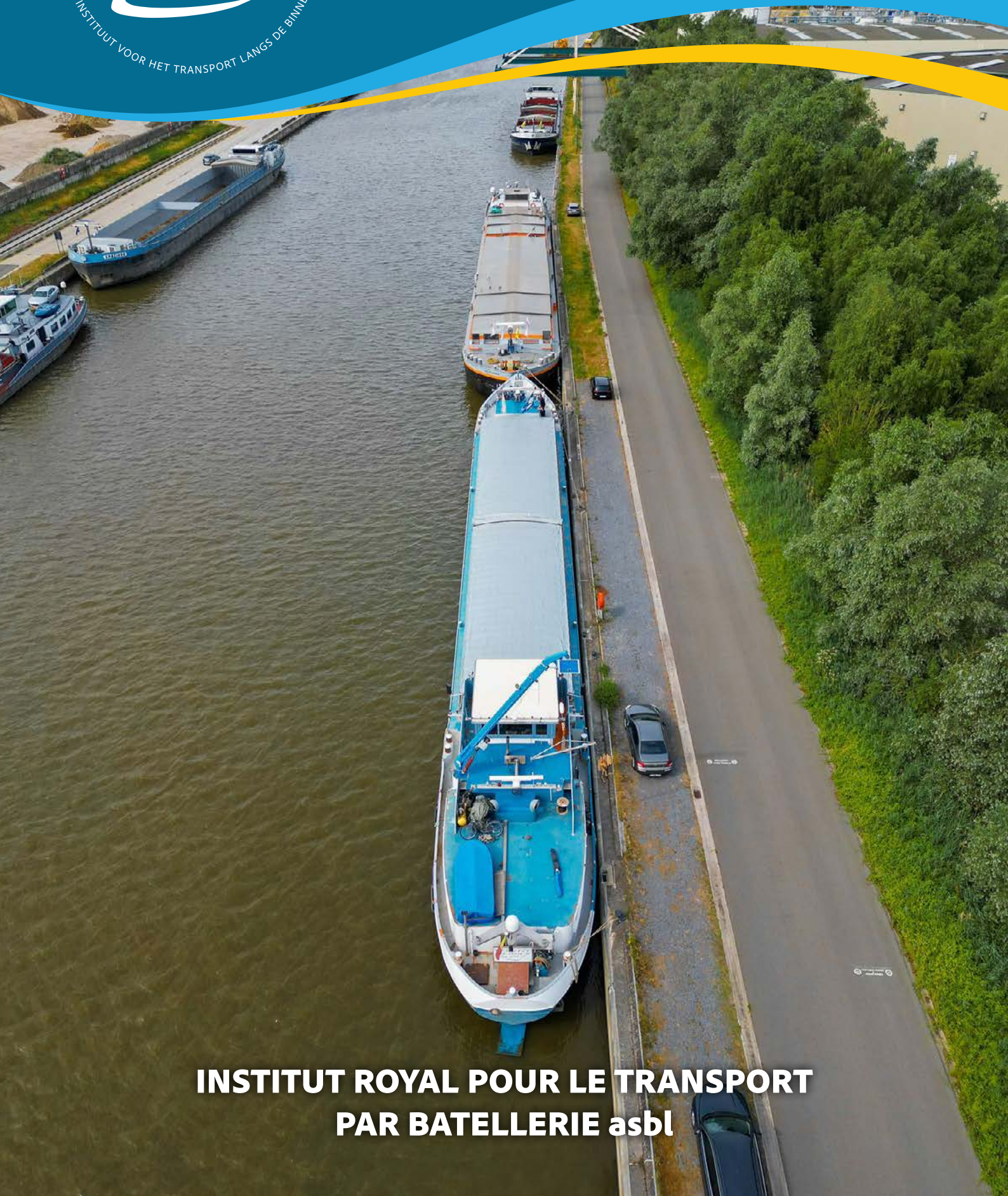
INSTITUT ROYAL POUR LE TRANSPORT PAR BATELLERIE

ITB

KONINKLIJK INSTITUUT VOOR HET TRANSPORT LANGS DE BINNENWATEREN

RAPPORT ANNUEL
2022-2023



INSTITUT ROYAL POUR LE TRANSPORT PAR BATELLERIE asbl

Table des matieres

I Introduction 5

II Composition

II. 1 Assemblée Générale 7

II. 2 Organe d'Administration 9

II. 3 Comité de Direction 11

II. 4 Personnel 11

III Activités

III. 1 Résultats du plan opérationnel 2022 13

III. 2 Résultats projets FBB 2022 21

IV Plan opérationnel 2021-2023

Aperçu des activités pour 2023 43

V Aspects économiques

V. 1 Flotte et prestations au 31/12/2022 49

V. 2 Synthèse statistique 2022 55

V. 3 CDNI – statistiques 2022 57

VI Réglementations 69

VII Aspects financiers

VII. 1 Bilan au 31/12/2022 77

VII. 2 Comptes de résultat au 31/12/2022 79

VII. 3 Règles d'évaluation 81

VIII Rapport du commissaire 83

IX Statuts 87

I. Introduction

Chère lectrice, Cher lecteur,

Au moment où vous lisez cet avant-propos, l'Institut royal pour le Transport par Batellerie a pris des mesures importantes pour se relancer.

En septembre 2022, l'Organe d'Administration a approuvé une note de vision. Pour commencer, l'idée maîtresse est de renforcer le soutien au secteur et aux gouvernements en adoptant une approche plus axée sur les projets et en collaborant avec d'autres organisations. En ces temps d'évolution rapide, l'ITB consacrera davantage d'efforts à la communication au sens large. Un nouveau logo est déjà en place, maintenant un nouveau site web, une présence sur les médias sociaux, une nouvelle mise en page pour le rapport annuel...

En termes de contenu, le travail sur la formation, les sujets économiques et juridiques restent les piliers de l'Institut, complétés pour des raisons évidentes par le verdissement et la digitalisation en tant que nouveaux fers de lance. Dans ce contexte, l'adhésion en tant que partenaire au Green Deal entre la Région flamande et le secteur de la navigation intérieure est une évidence, étant entendu que l'ITB a toujours à l'esprit le soutien du secteur belge de la navigation intérieure et de l'ensemble des pouvoirs publics.

De plus en plus, la maison du n° 19 rue de la Presse, est en passe de devenir la maison de la navigation intérieure. L'Organisation Européenne des Bateliers y a son siège, l'Union Européenne de la Navigation Fluviale (UENF) et l'European Inland Waterway Platform (IWT) s'y réunissent régulièrement. En outre, il est prévu de transformer l'ancienne salle de réunion en un bureau satellite.

Bien entendu, tout ce qui précède ne peut être mis en œuvre que grâce au personnel de l'ITB. Une équipe fortement renouvelée et dynamique est prête à mettre ses épaules au service de l'approche renouvelée.

Il y a donc toutes les raisons d'envisager l'avenir de l'ITB avec confiance !

Au nom du Comité de direction

Koen Van den Borre
Président

II. Composition

après l'Assemblée Générale du 16 juin 2023

II 1. ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

1.1. Membres effectifs

Du côté du Ministre

Mme Conny BURY
Mme Zoë DIELS

Messieurs :

Pierre BODIAUX
Jan DE SPIEGELEER*
Mohssine EL KAHLOUN
Koen MAEGHE
Christophe SWOLFS
Koen VAN DEN BORRE*
Kristof VAN EXTERGEM
Etienne WILLAME

Du côté de la Profession

Mme Françoise KEGELS-HEYLEN
Mme Sabrina KEGELS*
Mme Angélique LECLERCQ*

Messieurs :

Denis DAGNELIE
Pascal ROLAND*
Robert VAN DE MEIRSSCHE
Jo VAN DUYNSLAEGER
Erik VANDEWEGHE*
Christiaan VAN LANCKER*
Dirk VERSTRAETEN

* MEMBRES DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION

1.2. Membres d'honneur

M. Benoit ADAM
M. Terence BURGERS
Mme Marleen COENEN
M. Philip CORNELIS
M. Henk CROO
M. Jacques DE DIEU,
Administrateur délégué d'honneur
M. Herman DE GRAVE
M. Victor GODIN, Administrateur délégué d'honneur
M. Philippe HERMAN
M. Patrick HERMANS
M. Jos HEYNDERICKX
M. Stefan HIMPENS
M. Jean-Claude HOUTMEYERS,
Président et Administrateur délégué d'honneur
M. Thierry LEDENT
M. Yvon LOYAERTS
M. Henry MAILLARD
M. Robert MICHON
M. Pascal MOENS
M. Marc PARMENTIER
M. Yves PARMENTIER
M. Gaston PIUS
Mme Corina POPPE
Mme Nicole QUINTEYN
Mme Kim SCHRYVERS
Mme Christiane VANLUCHENE
Mme Christine VANNIEUWENHOVEN
M. Herman VERSCHUEREN,
Président d'honneur

Commissaire - réviseur : MERTENS Joris, KPMG, Réviseurs d'Entreprises

1.3. Membres adhérents

- Fédération belge d'Organisateurs de Transports Fluviaux, Anvers
- Union Générale des Bateliers asbl, Anvers
- Barging Solutions NV, Anvers*
- Wijffels Avocats cv, Anvers
- Union belge des Transports, Anvers
- Vereniging der Belgische Reders voor Binnen- en Rijnvaart vzw, Anvers
- Algemeen Actiecomité der Belgische Binnenscheepvaartorganisaties vzw, Anvers
- Association des Maîtres Bateliers de Liège, Limbourg, Namur et Charleroi asbl, Vivegnis
- Groupement des Maîtres Bateliers et Artisans des Provinces de Liège, Limbourg, Namur et Hainaut, Ekeren
- Union des Bateliers Artisans asbl, Bruges
- Notre Droit - Ons Recht aisbl, Vivegnis
- Unie van Agenten van Rijnrederijen, Anvers
- Union de la Navigation Continentale asbl, Anvers
- Bureau Veritas Marine Belgium & Luxembourg, Anvers*
- Beroepsvereniging voor Binnen- en Rijnvaart, Anvers
- M. A. Vandamme, avocat, Bruxelles
- Particuliere Tankvaart Vereniging vzw, Ranst
- De Schroef vzw, Anvers
- Go! De Scheepvaartschool « Cenflumarin », Anvers
- EuroClass nv, Anvers
- École Polytechnique de Huy – CEFA Batellerie, Huy
- L'Alliance Batelière de la Sambre Belge, Thuin*
- Port de Bruxelles, Bruxelles
- Meuse et Sambre sa, Namur-Beez
- North Sea Port, Gand
- M. L. Van De Vel, Directeur-général honoraire du ministère des Communications, Anvers
- Les Amis de la Plaisance de Péruwelz, Béclers
- La Fonderie asbl, Bruxelles
- Hogeschool PXL, Hasselt
- M. A. Poppe, Merksem
- ACV-Transcom, Anvers
- M. J-C. De Baere, Anvers
- ADW - assurances, Merksem*
- Lalemant nv, Gand*
- M. M. Joseph, Directeur-général honoraire du SPF Mobilité et Transports, Kessel-Lo
- M. A. Biesemans, Diest
- Port autonome de Charleroi, Charleroi
- Port of Antwerp, nv van publiek recht, Anvers
- CITBO cvba, Deurne*

* Membres adhérents
à finalité commerciale

II 2. ORGANE D'ADMINISTRATION

Président :	VAN DEN BORRE Koen, membre effectif
Vice-présidents :	VAN LANCKER Christiaan, membre effectif ROLAND Pascal, membre effectif
Trésorier :	DE SPIEGELEER Jan, membre effectif
Administrateurs :	CLAEYSSENS Peter CRETTELS Sandy DE RIDDER Anne-Catherine Mandat ouvert Région Bruxelles-Capitale KEGELS Sabrina, membre effectif LECLERCQ Angélique, membre effectif SOMERS Louis STRAATMAN Everard VANDEWEGHE Erik, membre effectif VAN HECKE Dominique VERBERGHT Edwin VUYLSTEKE Willem
Experts :	KERKHOF Jacques KNOCKAERT Niels

II 3. COMITÉ DE DIRECTION

VAN DEN BORRE Koen
Président

DE SPIEGELEER Jan
Trésorier

ROLAND Pascal
Vice-Président

VAN LANCKER Christiaan
Vice-Président

II 4. PERSONNEL

MYLLE Kim, Directrice et conseillère juridique (k.mylle@itb-info.be)
FOLLET Tatiana, Assistante administrative (t.follet@itb-info.be)
BRUHANN Una, Conseillère économique (u.bruhann@itb-info.be)
CAUFRIEZ Olivier, Expert-comptable interne (o.caufriez@itb-info.be)
VITULANO Paola, Assistante administrative (p.vitulano@itb-info.be)
VERZELE Tony, Responsable Communication (t.verzele@itb-info.be)

Comme vous pouvez le constater, c'est une équipe presque entièrement nouvelle qui travaille à l'ITB. Les deux membres du personnel administratif peuvent profiter de leur retraite bien méritée. Elles ont été remplacées par deux assistantes administratives. Une nouvelle conseillère économique a également été recrutée et, pour la première fois, un responsable de la communication a été engagé. Le reste de l'équipe est composé d'une conseillère juridique et d'un comptable qui ont respectivement 5 ans et 10 ans de service. Depuis mars 2023, la conseillère juridique est également officiellement nommée directrice de l'Institut.

III. Activités

III.1 Résultats du plan opérationnel 2022

Comme déjà annoncé dans le rapport annuel de l'année dernière, le plan opérationnel a été doté d'une nouvelle structure afin d'accroître l'efficacité et l'impact. Le plan opérationnel 2022-2023 attribue un rôle important aux différentes Commissions au sein de l'ITB. Elles sont chargées de suivre diverses actions liées à leur expertise.

Au total, l'ITB compte actuellement six Commissions, nommées dans différents domaines.
Il s'agit de :

- la Commission Formations
- la Commission Verdissement et Innovation
- la Commission Économique
- la Commission Juridique
- la Commission Socio-économique
- la Commission Technique

Les tâches et missions effectuées par l'Institution nationale belge pour la CDNI sont observées et supervisées par le Groupe Pilote.

Vous trouverez ci-dessous un aperçu de toutes les actions du Plan opérationnel 2022, subdivisées par Commission. Dans les pages suivantes, vous trouverez une mise à jour du travail effectué par chaque Commission.

Commission Formations

- Accueil à bord de stagiaires
- Développement de matériel pédagogique
- Développement d'outils d'équipages
- Farde de documents
- Suivi des dossiers pertinents
- Suivi des projets de la FBB

Commission Verdissement et Innovation

- Étude sur la position concurrentielle de la flotte de navigation intérieure belge
- Fonds pour le verdissement
- Suivi des dossiers pertinents
- Suivi des projets de la FBB

Commission Économique

- Observatoire de l'ITB
- Enquêtes de conjoncture
- Aspects fiscaux et financiers
- Suivi des dossiers pertinents
- Suivi des projets de la FBB

Commission Juridique

- Module juridique de l'ITB-Observatoire
- Registre naval
- Suivi de la réglementation relative à la navigation intérieure
- Suivi des projets de la FBB

Commission Socio-économique

- ITB-Observatoire (publier les données)
- Suivi des dossiers pertinents
- Suivi des projets de la FBB

Commission Technique

- Suivi des dossiers pertinents
- Suivi des projets de la FBB

Groupe Pilote

- Organisation et suivi des réunions du Groupe Pilote
- Aspects financiers et budgétaires du SGP : résultats trimestriels – description des tâches – budgets prévisionnels – suivi trimestriel des montants en souffrance et procédures de recouvrement
- Rapport d'activités et statistiques CDNI
- Représentation internationale de l'Institution Nationale
- Enregistrement des déchets
- Suivi des dossiers pertinents
- Digitalisation CDNI

Comme vous avez pu le lire dans le précédent rapport annuel, il a été décidé d'accroître le poids des Commissions en supprimant certaines tâches et missions récurrentes de leurs attributions pour lesquelles l'expertise nécessaire est disponible en interne et en les faisant exécuter par le personnel. Vous trouverez ci-dessous un aperçu de ces tâches.

Fonctionnement interne

- Communications
- Digitalisations des procédures ITB
- Introduction Chatbot à l'ITB-Observatoire
- Soutien à la représentation internationale du secteur
- Soutien aux organisations sociales du secteur
- Partenariats avec d'autres organisations
- Audit de gouvernance

COMMISSION FORMATIONS

ACCUEILLIR DES STAGIAIRES À BORD	Exécuté	• Poursuite du projet (par année scolaire) • Expansion vers le VDAB et le Forem • Analyse augmentation du montant forfaitaire mensuel
DÉVELOPPEMENT DE MATÉRIEL PÉDAGOGIQUE	Exécuté	• Application web MCQ (implémentation + élargissement) • Création d'un contenu web • Mise à jour de manuels (Competing + implémentation)
DÉVELOPPEMENT D'OUTILS D'ÉQUIPAGE	Pas commencé	• Analyse (voir proposition : http://bemanningssterkte.nl/index.html)
FARDE DE DOCUMENTS	Pas commencé	• Finalisation de l'aperçu • Mise en œuvre : commande et distribution des fardes
SUIVI DES DOSSIERS PERTINENTS	Exécuté	
SUIVI DES PROJETS DE LA FBB	Exécuté	• Projet 3 : formation et éducation • Projet 8 : apprentissage en alternance • Projet 10 : qualifications professionnelles et prescriptions d'équipage

Depuis l'année scolaire 2017-2018, les entrepreneurs fluviaux qui emploient un stagiaire ont la possibilité de demander une intervention dans les coûts. Pour l'année scolaire 2021-2022, il a été décidé de mettre en œuvre une simplification administrative. Toute personne physique ou morale inscrite au BCE sous le code Nacebel 50.400 ou 50.300 et en possession d'un permis d'exploitation valide pourra bénéficier d'un remboursement. Le montant maximum pour une année scolaire complète est fixé à 2 500 €. 21 demandes ont été approuvées pour un montant total de 42 000 €. Ainsi, près de 90 % de tous les stages sont soutenus par les écoles. L'action est menée en étroite collaboration avec les écoles de navigation intérieure de Huy (CEFA Batellerie) et d'Anvers (Go ! De Scheepvaartschool) afin de soutenir au maximum les stages. Ce projet a été prolongé pour l'année scolaire 2022-2023.

