



**INSTITUT POUR LE TRANSPORT PAR BATELLERIE
asbl
INSTITUUT VOOR HET TRANSPORT LANGS DE BINNENWATEREN
vzw**

**RAPPORT ANNUEL
2008**

Drukpersstraat 19 Rue de la Presse – Brussel 1000 Bruxelles

Tel.: + 32 (0)2 217.09.67 - Fax: + 32 (0)2 219.91.86

E-mail: itb-info@itb-info.be

www.itb-info.be

TABLE DES MATIERES

I. Introduction

I.1 Préface	5
-------------------	---

II. Composition

II. 1 Assemblée générale	6
II. 2 Conseil d'Administration	8
II. 3 Contrôleurs des comptes	8
II. 4 Personnel	8

III. Activités

Résultats du plan opérationnel 2008	9
---	---

IV. Plan opérationnel 2009 - 2010

Aperçu des activités pour 2009 - 2010	16
---	----

V. Aspects économiques

Flotte et prestations au 31/12/2008	20
---	----

VI. Réglementations

VI.1. Législation belge	27
VI.2. Législation UE	29

VII. Aspects financiers

VII. 1 Bilan au 31/12/2008	30
VII. 2 Comptes de résultat au 31/12/2008	31

I. Introduction

Avis à la navigation : du soleil vers un temps couvert et nuageux ?

Après une décennie d'embellies et de croissance continue des volumes de marchandises chargées et déchargées sur les voies navigables belges, la fin de l'année 2008 enregistre une stabilisation, voire même une régression au cours du 4^{ème} trimestre, de ces volumes.

Les données et les évolutions statistiques les plus récentes rassemblées par l'ITB figurent en partie V du présent rapport. Cette récolte minutieuse et la diffusion des données prendront, à l'avenir, une importance accrue dans la perspective d'une récession économique induite par la récente crise financière afin d'anticiper la demande globale de transports et de mettre en œuvre les moyens les plus appropriés pour la satisfaire.

En 2008, les activités de l'ITB se sont concentrées sur les trois objectifs stratégiques et les deux objectifs transversaux définis dans le plan opérationnel présenté par le Conseil d'Administration et approuvé par l'assemblée générale du 20 juin 2008.

Les résultats atteints sont détaillés en partie III du rapport. Des efforts particuliers ont été consentis en temps et en moyens financiers pour les deux objectifs transversaux à savoir la communication de l'information et la gestion budgétaire, financière et comptable.

Le bulletin d'information ITB-Info a été métamorphosé en une lettre d'informations pratiques, économiques et juridiques. Les numéros des troisième et quatrième trimestres 2008 ont bénéficié d'un nouveau graphisme alliant couleurs et lisibilité.

Il est devenu un outil primordial pour diffuser les constats et les réflexions de notre commission économique qui suit de près la situation d'un marché devenu incertain. Le numéro du quatrième trimestre a été honoré d'un éditorial de Monsieur le Secrétaire d'Etat à la Mobilité et donnait des informations juridiques utiles suite à l'entrée en vigueur de la Convention CMNI et de la ratification de la Convention « déchets » de la CCNR.

Présenté lors de l'assemblée générale de l'an dernier, le site internet a été modernisé pour améliorer l'image de marque et la présence de l'ITB dans le réseau virtuel mondial et pour permettre la diffusion électronique de nos publications.

Dans le souci de respecter la législation sur la comptabilité des grandes ASBL et afin de mieux gérer les implications de la désignation de l'ITB en tant qu'institution nationale dans le cadre de la Convention « déchets », après l'établissement d'un cahier des charges, l'ITB a conclu un contrat avec un bureau de comptabilité professionnel et le conseil d'administration a procédé à la sélection d'un commissaire-réviseur aux comptes qui sera soumise à l'approbation de l'assemblée générale de ce 24 avril 2009.

En partie IV du rapport, le conseil d'administration soumet à l'assemblée générale les plans opérationnels 2009 et 2010 qui comportent trois axes stratégiques et neuf actions concrètes qui seront entamées en 2009 mais qui se prolongeront sur l'année 2010.

Le comité de direction remercie tous les membres des organes de l'ITB, des autorités et des entités fédérales et régionales et les membres du personnel de l'institut qui ont œuvré à la réalisation du plan opérationnel 2008.

Le comité de direction

II. Composition après l'Assemblée Générale du 20 juin 2008

II 1. ASSEMBLEE GENERALE

1.1. Membres effectifs

Du côté du Ministre

de DIEU Jacques

DENDUYVER Julien

GODIN Victor

HEYNDERICKX Jozef

HOUTMEYERS Jean-Claude

LEJEUNE Charles

PARMENTIER Yves

VERSCHUEREN Herman

VANDEN BOSCH Marcel

WIJNAKKER Raoul

Du côté de la Profession

DE GRAVE Herman

GEERTS Luc

KEGELS-HEYLEN Françoise

MAAS Antoine (†)

PARMENTIER Octaaf

POPPE Corina

ROLAND Pierre

SEVERYNS François

SMET René

VAN LANCKER Christiaan

1.2. Membres adhérents

- Fédération belge d'Organisateurs de Transports Fluviaux asbl, Anvers
- Algemene Schippersbond asbl, Anvers
- Northern Manuport sa, Anvers
- C.G.S. Granulats sa, Liège
- Mr M. Wijffels, Avocat, Anvers
- Bank J. Van Breda & C°, Anvers
- Belgische Transportarbeidersbond, Anvers
- Vereniging der Belgische Reders voor Binnen- en Rijnvaart vzw, Anvers
- Algemeen Actiecomité der Belgische Binnenscheepvaartorganisaties vzw, Anvers
- Association des Maîtres Bateliers de Liège, Limbourg, Namur et Charleroi, asbl, Liège
- Groupement des Maîtres Bateliers et Artisans des Provinces de Liège, Limbourg, Namur et Hainaut, Xhoris
- Bond van Eigenschippers vzw, Bruges
- Ons Recht, Anvers
- Notre Droit, Wanze
- Unie van Agenten van Rijnrederijen, Anvers
- Unie der Continentale Vaart vzw, Anvers
- Veritas, Anvers
- Beroepsvereniging voor Binnen- en Rijnvaart, Anvers
- Mr A. Vandamme, Avocat, Bruxelles
- Particuliere Tankvaart Vereniging, vzw, Zoersel
- De Schroef vzw, Anvers
- Koninklijk Technisch Atheneum Zwijndrecht, sectie "Cenflumarin", Anvers
- EuroClass nv, Bruges
- Ecole Polytechnique de Huy – CEFA Batellerie, Huy
- L'Alliance Batelière de la Sambre Belge, Thuin
- Port de Bruxelles, Bruxelles
- Meuse et Sambre sa, Namur-Beez
- Havenbedrijf Gent AGH, Gand
- Mr L. Van De Vel, Directeur-général honoraire du Ministère des Communications, Anvers.
- Mr L. Poppe, Anvers
- Les Amis de la Plaisance de Péruwelz, Béciers
- La Fonderie asbl, Bruxelles
- Compagnie Française de Navigation Rhénane, Anvers
- Provinciale Hogeschool Limburg, Hasselt
- Belgibo sa, Anvers
- SCR Sibelco sa, Anvers
- Mr A. Poppe, Merksem
- ACV-Transcom, Anvers
- Mr G. De Latte, Conservateur des hypothèques batelières, Anvers
- Mr J-C. De Baere, Anvers
- ADW - assurances, Merksem
- Lalemant nv, Gand
- Mr N. Berx, Liège
- Mr M. Joseph, Directeur-général honoraire du SPF Mobilité et Transports, Kessel-Lo
- Mr A. Biesemans, Diest
- Port autonome de Charleroi, Charleroi
- Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, Anvers
- Mr R. Dagnelie, Thuin
- Somef, Liège

II 2. CONSEIL D'ADMINISTRATION

<u>Président</u> :	VERSCHUEREN Herman, membre effectif
<u>Vice - Présidents</u> :	VAN LANCKER Christiaan, membre effectif ROLAND Pascal
<u>Administrateur délégué</u> :	HOUTMEYERS Jean-Claude, membre effectif
<u>Administrateurs</u> :	GRULOIS Philippe HEYNDERICKX Jozef, membre effectif OPDELOCHT Roger PARMENTIER Marc PIUS Gaston POPPE Corina, membre effectif STRAATMAN Evert VAN BALLAER Louis VAN DEN ABEELE Dirk VAN DEN BORRE Koen VANHOYWEGHEN Louis VANLUCHENE Christiane
<u>Contrôleurs des comptes</u> :	NEVENS Jean-Marie ROLAND Pierre, membre effectif

II 3. COMITE DE DIRECTION

HOUTMEYERS Jean-Claude, Administrateur délégué
VERSCHUEREN Herman, Président du Conseil d'Administration
ROLAND Pascal, Vice-Président
VAN LANCKER Christiaan, Vice-Président

II 4. PERSONNEL

SWIDERSKI Frédéric, Conseiller économique
VANLUYTEN Jeroen, Conseiller juridique
ROELS Dominique, comptabilité et administration
VANNIEUWENHOVEN Christine, secrétariat et traduction
SKOWRON Joanna, documentation

III. Activités – Résultats du Plan opérationnel 2008

1. INTRODUCTION

En fin d'année 2007, le Conseil d'Administration avait approuvé un plan opérationnel pour l'année 2008 dont le descriptif est repris ci-après.

