



Observation du marché en navigation intérieure européenne

Rapport conjoncturel – avril 2011

(Source : Secrétariat de la CCNR)

Le présent rapport tient lieu de rapport intermédiaire dans le cadre des rapports semestriels de l'observation du marché. Il décrit les évolutions économiques les plus récentes dans la navigation intérieure d'Europe de l'Ouest.

Evolution générale :

Après une année 2009 placée sous le signe de la crise économique, les volumes transportés se sont nettement redressés au cours de l'année 2010, du moins en Europe de l'Ouest. Le tableau ci-après montre qu'une augmentation des transports de marchandises a été enregistrée en 2010 dans des États d'Europe de l'Ouest les plus importants pour la profession de la navigation intérieure.

Tableau 1 : Transport de marchandises 2010 / 2009

Pays	2010 (en 1000 tonnes)	Evolution en % 2010 / 2009
Pays-Bas*	Pas de données	+15
Allemagne**	191.525 *	+14
Belgique***	Pas de données	+12
France	60.451	+7,7
Suisse #	6,5	+11,4

* Estimation sur la base de la manutention dans les principaux ports maritimes. ** Allemagne : uniquement jusqu'en novembre ; France, Suisse : intégralité des 12 mois. *** Estimation sur la base des ports d'Anvers et de Gand, # estimation sur la base du trafic rhénan dans les ports suisses du Rhin ; Sources : VNF; Destatis; Haven Rotterdam, Haven Amsterdam; Haven Antwerpen, Haven Gent; port de Bâle; Calculs CCNR

Les prévisions générales portant sur l'évolution de la conjoncture économique permettent de prévoir un ralentissement du rythme de croissance en 2011. Les conséquences de la crise financière de 2008-2009 sur la demande de transport peuvent néanmoins être considérées comme effacées. Après un effet de rattrapage dans l'industrie et le commerce, une évolution légèrement plus lente prédominera dans les États très actifs à l'export comme l'Allemagne, les Pays-Bas et la Suisse. Malgré ce ralentissement de la croissance, le dépassement du niveau de la demande antérieur à la crise (2008) est en tout cas prévisible.

Cale sèche :

1) Demande et taux de fret :

Demande

En raison de l'absence de données pour les Pays-Bas et la Belgique, les résultats par types de marchandises présentés ci-après sont basés sur les réseaux de voies navigables allemandes et françaises.

En termes de volumes transportés, les principaux segments de la navigation sèche sont constitués par les matériaux de construction, la sidérurgie et le secteur de l'énergie. Ces derniers ont connu en 2010 une évolution a été très contrastée.

En Allemagne, les transports de **minerais et de déchets pour la métallurgie** ont augmenté de 45 % tandis qu'une hausse de 57 % a été constatée en France. **L'acier** et les **produits sidérurgiques** ont enregistré des hausses de 14 % (Allemagne) et de 31 % (France).

Une augmentation moins marquée que celle du minerai a été observée pour les transports de **charbon**. Cette évolution s'explique par l'existence de deux sous-segments sur ce marché. Ainsi, dans le contexte de la hausse de la production d'acier, les transports de coke de charbon ont enregistré des progressions comparables à celles des minerais, tandis que le charbon destiné aux centrales thermiques a enregistré une baisse qui s'explique par une compétitivité plus grande du gaz naturel. Au total, le transport de charbon par voies navigables a augmenté de 15 % en France et de 27 % en Allemagne.

Les transports de **pierres, terres et matériaux de construction** ont stagné en Allemagne (+/- 0 %) comme en France (-0,8 %), conformément aux prévisions figurant dans le précédent rapport conjoncturel.

