des pierres et des matériaux de construction représente la moitié de tous les transports de marchandises sèches en Belgique. Pour des raisons structurelles et conjoncturelles (voir le chapitre 1 et la partie relative à la manutention portuaire), la prestation de transport pour ces matériaux a augmenté de 7 % au troisième trimestre 2017 par rapport au troisième trimestre 2016.
- En France, les deux principaux segments de marchandises ont connu une hausse atteignant 6 % pour les produits agricoles et 10 % pour les sables, pierres et matériaux de construction. En France aussi, ce dernier segment est très important (part de plus d'un tiers du total de la prestation de transport). Des évolutions négatives ont été observées pour le transport de charbon (décarbonisation) et aussi pour le transport de conteneurs.
- En Autriche, le principal segment de marchandises est celui de l'acier (minerai de fer, métaux) qui représente 40 % de l'ensemble des transports. Les transports de minerai de fer et de métaux ont fortement augmenté en raison de la hausse de la production d'acier: la production d'acier a augmenté de 13 % au troisième trimestre 2017 par rapport au troisième trimestre 2016 en Autriche.
- En Roumanie, la baisse des transports de céréales en provenance de la région du Danube moyen a entraîné une baisse de la demande de transport au troisième trimestre 2017, mais l'augmentation de la production d'acier dans la région du Danube a joué un rôle stabilisateur.

TRANSPORT DE VRAC SEC, DE VRAC LIQUIDE ET DE CONTENEURS

TAUX DE VARIATION DE LA PRESTATION DE TRANSPORT PAR BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIÈRE DANS QUATRE PAYS OÙ LE TRANSPORT FLUVIAL JOUE UN RÔLE IMPORTANT
(T3 2017 PAR RAPPORT À T3 2016 - %)

Source: Offices nationaux de statistiques

Cargaison sèche **Cargaison liquide** **Conteneurs**



- En Allemagne, le transport de conteneurs a fortement bénéficié d'une interruption du trafic ferroviaire pendant sept semaines en août et septembre 2017, suite à un accident survenu lors de travaux de construction ferroviaire (incident de Rastatt⁵). La navigation intérieure sur le Rhin a prouvé sa fiabilité et la disponibilité de capacité en prenant en charge un plus grand nombre de conteneurs afin de préserver le bon fonctionnement des chaînes logistiques.
- Aux Pays-Bas, la plus forte croissance (+12 %) a été observée pour les exportations de marchandises en conteneurs à destination d'autres pays: 55 % de ces flux de conteneurs étaient destinés à l'Allemagne, 37 % à la Belgique et 4 % à la France. La deuxième plus forte croissance a été observée pour le transport de conteneurs à l'intérieur du pays (+9 %).
- En Belgique, le transport de marchandises sèches ont été fortement soutenu par de meilleurs résultats des récoltes en 2017 : la prestation de transport a augmenté de 36 % pour les produits agricoles. De même, le principal segment des cargaisons sèches (sables, pierres, matériaux de construction, avec une part de 50 % de l'ensemble des transports de cargaisons sèches au troisième trimestre 2017) a connu une augmentation significative (+7 %), en raison du renforcement de l'activité dans le secteur de la construction.
- En Roumanie, les deux principaux segments des cargaisons sèches (agriculture, minerais de fer et métaux) ont affiché des résultats divergents. Alors que le segment de l'acier a bénéficié de l'augmentation de la production d'acier dans la région du Danube, le transport de céréales a souffert d'une baisse des résultats des récoltes dans la région du Danube moyen. Le transport de marchandises liquides ne représente qu'une très faible part (4 %) et le transport de conteneurs seulement 0,02 %.

⁵Près de la ville allemande de Rastatt sur le Rhin supérieur, le trafic ferroviaire le long de l'axe rhénan a été interrompu pendant 7 semaines entre le 12 août 2017 et le 2 octobre 2017, en raison de l'effondrement d'un tunnel

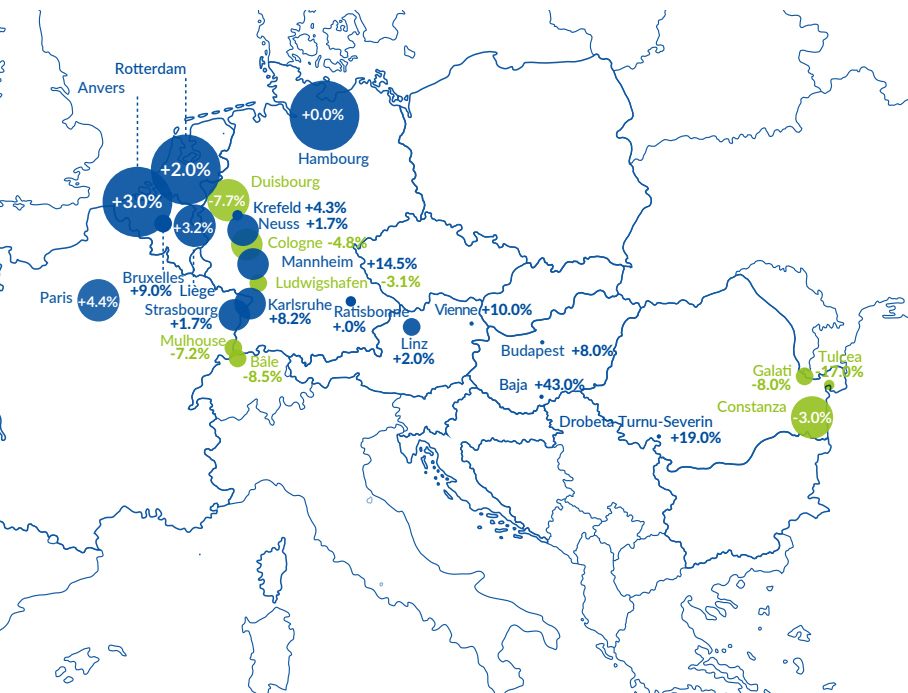
TRANSPORT FLUVIAL DANS LES PORTS EUROPÉENS