La structure du plan opérationnel 2008 avait été recentrée sur trois objectifs stratégiques prioritaires :

- transparence du marché ;
- soutien à la politique de transport ;
- prestation des services à l'entrepreneur.

tout en tenant compte de deux objectifs transversaux primordiaux pour les activités tant internes qu'externes de l'Institut :

- communication ;
- et gestion comptable, financière et budgétaire.

Par ailleurs, un budget exceptionnel de 100.000 € avait été attribué à dix actions particulières du plan opérationnel 2008.

3 AXES STRATEGIQUES

OBJECTIF STRATEGIQUE A : Rendre le marché transparent pour le secteur

- SA1 - Réalisation d'une lettre d'information économique
- SA2 - Participation aux réunions internationales à caractère économique

OBJECTIF STRATEGIQUE B : Soutenir la politique de transport de l'autorité en général et du SPF Mobilité et Transport en particulier

- SB1 - Préparation du rôle d'institution nationale dans le cadre de la Convention déchets
- SB2 - Mémoire à l'attention du nouveau gouvernement fédéral
- SB3 - offrir un support pour les formations et l'enseignement
- SB4 - simplifier les formalités administratives en navigation intérieure
 - réflexion en matière de simplification des procédures administratives dans le cadre des documents économiques et de l'enregistrement

OBJECTIF STRATEGIQUE C : Améliorer la prestation des services aux entrepreneurs de navigation intérieure

- SC1 - aspects sociaux et fiscaux du recrutement de personnel dans le secteur de la navigation intérieure;
 - Ateliers d'information pratique
 - manuel explicatif des mesures sociales applicables au secteur
- SC2 - actualiser et élaborer les manuels ITB
- SC3 - coordination de dispositions réglementaires

2 AXES TRANSVERSAUX

OBJECTIF TRANSVERSAL - A : Communiquer l'information vers l'extérieur

TA1 – communication de l'information axée sur les outils de communication

- le site internet et le bulletin d'information digital
- le rapport annuel
- le bulletin d'information « ITB-info »
- la communication vers la presse spécialisée pour des actions spécifiques

OBJECTIF TRANSVERSAL - B : Gestion budgétaire, financière et comptable

TB1 - Aspects comptables des grandes associations sans but lucratif ;

TB2 - Désignation officielle d'un commissaire aux comptes

En vue d'évaluer toutes les actions au cours de cette année écoulée, le rapport décrit ci-après les différents objectifs concrétisés ou non (mentionnés en italiques) tout en précisant également les motivations sous-jacentes de certaines actions complémentaires.

2. ACTIONS OPERATIONNELLES REALISEES

3 AXES STRATEGIQUES

OBJECTIF STRATEGIQUE A : Rendre le marché transparent pour le secteur

SA1 – Réalisation d'une lettre d'information économique (8.000 €);

En raison des procédures de mise en concurrence liées aux marchés publics, la publication d'un bulletin d'information trimestriel attractif n'a été réalisée qu'au cours du troisième trimestre 2008 (voir point TA1). La publication ne s'est finalement pas uniquement limitée à des aspects économiques.

En ce qui concerne les travaux de la Commission économique sous la présidence de M. Christiaan VAN LANCKER, ils se sont axés sur la continuité de l'étude relative à l'évolution du chiffre d'affaires et des composantes du prix de revient sans aboutir en 2008 mis à part la réalisation d'un document de travail synthétisant les principales rubriques de coûts en concertation avec les experts du secteur. Les réunions trimestrielles de la Commission ont aussi permis d'analyser les enquêtes de conjoncture ainsi que l'observation tant nationale qu'internationale du marché de la navigation intérieure. A cet égard, il convient de mentionner la parution régulière des enquêtes trimestrielles et du rapport annuel de synthèse de l'année 2007, ainsi que l'élaboration au sein de l'ITB - à dater du 1^{er} janvier 2008 - des statistiques de l'évolution trimestrielle des chargements et déchargements de marchandises initialement élaborées par les services de la Direction Navigation intérieure du SPF Mobilité et Transports.

Ces données sont publiées périodiquement sur le site internet ainsi que diffusées via le bulletin d'informations et un mailing.

Par ailleurs, le rapport statistique annuel, qui a été actualisé en fonction des données les plus récentes et complété par des données socio-économiques en matière de travail et d'emploi, a été publié et distribué lors de l'Assemblée Générale de 2008. L'actualisation des nombreux fichiers de données disponibles sur le site internet a également été effectuée par le secrétariat.

En définitive, l'ensemble des données macro et microéconomiques ainsi rassemblées ont servi de matériel de base pour la rédaction de synthèses statistiques qui ont fait l'objet d'une publication dans le nouveau bulletin d'informations « *ITB-Info* » du 3^{ème} trimestre 2008.

SA2 - Participation aux réunions internationales à caractère économique (2.000 €) ;

La participation de l'Institut en tant qu'expert de la délégation belge lors de la réunion internationale de juin 2008 relative à l'observation du marché européen de la Navigation intérieure a offert l'opportunité de proposer à la CCNR/DGTREN une demande de communication élargie des travaux du groupe de travail en vue d'en optimiser les résultats.

Cette réunion a surtout été l'occasion d'analyser les données des deux publications relatives à l'année 2007 ainsi que de discuter des principales actions à entreprendre pour la période 2008-2010. Une présence de l'Institut au Forum international des Transports à Leipzig a activement contribué à la représentation internationale du secteur de la navigation intérieure.

Des actions plus concrètes sont à mettre en exergue dont une participation aux groupes de travail de l'AIPCN voire au comité de suivi de l'étude DSSITP. L'ITB s'est inscrit également dans le groupe de travail « Verduurzaming goederenstromen, Multimodaal vervoer en Mobiliteit » de la plateforme logistique « West-Poort » de la Province de Flandre occidentale.

Il convient, en outre, de noter la proposition volontaire de contribution aux travaux de la plateforme Platina dans le cadre de la mise en œuvre des actions du plan européen « Naiades ».

OBJECTIF STRATEGIQUE B : Soutenir la politique de transport de l'autorité en général et du SPF Mobilité et Transport en particulier

SB1 – Préparation du rôle d'institution nationale dans le cadre de la Convention déchets (35.000€) ;

L'ITB a effectivement participé activement en qualité d'expert de la délégation belge aux réunions internationales de la CCNR (Comité exécutif - EXCOM, Groupe de travail Elimination des déchets - ED/G et Comité de sélection - CODEX) en vue d'optimiser la préparation de son rôle d'institution nationale dans le cadre de la Convention déchets.

En résumé, le processus de ratification et l'établissement du cahier des charges pour la sélection d'un opérateur international chargé d'élaborer un système électronique de paiement ainsi que la préparation de la procédure d'adjudication ont constitué l'essentiel des travaux au plan de l'EXCOM et du groupe de travail ED/G.

En outre, l'ITB a été désigné comme expert au sein du CODEX en vue d'assister le représentant du SPF Affaires étrangères dans le cadre de sa mission de sélection des candidats et des offres ainsi que la proposition d'adjudication du marché.

De plus, l'ITB a organisé et coordonné avec Voies Navigables de France une visite technique de la « Stichting Afvalstoffen Vaardocumenten Binnenvaart – SAB » en vue de s'informer sur la gestion du système électronique de paiement actuellement utilisé aux Pays-Bas.

