

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 2016.

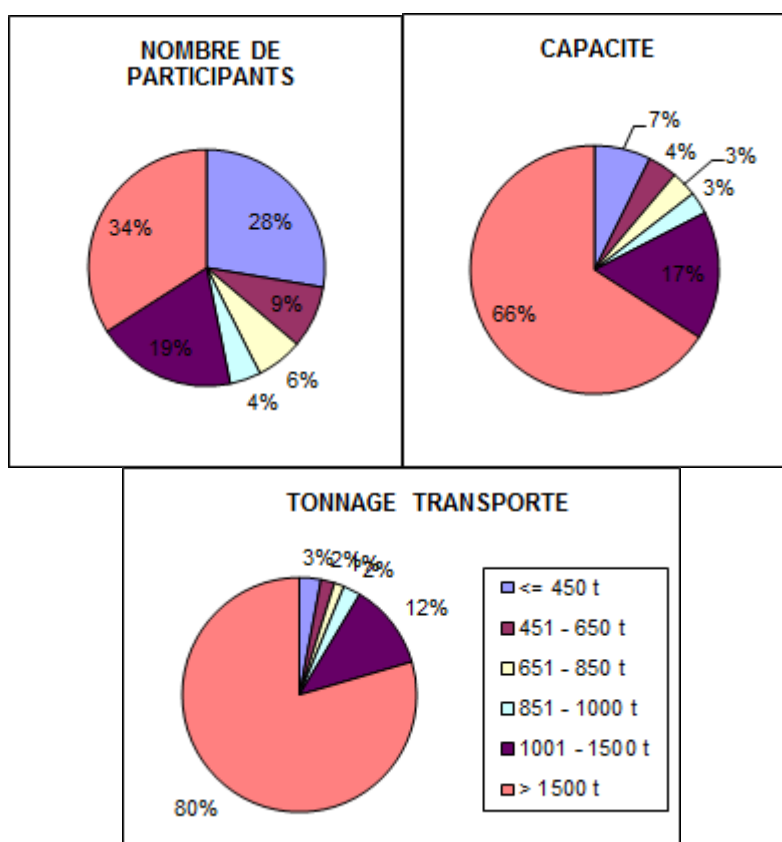
L'Institut pour le Transport par Batellerie a.s.b.l. rassemble trimestriellement des informations sur la situation du secteur de la navigation intérieure, sur base d'une enquête de conjoncture transmise volontairement par un échantillon de la flotte d'entrepreneurs domiciliés en Belgique.

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 2016, l'échantillon était composé comme suit : sur un panel représentatif de 89 entreprises du secteur de la navigation intérieure, 47 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 65.658 tonnes et le poids total transporté au cours du 1^{er} trimestre 2016 a été évalué à 768.536 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 2015, **la demande de cale** au cours du premier trimestre de 2016 **a été jugée très majoritairement en baisse** (72%).

Au cours du précédent trimestre, une majorité des participants ont estimé que cette demande était également stable (49%) mais aussi en hausse (33%).

3. L'offre de fret par relation.

A l'instar des trimestres précédents, le trafic national est considéré comme non intéressant (60 %) voire acceptable (40%) au cours du premier trimestre 2016.

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 2015.

| TENDANCES GENERALES | I/2016 | I/2015 |
|---|---|--|
| AU DEPART DE LA FRANCE | | |
| --> Belgique --> Pays-Bas --> Allemagne | NON INTERESSANT (15/27) NON INTERESSANT (12/19) NON INTERESSANT (13/15) | NON INTERESSANT (12/25) – ACCEPTABLE (11/25) NON INTERESSANT (13/21) NON INTERESSANT (8/12) |
| AU DEPART DES PAYS-BAS | | |
| --> Belgique --> France | NON INTERESSANT (20/25) NON INTERESSANT (12/19) | NON INTERESSANT (18/26) NON INTERESSANT (16/22) |
| AU DEPART DE L'ALLEMAGNE | | |
| --> Belgique --> France | NON INTERESSANT (14/17) NON INTERESSANT (13/14) | NON INTERESSANT (10/14) NON INTERESSANT (11/12) |

4. Le prix des frets

Au cours du premier trimestre 2016, les participants jugent **le niveau des frets en baisse** (70%) voire stable (30%);

Le taux des frets au cours du 1^{er} trimestre 2016 **a été jugé comme « non intéressant »** par une majorité (66%) des participants et acceptable par 34% des participants.

