

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

RUE DE LA PRESSE 19 A 1000 BRUXELLES.

TEL. : + 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

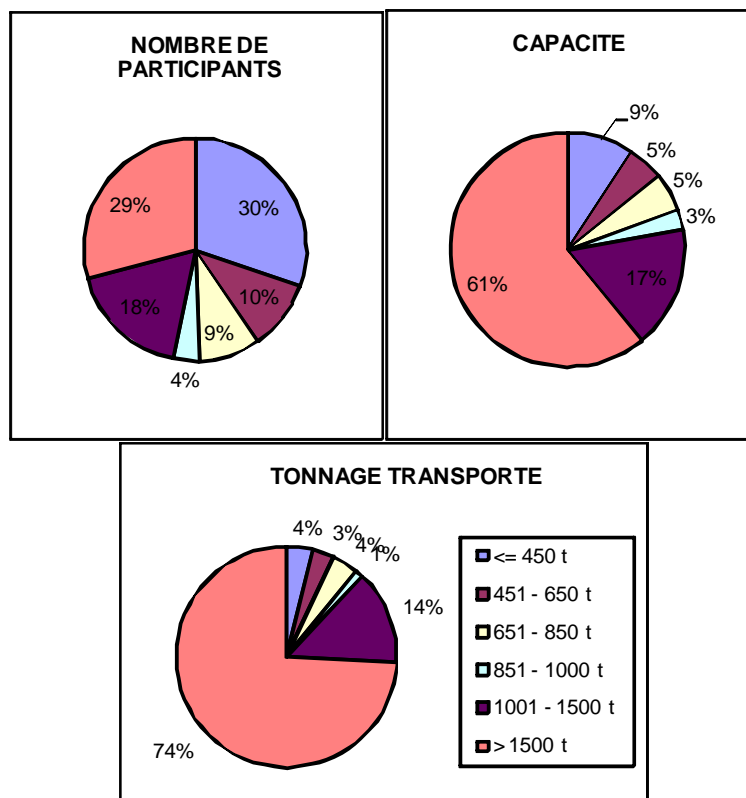
APERCU DE L'ENQUETE TRIMESTRIELLE DE CONJONCTURE DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR NAVIGATION INTERIEURE 1ER TRIMESTRE 2010.

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 dernières années, un rapport circonstancié sera élaboré pour l'année 2010 en vue d'interpréter sur base annuelle les principales informations.

1. Introduction.

Au cours du premier trimestre 2010, l'échantillon était composé comme suit : sur un panel représentatif de 120 entreprises du secteur de la navigation intérieure, 79 formulaires de réponses valides nous ont été renvoyés, soit un taux de réponse équivalent aux deux tiers. La capacité totale de chargement de l'échantillon représentait 97.633 tonnes et le poids total transporté au cours du 1^{er} trimestre 2010 a été évalué à 1.070.783 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 au 4^{ème} trimestre 2009, **la demande de cale** au cours du premier trimestre de 2010 **a été jugée très majoritairement stable voire à la baisse** (86 %).

Au cours du précédent trimestre, une majorité des participants ont estimé que cette demande était stable voire en baisse (83 %).

3. L'offre de fret par relation.

A l'instar du dernier trimestre 2009, le trafic national est considéré en majorité comme non intéressant (81 %) au cours du premier trimestre 2010.

Toutes les relations au départ de la Belgique (B-F, B-NL et B-D) sont jugées comme non intéressantes par les participants.

En ce qui concerne les autres relations, le tableau suivant synthétise les réponses en comparaison avec la situation au 1^{er} trimestre 2009.

| TENDANCES GENERALES | I/2010 | I/2009 |
|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| AU DEPART DE LA FRANCE | | |
| --> Belgique --> Pays-Bas --> Allemagne | NON INTERESSANT (22/40) NON INTERESSANT (23/38) NON INTERESSANT (17/22) | NON INTERESSANT (27/49) NON INTERESSANT (25/39) NON INTERESSANT (16/25) |
| AU DEPART DES PAYS-BAS | | |
| --> Belgique --> France | NON INTERESSANT (35/39) NON INTERESSANT (20/26) | NON INTERESSANT (38/41) NON INTERESSANT (30/35) |
| AU DEPART DE L'ALLEMAGNE | | |
| --> Belgique --> France | NON INTERESSANT (25/25) NON INTERESSANT (25/26) | NON INTERESSANT (28/31) NON INTERESSANT (23/26) |

4. Le prix des frets

Au cours du premier trimestre 2010, les participants jugent **le niveau des frets en baisse** (61%); **Le taux des frets a été jugé comme « non intéressant »** par une large majorité (83 %) des participants au cours du 1^{er} trimestre 2010.