En définitive, la procédure des ratifications parlementaires de la Convention au plan belge a été clôturée en 2008. Les trois Régions ainsi que l'Etat fédéral ont approuvé la Convention qui entrera en vigueur deux mois après le dépôt officiel des instruments de ratification par la Belgique.

Ces activités internationales ont été complétées au plan belge par la finalisation du projet d'accord de coopération entre l'Etat Fédéral et les Régions tout en mettant l'accent sur une définition plus claire des modalités de financement de l'ITB en tant qu'institution nationale. Cet accord doit encore être validé par les diverses autorités pour permettre une mise en route effective des activités.

D'autre part, une participation à une session d'informations du Port d'Anvers sur l'application régionale de la Convention déchets a provoqué une première réunion bilatérale entre les représentants du Port et de l'ITB au sujet de l'application belge de la Convention déchets et plus particulièrement sur le volet A relatif aux déchets huileux et graisseux.

En interne, les diverses autorisations préalables ont été demandées auprès du Fonds de la Batellerie rhénane belge asbl dans le but d'aboutir à la conclusion d'un partenariat pour l'aménagement du dernier étage du siège social en vue de réserver un local dédié aux tâches de l'Institution nationale. Dans le cadre de ces activités toutes particulières qui seront soumises à la TVA, il a été décidé de respecter de nouvelles dispositions administratives en matière de comptabilité et de contrôle externe des activités (voir points TB1 et TB2).

SB2 – Mémoire à l'attention du nouveau gouvernement fédéral (2.000 €):

Ce mémoire, approuvé en septembre 2007, a été envoyé à Monsieur Leterme en sa qualité de Ministre de la Mobilité sous le gouvernement Verhofstadt III.

D'autre part, ce mémoire a été remis accompagné d'un écrit, à Monsieur Etienne Schoupe en sa qualité de Secrétaire d'État à la Mobilité sous le gouvernement Leterme I.

La grande majorité des recommandations de ce mémoire a été finalement reprise dans la note de politique générale du Secrétaire d'État.

SB3 - offrir un support pour les formations et l'enseignement (3.000 €) :

Sous la présidence de Monsieur Pierre ROLAND, une commission scolaire a été organisée le 23 mai 2008 avec la prise en considération des points suivants :

- adéquation du manuel matelot et du contenu des matières d'examen par rapport aux exigences sur le terrain (voir point SC2)
- la scolarité obligatoire réduite à cinq ans (les résultats de l'enquête « De Schroef » relative à ce thème ont été publiés dans l'ITB-INFO nr. 58)
- le dialogue sur le plan national en matière d'utilisation de simulateurs.

En outre, l'ITB a mis officiellement la version numérisée du manuel matelot (voir point SC2) à disposition de Syntra et du Forem, au cours des réunions avec respectivement Syntra et le Comor (conseil d'orientation du Forem).

Dans le courant du mois de juin, l'ITB a été représenté par Monsieur Pierre ROLAND au sein de la plate-forme Edinna.

Au sujet de la question du soutien pour le projet de bateau école de l'Ecole Polytechnique le Huy, l'ITB y a souscrit positivement par principe en l'attente de concrétisation au plan financier.

(SB4 - simplifier les formalités administratives en navigation intérieure.)

OBJECTIF STRATEGIQUE C : Améliorer la prestation des services aux entrepreneurs de navigation intérieure

SC1 - aspects sociaux et fiscaux du recrutement de personnel dans le secteur de la navigation intérieure (7.000 €):

- Ateliers d'information pratique:

- manuel explicatif des mesures sociales applicables au secteur

Le 19 février 2008, la commission Affaires sociales sous la présidence de M. Marc PARMENTIER a organisé un tour de la table sur les points suivants :

- les coûts du travail dans le secteur de la navigation intérieure
- le travail intérimaire dans le secteur de la navigation intérieure (exposé par Mme Cattelain de Federgon).

Avec le résultat de cette réunion, on n'a pas pu toutefois se mettre au travail étant donné qu'un nombre de participants à la réunion ont éprouvé quelques inquiétudes quant à débattre sur le

domaine de compétence de la commission paritaire 139 pour la batellerie.
Il a encore été pris contact ultérieurement avec Monsieur DEMUYNCK du secrétariat social en vue de recueillir l'information concernant l'aide financière pour les formations.

SC2 - actualiser et élaborer les manuels ITB (15.000 €).

Le renouvellement du site Web de l'institut a entraîné la publication sur l'internet du manuel mate-lot dont la numérisation a été achevée en début d'année.
Le comité de rédaction s'est réuni à plusieurs reprises pour actualiser, entre autres, le manuel mate-lot, en tenant compte des recommandations de la Commission scolaire (voir point SB3).
Le manuel « Certificats de conduite » a fait l'objet de discussions. Monsieur Pascal ROLAND et le secrétariat ont adapté ces recommandations dans les deux manuels.

SC3 – Coordination de dispositions réglementaires

L'institut suit strictement la réglementation de la navigation intérieure : le Moniteur belge et le Journal Officiel de l'Union européenne sont consultés quotidiennement.
La réglementation est reprise sur le site Web, dans l'ITB-INFO et finalement dans le rapport annuel (dans cette dernière publication, mention est faite également de la réglementation CCNR).
En étroite coopération avec le SPF Mobilité et Transport, la réglementation belge sur les voies d'eaux intérieures a en outre été coordonnée et insérée sur le site Web rénové de l'institut. Il s'agit entre autres du règlement général de police, du RGVNI, de quelques règlements de navigation particuliers, de quelques règlements portuaires... (voir chapitre VI. Réglementations)
Pour ce qui concerne la législation sur le transport de marchandises en navigation intérieure, il y a eu une coopération pratique avec la Fédération Belge d'Organisateurs de Transports Fluviaux (FBOTF). Dans ce même cadre, l'institut a aussi pu créer la clarté pour le secteur de la navigation intérieure dans la réglementation wallonne en ce qui concerne le transport de déchets. Cette intervention de l'ITB a même donné l'occasion d'une forte simplification administrative dans ce dossier.

2 AXES TRANSVERSAUX

OBJECTIF TRANSVERSAL - A : Communiquer l'information vers l'extérieur

TA1 – communication de l'information axée sur les outils de communication (20.000 €)

- le site internet et le bulletin d'information digital

- le rapport annuel

- et le bulletin d'information « ITB-info »

- communication vers la presse spécialisée pour des actions spécifiques.

La communication fut sans aucun doute l'axe de développement le plus important au cours de l'année 2008. Les adaptations du rapport annuel, du site internet, du bulletin d'information ainsi que le contact avec la presse spécialisée ont représenté les activités les plus marquantes en cette matière.

En effet, le rapport annuel a été fondamentalement restructuré de manière à mettre l'accent sur les activités réalisées et programmées de l'Institut tout en focalisant l'attention sur des données économiques et des informations juridiques primordiales pour les acteurs du secteur (voir points SA1 et SC3).

Le site internet qui a fait l'objet d'une procédure rigoureuse de sélection des offres (marché public) a été à la base de la restructuration graphique et conceptuelle des outils de communication de l'ITB. Le site a été redéfini dans un objectif de faciliter la modification de son contenu (Content Manager System) tout en œuvrant à la mise à disposition des membres de services digitaux modernes (extra-

net, manuels et revue de presse digitalisés) (voir point SC2).

Cette réalisation a été officialisée lors de l'Assemblée générale de juin 2008 et a fait l'objet d'un communiqué vers la presse spécialisée.

L'Institut a revu fondamentalement le bulletin trimestriel d'informations dans le but de le rendre plus attractif et informatif. Cette nouvelle conception structurelle a offert l'opportunité de rassembler en une édition les versions linguistiques tout en publiant des données de base essentielles à la compréhension du secteur de la navigation intérieure (aspects macro et microéconomiques, juridiques) et en servant de canal de diffusion des informations vers les acteurs du secteur (communications).

Il convient de noter à ce propos que la banque de données des destinataires a été optimisée et actualisée sur base des renseignements officiels ayant trait à la licence d'exploitation. Cette adaptation permet dorénavant un contact direct avec les professionnels du secteur.

Un communiqué de presse a également été réalisé et expédié le plus largement possible.

