

Bruxelles, le 27 octobre 2026

CAP 2030 : l'ITB réunit les décideurs politiques autour de l'avenir de la navigation intérieure belge

Une journée d'étude consacrée à la compétitivité et aux choix politiques à l'horizon 2030

La flotte belge de navigation intérieure perd du terrain. Entre 2015 et 2024, sa prestation de transport est passée de 12,5 à 10,1 milliards de tonnes-kilomètres. Sa part dans la prestation de transport européenne a également reculé, de 9,2 % à 8,6 %. Une nouvelle étude du bureau Rebel, réalisée à la demande de l'Institut pour le Transport par Batellerie (ITB), en analyse les causes et formule 17 recommandations politiques.

Lors de la journée d'étude CAP 2030, organisée le 26 octobre à Bruxelles, l'ITB a réuni des décideurs politiques, des organisations concernées et des représentants européens du secteur pour examiner les conclusions de l'étude et envisager leur traduction en choix politiques.

Plusieurs mécanismes à l'origine du recul

L'étude combine une analyse de la position sur le marché et de l'évolution de la flotte avec une comparaison des conditions d'exploitation dans les pays voisins. La flotte belge est relativement présente sur des liaisons où le marché s'est contracté ces dernières années. Cela explique une partie du recul, mais pas sa totalité : sur certaines liaisons, la part de marché belge diminue également. La composition des marchandises transportées ne constitue pas une explication déterminante.

L'étude identifie aussi les mécanismes qui influencent la compétitivité : coûts salariaux, possibilités d'investissement et de financement, réglementation et disponibilité de personnel qualifié.

Un modèle de coûts illustre concrètement ces différences. Pour un même automoteur de 110 mètres sur la liaison Gand-Neuss, les coûts annuels d'exploitation modélisés dans un modèle d'armement employant des salariés s'élèvent à environ 1 125 000 euros en Belgique, contre 965 000 euros aux Pays-Bas. Les coûts salariaux belges plus élevés pèsent particulièrement dans cette comparaison. Dans ce modèle, l'écart avec le Luxembourg et la Suisse est encore plus important.

Ce résultat ne s'applique toutefois pas de la même manière à toutes les entreprises. Pour un batelier propriétaire-exploitant, son propre travail et, sous les conditions applicables, le régime fiscal forfaitaire des bateliers peuvent compenser une partie du désavantage. Le modèle d'entreprise, le type de bateau et le régime de navigation influencent également l'incidence des écarts de coûts.

Une transition écologique qui doit rester financièrement supportable

Outre les enjeux de compétitivité existants, le secteur doit poursuivre sa transition écologique. Une étude complémentaire réalisée par Cognauship à la demande de l'ITB montre que cette transition implique à la fois des investissements technologiques et des coûts d'utilisation supplémentaires.

Un investissement techniquement pertinent n'est donc pas automatiquement financièrement supportable. Les fonds propres, la capacité de remboursement et l'accès à un financement adapté restent déterminants. Le défi pour les pouvoirs publics consiste à soutenir la transition écologique sans affaiblir davantage les bases économiques du secteur.

Des recommandations à leur mise en œuvre

Les 17 recommandations concernent différents aspects de la gestion des entreprises et du cadre politique.

À court terme, elles portent notamment sur la continuité du régime fiscal forfaitaire des bateliers et l'harmonisation de certaines règles relatives aux équipages avec les Pays-Bas. Parmi les dossiers structurels figurent les coûts salariaux et la création d'un fonds destiné au déploiement commercial de solutions de modernisation de la flotte prêtes pour le marché. D'autres recommandations concernent la navigation innovante, le recrutement et la fidélisation du personnel ainsi qu'un meilleur suivi du lieu d'établissement des entreprises de navigation intérieure, du pavillon sous lequel naviguent leurs bateaux et des emplois qu'elles créent.

Ces mesures relèvent de différents niveaux de compétence et s'inscrivent dans des calendriers de mise en œuvre distincts. Lors de la journée d'étude, ces différences ont été discutées et les participants ont exprimé leurs préférences parmi une sélection de mesures pour chaque horizon temporel.

« Une augmentation du transport par voie d'eau ne signifie pas automatiquement un renforcement des entreprises, des investissements et de l'emploi en Belgique. Avec les nouvelles perspectives de marché offertes notamment par Seine-Escaut, nous devons également veiller aux bases économiques de notre navigation intérieure », déclare Kim Mylle, directeur de l'ITB.

L'ITB entend utiliser les résultats de l'étude et les contributions de la journée pour élaborer, avec le secteur et les autorités, des dossiers de suivi ciblés. Cela suppose une répartition claire des rôles, une évaluation de la valeur ajoutée et de la faisabilité des mesures, ainsi qu'un meilleur suivi de l'évolution du secteur.

L'objectif n'est pas seulement de développer le transport par voie d'eau, mais aussi de préserver un secteur belge de la navigation intérieure solide, où l'entrepreneuriat, les investissements et l'emploi restent durablement ancrés. L'étude sera prochainement rendue publique.

Contact presse

Kim Mylle, directeur de l'ITB

k.mylle@itb-info.be

+32 2 217 09 67

À propos de l'ITB

L'Institut pour le Transport par Batellerie (ITB), la Maison de la Batellerie en Belgique, fait le lien entre le secteur et les pouvoirs publics. En tant que centre de connaissances et plateforme de concertation, l'ITB œuvre en faveur d'une navigation intérieure forte, innovante et durable, en accordant une attention particulière à la transition écologique, au développement des connaissances, à la promotion et à une réglementation adaptée.

www.itb-info.be