VOLUME TOTAL DU TRANSBORDEMENT FLUVIAL (T1+T2+T3) 2017,
VOLUME TOTAL DU TRANSBORDEMENT FLUVIAL (T1+T2+T3) 2016
ET TAUX DE VARIATION ENTRE LES DEUX TOTAUX

Source: Destatis, Statistik Austria, Bureau central des statistiques de la Hongrie,
Institut national des statistiques de la Roumanie et ports mentionnés



- Hausse du trafic global entre (T1+T2+T3) 2016 et (T1+T2+T3) 2017
- Baisse du trafic global entre (T1+T2+T3) 2016 et (T1+T2+T3) 2017



- Dix plus grands ports rhénans : manutention fluviale de 85,7 millions de tonnes au cours des neuf premiers mois de de l'année 2017, contre 90 millions de tonnes au cours de la même période en 2016 - soit une baisse de 5 %, tandis que le transport de cargaison sur le Rhin traditionnel a baissé de 2 %. Cette différence peut s'expliquer par des effets particuliers dans certains ports.⁶
- Ports de Paris : le trafic fluvial a augmenté de 5 %. Les sables, pierres et matériaux de construction ont encore progressé en 2017, avec une hausse de 9 %. Leur part dans le trafic total est passée de 74 % à 77 % en un an, grâce aux conditions économiques favorables à ce segment et aux travaux de construction supplémentaires en Ile-de-France (projet Grand Paris Express).
- Port de Bruxelles : augmentation de 9 % du trafic fluvial en relation avec l'évolution positive des sables, pierres et matériaux de construction (cohérence avec les résultats au niveau national en Belgique, aux Pays-Bas et en France). La croissance en 2017 s'explique aussi par les efforts des autorités portuaires bruxelloises pour convaincre les entreprises de transporter davantage de sables et de pierres par voie navigable (initiatives de report modal).
- Port de Liège : augmentation du trafic fluvial de 3 %, les deux segments de produits affichant le taux de croissance le plus élevé étant le bois /dérivés du bois (+21 %) et les produits manufacturés (+21 %). Le segment du bois inclut des granulés de bois utilisés par une centrale de production d'électricité. Cette centrale de production d'électricité a été la première centrale au monde à être reconvertie du charbon à la biomasse en 2005 (voir aussi le chapitre 4).
- Port de Linz : le trafic a fortement augmenté dans ce port, qui est l'un des plus importants ports du Danube. Après les pertes de cargaison au premier trimestre 2017 dues à la glace et aux faibles niveaux d'eau, les résultats du trafic au deuxième trimestre étaient supérieurs de 18 % à ceux de l'année précédente, la hausse atteignant même 35 % au troisième trimestre 2017, favorisée par l'augmentation de la production d'acier. Au total, le taux de croissance du premier au troisième trimestre 2017 n'a atteint que 2 % par rapport à la même période de l'année précédente, cela en raison des effets négatifs subis au premier trimestre 2017.

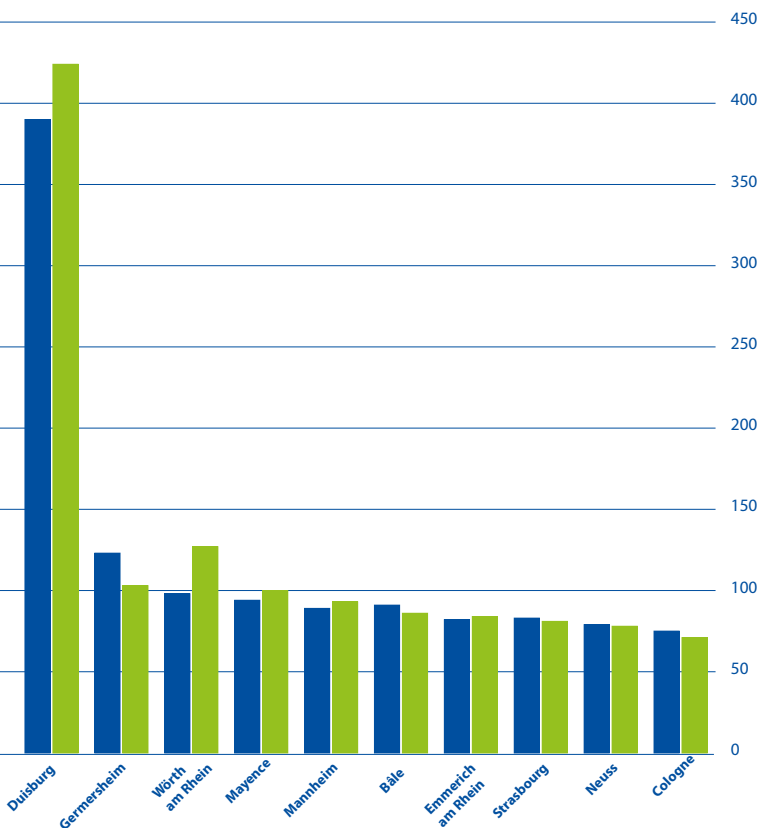
⁶ Un effet exceptionnel notable a été l'accident survenu dans le port de Ludwigshafen en octobre 2016, qui a entraîné une forte réduction du trafic portuaire en 2017.

