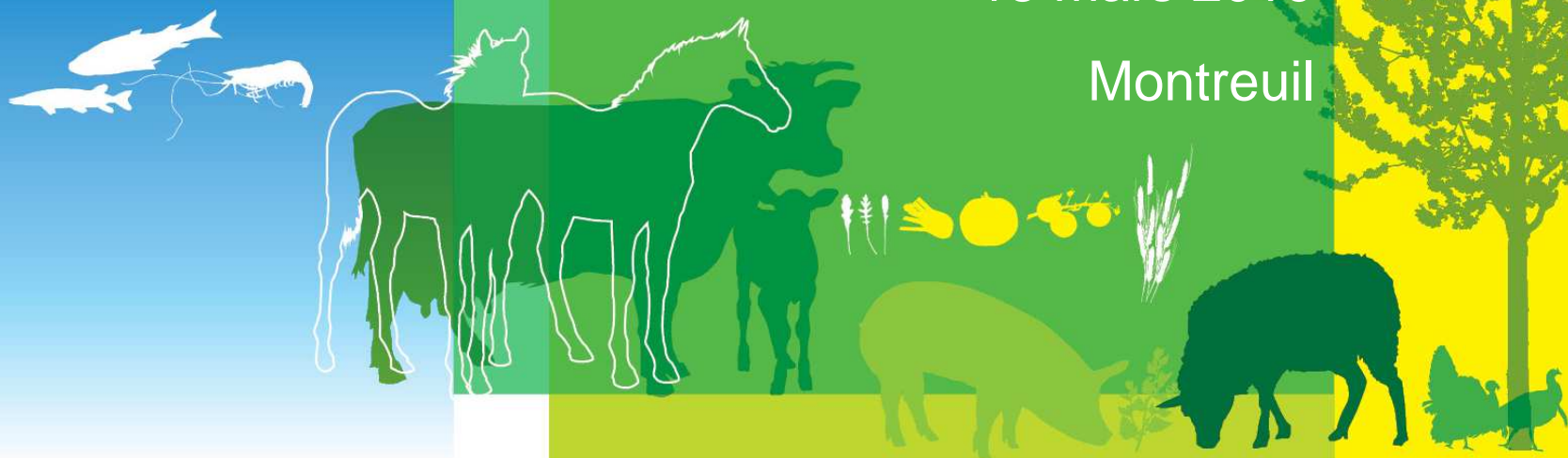


# CONSEIL SPÉCIALISÉ CÉRÉALES

## 6. Impact des basses eaux fluviales sur les marchés céréaliers européens

13 mars 2019

Montreuil





## Contexte, points abordés

Les bassins fluviaux du Rhin et du Danube : des axes de transport intra-européens majeurs.

Généralités sur Rhin et le Danube

Cartographie

Les conditions climatiques 2018 : analyse de l'épisode d'étiage 2018.

- Caractéristiques, impacts
- Mise en perspective historique

Conséquences de l'épisode de basses eaux estivales sur la navigation, le transport, les flux et les utilisations de marchandises

## Principales voies navigables dans l'UE (Commission européenne)



## Bassin et ports du Rhin (source : CCNR)



## Bassin et ports du Danube (source : CCNR)



## Éléments de contexte

Le Rhin et le Danube figurent parmi les plus anciennes voies commerciales européennes.

Le réseau Rhin-Danube avec 14 360 km de longueur, représente près de la moitié des voies navigables intérieures d'importance internationale.

**Le Rhin**, ses affluents et les canaux permettent d'acheminer du sud de l'Allemagne et de l'Est de la France des marchandises vers les ports du nord de l'UE, Anvers, Rotterdam, Hambourg.

**Un dispositif logistique clé en Europe** : le trafic ferroviaire empruntant la Nouvelle Route de la Soie en provenance de Chine est actuellement en plein essor à Duisbourg.