Au cours du 1er semestre 2022, le projet européen Competing a été finalisé. Ce projet, dont l'ITB était l'un des partenaires, a développé, entre autres, du matériel pédagogique conforme à la directive sur les qualifications professionnelles ainsi qu'un manuel de stage européen. A la fin du projet, l'ITB, avec le soutien de la FRI, à la demande des écoles de navigation fluviale belges, a traduit le manuel de stage au niveau opérationnel et de gestion en néerlandais et en français pour une mise en œuvre plus aisée.
Une réunion a également été organisée à l'automne 2022, sous la direction de M. Pascal Roland de la Commission Formations, où l'accent a été mis sur la mise en œuvre de la directive au niveau national et régional, respectivement. Pour plus d'informations sur les projets du FBB, veuillez consulter le résumé qui se trouve dans la suite du rapport annuel.

Malheureusement, aucun autre travail n'a été effectué sur les autres projets. L'ambition est de mettre à jour les questions de la section ADN dans l'environnement de test en ligne https://app.itb-observatorium.be/fr suite à la mise à jour au niveau international. En outre, l'intention est de mettre à nouveau à la disposition du secteur des fardes de documents avec une liste claire. Une première analyse sera également réalisée sur la faisabilité d'une réécriture des manuels en fonction des nouvelles qualifications applicables.

COMMISSION VERDISSEMENT ET INNOVATION

ÉTUDE SUR LA POSITION CONCURRENTIELLE DE LA FLOTTE DE NAVIGATION INTÉRIEURE BELGE	Pas commencé	• Mise à jour de l'étude précédente (2016) • Impact de la directive taxonomie, COVID-19, verdissement.
FONDS POUR LE VERDISSEMENT	Pas commencé	• Analyse de la faisabilité financière et opérationnelle - à examiner à la lumière des résultats de l'étude du CCNR sur les possibilités de financement.
SUIVI DES DOSSIERS PERTINENTS	En cours de mise en œuvre	
SUIVI DES PROJETS DE LA FBB	En cours de mise en œuvre	• Projet 9 : CDNI • Projet 11 : technologies de l'information • Projet 12 : verdissement

Sous la présidence experte de M. Carl Verhamme, la Commission s'est réunie quatre fois en 2022. Les réunions se sont principalement concentrées sur quatre thèmes, à savoir le financement du marché, la neutralité technologique, les mesures de soutien existantes ou futures, les carburants alternatifs et la législation. Des mises à jour régulières sur les développements du Green Deal Binnenvaart Vlaanderen ont notamment été effectuées. Dans ce cadre, des incitants ont été recherchés pour accroître le soutien au verdissement du secteur. La fiscalité des programmes de soutien nationaux et la question (éventuelle) de l'évaluation et de l'accise des carburants alternatifs ont également été abordées.
Pour plus d'informations sur les projets du FBB, veuillez consulter le résumé qui se trouve dans la suite du rapport annuel.

Au cours du 1er semestre 2023, les travaux sur le Green Deal Binnenvaart Vlaanderen se poursuivront, ce qui impliquera bien entendu des contacts étroits avec les autres régions. Les différents aspects de la fiscalité resteront également un sujet d'actualité. Comme vous le constaterez en consultant la version actualisée du plan opérationnel 2023, quelques modifications ont été apportées aux actions de cette Commission.

COMMISSION ÉCONOMIQUE

ITB-OBSERVATOIRE (PUBLICATION DES DONNÉES)	Exécuté	• Ajout continu de données économiques sur le site web • Analyse des données manquantes • Suivi de la crise corona : analyse des mesures supplémentaires au-delà de la page web d'information
ENQUÊTES DE CONJONCTURE	Exécuté	• Renouvellement des incitations à la participation (analyse et mise en œuvre).
ASPECTS FISCAUX ET FINANCIERS	Pas commencé	• Discussions sur les aspects financiers et fiscaux pour les opérateurs de voies navigables • Coopération avec le SPF Économie ?
SUIVI DES DOSSIERS PERTINENTS	Exécuté	
SUIVI DES PROJETS DE LA FBB	Exécuté	• Projet 1: consultations bancaires • Projet 2: boîte de démarrage (startersbox) • Projet 15: questions sociales de toutes sortes

Les données relatives à la flotte et aux volumes transportés sur les voies navigables belges ont également été collectées en 2022 et publiées sur le site web de l'Observatoire. Cette action est soutenue par les différents départements gouvernementaux, les opérateurs de voies navigables et les ports. En ce qui concerne la flotte, on observe une diminution des cargaisons sèches et des bateaux pousseurs. Cela entraîne une diminution de la capacité globale d'environ 36 000 tonnes. Si l'on examine les volumes transportés, on constate une diminution globale des cargaisons (- 4,80 % ou moins 4,5 millions de tonnes) et des décharges (- 3,88 % ou moins 4,2 millions de tonnes). Malgré cette baisse globale, il est à noter que certaines catégories de produits ont tout de même réussi à augmenter les volumes transportés. Vous pouvez consulter les données détaillées dans la cinquième partie de ce rapport annuel.

Les Enquêtes de Conjoncture trimestrielles ont été menées tout au long de l'année auprès des entreprises, avec une quarantaine de réponses pour chacune d'entre elles. Les résultats ont été collectés par le secrétariat. Il est à noter que de moins en moins de participations sont enregistrées. Par conséquent, une analyse des procédures et du contenu sera effectuée en 2023.

Une réunion de la Commission économique a été organisée à l'automne 2022 sous la présidence de M. Christiaan Van Lancker. Lors de cette réunion, divers sujets et aspects ont été abordés tels que la fiscalité, les consultations bancaires, l'évaluation des navires, l'observation du marché à la lumière de l'étiage et les subsides disponibles en Région wallonne.
Pour plus d'informations sur les projets du FBB, veuillez consulter le résumé qui se trouve dans la suite du rapport annuel.

COMMISSION JURIDIQUE

MODULE JURIDIQUE DE L'ITB-OBSERVATOIRE	Exécuté	• Lien étroit avec le projet 5 FBB : brainstorming sur la forme et le contenu du module + analyse financière • Mise en œuvre dans une phase ultérieure
REGISTRE NAVAL	Différé	• Mise en œuvre du protocole d'accord au niveau fédéral • Concertation et analyse de l'accès au niveau régional
SUIVI DE LA RÈGLEMENTATION RELATIVE À LA NAVIGATION INTÉRIEURE	Exécuté	• Régional, national, européen, international
SUIVI DES PROJETS DE LA FBB	Exécuté	• Projet 4 : affaires sociojuridiques • Projet 5 : Banque de données • Projet 6 : Code de la Navigation

L'un des grands projets en cours de l'ITB est le développement et la création d'une banque de données juridique complète pour la navigation intérieure. Comme vous pouvez le lire ci-dessus, ce projet est réalisé en étroite collaboration avec la Fédération de la Batellerie belge. En 2022, une procédure de sélection a été lancée pour choisir le développeur de la base de données. Le choix s'est finalement porté sur l'entreprise Westsite, qui avait déjà de l'expérience dans le développement de banques de données juridiques. Tout au long de l'année, plusieurs réunions et analyses ont été menées avec les différentes parties, ITB, FBB et Westsite, pour aboutir à un concept final. L'objectif est de finaliser le développement au cours du 1e semestre 2023. La phase intensive suivante consiste à alimenter la base de données. L'ambition est de lancer la base de données au printemps 2024. Il convient de noter ici que le choix a été fait de rendre la base de données entièrement accessible au public.

Une réunion de la Commission juridique a été organisée au début de l'année 2022. Elle était présidée par M. Koen Van den Borre. Au cours de celle-ci, une présentation a été faite par Mme Anne-Catherine De Ridder, chef de service du Belgian Shipping Register, sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure suite à l'entrée en vigueur du Code belge de la navigation en 2019.

Enfin, il convient de noter que le décret sur la navigation de la Région flamande a été publié au Moniteur belge le 6 mai 2022. Le décret est entré en vigueur (pour l'essentiel) le 1er juin 2022.
Pour plus d'informations sur les projets du FBB, veuillez consulter le résumé qui se trouve dans la suite du rapport annuel.

COMMISSION SOCIO-ÉCONOMIQUE

ITB-OBSERVATOIRE (PUBLICATIONS DE DONNÉES)	Exécuté	• Ajout continu de données économiques sur le site web • Analyse des données manquantes • Suivi de la crise corona : analyse des mesures supplémentaires au-delà de la page web d'information
SUIVI DES DOSSIERS PERTINENTS	Exécuté	• Régional, national, européen, international
SUIVI DES PROJETS DE LA FBB	Exécuté	• Projet 4 : affaires sociojuridiques • Projet 7 : Commission sociale • Projet 15 : questions sociales – toutes sortes de thèmes

En 2022, deux réunions de la Commission socio-économique ont été organisées sous la présidence de Mme Sabrina Kegels. Au cours de ces réunions, divers sujets et aspects ont été abordés, tels que, les adresses de référence, la digitalisation et la législation relative aux équipages. Compte tenu du lien entre ce Comité et la Commission économique, il a été décidé de toujours organiser les deux réunions le même jour.

Pour plus d'informations sur les projets du FBB, veuillez consulter le résumé qui se trouve dans la suite du rapport annuel..

COMMISSION TECHNIQUE

SUIVI DES DOSSIERS PERTINENTS	Exécuté	• Régional, national, européen, international
SUIVI DES PROJETS DE LA FBB	Exécuté	• Projet 13 : transport de matières dangereuses ADN • Projet 14 : prescriptions techniques

Deux réunions de la Commission technique ont été organisées en janvier et avril 2022. Elles ont été présidées par M. Guy Vanhaecke. Au cours de ces réunions, divers sujets et aspects ont été discutés, tels que les questions existantes/différences d'interprétation sur les prescriptions techniques, les timoneries, l'identification des moteurs à combustion interne existants et les mesures transitoires.

Pour plus d'informations sur les projets du FBB, veuillez consulter le résumé qui se trouve dans la suite du rapport annuel.

GROUPE PILOTE

ORGANISATION ET SUIVI DES RÉUNIONS DU GROUPE PILOTE	Exécuté	• En fonction des réunions internationales (préparation et retour d'information) • Liste de questions ouvertes • Rapport standardisé (Extranet)
ASPECTS FINANCIERS ET BUDGÉTAIRES (Y COMPRIS LE SUIVI DES DETTES)	Exécuté	• Communication écrite via l'extranet • Exposé oral d'aspects intéressants/utiles

RAPPORT D'ACTIVITÉ ET STATISTIQUES DE LA CDNI	Exécuté	• Bilan annuel des activités IN • Discussion interne sur les explications possibles des chiffres
REPRÉSENTATION INTERNATIONALE DE L'INSTITUTION NATIONALE	Exécuté	• Représentation par un membre de l'IN et le secteur (IVC – membre ; CPC – observateur ; CDNI/G: ad hoc)
ENREGISTREMENT DES DÉCHETS	Exécuté	• Suivi du projet par l'IN • Coordination avec toutes les parties prenantes
SUIVI DE DOSSIERS PERTINENTS	Exécuté	• Régional, national, européen, international
DIGITALISATION CDNI	Exécuté	• Analyse des besoins • Élargir et détailler le formulaire de contact (domiciliation Twikey et module de facturation) • Numérisation de tous les dossiers clients - pertinent pour 2022 ?

Deux réunions du Groupe Pilote, présidé par M. Jan De Spiegeleer, ont été organisées en 2022.

Depuis plusieurs années, nous travaillons avec une nouvelle agence de recouvrement de créances, qui récupère plus de 90 % des créances impayées.

Le rapport d'activité et les statistiques de la CDNI se trouvent dans le cinquième volume de ce rapport annuel.
La représentation internationale dans les différentes instances internationales a été assurée. Un représentant des entreprises peut toujours participer à ces réunions.

En 2022, il a été décidé d'introduire un nouveau système de transaction en ligne SPE-CDNI comprenant un système d'enregistrement des déchets. Le déploiement du système de transaction est prévu pour 2023 et le système d'enregistrement des déchets devrait être opérationnel en 2024. L'Institut National fait partie du Groupe Pilote au niveau international pour la mise en œuvre de ce système. Il est en contact étroit avec les différentes parties prenantes afin de rendre la mise en œuvre la plus harmonieuse possible. Une action distincte a été incluse dans le plan opérationnel 2023 à cet effet.

En ce qui concerne la numérisation des dossiers des clients, celle-ci a commencé à l'automne 2022. L'objectif est d'achever en 2023 afin que toutes les données soient disponibles et mises à jour conformément à SPE-CDNI 3.0.

FONCTIONNEMENT INTERNE

COMMUNICATIONS	Exécuté	• Diffusion interne et externe d'informations pertinentes pour le secteur de la navigation intérieure par le biais de différents canaux • Organisation de sessions d'information / cours de formation • Révision du site web et des réseaux sociaux
NUMÉRISATION DES PROCÉDURES ITB	Pas commencé	• Analyse des besoins • Élargissement et précision du formulaire de contact

INTRODUCTION CHATBOT A L'ITB-OBSERVATOIRE	Pas commencé	• Analyse technique et financière
SOUTIEN À LA REPRÉSENTATION INTERNATIONALE DU SECTEUR	Exécuté	• Soutien aux organisations belges pour assurer leur adhésion aux organismes européens représentant la profession (UENF et ESO)
SOUTIEN AUX SECTEURS DES ORGANISATIONS SOCIALES	Exécuté	• Politique de subventions en faveur des institutions sociales actives dans la navigation intérieure (De Schroef vzw et Service social de la Batellerie et des Gens du Voyage asbl)
PARTENARIATS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS	Exécuté	• Mise à disposition d'une salle de réunion (convention d'agrément) • Coentreprises • Établissement du siège social • Affiliation
AUDIT DE GOUVERNANCE	Pas commencé	• Accord de principe ITB Organe d'Administration 28/01/2022

Les informations pertinentes ont été partagées dans la mesure du possible par l'intermédiaire de notre site web, de notre blog et de nos bulletins d'information. Tous les aspects liés à la communication seront renforcés et intensifiés en 2023 avec le recrutement d'un responsable de la communication.

Aucune action n'a été entreprise en matière de digitalisation. Il est prévu de travailler en profondeur sur la révision des sites web et la mise à jour des différents canaux de communication en 2023. Dans la mesure du possible, les aspects liés à la digitalisation seront également inclus dans d'autres projets.

Une subvention financière a également été accordée à la représentation du secteur européen ESO et EBU en 2022.

En outre, l'ITB a également accordé une contribution aux écoles de navigation intérieure, au Service social de la Batellerie et des Gens du Voyage pour leur fête de Saint-Nicolas et à l'asbl Spes Nostra pour la rénovation du bateau-église Spes Nostra à Marchienne-au-Pont.

L'Organisation Européenne des Bateliers à son siège social à cette adresse. La procédure a été menée en collaboration avec le Fonds de la Batellerie rhénane belge, propriétaire de l'immeuble situé au 19 rue de la Presse. En outre, depuis le 2e trimestre 2022, plusieurs réunions d'organisations externes de navigation intérieure ont également eu lieu.

FBB
Federatie Belgische Binnenvaart
Fédération Batellerie Belge

III.2 RÉSULTATS PROJETS FBB 2022

PROJET 1 CONCERTATION BANCAIRE (CHEF DE PROJET : KENNISCENTRUM BINNENVAART VLAANDEREN - PERSONNE DE CONTACT : HILDE BOLLEN)

Projet :
Soumettre des informations et des données dans le cadre de la concertation bancaire avec le secteur pour soutenir les opérations commerciales des entrepreneurs fluviaux.

Objectif :
Entretenir et maintenir une bonne relation bancaire entre les entrepreneurs fluviaux et le prestataire des services financiers par des contacts et une consultation basée sur :

- Ouverture dans la communication
- Dialogue
- Discrétion, confidentialité et protection des informations personnelles
- Respect pour l'équilibre des intérêts

Tâches réalisées en 2022 :

- Deux fois par an, les prestataires de services financiers belges sont invités avec le secteur de la batellerie professionnelle à des concertations.
  - Concertation 24 février 2022
  - Concertation 8 décembre 2022
- Au cours des concertations, les informations sur la situation du marché sont échangées et discutées.
  - Sujets concertation 24 février 2022 :
    Situation du marché cargaison sèche - Navigation citerne – Navigation de conteneurs – Verdissement - Financement des bateaux d'occasion
  - Sujets concertation 8 décembre 2022 :
    Situation du marché cargaison sèche - Navigation citerne - Navigation de conteneurs - Travaux Oosterzele impact sur le transport fluvial - qualité des dossiers de demande de crédit - Green Deal Vlaanderen

PROJET 2 BOÎTE DE DEPART (CHEF DE PROJET : KENNISCENTRUM BINNENVAART VLAANDEREN - PERSONNE DE CONTACT : HILDE BOLLEN)

Projet :
Boîte de départ : Tout ce que vous devez savoir pour commencer votre propre entreprise en navigation intérieure.