OBJECTIF TRANSVERSAL - B : Gestion budgétaire, financière et comptable

TB1 – Aspects comptables des grandes associations sans but lucratif (6.500 €)

La conclusion d'un contrat de services avec la société « CFA – Les Comptables & Fiscalistes Associés scrl » a été officialisée en mai 2008 sur base d'un cahier des charges et d'une sélection professionnelle.

Sur base des critères de classification des asbl, il a été constaté au 1^{er} janvier 2008 que :

- a) l'association appartient à la catégorie des grandes associations compte tenu de l'article 17 §3 de la Loi du 27 juin 1921, modifiée par la Loi du 2 mai 2002 ;
- b) et que la comptabilité de l'association sera donc tenue selon les principes d'une comptabilité complète en partie double moyennant les adaptations fixées dans l'Arrêté royal du 19 décembre 2003 (M.B. du 30 décembre 2003) et les comptes annuels seront établis conformément aux dispositions de la Loi du 17 juillet 1975 relative à la comptabilité des entreprises.

Le recours à un cabinet comptable et fiscal est donc motivé par le souci du respect de la législation sur la comptabilité des grandes asbl ainsi que par les implications administratives, sociales et fiscales de la désignation de l'ITB en tant qu'Institution nationale dans le cadre de la Convention déchets (voir point SB1).

TB2- Désignation officielle d'un commissaire aux comptes (1.500 €)

Par l'entremise d'une modification statutaire, il a été prévu la possibilité de nomination d'un commissaire pour la vérification de la comptabilité de l'ITB.

Étant donné que ce choix sera effectué au cours de la prochaine Assemblée générale, il a été opté pour une procédure de marché sans notification préalable en vue de rechercher un commissaire - réviseur d'entreprises pour les exercices 2009 à 2011.

La procédure a été clôturée en décembre dernier par la sélection du cabinet de réviseur « ViasDfk » en qualité de commissaire tel que stipulé dans les statuts.

3. ACTIONS SPECIFIQUES ET COMPLEMENTAIRES

3.1. Fonctionnement interne de l'Institut

Les activités de l'Institut ont été optimisées en procédant à des analyses juridiques de diverses problématiques ayant trait à l'organisation interne (note juridique pour l'octroi de subside, instauration du volontariat et notice d'information, élaboration et suivi de cahier des charges et adjudication, revue de presse et membres adhérents à finalité commerciale, modification statutaire pour la

nomination d'un commissaire réviseur, accord avec le Fonds et bonus collectif ou avantage non récurrent lié aux résultats).

En outre, l'ITB a vu son rôle d'expert reconnu par les instances fédérales en officialisant sa présence au sein de la Commission Navigation intérieure et envisage une participation active au programme Platina de mise en œuvre du plan Naiades à l'échelon européen sur les thèmes de la flotte, du marché et de la formation.

La participation à des manifestations internationales tend à démontrer le souci croissant d'impliquer l'ITB dans des sphères supranationales développant des thématiques innovantes en transport fluvial (Séminaire RTE-T 30, Conférence IRIS Europe, Colloque Seine-Nord Europe et Congrès de la batellerie).

D'autre part, une action particulière au sein de groupe de travail de l'AIPCN est aussi envisagée (groupe de travail 126 de la Cocom avec le thème Formation en ports et voies navigables) ainsi que la participation à des manifestations plus ponctuelles telles que la Fête du Port de Bruxelles, l'exposition sur la Batellerie à Thuin et l'Open Scheepvaartdagen à Anvers qui a permis d'assister à l'inauguration de la campagne de prévention de la police fluviale à l'égard du respect des temps de navigation et des prescriptions d'équipage.

Enfin, la présence active au sein du groupe de suivi de l'étude DSSITP qui a finalisé son action en 2008, la participation à l'assemblée générale du centre de référence IRIS-TL en Région bruxelloise et l'organisation de réunion du groupe de travail mixte de la Convention déchets au sein de notre institution sont des exemples de concrétisation de collaboration scientifique, administrative voire politique avec l'ensemble des acteurs de la voie d'eau.

3.2. Concertation entre parties

En fin de chaque réunion de Conseil d'Administration, un moment est consacré au débat de certains problèmes entre les différents acteurs concernés. Les sujets suivants ont été abordés au cours de l'année écoulée :

- taxe subsidiaire sur la collecte et la gestion des déchets (Région Wallonne)
- Nouvelle directive technique
- Législation nationale - CEVNI
- Réunion entre le SPF Mobilité et Transports et la Police de navigation intérieure (le 17 janvier 2008)
- Commission navigation intérieure
- Nominations officielles Commission Paritaire 139
- Accès à la profession - Examen de capacité professionnelle
- Réforme de l'Etat - régionalisation
- Vente de bateaux disposant d'une attestation technique belge en Roumanie et Bulgarie
- Durée d'obtention des certificats provisoires
- Compte-rendu du Parlement flamand sur les aides spécifiques en batellerie
- Certificat de contrôle sanitaire de bateau
- Commission Navigation Intérieure – Code ISPS
- Examens à Bruxelles et places disponibles
- Partenariat pour acquisition de matériel pédagogique
- Reconnaissance du temps de service
- Arrêté sur le transport combiné rail/route (prolongation d'un an)
- Implications de la crise financière et économique sur la navigation intérieure
- Problématique De Schroef asbl

IV. Plans Opérationnels pour les années 2009 - 2010

En ce début d'année 2009, le Conseil d'Administration a approuvé les plans opérationnels pour les années 2009 et 2010 dont le descriptif est repris ci-après.

La structure du plan opérationnel biennuel a été recentrée sur les trois objectifs stratégiques prioritaires :

- transparence du marché ;
- soutien à la politique de transport ;
- et prestation des services à l'entrepreneur.

Les leitmotifs principaux des actions opérationnelles portant sur les années 2009-2010 concernent d'une part, la prise en compte prioritaire des particularités spécifiques de l'entrepreneur débutant dans le cadre de certaines actions ciblées et d'autre part, la réalisation d'une manifestation de clôture en 2010 en l'honneur des 40 années d'existence de l'Institut dont le but est de présenter les acquis et réalisations de l'ITB au bénéfice du secteur sur l'ensemble des champs d'action de son plan stratégique.

Cette manifestation sera rehaussée par la Présidence conjointe de la Belgique du Conseil de l'Union européenne et de la Commission Centrale pour la Navigation sur le Rhin au cours du second semestre de l'année 2010.

Il convient d'attirer l'attention sur le fait que la réalisation des actions planifiées doit bénéficier du concours de tous les acteurs du secteur en optimisant l'échange d'informations avec l'Institut et que des adaptations des structures de concertation internes s'effectueront dans l'objectif de bonne concrétisation des actions du plan opérationnel.

Par ailleurs, un budget exceptionnel de 100.000 € est attribué aux neuf actions particulières du plan opérationnel biennuel 2009-2010.

OBJECTIF STRATEGIQUE A : Rendre le marché transparent pour le secteur

A1 – Initiatives concertées en rapport avec la situation du marché de la navigation intérieure (6.000 €/5.000 €);

A2 – réalisation de travaux économiques en adéquation avec les attentes du secteur (enquêtes de conjoncture / évolution des paramètres de coût et de prix) (5.000 €/5.000 €);

A3 - participation aux réunions internationales (3.500 €/2.500 €);

OBJECTIF STRATEGIQUE B : Soutenir la politique de transport de l'autorité en général et du SPF Mobilité et Transport en particulier

B1 – concrétisation du rôle d'institution nationale dans le cadre de la Convention déchets (12.500 €/10.000 €) ;

B2 – Collaboration à l'élaboration d'une banque de données de questions d'examen (7.500 €/5.000 €) ;

B3 – Réflexion sur la mise en place d'un examen pour l'obtention de la capacité professionnelle dans

le cadre de l'accès à la profession (3.000 €/8.000 €);

OBJECTIF STRATEGIQUE C : Améliorer la prestation des services aux entrepreneurs de navigation intérieure

C1 – Actualiser et optimiser les manuels (7.500 €/5.000 €);

C2 – intégrer un volet FAQ – “Frequently Asked Questions” au site internet en vue d’informer le secteur (2.500 €/2.000 €);

C3 – Vulgarisation de la législation en navigation intérieure (2.500 €/2.500 €).