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^{er} trimestre 2016.

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 2016.

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/16 | II/16 | III/16 | IV/16 | I/16 | II/16 | III/16 | IV/16 |
| <= 450 t | 70 | | | | 5 - 6 | | | |
| 451-650 t | 32 | | | | 8 | | | |
| 651-850 t | 26 | | | | 8 - 9 | | | |
| 851-1000 t | 24 | | | | 12 | | | |
| 1001-1500 t | 102 | | | | 11 - 12 | | | |
| >1500 t | 362 | | | | 22 - 23 | | | |
| Totaux | 616 | | | | 13 - 14 | | | |

6. Prévisions.

Au niveau des prévisions émises quant à ce que sera la demande de cale au cours du second trimestre 2016, les avis se sont exprimés majoritairement en faveur d'une stabilisation sur le marché et une tendance générale à une stabilisation ou une baisse 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

Je prends mon temps pour faire le transport avec le respect des temps de repos et de par ce fait j'arrive toujours trop tard à mon port, avec des remarques désagréables du destinataire ; attente très longue aux voyages en Belgique et en France engendre qu'on ne voit pas souvent la famille et les amis (3). Heureusement on a un mobile ; trop peu de travail pour les petits bateaux en France ; trop peu de places d'amarrage (5) : bel équipement pour les bateaux logements (3) (p.ex. canal de la Nèthe) mais rien pour les organisations professionnelles. Trop peu de places pour les nuitées (2) ; nous avons bien commencé 2016 et nous avons encore du temps pour les activités sociales. Le quai à Anvers est occupé par Trafuco et Benelux Diving, Asiadok par De Wit, pas de bateaux avec familles dans le Houtdok. Les papiers, ça reste un problème : nous voulons prolonger nos certificats de conduite à cause de notre âge (65 ans), mais où ? Quand on veut remplir le réservoir d'eau potable, cela devient un parcours du combattant. Dans les écluses sur la Sambre, les vannes d'ouverture sont bien souvent cassées ou alors le tuyau est cassé et sur la Meuse, on supprime les endroits qui existent ; les coûts sont trop élevés par rapport aux autres pays européens ; plus de paperasses ainsi moins de temps de qualité avec la famille ; les vacances de ski ! Mais seulement comme point positif; charges sociales impayables; meilleur respect du temps de service et de repos grâce à la nouvelle écluse d'Ivoz-Ramet, en moyenne 2,5 h de gain par voyage.

2) Aspects économiques

Quand le gasoil descend, les prix de fret ont descendu avant, quand c'est le contraire, il n'augmente pas avant. Un transport est un transport, je ne vois pas pourquoi un manque de transport doit faire tomber le prix; les frais de mon comptable ont augmenté et les prix de frets baissent (4) : de sorte à nouveau moins de bénéfice ; pas de travail en Belgique pour les 38 m ! En 3 mois je n'ai pas réussi à charger une seule fois en Belgique. De plus en plus de rapprochement en camion. Beaucoup moins de transport pour les spits. Je pense vraiment que cette fois la disparition du 38 m est programmée ; toujours plus de taxes et nos frets plus bas, taux gasoil moins élevés, plus de frais en rapport avec la commission du Rhin, nous faisons toujours des travaux inutiles; lois sociales et impôts trop élevés, très peu d'approvisionnement, affréter trop longtemps à l'avance : 1 à 2 h ; beaucoup de navigation à vide. Les affréteurs donnent le travail aux coopératives (ELV) ; le prix de frets est tombé à nouveau et diminution de l'offre de travail (7) ; loi sociale et impôts très dur à payer ; la fiscalité, le remboursement de la TVA trop long; entrepris d'autres trafic avec moins de nuisance de l'infrastructure (incidents); coût élevé du réseau électrique à quai; droits portuaires d'Anvers : 1 x 6 tonnes d'eau potable inclus ; tu as un problème quand tu travailles un mois entier dans le port. Cours de formation ADR onéreux: 1.040 euros ; aides à la construction n'existent pas en Flandre; aucune directive sur l'amortissement; pourquoi la Belgique est-elle divisée pour les subsides ? Si vous voulez profiter de la subvention, il faut se localiser en Wallonie ; les affréteurs déterminent le prix de fret ; pour le moment, le prix bas du gasoil est un bon gain sur les charges.

