

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 2015.

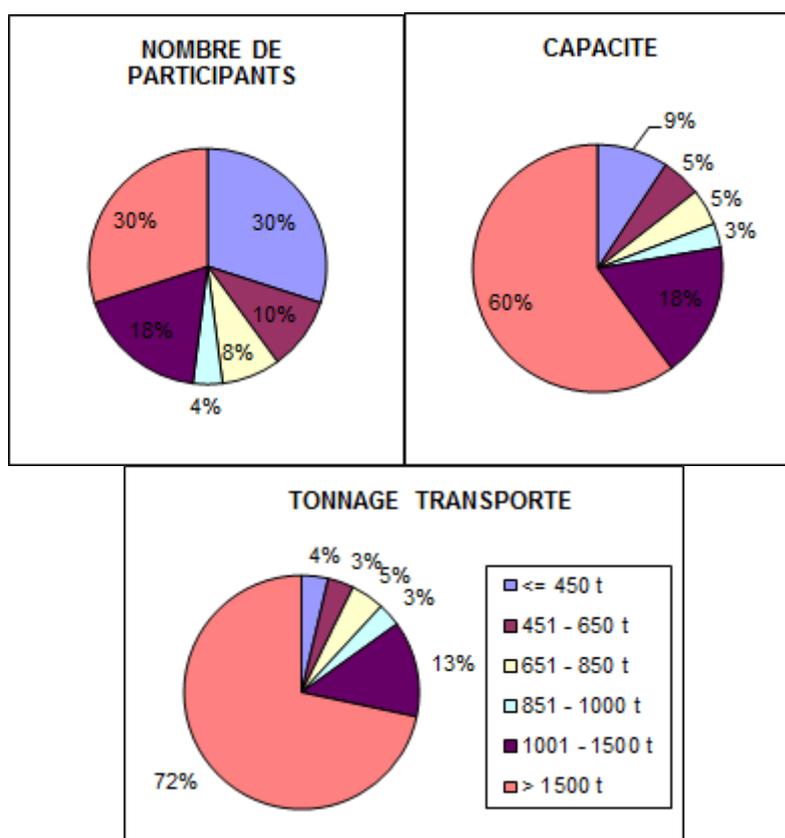
L'Institut pour le Transport par Batellerie a.s.b.l. rassemble trimestriellement des informations sur la situation du secteur de la navigation intérieure, sur base d'une enquête de conjoncture transmise volontairement par un échantillon de la flotte d'entrepreneurs domiciliés en Belgique.

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.

1. Introduction.

Au cours du premier trimestre 2015, l'échantillon était composé comme suit : sur un panel représentatif de 95 entreprises du secteur de la navigation intérieure, 50 formulaires de réponses valides nous ont été renvoyés, soit un taux de réponse équivalent à 53 %.

La capacité totale de chargement de l'échantillon représentait 60.421 tonnes et le poids total transporté au cours du 1^{er} trimestre 2014 a été évalué à 748.734 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 2014, la **demande de cale** au cours du premier trimestre de 2015 a été jugée très majoritairement stable (60%) voire en baisse (30%).

Au cours du précédent trimestre, une majorité des participants ont estimé que cette demande était également stable (69%) mais aussi en hausse (24%).

3. L'offre de fret par relation.

A la différence des trimestres précédents, le trafic national est considéré comme non intéressant (53 %) voire acceptable (59%) au cours du premier trimestre 2015.

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 2014.