Objectif :
Stimuler l'afflux d'entrepreneurs fluviaux est un défi important pour le secteur. Les témoignages des jeunes entrepreneurs montrent qu'en plus des conseils et de l'orientation, ils avaient et ont toujours besoin d'informations groupées, d'un endroit où trouver des réponses à la question suivante :

Comment organiser votre start-up de manière pratique ?

- Quelles conditions devez-vous remplir pour commencer une entreprise ?
- Quelles sont les formalités administratives que vous devez accomplir ? (Compétence fédérale)
- Comment assurer une protection sociale optimale ? (Compétence fédérale)
- Qui doit s'affilier à une caisse d'assurance sociale ?
- Combien de cotisations payez-vous ?
- Droits sociaux
- Qu'obtenez-vous en échange de vos contributions ?
- Que fait un fonds d'assurance sociale pour vous ?
- Quels sont les avantages des assurances complémentaires ? (Compétence fédérale)
- Quelle forme juridique choisir pour votre entreprise ?
- Quelles sont vos obligations en matière de comptabilité, de TVA et de fiscalité ? (Compétence fédérale)
- Comment financez-vous vos projets ?
- Votre entreprise peut-elle bénéficier de mesures de soutien ? (Compétence régionale)

Dans le guide de départ, les réponses à ces questions sont regroupées afin que le démarreur ait un aperçu des décisions qu'il devra prendre. Pour prendre ses décisions, le créateur a besoin de l'avis et des conseils d'un comptable, qui restera un conseiller important même après la création de l'entreprise, et d'une banque, si des investissements sont prévus dans le cadre de la création de l'entreprise.

UNIZO et ses partenaires proposent également un certain nombre d'activités et de programmes d'orientation pour les jeunes entreprises allant de sessions de démarrage (en journée et en soirée) et de toutes sortes d'événements pour les entreprises en phase de démarrage à des conseils sur mesure et à des analyses de faisabilité.

Le lancement du guide de départ a eu lieu lors des « Open Scheepvaartdagen 2022 ».

Tâches réalisées en 2022 :

- Collecte d'informations et de données (en ligne et via les comptables, banques, UNIZO et partenaires, autorités)
- Traitement d'informations : plateforme de départ UNIZO - sessions départ LIANTIS - session d'informations départ UNIZO – trajets d'accompagnement CBC et UNIZO – aspects sociaux et financiers LIANTIS et SBB

PROJET 3 ENSEIGNEMENT & FORMATION (CHEF DE PROJET : KENNISCENTRUM BINNENVAART VLAANDEREN - PERSONNE DE CONTACT : HILDE BOLLEN)

Projet :
Renforcer les opérations commerciales des entrepreneurs fluviaux en offrant de l'enseignement et des sessions de formation à la demande et adaptées à l'entrepreneur.

Objectif :
Élargir et approfondir les capacités entrepreneuriales des entrepreneurs débutants et navigants. 18 cours et formations, 6 par an, adaptés au secteur de la navigation intérieure sont proposés.

Le contenu des cours est déterminé en fonction de la demande et adapté au secteur et à ses acteurs.

En fonction de l'objectif et du contenu de l'apprentissage et en concertation avec l'intervenant, KBV organise un atelier, une master class ou une session actuarielle, une session d'information ou une présentation interactive.

Les informations acquises sont mises à disposition en ligne via une plateforme de connaissances et sont mises à jour si nécessaire.

Tâches réalisées en 2022 :

- 11/06 & 18/06/2022 – Reporting électronique (i.c.w. DVW)
- Soutien par la communication des formations facilitées/organisées par le PoAB (système de pré-enregistrement Prean 21/02/2023) et le Fonds pour la navigation rhénane et intérieure (formation au tutorat 3- 24/03/2023)
- En préparation : la succession dans l'entreprise familiale

PROJET 4 AFFAIRES JURIDIQUES SOCIALES SECTORIELLES (CHEF DE PROJET : KENNISCENTRUM BINNENVAART VLAANDEREN - PETER VAN DEN ABBEELE)

Projet :

4.1 Maintenir l'équilibre paritaire au sein du PC 139 et du FRB.
4.2 Suivi réduction des coûts salariaux
4.3 Navigation en système
4.4 Maintien de la rentabilité FRB
4.5 Transport de passagers

Objectif :

4.1 Professionnalisation Banque d'employeurs. Maintien collaboration Employeurs/Banque d'employés
4.2 Réduction des frais d'employeurs propres aux CCT PC 139
4.3 Suppression de la règle de minimis dans la navigation en système MB
4.4 Réduction des frais administratifs
4.5 Nouvelle CCT Transport de passagers comme nouvelle impulsion pour ce secteur
4.6 Recherche amélioration communication vers le groupe cible

Tâches réalisées en 2022 :

4.1 Atteint pour 2021. Nommé comme président du Fonds. Le 01/2023 président de nouveau de FRB.

4.2 Chaque CCT qui doit être renouvelée est adaptée aux besoins de l'époque, et si possible réduite. L'AIP a été renouvelée avec une augmentation de seulement 0,4 %.
L'extension d'autorisation PC 139 a été initiée au Ministère du Travail, en ce qui concerne les ajustements nécessaires pour la navigation à distance.

4.3 Nous avons la pleine coopération de la Banque des employés pour contact avec des (nouveaux) Cabinets fédéraux du Travail et des Finances, à laquelle il est malheureusement maintenant plus difficile d'accéder.
Ce sera un objectif pour 2023 ! Les gouvernements restent absents (voir en rouge). Cependant, l'abolition serait une mesure encore plus positive pour la navigation à distance, entre autres.

4.4 Depuis Q1 2021, les cotisations ONSS, ainsi que les cotisations au Fonds, sont collectées par l'ONSS et transférées au Fonds. Ceci diminue les frais administratifs du Fonds, ET met le Fonds en mesure de régulariser les Employeurs, qui ont été incorrectement déclarés par leur Secrétariat Social.
Objectif 2023, en raison de l'augmentation du nombre d'employés, la réduction poussant à travers les coûts administratifs.

4.5 Le 20.11.2021, une discussion finale suivra pour conclure une CCT "dédiée" à ce secteur. Lors de sa formalisation, le secteur sera réglementé, en tenant compte de son fonctionnement spécifique.
Une CCT « dédiée » sera également prévue pour la navigation à distance dans ce secteur. Nous sommes en contact régulier avec ce secteur et notre contribution est appréciée.

4.6 Au cours de la semaine 40, une société de communication a été désignée par le Fonds pour atteindre et informer le secteur de manière optimale. Cette communication a été déroulée parallèlement à un plan de "relance" visant à rendre le secteur plus attrayant pour les employeurs et les employés, en tenant compte des entrées et sorties de nouveaux employés.

4.7 La campagne de communication a été achevée depuis. Compte tenu de l'accueil qui lui a été réservé, on peut parler de succès. Les employeurs et les employés savent désormais qu'ils peuvent obtenir toutes les informations nécessaires via le site web renouvelé, qui leur est accessible, en particulier les interventions faites par les deux parties en matière de formation, etc. En outre, en plus des mesures de soutien fédérales et flamandes pour le 1er au 6e employé, une intervention soutenue par le Fonds a été réalisée jusqu'au 12e employé. Toutes les informations sont disponibles sur le nouveau site web "FRB-FRI".

PROJET 5 BANQUES DE DONNEES (CHEF DE PROJET : MARC DE DECKER)

Projet :
Banque de données législation, jurisprudence et doctrine juridique.

Objectif :
Composition d'une banque de données de la législation, de la jurisprudence et de la doctrine juridique relatives au transport par voie navigable.

➔ **C.9 Mise à disposition de la législation relative au transport par voie navigable sous forme consolidée et lisible avec A.1 Observatoire du marché de la navigation intérieure belge**

Tâches réalisées :
Au cours des trois dernières années, un travail très intensif a été réalisé sur la collecte des textes juridiques, de la jurisprudence et de la doctrine relative à la navigation intérieure. De nombreux textes juridiques, y compris plusieurs textes anciens, ont été recherchés et inclus dans un manuel (livre de source). La jurisprudence a également été vérifiée, avec des résumés concis de ce qui a été décidé en principe. Entretemps, certains arrêts ont également été scannés, en vue de la création d'une banque de données numérique à terme.

La compilation de listes bibliographiques thématiques a également commencé (par exemple sur le droit fluvial international, la navigation sur le Rhin, la navigation sur le Danube, la navigation sur l'Escaut, la CMNI, la CLNI).

La législation recueillie couvre la législation nationale ainsi que les traités internationaux et la législation européenne. Entretemps, un document "Word" contenant environ 400 pages de textes juridiques a été préparé. Au cours de la prochaine période 2021-2023, l'intention est de développer et d'affiner ce document (ajout de listes de littérature sur d'autres sujets, ajout de jurisprudence nationale, internationale et européenne.

Les tâches vont-au-delà la simple collecte de textes juridiques (avec les modifications pertinentes) en vue de leur mise à disposition, car les décisions judiciaires et la littérature spécialisée peuvent également être utiles à l'utilisateur pour l'application de la législation, au moins l'indication des sources où des informations supplémentaires peuvent être trouvées. En outre, en ce qui concerne les traités d'importance internationale, l'objectif est de fournir des aperçus de l'état des ratifications (cf. méthode de travail de la UNECE et site web de la CCNR).

En ce qui concerne la littérature, les tâches ne se limitent pas aux textes juridiques, mais comprennent également la collecte d'ouvrages sur l'histoire de la navigation intérieure, l'économie, la sociologie, etc.

Au cours des trois prochaines années, l'intention est de fournir des éclaircissements supplémentaires au secteur sur certains sujets (nouvelle législation, nouvelle jurisprudence, propositions législatives) et de préparer des notes ou des contributions.

Dans le cadre du plan opérationnel de l'ITB, il est possible de travailler en coopération avec l'ITB sur la création d'une base de données à partir de laquelle la législation, la jurisprudence et la doctrine juridique seront collectées. Cette base de données pourrait inclure non seulement les textes législatifs, mais aussi le texte intégral des arrêts (dans le respect des règles de confidentialité) et similaire au système ECLI utilisé pour la jurisprudence de la CJCE et la jurisprudence néerlandaise, des liens vers d'autres sites web (y compris ceux de la CCNR, du CESNI, de l'UE, etc.).

Dans la mesure où le droit d'auteur le permet et avec l'accord de l'éditeur/auteur, des articles et des études, des contributions à des revues et à des manuels, ainsi que des monographies peuvent également être inclus, afin de créer une bibliothèque numérique sur la navigation intérieure (cf. Hague Peace Library sur les ouvrages relatifs à la loi sur l'Escaut et à la loi sur l'eau et le site web de la CCNR où certains textes peuvent être téléchargés). Des références croisées à la littérature (toujours protégée par le droit d'auteur) peuvent être incluses pour diverses questions.

La bibliothèque numérique à créer constituera donc une base de données où l'on trouvera de très nombreux textes juridiques, arrêts (avec entête), contributions littéraires, bibliographies et autres documents.

But final :

- Poursuivre et finaliser la collections des sources (textes législatifs, jurisprudence et littérature juridique)
- Collaboration dans la construction de la base de données de l'ITB (éventuellement dans le cadre d'un "observatoire")

Update 12/2022 :
Au cours du quatrième trimestre 2022, le travail de collecte de la jurisprudence, de la législation et de la doctrine juridique s'est poursuivi, ainsi que la compilation d'une liste complète de mots-clés en vue du programme en cours d'élaboration pour le nouveau site web de l'ITB. Des contacts réguliers sont en cours à ce sujet avec la directrice de l'ITB, Mme Kim Mylle. Ce travail se poursuivra en 2023.

PROJET 6 CODE DE LA NAVIGATION (CHEF DE PROJET : MARC DE DECKER)

Projet :
Code de la Navigation.

Objectif :
Suivi de l'achèvement de la partie III Navigation intérieure - Code de la Navigation, règlements d'application et sujets connexes du droit belge en navigation intérieure - information au secteur.

➔ **ITB Plan opérationnel : B.2 Suivi de la révision du Code maritime belge**

Tâches réalisées :
Au cours des trois dernières années, des travaux très intensifs ont été menés en vue de l'élaboration de la partie III du Code de la Navigation intérieure, destinée à remplacer les dispositions relatives à la navigation intérieure figurant dans le "Code maritime" de 1908-1928 et dans toute une série d'autres lois, qui sont intégrées et/ou abrogées/remplacées/modifiées dans le Code de la Navigation. Le Code de la Navigation implique une révision complète de tous les aspects commerciaux du droit de la navigation intérieure.

Dans la première phase, la coopération s'est concentrée sur toutes les questions autres que celles relatives au transport et à l'affrètement. En ce qui concerne cette première phase, les textes finaux sont entrés en vigueur le 1er septembre 2020.

En ce qui concerne cette phase, le projet se concentre actuellement sur les points suivants :

- Expliquer au secteur par le biais de conférences, de textes courts/de notes d'information et d'autres contributions, qui pourraient éventuellement être incorporées dans des contributions à des revues et/ou une monographie
- Suivi des dispositions d'application, telles que celles relatives à l'entrée en vigueur de la convention CLNI, corrections de texte, etc.

En ce qui concerne la deuxième phase, la coopération s'est jusqu'à présent concentrée sur l'élaboration de projets de textes concernant le volet "transport et affrètement". Ces textes ont été finalisés et soumis au gouvernement en juin 2020 et portent sur une révision complète de la loi sur l'affrètement fluvial, l'intégration de la CMNI-convention relative aux transports nationaux, l'introduction de nouvelles règles concernant les accords de poussage et de remorquage et les différents types de contrats d'affrètement, l'introduction de la conditionnalité (les finesses, les clauses d'illégalité et de nullité, etc.).

Pour le moment, il convient d'attendre que les cabinets compétents (nouvellement composés) poursuivent l'examen de ce projet. Cette poursuite devrait avoir lieu en 2021, date à laquelle le projet pourra être finalisé et converti en textes juridiques, complétés par un exposé des motifs.

Par conséquent, en ce qui concerne cette phase, le projet se concentrera principalement sur la poursuite de l'achèvement :

- Des vidéoconférences/réunions avec les cabinets concernés et les gouvernements
- Examen des commentaires et du texte final, clarification et discussion avec le secteur/FBB
- Suivre et/ou collaborer à un texte qui peut servir de protocole d'accord
- L'élaboration de conférences/contributions pouvant donner lieu à des contributions à des revues et/ou à une monographie

Dans le cadre de ce projet, les projets initiaux 3 (Compétences en matière de droit des transports) et 4 (Compétences en matière de droit de l'environnement) ont été lancés) et 4 (responsabilités de la chaîne logistique) sont intégrés ainsi que les "aspects de la CDNI liés au droit des transports". Ces aspects sont en eux-mêmes distincts des autres aspects du droit technique et environnemental, mais affectent définitivement les droits et obligations des acteurs impliqués dans le transport, à la fois les parties contractantes et les agents d'exécution (tels que les installations de réception, les terminaux de chargement et de déchargement).

Les travaux de la première période ont clairement montré que ces différents aspects ne peuvent être séparés de la section "transport et affrètement", qui réglemente, entre autres, les droits et obligations et les responsabilités des acteurs impliqués dans une opération de transport et inclut implicitement une révision du régime juridictionnel. Il convient donc de les traiter comme une unité.

Dans la lignée des travaux sur le Code de la Navigation, les initiatives des régions devraient également être impliquées, comme les travaux de la région flamande sur l'introduction d'un décret sur le transport maritime.

Un certain nombre de matières régies par le Code de la Navigation marchande reposent sur des compétences mixtes, notamment en ce qui concerne la responsabilité des armateurs (convention CLNI), tandis que dans certains domaines, le gouvernement fédéral et les régions sont tous deux compétents, notamment en ce qui concerne les prérogatives et les droits de priorité en matière de transport maritime.

Les dispositions d'un éventuel décret sur le transport maritime peuvent donc avoir une incidence sur les dispositions du Code de la Navigation et vice versa.

En marge de tout cela, les influences possibles de la réglementation de l'UE ou des règles de navigation sur le Rhin et de la jurisprudence sont également surveillées.

Les activités de suivi peuvent également inclure une éventuelle révision du statut des intermédiaires et une révision de l'accès au marché.

But final :

- Finalisation des sections ouvertes et adaptations au Code de la Navigation
- Discussion et explication pour le secteur et les utilisateurs en général
- Commenter la partie III (et les dispositions pertinentes de la partie IV) en vue de produire, éventuellement en collaboration avec l'ITB, une publication utile au secteur

Update 12/2022 :
Le projet de texte du livre 3 du Code de la Navigation, essentiellement le titre 6 "Fret et transport", avait déjà été finalisé avant le quatrième trimestre 2022. La traduction française a ensuite été examinée et analysée pour détecter d'éventuelles divergences. Un certain nombre de textes ont également été ajustés, principalement en raison d'éventuelles inexactitudes textuelles, d'erreurs typographiques, de structures de phrases incorrectes ou de contradictions éventuelles. Toutes ces opérations ont été effectuées après la rédaction de « Memorie van Toelichting ». Un examen final de ces textes et de leur traduction française aura lieu au cours du premier trimestre 2023.