**Le Danube** est navigable à partir de Kelheim sur une distance totale de 2 415 km jusqu'à l'embouchure. A proximité de Kelheim, **le canal Main-Danube permet ainsi d'avoir une liaison fluviale entre la mer du Nord et la mer Noire via le Rhin et le Main.**

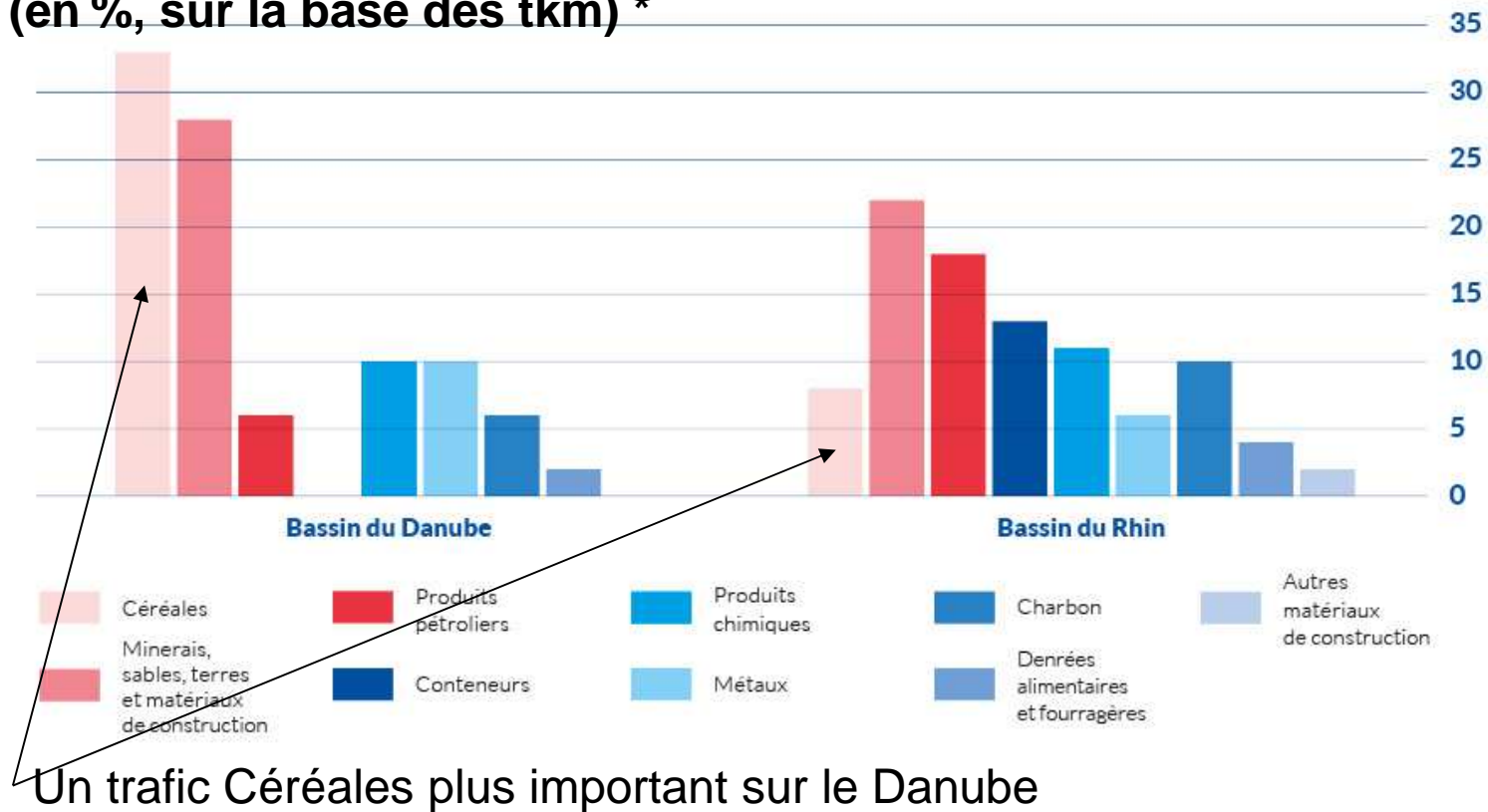
Le Danube constitue aujourd'hui un des deux grands ensembles européens du transport de marchandises par voie fluviale :