TRANSPORT DE CONTENEURS DANS LES PORTS EUROPÉENS

MANUTENTION FLUVIALE DE CONTENEURS DANS LES PORTS INTÉRIEURS EUROPÉENS (T1+T2+T3) 2016 ET (T1+T2+T3) 2017 (1000 EVP)

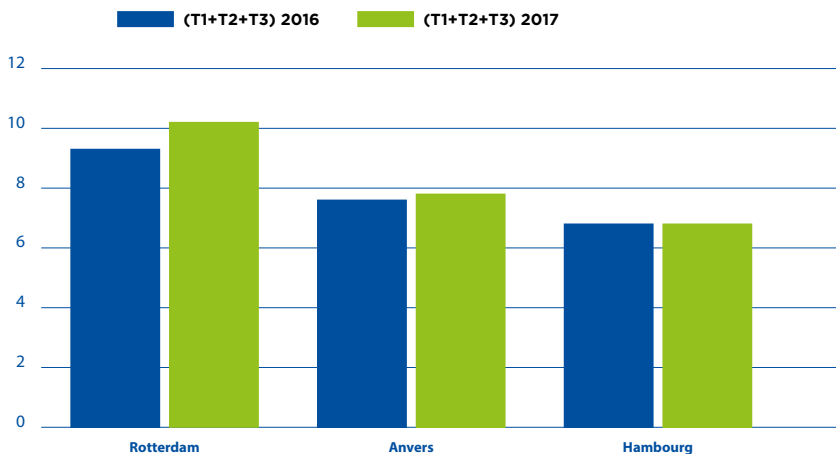
Source: Destatis, Port autonome de Strasbourg, Swiss Rhine ports

■ (T1+T2+T3) 2016 ■ (T1+T2+T3) 2017



MANUTENTION MARITIME DE CONTENEURS DANS LES PORTS MARITIMES EUROPÉENS (T1+T2+T3) 2016 ET (T1+T2+T3) 2017 (MIO EVP)

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



- Port de Duisburg : dans le plus grand port intérieur européen, situé sur le Rhin inférieur, environ 265 000 conteneurs représentant un total de 4 millions de tonnes de marchandises ont été transbordés au cours des neuf premiers mois, contre 250 000 conteneurs et 4,1 millions de tonnes de marchandises un an plus tôt.
- Port de Duisburg : 67 % de tous les conteneurs manutentionnés pour le transport fluvial du premier au troisième trimestre 2017 étaient remplis; cette part était de 64 % un an plus tôt.
- Ports rhénans suisses : après un premier trimestre 2017 décevant en raison des faibles niveaux d'eau du Rhin, le transport fluvial de conteneurs a été fortement dynamisé au troisième trimestre - l'incident de Rastatt a entraîné une interruption du trafic ferroviaire le long de l'axe du Rhin supérieur pendant sept semaines, avec pour conséquence un fort report modal vers la navigation intérieure.

- Ports rhénans suisses : en septembre 2017, les volumes en EVP étaient en hausse de 36 % par rapport à septembre 2016. Même après la réouverture des lignes de chemin de fer, le trafic fluvial a connu des taux de croissance similaires (octobre: +31 %, novembre: +34 %). Aussi, il est probable qu'une grande partie du trafic fluvial supplémentaire généré par l'incident du Rastatt restera sur le Rhin.
- Dix principaux ports rhénans: au total, le transport fluvial de conteneurs du premier au troisième trimestre 2017 a augmenté de 4 % par rapport à cette période de l'année précédente. Le résultat pour l'ensemble de l'année 2017 sera certainement bien meilleur, l'incident de Rastatt pouvant encore avoir des répercussions au quatrième trimestre.
- Ports de Paris : le transport fluvial de conteneurs a stagné à un niveau élevé en 2017 (162 000 EVP) mais, dans ce total, le segment de la logistique urbaine - transport de conteneurs avec origine et destination en Ile-de-France - a fortement progressé (+14 %), atteignant 33 500 EVP.
- Port de Bruxelles : le transport de conteneurs a confirmé son niveau record de 2016 en augmentant encore de 4 % pour atteindre 31 000 EVP. En raison de cette croissance, les autorités portuaires réfléchissent déjà à une nouvelle extension du terminal à conteneurs.