PROJET 7 COMMISSION SOCIALE (CHEFS DE PROJET : SABRINA KEGELS & BÉATRICE LEGRAND)

Projet :
Discuter des thèmes sociaux avec des clients et au sein de la Commission sociale.

Objectif :
La Commission sociale a été créée l'année passée afin de discuter des sujets qui concernent l'aspect social des bateliers et d'y trouver des solutions.

Tâches réalisées en 2022 :

- Adresses de référence
- Subsides
- Personnel
- Formations dans les écoles
- Sujets venant de l'OEB
- Formations des entrepreneurs
- Emploi
- Sujets venant du CESNI
- Financement verdissement
- Problèmes sociaux

PROJET 8 APPRENTISSAGE EN ALTERNANCE (CHEF DE PROJET : EDWIN VERBERGHT)

Projet :
Fournir, rassembler et traiter des informations et des données dans le cadre des possibilités offertes aux employeurs candidats qui souhaitent accueillir un apprenti dans le cadre du programme d'apprentissage en alternance dans leur entreprise et de la poursuite/expansion des initiatives en cours.

Objectif :
En Flandre, l'apprentissage en alternance est entré en vigueur en septembre 2016 en tant que mode de formation à part entière et à vocation professionnelle. La navigation intérieure n'a pu adhérer qu'en 2017. La formation en alternance, l'apprentissage et la formation professionnelle ont été mis en place depuis lors, mais nécessitent un suivi plus approfondi. Une consultation plus approfondie est nécessaire avec les coordinateurs des écoles de batellerie et avec le consultant du secteur.
Le projet d'apprentissage en alternance pourrait être élargi :
Stratégie de formation et de compétence de la navigation intérieure avec des concepts clés :

- Apprentissage en alternance et cours professionnels OAO (apprentissage)
- Le coaching des nouveaux arrivants latéraux
  - Raccourcissement du temps de navigation :
    - Enseignement supérieur (Lycée, École maritime, Formation d'ingénieur)
    - La formation en alternance est possible grâce à l'intégration à temps partiel à bord, l'utilisation de simulateurs et une formation professionnelle spécifique pendant les journées de contact
- Formateur en chef de la navigation intérieure BKD (niveau Bachelor)
- Évaluation des compétences et vérification de la mise en œuvre de la directive européenne 2017/2397
- Étudier l'impact potentiel de l'automatisation sur la formation
- Suivre et contribuer à la normalisation des examens au niveau de l'UE :
  - Examen théorique
  - Examen pratique
  - Simulateur d'examen

Tâches réalisées :
En raison des problèmes apparus dans l'enseignement suite à la transposition tardive de la Directive européenne 2017/2397 sur les qualifications professionnelles, un groupe de travail sur les Mesures d'Accompagnement » à l'entrée a été lancé en 2021 entre les domaines politiques flamands et les cabinets du Travail, de l'Enseignement et de la Mobilité et Travaux Publics, et le secteur avec les organisations de branche, les partenaires de la formation et les partenaires sociaux.

Les parcours avec des compétences acquises ailleurs, l'apprentissage en alternance et les Accords de Formation Alternatifs (ACD) ont tous été fondamentalement affectés par la directive susmentionnée (resserrement du nombre de jours de navigation, d'examens, d'exigences en matière de compétences, de formation, etc.). Les effets négatifs sur le nombre déjà trop faible d'inscriptions ont donc été considérés comme une priorité dans le cadre de ce projet.

L'une des actions concrètes proposées par ce groupe de travail est la nécessité d'un nouveau navire-école et d'un simulateur pour promouvoir l'éducation. D'autres actions sont également prévues :

- Les livres de service pour les moins de 18 ans sont de nouveau autorisés (il s'agissait d'une mauvaise interprétation de la directive)
- Les routes d'entrée raccourcies sont actuellement au point mort (Syntra MV travaille sur la formation des nouveaux matelots)
- Les cours de formation reconnus, tels que le cours de sécurité matelot léger, sont reconnus par Syntra MV
- Désir d'un simulateur de formation conforme et d'un nouveau bateau-école : les premières discussions ont eu lieu entre l'ITB, la ville d'Anvers, PoAB, Scheepvaartschool, DVW et MOW. L'ébauche de la note de projet a été lancée
- Mise à jour de l'enseignement des compétences; matelot, aspirant-timonier, timonier et batelier, ont été mis à jour conformément à l'ES-QIN et complétés.
- Première version de Graduate Batelier/Entrepreneur fluvial avec Go ! De Scheepvaart-school et Antwerp Maritime Academy, date de début 2025
- Reconnaissance des jours de navigation du bateau-école et des stages; à confirmer formellement, mais qui seraient de toute façon reconnus

En participant en tant qu'examinateur à la Commission d'examen flamande rénovée et en assistant aux cours de formation des examinateurs, offerts gratuitement par « De Vlaamse Waterweg », il est possible de contribuer à la normalisation de l'examen au niveau de l'UE.

Tous les indicateurs de performance clés énumérés ont été atteints ou sont en cours de réalisation, à l'exception de ce qui suit :

- **Mise à jour d'un dossier de qualification professionnelle pour l'apprentissage en alternance et l'entrée écourtée.**
  En raison du nouvel ES-QIN et de la directive européenne susmentionnée, les compétences existantes ont d'abord dû être mises à jour. Afin de répondre aux exigences plus strictes en termes de temps de navigation et de pouvoir établir une compétence professionnelle pour les diplômés de GO! De Scheepvaartschool, la compétence aspirant-barreur a été développée et finalisée. Cette activité a été prioritaire et est d'une importance fondamentale pour la mise à jour ultérieure d'un dossier de qualification professionnelle pour l'apprentissage en alternance et l'entrée réduite.

- **Recrutement et stratégie de marque : à un stade précoce du processus d'apprentissage, familiariser les élèves avec les possibilités de carrière dans la navigation intérieure par le biais de visites d'écoles, des médias sociaux et s'adresser également aux élèves qui n'ont pas encore fait leur choix (x2 par an).**
  En raison de la pandémie, les visites scolaires n'ont pas eu lieu. Ce projet sera repris en 2023. Cependant, suite à la session d'inspiration de novembre 2022 dans le cadre du projet 8, des discussions ont également eu lieu avec l'échevin du Port of Antwerp-Bruges, ainsi qu'avec des personnes du secteur et de l'école. Des informations sur la formation sont également diffusées à plusieurs reprises sur les médias sociaux. Une campagne de recrutement en néerlandais a été élaborée en collaboration avec « De Wereld van de Binnenvaart » aux Pays-Bas, mais n'a pas trouvé le financement nécessaire. Cet exercice est maintenant recréé sur la plateforme EU-IWT et s'adresse au marché du travail européen.

- **Rapport du groupe de travail sur les qualifications professionnelles**
  Le groupe de travail sur les qualifications professionnelles est aujourd'hui traduit au sein de 5 organes de consultation. La Consultation Sectorielle sur la Navigation Intérieure, le Groupe de Travail sur les mesures d'accompagnement des débits (WIFM), les sous-groupes de Travail WIFM School Ship & WIFM Graduate Training, et le Groupe de Travail chargé d'actualiser les compétences professionnelles de l'AHOVOKS.

PROJET 9 CDNI (CHEF DE PROJET : DAISY RYCQUART)

Projet :
Rassembler les informations et données dans le cadre de la CDNI – Convention Déchets y compris les sujets qui y sont directement et indirectement relatés et traités au sein des Comités-CCNR et Groupes de Travail comme le CPC, la CDNI/G et l'ECO, afin de préparer la concertation sectorielle récurrente avec les autorités compétentes au profit de la représentation belge auprès de la CDNI/CCNR.
Le Task Force Dégazage BE assure le suivi de l'achèvement de la procédure de ratification de la Convention CDNI.

Objectif :
Déterminer les positions/opinions soutenues par le secteur qui seront communiquées aux gouvernements concernés sur les points à discuter lors des réunions récurrentes respectives de l'ITB, de la CDNI et de la CCNR à Strasbourg.
Le groupe d'action 4 du Task Force Dégazage a formulé des avis en 2019 - 2020 sur la « Prévention du dégazage » et le « Financement du dégazage ». En 2021, le Task Force Dégazage sera suivi jusqu'à ce que la ratification de la Convention soit achevée.

Tâches réalisées :
Général
- Lecture et diffusion des documents pertinents des réunions de la CCNR CVP - CDNI/G
- Préparation, apport des commentaires et des points à l'ordre du jour, participation à la consultation nationale – plateforme de services de navigation intérieure
- Traitement des questions soumises par les entrepreneurs fluviaux, MOW, HA, Comité E&S
- Lecture des documents, apport des commentaires et des points à l'ordre du jour, participation à la concertation sectorielle – UE-IWT-platform Environment & Safety Committee
- Coordination FBB partie A
- Suivi de l'introduction du nouveau système de paiement partie A
- Suivre l'harmonisation de la partie A et de la partie C et voir si cela figure dans le plan de travail de CDNI.

- La surtaxe pour la partie A a augmenté le 1er janvier 2023, passant de 8,50 €/m³ à 10,00 €/m³, afin de s'assurer que les coûts n'augmenteront plus sans une vision à long terme du secrétariat de la CDNI et des délégations.
- Faire le point sur les coûts de la partie A et accroître l'efficacité - travailler avec la délégation belge pour assurer la transparence des procédures de passation de marchés

CDNI partie B

- ✓ Suivi du Groupe de Travail Attestation de Déchargement
- ✓ Réinitialiser la Task Force Dégazage Belgique et suivre l'implémentation des priorités suivantes :
  - Eviter le dégazage et les responsabilités de l'expéditeur (coûts)
  - Infrastructure pour le dégazage (et ses lacunes actuelles)
  - Politique de ventilation Port of Antwerp-Bruges en bonne place
- ✓ Pression pour la ratification par les derniers Etats membres (France et Suisse) via l'ESO/EBU; nécessité d'une interdiction plus forte que jamais

CDNI Partie C

- ✓ Questions relatives aux déchets résiduels au niveau national.
  Introduction d'un paiement pour la fraction des déchets résiduels dans Port of Antwerp-Bruges et dans les voies navigables et les écluses. Selon ce secteur, cette question continue de violer les articles 5 et 7 du traité CDNI. Après des consultations bilatérales par le biais d'un Groupe de Travail spécifique en Belgique, aucun consensus n'a été trouvé. Par conséquent, le secrétariat de la CDNI s'oriente à présent vers une harmonisation de la partie C avec la partie A comme solution à long terme. Le paiement de la fraction résiduelle des déchets reste donc ICP en cours. Il faudra une décision juridique pour obtenir un verdict final, car il n'y aura pas de changement au niveau de la plateforme de services de navigation intérieure et du secrétariat de la CDNI. Actuellement, aucune action n'a été entreprise par le FBB 9 en vue d'une action en justice

ICP

Atteint et en cours.

Grâce à cette approche, les visions et les intérêts des entrepreneurs fluviaux belges ont été défendus au maximum et ainsi unis à ceux d'autres pays. En conséquence, les intérêts des entrepreneurs fluviaux ont été articulés au niveau flamand/belge au sein du département Mobilité et Travaux Publics. Des positions communes ont également été défendues à partir de la plateforme de la navigation intérieure de l'UE lors des réunions du Comité de l'environnement et de la sécurité. Participation à la plateforme nationale de services de voies navigables sur une base trimestrielle. Participation à la réunion du CDNI/G sur une base semestrielle.

Participation au groupe de travail bilatéral CDNI partie C. Diffusion de l'information par le biais de FBB 9 - mailing.

Dans le cadre de la collaboration avec l'ITB, toutes les informations et tous les documents pertinents ont été partagés avec l'ITB, qui les a inclus sur son site web..

PROJET 10 QUALIFICATIONS PROFESSIONNELLES ET PRESCRIPTIONS D'EQUIPAGE (CHEF DE PROJET : EDWIN VERBERGHT)

Projet :

Rassembler et traiter les informations et données dans le cadre du CESNI/QP – qualifications

professionnelles et CESNI/QP/CREW prescriptions d'équipage en préparation de la concertation sectorielle récurrente avec les autorités compétentes au profit de la représentation de la Belgique et ses états membres auprès du CESNI.

Objectif :
Déterminer et vérifier les positions et les visions du secteur de la navigation intérieure concernant les thèmes et les questions discutés à l'ordre du jour des réunions récurrentes du CESNI/QP et du CESNI/QP/CREW.
Communiquer aux parties prenantes, y compris les gouvernements concernés.
Avec la poursuite de la mise en œuvre et du suivi de la directive (UE) 2017/2397, il est nécessaire que les groupes de travail CESNI-QP, y compris CESNI/QP/CREW et le CESNI-QM temporaire (si l'agenda du QM le rend urgent) sont suivis :

- À propos de la gestion de la qualité de l'équipage
- Standardisation des examens dans tous les états membres de l'UE (pratique et théorie)
- Digitalisation des documents pertinents (p.ex. les livrets de services, les livres de bord, les certificats de conduite, les patentes radar et les autres certificats de capacité)
- Implémentation de la directive (UE) 2017/2397 et les nouveaux standards ES-QIN
- Implémentation participants latéraux

Tâches réalisées en 2022 :

- Impact de la directive 2017/2397 sur les qualifications professionnelles dans les États membres européens et transposition tardive de plusieurs États membres
- Rédaction des premières règles européennes harmonisées en matière d'équipage, en mettant l'accent sur les innovations. Organisation de deux consultations sectorielles avec un rôle actif pour la plateforme européenne sur la navigation intérieure

Tous les indicateurs clés de performance sont atteints et toutes les tâches sont exécutées. Toutefois, une plus grande attention devrait être accordée à la Région wallonne et à l'élaboration plus concrète d'un label de qualité. Lors des consultations internationales, on rencontre rarement des représentants de la Région wallonne.

Au début du projet, l'impact du COVID 19 sur les ressources humaines et l'éducation en Europe a également fait l'objet d'une attention particulière lors des réunions mentionnées ci-dessus. Les contacts et les partenariats au sein du projet 10 du FBB fonctionnent bien avec, entre autres, le KBN, les gouvernements néerlandais et flamand, de Vlaamse Waterweg qui préside certains groupes de travail importants du CESNI, les partenaires sociaux, la plateforme IWT de l'UE et le Département Mobilité et Travaux Publics. Les contacts sont moins bons avec la Région wallonne. La coopération avec les représentants belges au sein du CESNI/QP (y compris le CREW) et du STF se déroule également très bien.

L'impact de la directive sur les qualifications professionnelles a fait l'objet d'une contribution et est suivi de près. Des efforts constructifs sont déployés pour trouver des solutions. Une contribution est également apportée à la plateforme sociale et éducative de la navigation intérieure de l'UE dans le cadre des propositions relatives au règlement européen sur les équipages. Les règlements relatifs aux équipages constituent un équilibre complexe et délicat entre les heures de travail, l'entrée (le matelot ou le matelot léger), la sécurité et le niveau d'équipement. Dans les années à venir, cet équilibre deviendra de plus en plus important et constituera le fondement de la politique européenne en matière d'équipage et constituera également l'étape suivante du cycle politique de la Commission européenne dans ce domaine (d'abord les compétences, l'ES - QIN, l'éducation et les examens, ensuite seulement les réglementations sur les équipages).

ALPHATRON
JRC

PROJET 11 TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION (CHEF DE PROJET : EDWIN VERBERGHT)

Projet :
Rassembler et traiter les informations et données dans le cadre du CESNI/TI – technologie de l'information – en préparation de la concertation sectorielle récurrente avec les autorités compétentes au profit de la représentation de la Belgique et ses états membres du CESNI.

Objectif :
Déterminer et vérifier les positions et les visions du secteur de la navigation intérieure concernant les thèmes et les questions discutés à l'ordre du jour des réunions récurrentes du CESNI/TI. Communication aux parties prenantes, y compris les gouvernements concernés.
Avec l'évaluation et la révision éventuelle de la Directive 2005/44/CE, la création du CESNI/TI et l'intégration des groupes d'experts RIS, il est nécessaire que les groupes de travail CESNI/TI et les groupes d'experts RIS sont suivis, à propos de :

- La révision éventuelle de la Directive RIS 2005/44/CE
- Le développement de l'indice RIS
- Les activités dans le cadre du groupe de travail RIS COMEX
- La rédaction de nouveaux standards pour les technologies-clés RIS (VTT/AIS, ERI, NtS, Inland ECDIS)
- La poursuite de la digitalisation (B2B, B2A) et documents électroniques
- La définition de l'automatisation, la mise en place de Shore Control Centers et de standards pour la navigation sans équipage
- La digitalisation de documents pertinents (p. ex. les livrets de services, les carnets des horaires de navigation, les certificats de conduite, les patentes radar et autres certificats de capacité)
- L'utilisation de simulateurs en navigation intérieure et mise à niveau en fonction des nouveaux standards

Tâches réalisées :
Tous les indicateurs de performance sont atteints. Les documents et les ordres du jour de CESNI/TI et de ses groupes de travail font l'objet d'un suivi actif. Les travaux du Comité des Petits Navires (RN) de la CCNR font également l'objet d'un suivi. Outre la numérisation et les développements liés à la révision de la directive SIF 2005/44/UE, l'automatisation fait l'objet d'une attention croissante. De nombreuses questions concernent principalement les gouvernements et les développeurs de SIF et moins l'utilisateur. L'ES-RIS qui prescrit ce à quoi l'AIS doit se conformer ou quels formats doivent être utilisés pour envoyer des ERI ou des avis aux bateliers, semble moins important pour l'utilisateur. Mais c'est juste ici que l'échange de données entre les pays, les autorités fluviales et les ports prend forme. Le choix d'un formulaire à champ libre ou d'un fichier.xml fait toute la différence pour les traductions automatiques et la compatibilité entre les systèmes. La conférence finale de RIS-Comex et la mise en œuvre des conclusions et résultats tels que le nouveau portail EURIS auquel plusieurs plateformes sont connectées sont des défis importants en plus de la révision de la directive RIS. La ligne suivie dans ce projet est toujours du point de vue de l'utilisateur où la facilité d'utilisation, la compatibilité et l'intégration avec les systèmes existants, sont au cœur de l'expérience de l'équipage à bord.
Des questionnaires tels que la deuxième étude Ramboll sont distribués. Les travaux de la plateforme européenne sur la navigation intérieure sont suivis de près et des cotisations sont versées si nécessaire

Contrôle des processus : l'automatisation et la numérisation sont récurrentes dans tous les projets. L'inscription correcte et cohérente dans les feuilles de temps fait l'objet d'un suivi attentif afin d'éviter les chevauchements. De même, les applications numériques dans la zone portuaire font l'objet

d'un suivi. Des développements tels que ERIBA (anciennement Swing), APICS Barge, PREAN, UAB Online (avec Geofencing, par exemple) sont discutés dans divers forums mais, selon le contexte, ils sont mis en œuvre de manière appropriée l'enregistrement. UAB Online est souvent en marge de la consultation VOW qui fait partie du projet 13, mais il s'agit d'une application numérique importante, principalement dans le domaine du transport maritime par pétroliers. Avec le VOW Belgique (voir projet 13), nous avons également visité Seafar dans le contexte de l'automatisation de la navigation intérieure, en mettant l'accent sur les risques et la sécurité.