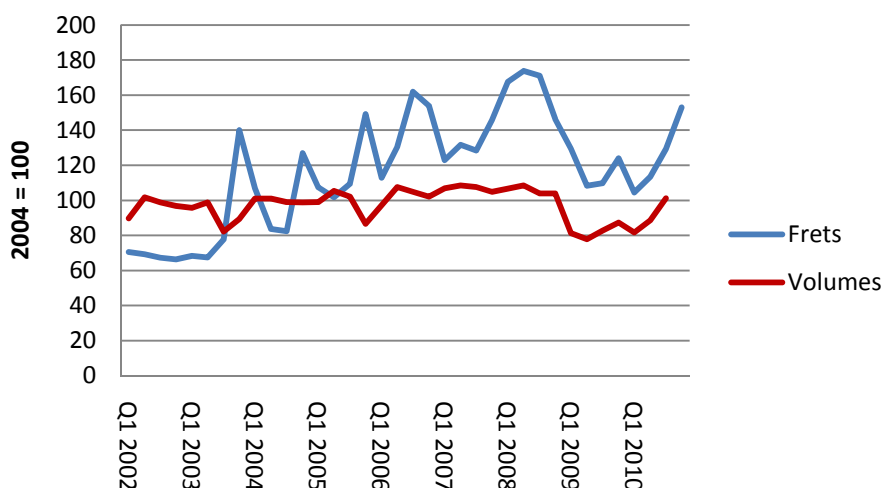
L'amélioration se poursuit dans le secteur des **conteneurs** avec une hausse de 11 % en France et 20 % en Allemagne, jusqu'au mois de novembre. Les événements au Japon ne devraient affecter le marché des conteneurs que de façon modérée. Bien que l'économie japonaise soit caractérisée par une économie relativement fermée et que les échanges de conteneurs avec la Chine soient nettement plus développés, certaines liaisons commerciales pourraient néanmoins être affectées notablement par les conséquences des événements dans ce pays.

Niveau des frets

En liaison avec la reprise de la demande, les frets ont été dès le début de l'année 2010 nettement orientés à la hausse en comparaison à l'année précédente. On constate toutefois qu'exprimé en pourcentage, l'écart entre le niveau des frets constaté fin 2010 et celui de la période antérieure à la crise est encore supérieur à celui observable pour l'évolution des volumes.

Au quatrième trimestre 2010, le niveau des frets était encore inférieur de 9 % par rapport au pic enregistré avant la crise (atteint au premier trimestre 2008). L'écart restant par rapport au niveau de la période précédant la crise est nettement moins élevé en ce qui concerne les volumes.

Illustration 1 : Evolution des taux de fret et de la demande de transport pour la navigation à cale sèche



Source : NEA; destatis; Calculs CCNR. *Transport sur le Rhin

Au cours du 1^{er} semestre de l'année 2010, le niveau des frets se situait en navigation sèche toujours à un niveau qui ne permettait dans de nombreux cas pas une exploitation satisfaisante.

Ceci s'explique essentiellement par les augmentations importantes de la capacité (voir section ci-après). Cette situation a placé de nombreuses entreprises de la navigation intérieure et notamment les bateliers indépendants, dans une position financière délicate où la survie de leur affaire dépend largement de l'attitude des banques.

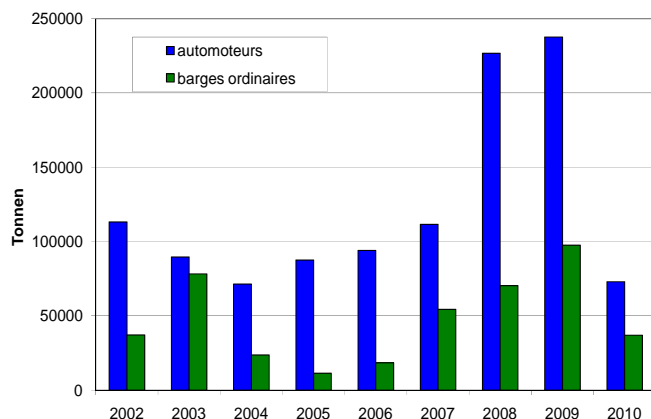
Ainsi, des bateaux récemment mis aux enchères ont été acquis par la banque elle-même à un prix relativement élevé.

