

INSTITUT POUR LE TRANSPORT PAR BATELLERIE A.S.B.L.

RUE DE LA PRESSE 19 A 1000 BRUXELLES.

TÉL. : + 32 (0)2 217.09.67 – FAX : + 32 (0)2 219.91.86

WEBSITE : <http://www.itb-info.be> – E-MAIL : enquete@itb-info.be

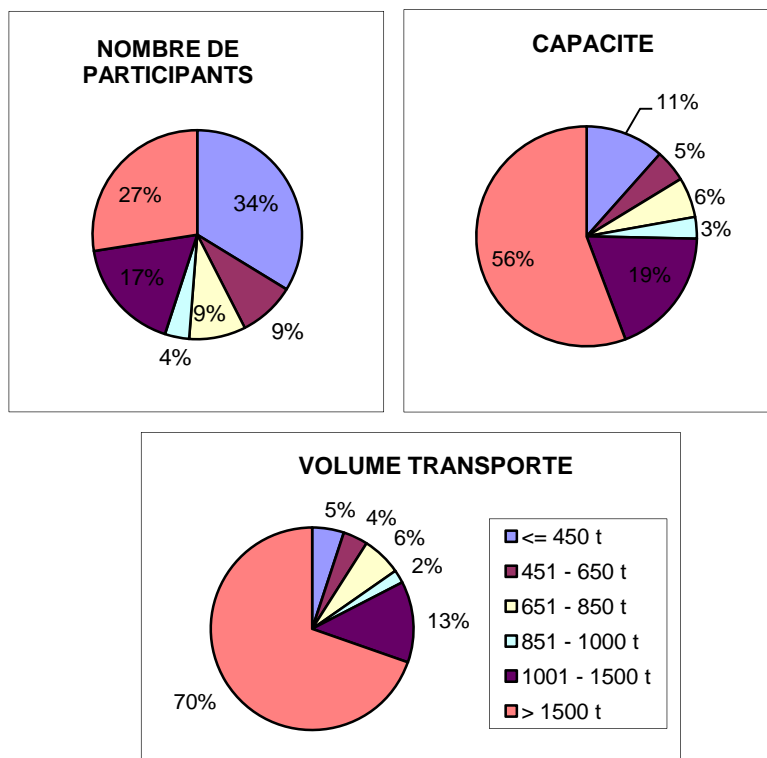
APERCU DE L'ENQUÊTE TRIMESTRIELLE DE CONJONCTURE DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR NAVIGATION INTERIEURE 3EME TRIMESTRE 2009.

L'Institut pour le Transport par Batellerie a.s.b.l. rassemble trimestriellement des informations sur la situation du secteur de la navigation intérieure, sur base d'une enquête de conjoncture transmise volontairement par un échantillon de la flotte d'entrepreneurs domiciliés en Belgique. Les résultats de ces enquêtes d'opinion doivent faire l'objet d'une interprétation prudente et un accent tout particulier doit être porté sur une analyse prospective des résultats sur une période globale de quatre trimestres en vue de pouvoir déterminer des tendances conjoncturelles sur une période donnée. A l'instar des années précédentes, un rapport circonstancié sera élaboré pour l'année 2009 en vue d'interpréter sur base annuelle les principales informations.

1. Introduction

Au cours du troisième trimestre 2009, l'échantillon était composé comme suit : sur un échantillon représentatif de 124 entreprises du secteur de la navigation intérieure, 80 formulaires de réponses valides nous ont été renvoyés, soit un taux de réponse d'environ 65%.

La capacité totale de chargement de l'échantillon représentait 87.538 tonnes et le poids total transporté au cours du troisième trimestre 2009 a été évalué à 773.059 tonnes.



Sur base des informations renvoyées, nous pouvons décrire les grandes tendances de l'activité en transport fluvial pour le trimestre considéré.

2. La demande de cale

Par comparaison avec le 2^{ème} trimestre 2009, la **demande de cale** au cours du troisième trimestre 2009 a été jugée **en baisse** par 54% des participants et en status quo par 39%.

Au cours du trimestre précédent, une majorité (64%) a également estimé que cette demande était en baisse.

3. L'offre de fret par relation

A l'instar des deux premiers trimestres de 2009, le trafic national est aussi considéré par une majorité (74%) comme non intéressant au cours du 3^{ème} trimestre 2009.