Un autre dossier important, mais pour lequel l'implication ou l'intérêt de l'industrie semble encore assez faible, est le prochain règlement eFTI. Tous les modes de la chaîne d'approvisionnement devront alors partager des données numériques par l'intermédiaire des autorités afin de simplifier numériquement l'ensemble du processus de logistique et de transport et de mieux adopter des développements tels que la synchromodalité. Les documents de transport seront alors copilotés tout au long de la chaîne logistique. Si les systèmes de navigation intérieure ne sont pas adaptés à temps (2025) alors que d'autres modes le sont, cela pourrait influencer le choix modal des décideurs en matière de logistique. Lors de plusieurs réunions avec le gouvernement, cette question a été abordée et des contributions ont été apportées. Il s'agit d'une tâche importante pour le gouvernement, qui doit identifier tous les documents pertinents, acquérir une connaissance suffisante des processus au sein de l'organisation du transport par voies navigables et introduire des ajustements à temps. Il incombe au secteur d'attirer l'attention sur le GDPR et sur ce qui est pertinent et ce qui ne l'est pas.
A également participé en 2022, au nom de l'ESO, à l'atelier de Strasbourg sur la numérisation. Participation à la journée de la navigation intelligente sur le thème de l'automatisation.
De bons contacts sont maintenus avec certains acteurs clés dans le domaine numérique et automatique, tels que Seafar, Blue Century, Shipping Technology, River Drones.
La coopération avec la plateforme IWT de l'UE est de plus en plus approfondie et étendue, avec un accès à DIWA, DINA-DFTL, RIS COMEX, Platina III, la Commission européenne, CESNI et CCR. Ce projet et les changements fondamentaux dus à la numérisation et à l'automatisation deviendront de plus en plus importants.
La coopération avec les représentants belges au sein de CESNI/TI et RN se déroule très bien.

PROJET 12 VERDISSEMENT (CHEF DE PROJET : DAISY RYCQUART)

Projet :
Le secteur de la navigation intérieure est confronté à des défis majeurs au cours des prochaines décennies pour préserver sa position en tant que mode de transport durable et tourné vers l'avenir. Des objectifs pour la navigation intérieure ont récemment été fixés au niveau européen, national et régional. Ceci tant en termes d'objectifs de réduction des émissions pour le climat et la qualité de l'air que de mobilité durable, modal shift, etc.

Le cadre de la navigation intérieure belge est actuellement :

- Mondial - COP 21
- Européen – European Green Deal
- Régional – Convention révisée pour la navigation du Rhin - Déclaration de Mannheim

Cependant, au niveau belge, le secteur de la navigation intérieure est confronté à un manque de cadre concret et d'orientation concrets pour un esprit tourné vers l'avenir. La problématique peut être résumée dans les points suivants :

1. Manque de clarté technologique

2. Manque de motivation et de récompense
3. Barrière administrative en termes de disponibilité des subsides et des possibilités de financement
4. Absence de sous-cadre national conforme à la nature transfrontalière du secteur

Objectif :
Le projet 12 de la FBB vise à approfondir les thèmes problématiques évoqués ci-dessus.

- Rassembler les informations et données pour le développement d'une politique d'innovation et de verdissement de la navigation intérieure. Ces informations contribuent également à la sensibilisation du secteur.
- Exploration de partenariats sur les thèmes suivants :
  - (Co)opération du développement et du déploiement d'un système d'étiquetage des émissions dans le secteur de la navigation intérieure. Objectif : sensibilisation et récompense.
  - Stimulation de la conception de nouveaux bateaux pour les conséquences des basses eaux.
  - (Co-)opération à un "Green Deal" sectoriel

Tâches réalisées en 2022 :
Des informations pertinentes sur les sujets inclus dans le plan de travail ont été collectées et diffusées. Le cas échéant, la réponse du secteur a été sollicitée afin de préparer une prise de position.
Au niveau européen également, au sein du Comité nautique et technique de la plateforme IWT de l'UE, ainsi que de la Commission Verdissement et Innovation. La communication avec la représentation du secteur européen sur les positions concrètes s'est faite principalement par voie numérique, en plus des réunions physiques.

- Communication appels de subsides (CEF, EU Innovation Fund, ...)
- Communication d'événements
- Questions de politique de communication (par exemple communication NRMM, Comités CCNR/ECO)
- L'alimentation à quai et la nouvelle Prime écologique+ pour les entrepreneurs de la navigation intérieure
- Commission Verdissement et Innovation de l'ITB : lancement et mise en place de ce Groupe de Travail
- Études de suivi (par exemple, le rapport LANUV sur l'impact des émissions de NOx de la navigation intérieure sur la qualité de l'air urbain)
- MORA input verdissement vision du secteur (par exemple le rapport mobilité)
- Fit for 55 package " - Green Deal de l'UE - Fonds de verdissement de la CCNR : consultation formelle du secteur (en cours)
- Réunions trimestrielles des plateformes de services de navigation intérieure
- Le Groupe Pilote Green Deal WG'n et le rôle de gouvernance du chef de projet FBB 12 continuent :
  - ✓ Green Deal Binnenvaart Vlaanderen - activités Groupe Pilote
  - ✓ Phases 1, 2, 3 et 4 achevées
  - ✓ Phase 5 - lancement du Green Deal Binnenvaart Vlaanderen - en cours
  - ✓ Informations : https://omgeving.vlaanderen.be/green-deal-binnenvaart
  - ✓ La prochaine étape est la mise en œuvre et l'exécution du Green Deal Binnenvaart Vlaanderen

ICP
Atteint et ongoing.
Grâce à cette approche, les visions et les intérêts des entrepreneurs belges de la navigation intérieure

ont été défendus au maximum et unis à ceux d'autres pays. Ainsi, les intérêts des entrepreneurs de la navigation intérieure ont été articulés au niveau flamand/belge au sein du département MOW. Des positions communes ont également été défendues à partir de la plateforme européenne de la navigation intérieure lors de réunions du CESNI, du CESNI/PT, de Waterborne TP, de SEA Europe, de la CCNR et d'autres.

En outre, la contribution du projet FBB 12 a permis la création du Green Deal Inland Navigation Flanders. Ce projet est maintenant dans une phase finale en termes de rédaction du GD, la prochaine phase qui commencera à partir de juin 2023 est la mise en œuvre et les actions concrètes. Pour cela, plus d'efforts et de budget sont attendus. Il s'agit de la plus grande réalisation du FBB 12 à ce jour.

Dans le cadre de la collaboration avec l'ITB, toutes les informations et tous les documents pertinents ont été partagés avec l'ITB, qui les a inclus sur son site web.

PROJET 13 TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES ADN (CHEF DE PROJET : EDWIN VERBERGHT)

Projet :
Collecte d'informations et de données dans le cadre du Safety Comité UNECE ADN, y compris les sujets connexes qui sont traités dans les Groupes de Travail explosions-protection, substances, échantillonnage, chargement par le haut, dégazage et formation & examens ainsi que dans le Comité MD de la CCNR. Ceci en préparation de la concertation sectorielle récurrente avec les autorités compétentes au profit de la représentation belge au Safety Comité UNECE/ADN et à la CCNR.

Objectif :
Détermination et test des points de vue et des visions du secteur de la navigation intérieure concernant les thèmes discutés et les questions à l'ordre du jour des réunions récurrentes : explosions-protection, substances, échantillonnage, chargement par le haut, dégazage et formation & examens. Communication aux parties prenantes, y compris les autorités compétentes.

Dans le cadre de la préparation de l'examen bisannuel de l'ADN 2021 en vue de l'ADN 2023, il est nécessaire que le secteur soit tenu informé et que ses contributions parviennent aux niveaux pertinents, tels que :

- Le Safety Comité ADN bisannuel
- Les Groupes de Travail informels sur l'explosion, les substances, le dégazage, l'échantillonnage, le chargement par le haut, la formation et les examens
- Le Comité consultatif MD de la CCNR
- Niveau belge : MOW & SPW pour le soutien de la transposition de l'ADN et la définition de la position de la délégation belge
- Concertation sectorielle au sein de la plateforme IWT & Safety Committee pour l'harmonisation au sein de la concertation sectorielle européenne
- Concertation du VOW ave les chargeurs en navigation citerne

Tâches réalisées en 2022 :
Les indicateurs clés de performance sont en voie d'être atteints. De nombreuses propositions élaborées avec De Vlaamse Waterweg, telles que l'inclusion de l'azote liquide dans l'ADN, ont été acceptées par le Safety Committee à Genève.

Pour le COVID 19, la plupart des sessions étaient en ligne. Seules deux d'entre elles se sont effectivement poursuivies sur place jusqu'à présent. Les groupes de travail informels sur les thèmes de l'ADN ont été relancés en 2022 après la pandémie et ont participé autant que possible. Des contacts ont été établis au-delà des frontières et des éléments pertinents tels que les résumés des sessions sont régulièrement diffusés au secteur.

La coopération UENF-ESO a été affinée et une procédure plus claire pour la composition de l'équipe UER-ESO a été convenue.

Les accidents sont interprétés de manière plus large que les accidents impliquant des marchandises dangereuses. Il s'agit notamment de l'étude INTERGO (human factors) et des activités du PZI, qui vont souvent au-delà de l'ADN.

La participation active au VOW Belgique a conduit à la première élection d'un secrétaire du secteur en 2021. Normalement, il s'agit d'un rôle tournant biennal entre les principales grandes entreprises (BASF, EXXON Mobil et TOTAL ENERGIES). Ce mandat non rémunéré a récemment été attribué à nouveau à l'unanimité pour 2 ans. Le secteur et le chef de projet se trouvent ainsi dans une position unique à la source de l'information, ce qui leur permet d'acquérir une vision plus approfondie et de fournir un point de contact central pour le secteur et chargeurs. Suivi des processus : dans l'enregistrement du temps FBB, les heures de secrétariat supplémentaires (rédaction du rapport, mise à jour de l'environnement cloud, recherche d'une salle, transmission des participants à la sécurité, etc.

M. Dirk Beernaert, l'un des experts de l'ADN les plus connus en Belgique, a participé activement à ce projet et a déjà apporté son expertise dans divers forums.

La coopération avec De Vlaamse Waterweg en Afdeling Beleid du département MOW qui représentent la Belgique à Genève, se déroule très bien. Toutefois, on constate que la Région wallonne est moins engagée dans ce dossier, ce qui explique que peu de contacts ont été établis avec le SPW sur cette question.

PROJET 14 PRESCRIPTIONS TECHNIQUES (CHEF DE PROJET : EDWIN VERBERGHT)

Projet :
Collecte et traitement d'informations et de données dans le cadre des prescriptions techniques CESNI/PT et du standard européen ES-TRIN, y compris les sujets qui y sont directement et indirectement liés et qui sont traités dans les Comités CCNR et les groupes de travail tels que le RPR et le RV en vue de la concertation sectorielle récurrente avec les autorités compétentes au profit de la représentation belge auprès du CESNI et de la CCNR.

Objectif :
Déterminer et vérifier les positions et les points de vue du secteur de la navigation intérieure concernant les sujets traités et les questions à l'ordre du jour des réunions récurrentes de la CESNI/PT à Strasbourg ou en ligne, y compris les travaux du Comité RP et des groupes de travail RV/G dans le cadre du CESNI/PT – les prescriptions techniques et le standard européen ES-TRIN, y compris les sujets qui y sont directement et indirectement liés et qui sont discutés. Suivi actif, préparation de la concertation sectorielle récurrente et transfert d'informations aux parties prenantes, y compris les autorités compétentes au profit de la représentation belge auprès du CESNI et de la CCNR.

Tâches réalisées en 2022 :
Les indicateurs de performance clés sont atteints. Les documents sont lus et les tâches planifiées sont exécutées. Des questions telles que l'interprétation des dispositions transitoires dans l'ES -TRIN et les passages de roue affaissés ont également été diffusées et suivies. Des initiatives sont

également prises en coopération avec la plateforme EU-IWT. Il est vrai qu'au cours du quatrième trimestre 2022, le flux d'informations provenant de la plateforme EU-IWT a diminué en raison du départ inattendu du secrétaire. La coopération avec les représentants belges au sein de CESNI/PT et RV/RP se déroule très bien.

Suivi des processus : étant donné que l'ES-TRIN se concentre principalement sur les carburants alternatifs et l'automatisation, tout chevauchement avec d'autres projets fait l'objet d'un suivi attentif.

PROJET 15 THEMES SOCIAUX DIVERS (CHEF DE PROJET : MARC DE DECKER)

Projet :
Ce projet est conforme sur le plan opérationnel de l'ITB C.8 Concertation au niveau social : des débats généraux sur le thème social des indépendants en navigation intérieure seront discutés au sein de la Commission Affaires sociales.

Objectif :
Au cours des trois dernières années, un certain nombre de sujets sociaux qui en relèvent ont été suivis : Sécurité sociale (Accord Rhénanie), temps de travail (directive sur le temps de travail), qualifications professionnelles (directive sur les qualifications professionnelles). Des analyses juridiques ont été faites et des textes ont été rédigés ainsi qu'une présentation avec les membres de la Commission sociale.
Plusieurs autres sujets pourraient être abordés, tels que la problématique du détachement à bord des bateaux de navigation intérieure, les releveurs indépendants, le droit applicable aux contrats de travail. Ces dernières années, le secteur a reçu des informations sur l'évolution de la jurisprudence sur ce point, les nouvelles propositions de texte etc.

L'approche est différente de celle du projet de la Commission sociale, qui concerne principalement le suivi de thèmes discutés au sein du CP ou d'autres Commissions sociales, de l'OEB etc., ainsi que la formation et l'emploi, qui sont tous davantage axés sur la pratique, alors que dans le cadre de ce projet, un certain nombre de thèmes sociaux sont également examinés, analysés et commentés au moyen de textes juridiques, de la jurisprudence et de la doctrine et ce dans une perspective juridique.

Il me semble approprié de conserver ce thème, d'autant plus qu'au niveau de l'UE, on a l'intention d'étudier plus avant les questions de sécurité sociale et de détachement en vue d'une éventuelle réglementation européenne. Dans cette optique, j'ai ajouté un plan de travail et un budget.

Tâches prévues :
Suivi concret et traitement des questions sociales affectant directement les indépendants en navigation intérieure. Cf. plan opérationnel ITB C.8 Consultation sur les questions sociales: les débats généraux sur la question sociale des indépendants en navigation intérieure seront discutés au sein du Comité des Affaires sociales.

Mise à jour 12/2022 :

Aucune activité spécifique n'a été menée ou aucun objectif n'a été atteint dans ce projet.
Cet aperçu sommaire veut vous offrir un regard sur la réglementation concernant la batellerie qui a été publiée officiellement en 2022. A ce propos, le Moniteur belge (M.B.) et le Journal Officiel de l'Union européenne (J.O.U.E.) servent de cadres de référence. Le tableau ci-après n'a nullement l'intention d'être exhaustif.

IV. Plan Opérationnel pour les années 2022-2023

Aperçu des activités prévues en 2023

De même qu'une analyse du fonctionnement du plan opérationnel a été effectuée en 2022, il en a été de même au début de 2023. Par rapport à 2022, les ajustements ont été moins importants.

Par exemple, l'analyse de la mise à jour de l'étude sur la position concurrentielle de la flotte belge de navigation intérieure a été transférée de la Commission Verdissement à la Commission Économique.

Dans la section juridique, une action a été ajoutée concernant le Code belge de la navigation, où les travaux sur un projet de loi visant à réglementer et à harmoniser les aspects de droit privé de la navigation intérieure au niveau fédéral battent leur plein.

Avec l'introduction d'un nouveau système de transaction en été et automne 2023 pour la partie A de la Convention CDNI, une gestion de projet d'action a également été ajoutée au Groupe Pilote pour coordonner et faciliter la mise en œuvre au niveau national.