2) Offre :

Selon les dernières indications disponibles, 24 nouveaux automoteurs de cale sèche d'une capacité globale de 73 000 tonnes ainsi que 24 barges de poussage d'une capacité de 37 000 tonnes ont été mis en service en 2010. Ceci confirme la baisse significative du nombre des nouvelles constructions qui avait été annoncée pour ce secteur.

Bien que le nombre des bateaux à cale sèche déchirés en 2010 ait connu une forte hausse par rapport aux années précédentes, la capacité retirée du marché (environ 25 000 tonnes) ne représente qu'1/5 de la capacité ajoutée. A ceci s'ajoute que la capacité ajoutée représente une productivité supérieure à celle de la capacité déchirée.

Illustration 2 : Nouvelles constructions en cale sèche



Source : Fichier IVR

3) Perspectives 2011 :

Globalement, la consommation d'acier devrait augmenter moins fortement en 2011 qu'au cours de l'année précédente, compte tenu d'un net ralentissement de l'activité dans le secteur de l'automobile et d'une légère baisse dans le secteur des machines-outils, que ne vient compenser qu'une hausse légère de la demande venant du secteur de la construction. Les transports de minerais, de déchets métallurgiques et de produits sidérurgiques connaîtront par conséquent en 2011 une augmentation plus faible qu'en 2010.

La demande de transport dans le segment émanant du secteur des sables, terres et matériaux de construction, le plus important en termes de volumes, devrait bénéficier en 2011 d'une légère hausse des investissements privés dans le bâtiment. Toutefois, la hausse prévue pour ce segment ne devrait atteindre au total qu'environ 1 ou 2 %.

En conclusion, il résulte de ces éléments que la demande de transport pour la navigation à cale sèche devrait progresser plus faiblement en 2011 qu'en 2010, année marquée par un rattrapage.

Cale citerne :

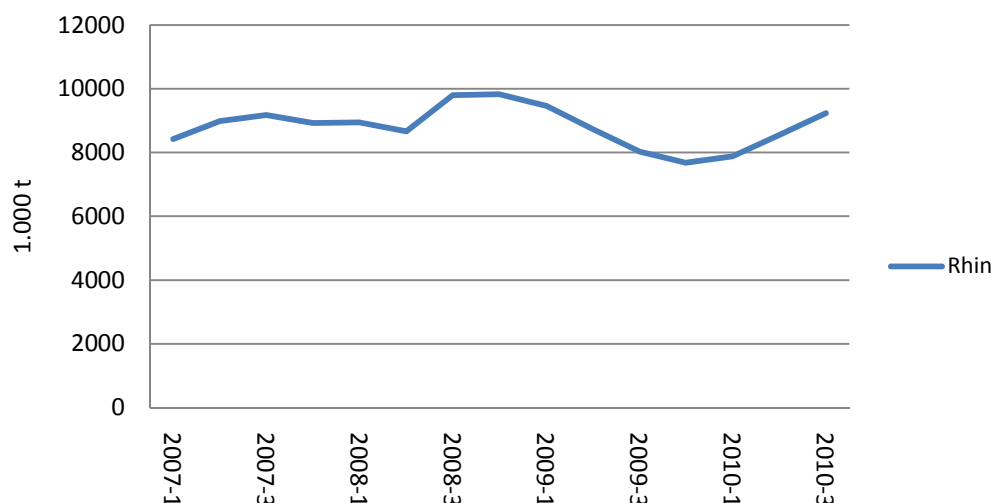
1) Demande et taux de fret

Demande

Une reprise de la demande a été constatée au cours de l'année 2010 à la fois sur le Rhin et sur l'intégralité du réseau allemand de voies navigables pour ce qui est des transports de **produits pétroliers**. Cette reprise résulte en partie des effets de stockage.

