

LA NAVIGATION INTÉRIEURE EUROPÉENNE

OBSERVATION DU MARCHÉ

2008

2



Observation du Marché n° 8

Rapport conjoncturel fin 2008 et début 2009

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 celle de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ou de son Secrétariat ne sauraient être engagées 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, 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.

Juin 2009

Sommaire

Introduction générale

Section 1: Présentation de la situation du marché début 2009

Introduction générale

A la date de l'édition de la présente publication, la crise économique et ses répercussions sur le marché, représente, à plusieurs égards, le sujet dominant du moment. En effet, beaucoup d'intéressés se demandent quelle sera l'ampleur de la baisse de la demande de transport, et ce que les prochains mois apporteront au marché de la navigation.

Section 1:

Section 1: Présentation de la situation du marché début 2009

Pour commencer une description de l'évolution des transports sur le Rhin, il paraît opportun de parler pour commencer de l'évolution de la manutention dans les principaux ports maritimes, et ce pour plusieurs raisons que nous allons exposer.

Une de ces raisons est constituée par le fait que le trafic des ports maritimes vers leur arrière-

1. Transbordements dans les principaux ports maritimes

1.1 Rotterdam

En dépit de la faiblesse conjoncturelle du quatrième trimestre, le port maritime de Rotterdam a fini l'année 2008 sur une légère progression de 2,7 % des volumes traités, les importations ayant augmenté de 4 % environ, tandis que les exportations diminuaient de 0,5 %. Globalement, les transbordements de marchandises sèches en vrac ont encore progressé de 4 %. Toutefois, à partir d'octobre, une forte tendance à la baisse s'est soudain fait sentir dans les domaines du charbon et des produits sidérurgiques, celle-ci étant dans les faits, imputable à la diminution de la demande émanant de l'industrie automobile.

Au cours du premier trimestre de 2009, les volumes traités ont globalement diminué d'environ 11 % par rapport au premier trimestre de l'année précédente dans ce port maritime. La situation varie toutefois beaucoup selon les catégories de marchandises. Ainsi, peut-on noter une diminution de moitié des volumes de fer et la ferraille traitée. C'est ce secteur qui a subi la plus forte baisse. Ce recul est notamment dû à l'effondrement de la demande d'acier et à l'abondance des stocks de minerais dans les terminaux. Les volumes de charbon cokéifiable manutentionnés ont diminué dans les mêmes proportions que des minerais de fer, ce type de charbon étant utilisé pour la production d'acier. En revanche, l'hiver rigoureux et les besoins en charbon structurellement croissant de la part des producteurs d'électricité en Allemagne ont entraîné une hausse de près de 24 % des volumes de charbon vapeur manutentionnés.

Les transbordements de produits pétroliers en progression de 13 % ont eux-aussi profité de l'hiver rigoureux. Le redressement des prix du pétrole brut a cependant aussi beaucoup contribué à l'amélioration de ces résultats. Les opérateurs économiques ont anticipé une reprise des cours à l'avenir, comme le démontre le fait que les prix des ventes à terme ont été supérieurs aux prix spot. Ceci a également contribué à l'augmentation de la manutention.

Des baisses importantes de volumes ont pu être notées pour les marchandises de détail (-24 %) et les conteneurs (-18 %). Les autres marchandises sèches en vrac (produits minéraux, matériaux de construction, biomasse) ont pâti de la faiblesse de la conjoncture dans les secteurs de la chimie et de la construction. Les récoltes ayant été bonnes en Europe au cours de la campagne 2008/2009, la manutention de produits agricoles en vrac a connu une année peu faste. La baisse des volumes traités a ainsi atteint 4 %.

Source: Port de Rotterdam

1.2 Anvers

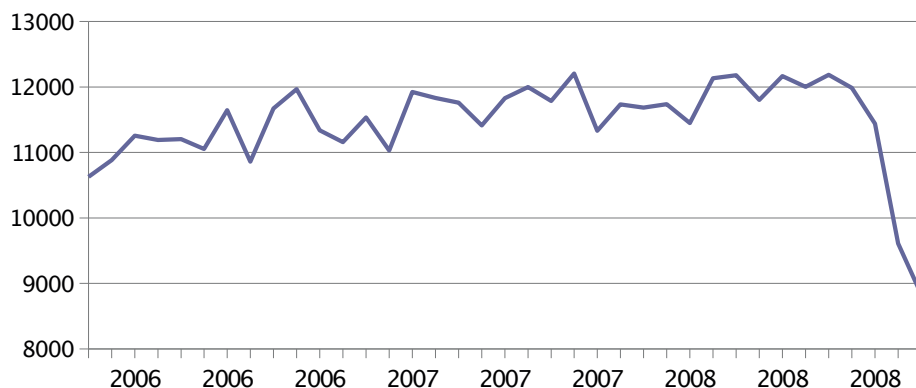
Globalement, les activités de manutention du port d'Anvers ont progressé de 3,5 % l'an dernier, la croissance des volumes de conteneurs (chargés ou vides) transbordés ayant atteint 7,2 %. Pour d'autres segments victimes de la crise à partir de l'automne, l'année aura été moins favorable. La manutention de produits sidérurgiques a ainsi diminué de 15 % par rapport à l'année précédente et les volumes de produits pétroliers traités ont également diminué. La chute des cours du pétrole vers la fin de l'année a eu un impact positif et a permis de limiter le recul à 3 % sur l'ensemble de l'année.

Le premier trimestre 2009 a été placé sous le signe de la crise économique. Le volume total des marchandises transbordées a ainsi diminué de 19,3 % par rapport au premier trimestre

2008. Les transbordements de conteneurs (en EVP) ont diminués de 16,3 % par rapport au premier trimestre 2008. Les marchandises sèches en vrac ont subi la chute la plus forte avec -41,2 %. Cet effondrement s'explique en particulier par la fermeture de hauts fourneaux du groupe Arcelor-Mittal, qui a entraîné une diminution considérable de la demande de charbon cokéifiable, de minerais de fer et d'autres métaux. Outre les produits sidérurgiques, le bois, les pierres et graviers ont eux-aussi connu une forte baisse des volumes traités dans ce port.

C'est dans le domaine des marchandises liquides en vrac que le recul a été le moins important,

Graphique n° 1: Trafic maritime du port de Hambourg



Source: Statistikamt Nord ; (manutention en milliers de tonnes)

En examinant l'évolution segment par segment, on constate que tous les types de marchandises ont souffert de la crise à l'exception des produits pétroliers.

La détente des cours du pétrole brut et du fioul domestique explique l'augmentation de 38,6 % des importations de produits pétroliers par rapport à l'année précédente. Ceci a également eu un impact positif sur la manutention des cargaisons liquides en général qui a ainsi progressé globalement de 6,3 %.

Les transbordements de marchandises en vrac destinées à la sidérurgie (minerais de fer, charbon) ont été inférieurs de 6,7 % à ceux de l'année précédente suite au ralentissement de la conjoncture dans ce secteur.

Source: Statistikamt Nord; navigation intérieure avril 2009

1.4 Amsterdam

Les transbordements dans le port d'Amsterdam ont enregistré une progression en volumes atteignant 7 % par rapport à l'année précédente. Si la croissance a été forte pendant les dix premiers mois de l'année, la chute ne le fut pas moins au cours des deux derniers mois.

Ainsi, en EVP, le nombre de conteneurs traités a progressé de 10 %, l'augmentation calculée sur la base du poids des cargaisons étant comparable. Les transbordements de produits pétroliers ont augmenté de 22 %, alors que les volumes traités dans le secteur du charbon sont restés stables (+ 0,1 %), dans un contexte caractérisé par la contraction de l'activité économique, mais où le charbon importé via le port d'Amsterdam est surtout destiné à la production d'énergie qui est moins affectée par la récession que la sidérurgie.

Source: Port d' Amsterdam

1.5 Le Havre

Au total, le port maritime du Havre a enregistré au premier trimestre 2009 une diminution de 14,3 % des volumes de marchandises traitées, ce par rapport au premier trimestre de l'année précédente. Les matériaux de construction et notamment le ciment ont subi la baisse la plus importante. Les volumes de conteneurs traités ont diminué d'un quart environ par rapport à 2008. La baisse a été moins sensible pour le charbon, où la baisse n'a atteint que 11,5 %.

Par rapport au même trimestre de l'année précédente, l'activité a été stable en ce qui concerne

réduction des exportations de tôles de l'aciérie d'Arcelor Mittal de Fos-sur-Mer.

Source: Port de Marseille

Résumé:

Au cours de l'année 2008, les principaux ports européens ont continué à enregistrer un niveau très élevé d'importations et d'exportations de marchandises et de matières premières. De ce fait, la majorité des grands ports (Rotterdam, Anvers, Amsterdam) affichent pour l'ensemble de l'année 2008 une hausse du transbordement par rapport à l'année précédente. Le port de Hambourg qui est plus fortement spécialisé dans les conteneurs, a par contre connu en 2008 un léger recul du transbordement lié au ralentissement du commerce mondial maritime – et donc le transbordement de conteneurs – qui a commencé un peu plus tôt que dans d'autres secteurs tels que la chimie et l'acier notamment. Au dernier trimestre 2008 et au début de l'année 2009 tous les ports ont ressenti les effets de la crise économique et financière. La hausse du transbordement de produits pétroliers intervenue suite à la forte baisse du cours du brut, n'a pas suffi à compenser la chute brutale de la demande en importations de matières premières destinées à la production de l'acier (minerais, ferrailles, etc.). Tout récemment, au printemps 2009, les premiers signes timides d'une légère reprise sont apparus dans le secteur des conteneurs.