TENDANCES GENERALES	I/2015	I/2014
AU DEPART DE LA FRANCE		
-> Belgique -> Pays-Bas -> Allemagne	NON INTERESSANT (12/25) – ACCEPTABLE (11/25) NON INTERESSANT (13/21) NON INTERESSANT (8/12)	NON INTERESSANT (21/33) NON INTERESSANT (21/31) NON INTERESSANT (16/18)
AU DEPART DES PAYS-BAS		
-> Belgique -> France	NON INTERESSANT (18/26) NON INTERESSANT (16/22)	NON INTERESSANT (26/33) NON INTERESSANT (16/27)
AU DEPART DE L'ALLEMAGNE		
-> Belgique -> France	NON INTERESSANT (10/14) NON INTERESSANT (11/12)	NON INTERESSANT (20/24) NON INTERESSANT (19/21)

4. Le prix des frets

Au cours du premier trimestre 2015, les participants jugent le **niveau des frets stable** (64%) voire en baisse (34%);

Le **taux des frets** au cours du 1^{er} trimestre 2015 a été jugé comme « non intéressant » par une majorité (60%) des participants et acceptable par 40% des participants.

En ce qui concerne les recettes trimestrielles, une majorité de personnes interrogées fait mention de recettes insuffisantes (88 %) pour une saine gestion en matière d'investissements nécessaires et d'entretien au cours du 1^{er} trimestre 2015.

5. Le nombre moyen de voyages chargés par trimestre.

La moyenne des voyages chargés réalisés par entreprise se situe autour de **13 - 14 voyages** au cours du premier trimestre 2015.

Le tableau ci-après 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/15	II/15	III/15	IV/15	I/15	II/15	III/15	IV/15
<= 450 t	93				6 - 7			
451-650 t	47				9 - 10			
651-850 t	57				14 - 15			
851-1000 t	27				13 - 14			
1001-1500 t	99				11			
>1500 t	372				24 - 25			
Totaux	695				13 - 14			

6. Prévisions.

Au niveau des prévisions émises quant à ce que sera la demande de cale au cours du second trimestre 2015, les avis se sont exprimés majoritairement en faveur d'une stabilisation 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

La mort du spits et de la petite flotte ; pas de problème de glace vu l'absence d'un hiver vigoureux ; pas de vie sociale à bord, vie sur une île ; Sur le canal Dessel-Schoten, on est considéré comme belge étranger dans son pays (bateliers néerlandais, affréteurs bataves et fret très bas) ; à la retraite depuis 2 ans, je travaille beaucoup moins et je prends plus de temps de repos ; cette année bon départ en ce qui concerne le travail, avec pour conséquence peu de temps pour le privé ; nécessité de voyages ainsi que de meilleurs recettes, mais les distances sont trop longues pour apporter les enfants à bord ; les collègues sont de plus en plus suspicieux entre eux par le fait que les affréteurs choisissent un jeune bateau pour leur transport ; en tant qu'indépendant, on ne peut tomber malade.

2) Aspects économiques

La diminution du prix du gasoil est utilisée pour réduire les prix de fret (3) ; nous devons nous rendre au chantier pour la classification rhénane, ce sont des bêtises; manque de transport en Belgique pour les 38 m, donc retour en France à vide (2) ; délai de paiement des frets par les affréteurs beaucoup trop long (parfois 3 ou 4 voyages réalisés non payés) ; les impôts sont trop élevés (2) ; charges sociales trop élevées ; le prix de fret de Belgique vers la France est scandaleusement bas ; le premier AIS a été subsidié, et maintenant nous devons installer des cartes de navigation coûteuses qui permettent à l'état néerlandais d'épargner des accompagnants de circulation ; charges toujours trop élevées (2) ; rapport avec les courtiers - affréteurs très difficile ; unique satisfaction du voyage = paysage ; beaucoup de déplacement à vide ; peu d'offres au départ des Pays-Bas et de la Belgique, frets trop bas (3) ; satisfait de la baisse du prix du gasoil, mécontent que les frets diminuent également ; coût pour la classification et ADN extrêmement cher ; certains affréteurs appliquent les conditions Imexgra en dépit des protestations de beaucoup de bateliers ; les jeunes bateliers n'ont aucun intérêt pour les petits bateaux ; système absurde de paiement préalable de la TVA sur le gasoil à l'étranger et ensuite remboursement ; prix de fret trop bas par rapport aux coûts des réparations ; équipage