Au total, les volumes transportés ont toutefois stagné par rapport à l'année précédente en raison de la faible demande au cours du premier semestre. Sur les voies de navigation intérieure françaises, les transports de produits pétroliers ont augmenté de 20 % par rapport à l'année précédente.

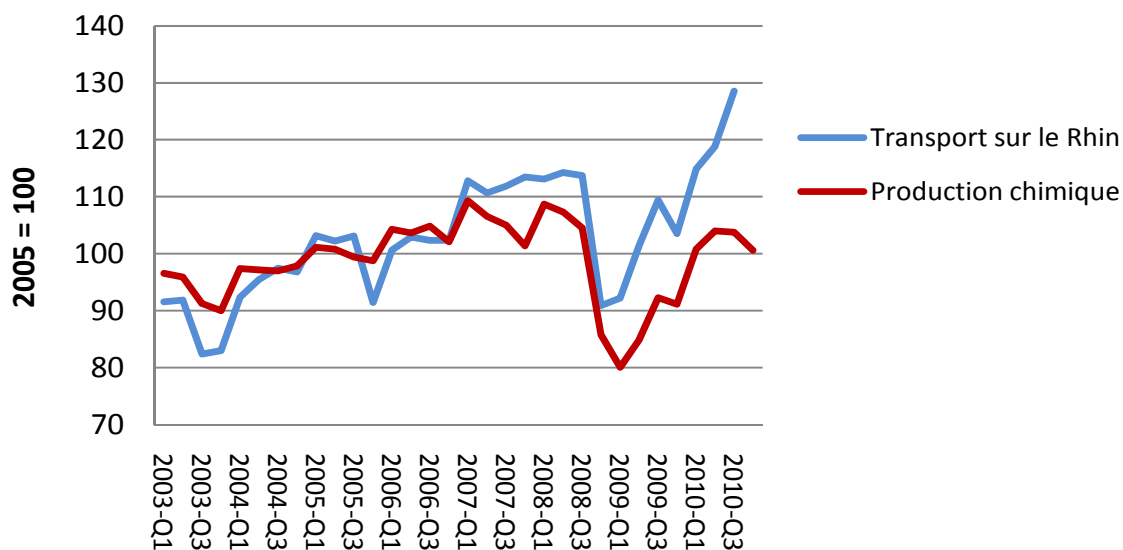
Illustration 3 : Transport de produits pétroliers sur le Rhin



Source : destatis

La reprise a été très marquée dans le secteur des **produits chimiques**. Sur le Rhin, le niveau enregistré avant la crise, à savoir 4,6 millions de tonnes (valeur pour le troisième trimestre de l'année 2008) a été atteint dès le premier trimestre 2010. Au troisième trimestre 2010 ont été transportées environ 5,2 millions de tonnes. Au total, la hausse sur les voies navigables allemandes a atteint 20 % par rapport à l'année précédente alors qu'en France, elle n'a atteint que 14,5 %.

Illustration 4 : Transport de produits chimiques sur le Rhin et production de l'industrie chimique*