+14%

**TRAFFIC URBAIN FLUVIAL
À PARIS EN 2017 PAR
RAPPORT À 2016**





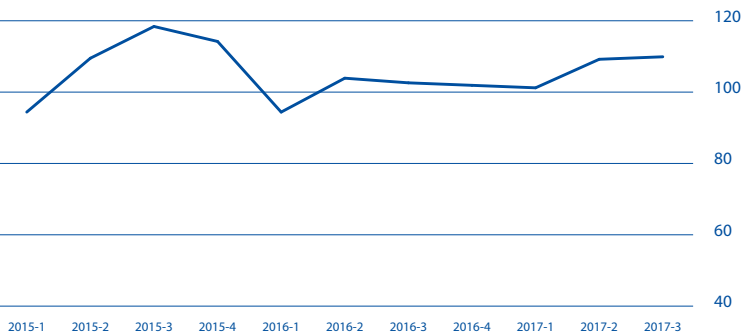
03

CONDITIONS
D'EXPLOITATION

■ ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES EN EUROPE⁷

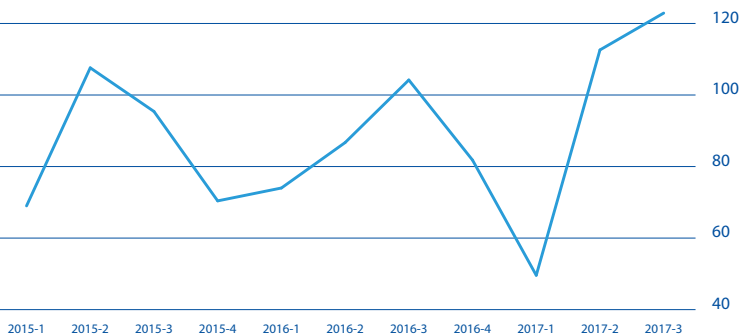
ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES AUX PAYS-BAS (2010=100) PAYS RHÉNAN OÙ PRÉVAUT LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Source: CBS



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

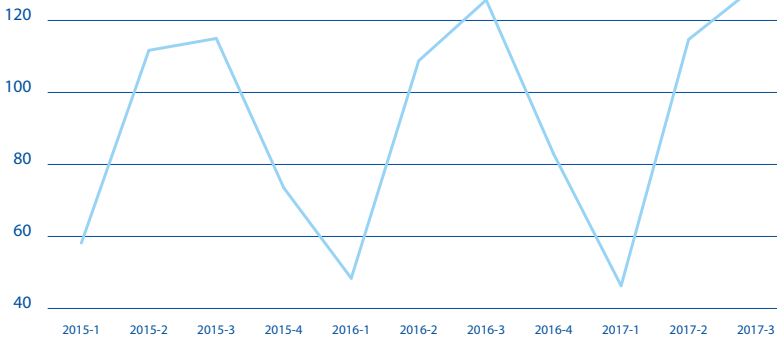
Source: Eurostat



⁷ Les données trimestrielles concernant le chiffre d'affaires de la navigation intérieure ne sont actuellement disponibles que pour très peu de pays en raison de contraintes statistiques. EUROSTAT fournit des données pour le secteur NACE H50 (transport par bateau) qui couvre les transports maritimes et fluviaux. Sur la base de cette série de données, il n'est possible de déterminer le chiffre d'affaires de la navigation intérieure que pour les pays n'ayant quasiment aucune activité de transport maritime (Autriche, Hongrie). Pour les Pays-Bas, les données trimestrielles concernant le 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



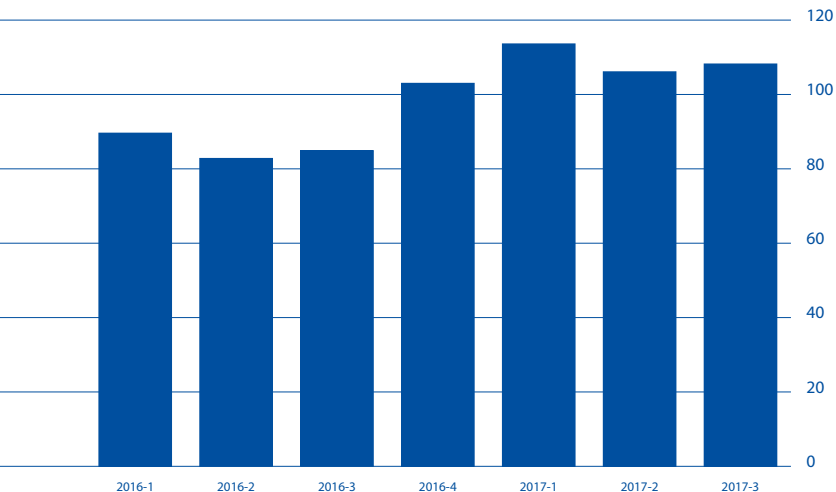
- Le chiffre d'affaires de la navigation intérieure aux Pays-Bas a augmenté de 7 % au troisième trimestre 2017 par rapport au troisième trimestre 2016. Cette hausse a été nettement moins forte que l'augmentation des prix du transport, la prestation de transport ayant presque stagné au troisième trimestre 2017. L'évolution du chiffre d'affaires des autres modes de transport aux Pays-Bas au troisième trimestre 2017 a été la suivante: navigation maritime (+6,1%), transport routier (+5,5%), transport ferroviaire (+4,1%), total du secteur des transports (+4,8 %).
- La Hongrie est un pays danubien où le transport de marchandises génère une part plus élevée du chiffre d'affaires de la navigation intérieure (près de trois quarts). L'augmentation du chiffre d'affaires au troisième trimestre 2017 (+18 % par rapport au troisième trimestre 2016) est parallèle à la forte augmentation de la demande de transport au cours de ce trimestre (+11,5 %), bien que l'ampleur de la hausse soit plus forte.
- L'Autriche est un pays du Danube supérieur où le transport de passagers représente une part très élevée du chiffre d'affaires (environ deux tiers). Cela explique les fortes variations saisonnières, qui sont une caractéristique du transport de passagers. Au troisième trimestre 2017, le chiffre d'affaires a augmenté de 3 % par rapport à l'année précédente. Cela s'explique notamment par l'augmentation de la demande de transport de marchandises. La tendance à la hausse du transport de passagers joue aussi un rôle, tant en termes de nombre d'entreprises qu'en termes de part dans le chiffre d'affaires.