Toutes les relations au départ de la Belgique (B-F, B-NL, B-D) ont été jugées non intéressantes.

En ce qui concerne les autres relations, le tableau suivant synthétise les réponses en comparaison avec la situation au 3^{ème} trimestre 2008.

TENDANCES GENERALES	III/2009	III/2008
AU DEPART DE LA France		
--> Belgique --> Pays-Bas --> Allemagne	NON INTERESSANT (29/51) NON INTERESSANT (20/33) NON INTERESSANT (17/23)	ACCEPTABLE (20/48) ACCEPTABLE (15/28) NON INTERESSANT (9/18)
AU DEPART DES PAYS-BAS		
--> Belgique --> France	NON INTERESSANT (29/36) NON INTERESSANT (24/35)	ACCEPTABLE (21/32) NON INTERESSANT (15/27)
AU DEPART DE L'ALLEMAGNE		
--> Belgique --> France	NON INTERESSANT (24/28) NON INTERESSANT (20/22)	ACCEPTABLE (12/18) NON INTERESSANT (10/15)

4. Le prix des frets

Au cours du troisième trimestre 2009, les participants jugent le niveau des frets en baisse (62%). Le taux des frets a été jugé comme "non intéressant" par 76% des participants ; une tendance qui règne déjà depuis le trimestre précédent.

En ce qui concerne les recettes trimestrielles au cours du III/2009, un pourcentage majoritaire de personnes interrogées fait mention de recettes insuffisantes (90%) pour une saine gestion en matière d'investissements nécessaires et d'entretien.

5. Le nombre moyen de voyages chargés par trimestre

La moyenne des transports réalisés par entreprise se situe autour de 11-12 voyages pour le troisième trimestre 2009.

Le tableau ci-dessous mentionne les nombres moyens de voyages par classe de tonnage.

<u>Classe de tonnage</u>	<u>Nombre total de voyages</u>				<u>Nombre moyen de voyages chargés</u>			
	I/09	II/09	III/09	IV/09	I/09	II/09	III/09	IV/09
<= 450 t	135	156	151		5 – 6	6	5 – 6	
451-650 t	84	96	83		12	12	11 – 12	
651-850 t	75	70	77		10 – 11	11 – 12	11	
851-1000 t	14	23	25		4 – 5	5 – 6	8 – 9	
1001-1500 t	117	101	140		9	8 – 9	10	
>1500 t	398	344	449		15 – 16	15 – 16	20 – 21	
Totaux	823	790	925		10 – 11	10 - 11	11 – 12	

6. Prévisions

Au niveau des prévisions émises quant à ce que sera la demande de cale au cours du quatrième trimestre 2009, les avis se sont exprimés avec une majorité en faveur d'un statu quo ou une augmentation sur le marché et une tendance générale à un statu quo ou une augmentation du niveau des frets sur le marché.

7. Commentaires.

Une partie de l'enquête est consacrée aux remarques des entrepreneurs fluviaux sur le plan social, économique et en ce qui concerne l'exercice pratique de leur profession. Vous trouvez ci-après un aperçu des différentes observations :

1) ASPECTS SOCIAUX

Manque de places d'amarrage vu le nombre de bateau à l'arrêt; difficulté due au stress; temps disponible pour la famille et les relations sociales; manque de confiance entre acteurs; proposition de suppression de la navigation de nuit aux écluses en Flandre – cette solution constitue une aide en matière de santé; frais de personnel trop élevé en batellerie (via le fonds pour la navigation rhénane et intérieure) – les bateaux remorqueurs n'y sont pas soumis; permis de travail difficile à prolonger pour les roumains; coût du personnel élevé entraîne la suppression de l'emploi; temps libre mais pas de revenus.

2) ASPECTS ÉCONOMIQUES

Pas de transport de céréales de France vers la Belgique et les Pays-Bas; silos trop pleins – stockage en attente d'une hausse des prix; temps d'attente très long pour affrètement; frets trop bas par rapport au niveau de vie actuel; charges professionnelles trop élevées avec taxes supplémentaires; difficulté de paiement des impôts; activité au ralenti en août et perte de transport en septembre (de France vers Belgique) suite à la fin de la récolte; utilisation des réserves financières; exploitation avec Cale Info Service (CIS) en France mais peu d'offres; un système de tour de rôle peut constituer une solution à la baisse de 25% des frets ; beaucoup de voyage à vide vers la France; frets satisfaisants en France; besoin de tarifs planchers; situation concurrentielle entre bateliers; arrêt de l'activité en fin d'année si

