

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 2^{EME} TRIMESTRE 2016.

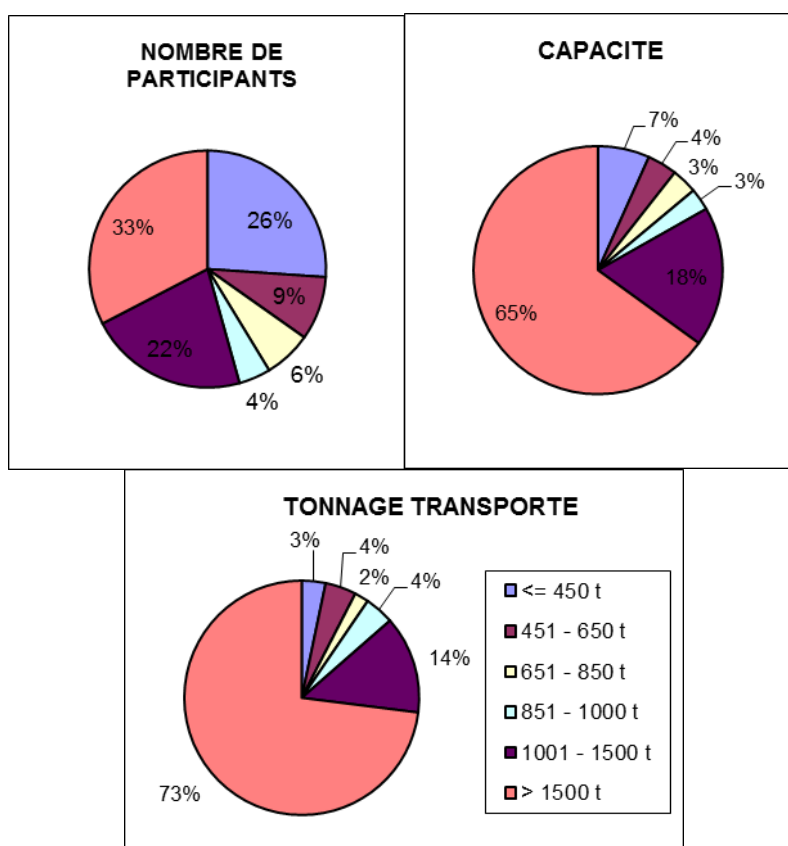
L'Institut pour le Transport par Batellerie a.s.b.l. rassemble trimestriellement des informations sur la situation du secteur de la navigation intérieure, sur base d'une enquête de conjoncture transmise volontairement par un échantillon de la flotte d'entrepreneurs domiciliés en Belgique.

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 deuxième trimestre 2016, l'échantillon était composé comme suit : sur un panel représentatif de 87 entreprises du secteur de la navigation intérieure, 46 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 66.150 tonnes et le poids total transporté au cours du 2^{eme} trimestre 2016 a été évalué à 694.117 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^{er} trimestre 2016, **la demande de cale** au cours du deuxième trimestre de 2016 **a été jugée en baisse et stable** (85%).

Au cours du précédent trimestre, une majorité des participants a estimé que cette demande était en baisse (72%).

3. L'offre de fret par relation.

Avec plus d'impact que pour le premier trimestre de 2016, le trafic national est considéré comme non intéressant (68 %) au cours du deuxième 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 2^{ème} trimestre 2015.

TENDANCES GENERALES	II/2016	II/2015
AU DEPART DE LA FRANCE		
--> Belgique --> Pays-Bas --> Allemagne	NON INTERESSANT (11/22) - NON INTERESSANT (10/13)	ACCEPTABLE (15/25) NON INTERESSANT (13/22) NON INTERESSANT (12/14)
AU DEPART DES PAYS-BAS		
--> Belgique --> France	NON INTERESSANT (18/26) NON INTERESSANT (9/16)	NON INTERESSANT (18/30) NON INTERESSANT (11/19)
AU DEPART DE L'ALLEMAGNE		
--> Belgique --> France	NON INTERESSANT (12/14) NON INTERESSANT (10/10)	NON INTERESSANT (15/22) NON INTERESSANT (13/14)

4. Le prix des frets

Au cours du deuxième trimestre 2016, les participants jugent **le niveau des frets en baisse** (72%).