■ TAUX DE FRET

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

Source: CBS - Centraal Bureau voor de Statistiek

*Note: moyenne de l'évolution de la prestation de transport pour la cargaison sèche, la cargaison liquide et les conteneurs aux Pays-Bas



- Au troisième trimestre 2017, les prix moyens du transport de marchandises par voie navigable aux Pays-Bas sont restés à peu près au même niveau qu'au premier et deuxième trimestre 2017. Si les taux de fret élevés au premier trimestre 2017 peuvent s'expliquer par les faibles niveaux d'eau, le niveau élevé des taux de fret au deuxième et au troisième trimestre 2017 résulte davantage de facteurs économiques.
- En effet, le transport de marchandises aux Pays-Bas a connu une reprise au cours des deuxième et troisième trimestres 2017, tandis que le phénomène des basses eaux a été limité à une très courte période en juillet. Par conséquent, le niveau plutôt élevé des taux de fret au deuxième et au troisième trimestre 2017 est principalement dû à la forte demande de transport.

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

Source: Commission du Danube

*Note: taux de fret pour les transports de céréales et de produits chimiques au départ des ports du Danube moyen

160

140

120

100

80

60

40

20

0

2016-1

2016-2

2016-3

2016-4

2017-1

2017-2

2017-3

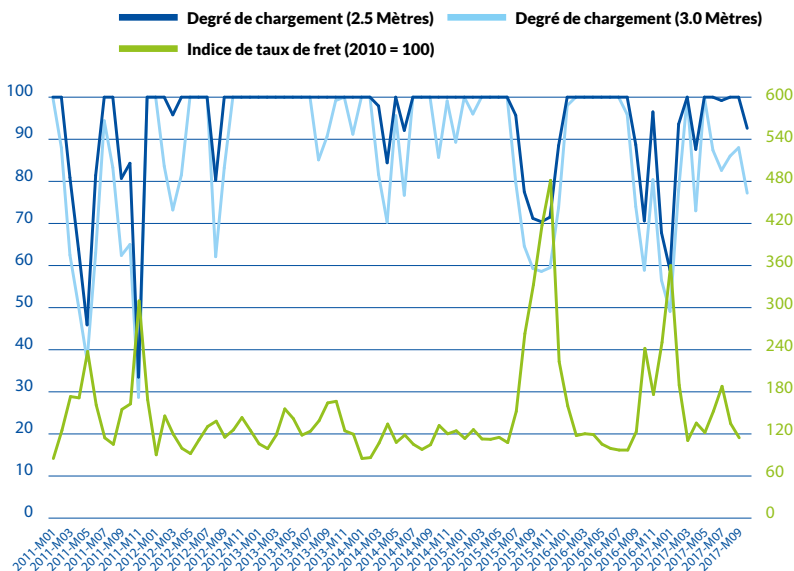
- Sur le Danube, les taux de fret pour le transport de céréales et d'engrais de la région du Danube moyen vers les ports de la mer Noire ont baissé au troisième trimestre 2017 par rapport au deuxième trimestre 2017. La baisse des transports de céréales due à des résultats de récolte plus faibles n'explique que partiellement cette évolution. Un autre aspect à prendre en compte est que les taux de fret sont également déterminés par le coût du combustible de soute et que ces coûts ont fortement augmenté sur le Danube au troisième trimestre 2017 (+7 % par rapport au deuxième trimestre 2017).

- En juillet 2017, les taux de fret de la navigation citerne sur le Rhin ont été influencés par les restrictions de production temporaires des raffineries allemandes, ce qui a entraîné une augmentation des importations via le Rhin et donc une hausse des taux de fret. La période de basses eaux en juillet a également joué un rôle. Au cours des mois d'août et de septembre, les taux de fret sont revenus à un niveau plus bas, en raison du passage de la situation de report à la situation de déport pour le futur marché pétrolier, avec pour conséquence une baisse de la demande de transport.