2. Demande de transport dans les principales filières économiques

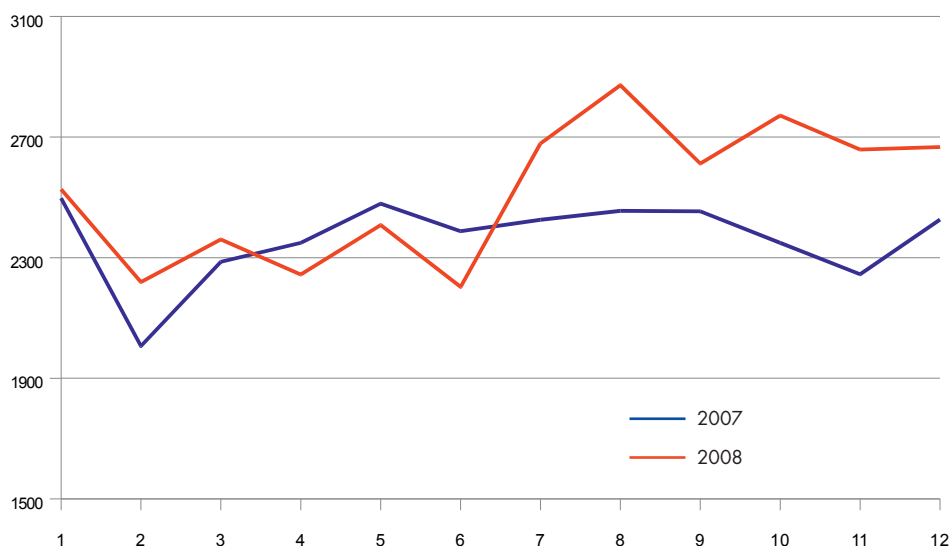
2.1 Secteur agricole

Le graphique ci-dessus démontre qu'il n'y a pas eu de baisse brutale de la demande de transports de combustibles solides vers la fin de l'année 2008. Les premiers chiffres disponibles pour janvier 2009 donnent également à penser que la réduction de la demande de transport a été moins forte dans le domaine des combustibles solides que dans d'autres segments de la navigation rhénane au début de l'année 2009.

B) Produits pétroliers

Si l'on considère les effets de la crise économique, le secteur des produits pétroliers a connu une évolution très particulière qui s'explique par l'évolution des cours du pétrole brut. En effet, jusqu'au milieu de l'année 2008 ces derniers ont atteint des niveaux records aussi bien sur les marchés au comptant (spot) que sur les marchés à terme, avant de s'effondrer brutalement. La forte tendance à la hausse affichée par les prix entre 2005 et mi-2008 ont conduit nombre de consommateurs à repousser certaines livraisons de fioul domestique et à limiter leur consommation de carburants dans le cadre du transport. Au deuxième semestre, lors de la chute des cours du pétrole, ces derniers ont nettement accru leurs commandes de produits pétroliers, avec pour corollaire une augmentation proportionnelle de la demande de transports. Cette évolution est illustrée par le graphique ci-après.

Graphique n° 3: Evolution des transports de produits pétroliers sur le Rhin *



*en milliers de tonnes 1 à 12 = mois; source: destatis

Sur l'ensemble de l'année 2008, les transports de produits pétroliers ont augmenté d'environ 6,5 %. Il convient donc de retenir qu'en 2008, les activités de transport dans le domaine pétrolier ont augmenté contrairement à la tendance générale. Cependant, force est de constater que le niveau des stocks demeurerait toujours assez faible au début de l'année 2009. Les achats

relativement massifs de l'automne 2008 n'ont donc fait que couvrir la forte consommation due à la rigueur de l'hiver. Compte tenu de la faiblesse des réserves, on peut espérer assister à une nouvelle augmentation des transports de produits pétroliers en 2009, probablement dans le courant de l'automne.

La production d'acier a fléchi dès le mois d'octobre en Allemagne, donc un peu plus tôt qu'en France où la récession a par contre été encore plus brutale qu'en Allemagne notamment aux mois de novembre et de décembre. Le graphique ci-dessus confirme l'existence d'un lien entre la production d'acier et les transports de minerais de fer, comme nous l'avons décrit dans notre numéro 2008-1. L'évolution des transports de minerais de fer sur le Rhin est comparable et liée à la production d'acier en Allemagne et en France.

Ceci conforte les résultats économétriques qui mettent en évidence l'existence d'une relation de un à un entre la production d'acier en Allemagne et la demande de transport. Toutefois les deux courbes présentent un léger décalage dans le temps, les fluctuations de la production anticipant celles des transports d'un mois environ.

L'évolution de la production d'acier en Allemagne et en France nous fournit des indications relatives aux évolutions sur la période pour laquelle nous ne disposons pas encore de données chiffrées. Pour mars et avril 2009, certains chiffres concernant la production d'acier en Allemagne sont déjà disponibles et donnent à penser que la tendance à la baisse n'est pas encore enrayée. En effet, la production d'acier brut a encore nettement diminué en mars et avril. Par rapport aux mêmes mois de l'année dernière, la baisse a atteint 50 % à l'exception de la production française du mois de mars qui a connu un recul plus faible. Ceci indique qu'au cours de ces deux mois, les transports de minerais ont également diminué de moitié.

Pour le restant de l'année 2009, deux hypothèses sont envisageables :

Le premier scénario possible part du principe d'un recul de la production d'acier de l'ordre de 30 % par rapport à l'année précédente. Dans cette hypothèse (optimiste) le recul au niveau des transports de minerais sur l'ensemble de l'année 2009 atteindrait 35 %.

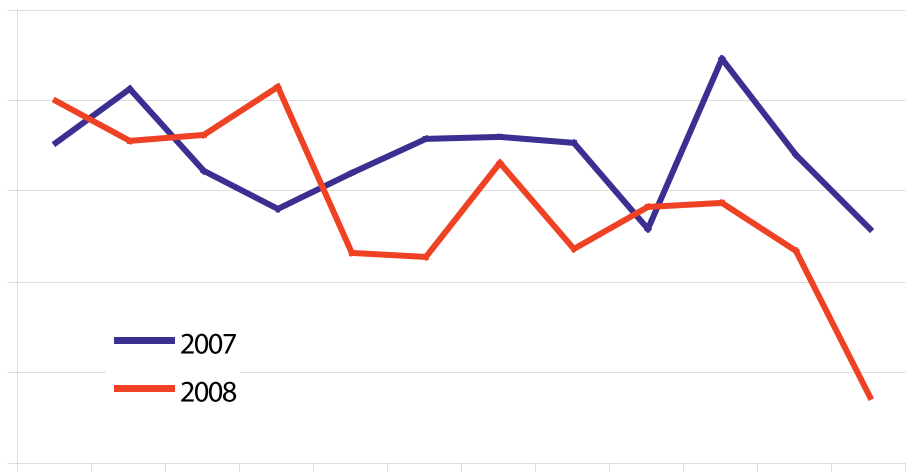
Le second scénario plus pessimiste part du principe d'une réduction de 50 % de la production d'acier en 2009, ce qui conduirait à une baisse de la demande de transport de minerais de 60 %.

B) Produits sidérurgiques

Ce domaine fait partie de ceux qui ont subi les plus fortes baisses en 2008. Au total, les transports ont diminué d'environ 9 % par rapport à l'année précédente. La baisse s'est nettement accentuée vers la fin de l'année 2008, les résultats de décembre 2008 étant inférieurs d'environ 25 % à ceux du même mois de l'année précédente. Les premières estimations portant sur le mois de janvier 2009 semblent indiquer une aggravation de la situation : d'après les données de l'office fédéral des statistiques allemand, en janvier 2009 les transports de produits sidérurgiques auraient diminué de 37 % par rapport au même mois de l'année précédente.

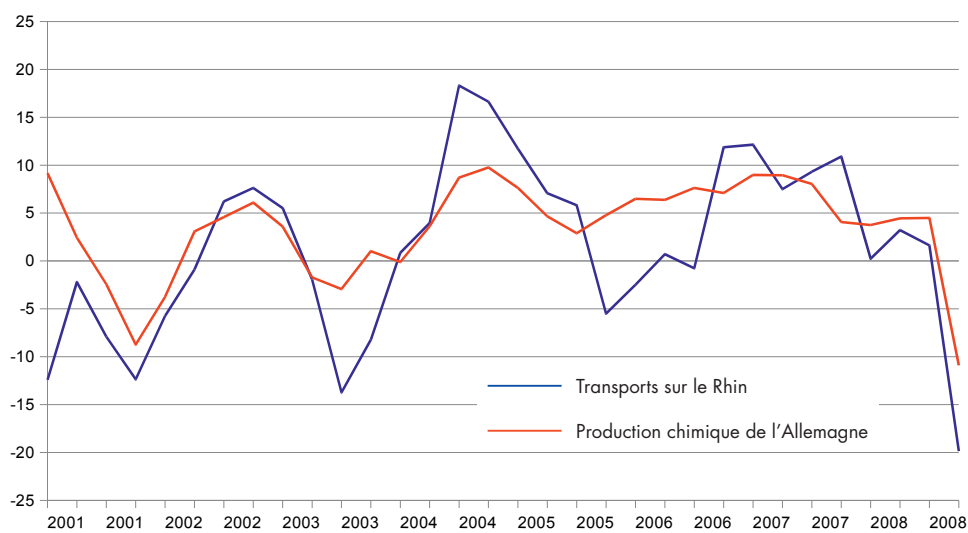
Dans ce segment du marché, les transports de tôles d'acier et de larges plats occupent avec 76 % des transports de très loin la première place. Le graphique ci-dessous montre les taux de variation des transports de tôles d'acier et de larges plates en 2007 et 2008.

Graphique n° 5: Transports de tôles d'acier et de larges plates sur le Rhin



Allemagne d'une part, et des transports de produits chimiques sur le Rhin d'autre part, évoluent dans l'ensemble de la même façon. L'industrie chimique et par conséquent la demande de transport des produits chimiques, ont été frappées de plein fouet par la crise économique au quatrième trimestre 2008. Par rapport à l'année précédente, la production a diminué d'environ 11 % en Allemagne (données VCI) au cours de ce trimestre.