Le taux des frets au cours du 2^{ème} trimestre 2016 **a été jugé comme « non intéressant »** par une majorité (70%) des participants.

En ce qui concerne les recettes trimestrielles, une majorité de personnes interrogées (83 %) fait mention de recettes insuffisantes pour une saine gestion en matière d'investissements nécessaires et d'entretien au cours du 2^{ème} trimestre 2016.

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 deuxième 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	90			5 - 6	7- 8		
451-650 t	32	51			8	12-13		
651-850 t	26	25			8 - 9	8- 9		
851-1000 t	24	32			12	16		
1001-1500 t	102	87			11 - 12	8- 9		
>1500 t	362	243			22 - 23	16-17		
Totaux	616	528			13 - 14	11-12		

6. Prévisions.

Au niveau des prévisions émises quant à ce que sera la demande de cale au cours du troisième trimestre 2016, les avis se sont exprimés majoritairement en faveur d'un statu quo ou 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

Peu de contact social avec la famille, les amis et les collègues, souvent via téléphone (6) ; beaucoup trop d'heures de prestations (70 à 100 heures/semaine); en tant qu'indépendant, pas de revenus en cas de maladie; nous avons nous-même les temps de repos en mains; des voyages sur le Danube pendant l'année scolaire excluent une vie familiale; les temps de navigation et de repos devraient être plus flexibles à remplir: temps de navigation plus courts en cas de brouillard et orage, plus longs en cas de beau temps; des délais sur les terminaux à conteneurs sont souvent refusés, dès lors il faut souvent annuler d'autres rendez-vous (médicaux); les charges sociales pour le personnel sont trop élevées en comparaison avec les pays voisins ; vu les restrictions d'heures d'ouverture des écluses en Wallonie suite aux grèves et au manque de personnel, il est parfois difficile de respecter les temps de repos; trouver une place d'amarrage reste difficile et ainsi on dépasse parfois les temps de navigation et de repos ; le personnel de réserve est difficile à trouver; inutile de s'annoncer partout, cela pourrait être lié à l'AIS2.

2) Aspects économiques

Nous ne pouvons plus épargner, chaque euro sert pour les frais ; manque de transports et baisse des tarifs, la situation est comparable à celle de 1975 ; nous ne faisons que le stricte nécessaire au niveau de l'entretien, puisque cela ne rapporte rien en cas de vente, 90% est vendu comme bateau de logement; exploitation totale par les affréteurs; très déçu par nos collègues bateliers qui se laissent

exploiter; prix de frets très bas (7); pratiquement plus d'offres de transports pour les spits au départ de la Belgique, des Pays-Bas et de l'Allemagne vers la France ; les impôts sont toujours plus élevés ; la demande de petits bateaux augmente en Campine, mais le prix ne suit pas ; vie et taxes toujours en augmentation; beaucoup de bateaux s'affrètent pour plusieurs voyages à l'avance, au détriment des bateaux qui s'affrète voyage par voyage; payer la TVA en Allemagne et aux Pays-Bas pour la récupérer par après (des frais ridicules pour rien) ; les prix de fret en dessous du prix de revient! Quid la dite nouvelle loi ? Les prix sont sous pression à cause du haut niveau d'eau sur le Rhin; cours ADNR (1000 euros) et examen radar (125 euros) sont chers; concurrence déloyale vis-à-vis de la Wallonie et la France. Pourquoi nous n'avons pas les 30% d'aides? En Flandre, tout est 30 % plus cher au même prix de fret; le prix de gasoil augmente; nouveau certificat de navigabilité coûte 1.450 euros (le contrôleur a été à bord pendant 4h).