- le premier est constitué par le Rhin dont le trafic de marchandises se montait en 2017 à près de 200 Mt, en progression régulière
- Par contraste le trafic marchandises sur le Danube a fortement chuté entre [1980](#) et [2002](#) passant de 90 à 39 millions de tonnes. En 2017, il représentait autour de 30-40 Mt.

Les deux principaux piliers de la navigation sur le Danube sont **l'industrie sidérurgique et le secteur agricole**. Les produits agricoles, en particulier les céréales, représentent un tiers du total de la prestation de transport dans les pays du Danube.

Rôle important de l'agriculture et la production fourragère, en particulier dans la région du Danube moyen (Slovaquie, Hongrie, Croatie, Serbie).

## Répartition des marchandises transportées dans les pays du Danube et du Rhin (en %, sur la base des tkm) \*

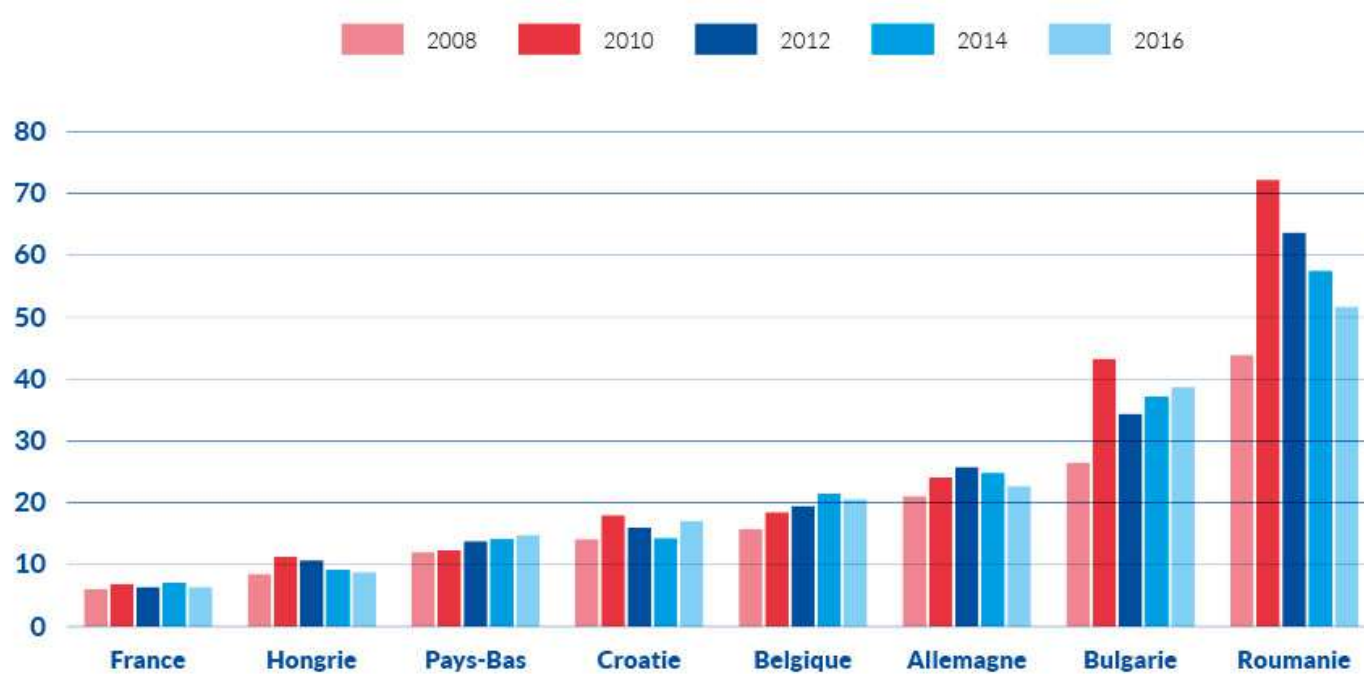


Sources : analyse de la CCNR basée sur des données d'Eurostat

\*Pays du Danube : Autriche, Bulgarie, Croatie, Hongrie, Roumanie, Slovaquie ;