pas de reprise; pas de paiement des heures supplémentaires et autres indemnités; CIS maintient un certain niveau de fret; l'investissement n'est plus possible vu le niveau des frets et le coût des chantiers navals; coût internet trop élevé à l'étranger; concurrence des grands bateaux car les affréteurs autorisent des lots réduits (500t pour 2000t de capacité); impossible de couvrir les coûts de réparation; une surcapacité de grands bateaux existe et encore plus de grands bateaux sont attendus, les affréteurs leur confient des transports partiels – pas de réaction des opérateurs ou autorités; problème de rentabilité (baisse de 60% des recettes et hausse des frais), réglementations plus importantes et concurrence déloyale de la flotte hollandaise; pas de possibilité d'épargner; entretien et réparation trop chers; délai d'un mois pour le paiement du fret; demande de délais de paiement des charges; AIS est inabordable au plan financier; niveau d'étiage bas du Rhin permet d'augmenter les trafics; pas de prise en compte des jours de navigation à vide au plan fiscal; demande d'application du taux de TVA de 6%; l'absence de mesure de soutien pour les investissements entraîne la délocalisation

3. EXERCICE PRATIQUE DE LA PROFESSION


Trop de formalités administratives et de réglementations; horaires réduits à Vitry et Reims alors que cela est la liaison principale vers le Sud de la France; service aux écluses lent en Région Wallonne; pas de responsabilité de VNF pour indemnisation d'avarie; pas de délai rapide pour la délivrance d'attestation du bateau (délai de 8 mois pour documents officiels); pas d'escalier aux écluses anversoises (Royer); manque de places pour le séjour de nuit vu la présence de grands bateaux sur l'Escaut supérieur; problème à l'écluse de Marchienne Docherie (au ralenti); travaux de longue durée sur le pont de chemin de fer en aval de l'écluse de Landelies; trop d'attente dans les ports et brutalité pour vider; souhait de contrôle policier plus humain en Wallonie (Obourg-Péronnes); les nouvelles normes techniques pour les petits bateaux vont conduire à la faillite; contrôle de l'inspection sociale; gestion déplorable du réseau des voies navigables en France (entretien, chômage, manque d'eau); autorisation de navigation pour grands bateaux non évaluée (Roulers – La Sambre); pas de suivi de dépôt de plaintes auprès de l'ombudsman de NV De Scheepvaart; RIS Vlaanderen pas accessible sur internet; contrôle correct des autorités allemandes; réductions budgétaires dues à la crise mais investissements prévus en Région wallonne; bateliers exploitant en Belgique sans licence d'exploitation; obligation de naviguer en équipage réduit ou insuffisant; difficultés de respecter les nouvelles normes CCR et qu'en sera-t-il pour les flottes de l'Est ?; souhait d'une obligation de suivre un stage de gestion; coût du renouvellement annuel du permis après 65 ans; trop de contrôle à bord; manque de places à Anvers et Gand; pas d'accès à la profession d'affréteur en Hollande fausse la concurrence; VHF canal 28 de l'écluse d'Evergem est défectueux; utilisation de l'écluse Kattendijk en cas de travaux ou chômage; contrôle fiscal différent selon les communes – intolérable; accommodations inadaptées pour le bateau au Port d'Anvers; proposition d'instaurer des limites de vitesse (Lys); adaptation des accès au quai pour bateaux ADN; demande d'un système centralisé international des contrôles.


4. Divers

Retour en arrière avec perte des acquis des grèves de 1975; manque de jeunes dans la profession; critique des propos des affréteurs à la table ronde – difficultés de négociation des prix; fin du métier de batelier par manque de soutien politique; souhait de stopper le moteur du bateau dans les écluses (consommation et pollution réduites, bruit moindre) en utilisant les amarres; demande d'utilisation des moyens des fonds de réserve du déchirage; souhait d'un statut identique à celui de l'affréteur pour affréter un bateau; manque d'informations sur l'application de la Convention déchets; opposition des services à la concurrence face au plan anticrise hollandais.

INSTITUT POUR LE TRANSPORT PAR BATELLERIE A.S.B.L.

Rue de la Presse 19 à 1000 BRUXELLES

 + 32 (0)2 217.09.67

 + 32 (0)2 219.91.86