trop onéreux + insécurité en ce qui concerne les salaires minima avec une bureaucratie en Allemagne ; discussions concernant le prix de fret : les affréteurs traitent les bateliers d' « incapables » ; fret encore assez rentable ; la grève n'a rien apporté ; les bateaux qui sont la propriété des banques naviguent encore au même prix de fret ; augmentation du salaire des matelots roumains ; pas assez de recettes par rapport aux investissements (2) ; les frais de personnel augmentent mais les revenus restent identiques ; tout doit être sécurisé (gilet de sauvetage à bord) mais les échelles pour aller au bateau sont cassées.

3) Exercice pratique de la profession

De plus en plus compliqué avec les lois ; très déçu des nouvelles directives prises par VNF ; gros problème pour obtenir du personnel à bord pour la certification du bateau ; trop de contrôles (2) ; mauvais état de l'infrastructure, surtout sur l'Escaut et la Lys ; La commission rhénane ne peut pas nous informer sur les cartes de navigation électroniques (pourtant obligatoire sur la zone géographique du Rhin) ; +/- 6 mois d'attente pour des documents officiels Veritas - Commission rhénane après la visite du bateau (3) ; rendez-vous trop long pour visite pour certificat technique rhénan ou communautaire (55 jours) ;, visite médicale pour patente rhénane (30 jours) (2) ; réduction du personnel à VNF ; infrastructure lamentable des canaux en France et en Belgique ; pas de possibilité d'amarrage autour de l'écluse d'Evergem ; contrôle abusif de la police qui ne connaît rien de la réglementation fluviale ; urgence de contrôle des éclairages des bateaux ; trop de lieux de chargement / déchargement sans échelles pour les petits bateaux ; pas de place tranquille dans le port d'Anvers ; les rendez-vous avec le service Binnenvaart se font par ordinateur (très pratique pour les personnes âgées) ; depuis la régionalisation, il y a beaucoup de problème avec le renouvellement des attestations techniques et l'administratif par cause de manque de personnel ; mauvaise réorganisation des interruptions (mars Havré, avril Hérisson, mai Kain) ; les écluses sur l'Escaut sont des ruines ; bateaux de > 86 m sur des voies navigables qui ne sont pas prévues pour cela ; (Escaut, Lys, Sambre) ; le chargement et déchargement se fait de plus en plus brutalement par manque de temps de sorte que la cale est souvent abîmée ; trop de nouvelles normes ; le déménagement du secrétariat de la Commission rhénane à Schoten est pratique ; il y a beaucoup de navires de mer éclusés à l'écluse Van Cauwelaert avec des temps d'attente pour la batellerie ; les places d'amarrages sont dans un état piteux sur le Rhin canalisé ; manque d'enfoncement et pas assez de places d'amarrage à certains quais de déchargement le long du canal Albert ; l'eau potable est plus onéreuse dans le port d'Anvers.

4) Divers

Sur le canal Leuven - Dijle, hors du Zennegat, il n'y a pas d'eau potable disponible ; besoin urgent de subsides pour la petite cale ; pas assez de travail en Belgique pour les petits bateaux ; l'enquête sur les prix de fret est insuffisante ; il y a trop de pontons de dragage sur les places d'amarrage de la batellerie ; c'est scandaleux que le WenZ ne veuille pas placer des containers pour déchets à Gand ; peu d'heures d'ouverture des parcs à containers pendant le week-end ; besoin urgent de système de carte de sorte que les étrangers ne puissent plus déposer leurs déchets gratuitement chez nous ; le marché libre a détruit la flotte belge et française ; les bateaux commencent à ressembler à des épaves ; (pas d'argent pour l'entretien) ; je ne trouve pas d'acheteur pour mon bateau (qui doit avoir 40% de moyens propres) ; quand un subside à l'investissement ? L'attestation de déchargement et son application constituent un problème.

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>