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*

Source: CCNR et PJK International

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







04

FICHES
D'INFORMATIONS
PORTUAIRES SUR
LA BIOMASSE
ET PERSPECTIVES

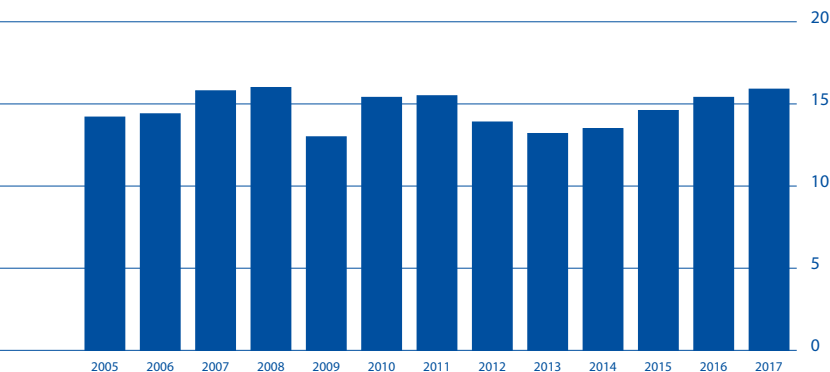
■ BIOMASSE DANS LE PORT DE LIÈGE



Créé en 1937, le port de Liège est le plus grand port intérieur de Belgique et le troisième port intérieur européen. Malgré une baisse de la manutention en 2012 (-10 % par rapport à 2011), due à la fois à une récession macroéconomique et à la crise de l'acier, le port de Liège a réussi à restructurer son activité en remplaçant progressivement les segments traditionnels du transport de marchandises par les conteneurs et les énergies renouvelables. La récente hausse des volumes s'explique principalement par l'augmentation du transport de conteneurs et, dans une moindre mesure, par l'importance croissante de la biomasse.

ÉVOLUTION DE LA MANUTENTION FLUVIALE DE MARCHANDISES DANS LE PORT DE LIÈGE (EN MILLIONS DE TONNES)

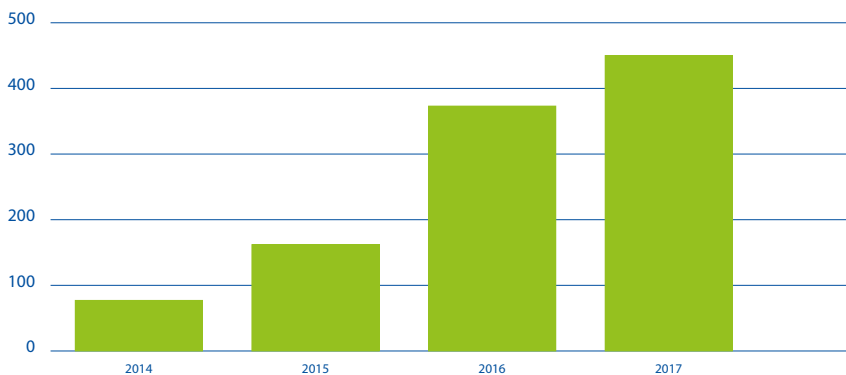
Source: Port de Liège



- Un élément important du processus de restructuration concerne la manutention de biomasse dans le port de Liège. En 2005, une centrale au charbon existante sur la Meuse a été entièrement reconvertie à la biomasse. Cette reconversion a été la première transition intégrale du charbon à la biomasse au monde.
- Après une phase difficile liée à une faible rentabilité et aux prix élevés des granulés de bois, l'activité a fortement augmenté depuis 2013, entraînant une forte hausse des transports de produits ligneux : en 2016, le transport de granulés de bois a augmenté de 130 % par rapport à 2015 et en 2017 la hausse a atteint 20 % par rapport à 2016.

ÉVOLUTION DU TRANSPORT DE PRODUITS LIGNEUX DANS LE PORT DE LIÈGE (EN 1000 TONNES)

Source: Port de Liège



- Une autre activité à Liège dans le domaine des énergies renouvelables est la production de biocarburants à base d'agribulk. Pour la logistique, cette centrale utilise à la fois les voies de navigation intérieure et le transport routier, la navigation intérieure étant privilégiée pour le transport sur de longues distances.