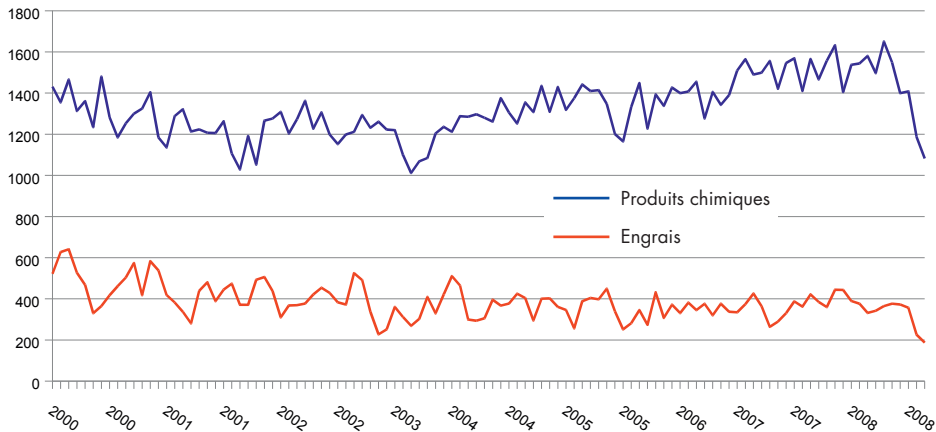
Graphique n° 6: Transports de produits chimiques sur le Rhin et production chimique en Allemagne *



Source: destatis, VCI (4ème trimestre 2008), calculs de la CCNR, * données mensuelles;

L'évolution de l'industrie chimique dans les principaux autres pays producteurs n'est guère différente de celle enregistrée en Allemagne. Seule l'ampleur du recul varie légèrement comme le montre le graphique suivant. Celui-ci illustre les taux de variation de l'indice de la production chimique de quatre pays producteurs, dont l'Allemagne, la France et l'Italie qui, en Europe, occupent les trois premières places dans ce secteur. Il ressort de ce graphique que la baisse, mesurée en terme de variation de l'indice par rapport au mois précédent, est encore un peu plus marquée en Allemagne et en Italie qu'en France.

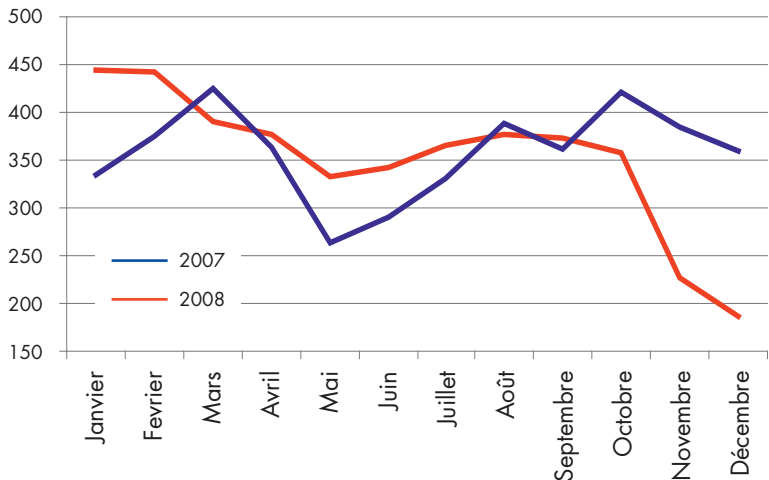
Graphique n° 8: Transports de produits chimiques et d'engrais sur le Rhin*



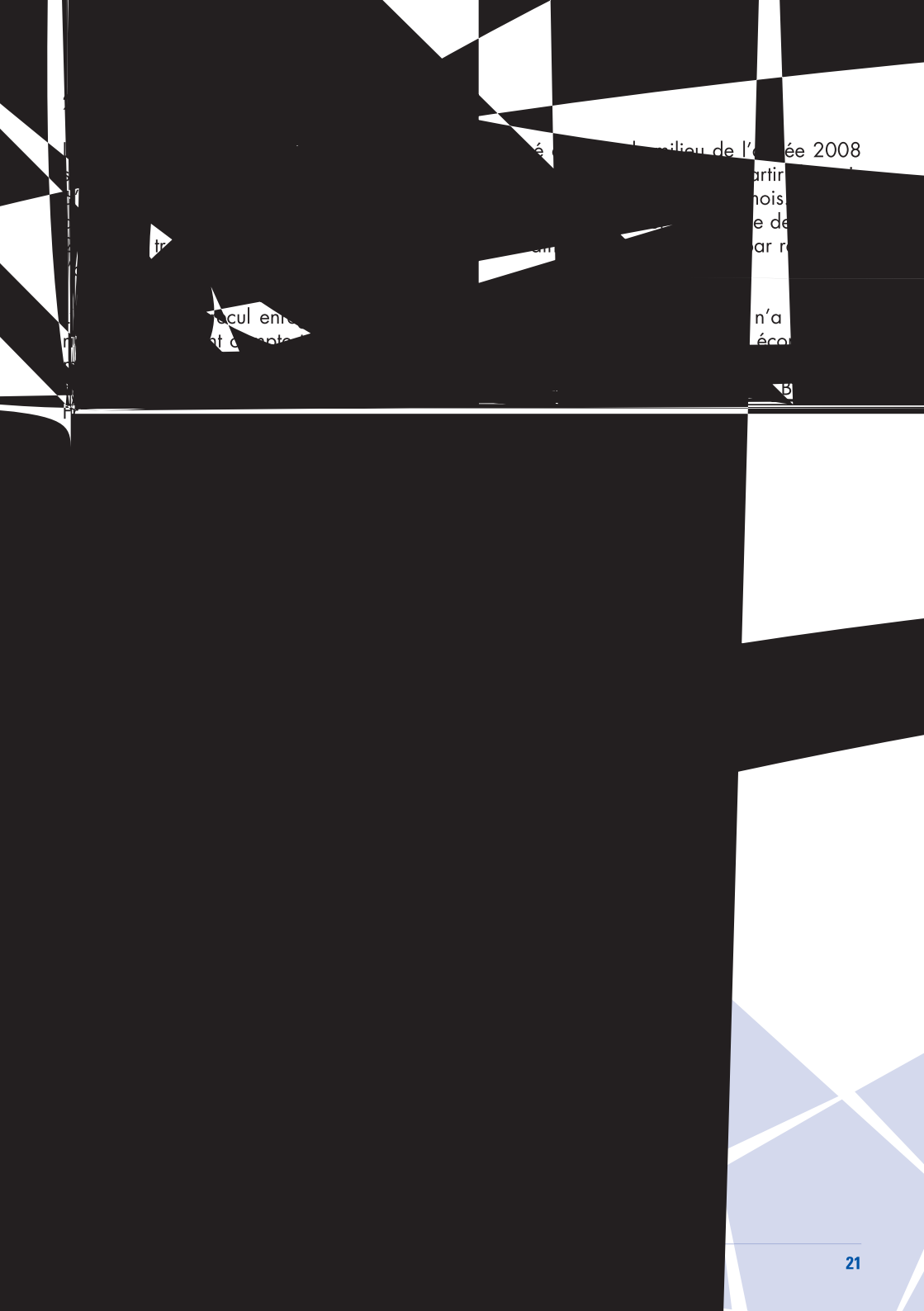
Source: destatis; *données mensuelles (en milliers de tonnes)

Le graphique suivant permet d'estimer l'impact de la crise économique sur l'évolution des transports d'engrais. Il démontre que ceux-ci ont aussi été affectés par la crise économique au quatrième trimestre de l'année. D'après les premiers résultats disponibles pour janvier 2009, il semblerait même que les transports d'engrais aient diminué de moitié par rapport au même mois de l'année précédente. Les engrais constitueraient donc le groupe de produits ayant subi la baisse la plus importante en termes de transport.

Graphique n° 9: Transports d'engrais sur le Rhin



1 à 12 = mois Source: destatis; * en milliers de tonnes



é... milieu de l'année 2008

partir...
nois...
e de...
ar r...

tr...

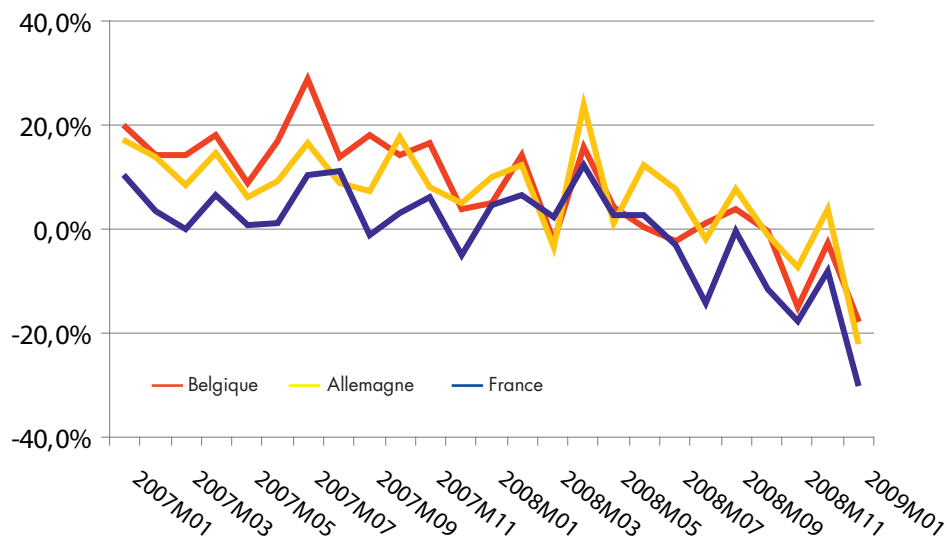
en...

ocul enre...
nt a...nte...

n'a...
éco...

B...