Manifestation pour les 40 ans de l’ITB en 2010 (5.000 €)

3 AXES STRATEGIQUES

OBJECTIF STRATEGIQUE A : Rendre le marché transparent pour le secteur

A1 – Initiatives concertées en rapport avec la situation de marché ;

Dans l’optique d’une analyse de marché, une initiative de concertation des parties semble opportune pour cerner les inquiétudes et aspirations des acteurs privilégiés du secteur dans le cadre de la situation financière et économique actuelle.

Le Conseil décide de mettre prioritairement à l’agenda de la Commission économique, la réalisation d’une étude destinée à cibler l’évolution de la demande de transport auprès des principaux chargeurs.

Cette démarche a pour objectifs de rassembler les informations sur la situation existante ainsi que sur les perspectives à court et moyen terme.

Les résultats seront valorisés dans le cadre de l’observation du marché tant au plan national qu’international.

A2 – réalisation de travaux économiques en adéquation avec les attentes du secteur (enquêtes de conjoncture / évolution des paramètres de coût et de prix) ;

A l’instar des investigations des années précédentes, le Conseil réalisera trimestriellement une note économique reprenant les résultats périodiques de l’observation du marché, de la situation de la flotte et des enquêtes trimestrielles de conjoncture.

Les modalités d’organisation des enquêtes seront évaluées et les questionnaires seront adaptés en rapport étroit avec la mise en place d’un index d’évolution des coûts et recettes en navigation intérieure qui devra être concrétisé.

A3 - participation aux réunions internationales;

La participation aux réunions internationales et nationales sera valorisée en priorité par rapport aux activités de la Commission économique en matière d’observation du marché.

Une recherche active de données relatives au secteur de la navigation sera entreprise en vue d’établir un inventaire des sources d’informations disponibles au plan belge.

Sur cette base, une réflexion sur la valorisation des données sera effectuée au sein de groupe de travail adapté aux problématiques ciblées par la Commission économique.

OBJECTIF STRATEGIQUE B : Soutenir la politique de transport de l'autorité en général et du SPF Mobilité et Transport en particulier

B1 – concrétisation du rôle d'institution nationale dans le cadre de la Convention déchets :

Le Conseil mettra en œuvre un plan spécifique de concrétisation du rôle de l'Institution nationale dans le cadre de la Convention déchets dans le respect de missions bien définies. Ce plan d'actions particulier sera débattu périodiquement au sein du Conseil en ce qui concerne les modalités pratiques d'exécution des missions précisées dans l'accord de coopération et plus précisément en ce qui concerne le personnel, les locaux et les aspects administratifs.

Une approche internationale au sein de la plateforme d'échanges des institutions sera le corollaire à la mise en œuvre au plan national de prescriptions adaptées aux missions (formulaires, procédures). A cet égard, la mise en route informelle et anticipée du groupe de pilotage sera nécessaire pour préparer de manière adéquate les tâches dévolues à l'Institution nationale en concertation avec les acteurs de la Convention et dans le respect des dispositions internationales.

B2 – Collaboration à l'élaboration d'une banque de données pour les questions d'examens

Le SPF Mobilité & Transports a récemment réalisé une banque de données de questions d'examens afin de pouvoir répondre au nombre de candidats en croissance. En organisant les examens par voie électronique, un plus grand groupe de candidats peut être concerné; ce qui est un point positif pour le secteur de la navigation intérieure. Pour que cette banque de données soit assurée d'un input créatif nécessaire, l'ITB est prêt à offrir son assistance à sa mise à jour. Ainsi, les manuels ITB seront sans doute un outil important, puisqu'ils peuvent être considérés comme un excellent inventaire de la matière à apprendre. De plus, il serait opportun qu'un groupe de travail au sein de la Commission scolaire continue à s'occuper de l'actualisation des questions d'examens et ce, en collaboration étroite avec les experts du secteur de la navigation intérieure (statut volontaire). Il est évident que ceci s'effectuera dans le respect des compétences attribuées à la Commission d'examen.

B3 – Réflexion à propos de l'introduction d'un examen pour l'obtention de la capacité professionnelle dans le cadre de l'accès à la profession

L'Arrêté Royal du 16 janvier 1996 relatif à l'accès à la profession d'entrepreneur de transport de marchandises national et international par voies d'eau (M.B. du 15 mai 1996) prévoit la possibilité de lier le certificat de capacité professionnelle à un examen. L'ITB est prêt à examiner les avantages et les inconvénients d'un tel examen, le règlement pratique et le rôle significatif que peut y jouer l'Institut. Une collaboration avec l'Institut Transport routier & Logistique Belgique (ITLB) et l'Institut Belge des Organismes de Transport (IBOT) est envisagée.

OBJECTIF STRATEGIQUE C : Amélioration du service aux entrepreneurs de navigation intérieure

C1 – Actualisation et optimisation des manuels

La réorganisation des examens ainsi que les modalités de délivrance des certificats de capacité ont engendrées une réorganisation structurelle de nos manuels de formation.

Dans le souci de mettre du matériel didactique à la disposition du secteur, l'Institut poursuivra l'actualisation et l'optimisation des manuels, en relation avec les modules des examens fédéraux dans la navigation intérieure.

En outre, l'ITB collaborera étroitement avec les professeurs de formation, pour que les manuels puissent être mis à la disposition du public sous forme digitale via notre site internet.

Ainsi, l'ITB veut offrir un appui indispensable au jeune entrepreneur.

C2 – ‘FAQ’ – ‘Frequently Asked Questions’ (une section à créer sur le site internet en vue d’informer le secteur)

Le site internet entièrement renouvelé sera complété d’une section FAQ. Cette section doit permettre de répondre efficacement aux questions FAQ à propos de la navigation intérieure.

Concrètement, les questions les plus pertinentes seront rassemblées et complétées par la réponse adéquate en collaboration avec les représentants de l’administration et du secteur.

Cette section FAQ sera sans aucun doute très utile pour le jeune entrepreneur.

C3 – Vulgarisation de la législation en navigation intérieure

D’une part, le secteur sera informé des Résolutions de la CCNR et de la législation qui a été publiée au Moniteur belge et dans le Journal Officiel de l’Union européenne.

D’autre part, la législation existante sera concrétisée et simplifiée pour le secteur.

Ces données seront publiées tant sur notre site internet www.itb-info.be que dans notre bulletin d’information trimestriel ‘ITB-INFO’. Ainsi, le jeune entrepreneur pourra comprendre plus facilement la législation toujours en modification.

V. Aspects économiques

S'il est vrai que la position de la navigation intérieure comme transporteur de marchandises ressort en premier lieu des prestations qu'elle réalise, il ne faut pas pour autant négliger l'aspect structurel du secteur du point de vue de l'infrastructure et du matériel de navigation.

V.1 Infrastructure, matériel de navigation et prestations au niveau de l'Union européenne

Le réseau fluvial européen est moins dense que celui des réseaux routier ou ferroviaire et les voies navigables sont inégalement réparties sur le continent. Ainsi, un peu plus de la moitié des Etats membres de l'UE possèdent des voies navigables.

Le réseau fluvial de l'Union européenne représente environ 30.000 kilomètres de voies navigables dont les principaux axes sont concentrés dans la zone des pays les plus irrigués que sont l'Allemagne, les Pays-Bas, la France, la Pologne, la Roumanie, la Belgique, la Hongrie, la République tchèque, la Bulgarie, l'Autriche et la Slovaquie.

Les voies navigables sont classées par ordre d'importance selon un système de classification adopté au niveau international et appelé classification CEMT/ECE.

Les voies navigables des classes inférieures sont accessibles aux bateaux ayant une capacité de chargement maximale de 350 tonnes, et celles des classes supérieures admettent des convois poussés dont la capacité de chargement peut atteindre 27.000 tonnes.

L'épine dorsale du réseau Européen (réseau E) est l'itinéraire qui part de Constantza (Roumanie) sur la Mer Noire pour aboutir à Rotterdam via le Danube, le canal Main - Danube, le Main et le Rhin. Cette liaison ininterrompue de quelques 3.500 kilomètres a été créée par l'aménagement du canal Main – Danube en Allemagne (1992).

Les flux les plus importants d'Europe partent de la Belgique et des Pays-Bas via le Rhin pour atteindre l'Allemagne, la France et la Suisse et, via le Danube vers les pays de l'est de l'Europe.