3) Exercice pratique de la profession

Tout va bien. J'aime beaucoup ma profession et surtout mon bateau mais la manière dont elle est exercée n'est pas bonne ; dans le port de Gand, ils ont mis un ponton pour les réfugiés, les organisations professionnelles n'ont aucune place d'amarrage décente ; la police (fluviale) est plus stricte en matière de surveillance, beaucoup de contrôle à l'écluse d'Evergem ; 10 % de tous les ouvrages d'art sont en danger quand nous naviguons à travers ; problèmes avec les certificats de conduite, ils vont refuser les petits bateaux par la nouvelle réglementation ; la commission du Rhin est ouverte de manière restreinte ; en tant que Flamand, on ne peut pas aller en Wallonie. Une fusion de WenZ et De Scheepvaart, une bonne idée ? Pourquoi on construit 28 « watertrucks » avec un subside ? Distorsion de concurrence! Si la subvention est finie, ils vont à l'encontre de la rive comme les bacoliers et les lashbaks ; trois contrôles des papiers en quatre jours ; Noordkasteeldok Anvers : interdit d'utiliser les agrès; le bureau du Rhin à Schoten est souvent fermé pour cause de maladie. Très peu de places pour rester à l'arrêt en sécurité vu les vols ; installation AIS est contrôlée dans les moindres détails, en particulier aux Pays-Bas avec outrageusement des amendes élevées en cas d'erreur ; les écluses de « La Neuville » ne font pas preuve de discernement pour placer les bateaux dans le bassin ! Les bateaux ne sont pas de forme rectangulaire! Ecluse de Monceau/Sambre à horaire réduit. Elle donne pourtant accès à la carrière de Landelies qui donne énormément de travail à la batellerie ; la prolongation de la patente du Rhin ou certificats de conduite n'est plus possible à Gand ou à Anvers ; les délais d'attente trop longs au terminal sur l'Escaut ; on ne tient pas compte des besoins de la navigation intérieure sur le Rhin et ses ports et écluses ; trop de contrôles par la police, RWS. Nous naviguons à l'international et nous sommes contrôlé en moyenne 1 x par mois ; difficultés avec les administrations concernant les impôts, la TVA et aussi les différents documents liés au bateau pour naviguer. Arrêt de navigation pour faire les documents administratifs = perte d'exploitation.

4) Divers

Quand un batelier a plusieurs transports en main, l'affréteur en profite aussi pour minimaliser le prix ; en ce qui concerne le port d'Anvers, cela ne va plus, bientôt on ne peut plus stationner (2) en attente d'un voyage ; le marché est complètement effondré. Peu ou pas de demande. Arbitraire des affréteurs. Les entreprises ne respectent pas les accords. Les surestaries ne sont pas payées ou mal. Les bateliers français et néerlandais naviguant en Belgique, sont favorisés. La collecte des déchets est irréalisable ; bon service par NV De Scheepvaart en cas de problème d'eau et de vapeur dans le quai d'attente de Wijnegem ; de gros problèmes financiers pour tenir la tête hors de l'eau. Si tu n'as pas d'argent de côté, mieux vaut ne pas tomber malade.

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>