

Table Ronde secteur Navigation intérieure 29-05-2009
Institut pour le Transport par Batellerie asbl
Promotie Binnenvaart Vlaanderen vzw
Direction de la Promotion des Voies Navigables et de l'Intermodalité du SPW
Rapport

1. Mot de bienvenue

Le Président souhaite la bienvenue aux participants au nom des organisateurs de la Table Ronde, c.-à-d. l'Institut pour le Transport par Batellerie asbl (ITB), la Promotie Binnenvaart Vlaanderen (PBV) et la Direction de la Promotion des Voies Navigables et de l'Intermodalité du Service Public de Wallonie (DPVNI).

2. Chiffres et faits ¹

M. SWIDERSKI, conseiller économique à l'ITB, donne un aperçu des faits et chiffres récents en relation avec le secteur de la navigation intérieure. Par l'entremise d'une présentation powerpoint, il esquisse la situation économique actuelle. Cette présentation sera mise à la disposition des participants de cette Table Ronde.

M. VAN LANCKER complète l'exposé de M. SWIDERSKI avec une référence aux données chiffrées récentes de la CCNR du 25 mai 2009.

3. Discussion

M. VERSCHUEREN, qui parle au nom de l'autorité fédérale, ouvre la discussion en portant la réflexion sur le statut de crise conjoncturelle ou structurelle. Cette question est primordiale puisque la réponse est importante pour les mesures à prendre dans la lutte contre la crise. L'orateur en réfère à la réglementation actuelle qui concerne surtout la lutte contre une crise structurelle. Les Directives 96/75/CE et 718/99/CE en constituent les éléments les plus importants.

Ensuite, M. VANTHUYNE demande la parole en sa qualité de président de la Fédération de la Batellerie belge (FBB). Selon lui, on n'a pas encore pu constater jusqu'à présent qu'il s'agit d'une crise structurelle; il souhaite dès lors que des mesures soient prises assez vite pour lutter contre cette crise conjoncturelle.

Il souhaite entrer en dialogue avec les banques pour faire face aux charges financières exorbitantes des bateliers.

Mme MAHEUX, qui parle au nom des chargeurs, aperçoit des aspects conjoncturels ainsi que des aspects structurels dans la crise actuelle.

M. HAESSEN, au nom des affréteurs, aperçoit des signes qui indiquent une crise structurelle, mais souhaite nuancer les choses. Il souligne des différences géographiques : sur les petites voies fluviales, les prix de fret diminuent moins vite que sur les grandes voies fluviales, où il y a une surcapacité dans la catégorie des grands bateaux.

M. RIFAUT remarque qu'à l'heure actuelle, les entrepreneurs fluviaux doivent entamer leurs réserves financières. Visant les chargeurs néerlandais et français, il plaide clairement pour un tarif fixe minimum qui couvre les frais.

M. HAESSEN indique qu'au cours des dernières années, les frets fluviaux ont atteint des sommets jamais atteints jusqu'ici. Les transporteurs ne s'en sont jamais plaints que du contraire, et les affréteurs et les chargeurs les ont subis sans réactions revendicatrices d'aucune sorte (frets plafonds...). Maintenant que la situation a basculé les transporteurs fluviaux grincent des dents, pointent - comme toujours dans de telles circonstances - un doigt accusateur vers les affréteurs et les chargeurs, et veulent instaurer des frets planchers. M. HAESSEN précise que si les frets sont bas c'est parce que des transporteurs les proposent et les acceptent. L'affréteur et le chargeur paient, à qualité de service égal, le prix le moins cher et ce n'est que normal. Les transporteurs fluviaux n'ont toujours pas réglé leur problème de concurrence interne car ils sont toujours aussi mal organisés et qu'il n'existe au sein de leur secteur aucune vision stratégique à moyen et à long terme. M. HAESSEN prévoit que dans le secteur du transport fluvial comme dans d'autres secteurs, il y aura pendant de très longs mois voire d'années, une situation d'après crise qui ne sera plus jamais la situation d'avant la crise: les frets resteront bas, même bien après que la relance économique se sera manifestée.

L'ING souhaite également s'exprimer sur la question relative à qualification de la crise : conjoncturelle ou bien structurelle. La banque ne peut préciser une réponse, mais fait comprendre qu'elle ne peut pas prendre des mesures dans le cas d'une crise structurelle. Par contre, s'il s'agit d'une crise conjoncturelle, ING a des moyens pour intervenir.

Mme HELLEBOSCH, représentante du nouveau mouvement 'Binnenvaart in Actie', mentionne que le proche avenir de la batellerie est peu souriant. Les entrepreneurs fluviaux ne réussissent pas à faire face aux multiples modifications (avec des implications financières) qui ont été imposées par le législateur (européen). Elle mentionne également que les entrepreneurs fluviaux belges, contrairement à leurs collègues des pays voisins, ne peuvent bénéficier d'aucun subside.

¹ Pour plus de renseignements, veuillez consulter les informations économiques reprises dans le bulletin d'informations ITB-Info n° 62 du 2ème trimestre 2009.

M. DELAUDE, représentant de la DPVNI, réplique qu'en Région wallonne, il y a des subsides. La FBB intervient avec la mention que la législation en matière de subsides en Région flamande n'est pas optimale.

En réaction aux pratiques épineuses des organisations de transport néerlandaises, mentionnées par Mme HELLEBOSCH, M. VERSCHUEREN déplore le fait que la profession d'organisateur de transport aux Pays-Bas ne soit pas soumise à des exigences réglementaires, ceci contrairement à la Belgique. Il fait le lien avec le cadre réglementaire que l'UE a prévu pour prendre en compte les crises structurelles dans la navigation intérieure. Si un état membre souhaite certaines mesures dans le cadre de la Directive 718/99/CE, il a besoin de certaines données : couts/prix, degré d'occupation, prévisions.