Ainsi, la partie la mieux desservie est le nord-ouest de l'Europe : nord de la France, Belgique, Pays-Bas et nord de l'Allemagne. La Suisse est reliée au réseau par le Rhin. Le sud de l'Allemagne est accessible par le Danube qui permet également l'accès des bateaux fluviaux à l'Autriche, la Slovaquie, la Hongrie, la Croatie, la Serbie, la Bulgarie, la Roumanie et l'Ukraine. La Pologne est reliée au réseau européen par l'Oder et les canaux allemands du Nord ; la République tchèque l'est par l'Elbe.

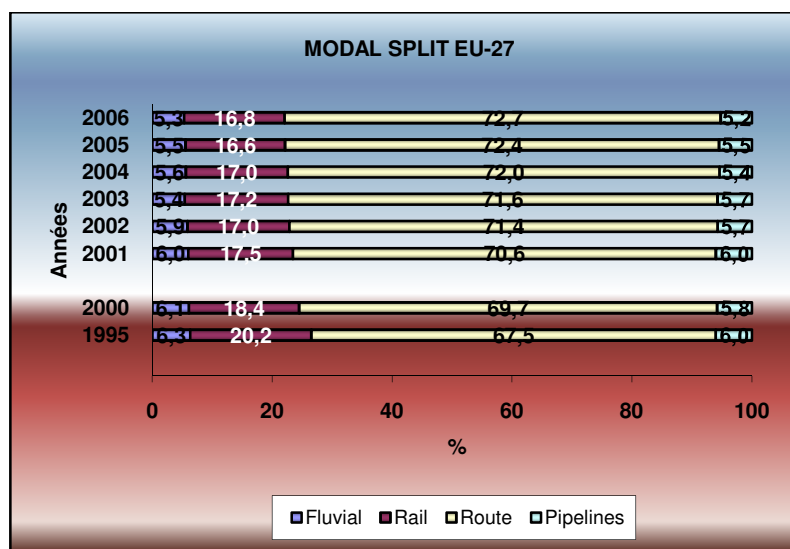
Sur ce réseau fluvial, on dénombrait pour l'année 2006, une flotte communautaire constituée de :

- 10.318 bâtiments destinés au transport de cargaisons sèches de 11.222.520 tonnes de capacité ;
- 1.610 bateaux citernes de 2.278.995 tonnes de port en lourd ;
- 2.195 remorqueurs et pousseurs d'une puissance totale de 775.843 kW.

Cette flotte communautaire de 14.123 bâtiments jaugeant 14.377.358 tonnes et de 4.660.361 kW de puissance réalise annuellement des prestations de l'ordre de 138 milliards de tonnes kilomètres ou 503 millions de tonnes de marchandises sur base annuelle. Elle est majoritairement composée de bateaux automoteurs et, dans une moindre mesure, de barges et de chalands.

	<i>Fluvial</i>	<i>Rail</i>	<i>Route</i>	<i>Pipelines</i>	Totaux
Milliards tkm					
1995	121	386	1289	115	1911
2000	133	401	1519	126	2179
2001	132	385	1556	132	2205
2002	132	382	1606	128	2248
2003	123	391	1625	130	2269
2004	136	413	1747	131	2427
2005	138	413	1800	136	2487
2006	138	435	1888	135	2596

La répartition modale des prestations de transport à l'échelon européen est de 72.7% pour la route, 16.8% pour le chemin de fer, 5.3% pour la navigation intérieure et 5.2% pour le pipeline.



V.2 La navigation intérieure en Belgique

2.1. Le réseau des voies fluviales

La Belgique est du point de vue de la densité, l'un des pays européens le mieux équipé avec près de 1.500 kilomètres de voies d'eau pour une superficie totale de 30.000 km².

Ce réseau fluvial est constitué de trois grands axes verticaux que sont :

- à l'est : la liaison Namur - Liège via la Meuse ;
- au centre, l'axe Anvers - Bruxelles - Charleroi ;
- à l'ouest, la liaison Gand - Tournai ;

et de deux axes horizontaux représentés par :

- la transversale nord reliant Bruges - Gand - Anvers et Liège via le Canal Albert ;
- la transversale sud reliant Tournai - Charleroi et Namur.

Ce réseau a l'avantage d'être un carrefour européen de par sa localisation au centre de l'Europe. Cette situation préférentielle lui offre dès lors accès à l'ensemble des réseaux européens.

Des centres économiques importants et de grands ports maritimes et intérieurs (Anvers, Bruges, Bruxelles, Charleroi, Gand, Liège, ...) peuvent être atteints par des bateaux de gabarit de type européen (de 1.350 tonnes de capacité).

De plus, des travaux sont en cours afin d'améliorer ce réseau fluvial étendu qui s'est développé en grande partie sur base des cours d'eau naturels existants (la Meuse, la Sambre, l'Escaut et la Lys). Citons à titre d'illustration les principaux travaux sur le réseau : la construction d'une quatrième écluse à Lanaye et l'aménagement de la Lys mitoyenne et l'adaptation du réseau par rapport à la liaison fluviale Seine-Escaut.

En outre, ce réseau remplit depuis longtemps, une multitude de fonctions pour nombre de secteurs et industries autres que la batellerie, tels que l'irrigation, la protection contre les inondations, la fourniture en eau potable, les activités de tourisme fluvial et de loisirs nautiques, la fourniture d'énergie hydroélectrique,...

2.2. La flotte de navigation intérieure belge.

D'un point de vue technique, une cale belge diversifiée permet une interaction efficiente entre le matériel de transport, la variété des marchandises à transporter et la diversité de gabarit des voies navigables.

Au 31 décembre 2008, la flotte d'entrepreneurs de navigation intérieure domiciliés en Belgique était composée de :

- 1.157 bâtiments à cargaisons sèches d'une capacité totale de 1.510.823 tonnes ;
- 213 bateaux citernes offrant un port en lourd total de 336.233 tonnes ;
- 123 pousseurs de 52.978 kW de puissance.

Cette cale offre une large gamme de bateaux au niveau de leur capacité allant des plus petits (spits de 350 tonnes) aux plus grands qui peuvent charger jusqu'à 4.000 tonnes de marchandises (barges).

Sur base de l'évolution de la flotte de cargaison sèche et liquide, on constate une tendance à la réduction du nombre et de la capacité totale des bâtiments de navigation intérieure mais l'évolution du tonnage moyen montre par contre une évolution sans cesse croissante de la capacité moyenne

des bâtiments. Si l'on se concentre sur la composition de la flotte, on remarque la prédominance de la catégorie des automoteurs avec un coefficient de motorisation en constante évolution.

En batellerie belge, la péniche constitue l'outil principal de l'entreprise dont la propriété et la gestion sont détenues par le batelier exploitant. Ce côté artisanal est cependant moins marqué dans la flotte citerne puisque 60% des bâtiments sont la propriété de bateliers particuliers avec trois bateaux.

A côté de la batellerie artisanale, il existe une population non navigante représentée par les affréteurs, les experts navals, les éclusiers, les préposés de l'administration et de nombreux autres dont il est impossible de déterminer avec précision le nombre exact, étant donné, d'une part le caractère hétérogène du groupe et d'autre part, le caractère occasionnel et variable de leur apport.

Malgré tout, les statistiques de l'INASTI et de l'ONSS permettent une approche chiffrée des professionnels ayant l'activité d'indépendant et de salarié en batellerie.

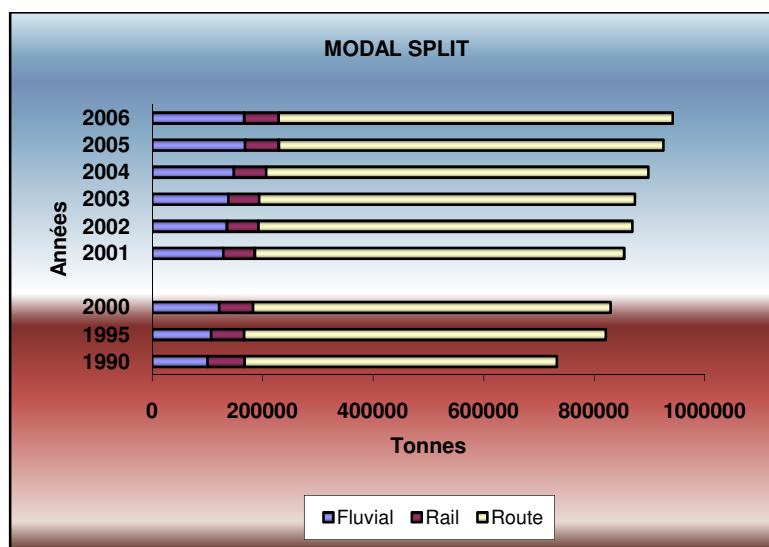
En 2007, près de 8.000 intervenants étaient ainsi recensés comme population active concernée directement et indirectement par le transport fluvial.