Pays du Rhin : Belgique, France, Allemagne, Luxembourg, Pays-Bas

## Evolution de la part du transport fluvial des produits agricoles (en %) par pays



Les produits agricoles sont surtout acheminés par navigation fluviale en Roumanie et Bulgarie





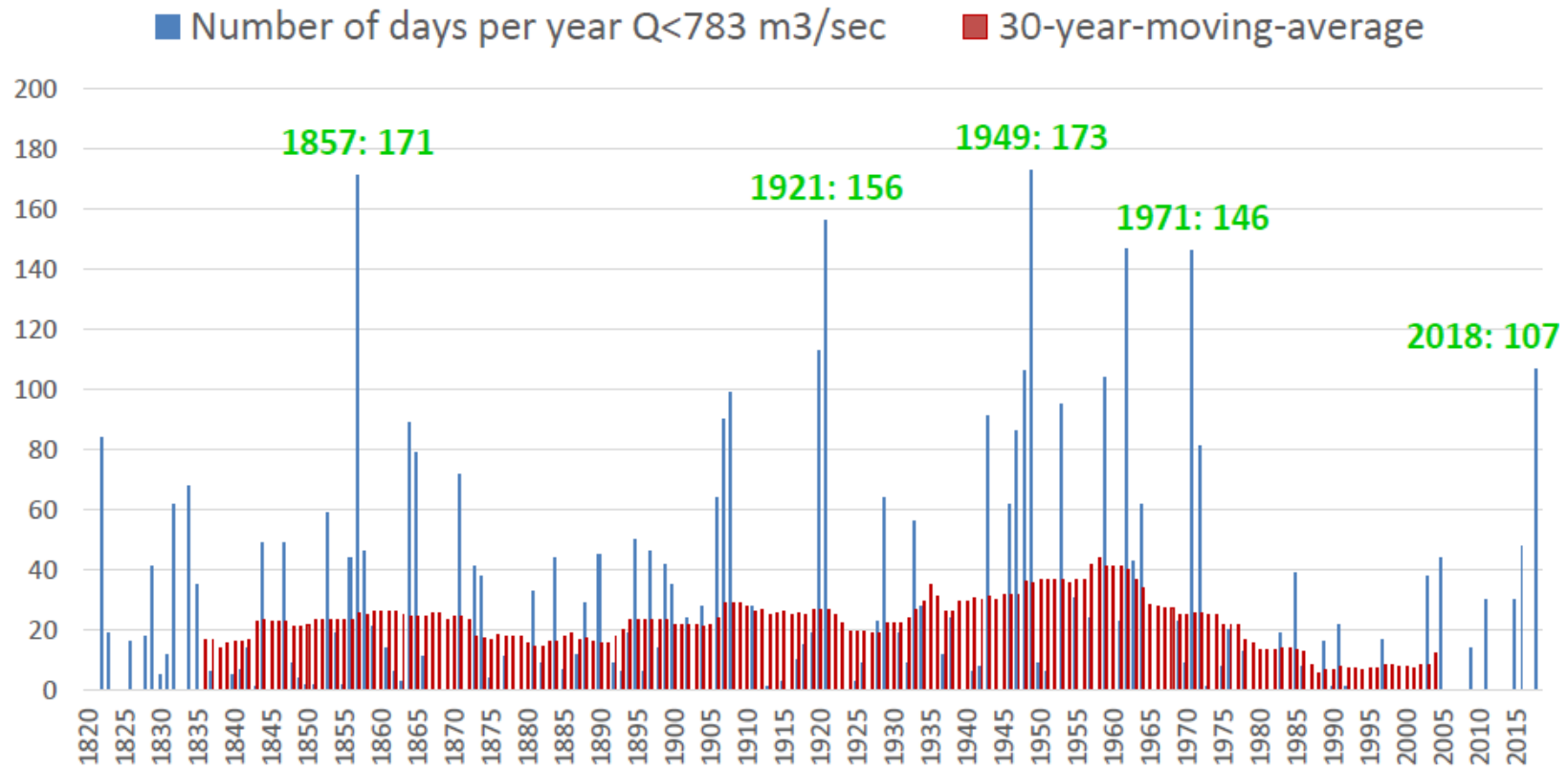
## Généralités sur la flotte

**Plus de 13 000 bateaux de navigation intérieure en activité étaient enregistrés dans les bassins du Rhin et du Danube en 2016/2017** : environ 10 000 bateaux de navigation intérieure dans les pays rhénans et plus de 3 000 bateaux dans les pays du Danube. En 2017, 51 % de tous les bateaux en activité dans les pays rhénans battaient **pavillon néerlandais**, 25 % battaient pavillon allemand et les 24 % restants étaient enregistrés en Belgique, en France, au Luxembourg ou en Suisse.

**3 214 bateaux exploités sur le Danube.** La capacité de chargement totale de la flotte du Danube s'élève à 3,4 millions de tonnes, dont 93 % de tonnage de cargaison sèche et seulement 7 % de tonnage de cargaison liquide.

**La Roumanie possède la première flotte du Danube** avec une part de 50 % du nombre de bateaux et une part de 48 % de la capacité totale de chargement. La flotte roumaine augmente depuis plusieurs années, tandis que les flottes d'autres pays du Danube diminuent, en particulier celles de la Hongrie, de la Slovaquie et de la Serbie.

## Analyse de l'épisode de basses eaux du Rhin de l'été et automne 2018 (source : CCNR)



Source: German Hydrological Office. \* including a 30 year-moving average (red bars)

Source : CCNR. présentation N. Kriedel (CCNR) – groupe d'experts Bruxelles 18/02/2019