Graphique n° 11: Production industrielle en Belgique, en Allemagne et en France

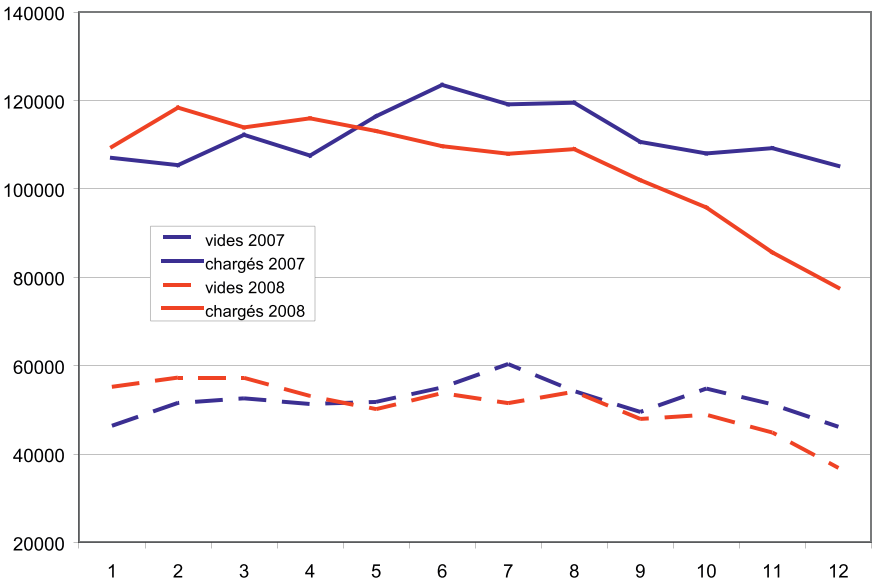


Source: Eurostat ; * variation par rapport au même mois de l'année précédente en % ; période 2007/1 – 2009/1

Compte tenu du fait qu'une grande partie des machines est transportée dans des conteneurs, il faut s'attendre à ce que l'évolution des transports de conteneurs soit similaire à celle des transports de véhicules et de machines. Le graphique suivant montre que l'évolution à la baisse des transports de conteneurs chargés suit la courbe de celle des transports de véhicules et de machines. On note en particulier que le recul s'est encore accentué à la fin de l'année 2008. Sur l'ensemble de l'année 2008, les transports de conteneurs chargés ont baissé d'environ 6,3% par rapport à l'année précédente.

En avril 2009, la demande de transport de conteneurs a enregistré une légère reprise, observable également au niveau du trafic maritime. Cette évolution pourrait signifier que la demande de transport de conteneurs a touché le fond au cours des premiers mois de l'année 2009 et qu'elle s'apprêterait maintenant à se ressaisir lentement.

Graphique n° 12: Transports de conteneurs sur le Rhin



Source: destatis

2.6 Secteur de la construction

Résumé:

La demande dans la navigation rhénane a connu, au cours des dix-huit derniers mois, deux évolutions assez distinctes. Jusqu'aux mois de septembre / octobre 2008, la demande de transport est restée très soutenue. Mais lorsque l'évidence de l'apparition d'une crise économique et financière s'est imposée, elle a entamé une forte baisse. Ce recul était particulièrement marqué dans certains segments du marché, tels que les minerais et les produits en acier. Par contre, d'autres segments – comme par exemple le secteur agricole – ont été un temps encore épargnés par la crise. Le secteur pétrolier a même profité de la crise, l'affaiblissement de l'économie s'étant traduit par une diminution du prix des produits pétroliers qui à son tour avait augmenté la demande de transport. Le deuxième segment de la navigation citerne, le transport des produits chimiques, a été touché de plein fouet par l'effondrement de la production industrielle, et a subi des pertes proportionnelles à cette chute. Le domaine des conteneurs a été marqué d'un recul dès le printemps 2008, lorsque le commerce mondial s'est ralenti, puis ce phénomène s'est poursuivi jusqu'au début de l'année 2009.

3. Nouvelles capacités sur le marché

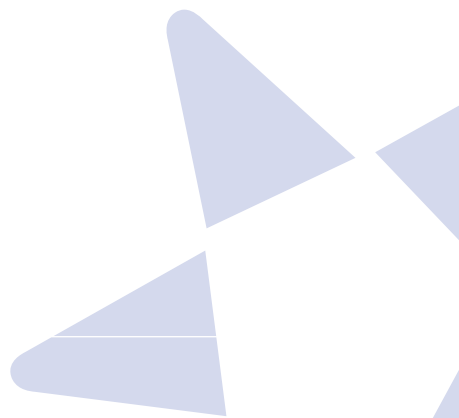
Les chiffres disponibles indiquent que 2008 aura été une année record pour la mise en service de nouvelles unités: dans le secteur de la cale sèche, 68 nouveaux automoteurs ordinaires et 38 nouvelles barges ordinaires ont été mises sur le marché. Par rapport aux années précédentes, la construction de bateaux neufs a ainsi doublé. En 2008, les capacités en cale sèche ont augmenté d'environ 2,5%, alors que selon des estimations les volumes transportés ont légèrement diminué.

Au cours du premier semestre 2009, cette évolution s'est poursuivie avec la mise sur le marché de 19 nouveaux automoteurs ordinaires. La taille moyenne de ces nouvelles unités dépasse les 3600 tonnes, quatre bateaux présentant toutefois un port en lourd inférieur à 2000 tonnes. A noter également l'arrivée d'un « petit » bateau avec un port en lourd de 550 tonnes. Cette vague d'investissements provient de la demande de transport restée soutenue en 2008.

Pour la navigation citerne, le nombre de mises en service a également doublé par rapport aux années précédentes avec l'arrivée sur le marché de 47 nouveaux automoteurs citernes en 2008. La capacité de chargement théorique a augmenté de presque 5 %, alors que les volumes transportés progressaient d'environ 2 % selon des estimations.

Le port en lourd moyen de ces nouvelles unités était de 2800 tonnes. Contrairement à la situation rencontrée dans la navigation sèche, 17 des nouveaux bateaux construits en 2008 présentent un port en lourd inférieur à 2000 tonnes. Ici encore l'évolution s'est poursuivie au premier semestre 2009, avec la mise sur le marché de 6 nouvelles unités, ce qui correspond à peu près au rythme de 2007.

L'impact de la crise économique n'est pour l'instant visible sur aucun des deux marchés, dans la mesure où les bateaux mis sur le marché fin 2008 et début 2009 résultent de commandes datant d'il y a un ou deux ans. Il est d'ailleurs bien connu dans la branche, qu'à partir de l'automne 2008, les investisseurs ont annulé de nombreuses commandes de bateaux, en raison des incertitudes conjoncturelles. Le recul des nouvelles constructions, certes prévisible,



Section 2

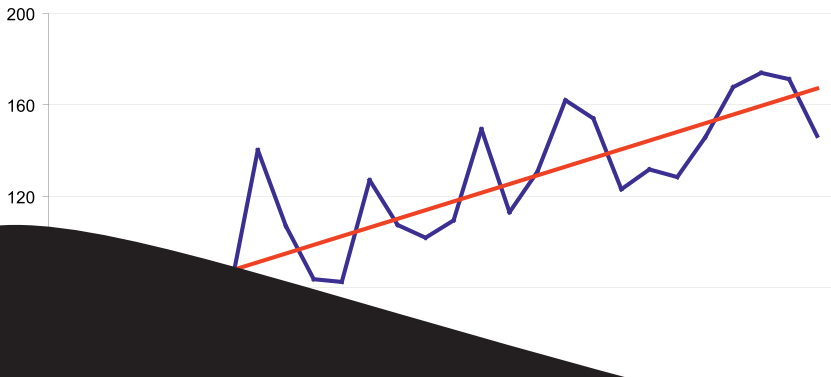
Aspects microéconomiques

1. Evolution des prix du transport et des volumes transportés

1.1 Navigation à cale sèche

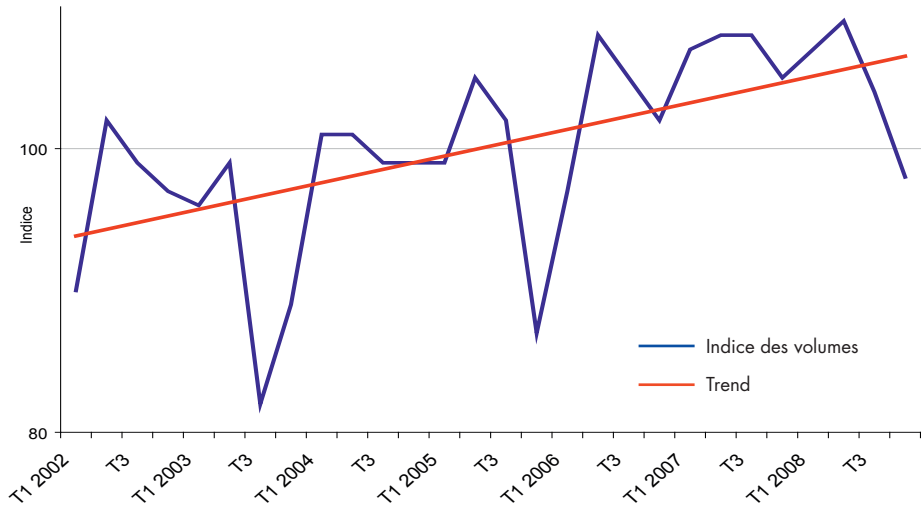
Comme le montre le graphique ci-dessous, les taux de fret ont suivi, ces dernières années, une nette tendance à la hausse, dépassant même clairement la courbe de tendance pendant les trois premiers trimestres de l'année 2008, grâce à une forte demande de transport. Puis les prix de transport en cale sèche ont subi une forte baisse au quatrième trimestre 2008, reflétant la chute de la demande de transport suite à la crise économique. Bien que les chiffres du premier semestre 2009 ne soient pas encore disponibles, il est probable que, faute de demande de transport, cette tendance à la baisse se poursuive à court terme.

Graphique n°13: Indice du prix de transport dans la cale sèche



savons que les volumes transportés ont continué à baisser durant les premiers mois de 2009, du moins sur le Rhin et ses affluents.