En interne, les différentes actions sur la numérisation ont été fusionnées. Le rattrapage peut également se faire dans le domaine de la communication par un recrutement spécifique dans ce domaine.

L'ajustement le plus frappant est l'ajout d'une nouvelle action dans le cadre de la Commission Verdissement et Innovation avec l'objectif de développer un centre d'expertise au sein de l'ITB dans le domaine de verdissement.

Pour ce faire, l'ITB s'engage notamment dans le Green Deal Binnenvaart Vlaanderen, réalise des études utiles sur le verdissement, participe à des projets européens, assure la communication externe sur les problèmes et les actions et soutient la société civile sur les possibilités de subvention, les mesures d'atténuation ou les projets de verdissements.

Vous trouverez ci-dessous un aperçu complet des différentes actions par Commission ainsi que des tâches internes.

TÂCHE	STATUT	NOTIFICATIONS
COMMISSION ÉCONOMIQUE		
ITB-Observatoire (publication de données)	Est mis en œuvre	• Ajout continu de données économiques sur le site web • Analyse d'ensembles de données manquantes
Enquêtes de conjoncture	Est mis en œuvre	• Renouvellement des incitations à la participation (analyse et mise en œuvre)
Aspects fiscaux et financiers	N'a pas commencé	• Discussions sur les aspects financiers et fiscaux pour les entrepreneurs en navigation intérieure • Collaboration avec le SPF Économie?
Baromètre	N'a pas commencé	• Mise à jour 2019 et 2020 avec la collaboration des bureaux comptables
Etude sur la position concurrentielle de la flotte de navigation intérieure belge	N'a pas commencé	• Mise à jour de l'étude précédente (2016) • Impact de la directive taxonomie, COVID-19, verdissement, l'équipage, coûts de personnel
Suivi de dossiers pertinents	Est mis en œuvre	• Régional, national, européen, international
Suivi des dossiers de la FBB	Est mis en œuvre	• Projet 1: concertation avec les banques • Projet 2: boîte de démarrage (startersbox) • Projet 15: toutes sortes de thèmes sociaux
COMMISSION JURIDIQUE		
Module juridique ITB-Observatoire	Est mis en œuvre	• Lien étroit avec le projet 5 de la FBB • Brainstorming sur la forme et le contenu du module + analyse financière (2021-2022); Mise en œuvre/ implémentation dans une phase ultérieure (2022-2023)
Registre naval	Postposé	• Mise en œuvre du protocole d'accord au niveau fédéral • Concertation et analyse d'accès au niveau régional
Code de la Navigation belge	Est mis en œuvre	• Projet exposé des motifs (Externalisation à Maîtres De Decker et Kegels) • Organisation d'une session d'informations?
Suivi de la réglementation relative à la navigation intérieure	Est mis en œuvre	• Régional, national, européen, international
Suivi des projets de la FBB	Est mis en œuvre	• Projet 4: affaires sociojuridiques • Projet 5: banque de données • Projet 6: Code de la navigation

COMMISSION FORMATIONS		
Accueil à bord des stagiaires	Est mis en œuvre	• Continuité du projet (par année scolaire)
Développement de matériel pédagogique	Est mis en œuvre	• Application web MCQ (élargissement) • Mise à jour des manuels • Création d'un contenu vidéo
Farde de documents	N'a pas commencé	• Finalisation de l'aperçu + collecte spécimen • Mise en œuvre: commande et distribution des fardes • Analyse des possibilités au niveau de la (semi)-digitalisation
Développement de l'outil équipages	N'a pas commencé	• Analyse (voir proposition de M. ROLAND : http://bemanningssterkte.nl/index.html)
Suivi de dossiers pertinents	Est mis en œuvre	• Régional, national, européen, international
Suivi des projets de la FBB	Est mis en œuvre	• Projet 3: formation et éducation • Projet 8: apprentissage en alternance • Projet 10: qualifications professionnelles et prescriptions d'équipage

COMMISSION SOCIO-ÉCONOMIQUE		
ITB-Observatoire (publication de données)	Est mis en œuvre	• Ajout continu de données économiques sur le site web • Analyse de données manquantes sur l'emploi / formation
Suivi de dossiers pertinents	Est mis en œuvre	• Régional, national, européen, international
Suivi des projets de la FBB	Est mis en œuvre	• Projet 4: affaires socio-juridiques • Projet 7: Commission sociale • Projet 15: questions sociales - toutes sortes de thèmes

COMMISSION TECHNIQUE		
Suivi de dossiers pertinents	Est mis en œuvre	• Régional, national, européen, international
Suivi des projets de la FBB	Est mis en œuvre	• Projet 13: transport de marchandises dangereuses ADN • Projet 14: prescriptions techniques

COMMISSION VERDISSEMENT ET INNOVATION		
Fonds pour le verdissement	N'a pas commencé	• Analyse de la faisabilité financière et opérationnelle • À examiner à la lumière des résultats de l'étude CCNR sur les possibilités de financement
Centre d'expertise sur le verdissement	N'a pas commencé	• Profilage en tant que centre d'expertise : lien avec le 'Green Deal' (région flamande) • Études utiles, non encore existantes/exécutées sur le verdissement (par exemple, étude sur les droits d'accises sur les carburants alternatifs) • Participation à des projets européens dans le cadre du domaine de travail de l'ITB • Communication externe des problèmes et des actions • Soutien au secteur concernant les possibilités de subventions et/ou des mesures de mitigation (par exemple, la fiscalité (in) directe) pour des projets de verdissement (y compris un site Web clair et actualisé)
Suivi de dossiers pertinents	Est mis en œuvre	• Régional, national, européen, international
Suivi de dossiers de la FBB	Est mis en œuvre	• Projet 9: CDNI • Projet 11: technologie de l'information • Projet 12: verdissement

GROUPE PILOTE		
Organisation et suivi des réunions du Groupe Pilote	Est mis en œuvre	• En fonction de réunions internationales (préparation et retour de l'information) • Liste de questions ouvertes (open issue list) • Rapport standardisé (Extranet)
Aspects financiers et budgétaires (y compris le suivi des dettes)	Est mis en œuvre	• Communication écrite via l'extranet • Exposé oral d'aspects intéressants/utiles
Rapport d'activités et statistiques CDNI	Est mis en œuvre	• Aperçu annuel des activités IN • Discussion interne sur les explications possibles de chiffres
Représentation internationale de l'Institution Nationale	Est mis en œuvre	• Représentation par un membre de l'IN et le secteur (IIPC - membre; CPC - observateur CDNI/G : ad hoc)
Enregistrement des déchets	Est mis en œuvre	• Suivi du projet par l'IN; coordination avec toutes les parties prenantes • Repris dans le SPE- CDNI 3.0 (mise en oeuvre prévue T2/2024)
Suivi de dossiers pertinents	Est mis en œuvre	• Régional, national, européen, international
Digitalisation CDNI	Est mis en œuvre	• Digitalisation de tous les dossiers clients - commencé au T1/2023 • Élargissement et détail du formulaire de contact (domiciliation Twikey et module facturation)
Mise en oeuvre SPE-CDNI 3.0	Est mis en œuvre	• Gestion de projet Institution Nationale dans le développement de SPE-CDNI 3.0 en collaboration avec d'autres institutions nationales • Mise en œuvre au niveau national ; communication/formation et enseignement de divers groupes cibles

FONCTIONNEMENT INTERNE		
Communication	Est mis en œuvre	• Analyse des lacunes - élaboration d'un plan de communication (nomination d'un responsable de la communication 01/2023) • Élaboration d'un calendrier de mise en œuvre ("priorisation" des besoins)
Digitalisation (procédures) ITB	N'a pas commencé	• Analyse des besoins (par exemple, extension et détail du formulaire de contact • Révision des sites web • Introduction d'un chatbot (ITB-Observatoire ?)
Soutien de la représentation internationale du secteur	Est mis en œuvre	• Politique de subvention aux organisations belges pour assurer leur adhésion aux instances européennes représentatives de la profession (UENF et OEB)
Soutien des organisations sociales du secteur	Est mis en œuvre	• Politique de subvention en faveur des institutions sociales actives en navigation intérieure (De Schroef vzw et Service Social de la batellerie et des gens du voyage asbl)
Développer des partenariats	Est mis en œuvre	• Mise à disposition de la salle de réunion (mise en oeuvre convention) • Partenariat • Adresse siège social • Adhésion
Audit sur la governance	N'a pas commencé	• Accord de principe de l'Organe d'Administration de l'ITB du 28/01/2022

V. Aspects économiques

Flotte et prestations au 31/12/2022

Un des objectifs principaux de l'Institut consiste en la fourniture périodique d'informations économiques sur l'activité de transport de marchandises par voie navigable.
Sur base de ces données, on peut procéder à une analyse des paramètres primordiaux de l'évolution du secteur de la navigation intérieure que constituent tant l'offre de cale que les prestations de transport de marchandises.

1 La flotte belge de navigation intérieure

Au 31 décembre 2022, la flotte d'entrepreneurs de navigation intérieure domiciliés en Belgique était composée comme suit :

- 920 bâtiments à cargaisons sèches d'une capacité totale de 1.644.508 tonnes;
- 141 bateaux citernes offrant un port en lourd total de 414.779 tonnes;
- 76 pousseurs de 40.630 kW de puissance.

Soit un total de 1.137 bâtiments de navigation intérieure avec une capacité totale de 2.063.010 tonnes et une puissance globale de 675.256 kW.

1.1 Bâtiments à cargaisons sèches

Flotte appartenant aux entrepreneurs domiciliés en Belgique.

1.1.1 Données par type et classe de tonnage

CARGAISON SECHE	chalands		automoteurs			barges		totaux	
	nombre	tonnage	nombre	tonnage	kW	nombre	tonnage	nombre	tonnage
0/24 t			0	0	0			0	0
25/250 t	0	0	1	95	124	15	2 895	16	2 990
251/450 t	0	0	99	36 004	23 825	43	16 007	142	52 011
451/650 t	0	0	55	31 768	18 325	23	13 466	78	45 234
651/850 t	0	0	32	22 842	12 941	9	6 771	41	29 613
851/1000 t	0	0	17	15 675	8 496	6	5 675	23	21 350
1001/1500 t	0	0	162	201 206	106 385	29	35 909	191	237 115
1501 /2000 t	0	0	67	114 409	55 236	7	11 898	74	126 307
2001/2500 t	0	0	42	94 232	45 983	26	60 577	68	154 809
2501/3000 t	0	0	44	123 572	61 522	46	129 982	90	253 554
3001 en +	1	3 565	94	335 750	143 221	102	382 210	197	721 525
totaux	**1**	**3 565**	**613**	**975 553**	**476 058**	**306**	**665 390**	**920**	**1 644 508**

1.1.2 Évolution de la flotte depuis 31/12/2004

Situation au	nombre	index	tonnage	index	kW	index	ton. Moyen	index
31/12/2022	920	71	1 644 508	112	476 058	93	1 788	159
12/31/2021	949	73	1 679 286	115	489 816	96	1 770	158
12/31/2020	978	75	1 705 822	117	505 821	99	1 744	155
12/31/2019	939	72	1 602 739	110	495 533	97	1 707	152
12/31/2018	941	72	1 576 483	108	495 239	97	1 675	149
12/31/2017	936	72	1 531 750	105	486 149	95	1 636	146
12/31/2016	935	72	1 495 216	102	485 776	95	1 599	142
12/31/2015	962	74	1 508 090	103	497 321	98	1 568	140
12/31/2014	983	75	1 524 715	104	503 838	99	1 551	138
12/31/2013	997	76	1 537 158	105	504 342	99	1 542	137
12/31/2012	1 000	77	1 476 864	101	515 866	101	1 477	132
12/31/2011	1 038	80	1 503 758	103	524 843	103	1 449	129
12/31/2010	1 083	83	1 533 641	105	534 282	105	1 416	126
12/31/2009	1 119	86	1 524 409	104	532 648	104	1 362	121
12/31/2008	1 157	89	1 510 823	103	531 032	104	1 306	116
12/31/2007	1 208	93	1 516 011	104	535 810	105	1 255	112
12/31/2006	1 250	96	1 511 203	103	529 434	104	1 209	108
12/31/2005	1 265	97	1 450 091	99	505 766	99	1 146	102
12/31/2004	1 304	100	1 463 454	100	509 726	100	1 122	100

(Source: SPF Mobilité et Transports – DG Navigation - Navigation intérieure)

1.2 Bateaux citernes

Flotte appartenant aux entrepreneurs domiciliés en Belgique.

1.2.1 Données par type et classe de tonnage

BATEAUX CITERNES	chalands		automoteurs			barges		totaux	
	nombre	tonnage	nombre	tonnage	kW	nombre	tonnage	nombre	tonnage
25/250 t	0	0	12	1 105	1 441	0	0	12	1 105
251/450 t	0	0	9	3 305	2 517	0	0	9	3 305
451/650 t	0	0	4	2 273	1 358	0	0	4	2 273
651/850 t	0	0	3	1 983	1 141	0	0	3	1 983
851/1000 t	0	0	4	3 759	2 366	0	0	4	3 759
1001/1500 t	0	0	10	12 697	7 341	1	1 275	11	13 972
1501 /2000 t	0	0	15	24 764	12 236	0	0	15	24 764
2001/2500 t	0	0	4	9 380	4 981	1	2 443	5	11 823
2501/3000 t	0	0	24	66 483	29 819	0	0	24	66 483
3001 en +	0	0	53	281 014	95 368	1	4 298	54	285 312
totaux	**0**	**0**	**138**	**406 763**	**158 568**	**3**	**8 016**	**141**	**414 779**

1.2.2 Evolution de la flotte depuis 31/12/2004

Situation au	nombre	index	tonnage	index	kW	index	ton. Moyen	index
31/12/2022	141	64	414 779	144	158 568	122	2 942	224
12/31/2021	141	64	416 494	145	159 590	123	2 954	225
12/31/2020	136	62	379 648	132	147 295	114	2 792	213
12/31/2019	131	60	328 256	114	131 254	101	2 506	191
12/31/2018	133	61	317 021	110	130 376	101	2 384	101
12/31/2017	146	67	324 926	113	135 371	104	2 226	170
12/31/2016	158	72	352 405	123	145 753	112	2 230	170
12/31/2015	168	77	350 370	110	148 050	114	2 086	159
12/31/2014	184	84	353 085	123	153 794	119	1 919	146
12/31/2013	196	89	357 112	124	158 615	101	1 822	122
12/31/2012	209	95	359 164	125	162 103	125	1 718	131
12/31/2011	225	103	373 950	130	167 611	129	1 662	127
12/31/2010	226	103	359 206	125	160 833	124	1 589	121
12/31/2009	216	99	340 697	118	151 599	117	1 577	120
12/31/2008	213	97	336 233	117	148 902	115	1 579	120
12/31/2007	217	99	333 737	116	149 198	115	1 538	117
12/31/2006	216	99	317 255	110	143 818	111	1 469	112
12/31/2005	219	100	309 984	108	140 077	108	1 415	108
12/31/2004	219	100	287 543	100	129 647	100	1 313	100

(Source : SPF Mobilité et Transports – DG Navigation - Navigation intérieure)

1.3 Pousseurs et/ou remorqueurs

Flotte appartenant aux entrepreneurs domiciliés en Belgique.

1.3.1 Données par type et classe de tonnage

POUSSEURS ET/OU REMORQUEURS	nombre	tonnage	kW
< 301 kW	29	922	6 435
301 -1000 kW	41	2 089	24 255
1001 kW/+	6	712	9 940
totaux	76	3 723	40 630

1.3.2 Evolution de la flotte depuis 31/12/2004

Situation au	nombre	index	tonnage	index	kW	index
31/12/2022	76	76	3 723	79	40 630	76
12/31/2021	80	80	3 913	83	43 927	82
12/31/2020	80	80	2 816	60	44 026	83
12/31/2019	72	72	2 468	52	38 690	73
12/31/2018	76	76	2 663	57	40 515	76
12/31/2017	78	78	2 763	59	42 067	79
12/31/2016	85	84	2 909	62	45 529	85
12/31/2015	76	76	3 088	66	46 501	87
12/31/2014	80	80	3 371	72	49 257	92
12/31/2013	78	78	3 236	69	48 721	91
12/31/2012	77	77	3 385	72	49 721	93
12/31/2011	87	87	3 622	77	52 334	98
12/31/2010	96	96	3 522	75	51 444	96
12/31/2009	97	97	3 426	73	50 381	94
12/31/2008	103	103	3 682	78	52 978	99
12/31/2007	106	106	3 951	84	57 017	107
12/31/2006	98	98	4 323	92	54 503	102
12/31/2005	99	99	4 466	95	54 511	102
12/31/2004	100	100	4 708	100	53 338	100

(Source : SPF Mobilité et Transports – DG Navigation - Navigation intérieure)

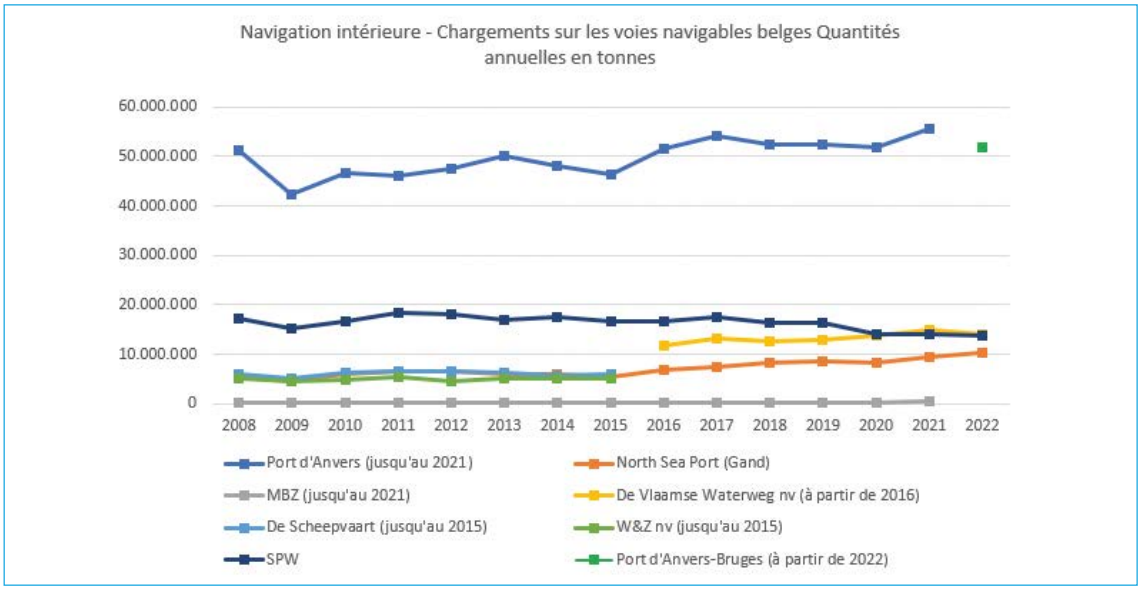
2. Les prestations du transport

Sur base des données recueillies depuis 1998, en collaboration étroite avec les gestionnaires des voies navigables, les ports et le Service Public Fédéral Mobilité et Transports, on constate une baisse des volumes de marchandises chargées (- 4,80 %) et des volumes de marchandises déchargées (- 3,88 %) pour l'année 2022 par rapport à 2021.