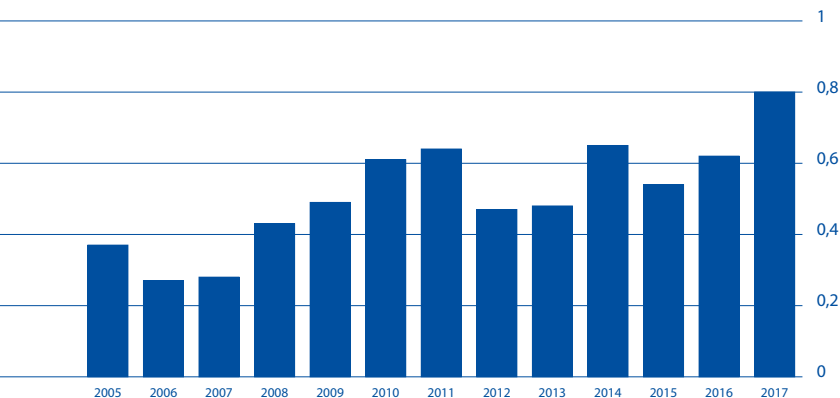
BIOMASSE DANS LE PORT DE STRAUBING-SAND



Le port de Straubing sur le Danube (créé en 1996), dans le sud de l'Allemagne, est situé dans une région où les produits agricoles, les forêts et le bois sont très abondants. C'est l'une des principales raisons pour lesquelles le port a développé sa stratégie afin de devenir un centre de chimie « verte ». L'évolution positive du transport fluvial de marchandises, qui a presque triplé entre 2007 et 2017, confirme le potentiel des énergies renouvelables en tant que segment d'activité des ports intérieurs.

ÉVOLUTION DU TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES DANS LE PORT DE STRAUBING (EN MILLIONS DE TONNES)

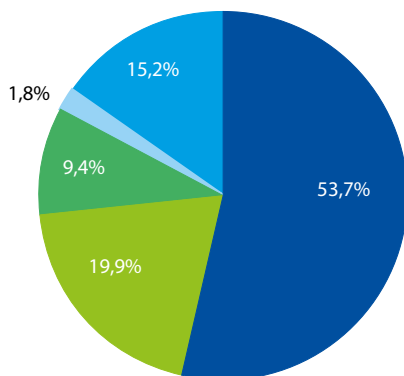
Source: Port de Straubing



- La part de la biomasse dans le transport fluvial de marchandises est très élevée (85 %). La majeure partie de la biomasse est utilisée par une entreprise pour produire de l'huile de colza et du colza broyé comme sous-produit. L'huile est transportée par chemin de fer jusqu'en Autriche et dans la région du Rhin, où elle est transformée en biodiesel. Le colza broyé est un ingrédient pour l'industrie alimentaire aux Pays-Bas et en Belgique.
- Outre l'abondance régionale de la biomasse, le port importe de grands volumes de biomasse par bateau sur le Danube en provenance de Hongrie, d'Autriche et d'autres pays du Danube. En 2016, l'ensemble des pays du Danube représentait 56 % du total des relations de trafic fluvial.
- La part modale de la navigation intérieure à Straubing s'élevait à 19,8 % en 2017, ce qui est nettement supérieur à la part modale moyenne de la navigation intérieure en Allemagne.

TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES DANS LE PORT DE STRAUBING (EN 2017, EN %)

Source: Port de Straubing

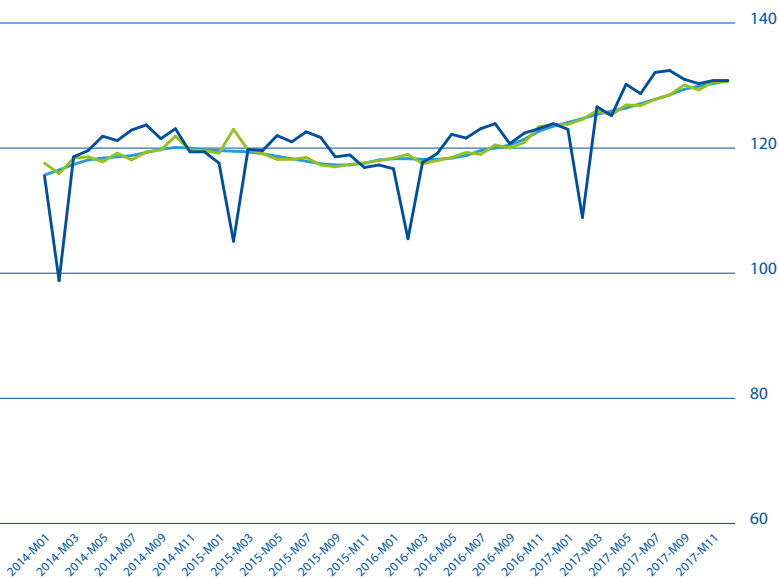


PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU COMMERCE MONDIAL ET TENDANCES DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT

INDICE RWI/ISL POUR LA MANUTENTION DE CONTENEURS

Source: Calculs de RWI et ISL basés sur des données de 82 ports

■ Données d'origine ■ Données corrigées des variations saisonnières et jours travaillés
 — Composante tendance-cycle



- L'indice RWI/ISL pour la manutention de conteneurs est basé sur les données émanant de 81 ports mondiaux de conteneurs représentant environ 60 % de la manutention de conteneurs à l'échelle mondiale. Cet indice est un indicateur précoce pour le commerce mondial et le transport maritime de conteneurs.
- L'indice a gagné 5,4 % au cours de l'année 2017. Sa croissance a été aussi forte qu'en 2016. La progression en 2016 et 2017 montre que le ralentissement du commerce mondial constaté en 2015 a été surmonté.



