

# 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](mailto:enquete@itb-info.be)

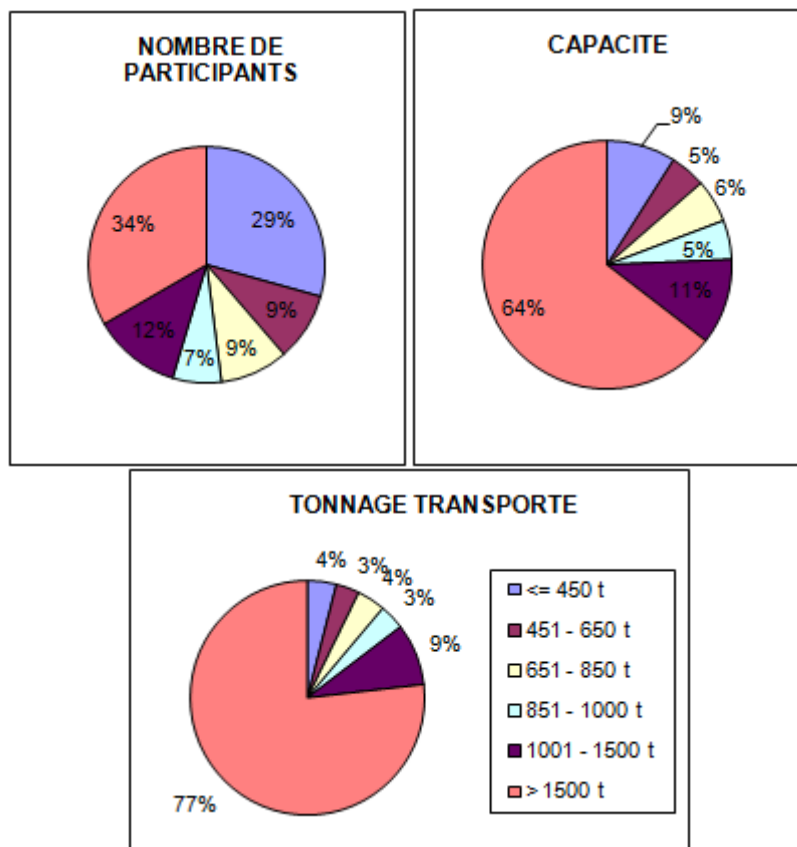
## APERCU DE L'ENQUETE TRIMESTRIELLE DE CONJONCTURE DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR NAVIGATION INTERIEURE 1ER TRIMESTRE 2011.

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 2011 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 111 entreprises du secteur de la navigation intérieure, 75 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 91.741 tonnes et le poids total transporté au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2011 a été évalué à 1.062.997 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<sup>ème</sup> trimestre 2010, **la demande de cale** au cours du premier trimestre de 2011 **a été jugée majoritairement stable** (54 %).

Au cours du précédent trimestre, une majorité des participants ont estimé que cette demande était stable voire en hausse (84 %).

## 3. L'offre de fret par relation.

A l'instar du dernier trimestre 2010, le trafic national est considéré en majorité comme non intéressant (59 %) au cours du premier trimestre 2011.

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<sup>er</sup> trimestre 2010.

TENDANCES GENERALES	I/2011	I/2010
<b>AU DEPART DE LA FRANCE</b>		
--> Belgique --> Pays-Bas --> Allemagne	<b>ACCEPTABLE</b> (18/37) <b>ACCEPTABLE</b> (15/32)- <b>NON INTERESSANT</b> (16/32) <b>NON INTERESSANT</b> (14/18)	<b>NON INTERESSANT</b> (22/40) <b>NON INTERESSANT</b> (23/38) <b>NON INTERESSANT</b> (17/22)
<b>AU DEPART DES PAYS-BAS</b>		
--> Belgique --> France	<b>NON INTERESSANT</b> (27/46) <b>NON INTERESSANT</b> (13/25)	<b>NON INTERESSANT</b> (35/39) <b>NON INTERESSANT</b> (20/26)
<b>AU DEPART DE L'ALLEMAGNE</b>		
--> Belgique --> France	<b>NON INTERESSANT</b> (18/23) <b>NON INTERESSANT</b> (17/22)	<b>NON INTERESSANT</b> (25/25) <b>NON INTERESSANT</b> (25/26)

## 4. Le prix des frets

Au cours du premier trimestre 2011, les participants jugent **le niveau des frets stable** (69%); **Le taux des frets a été jugé comme « non intéressant »** par une large majorité (65 %) des participants au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2011.