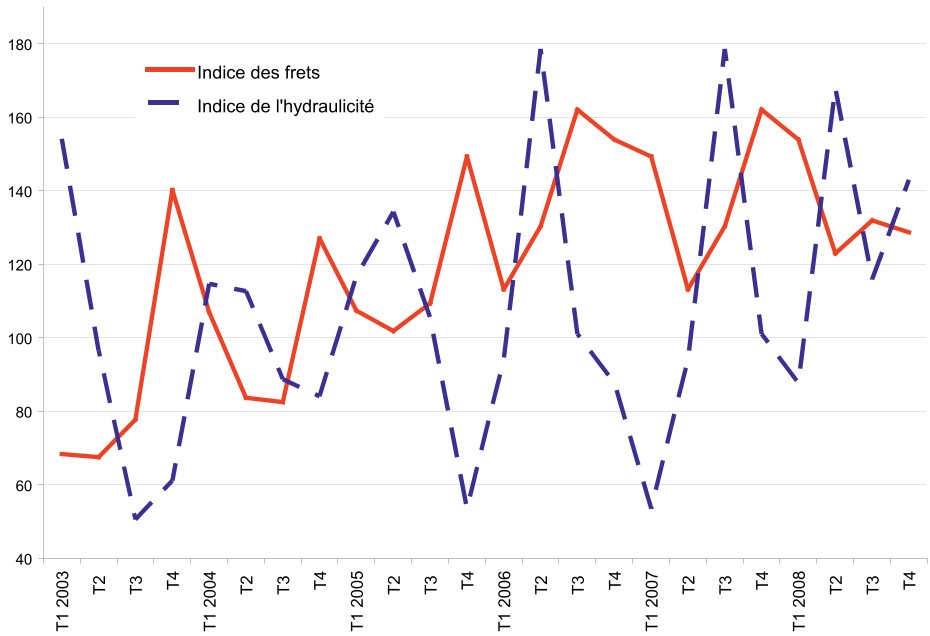
Graphique n°14: Indice des volumes transportés dans la cale sèche



Source: Secrétariat de la CCNR; indice 100 = moyenne 2004

Le graphique ci-dessous illustre clairement la corrélation entre hydraullicité et évolution des frets en cale sèche, à l'exception de la baisse des frets enregistrée fin 2008, qui dans ce cas n'est pas imputable à une hydraullicité en hausse, mais à la baisse générale de la demande de transport.

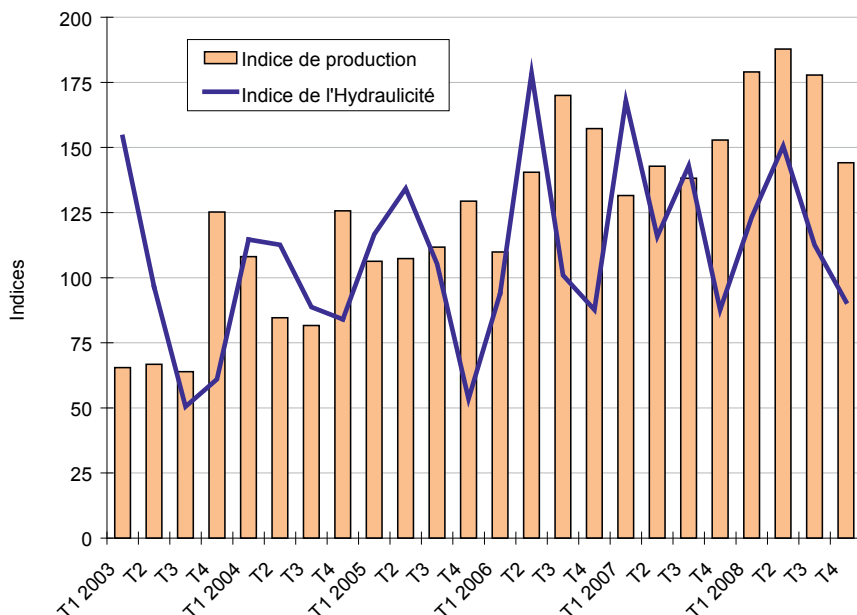
Graphique n° 15: Evolution des indices des frets et de l'hydraulicité dans la cale sèche



Secrétariat de la CCNR; indice 100 = moyenne 2004

Grâce à l'augmentation des volumes transportés – qui a contribué à des frets relativement élevés malgré une bonne hydraulicité – la navigation intérieure dans son ensemble avait

Graphique n°16: Evolution trimestrielle des indices de productivité et de l'hydraulicité dans la cale sèche



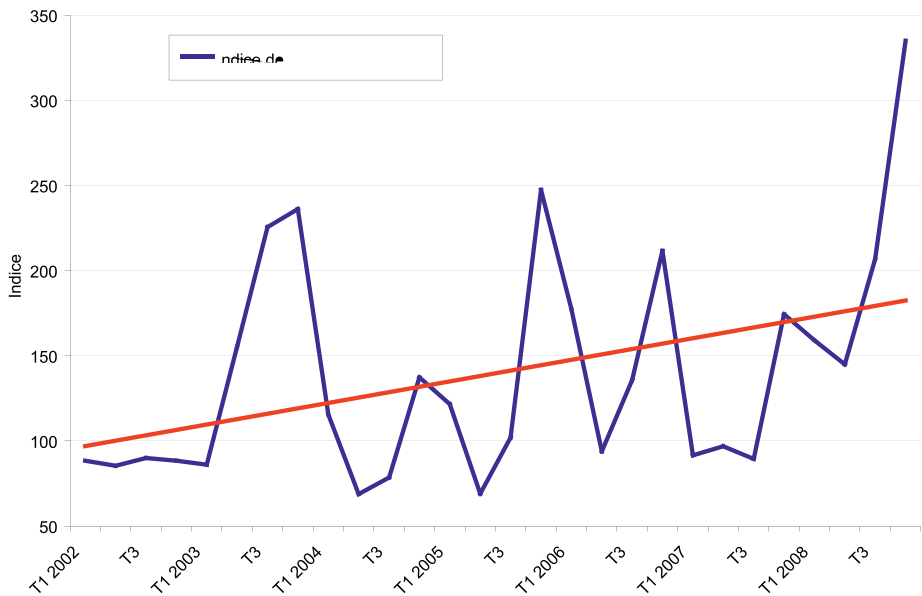
Source: Secrétariat de la CCNR

1.2 Navigation citerne

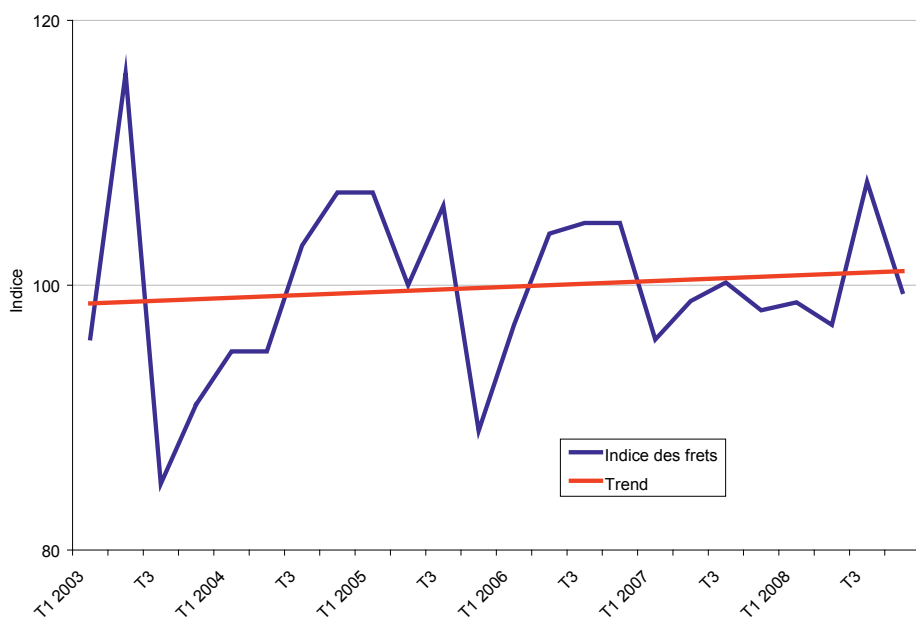
En navigation citerne, il convient de distinguer deux principaux secteurs: celui du pétrole qui représente les deux tiers des volumes transportés et celui de la chimie qui correspond au tiers restant. En 2008, ces deux secteurs ont évolué très différemment y compris en ce qui concerne les frets. L'évolution du secteur de la chimie s'est avérée très similaire à celle de la cale sèche, tant pour les volumes que pour les frets: au cours des neuf premiers mois il a, en effet, enregistré une forte augmentation des volumes et des frets. Au dernier trimestre, pourtant, les frets et la demande de transport ont chuté en raison d'une diminution de la production chimique.

Dans le secteur pétrolier, par contre, le marché ne s'est ressaisi qu'en automne 2008, ce qui s'est traduit par une poussée soudaine de la demande et des taux de fret, comme l'illustre le graphique ci-après. Conformément aux caractéristiques de ce secteur, le marché s'est ensuite apaisé de sorte que début 2009, la demande et les frets étaient revenus à un niveau plus proche de la normale.