**Un étiage exceptionnel mais pas extrême** par son ampleur et sa durée : 1857, 1921, 1949, 1971 sont beaucoup plus importants. 2018 fait partie des 14 épisodes les plus forts depuis 1821. Par ailleurs, les années 1973 à 2017 ont été plutôt favorables à la navigation avec des passages sous le seuil rares et peu marqués.

## Analyse de l'épisode de basses eaux du Danube de l'été et automne 2018

(source : Commission du Danube)

### **Des épisodes déjà apparus en 2003, 2011 et 2015.**

La navigation 2017 avait été entravée par les glaces → S1/2018 connaît une forte progression du trafic.

### **Les basses eaux estivales 2018 :**

- Baisse des tirants d'eau : situation critique pour la navigation : < 2m sur le Haut et Moyen Danube

→ restrictions et arrêts circulation pour les convois poussés

→ Transbordements si tirants d'eau autour de 1,80 m


→ Convois agglomérés

Des baisses de trafic de moitié voire davantage.

Mise en difficulté de centrales hydroélectriques.

Sensibilité de la flotte, construite dans les années 1980 en vue d'un tirant d'eau de 2,7 m.

**Explosion des coûts du fret : X 3.**



**Impacts des basses eaux du Danube : selon l'Association nationale des producteurs de céréales de Hongrie (communiqué du 20 novembre 2018) :**

Le grain récolté s'accumule dans les entrepôts, transport fluvial quasiment arrêté.  
→ avec une demande qui reste vive à l'export , les producteurs doivent recourir à un mode de transport autre que fluvial.

Selon Tamás Petőházi, président de l'Association nationale des producteurs de céréales, depuis l'été dernier les grains n'ont pratiquement pas quitté le pays.

