

# 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)

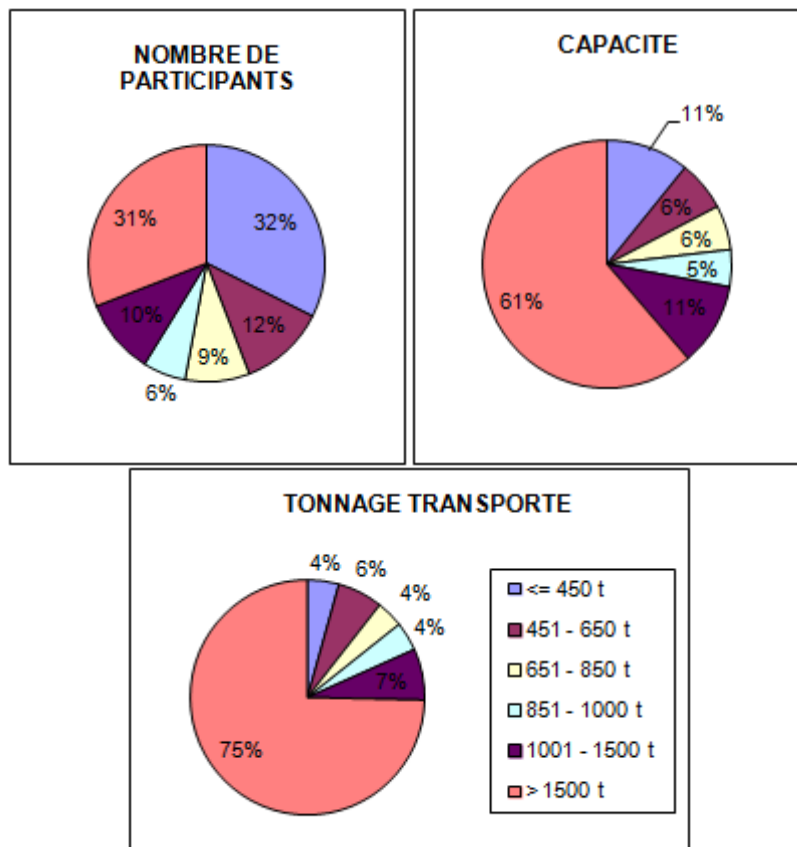
## APERCU DE L'ENQUETE TRIMESTRIELLE DE CONJONCTURE DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR NAVIGATION INTERIEURE 2EME TRIMESTRE 2011.

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 second trimestre 2011, l'échantillon était composé comme suit : sur un panel représentatif de 111 entreprises du secteur de la navigation intérieure, 68 formulaires de réponses valides nous ont été renvoyés, soit un taux de réponse équivalent à trois cinquième. La capacité totale de chargement de l'échantillon représentait 76.636 tonnes et le poids total transporté au cours du 2<sup>ème</sup> trimestre 2011 a été évalué à 940.708 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 1<sup>er</sup> trimestre 2011, **la demande de cale** au cours du second trimestre de 2011 **a été jugée très majoritairement stable voire à la hausse** (97 %).

Au cours du précédent trimestre, une majorité des participants ont estimé que cette demande était stable (54 %).

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

Au contraire de l'opinion émise lors du 1<sup>er</sup> trimestre 2011, le trafic national est considéré en majorité comme acceptable (65 %) au cours du deuxième trimestre 2011.

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

En ce qui concerne les autres relations, le tableau suivant synthétise les réponses des participants.

TENDANCES GENERALES	II/2011
<b><u>AU DEPART DE LA FRANCE</u></b>	
--> Belgique --> Pays-Bas --> Allemagne	<b>ACCEPTABLE</b> (23/35) <b>ACCEPTABLE</b> (14/27) <b>ACCEPTABLE</b> (8/14)
<b><u>AU DEPART DES PAYS-BAS</u></b>	
--> Belgique --> France	<b>ACCEPTABLE</b> (23/36) <b>ACCEPTABLE</b> (12/22)
<b><u>AU DEPART DE L'ALLEMAGNE</u></b>	
--> Belgique --> France	- NON INTERESSANT (11/13)

## 4. Le prix des frets

Au cours du second trimestre 2011, les participants jugent **le niveau des frets comme stable** (69%);

**Le taux des frets a été jugé comme « acceptable »** par une majorité (67 %) des participants au cours du 2<sup>ème</sup> trimestre 2011.

Ce jugement inverse la tendance négative exprimée jusqu'au premier trimestre de l'année 2011.