Au cours de l'année 2022, 90,033 millions de tonnes de marchandises ont été chargées et 103,987 millions de tonnes de marchandises déchargées par des bateaux de navigation intérieure sur les voies navigables belges.

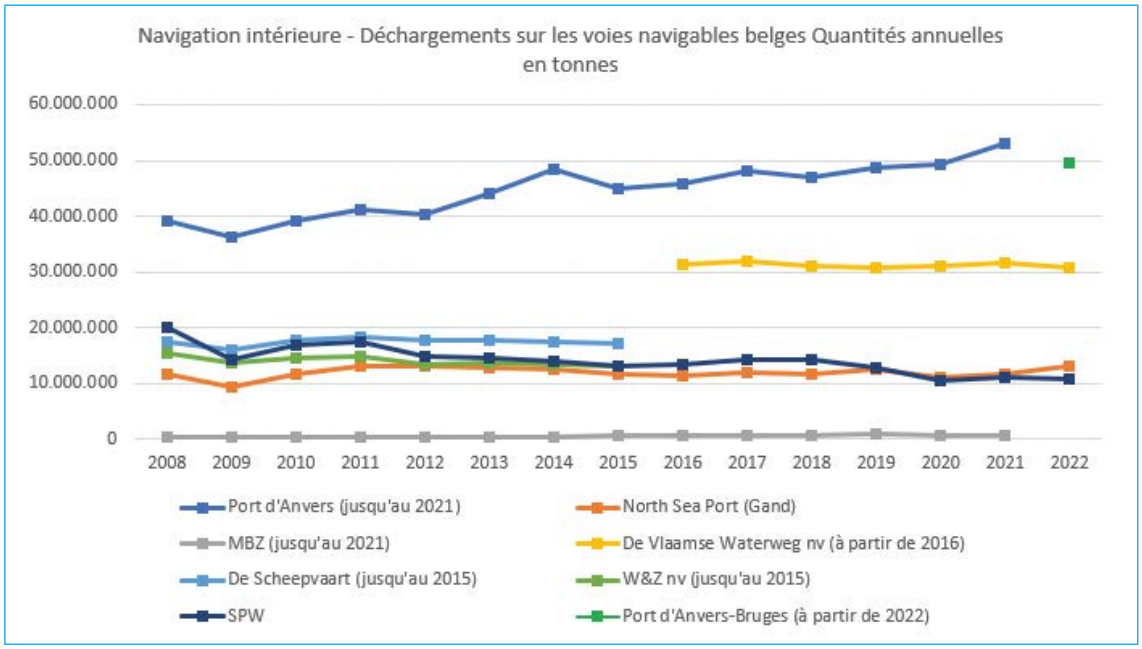
Les catégories NST 3 «Produits pétroliers», NST 6 «Minéraux et matériaux de construction», NST 8 « Produits chimiques » et NST 9 «Autres marchandises» constituent les quatre catégories de marchandises les plus importantes et représentent plus de 79% des quantités totales chargées et 77% des volumes déchargés.

Veuillez consulter le site observatoire pour des informations détaillées :
https://www.itb-observatorium.be/index-fr.aspx



En ce qui concerne les chargements, une décroissance est notée en 2022 par rapport à 2021 dans toutes les catégories de marchandises à l'exception des denrées alimentaires (+ 7,83%), des combustibles solides (+ 17,90%), des produits métallurgiques (+ 2,70%) et des matériaux de construction (+ 3,46 %), qui augmentent.

(Sources : Port of Antwerp Bruges ; Service Public de Wallonie - D.G.O. Mobilité et Voies hydrauliques ; De Vlaamse Waterweg NV ; North Sea Port Flanders)
(Note importante : depuis 2016, uniquement les chiffres du « De Vlaamse Waterweg NV » sont repris dans les to-taux et depuis 2022, uniquement les chiffres du « Port of Antwerp-Bruges » sont repris dans les totaux)



En ce qui concerne les déchargements, on constate également une réelle baisse au cours de 2022 pour toutes les catégories à l'exception d'une hausse des combustibles solides (+ 6,94%) et des minerais (+ 9,51%).

Quantités en tonnes, chargées ou déchargées par bateaux de navigation intérieure sur les voies navigables belges
Comparaison période janvier - décembre 2008-2022

Chargements sur les voies navigables
Comparaison janvier-décembre 2008-2022

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	%22/21
Port d'Anvers	51.316.677	42.253.796	46.714.891	45.972.354	47.452.975	50.173.257	48.031.160	46.510.783	51.495.565	54.127.520	52.406.573	52.489.327	51.730.459	55.479.664		
*North Sea Port (Gand)	5.387.870	4.404.881	6.030.217	6.495.817	6.617.994	6.102.986	6.092.378	5.289.992	6.794.292	7.365.415	8.169.582	8.624.582	8.254.360	9.536.522	10.442.022	9,50%
MBZ	330.213	256.917	240.672	307.437	274.717	292.027	285.127	188.870	157.160	187.807	219.297	200.235	277.113	436.726		
Port d'Anvers-Bruges															51.711.088	-7,52%
De Vlaamse Waterweg									11.824.119	13.074.714	12.589.250	12.953.567	13.888.980	14.960.522	14.145.665	-5,45%
De Scheepvaart	6.057.801	5.260.236	6.247.002	6.674.557	6.682.634	6.256.445	5.828.076	5.887.650								
W&Z nv	5.024.848	4.543.856	4.723.088	5.350.828	4.635.429	5.050.979	5.069.915	5.197.081								
SPW	17.104.943	15.312.621	16.780.734	18.397.193	18.141.140	16.891.799	17.449.182	16.769.795	16.594.905	17.523.244	16.449.096	16.304.876	14.091.038	14.130.507	13.734.393	-2,80%
Total:	85.222.352	72.032.307	80.736.604	83.198.186	83.804.889	84.767.493	82.755.838	79.844.171	86.866.041	92.278.700	89.833.798	90.572.587	88.241.950	94.543.941	90.033.168	-4,77%

Déchargements sur les voies navigables
Comparaison janvier-décembre 2008-2022

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	%22/21
Port d'Anvers	39.132.132	36.330.988	39.206.802	41.160.850	40.404.918	44.122.854	48.427.317	44.972.686	45.816.608	48.202.635	46.880.400	48.819.930	49.240.097	53.051.583		
* North Sea port (Gand)	11.702.591	9.393.332	11.664.087	13.093.367	13.152.701	12.875.951	12.520.752	11.771.022	11.448.271	12.069.098	11.819.571	12.674.581	11.208.026	11.606.959	13.082.740	12,71%
MBZ	515.974	346.067	385.279	387.817	358.328	305.068	494.818	612.705	701.515	660.948	660.525	887.673	689.100	815.237		
Port d'Anvers-Bruges															49.502.521	-8,10%
De Vlaamse Waterweg									31.252.074	32.004.382	31.087.356	30.910.683	31.186.800	31.605.273	30.678.547	-2,93%
De Scheepvaart	17.599.872	15.986.864	17.648.016	18.460.992	17.711.819	17.661.297	17.340.520	17.200.309								
W&Z nv	15.572.213	13.689.942	14.448.347	14.933.325	13.537.643	13.592.394	13.498.475	13.107.879								
SPW	20.059.065	14.233.051	16.985.208	17.570.256	14.994.189	14.598.332	13.929.252	13.116.661	13.519.834	14.309.472	14.241.427	12.895.004	10.627.404	11.102.944	10.723.867	-3,41%
Total:	104.581.847	89.980.244	100.337.739	105.606.607	100.159.598	103.155.896	106.211.134	100.781.262	102.738.302	107.246.535	104.689.279	106.187.871	102.951.427	108.181.996	103.987.675	-3,88%

Sources : gestionnaires des ports et voies navigables
** Totaux des chargements et déchargements au Port de Gand pour des transports locaux et pour des transports pour lesquels le bateau entre le port ou quitte celui-ci via Zelzate (canal Gand-Terneuzen).*
Sont repris dans les chiffres de De Vlaamse Waterweg nv, les chargements et déchargements au Port de Gand pour autant que le bateau entre le port ou quitte celui-ci par les écluses de Merelbeke ou Evergem

Navigation intérieure - Chargements et déchargements sur les voies navigables belges
Comparaison période janvier - décembre 2008-2022

Chargements

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	%22/21	%22/08
0. Produits agricoles	2.402.717	1.695.518	2.147.194	2.394.728	2.310.535	1.850.283	1.918.774	1.831.434	1.643.498	1.832.748	1.740.915	1.580.455	1.726.350	2.070.826	1.684.588	-18,65%	-29,89%
1. Denrées alimentaires	2.402.374	2.072.189	2.404.906	2.797.448	2.884.738	3.242.535	3.047.267	2.547.948	2.458.512	2.784.909	2.937.186	2.686.129	2.883.761	2.967.907	3.200.312	7,83%	33,21%
2. Combust. Solides	8.025.657	6.469.001	6.745.377	5.515.897	6.660.693	5.316.103	3.287.204	2.260.263	2.949.350	2.628.566	2.603.367	3.127.550	2.652.941	2.977.739	3.510.766	17,90%	-56,26%
3. Produits pétroliers	19.071.800	17.450.807	19.211.105	19.466.880	21.165.413	23.982.641	22.249.641	19.778.308	22.792.264	23.167.373	22.630.534	23.221.541	22.872.933	23.656.160	21.480.616	-9,20%	12,63%
4. Minerais	3.405.734	2.729.654	2.977.567	2.978.707	2.242.181	2.215.426	2.448.613	2.140.131	2.342.988	3.120.459	2.565.640	1.996.507	2.061.303	2.057.470	1.874.415	-8,90%	-44,96%
5. Produits métallurgiques	5.134.005	2.747.578	3.615.522	4.349.476	3.748.785	3.916.348	3.925.999	4.533.056	4.717.309	5.086.512	5.193.503	4.914.804	3.786.100	5.291.384	5.434.485	2,70%	5,85%
6. Matériaux de construction	19.775.025	16.401.563	17.956.836	20.311.437	19.572.596	18.770.883	18.859.752	17.310.229	19.396.503	20.468.518	18.889.263	18.510.148	17.216.580	17.715.276	18.327.733	3,46%	-7,32%
7. Engrais	2.691.340	2.318.319	3.220.137	3.372.972	3.165.412	3.571.310	3.203.354	3.260.589	3.600.586	3.567.799	3.291.192	3.711.932	3.472.213	3.302.378	3.165.487	-4,15%	17,62%
8. Produits chimiques	9.258.632	8.812.576	10.583.488	9.642.229	9.999.480	10.237.051	11.452.696	13.748.554	14.303.853	15.809.410	15.756.048	16.440.332	16.279.488	18.272.514	16.886.871	-7,58%	82,39%
9. Autres marchandises	13.055.068	11.335.102	11.874.472	12.368.412	12.055.056	11.664.913	12.362.538	12.433.659	12.661.178	13.812.406	14.226.150	14.383.189	15.290.281	16.262.323	14.467.890	-11,03%	10,82%
Total:	85.222.352	72.032.307	80.736.604	83.198.186	83.804.889	84.767.493	82.755.838	79.844.171	86.866.041	92.278.700	89.833.798	90.572.587	88.241.950	94.573.977	90.033.163	-4,80%	5,65%

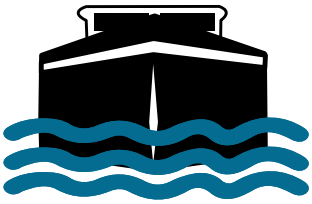
Déchargements

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	%22/21	%22/08
0. Produits agricoles	3.461.996	3.432.952	4.413.988	3.679.908	4.242.289	4.753.364	4.733.901	4.275.925	4.385.856	4.888.444	4.252.062	4.110.223	4.123.656	4.165.441	4.024.593	-3,38%	16,25%
1. Denrées alimentaires	4.620.483	3.819.603	4.299.158	4.365.465	3.422.319	3.865.213	3.646.114	3.833.767	3.537.726	3.717.990	3.880.495	4.040.713	4.229.166	3.908.733	3.654.937	-6,49%	-20,90%
2. Combust. Solides	7.291.841	4.587.596	5.424.066	5.651.317	4.998.284	4.211.529	3.322.649	3.366.663	2.665.901	3.375.913	3.433.212	3.068.435	2.093.198	2.533.269	2.709.058	6,94%	-62,85%
3. Produits pétroliers	19.159.941	19.870.451	20.308.045	21.716.675	20.055.828	19.824.734	17.432.048	17.387.569	17.219.871	17.267.109	16.140.847	16.441.045	18.338.475	19.433.398	19.501.205	0,35%	1,78%
4. Minerais	6.775.818	3.419.958	5.484.389	6.671.496	6.129.623	5.799.660	5.579.715	5.099.417	4.559.775	4.391.942	3.974.739	3.754.602	3.280.227	3.912.335	4.284.515	9,51%	-36,77%
5. Produits métallurgiques	5.119.282	4.103.209	4.767.486	5.353.795	5.075.685	4.872.989	5.058.887	5.444.524	5.395.827	5.558.677	5.939.065	5.329.354	4.448.390	5.721.821	5.689.712	-0,56%	11,14%
6. Matériaux de construction	29.067.936	24.856.081	25.402.630	28.385.902	25.359.699	25.924.736	27.795.685	23.587.338	25.131.593	26.218.104	24.754.699	25.491.666	23.161.169	23.719.863	22.499.418	-5,15%	-22,60%
7. Engrais	3.289.802	2.620.054	3.295.886	3.424.930	3.823.457	3.969.061	3.533.508	3.610.694	4.147.155	4.643.665	4.753.427	4.613.332	4.096.849	4.068.566	3.861.393	-5,09%	17,37%
8. Produits chimiques	8.586.773	7.957.944	9.179.129	9.103.927	9.891.334	12.524.939	15.892.803	15.713.429	15.934.044	16.525.135	17.545.662	18.171.110	17.442.200	18.178.322	18.270.825	0,51%	112,78%
9. Autres marchandises	17.207.975	15.312.396	17.762.962	17.253.192	17.161.080	17.409.671	19.215.824	18.461.936	19.760.554	20.659.556	20.015.071	21.167.391	21.738.097	22.540.358	19.492.018	-13,52%	13,27%
Total:	104.581.847	89.980.244	100.337.739	105.606.607	100.159.598	103.155.896	106.211.134	100.781.262	102.738.302	107.246.535	104.689.279	106.187.871	102.951.427	108.182.106	103.987.674	-3,88%	-0,57%

Sources : gestionnaires des ports et voies navigables

V.2 Synthèse statistique 2022

1) RESEAU DES VOIES NAVIGABLES BELGES



1.516 km

2) FLOTTE DE NAVIGATION INTERIEURE BELGE

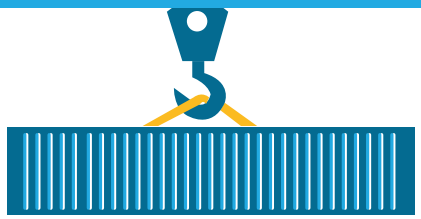
=

Nombre de bateaux : **1.137**

Capacité totale : 2.063.010t - Puissance globale : 675.256 kW

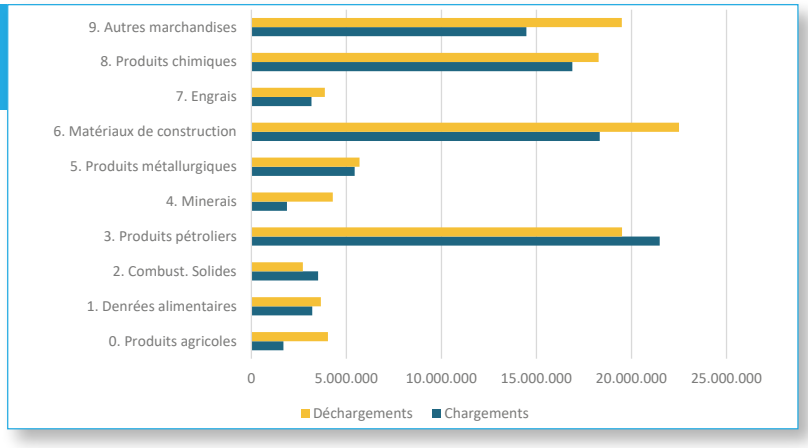
FLOTTE CARGAISONS SECHES	FLOTTE CITERNE	POUSSEURS & REMORQUEURS
920 bâtiments Capacité 1.644.508 tonnes (Tonnage moyen : 1.787 tonnes)	**141** bateaux pour une capacité de chargement de 414.779 tonnes (Tonnage moyen : 2.941 tonnes)	**76** unités pour une puissance de 40.630 kW

3) VOLUMES TRANSPORTES SUR LES VOIES NAVIGABLES BELGES



Déchargements : **103,987** millions de tonnes

Chargements : **90,033** millions de tonnes



V.3 CDNI – statistiques 2022

1. La Convention Déchets en Navigation Intérieure

La Convention CCNR relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure du 9 septembre 1996 (en abrégé : Convention Déchets Navigation Intérieure : CDNI) détermine les principes de la collecte et du financement des déchets en navigation intérieure dans les pays signataires que sont l'Allemagne, la Belgique, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse.