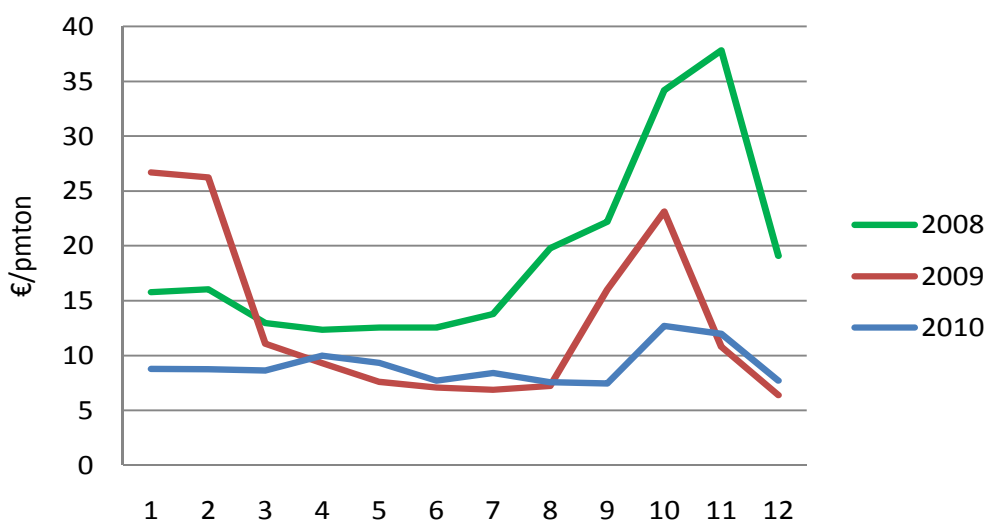


Source : destatis * Production de l'industrie chimique en Allemagne

Niveau des frets

Au début et vers la fin de l'année 2010, les frets se sont maintenus en navigation citerne à un niveau inférieur à celui enregistré au cours des deux années précédentes. En automne, l'effet saisonnier habituellement favorable a été moins marqué que généralement. Ceci s'explique davantage par une hydraulicité favorable et à un développement de l'offre que par le niveau de la demande. (voir section ci-après).

Illustration 5 : Niveau moyen des taux de fret pour le gazole en 2008, 2009 et 2010 en navigation rhénane.*



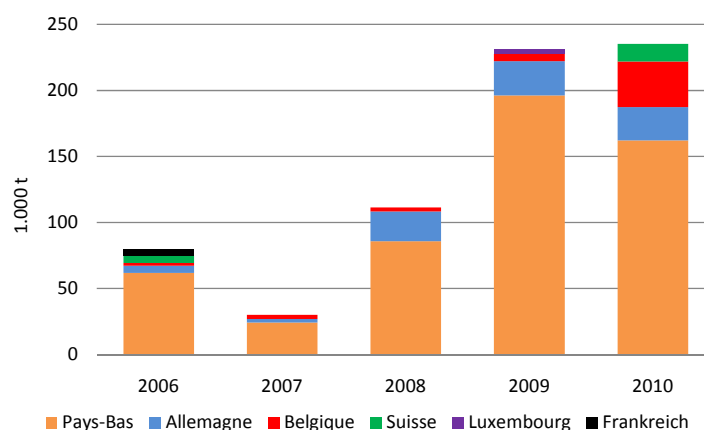
Source : Données de PJK International; calculs CCNR. Chiffres de 1 à 12 = mois * Valeurs moyennes des frets pour le gazole depuis Rotterdam vers 6 destinations le long du Rhin.

Les calculs font apparaître que dans le contexte d'un niveau général des frets moins élevés, le chiffre d'affaires de la navigation citerne a baissé malgré un volume transporté plus élevé. Tel était notamment le cas au premier trimestre et au cours du deuxième semestre, alors que le chiffre d'affaires a été plus élevé au cours du deuxième trimestre.

2) Offre :

Sur le marché de la navigation citerne, l'année 2010 a été aussi dynamique que l'année précédente en termes de nouvelles constructions (voir graphique). Ceci est notamment dû à la transformation de la flotte de la simple coque en double coque. En 2008, face à la forte régression du marché de la cale sèche, des commandes de bateaux à cale sèche ont été remplacées en dernière minute par des commandes de bateaux-citernes.

Illustration 6 : Taux de nouvelles constructions de la navigation citerne en Europe occidentale



Source : IVR; Direction de la navigation intérieure, Mayence

En navigation citerne se constitue ainsi peu à peu une surcapacité structurelle en raison de l'évolution disparate de l'offre et de la demande.

