

# LA NAVIGATION INTERIEURE EN MOUVEMENT

VISION DE LA FEDERATION DE  
LA BATELLERIE BELGE asbl

**Fédératie**  
**Belgische**  
**Binnenvaart**



**Fédération**  
**Batellerie**  
**Belge**

# Introduction :

## LA FLOTTE BELGE DE BATEAUX D'INTERIEUR DANS NOTRE ECONOMIE

- Capacité de transport
- Valeur de marché de la flotte
- Aspects socio-économiques
- Transport
- Aspects financiers
- Position concurrentielle internationale
- Consommation en énergie/écologie
- Conclusions

# Propositions de la FBB relatives à la politique belge en navigation intérieure

1. Plans réglementaire, administratif et institutionnel

# Propositions de la FBB relatives à la politique belge en navigation intérieure

## 2. Financement des investissements d'entreprises

# Propositions de la FBB relatives à la politique belge en navigation intérieure

## 3. Problèmes socio-économiques

- Avenir des automoteurs de cargaison sèche < 1.000 t
- Les pétroliers à simple coque
- Position concurrentielle des entreprises de la navigation intérieure belge
  - Charges salariales et occupation
  - Rajeunissement et modernisation de la flotte

# Propositions de la FBB relatives à la politique belge en navigation intérieure

4. Infrastructure
5. Transparence du marché

# Propositions de la FBB relatives à la politique belge en navigation intérieure

## Conclusions générales

# ITB – Atelier 23 mars 2007

## « La navigation intérieure en mouvement »

### Vision de la Fédération de la Batellerie Belge ( FBB)asbl

#### Introduction : la flotte belge de bateaux d'intérieur dans notre économie

##### *Capacité de transport*

+ 1600 bateaux ----→ 1.800.000 tonnes  
(= 60.000 camions de 30 t)

Cargaison sèche : 1250 -----→ 1500.000 t  
dont automoteurs 1.000 -----→ 1.050.000 t  
< 1000t : 600, soit 60 pct

barges 240 -----→ 450.000 t

Pétroliers : 210 -----→ 300.000 t

*Valeur de marché de la flotte* : plus qu'un milliard EUR

##### *Socio-économique :*

- Plus que 3.000 personnes directement actifs, y compris les salariés
- Emploi indirect : idem
- Entreprises familiales : 1200 ménages indépendants (= 90 pct du total)

##### *Transport*

- Volume 90 à 100 mio de tonnes  
PS Trafic intérieur belge : +- 35 mio de tonnes !)
- Prestations de transport : 20 à 25 mia de tkm
- 30 à 40 pct des chargements et des déchargements dans nos ports maritimes (excepté Zeebrugge)

*Financier* : recettes +- un demi mia EUR

##### *Position concurrentielle internationale*

- 16 pct de la flotte européenne (excl Pologne)
- techniquement : grands bareaux : performant, cfr PB  
autres : comparativement bien modernisés ; > 35 ans !
- productivité : grands bateaux : très élevée , cfr PB  
autres : amélioration continue depuis la libération du marché
- capacités professionnelles :grands bateaux : très bien  
autres : amélioration possible !

##### *Consommation en énergie/écologie*

Consommation en carburants comparée au camion :un tiers par tkm

## Conclusions concernant la flotte intérieure belge

- importance vitale pour la mobilité belge et européenne
- artère principale pour le trafic entre les ports de mer et leur arrière-pays
- axée fortement sur le trafic international ; concurrentielle
- secteur important dans notre économie, avec un bon potentiel d'emploi
- potentiel très large eu égard la réalisation des normes KYOTO

XXXXXXXXXXXXXX

## Propositions de la FBB relatives à la politique belge en navigation intérieure

### 1. Plan règlementaire, administratif et institutionnel

- Loi de 1936 sur l'affrètement fluvial : des adaptations souhaitables pour éviter des risques de contradiction juridiques avec CMNI
- Certificats de classification : supprimer les différences de normes et de durée dans l'UE (fausse concurrence)
- Guichets de NI à Anvers et à Liège : inertie suite à la scission interne
- Meilleure harmonisation entre la gestion fédérale et celle des régions

### 2. Financement des investissements d'entreprises

Pression internationale ininterrompue vers des bateaux plus grands (économies d'échelle)

-----> déséquilibre latent entre Moyens Propres et Moyens de tiers

-----> besoin de moyens financiers supplémentaires sous forme de prêts subordonnés

**L'accès possible au Fonds de Participation belge est actuellement trop restreint !**

### 3.Problèmes socio-économiques

#### 3.1 L'avenir des automoteurs de cargaison sèche <1.000 t

*600 unités, soit 60 pct des automoteurs*

- Une partie importante des eaux intérieures en Belgique, en France et aux Pays-Bas n'est accessible que pour les bateaux de la classe I, II ou III . La capacité globale de ces canaux est relativement importante, mais fortement sous-employée
- De plus en plus on constate manque de cale sur place, ce qui force les chargeurs à trouver d'autres moyens de transport (surtout le camion !)
- Pour des raisons financières, familiales et sentimentales, les jeunes se désintéressent de plus en plus de ces types de bateaux, tandis que bon nombre de propriétaires approchent de l'âge de la retraite.