Les entrepôts situés le long du Danube ont été loués et **une part importante de la production de blé et de maïs reste chez les agriculteurs.**

Les céréales peuvent être transportés par des transporteurs routiers à un prix supérieur de 15 à 20% au transport fluvial.

Une fois le fleuve à nouveau navigable, il faudra plusieurs mois avant que l'équilibre du commerce des céréales et des stocks de céréales soit rétabli au début de printemps de 2019.

**Communiqué de l'Institut de recherche agricole (AKI) :**

En janvier-octobre 2018, les exportations de blé et de maïs avaient chuté de plus d'un tiers par rapport à la même période de l'année dernière, d'après l'Institut de recherche agricole (AKI). **Selon l'étude d'AKI basée sur les données du Bureau des statistiques (KSH), les exportations de blé ont diminué de 37% par rapport à 2017, de 40% pour le maïs et de 55% pour l'orge.**

## Répercussions sur la navigation (source : Agrarzeitung)

### Octobre 2018

Avec les basses eaux du Rhin depuis 1 trimestre, les coûts du fret explosent. Mais la faible récolte maïs au sud de l'Allemagne ne peut être compensée par les imports de Bulgarie et Roumanie du fait des basses eaux du Danube.

Baisse tirants eau ⇒ hausse fret : par exemple, **transport tourteaux soja de Mayence à Staubing + 9,50 €/t et +17€/t vers Nuremberg, Regensburg ou Bad Wimpfen sur le Neckar. Pour un FAB à Wiesbaden ou Worms le surcoût du fret est de 9,50€/t.** L'ensemble de la chaîne est concerné.

**Les FAB, les tritrateurs implantés le long du Rhin et Danube limitent leur production car les péniches doivent réduire leur charge transportable de plus de moitié.**

### Novembre 2018

Raréfaction du fret disponible camion avec le report de la demande fluviale du fait des basses eaux. Les basses eaux affectent aussi le trafic sur les canaux, non par manque d'eau mais par répercussion de la baisse des chargements sur le Rhin.

**Le commerce vers le Benelux se réduit. Au total, la sécheresse aurait entraîné une baisse de 30 à 40 % du commerce agricole.** Le trafic du sud vers le nord et Rotterdam est fortement affecté.

### Décembre 2018

Reprise progressive du trafic avec le retour à la normale. Mais transfert de flux, hausse exports Ukraine vers les ports du Nord au détriment du maïs européen.