Ce jugement confirme le renversement de la tendance positive exprimée jusqu'au troisième trimestre de l'année 2008.

En ce qui concerne les recettes trimestrielles, une majorité de personnes interrogées fait mention de recettes insuffisantes (86 %) pour une saine gestion en matière d'investissements nécessaires et d'entretien au cours du 1^{er} trimestre 2010.

5. Le nombre moyen de voyages chargés par trimestre.

La moyenne des voyages chargés réalisés par entreprise se situe autour de **11-12 voyages** au cours du premier trimestre 2010.

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

| <u>Classe de tonnage</u> | <u>Nombre total de voyages</u> | | | | <u>Nombre moyen de voyages chargés</u> | | | |
|--------------------------|--------------------------------|-------|--------|-------|----------------------------------------|-------|--------|-------|
| | I/10 | II/10 | III/10 | IV/10 | I/10 | II/10 | III/10 | IV/10 |
| <= 450 t | 142 | | | | 5 - 6 | | | |
| 451-650 t | 74 | | | | 9 - 10 | | | |
| 651-850 t | 70 | | | | 10 | | | |
| 851-1000 t | 18 | | | | 6 | | | |
| 1001-1500 t | 145 | | | | 10 - 11 | | | |
| >1500 t | 451 | | | | 19 - 20 | | | |
| Totaux | 900 | | | | 11 - 12 | | | |

6. Prévisions.

Au niveau des prévisions émises quant à ce que sera la demande de cale au cours du second trimestre 2010, les avis se sont exprimés majoritairement en faveur d'une stabilisation voire une hausse sur le marché et une tendance générale à une stabilisation 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

Situation familiale difficile ; trop d'heures de prestations ; manque de place sécurisée pour s'amarrer ; visite médicale à partir de 65 ans ; difficulté de trouver des places d'amarrage tant près des écluses que dans les ports ; boîte postale aux écluses serait pratique ; moins de problèmes causés par les intempéries hivernales ; nuit et récupération difficiles vu la navigation autorisée (Audenarde) ; manque de poubelle au quai du Roi Albert mais trois à Thuin ; déprime face aux relations contractuelles avec les affréteurs ; animosité à l'égard de la flotte néerlandaise ; introduction de la navigation de nuit en Région wallonne (écluses de Kain et Spière) – incompatible avec la période de crise et la période de repos (bruit et manque de places) ; manque de places de stationnement (Port d'Anvers, Canal Albert, Straatsburgdok et Wijnegem) ; stress causé par la crise et la situation familiale ; manque de places sécurisées pour la nuit et le weekend ; extension des heures de services jusqu'à 22h ; hiver rude pour l'équipage ; pas de temps pour la vie familiale ; charges sociales trop élevées ; absence de collégialité.

2) Aspects économiques

Reprise de l'activité ; disparition de Cale Info Services et voyages à vide vers la France ; tarifs de fret trop bas - dépenses en hausse ; critique des citernes pour huiles usées ; baisse des frets généralisée de 30% ; le prix de transport est le problème essentiel du secteur ; frets stables après une forte diminution ; prix du gasoil en hausse ; récupération TVA en France requiert un comptable ; beaucoup d'incertitude par rapport à l'AIS ; souhaite que la fiscalité tienne compte des jours d'inactivité ; travail à perte sur certaines relations ; suppression du supplément gasoil ; hausse de l'assurance ; prix pour nouveaux moteurs exorbitants ; report de paiement des crédits en Hollande – concurrence déloyale ; modalités pour la reconnaissance des jours sans voyages au niveau fiscal ; gasoil en hausse ; travail en dessous du seuil de rentabilité ; prix du transpondeur élevé et obligation à Anvers en mars 2011 ; nécessité de plainte à l'Europe si les Pays-Bas favorise leur flotte avec des mesures volontaristes ; coût de personnel


