

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

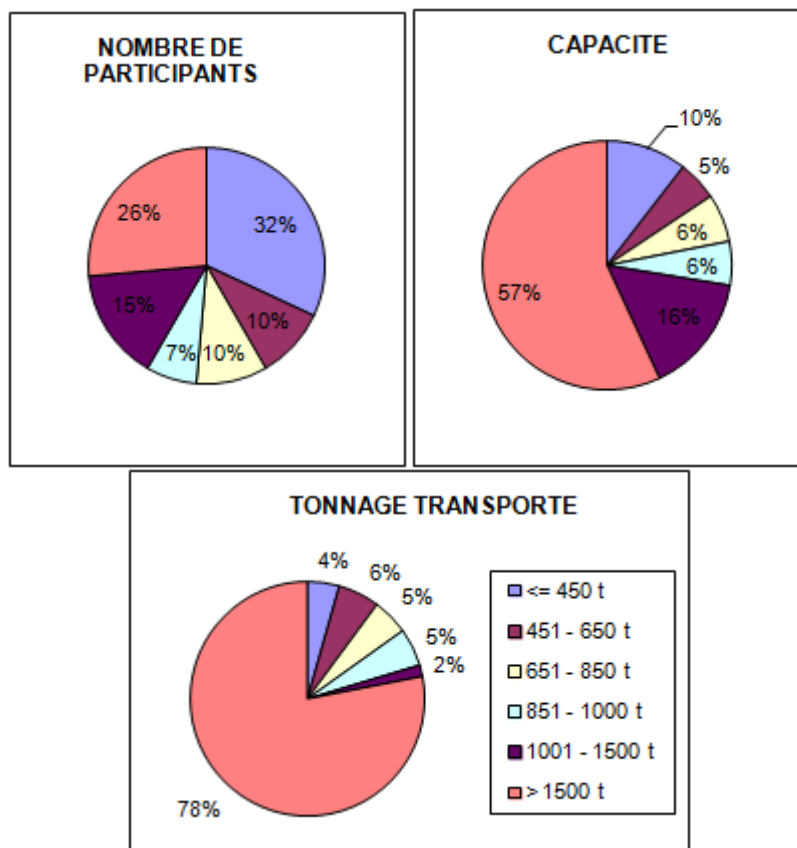
APERCU DE L'ENQUETE TRIMESTRIELLE DE CONJONCTURE DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR NAVIGATION INTERIEURE 3EME TRIMESTRE 2011.

L'Institut pour le Transport par Bateau 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.

1. Introduction.

Au cours du troisième trimestre 2011, l'échantillon était composé comme suit : sur un panel représentatif de 111 entreprises du secteur de la navigation intérieure, 72 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 82.205 tonnes et le poids total transporté au cours du 3^{ème} trimestre 2011 a été évalué à 812.585 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 2^{ème} trimestre 2011, **la demande de cale** au cours du troisième trimestre de 2011 **a été jugée très majoritairement stable voire à la baisse** (94 %).

Au cours du précédent trimestre, une majorité des participants ont estimé que cette demande était stable voire en hausse (97 %).

3. L'offre de fret par relation.

A l'instar du second trimestre 2011, le trafic national est considéré en majorité comme acceptable (50 %) au cours du troisième trimestre 2011.

Toutes les relations au départ de la Belgique (B-NL et B-D) sont jugées comme non intéressantes par les participants à l'exception de la relation B-F qui est considérée comme acceptable.

En ce qui concerne les autres relations, le tableau suivant synthétise les réponses en comparaison pour le 3^{ème} trimestre 2011.

TENDANCES GENERALES	III/2011
AU DEPART DE LA FRANCE	
--> Belgique --> Pays-Bas --> Allemagne	ACCEPTABLE (28/47) ACCEPTABLE – NON INTERESSANT (16-15/33) NON INTERESSANT (12/18)
AU DEPART DES PAYS-BAS	
--> Belgique --> France	NON INTERESSANT (29/39) ACCEPTABLE – NON INTERESSANT (13-13/27)
AU DEPART DE L'ALLEMAGNE	
--> Belgique --> France	NON INTERESSANT (16/23) NON INTERESSANT (15/19)

4. Le prix des frets

Au cours du troisième trimestre 2011, une majorité des participants jugent **le niveau des frets stable voire en baisse** ;

Le taux des frets a été jugé comme « non intéressant » par une majorité (55 %) des participants au cours du 3^{ème} trimestre 2011.

En ce qui concerne les recettes trimestrielles, une majorité de personnes interrogées fait mention de recettes insuffisantes (82 %) pour une saine gestion en matière d'investissements nécessaires et d'entretien au cours du 3^{ème} trimestre 2011.