Graphique n°17: Indice du prix de transport dans la cale citerne



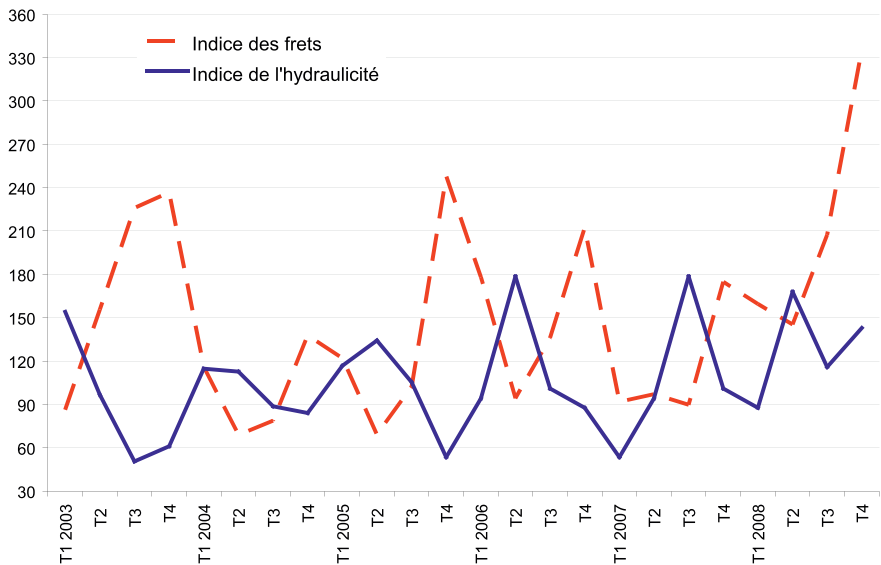
Graphique n°18: Indice des volumes transportés dans la cale citerne



Source: Secrétariat de la CCNR; indice 100 = moyenne 2004

Le graphique ci-après permet de constater qu'au cours des dernières années, les taux de fret en navigation citerne et l'hydraulicité ont généralement évolué de façon opposée. Il ressort également de ce graphique que le dernier trimestre a vu les taux de fret fortement augmenter malgré une hydraulicité suffisante. Ceci montre que la demande s'est soudainement accrue en automne 2008 suite à la forte chute des prix du pétrole, à un point tel que malgré une hydraulicité favorable, toutes les capacités ont dû être utilisées pour répondre à cette demande. Ce phénomène s'est produit alors que les stocks étaient au plus bas suite une longue période marquée par des cours du pétrole très élevés, ce qui avaient incité les consommateurs à limiter leurs achats au stricte nécessaire.

Graphique n° 19: Evolution des indices des frets et de l'hydraulicité dans la cale sèche



Source: Secrétariat de la CCNR; indice 100 = moyenne 2004

La productivité observable pour la cale citerne et notamment le secteur des transports de

2. Evolution des coûts d'exploitation

2.1 Prix des bateaux

En 2008, les prix des nouvelles constructions ont augmenté de 5 à 10 % par rapport à l'année précédente. Cette hausse s'explique en partie par le prix élevé de l'acier et la forte demande en nouvelles constructions enregistrée par les chantiers navals.

2.2 Evolution générale des coûts d'exploitation

Après concertation avec les experts de la profession, la structure théorique des coûts d'exploitation présentée ci-après a été conservée à titre de repère pour apprécier l'évolution générale des coûts d'exploitation.

Tableau N°1: Comparaison de la structure des coûts pour les nouveaux automoteurs

2004		Automoteurs (artisans)	Automoteurs citernes (armements)
Coûts du carburant		20 %	18 %
Coûts salariaux et de personnel		40 %	42 %
Autres coûts	Intérêts	40 %	40%
	Assurance		
	Entretien		

Source: Secrétariat de la CCNR

Globalement, les coûts d'exploitation ont légèrement augmenté en 2008. Au premier semestre, les coûts du carburant et les taux d'intérêt étaient très élevés, puis ont fortement baissé au deuxième semestre. Compte tenu des clauses de gazole d'usage dans les contrats, il convient de relativiser l'importance de la fluctuation des prix du gazole. Quant aux autres coûts d'exploitation, ils ont tous eu tendance à augmenter.

Indices	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Coûts du carburant	84	100	130	145	148	181
Coûts salariaux et de personnel	98	100	101	103	105	108
Autres coûts	100	100	100	132	170	163
Indice global annuel pour les coûts en navigation à cale sèche	96,0	100,0	106,4	123,0	139,6	144,7
Indice global annuel pour les coûts en navigation citerne	94,3	98,0	103,8	120,1	136,6	141,1

Source: Secrétariat de la CCNR

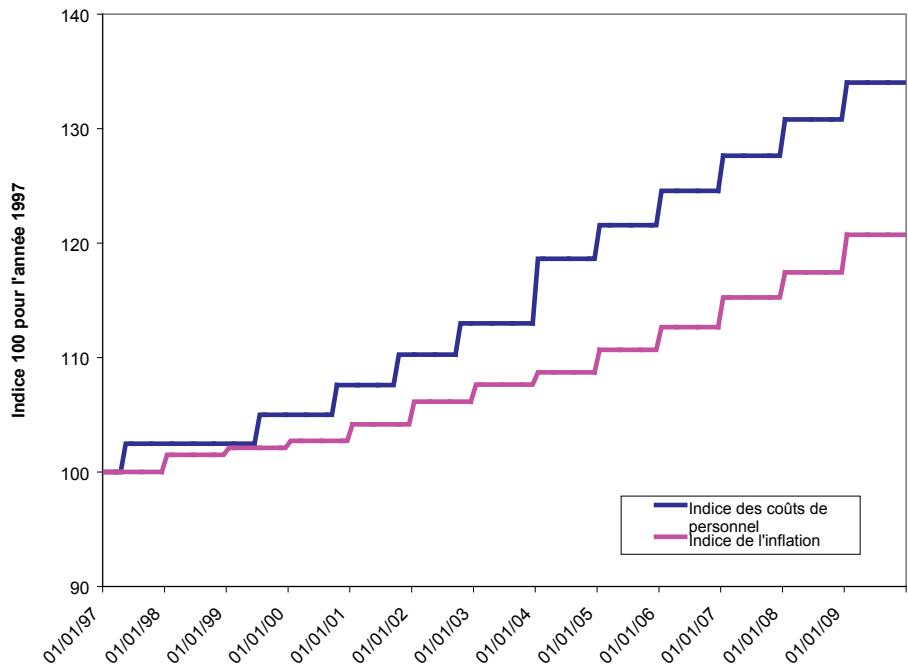
2.3 Coûts du carburant

A l'instar des cours du pétrole, les prix du carburant étaient en hausse sur le marché

2.4 Charges de personnel

En 2008, le coût du personnel a augmenté de manière similaire qu'en 2007 à un rythme comparable au taux d'inflation. Jusqu'en automne, la forte demande exigeait encore le fonctionnement de toutes les unités disponibles. Parallèlement, la difficulté à trouver du personnel s'est aggravée, faisant pression sur le coût du travail, du moins durant les trois premiers trimestres de l'année. Au cours des derniers mois de l'année 2008 et des premiers mois de l'année 2009, la demande de personnel s'est quelque peu affaiblie, suite à la nette baisse de la demande de transport.

Graphique n°21: Evolution des charges de personnels et de l'inflation



Source: Association des employeurs de la navigation intérieure allemande

2.5 Coûts d'entretien ²

En 2008, les coûts d'entretien ont continué à augmenter, en raison du prix élevé de l'acier et de la forte demande enregistrée par les chantiers navals, qui ont tourné à plein régime durant toute l'année. Depuis la fin de l'année, cette demande a toutefois sensiblement diminué, les

² Les informations relatives à l'évolution des coûts d'entretien ont été communiquées par ITB sous la forme d'un indice. Cet indice est élaboré sur la base d'enquêtes auprès de la profession en Belgique.

K
K
K

K

K

K

K

K

K

K

K

ice 10

raphic

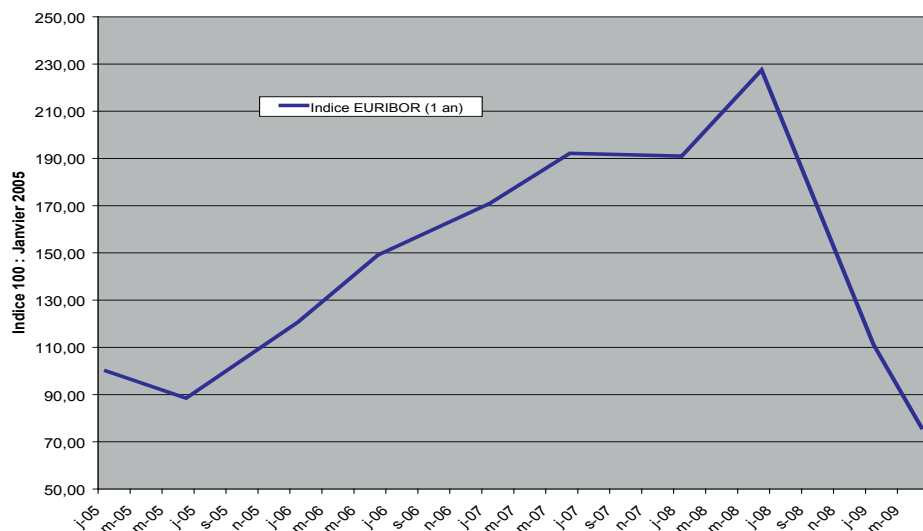
2.6 Charges financières

À la mi-2008, les taux d'intérêt qui servent d'indice de référence (EURIBOR) ont atteint un niveau record, avant de subir le retournement de tendance qui perdure jusqu'à aujourd'hui. Ces taux d'intérêt ont, en effet, baissé d'environ 70 % en l'espace de 12 mois.

Comme si souvent face à cette crise économique, les banques ont pratiquement refusé, dès l'automne 2008, l'octroi de tout crédit à l'investissement, essentiellement à cause de leur propre structure de capital.

La chute spectaculaire des taux d'intérêt ne s'est toutefois pas directement traduite par une diminution des frais d'intérêt. Il est vrai toutefois, que les banques se trouvaient dans l'obligation d'améliorer d'abord leurs propres recettes et liquidités.