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

	Tendances de la demande de transport en 2018 par rapport à 2017	
	Principaux facteurs de variation	
Produits agricoles	Résultats des récoltes	Hausse
Minerais de fer	Production d'acier	Hausse
Métaux	Production d'acier	Hausse
Charbon	Météo & politique énergétique, en partie la production d'acier	Baisse
Sables, terres et matériaux de construction	Activité dans le secteur du bâtiment	Hausse
Conteneurs	Commerce mondial	Hausse
Produits pétroliers	Cours du pétrole et production des raffineries	Baisse
Produits chimiques	Production chimique	Stable



- Le seul changement dans les perspectives par rapport aux prévisions précédentes concerne les produits pétroliers. Bien qu'il soit considéré que les cours du pétrole n'augmenteront pas excessivement en 2018, la demande de transport de produits pétroliers devrait décroître légèrement en 2018. Les raisons en sont non seulement la hausse des prix sur les marchés au comptant, mais aussi le passage de la situation de report à la situation de déport sur le futur marché pétrolier, ce qui entraîne généralement une baisse de la demande de transport.⁸
- Les résultats des récoltes 2017 en France se sont redressés par rapport aux niveaux très bas de 2016. Cela augmentera également la demande de transport dans ce segment en 2018 sur les voies navigables françaises, la Moselle et le Rhin. Dans la région du Danube, cependant, la demande de transport en 2018 sera plus faible qu'un an plus tôt en raison de récoltes moins abondantes dans la région du Danube.
- Pour le segment de l'acier, les chiffres de production pour 2017 ont été globalement très positifs et les perspectives de l'industrie sidérurgique se sont améliorées, grâce à une reprise mondiale synchronisée (voir chapitre 1) qui se traduit par une forte augmentation de la production d'acier. La baisse de la consommation de charbon s'accélère. En Allemagne, l'utilisation du charbon a diminué de 10,4 % en 2017. Dans le secteur de l'électricité, le charbon est remplacé par davantage d'énergies renouvelables et de gaz naturel. En outre, plusieurs centrales au charbon ont été retirées du réseau. La consommation de charbon n'a augmenté que dans l'industrie sidérurgique, avec une légère hausse de 0,6 % en 2017.
- Le mouvement à la hausse se poursuit dans le secteur de la construction, comme le confirment de nouvelles données, notamment aux Pays-Bas. Le transport des sables, pierres et matériaux de construction sera favorisé par cette évolution. Même l'augmentation des taux d'intérêt hypothécaires n'est pas de nature à interrompre la tendance à la hausse dans le secteur de la construction.
- L'indicateur du commerce mondial (indice RWI/ISL) a affiché un taux de 5,4 % en 2017, ce qui traduit une nette accélération du commerce mondial. Les perspectives du commerce mondial pour 2018 et 2019 sont fondamentalement positives.
- La production chimique ne devrait croître que très modestement en 2018. Par conséquent, les perspectives pour le transport de produits chimiques sont également stables, avec la possibilité d'une légère augmentation.

⁸ La situation de report (Contango) est une situation concernant le futur marché pétrolier, où les futurs contrats d'achat ou de vente de pétrole laissent présager une hausse des cours du pétrole (sur la base du comportement des négociants en pétrole). Dans ce cas, le transport des produits pétroliers augmente, car davantage de produits pétroliers sont acheminés vers les dépôts de stockage. À partir de ces dépôts, les produits pétroliers sont livrés aux clients après que soit intervenue la hausse des cours. L'évolution du futur marché pétrolier de la situation de report à la situation de déport (Backwardation) réduit les profits potentiels de ce commerce et diminue les activités de transport qui y sont liées.

■ 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

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

20XX- 1/20XX-T1: 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)

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

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	Državni Zavodza Statistiku	Bureau central des statistiques de la Croatie	Croatie
MDCR	Ministerstvo dopravy České republiky	Ministère des Transports de la République Tchèque	République Tchèque
FTA	Liikennevirasto	Agence de transports finlandaise	Finlande
VNF	Voies Navigables de France	Voies Navigables de France	France
destatis	Statistisches Bundesamt	Office fédéral des statistiques d'Allemagne	Allemagne
KSH/HCSO	Központi Statisztikai Hivatal	Bureau central des statistiques de la Hongrie	Hongrie
MIT	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Ministère des Transports et de l'Infrastructure	Italie
AIPo	Agenzia Interregionale per il fiume Po	Agence interrégionale de la Rivière Po	Italie
OPS	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
Agreste	Agreste	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

Norbert KRIEDEL (Économiste)

Lucie FAHRNER (Communication)

Angelika ESPENHAHN (Coordination des traductions)

Kenza BOUSEDRA (Stagiaire Observation du Marché)

Victoire NAGY (Stagiaire en communication)

Contact: ccnr@ccr-zkr.org

EN PARTENARIAT AVEC

Commission du Danube

Commission de la Moselle

Commission de la Sava

EBU

ESO

IVR

DESIGN PAR PRESS-AGRUM

Nicolas LAURENT (coordination)

Lucie GANGLOFF (design)

www.press-agrum.com

TRADUCTION

Christophe HENER (Français)

Barbara VOLLATH-SOMMER (Allemand)

Pauline de ZINGER (Néerlandais)

Veronica SCHAUINGER-HORNE (Anglais-relecture)

Achévé d'imprimer: Avril 2018

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

En partenariat
avec