trop élevés suivant les conditions du Fonds à Anvers et par rapport aux pays limitrophes ; remboursement de TVA étrangère trop difficile à récupérer ; nombreux collègues qui naviguent à perte ; demande urgente au secteur bancaire de report de paiement des crédits ; le fret couvre seulement le gasoil et les droits portuaires ; des transports moyens de 500 tonnes en Belgique et aux Pays-Bas ; beaucoup de voyages à vide nuisent à la rentabilité ; suppression des indemnités ; position des affréteurs par rapport aux chargeurs et bateliers ; Ecocard : payer avant d'avoir les installations de réception ; grève en France vu la situation dramatique des frets ; cessation d'activités ; relations avec affréteurs difficiles pour obtenir un voyage ; la licence d'exploitation autorise les bateliers hollandais à nous concurrencer sur le réseau belge ; situation critique pour le secteur avec risque de faillite et désintérêt des jeunes ; position des affréteurs fortement critiquée ; quelques réductions de droits portuaires ; arrêt de la construction de nouveaux grands bateaux ; coût social du matelot trop élevé selon les conditions de la CP 139 ; réactions de l'Europe par rapport à la crise en batellerie ; problème de la TVA sur les services (Paquet Tva 2010) ; pas de subsides pour des bateaux écologiques.


3) Exercice pratique de la profession


Augmentation du débit sur le Rhône provoque des difficultés pour les petits bateaux montants ; subvention pour l'équipement AIS ; trop de contrôle de la police fluviale ; trop d'attente pour l'obtention des documents officiels (certificat communautaire, jauge du Rhin) ; trop de grands bateaux de 110 m sur les petits canaux (Sambre) ; risques d'accident lors de l'éclusage par défaut d'assistance des éclusiers ; manque de places de stationnement près des écluses (interdiction dans la zone des 500 mètres) ; annonce unique par VHF pour contrôle des droits de canaux est une initiative positive ; pas d'informations claires sur les nouvelles normes applicables aux bateaux ; infrastructures en mauvais état (France et Belgique) ; contrôle efficace de la police ; connaissance de la langue néerlandaise pour bateliers en Hollande est absurde ; visite médicale après 60 ans ; plainte introduite auprès de l'ombudsman sans réponse depuis un an ; pas de renseignements sur l'AIS ; concurrence déloyale de bateliers étrangers sans licence d'exploitation ; situation préoccupante pour les petits bateaux ; introduction de l'attestation de chargement à partir du 1^{er} novembre 2009 complique les relations avec le chargeur ; AIS et vie privée ; contrôle des documents de préférence à quai que dans l'écluse ; bonne gestion de la période des glaces par VNF ; trop de documents administratifs ; regrets pour la profession submergée par des formalités administratives ; peu de réaction des autorités par rapport à la crise dans le secteur (tarifs minima par exemple) ; difficultés techniques lors de l'installation de nouveaux mariphones ; échelles à réparer (Vlassebroeckbrug) – bites d'amarrage (Baessrode et Dendermonde) et le quai à Wetteren ; problème avec la réparation d'écluse à Anvers (Van Cauwelaert) ; manque d'entretien des écluses en Wallonie ; manque d'entretien de l'infrastructure (digue effondrée ; manque d'eau et envasement) ; trop de contrôle en un mois ; délai trop long pour l'obtention des documents officiels (certificat ADNR, attestations rhénanes, ...) ; réparation des quais sur l'Escaut supérieur, le canal de Willebroek-Bruxelles-Charleroi ; contrôle systématique du personnel et des temps de repos / conduite sur les grands bateaux ; services aux écluses du NV De Scheepvaart est scandaleux – idem pour l'écluse de Wijnegem et le canal maritime de Bruxelles ; avantages et inconvénients d'AIS ; possibilité de dépôt de verre, papier / carton le long du Canal Albert ; utilisation du livret de bord (temps de service) pour justifier les jours à vide au plan fiscal (forfait) ; ouverture de la navigation aux 135m vers Delfzijl ; appel aux bateliers pour se regrouper en association pour assurer leur survie ; lien entre temps de conduite et disponibilité des écluses (durée des bassinées).

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

 enquete@itb-info.be

<http://www.itb-info.be>