## Répercussions sur la navigation du Rhin (sources : MTES, CAA Berlin, d'après CCNR)

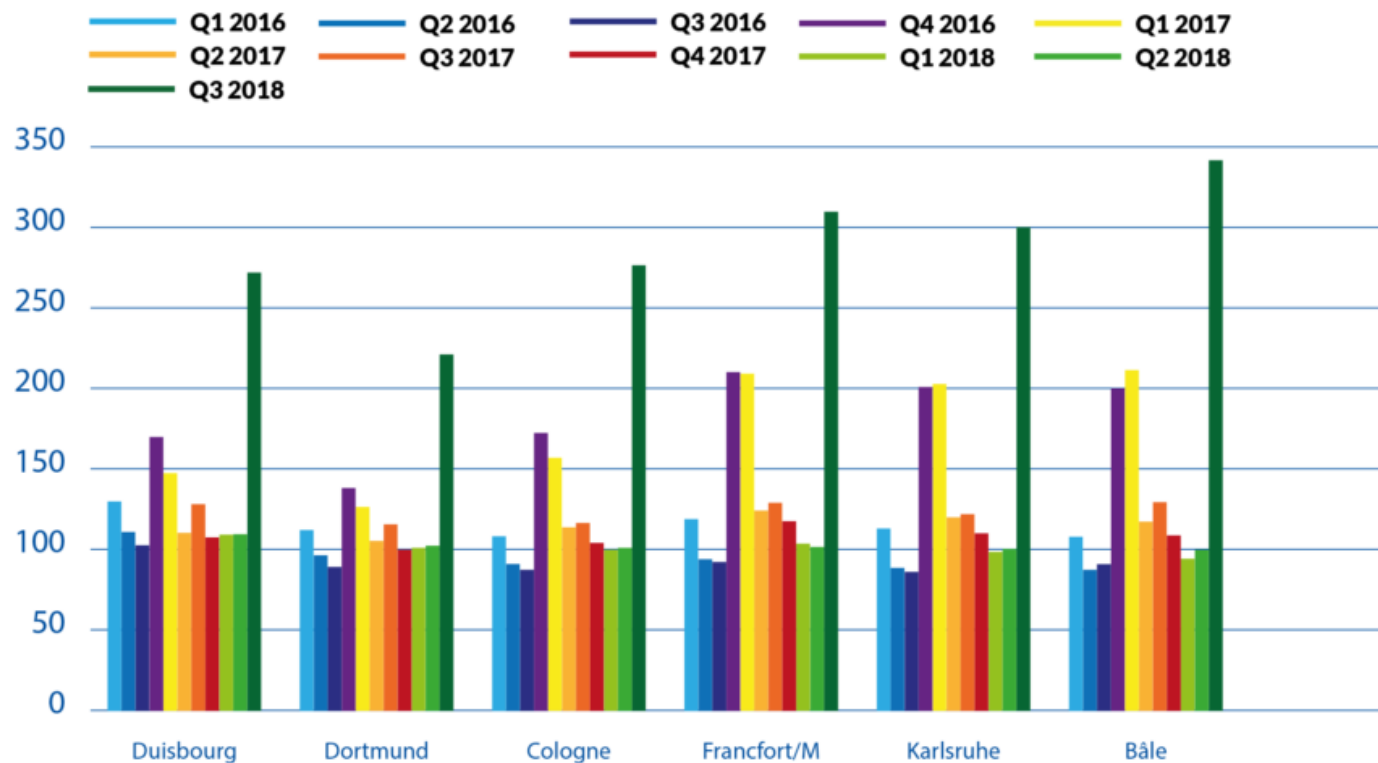
Le transport de produits agricoles sur le Rhin a baissé à cause de la sécheresse, mais il y a des segments de marché où les volumes de transport ont baissé encore plus fortement.

**Le transport de produits agricoles sur le Rhin traditionnel (entre Bâle et la frontière germano-néerlandaise) représente 73 % du transport de ce segment en Allemagne.**

Sur les voies navigables allemandes, au T3 2018, les volumes étaient inférieurs par rapport au T3 2017 de :


- 14 % pour les produits agricoles
- 22 % pour les métaux
- 16 % pour les produits chimiques
- 16 % pour les sables, graviers

## Evolution des aux de fret sur le Rhin : X 3 sur T3/2018



**TAUX DE FRET DE LA NAVIGATION À CALE CITERNE SUR LE RHIN, PAR TRIMESTRE ET PAR DESTINATION – POUR LES TRANSPORTS DE ROTTERDAM/AMSTERDAM VERS L'ARRIÈRE-PAYS (INDICE T1 2015=100)\***

Source: PJK International, analyse de la CCNR



Nous remercions pour leur appui et leurs conseils les services de l'ambassade de France à Berlin et à Budapest ainsi que le MTES/Bureau de la navigation fluviale.

**Sources utilisées :**

- Agrarzeitung
- Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)
- Commission du Danube

Pour en savoir plus :

**CCNR** : <https://www.ccr-zkr.org/10000000-fr.html>

**Commission du Danube :**

<http://www.danubecommission.org/dc/fr/commission-du-danube/>



# FranceAgriMer

Plus d'informations sur notre *site internet*

[www.franceagrimer.fr](http://www.franceagrimer.fr)

NEWSLETTER

<http://www.franceagrimer.fr/newsletter/subscribe>

ETA T DES CULTURES

<https://cereobs.franceagrimer.fr>

DONNEES ECONOMIQUES

<https://visionet.franceagrimer.fr>