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 troisième 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	129		6 - 7	6 - 7	5 - 6	
451-650 t	88	136	106		12 - 13	17	15	
651-850 t	65	52	87		9 - 10	8 - 9	12 - 13	
851-1000 t	44	40	53		8 - 9	10	10 - 11	
1001-1500 t	100	84	143		11 - 12	12	13	
>1500 t	496	532	339		19 - 20	25	17 - 18	
Totaux	939	995	857		12 - 13	14 - 15	11 - 12	

6. Prévisions.

Au niveau des prévisions émises quant à ce que sera la demande de cale au cours du dernier trimestre 2011, les avis se sont exprimés majoritairement en faveur d'une stabilisation voire une baisse sur le marché et une tendance générale à un statu quo au 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

Prestations lourdes pour un revenu minimum ; A Anvers, les escaliers dans les écluses sont en mauvais état (Ecluse Royer) ; rôle des affréteurs pour les affrètements vers la France et manque de communication et de professionnalisme ; manque de contact ; manque de place d'amarrage pour la nuit sur le Haut Escaut et la Lys ; ducs d'albe en mauvais état ; problème de santé met en péril l'activité ; difficulté pour prise de rendez-vous avec le docteur vu la pression du marché ; stress en augmentation ; plus de respect des temps de service et de repos ; manque de temps pour l'inscription scolaire ; la maladie entraîne des difficultés financières importantes pour un indépendant ; manque de places pour s'amarrer dans le port d'Anvers ; équipage non qualifié mais disposant de documents ; pas de contrôle sur les temps de repos ; manque de temps pour la famille ; Scheepvaartdagen est le seul événement qui permet des contacts sociaux ; difficulté de trouver un bon capitaine sans exigences financières élevées ;

2) Aspects économiques

Exploitation rentable sur le marché libre est impossible ; manque de bateau et chantier poussent les prix à la hausse ; les indemnités de starie ont légèrement augmentées mais l'application est un rêve ; le remplacement des moteurs sous prétexte d'économie de carburant n'est pas rentable au plan économique pour la catégorie des spits ; Pas de respect des nouvelles dispositions légales en matière de surestaries – classement du spits dans la catégorie des 1750 tonnes ; facturation propre des affréteurs/chargeurs avec surcoût ; temps d'attente long ; fret à destination de la France couvre à peine les frais de carburant ; difficultés pour le paiement des charges sociales pour le personnel et les


réparations ; prix de fret trop bas ; manque de rentabilité ; obligation d'accepter l'ancienne loi sur les surestaries ; le rôle des affréteurs est déplorable par la mise en concurrence exagérée avec de mauvaises conditions de transport ; remplacement de moteur à un coût plus élevé que le prix du bateau ; délai de paiement du solde de fret trop long ; frets trop bas par rapport à des charges importantes (lois sociales, assurances, gasoil ...) ; la carte ECO est du vol vu l'absence de réduction des droits portuaires et la possibilité de vente des huiles usées pour recyclage ; ; augmentation du nombre de voyage sans rentabilité supérieure ; demande de dragage ; uniquement entretien des ouvrages d'art ; droits portuaires de Gand trop haut pour un court séjour ; pas de négociation possible ; la valeur des grands bateaux a diminué alors que celle des petits a augmenté à un niveau inabordable pour des jeunes ; le prix de fret doit augmenter de 25 à 30% pour couvrir les frais et être rentable ; difficile application des nouvelles dispositions en matière de starie et indemnités ; charges sociales trop élevées pour embauche de personnel par rapport aux Pays-Bas ; l'eau potable n'est plus incluse dans les droits portuaires de Gand ; aide financière des Etats et des banques est urgente pour éviter la disparition de la batellerie.


3) Exercice pratique de la profession


Beaucoup de problèmes aux infrastructures wallonnes et françaises (Ecluse de Péronnes). Adaptation des sites d'information (RIS) défaillant et manque d'actualisation ; coût de l'eau potable à Gand élevé ; problème important pour les bassinées dans l'écluse Royer à Anvers ; entretien des berges en France en plus du dragage ; politesse des éclusiers de la Sambre à signaler ; réduction de la largeur autorisée des spits (de 5,1 m à 5,05 m) en France ; manque d'entretien des ouvrages d'art en Wallonie ; manque de contrôle sur les bateaux hollandais en défaut de paiement de licence ; contrôle de la FAV V par province au lieu de national ; manque de connaissance pratique pour le contrôle technique (coupure des moteurs en cas d'incendie alors que les lances à incendie sont nécessaires, utilisation du filin est dangereux et port du gilet de sauvetage) ; trop de contrôle de police ; manque de certificat officiel de visite après 15 mois – recours à des certificats provisoires successifs ; pas de récupération des eaux de salle des machines en Wallonie alors que la rétribution est payée ; le remplacement des anciens radars qui fonctionnent est une aberration en temps de crise ; trop d'écluses en panne ; attente d'une nouvelle campagne de déchirage ; demande d'un vade mecum des adresses des administrations compétentes en batellerie ; échelles de hauteur doivent être réparées sur le pont ferroviaire de Boom ; la signalisation lumineuse fait défaut sur les ponts du canal Albert ; manque de collaboration des préposés aux écluses de Monsin et de Petit Lanaye ; Ecluse Van Cauwelaert est un investissement perdu vu le temps d'attente ; temps de bassinée des écluses Volkerak et Kreekrak trop élevé ; les points de dépôts de déchets aux écluses du canal Albert sont régulièrement pleins ; manque de stationnement à l'écluse de Wijnegem, d'Evergem et dans le port de Gand ; pas d'exigence de déclaration à de nombreux points de déchargement (CDNI) ; problématique de l'usage des langues pour une bonne compréhension et pour assurer la sécurité ; obligation d'annonce sur le canal VHF 10 reste obligatoire malgré la présence d' AIS ; bonne compréhension mutuelle avec le personnel de « De Scheepvaart ».

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>