2.3. Les prestations de transport.

La décision de transporter des marchandises par la route, par chemin de fer ou par les voies fluviales dépend entre autres de la nature des marchandises, de la distance à parcourir, de l'infrastructure disponible et de la fréquence ou de la ponctualité requise des livraisons.

Par rapport aux autres modes de transport, le transport routier marque des points sur le plan de la rapidité, de l'accessibilité et de la flexibilité. Traditionnellement, le transport routier est surtout spécialisé dans le transport de marchandises diverses et le transport en vrac de produits raffinés. Le transport ferroviaire est spécialisé dans les produits de l'industrie lourde, comme l'acier. La navigation fluviale transporte quant à elle surtout des marchandises brutes en vrac (matériaux de construction, produits pétroliers, engrais, minerais et charbon).

La comparaison intermodale montre sans équivoque la suprématie du transport par route par rapport au transport par chemin de fer et par voie navigable. Quoiqu'il en soit, la navigation intérieure tend à maintenir à un niveau plus que respectable ses prestations exprimées tant en volumes transportés qu'en tonnes kilomètres.



En 2006, la part des trois modes de transports terrestres dans le tonnage total national de 713,589 millions de tonnes était de l'ordre de 23% pour la navigation intérieure, de 9 % pour le chemin de fer et de 68 % pour la route (source : SPF Economie).

Si on analyse les prestations de transport des différents modes de transport en rapport avec le réseau dont chacun des modes dispose, on constate en outre que la navigation intérieure est le mode de transport le plus performant au kilomètre d'infrastructure avec un tonnage transporté de plus du double du chemin de fer voire nettement plus par rapport à la route.

2006	<u>Longueur du réseau</u>	<u>Prestations de transports</u>	<u>Tonnage transporté au km</u>
	(km) (a)	(million tkm) (b)	(b)/(a)
Route	152.256	48.251	316.907
Rail	3.500	8.572	2.449.143
Fluvial	1.516	8.973	5.918.865

En particulier, le tonnage total transporté sur le réseau fluvial belge, tous pavillons confondus, s'est élevé au cours de l'année 2007 à 134,647 millions de tonnes et les prestations étaient de l'ordre de 9,006 milliards de tonnes kilomètres (source : SPF Economie).

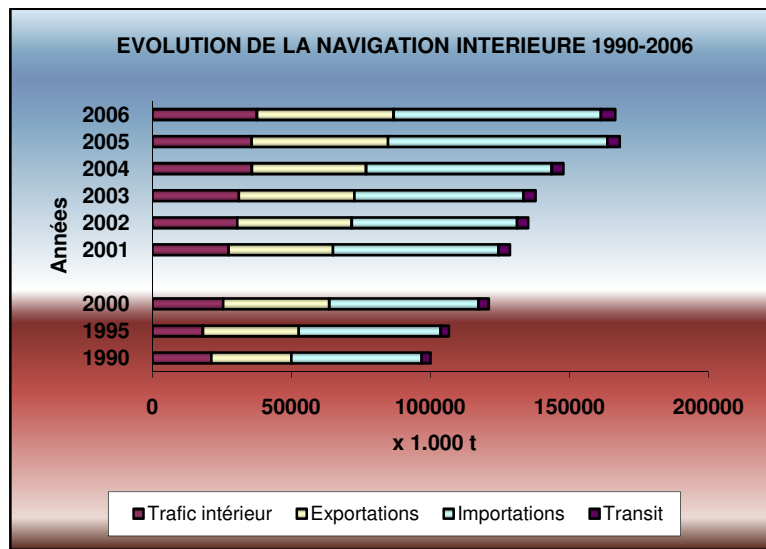
	<i>Total</i>	<i>Trafic intérieur</i>	<i>Exportations</i>	<i>Importations</i>	<i>Transit</i>
x 1.000 t					
1990	99974	21188	28739	46886	3163
1995	106570	18146	34475	51038	2911
2000	120944	25472	38124	53635	3712
2001	128561	27411	37532	59520	4097
2002	135116	30473	41196	59439	4007
2003	137755	31119	41526	60780	4330
2004	147765	35748	41078	66794	4146
2005	168093	35697	49058	78848	4490
2006	166447	37596	49124	74554	5173
2007 *	134647	38645	28842	56302	10858

(*) Les données de 2007 ne sont pas comparables avec les données de 2006 parce que la méthode de collecte a été modifiée suite à un nouveau règlement. Nous recherchons momentanément avec l'INS une explication pour cette discontinuité.

Cela représente :

- 56,302 millions de tonnes à l'importation ;
- 28,842 millions de tonnes pour l'exportation ;
- 38,645 millions de tonnes pour le trafic intérieur
- et 10,858 millions de tonnes en trafic de transit.

Par ordre d'importance, citons les catégories de marchandises transportées par bateau : les minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction ; les machines, véhicules et objets manufacturés n.d.a. et transactions ; les produits pétroliers ; les produits chimiques ; les combustibles et minéraux solides ; les produits métallurgiques ; les minerais et déchets pour la métallurgie ; les engrais ; les denrées alimentaires et les fourrages et les produits agricoles et animaux vivants.



Comparé aux autres modes de transport, le transport fluvial est généralement le mode de transport le meilleur marché qui convient particulièrement aux grands tonnages et aux marchandises en vrac, mais qui ne délaisse pas pour autant les transports particuliers tels que le transport de produits dangereux de l'industrie chimique ou pétrolière, d'ordures ménagères ou déchets, de containers et de grandes pièces indivisibles.

Sur base des données recueillies depuis janvier 2008 par notre institut, on constate une stabilisation de la hausse des volumes de marchandises chargées et déchargées pour l'année complète 2008.

En effet, au cours de l'année 2008, 85,222 millions de tonnes de marchandises ont été chargées (+ 3 % par rapport à 2007 et + 42 % par rapport à 1998) et 104,582 millions de tonnes de marchandises déchargées (+ 2,7 % par rapport à 2007 et + 41% par rapport à 1998) par des bateaux de navigation intérieure sur les voies navigables belges.

Par ailleurs, les catégories NST 3 « produits pétroliers », NST 6 « minéraux et matériaux de construction » et NST 9 « Autres marchandises » constituent les catégories de marchandises les plus importantes et représentent environ 60% des quantités totales chargées et déchargées.

A l'analyse de l'évolution 2008/2007 des diverses catégories de marchandises, on constate les éléments suivants :

En ce qui concerne les chargements : les produits agricoles, les produits pétroliers, les combustibles solides et les autres marchandises sont à la hausse ; les denrées alimentaires et les produits métallurgiques sont fortement en baisse.

En ce qui concerne les déchargements, on constate une baisse significative des produits métallurgiques et des produits chimiques ainsi qu'une hausse de la catégorie des minerais ainsi que des produits agricoles.

VI. Réglementations

Comme vous le savez, l'ITB a, depuis le 20 juin 2008, un site internet de haute performance à sa disposition. En surfant vers le www.itb-info.be vous découvrirez que ce site offre également une section législation. Vous y trouverez la réglementation la plus récente au niveau belge et européen. Pour la réglementation de la CCNR nous vous recommandons le site internet www.ccr.zkr.org.