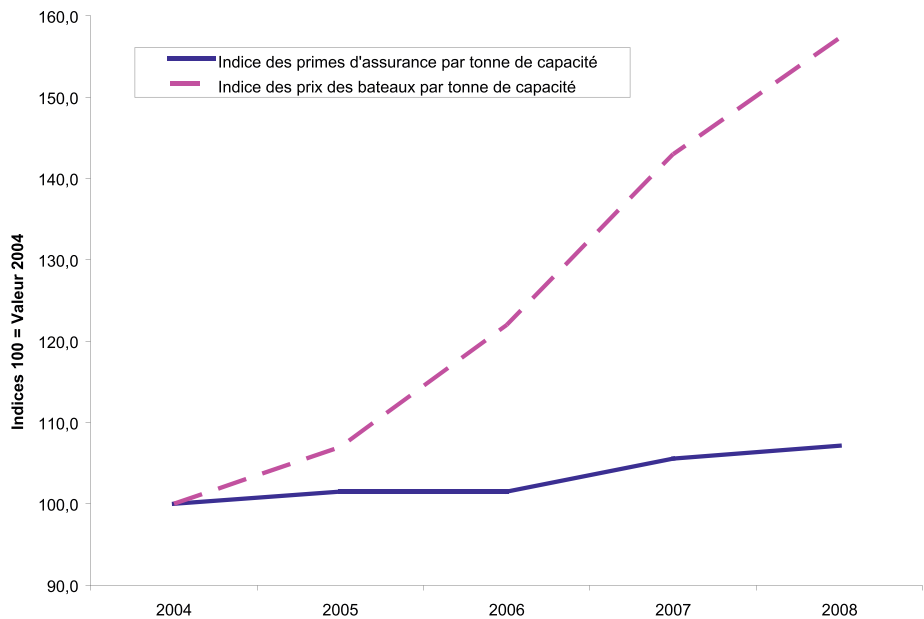
Graphique n°23: Indice des taux d'intérêts: EURIBOR



2.7 Frais d'assurance

Les primes d'assurance sont restées stables en 2008. Notons cependant, que les frais d'assurance, qui dépendent non seulement de la hauteur de la prime mais également de la valeur assurée du bateau, ont continué à augmenter comme les années précédentes. En effet, durant la période précédant la crise, les nouvelles constructions ont connu une fois encore un renchérissement de 5 à 10 %. Compte tenu des répercussions de la crise sur la valeur des bateaux, cette tendance devrait se dissiper début 2009.

Graphique 24: Indice des charges d'assurance (primes et valeurs)



Source: Secrétariat de la CCNR

Section 3

Le thème des « bateaux de faible dimension »

L'Observation du Marché consacre pour la première fois au thème des bateaux de faible dimension. Pour des raisons pratiques, ce segment a été délimité de façon assez générale de façon à décrire les principales caractéristiques de ce marché telles que la taille, les spécificités en termes d'exploitation et les nouvelles constructions. Pour donner suite à cette étude thématique, les évolutions de ce marché seront à l'avenir régulièrement décrites et les caractéristiques analysées plus en détail. Une bonne connaissance de ce segment de marché devra ainsi peu à peu être acquise.

1. Introduction

Le présent chapitre constitue une première analyse des « bateaux de faible dimension » en tant que segment de la flotte. À l'aide d'indicateurs essentiels – données concernant la flotte et statistiques relatives au transport – nous suivrons l'évolution tant de ce segment que de son marché. Cette analyse (appelée à être renouvelée) a pour motif concret la diminution rapide de ce segment de la flotte: les nouveaux bateaux sont presque tous « plus grands » ou « grands », alors que les « petits » sont de plus en plus fréquemment déchirés. D'où la nécessité de fournir des informations objectives et des précisions sur cette tendance, sans l'intention toutefois d'exprimer un jugement politique concernant ce phénomène. Par contre, il est possible que ces informations mettent l'accent sur des défis à relever et anticipent sur l'évolution future de ce segment de la flotte.

2. Le segment des « bateaux de faible dimension »

La caractéristique typique d'un petit bateau – outre sa capacité unique à emprunter les voies

substantielles entre les conceptions d'usage dans chaque pays. Selon l'approche choisie par la profession, un bateau est qualifié de « petit » en dessous de 1500 tonnes et de 86 mètres de longueur. Au sein de cette catégorie, il existe plusieurs types de bateaux, qui cependant présentent des modes d'exploitation et des structures de propriété similaires. Par ailleurs, cette catégorie se distingue du reste de la flotte, par la rareté des nouvelles constructions et la fréquence du déchirage de bateaux vétustes.

Une attention particulière est due à la France qui, pour définir la catégorie des petits bateaux, se fonde sur les bateaux de type « Freycinet », qui correspondent aux « Spits » belges à 400 tonnes. En France, tous les bateaux ne faisant pas partie de la flotte rhénane appartiennent à la catégorie esquissée ci-dessus, soit celle des petits bateaux de moins de 1500 tonnes. Vu la grande importance des petits bateaux pour le développement du transport au sein du réseau de voies navigables françaises, la France s'est dotée de mesures visant le renouvellement de la flotte, et ce en élaborant des unités modernes ayant les dimensions du « Freycinet ».

3. Pourquoi décrire ce segment ?

Si le segment des petits bateaux ne constitue qu'une faible part de l'ensemble du système de transport, il remplit néanmoins une mission unique pour la logistique des entreprises installées le long des petites voies navigables. Certains secteurs, tels que le bâtiment et l'agriculture, ont même systématiquement recours à ce segment. Souvent, les réseaux de transport comportent à certains endroits précis des liens constitués de petites voies navigables. Pourtant, le nombre de petits bateaux retirés de la navigation active (déchirage, autre utilisation alternative) ne cesse de croître. La concurrence du transport routier (souvent plus flexible), mais aussi celle des grands bateaux fluviaux – qui grâce aux économies d'échelle bénéficient de coûts moins élevés par unité transportée – contribue aux décalages structurels sur le marché. L'impact de ce phénomène pourrait s'avérer important pour la flotte dans son ensemble, pour la qualité de l'offre de transport, et pour le pendant de celle-ci: le libre choix des chargeurs.

L'une des qualités particulières du petit bateau est qu'il peut contribuer à assurer les transports en période de basses eaux. Notamment en raison de l'agrandissement des bateaux aux cours des dernières décennies, les bateaux de la flotte fluviale sont devenus plus vulnérables en période de basses eaux. Cela confère au segment des petits bateaux une double caractéristique: d'une part, il possède son propre marché, marqué par sa capacité à répondre aux besoins de transport jusque dans les plus petits recoins du réseau de voies navigables, d'autre part il joue en période de basses eaux un rôle de « trop-plein » pour le segment des grands bateaux.

La suppression du « système de tours de rôle »³ et des tarifs minimums opérés à la fin des années 90, avait réinstallé l'offre et la demande dans leurs fonctions d'antipodes du marché, permettant aux entreprises de s'adapter aux besoins de transport des chargeurs. A l'aide de mesures politiques complémentaires⁴, la surcapacité avait été réduite, la flotte modernisée, le

3 Système dans lequel les contrats de transports sont attribués à tours de rôle au fur et à mesure que les bateaux sont disponibles et à des taux de fret définis.

4 Mesures d'assainissement structurel conformément au Règlement 1101/89 'Action de déchirage' – et prolongé jusqu'en 1999 par le Règlement 844/94 – 'vieux pour neuf'

par les petits bateaux était de 124 kilomètres aux Pays-Bas, et de 132 kilomètres en France⁵.

Tableau no 2: Longueur des voies navigables

Classification CEMT	Pays-Bas		Allemagne		Belgique		France	
	km	%	km	%	km	%	km	%
I (<i>Spits</i>)	1156	23	707	11	348	23	1896	22
II (<i>Kempenaar</i>)	409	8	247	4	248	16	3909	46
IIa (<i>Hagenaar</i>)	842	17	-	-	-	-	266	3
III	212	4	659	10	-	-	414	5
IV	636	13	1499	24	520	34	86	1
V	1095	22	2173	34	142	9	296	3
VI	665	13	1106	17	282	17	1606	19
Total	5015		6391		1540		8473	

Source: RWS-AVV 1999

Structure de la flotte par pays

Le tableau ci-dessous présente la structure de la flotte par pays, indiquant la part (et le taux) des petits bateaux et celle des grands bateaux par rapport à l'ensemble de la flotte. Ce tableau montre qu'en chiffres absolus, les Pays-Bas disposaient en 2007 du plus grand segment de petits bateaux, suivis de la Belgique, de la France et finalement de l'Allemagne. C'est la France qui dispose avec un taux de 97 % de la plus grande part de petits bateaux par rapport à l'ensemble de sa flotte. Celle-ci se constitue essentiellement de petits et de très petits bateaux dans la catégorie des 250 à 399 tonnes (qui comprend aussi le « Spits » français dont il existait 500 exemplaires en 2007). La flotte et l'infrastructure constituent donc les deux faces de la même médaille. D'ailleurs, ce schéma s'applique aussi à la flotte allemande, dont la principale catégorie sont les bateaux entre 1000 et 1500 tonnes, notamment la première génération de bateaux rhénans motorisés. Les Pays-Bas et la Belgique, par contre, présentent une flotte de petits bateaux plus équilibrée, comprenant toutes les catégories du segment des petits bateaux.

Tableau no 3: Structure de la flotte en 2007

	< 1500 t	> 1500 t	% petits bateaux pen
France	842	25	97
Allemagne	649	230	73
Pays-Bas	2285	701	74
Belgique	989	204	83

Source: Estimations du secrétariat de la CCNR

5 Calculé sur base de la capacité de transport, pas la taille du bateau

Le tableau ci-dessous présente le poids relatif du segment des petits bateaux par rapport à l'ensemble de la flotte, en indiquant leur nombre et leur tonnage. Les « petits bateaux » sont définis comme « inférieurs à 1500 tonnes » ; l'application du critère « longueur du bateau inférieure à 86 mètres » donne pour résultat des pourcentages comparables.

Tableau no 4: Structure de la flotte des « petits bateaux » en 2007 et port en lourd

	Nombre	%	Port en lourd (t)	% du total
France	842	97	454.327	90
Allemagne	649	73	621.146	57
Pays-Bas	2285	74	1.776.010	51
Belgique	898	83	671.622	58

Source: Estimations du secrétariat de la CCNR

Evolution de la flotte des petits bateaux

Depuis assez longtemps déjà, la flotte des petits bateaux se trouve en nette régression (voir tableau): de 2000 à 2007, les quatre pays ont perdu 18 % de leur flotte, soit 1038 bateaux. Inversement, on constate une forte augmentation du nombre de bateaux de plus de 1500 tonnes (soit 285 nouveaux bateaux, correspondant à 33 %). C'est en France que l'on observe la plus importante régression du nombre de bateaux, avec dans la principale sous-catégorie des « Spits » (250 à 399 tonnes) un recul de 40 % en 7 ans.