En ce qui concerne les recettes trimestrielles, une majorité de personnes interrogées fait mention de recettes insuffisantes (81 %) pour une saine gestion en matière d'investissements nécessaires et d'entretien au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2011.

## 5. Le nombre moyen de voyages chargés par trimestre.

La moyenne des voyages chargés réalisés par entreprise se situe autour de **12-13 voyages** au cours du premier trimestre 2011.

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/11	II/11	III/11	IV/11	I/11	II/11	III/11	IV/11
<= 450 t	146				6 - 7			
451-650 t	88				12 - 13			
651-850 t	65				9 - 10			
851-1000 t	44				8 - 9			
1001-1500 t	100				11 - 12			
>1500 t	496				19 - 20			
Totaux	939				12 - 13			

## 6. Prévisions.

Au niveau des prévisions émises quant à ce que sera la demande de cale au cours du second trimestre 2011, 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) Quels sont les points positifs ou négatifs que vous avez pu remarquer au cours de ce premier trimestre ?

Grâce à la remontée de l'économie, les bateliers ont plus d'ordres ; leurs revenus ne sont pas en relation avec les longues journées de travail. Ainsi, les contacts sociaux diminuent et on a l'impression de vivre sur une île. Il y a toujours un manque de lieux d'amarrage. On remarque également qu'à cause d'un manque de gouvernement, des mesures importantes ne pourront pas être prises. La question se pose si, en cas de fret trop bas, il ne vaut pas mieux rester à quai, puisqu'on ne ferait que diminuer le prix.

### 2) Aspects économiques

Presque tous les formulaires d'enquête indiquent une augmentation du nombre des frets pour les deux premiers mois de 2011 et une discordance entre les frets et les coûts. Pour la majorité des participants, ceci est dû au prix élevé du gasoil et on reproche les affréteurs de ne pas vouloir prendre en compte la clause de gasoil. La rétribution d'élimination pour les déchets huileux et graisseux est considérée comme tricherie, puisqu'il n'y a pas assez de points de dépôts. Ainsi, la rétribution d'élimination est vue comme une taxe supplémentaire au lieu d'une compensation pour l'élimination des eaux de fond de cale et des déchets huileux. Il y a de plus en plus de tâches administratives et comptables.

### 3) Exercice pratique de la profession

Trop de nouvelles exigences et règles. L'introduction de l'A.I.S est un bon instrument pour la navigation, mais est en même temps dangereux si on va s'y confier trop. On craint également que l'A.I.S. puisse être abusé par les affréteurs. Les bateliers francophones sont déçus du fait que l'autorité wallonne ne prévoit pas de mesures d'aide et qu'ils dépendent ainsi des initiatives flamandes et néerlandaises. Dans le cadre du respect pour l'environnement, le secteur de la batellerie est très préoccupé. L'introduction d'électricité à quai est très positive, mais les divers systèmes de paiement au-delà des frontières ne sont pas conformes. Il serait préférable d'augmenter les droits portuaires. Il y a un déversement d'huile au Kempisch Dok. Trop peu de places d'amarrage; demande de répartir les places selon la longueur du bateau. L'éclusage se passe trop lentement ; plus de quatre heures pour deux éclusages. De plus en plus de contrôles en France, mais ils ne sont pas considérés comme gênants. Les multiples contrôles en Allemagne par contre (parfois deux pour un seul voyage) sont exagérés. Une meilleure communication entre les services de contrôles pourrait faire gagner du temps. Les travaux en cours aux voies navigables sont positifs, mais on constate également que p. ex. les pieux d'amarrage sont usés. Il y a trop de formalités administratives à remplir. Partout, on opte pour une simplification administrative, sauf dans la batellerie.

### 4) Divers

Beaucoup de demandes pour un nouveau règlement de déchirage. La plupart des bateliers belges considèrent la flotte comme vieille, mais les frais de renouvellement sont trop élevés en relation avec le rendement. On insiste auprès de l'autorité pour prendre des mesures de renouvellement. Les bateliers sont stressés par les multiples formalités, nouvelles règles, adaptations aux nouvelles techniques de navigation ; de plus, les frets trop bas les découragent. Parfois, le fret est plus bas que la surestarie. Il y a les ralentissements aux écluses et les contrôles. Si l'état de santé n'est plus optimal (l'âge moyen du batelier augmente toujours), la situation est parfois dramatique. Dès lors, les bateliers demandent plus de compréhension, aussi bien de l'affréteur que de l'administration.

#### **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](mailto:enquete@itb-info.be)

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