En ce qui concerne les recettes trimestrielles, une majorité de personnes interrogées fait mention de recettes insuffisantes (74 %) pour une saine gestion en matière d'investissements nécessaires et d'entretien au cours du 2<sup>ème</sup> trimestre 2011.

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

La moyenne des voyages chargés réalisés par entreprise se situe autour de **14-15 voyages** au cours du second 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	151			6 - 7	6 - 7		
451-650 t	88	136			12 - 13	17		
651-850 t	65	52			9 - 10	8 - 9		
851-1000 t	44	40			8 - 9	10		
1001-1500 t	100	84			11 - 12	12		
>1500 t	496	532			19 - 20	25		
Totaux	939	995			12 - 13	14 - 15		

## 6. Prévisions.

Au niveau des prévisions émises quant à ce que sera la demande de cale au cours du troisième trimestre 2011, les avis se sont exprimés majoritairement en faveur d'une stabilisation voire une baisse 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

Arrêt d'activité par suite de maladie et accident sans couverture sociale ; trop de prestations – peu de repos ; formalités administratives limitent le temps consacré à la famille ; météo idéale pour le travail ; manque de place d'amarrage sécurisée à Anvers et Gand – priorité donnée aux bateaux logement ou bateaux inactifs (déchirage) ; aide pour l'hébergement en fin de carrière est souhaitée ; suppression de la boîte postale de Kwaadmechelen ; difficulté pour l'embauche de matelot vu un manque de candidat.

### 2) Aspects économiques

Les charges sont trop élevées par rapport au fret ; coût du gasoil est prohibitif, surtout par rapport aux pays limitrophes ; la disparition de CIS est à l'avantage des affréteurs ; le prix fret n'est pas adapté à la hausse du gasoil ; la comptabilité est de plus en plus complexe et coûteuse ; pas de possibilité de récupération de la TVA étrangère sans internet ; la rentabilité est médiocre ; les recettes sont en baisse de 30% ; problème de TVA à payer en cas de revente du véhicule à un garage ; prix des réparations élevés ; discussion du relèvement de la rétribution d'élimination sans services adéquats ; charges sociales trop élevées pour embauche de personnel en Belgique ; difficultés relationnelles avec les affréteurs ; la crise ne semble pas finie et de nombreux crédits sont difficiles à rembourser ; pas de droits portuaires réduits à Gand pour des petites périodes de chargement/déchargement ; coût élevé pour l'équipage ; hausse de fret grâce aux basses eaux du Rhin.

### **3) Exercice pratique de la profession**

Imposition de nouvelles réglementations avec du tracasserie pour le suivi des changements ; délai pour l'obtention des documents administratifs ; trop de bureaucratie (Inspection GMP ou déclaration de déchargement) ; AIS à Anvers – nombreux problèmes concernant la préannonce obligatoire qui engendre des problèmes des bateaux aux écluses ; En Wallonie, le dragage est entrepris sans concertation avec la profession ; l'entretien de Ronquières est à déplorer (éclairage public à l'amont) ainsi de grandes difficultés à Ittre, Marchienne, Havré (pompes) et Strépy (places d'amarrage). Certains pieux d'amarrage sont défectueux et ne sont pas remplacés ; des problèmes d'horaires réduits aux écluses de Péronnes et Maubray ; problématique de la sécheresse constitue une fausse excuse pour justifier la baisse des eaux – l'incompétence du SPW en matière de gestion des écluses est mis en avant ; En Flandres, le dragage doit être envisagé à Deinze. Pour ce qui concerne VNF, on mentionne les grèves et le manque criant d'entretien du réseau Freycinet ; Délai de 6 mois pour la réception de documents de classification (Véritas) et coût onéreux de la visite ; nécessité générale de dragage et d'élargissement le long des voies d'eau ; problème de gestion des bassinées avec la mitoyenneté de la plaisance ; règles pour le nettoyage des cales mais absence d'installations pour déchets ; durée extrêmement longue pour obtenir le certificat de visite rhénan ; les règles rhénanes imposées aux bateaux existants vont provoquer leur disparition car les investissements sont trop lourds à supporter ; manque de connaissance des chargeurs à l'égard des formalités relatives à l'attestation de déchargement ; absence de réception des eaux de fond de cale en Région wallonne ; antenne fluviale du SPN au Grand Large à Mons au lieu d'Antoing ou Tournai.

### **4) Divers**

Remboursement rapide de la prime AIS par PBV ; mécontent du déclassement d'un appareil radar qui fonctionne bien mais qui est considéré comme obsolète ; demande de suppression du site marine trafic pour des raisons de protection de la vie privée et risque d'utilisation abusive.

#### **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>