M. VERSCHUEREN tient à accentuer que la Directive 718/99/CE a pour objectif d'empêcher l'augmentation de la capacité sur le marché. Si on souhaite un tel règlement, il faut tenir compte du fait que les petits bateaux pourront en être les victimes.

M. VERBERGHT, représentant de la VBR, plaide pour des mesures rapides. Il constate, également pour l'université Erasmus, que le marché libre a arrêté d'exister : il y a trop peu d'offres de fret par rapport au nombre de transporteurs. De plus, il y a une énorme présence de transporteurs fluviaux néerlandais.

M. VERBERGHT y adjoint les charges salariales importantes imposées aux bateliers belges.

M. HAESSEN est d'accord avec M. VERBERGHT en ce qui concerne son analyse des charges salariales. Le coût salarial net pour un batelier belge est sensiblement plus élevé que pour un batelier néerlandais. Il prévoit que dans les mois à venir, de plus en plus de bateaux seront à quai. Il conclut son intervention avec un bon conseil pour les entrepreneurs fluviaux : le secteur de la navigation intérieure doit s'adapter à ce que le chargeur a dans son portefeuille et non vice versa.

M. VANTHUYNE est d'avis que, si les prévisions de M. HAESSEN se réalisent, il faut se pencher sur un règlement de déchirage, aussi bien pour les petits bateaux que pour les vieux grands bateaux. Un lien éventuel avec un règlement vieux pour neuf doit être évité. M. VERSCHUEREN prévient des difficultés administratives qui en ressortent. La politique de capacité est néanmoins une compétence régionale : un accord de coopération entre les différentes autorités est nécessaire avant qu'un fonds belge de déchirage puisse se mettre en place.

M. VAN LANCKER fait un résumé de la situation actuelle et donne la parole aux banques. Il profite de l'occasion pour expliquer la proposition des autorités néerlandaises à propos de la garantie d'état. Dans ce cas, le client-batelier pourrait obtenir facilement le report du paiement de la part en capital du crédit pendant 8 trimestres (ce qui n'est pas la même chose que 'le paiement d'intérêt'). Les représentants de la batellerie sont en contact avec l'autorité néerlandaise pour étendre cette période à 16 trimestres.

La BNP Paribas Fortis explique n'avoir presque pas saisi les problèmes qui ont été abordés au cours de cette Table Ronde. Les problèmes que la banque ressent aujourd'hui dans le secteur de la navigation intérieure sont encore limités. ING souhaite garder le calme dans ce débat. Néanmoins, la banque donne des propositions concrètes : aborder la gestion des garanties et former des associations d'entrepreneurs fluviaux. Pour la Bank van Breda, les problèmes sont similaires. Elle frisonne déjà devant une approbation de la proposition de l'autorité néerlandaise à propos de l'extension de la garantie d'état. Pour la KBC, la crise est plutôt conjoncturelle. Elle voit actuellement peu de problèmes, mais garantit en tout cas un suivi précis de ses dossiers fluviaux.

Ensuite, M. VANTHUYNE se dirige vers les banques et demande si elles sont prêtes à octroyer un report de 6 voire même 12 mois, du moins en ce qui concerne le remboursement du capital. De plus, la FBB considère l'extension de la garantie d'état néerlandaise comme un gros problème. Dans un très court délai, les autorités néerlandaises seront complices de la surcapacité dans le secteur.

Après avoir situé les problèmes, les participants à la Table Ronde se penchent sur les éventuelles solutions. M. VERSCHUEREN propose la formation d'associations entre les entrepreneurs de navigation intérieure. Proposition qui est immédiatement rejetée par la délégation des entrepreneurs de navigation intérieure, vu l'importance de leur indépendance. M. VAN LANCKER demande au secteur s'il y a une volonté de naviguer maximum 10 heures par jour. Cette proposition n'a pas de succès non plus parmi les bateliers.

Quelques entrepreneurs fluviaux proposent de fixer un prix de fret. Mais puisqu'il n'y a pas de consensus européen, cette proposition ne fonctionnera jamais. Avec un prix de fret fixe, les bateliers belges ne se trouveront pas tout à fait dans une position favorable vis-à-vis de leurs collègues des pays voisins. Pour éviter un conflit avec les Pays-Bas à propos de l'extension de la garantie d'état, M. VERSCHUEREN demandera à M. SCHOUPE, Secrétaire d'Etat à la Mobilité, d'attirer l'attention des autorités néerlandaises sur les conséquences éventuelles pour la concurrence mutuelle. Il est évident que cette requête ne sera exécutée que dans le cas où les Pays-Bas mettent cette proposition en pratique.

4. Conclusion

M. VANLUYTEN, conseiller juridique à l'ITB, tente de résumer la discussion en quelques phrases. Il conclut qu'actuellement, il y a encore beaucoup d'incertitudes à propos de la crise en navigation intérieure. D'une part, on se demande s'il s'agit d'une crise conjoncturelle ou structurelle. D'autre part, on est toujours à la recherche des mesures efficaces pour aborder cette crise. Une chose est sûre : cette Table Ronde a bien situé la problématique, ce qui est très positif pour une suite de la Table Ronde en automne 2009.

5. Mot de remerciement

Le Président clôt la séance à 15h35 en remerciant les nombreux participants à cette Table Ronde. Il les remercie pour leur apport dans les débats et espère les revoir à l'occasion d'une prochaine édition de cette Table Ronde. Après la réunion, l'ITB offre un drink aux invités.