Vous y trouverez également un ensemble de règlements coordonnés. Nous vous donnons ci-après un aperçu du contenu :

- ➔ Arrêté Royal du 9 mars 2007 portant les prescriptions d'équipage sur les voies navigables du Royaume
- ➔ Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures - Arrêté Royal du 24 septembre 2006
- ➔ Règlement général des voies navigables du Royaume - Arrêté Royal du 15 octobre 1935
- ➔ Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer
- ➔ Règlement de navigation de l'Escaut maritime inférieur - Arrêté Royal du 23 septembre 1992
- ➔ Règlement de police de l'Escaut maritime inférieur - Arrêté Royal du 23 septembre 1992
- ➔ Règlement de Navigation du Canal de Gand à Terneuzen - Arrêté Royal du 23 septembre 1992
- ➔ Règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, ports et plages du littoral belge - Arrêté Royal du 4 août 1981
- ➔ Règlements particuliers de certaines voies navigables - Arrêté Royal du 7 septembre 1950 complétés et modifiés par les Arrêtés Royaux mentionnés à chaque règlement particulier
- ➔ Règlement de la navigation sur la Meuse mitoyenne - Loi du 15 mars 2002
- ➔ Loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial
- ➔ Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI)
- ➔ Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure

En outre, cette partie juridique vous offre de manière synoptique et non-exhaustive, une vue rapide sur ce que le législateur a décrété au cours de l'année écoulée en ce qui concerne la navigation intérieure. Ainsi les niveaux législatifs les plus importants en matière de navigation intérieure ont été pris en compte, à savoir : le niveau fédéral belge et l'Union Européenne. La Commission Centrale pour la navigation du Rhin a adopté des résolutions à caractère réglementaire. Vous pouvez consulter celles-ci dans le rapport annuel du Fonds de la Batellerie rhénane belge ou sur le site internet www.ccr-zkr.org.

VI. 1. La législation belge

DATE	TITRE	PUBLICATION
Le 6 mars 2008	Ordonnance portant assentiment à la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, faite à Strasbourg le 9 septembre 1996	Moniteur belge du 8 avril 2008
Le 17 avril 2008	Arrêté du Gouvernement wallon transposant la Directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires	Moniteur belge du 24 avril 2008
Le 9 mai 2008	Décret portant assentiment à la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, faite à Strasbourg le 9 septembre 1996, ainsi qu'à ses annexes 1 ^{re} et 2 et les appendices I à V compris appartenant à l'annexe 2[1]	Moniteur belge du 13 juin 2008
Le 9 mai 2008	Décret portant assentiment à la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, faite à Strasbourg le 9 septembre 1996, ainsi qu'à ses annexes 1 ^{re} et 2 et les appendices I à V compris appartenant à l'annexe 2 – Erratum	Moniteur belge du 23 juin 2008
Le 29 juin 2008	Loi portant assentiment à la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), faite à Budapest le 22 juin 2001	Moniteur belge du 10 octobre 2008
Le 3 juillet 2008	Arrêté du Gouvernement wallon modifiant l'arrêté du 27 février 2003 relatif aux installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison	Moniteur belge du 11 août 2008
Le 15 juillet 2008	Décret portant assentiment à la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets	Moniteur belge du 18 août 2008

	survenant en navigation rhénane et intérieure, faite à Strasbourg le 9 septembre 1996[2]	
Le 25 juillet 2008	Arrêté royal rendant obligatoire la convention collective de travail du 26 novembre 2007, conclue au sein de la Commission paritaire de la batellerie, concernant la fixation des salaires, indemnités et conditions de travail et portant liaison des salaires à l'indice des prix à la consommation dans la batellerie	Moniteur belge du 29 août 2008 - Edition 3
Le 31 juillet 2008	Arrêté ministériel portant nomination du président et des membres de la Commission Navigation intérieure	Moniteur belge du 19 août 2008
Le 11 septembre 2008	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale transposant la Directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative aux Services d'Information Fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires	Moniteur Belge du 17 septembre 2008
Le 6 octobre 2008	Arrêté royal instituant la Commission paritaire pour les activités maritimes et liées aux voies d'eau et fixant sa dénomination et sa compétence	Moniteur belge du 17 octobre 2008

VI. 2. La législation de l'Union Européenne

DATE	TITRE	PUBLICATION
Le 28 février 2008	Règlement (CE) n° 181/2008 de la Commission du 28 février 2008 fixant certaines mesures d'application du règlement (CE) n° 718/1999 du Conseil relatif à une politique de capacité des flottes communautaires dans la navigation intérieure en vue de promouvoir le transport par voie navigable (version codifiée)	Journal Officiel du 29 février 2008
Le 12 juin 2008	Directive 2008/59/CE du Conseil du 12 juin 2008 portant adaptation de la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure, en raison de l'adhésion de la République de Bulgarie et de la Roumanie à l'Union européenne	Journal Officiel du 27 juin 2008
Le 15 juillet 2008	Règlement (CE) no 669/2008 de la Commission du 15 juillet 2008 complétant l'annexe I C du règlement (CE) no 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil concernant les transferts de déchets	Journal Officiel du 16 juillet 2008
Le 6 août 2008	Règlement (CE) no 800/2008 de la Commission du 6 août 2008 déclarant certaines catégories d'aide compatibles avec le marché commun en application des articles 87 et 88 du traité (Règlement général d'exemption par catégorie)	Journal Officiel du 9 août 2008
Le 22 septembre 2008	Directive 2008/87/CE de la Commission du 22 septembre 2008 modifiant la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure	Journal Officiel du 23 septembre 2008
Le 24 septembre 2008	Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses	Journal Officiel du 30 septembre 2008
Le 22 octobre 2008	Règlement (CE) no 1100/2008 du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2008 concernant l'élimination de contrôles aux frontières des États membres dans le domaine des transports par route et par voies navigables (version codifiée)	Journal Officiel du 14 novembre 2008

VII. Aspects financiers

VII. 1 Bilan au 31/12/2008

ACTIF			PASSIF	
<u>Immobilisé</u>			<u>Résultat</u>	
Locaux	94.420,50		Boni reporté	512.396,10
- Amortissements	<u>- 85.746,41</u>	8.674,09	Réserve pour obligations sociales	546.071,84
Machines et matériel	48.762,30		Affectation du boni à la réserve sociale	<u>+ 77.175,02</u>
- Amortissements	<u>- 44.351,68</u>	4.410,62	Réserve pour obligations sociales	623.246,86
Mobilier	40.359,07		boni reporté de l'exercice 2008	<u>32.602,29</u>
- Amortissements	<u>- 39.726,50</u>	632,57		1.168.245,25
Site internet	13.621,58		<u>Pécules de vacances</u>	43.367,89
- Amortissements	<u>- 2.724,32</u>	10.897,26	<u>Dettes envers tiers</u>	23.658,07
<u>Réalisable</u>		108.158,45		
Sommes à recevoir				
<u>Disponible</u>				
Sicav Fima trésorerie		247.097,68		
Poste - compte épargne		260.469,97		
Fortis - compte à terme		350.000,00		
Argenta – bons de caisse		200.000,00		
Fortis - compte à vue		41.100,40		
Poste - compte à vue		3.125,32		
Argenta – compte à vue		128,81		
Caisse		576,04		
		1.235.271,21		1.235.271,21

VII. 2 Comptes de résultat au 31/12/2008

DEBIT		CREDIT	
Frais de personnel	378.513,68	Produit des licences d'exploitation (loi du 8.7.76 - AR du 19.8.76 modifié par AR du 19.11.85 et 14.04.94) (*)	657.868,59
Indemnités pour frais de représentation et de déplacement	3.882,58	Produits financiers	34.279,51
Frais de locaux	18.835,51	Manuels	6.977,50
Frais de bureau	50.883,35	Cotisations	1.100,00
Frais de déplacements	6.272,08		
Public relations	24.109,38		
Frais de réunions	3.196,40		
Jetons de présence	7.751,40		
Documentation	6.414,35		
Cotisations	13.775,00		
Taxes et frais	6.870,40		
Dotation aux amortissements :	14.885,57		
Sur locaux	2.571,71		
machines & matériel	6.728,29		
meublier	1.435,25		
bibliothèque	1.426,00		
site internet	2.724,32		
Frais administratifs sur licence d'exploitation	55.058,59		
RESULTAT			
<u>Boni Exercice 2008</u>	<u>109.777,31</u>		
	700.225,60		700.225,60

(*) Montants bruts perçus en licences d'exploitation

Conformément aux lois et aux statuts, vous êtes priés de bien vouloir :

- approuver le présent rapport;
- approuver les comptes des recettes et des dépenses concernant l'année 2008 et en donner décharge au Conseil d'Administration;
- prendre connaissance du rapport des contrôleurs des comptes et leur donner décharge;
- prendre connaissance des projets de budget pour l'année 2009 et l'approuver.

Le Conseil d'Administration

Bruxelles, le 24 avril 2009