Lorsqu'on examine, sur la période entre 2000 de 2007, l'atrophie dont souffre le segment des petits bateaux, on constate qu'elle atteint en moyenne 14 % dans les quatre pays (chiffre non indiqué dans les tableaux). Simultanément, la catégorie des plus de 1500 tonnes affiche une croissance de 46 %. Par conséquent, le recul du segment des petits bateaux – en chiffres absolus et en part relative – est de nature structurelle.

Tableau no 5: Evolution du nombre de bateaux de moins de 1500 tonnes

	2000	2003	2007	% 2007 / 2000
France	1118	1129	842	-25
Allemagne	822	746	649	-21
Pays-Bas	2840	2509	2285	-20
Belgique	1023	924	989	-3

Source: Estimations du secrétariat de la CCNR

Même si statistiquement il s'agit d'un détail, notons qu'au cours de la période observée, plusieurs tentatives d'investissement dans ce segment ont été entreprises. Ainsi, l'initiative déjà

et une autre aux Pays-Bas pour la mise en circulation du « Neo Kemp ». Ces activités de construction se verront consacrer plus d'attention à l'occasion des publications ultérieures.

II) Demande de transport dans le segment « petits bateaux »

La présente section étudie la part du transport qui revient à ce segment durant la période de 2000 à 2007.

Marchandises transportées

La plus grande demande adressée aux petits bateaux vient du secteur agricole et du bâtiment. Pour l'agriculture, ils transportent les récoltes et les fourrages entre les ports maritimes et les zones agricoles, et effectuent d'autres transports régionaux. Pour le bâtiment, ils livrent les marchandises dans les dépôts, mais effectuent aussi des transports structurels, dans des zones d'extraction de sable, de graviers et de ciment. Les facteurs décisifs justifiant la part de marché des petits bateaux dans ce type de transports, sont leur accessibilité et une cargaison dont le volume est adapté au bateau.

Sur le territoire néerlandais, incluant donc la navigation rhénane (internationale), les petits bateaux ont transporté en 2006 115 millions de tonnes (14,3 milliards de tonnes-kilomètres), réalisant ainsi 33 % de la prestation de transport totale. Les principales marchandises transportées sont les matériaux de construction (catégorie 6 de la NSTR) avec 41 % des volumes transportés, suivis des marchandises agricoles (catégories 0,1 et 7 de la NSTR) avec 20 %, et des articles divers avec 15 % (catégorie 9 de la NSTR). La capacité moyenne des petits bateaux néerlandais est de 775 tonnes (approximativement). Sans compter les marchandises chimiques et les colis, généralement emballés pour le transport, et présentant donc une assez faible densité, les volumes transportés en 2006 au Pays-Bas par les petits bateaux atteignent 719 tonnes. Concernant les matériaux de construction, la grandeur moyenne des lots transportés par les petits bateaux en 2006 s'élevait à 805 tonnes, et à 692 tonnes pour les marchandises agricoles.

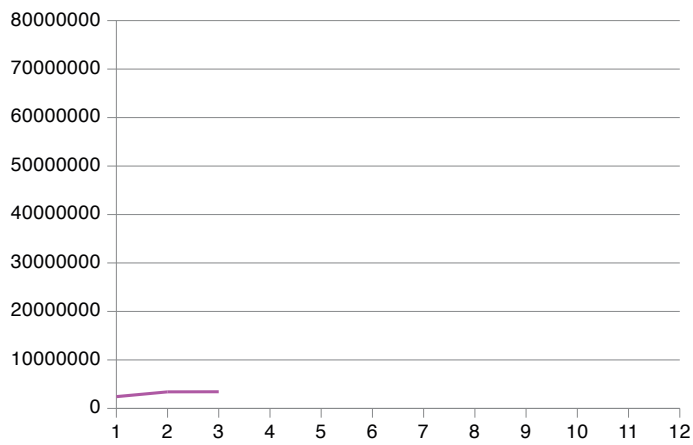
L'année 2003, marquée par les eaux basses, revêt une importance particulière. En effet, les petits bateaux ont transporté un volume de 159 millions de tonnes au cours de cette année, réalisant une prestation de transport de 21,5 milliards de tkm (54 % en tonnes-kilomètres). Le volume transporté par les petits bateaux (hors marchandises chimiques et colis) a atteint cette année 774 tonnes en moyenne.

Source: Calculs effectués par le secrétariat de la CCNR sur la base des indications du Bureau des statistiques néerlandais (CBS)

En France, 50 millions de tonnes de petites cargaisons ont été transportées en 2007, (soit 6,6 milliards de tkm ou 71 % de la prestation de transport, représentant 89 % des trajets), avec ici aussi, une prédominance des matériaux de construction (44 % en tonnes) et des produits agricoles (22 %). On constate, que plus les bateaux sont petits, plus cette tendance est prononcée: le taux des matériaux de construction, notamment, augmente encore pour les bateaux d'environ 500 tonnes, et la catégorie 9 de la NSTR (véhicules, machines et autres marchandises) représente dans ces cas 20 %.

La capacité moyenne des petits bateaux français correspond (approximativement) à 525 tonnes. Le volume moyen transporté par les bateaux de moins de 1500 tonnes est de 496 tonnes, les trajets effectués en 2007 servant ici de référence. Les trajets réalisés avec des marchandises agricoles et des matériaux de construction présentent également des volumes

Graphique 25: Effets saisonniers sur les transports par bateaux de petite et de grande dimension



Synthèse

Depuis 2007, la navigation intérieure européenne a bénéficié d'une conjoncture favorable qui s'est poursuivie tout au long des trois premiers trimestres de l'année 2008. A l'exception du

Annexes

Annexe 1

Nouvelles constructions mai 2009

Type de bateau	2008			2009 (5 mois)					
	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW			
Automoteurs	68	226750	92944	18	54968	25540			
Barge ordinaires	38	70260		1	2301				
Total	106	297010	92944	19	57269	25540			
Automoteurs citernes	47	117500	31870	11	18453	7441			
Barges citernes	0	0		0	0				
Total	47	117500	31870	11	18453	7441			
Pousseurs	3		1684	1					
Remorqueurs	3		0	0		0			
Total	6		1684	1		0			
Bateaux à cabines	3		5092	4		2988			
Bateaux à passagers	6		3092						
Total	9		8184	4		2988			

Quelle: IVR und ZKR Sekretariat

GLOSSAIRE

Ports ARA: Abréviation pour les trois grands ports européens Amsterdam, Rotterdam et Anvers.

Offre de transport ou de cale: constitué par la capacité totale de chargement de la flotte disponible, exprimée en tonnes.

Navigation intérieure: Transport de marchandises ou de personnes à bord d'un bateau destiné au transport sur un réseau donné de voies navigables intérieures.

Voie de navigation intérieure: Voies navigables intérieures pouvant être empruntées avec une charge normale par des bateaux présentant un port en lourd de 50 t au minimum. En font partie les fleuves, lacs et canaux navigables.

Acier électrique: Acier produit à partir de ferraille fondue suivant une procédure électrique.

Rendement: ce terme définit dans la présente publication l'activité de la navigation intérieure présentée sous forme d'index en tenant compte d'une certaine demande et de certains prix du transport constaté sur le marché.

Transport fluvio-maritime: transport de marchandises à bord d'un bateau fluvio-maritime (navire de mer conçu pour la navigation sur les voies de navigation intérieure), effectué entièrement ou partiellement sur le réseau de voies de navigation intérieure.

Fret: désigne une marchandise transportée ou le prix du transport.

Cale: capacité de transport d'un bateau à marchandises, exprimée en tonnes

Prestation: désigne la prestation de transport de marchandises, exprimée en tonnes/kilomètre.

Rapport économétrique: rapport estimé pour la liaison entre deux ou plusieurs valeurs (par ex. la production d'acier, les transports par bateau de la navigation intérieure, les importations de charbon, etc.) sur la base de données statistiques et avec l'utilisation de procédures électroniques de calcul. L'estimation permet notamment la réalisation de prévisions.

Acier à oxygène: Acier produit suivant une technique de fabrication en haut-fourneau utilisant du fer brut et les principales matières premières (houille et charbon). Après plusieurs interventions (injection d'oxygène, etc.), le fer brut est transformé en acier brut.

Manutention bateau-bateau: déchargement d'une cargaison d'un bateau à marchandises et chargement à bord d'un autre bateau à marchandises, même si la cargaison est restée à terre durant un certain temps avant la poursuite du transport.

Cale citerne: utilisée pour le transport de cargaisons en citernes.

Sources d'information

Organisations internationales

EUROSTAT

CEMT / ITF

COMMISSION DU DANUBE

COMMISSION DE LA MOSELLE

Autorités nationales

Statistisches Bundesamt (Allemagne)

Statistikamt Nord (Allemagne / Hambourg)

WSD Süd-West (Allemagne)

WSD-OST (Allemagne)

Bundesanstalt für Gewässerkunde (Allemagne)

Bundesamt für Güterverkehr (Allemagne)

CBS, Centraal Bureau voor de Statistiek (Pays-Bas)

Voies Navigables de France (France)

Statistics Austria (Autriche)

VIA DONAU (Autriche)

Institut National Statistique (Belgique)

Service public fédéral Mobilité et Transports (Belgique)

Organisations de droit privé

Arbeitgeberverband der Deutschen Binnenschifffahrt (ADB)

Institut pour le Transport par Batellerie (ITB)

NEA Consulting

P J K International b.v.

IG River Advice, Basel

Planco

Organisations de la navigation intérieure

IVR

CBRB

UENF

OEB

VBW

ITB

Organisations industrielles

Mineralölwirtschaftsverband (MWV)

BDI

CEFIC

Eurofer (European Confederation of Iron and Steel Industries)

Fédération française de l'acier

Fertilizer Industrie Union

Hauptverband der deutschen Bauindustrie

International Iron and Steel Institute

Publié: juin 2009

Publication du Secrétariat de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin
Secrétariat: 2, place de la République 67082 STRASBOURG cedex – www.ccr-zkr.org
ISSN 1997-891X