En effet, la demande de transport pour l'intégralité de la navigation citerne (sur le Rhin) n'a augmenté que de 4 % entre 2003 et 2001, alors que parallèlement, la capacité globale de la flotte représentée par les Pays-Bas, en Allemagne, en Belgique, en Suisse et au Luxembourg a augmenté d'environ 35 %.

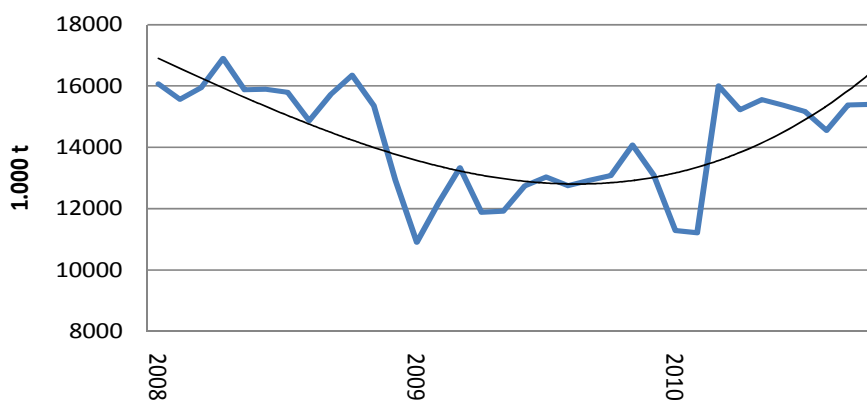
3) Perspectives 2011

Compte tenu des hausses probables du prix du pétrole et de l'existence de stocks encore importants dans les entrepôts, une légère baisse est probable pour les transport de produits pétroliers sur le Rhin et en Allemagne. A l'instar de la demande en cale sèche, le segment de la chimie est marqué par un ralentissement de son fort élan de reprise. La demande devrait cependant continuer à progresser.

Les volumes transportés en cale citerne en 2011 devraient également augmenter plus faiblement qu'en 2010. Une hausse comprise entre 1 % et 5 % est ainsi probable.

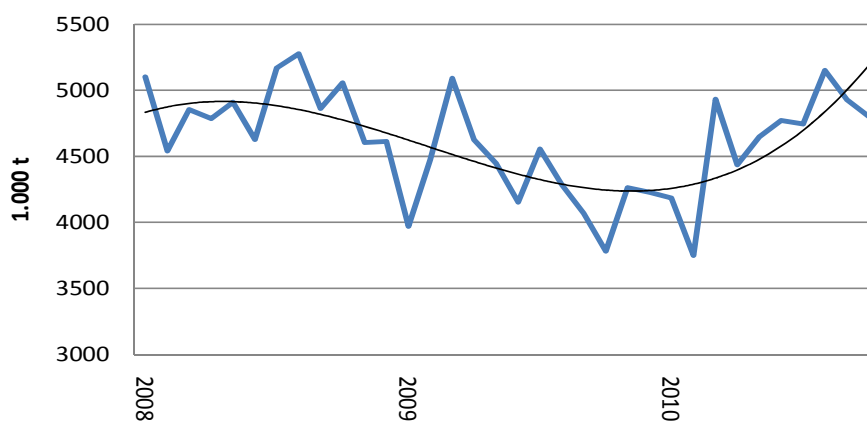
Annexe :

Illustration 7 : Demande de transport pour la navigation à cale sèche en Allemagne, y compris la tendance*