**La FBB insiste à ce que nos autorités prennent d'urgence les mesures nécessaires à arrêter le délaissement économique de ces types de bateaux puisqu'ils peuvent contribuer à réduire fortement le problème de la mobilité belge et européenne. Dès lors nous recommandons :**

- un assouplissement **supplémentaire** de l'accès au marché des capitaux pour les débutants par le biais de prêts subordonnés du Fonds de Participation, éventuellement à compléter par de Garanties régionales *Actuellement l'achat de petits bateaux y est effectivement exclu, vu la limite d'âge !*
- soutien à l'investissement (en intérêts et en capital) pour l'achat ainsi que pour la modernisation (voir le programme Naiades de l'UE),

en combinaison avec du soutien social pour les entrepreneurs plus âgés quittant le métier.

### 3.2 Des pétroliers à simple coque: 170 bateaux, soit 80 pct de la flotte et 2/3 du tonnage

vu la pression du marché d'affrètements vers des bateaux à double coque, **une étude sur l'avenir des bateaux à simple coque s'impose afin de trouver les mesures nécessaires, soit à stimuler:**

- **reconstruction** des bateaux techniquement sains en double coque ou vers le transport de cargaisons sèches, en cas de rentabilité potentielle acceptable
- **transformation de l'entreprise** vers un autre secteur
- **retraite anticipée** pour certains entrepreneurs

### 3.3 Position concurrentielle des entreprises de la NI belge

#### 3.3.1 Charges salariales et occupation

*à traiter par M. Marc Parmentier, Président de A A C*

#### 3.3.2 Rajeunissement et modernisation de la flotte en général ; agrandissement ; écologie

Besoin d'investissements continus vu la concurrence internationale :

- dans le marché du trafic rhénan et dans ARA : construction à neuf de bateaux plus grands
- lors de l'achat et de la modernisation de bateaux plus jeunes > 1500 t (jusqu'à 30 ans)
- lors de l'achat et de la modernisation de bateaux sains jusqu'à la catégorie III (normalement âgés de plus que 35 ans)

et vu les normes européennes de plus en plus sévères en matière de consommation en énergie et d'émissions.

**Des mesures fiscales sont à recommander !**

*La FBB regrette fortement que le Projet de loi récent sur l'exonération de certaines plus-values lors de nouveaux investissements en bateaux a dérogé fondamentalement aux conditions de base alternatives prévues dans l'avant-projet (art 44ter, §2).*

*En outre l'exclusion de la batellerie de la déduction fiscale augmentée lors d'investissements écologiques devrait être radiée !*

#### 4. Infrastructure

- pendant les dernières décennies les investissements publics belges ont été insuffisants à effectuer au maximum la contribution de NI à la réduction du problème de la mobilité
- le Plan wallon décennal 2007/2016 et le Masterplan du port de Bruxelles prouvent la vision et la confiance en notre secteur.

**La FBB fait appel aux autorités de la région flamande à entamer sans délais la réalisation de l'ouverture du port de Zeebrugge vers le sud pour des bateaux de la classe Vb (4500 t) ainsi que de la liaison avec le projet Seine/Nord en France, vu les perspectives positives en matière de trafic à partir de 2013.**

#### 5. Transparence de marché

- les systèmes d'information télématique de marché actuelles devraient être complétés et harmonisés moyennant des subsides publics
- l'information basée sur l'observation du marché de frets devrait être accélérée
- le secteur a besoin d'informations sur l'évolution du marché de transport par eau à moyen et à long terme ; à réaliser par :  
une étude approfondie de l'évolution future du transport belge par bateau, surtout sur les eaux intérieures de 'petite' capacité ;  
la création d'une banque de données officielle sur les bateaux en construction

#### Conclusions

*1. Les institutions belges (fédérales / régionales) devraient s'efforcer à collaborer pour faciliter la réalisation d'une politique de NI intégrée et à long terme.*

*2. Des efforts publics fondamentaux et intégrés sur le plan financier et sur le plan fiscal et social seront inévitables afin de stimuler le transport par eau de façon à ce que celui-ci puisse contribuer efficacement à la réalisation des objectifs belges de mobilité et d'écologie*

*3. La FBB est à la disposition des autorités respectives pour collaborer de façon constructive à optimiser le transport par eau dans notre économie .*

Roger Vanthuyne  
Président