3) Exercice pratique de la profession


Temps d'attente trop longs aux écluses, trop de contrôle par la police, administration va plus vite, mais trop de papier; 16 mois après le contrôle nous n'avons toujours pas reçu les documents originaux (la prochaine fois, nous irons aux Pays-Bas); sur un voyage de 600 km, j'ai dû faire un détours de 110 km, à cause du mauvais entretien des voies navigables et la mauvaise communication; état du réseau fluvial en France et en Wallonie dans un état déplorable; grève répétée des éclusiers sur réseau VNF; panne consécutive à l'écluse d'Yvoz-Ramet, Evergem, Merelbeke, Ronquières et Strépy; souhait de contrôle plus fréquent; le certificat de visite en Belgique est une catastrophe (il est impossible de faire un nouveau bateau d'un vieux); les canaux de la Campine sont bien entretenus, mais il y a peu de navigation professionnelle; longue attente pour avoir la nouvelle patente du Rhin; manque de places pour la nuit en Allemagne; trop de contrôle du WSP en Allemagne par rapport au bouée de sauvetage, des lettres sur le bateau, les poubelles sur le pont et dans la chambre des machines ; ... travaux d'entretien urgents sur l'Escaut/Lys ; pour passer la nuit sur le Danube, il faut jeter l'ancre à chaque fois; les nouvelles normes de contrôle sont ridicules; le contrôle sur les temps de navigation et l'équipage ne doit pas se faire à 22h mais bien à 2h la nuit; charger et décharger en Belgique le jour après une grève: des dockers ivres à bord; après le déchargement de calcaire, la cale n'est pas toujours délivrée de façon balayée; manque de personnel en Wallonie, surtout à l'écluse de Neuville; des travaux de réparation urgentes au-dessus et en-dessous de l'écluse de Maubray et Péronnes; nous demandons un contrôle et ne recevons même pas de réponse; nouvelles normes vont tuer le métier à cause de fret trop bas; besoin de plus de communication et transparence au niveau du verdissement de la navigation intérieure; besoin d'instances comme l'EICB aux Pays-Bas; il faut plus de clarté sur la réglementation future d'émission et les adaptations éventuelles possibles ; manque de place de stationnement à Anvers (2); temps d'attente trop longs aux terminaux de l'Escaut, la navigation maritime a toujours priorité; manque d'informations sur les interruptions en Belgique; contrôles des autorités habillés de façon inadaptée (jeans), elles sont uniquement identifiables par leur badge; les amendes aux Pays-Bas sont extrêmement hautes ; à l'écluse de la Neuville, on applique des règles absurdes sur les dimensions des bateaux; inspection sur l'eau par Euroclass € 641 (beaucoup trop cher pour 1h. de promenade autour du bateau); service de jaugeage à Ostende est la catastrophe ; souhait de plus de contrôles de vitesse; besoin d'embarcadères flottants pour la navigation en attente à la hauteur de l'écluse Van Cauwelaert; besoin d'un lieu de débarquement pour la voiture à l'embarcadère Lillo sur l'Escaut.


4) Divers


La navigation intérieure reste une profession avec peu de gains ; il n’y a plus d’avenir dans cette profession; besoin urgent d’aide à la nouvelle construction pour la flotte belge pour tout gabarit, car l’âge moyen est très élevé et besoin de prime de déchirage; l’autorité (M. Weyts) ne doit pas se mêler avec la navigation professionnelle (subsidés, construction de pousseurs à petit gabarit), il y a assez de petits bateaux, il faut uniquement leur permettre une vie digne ; espérons que l’on garde la régie en gestion propre lors de la fusion de De Scheepvaart et WenZ (De Scheepvaart réagit de manière rapide et efficace en cas de pannes et plaintes); concurrence entre les affréteurs pour faire le plus de chiffre d’affaires, aux dépens des bateliers; la nouvelle construction est une bonne idée, mais alors dans toutes les catégories de bateaux ; la navigation intérieure est trop contrôlée au niveau international ; les bateaux citernes à simple coque, qui sont exclus de la navigation, occupent nos places de stationnement pendant des mois ; de par la loi sur la plus-value, trop de nouveaux bateaux vont venir en navigation (8 unités 110 x 44,45); les gens qui souhaitent arrêter, ne peuvent pas vendre leur bateau; il est nécessaire d’avoir un service comme “Steunpunt Binnenvaart” aux Pays-Bas; l’obligation absurde de porter un gilet de sauvetage en cas de brouillard et temps de gel.

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>