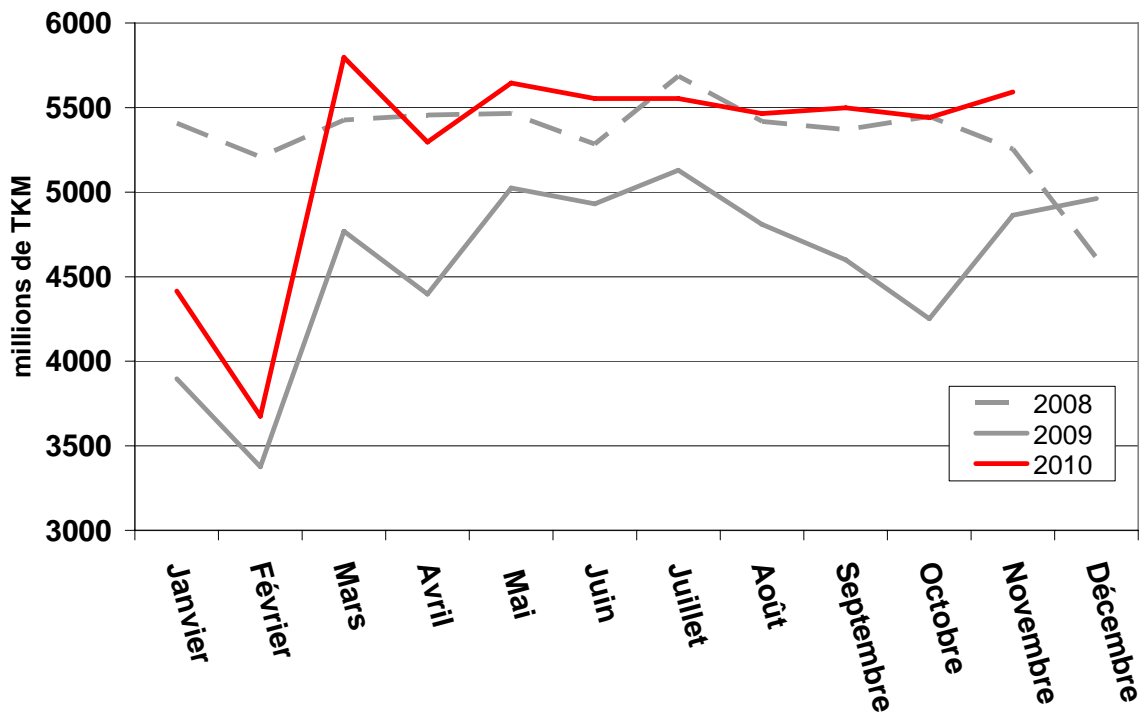
Source : Destatis. * jusqu'en octobre 2010 inclus

Illustration 8 : Demande de transport pour la navigation à cale citerne en Allemagne, y compris la tendance*



Source : Destatis. * jusqu'en octobre 2010 inclus

Illustration 9 : Prestations de transport en navigation rhénane



Source : Destatis.

Prévisions pour 2011 (*navigation intérieure allemande*)

Secteur	Production / Importation	Part du transport total	Incidence prévue sur la demande de transport (par rapport à l'année précédente)
Agriculture	Les mauvaises récoltes sont compensées par des importations via les ports maritimes	16,00%	0
Charbon	Prévision transport + 5 % par rapport à 2010	19,00%	+
Sidérurgie : Minerai	Production allemande d'acier : en 2011 : + 7 % par rapport à l'année précédente	20%	++
Sidérurgie : fer, acier	Production allemande d'acier : en 2011 : + 7 % par rapport à l'année précédente	8,00%	++
Matériaux de construction	Légère reprise de la demande dans le secteur de la construction mais nouvel hiver froid	27,00%	+
Autres marchandises / conteneurs	Stabilité de la hausse dans le secteur des conteneurs	10%	+++
Prévision générale pour l'évolution de la demande en cale sèche			+
Produits pétroliers	Cours élevé du pétrole, fin de l'effet de stockage	60%	0
Chimie	Industrie chimique : hausse de 5 à 10 %	40%	++
Prévision générale pour l'évolution de la demande en cale citerne			+

Sources :

Eurofer

Euracoal

Verein Deutscher Kohleimporteure

Verband der chemischen Industrie

CEFIC

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

Evolution

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