La CDNI contribue directement et indirectement à la protection de la qualité d'eau et de l'environnement, ainsi qu'à la gestion des eaux en général, puisque l'exécution de la CDNI vise à prévenir la pollution des voies d'eau, limiter les quantités de déchets survenant à bord et prévenir autant que possible le mélange de différentes sortes de déchets.

La convention CDNI est entrée en vigueur le 1er novembre 2009 et les modalités d'application effectives pour le financement du volet A relatif aux déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bateau ont été mises en œuvre à partir du 1er janvier 2011.

2. A quels déchets la Convention CDNI s'applique-t-elle ?

La CDNI concerne un règlement uniforme pour la récolte de 3 types de déchets à bord de bateaux de navigation intérieure et les modalités relatives au dépôt et à la réception de déchets survenant à bord par les installations de manutention et stations de réception.

Les 3 types de déchets survenant à bord sont :

- Les déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment (partie A de la CDNI)
- Les déchets liés à la cargaison (partie B de la CDNI) ;
- Les "autres" déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment – les eaux usées domestiques des bateaux à passagers, les ordures ménagères, slops et autres déchets spéciaux (partie C de la CDNI).

Selon la CDNI, une des obligations vise à prévoir un réseau assez étendu de stations de réception pour les déchets huileux et graisseux survenant à bord et les autres déchets en navigation intérieure (partie A et partie C).
Ci-après, vous trouverez un aperçu des déchets relatifs au volet A :

DECHETS HUILEUX ET GRAISSEUX

- Huiles usagées
- Eaux de fond de cale
- Chiffons usagés
- Graisses usagées
- Filtres à huile et à mazout usagés
- Récipients et emballages de ces déchets survenant à bord (tonneaux et seaux à huile)

3. Financement et responsabilités

L'infrastructure de réception, de collecte et d'élimination est financée sur base du principe « pollueur/payeur ». Le pollueur, ou, pour être plus exact, le pollueur potentiel, est ici l'usager

de la voie d'eau de navigation intérieure. L'élimination des déchets est financée par une rétribution d'élimination versée par l'exploitant du bateau lors de l'avitaillement. Le financement indirect sous forme de paiement couplé à l'approvisionnement en gazole et GTL décourage toute élimination inappropriée et est accepté par la profession.

La rétribution d'élimination est appliquée uniformément dans tous les États et à tous les bateaux. Lors de la signature de la CDNI en 1996, les États contractants se sont accordés sur une rétribution d'élimination de 7,50 euros pour 1 000 litres de gazole détaxé avitaillé. Ce montant a été augmenté pour la première fois en 2021 (8,50 euros) et une deuxième fois en 2023 (10,00 euros). Son paiement ouvre le droit à la gratuité du dépôt de déchets.

Un système de paiement électronique (SPE-CDNI) a été introduit dès 2011 pour la collecte de la rétribution d'élimination des déchets huileux et graisseux.

Pour s'acquitter de la rétribution, il est nécessaire d'ouvrir un ECO-compte qui est la clef d'accès au SPE-CDNI.

- Chaque bateau qui navigue dans le champ d'application de la CDNI a l'obligation d'ouvrir un ECO-compte auprès de l'IN de son choix.
- L'exploitant ou le propriétaire du bateau crédite son ECO-compte sur lequel les rétributions d'élimination seront prélevées.
- L'ECO-carte, rattachée à l'ECO-compte, permet aux bateliers de s'acquitter de la rétribution d'élimination lors de l'avitaillement.

L'ECO-carte permet de déposer, sans coûts supplémentaires, les déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bateaux aux stations de réception prévues dans le périmètre de la Convention.

Les recettes (rétributions d'élimination) et les dépenses (coûts d'élimination) sont reportées à un niveau international dans une péréquation financière internationale.

Ce mécanisme de redistribution garantit une répartition équilibrée, dans les six États contractants, des charges relatives à la collecte et à l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bateaux. En d'autres termes, les États qui ont des revenus élevés et des coûts faibles reversent aux États qui ont des coûts élevés et des revenus faibles.

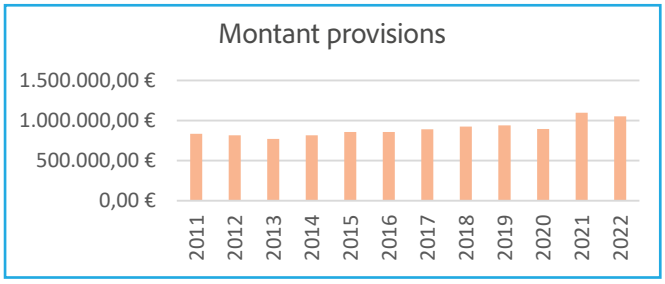
Pour plus d'informations sur l'évaluation de la rétribution d'élimination, veuillez consulter le rapport annuel sur le site international de la CDNI (https://www.cdni-iwt.org/rapports-annuels-de-liipc/). Celui-ci est publié pour assurer la transparence souhaitée de ce système.

4. Commentaires des graphes 2011-2022

Il nous semble utile de fournir ci-après un aperçu non exhaustif des principales informations collectées après douze années d'activité en qualité d'Institution Nationale dans le cadre de l'accord de coopération du 3 décembre 2009 entre l'Etat fédéral et les Régions.

1 A. MONTANT PROVISIONS

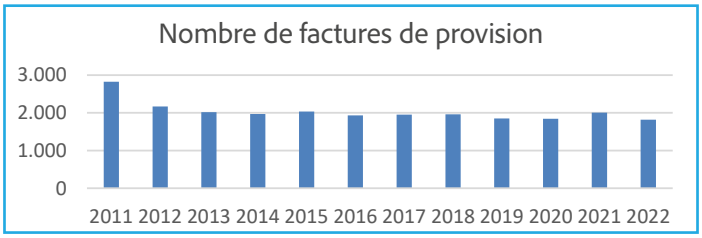
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Montant provisions	€ 835.330,85	€ 815.635,45	€ 771.163,95	€ 817.045,44	€ 857.899,92	€ 855.490,00
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	€ 889.490,68	€ 923.019,42	€ 939.086,78	€ 893.131,54	€ 1.097.218,16	€ 1.052.501,27



On constate que le montant des provisions a globalement tendance à augmenter depuis 2013 mais rediminue légèrement en 2022.

1 B. NOMBRE DE FACTURES DE PROVISION

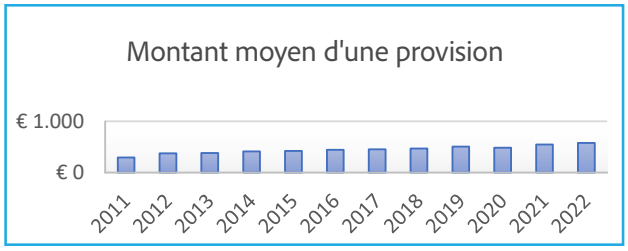
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Nombre de factures de provision	2.824	2.167	2.018	1.970	2.036	1.930
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	1.955	1.963	1.851	1.842	2.006	1.820



On constate que le nombre de factures de provisions varie peu en restant autour des 2000/an depuis 2012.

1 C. MONTANT MOYEN D'UNE PROVISION

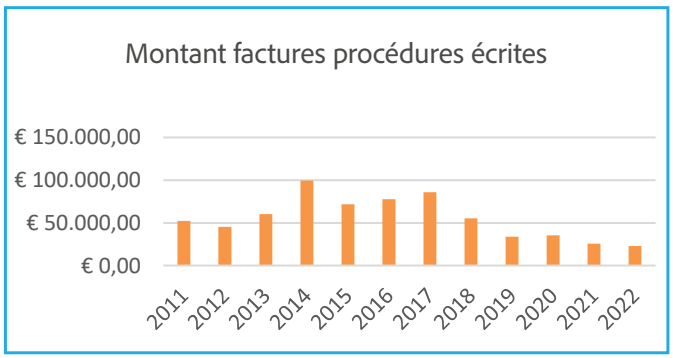
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Montant moyen d'une provision	€ 296	€ 376	€ 382	€ 415	€ 421	€ 443
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	€ 455	€ 470	€ 507	€ 485	€ 547	€ 578



On constate que le montant moyen d'une provision a globalement tendance à augmenter sauf en 2020 où il y a eu une légère diminution.

2. MONTANT FACTURES PROCÉDURES ÉCRITES

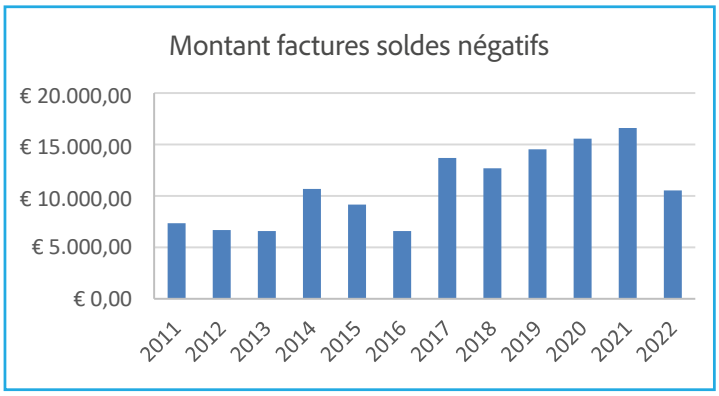
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Montant factures	€ 52.478,95	€ 45.374,30	€ 60.238,24	€ 99.604,91	€ 71.783,85	€ 77.840,93
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Procedures écrites	€ 85.909,65	€ 55.306,17	€ 33.824,70	€ 35.379,30	€ 25.670,95	€ 22.931,31



Le montant des factures de procédures écrites a fortement diminué depuis 2018.

3. MONTANT FACTURES SOLDES NÉGATIFS

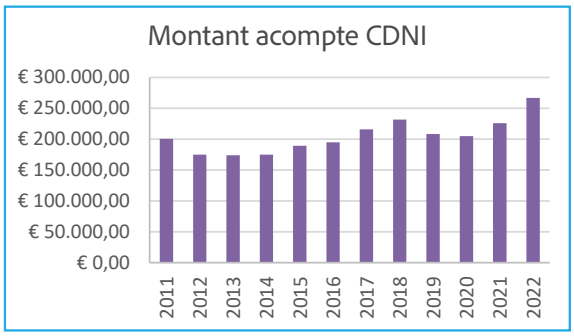
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Montant factures soldes négatifs	€ 7.354,33	€ 6.682,70	€ 6.602,40	€ 10.676,88	€ 9.176,15	€ 6.583,71
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	€ 13.690,45	€ 12.690,37	€ 14.525,44	€ 15.566,10	€ 16.606,76	€ 10.544,32



On constate que le montant des factures de soldes négatifs a tendance à augmenter depuis 2017 mais rediminue nettement en 2022.

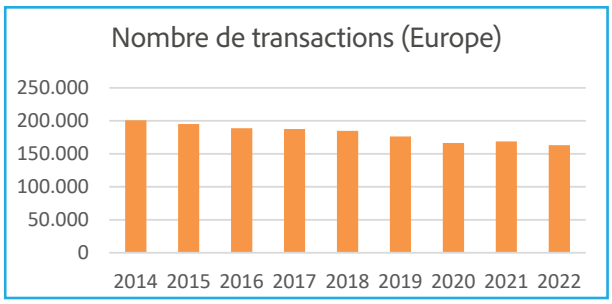
4. MONTANT ACOMPTE CDNI

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Montant acompte CDNI	€ 200.560,90	€ 174.887,07	€ 174.018,70	€ 174.847,55	€ 189.386,02	€ 194.811,43
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	€ 215.802,17	€ 231.839,06	€ 208.500,65	€ 204.996,69	€ 225.772,89	€ 266.906,21



5 A. NOMBRE DE TRANSACTIONS (EUROPE)

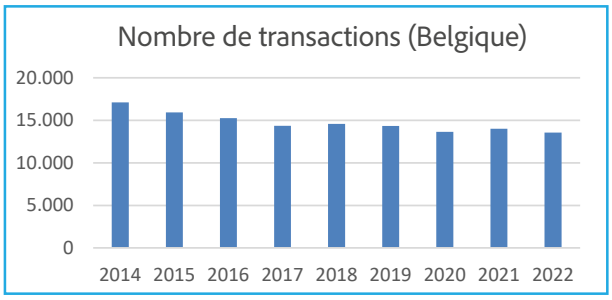
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Nombre de transactions (Europe)	200.669	195.136	188.857	187.767	184.909	176.208	166.351	168.747	163.152



Le nombre de transactions est à peu près stable depuis 2020.

5 B. NOMBRE DE TRANSACTIONS (BELGIQUE)

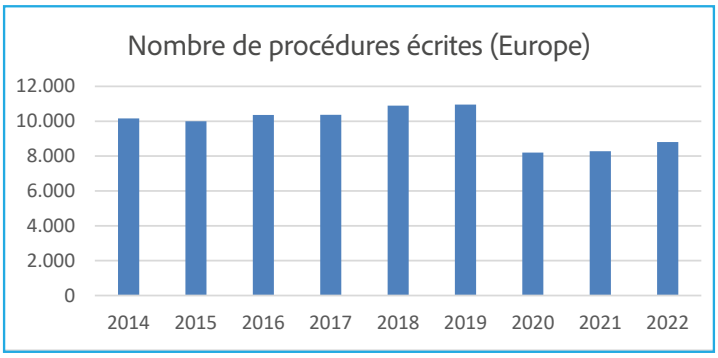
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Nombre de transactions (Belgique)	17.119	15.947	15.255	14.367	14.589	14.340	13.637	14.019	13.568



Le nombre de transactions a globalement tendance à diminuer.

6 A. NOMBRE DE PROCÉDURES ÉCRITES (EUROPE)

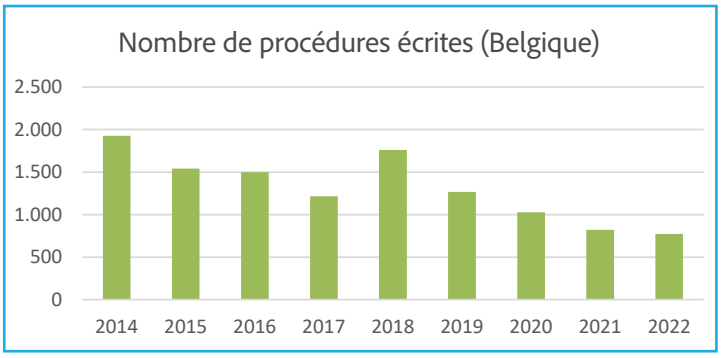
	2014	2015	2016	2017	2018
Nombre de procédures écrites (Europe)	10.158	9.994	10.357	10.363	10.889
	2019	2020	2021	2022	
	10.957	8.199	8.277	8.801	



Le nombre de procédures écrites diminue assez nettement en 2020 et reste à peu près stable en 2021.
Cette baisse peut s'expliquer par l'introduction du système de paiement en attente.

6 B. NOMBRE DE PROCÉDURES ÉCRITES (BELGIQUE)

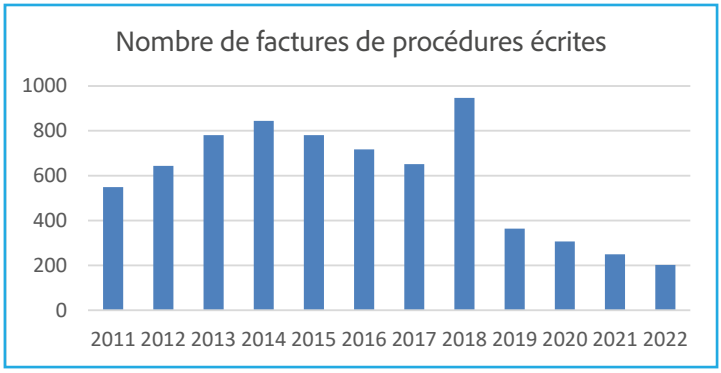
	2014	2015	2016	2017	2018
Nombre de procédures écrites (Belgique)	1.927	1.540	1.500	1.216	1.760
	2019	2020	2021	2022	
	1.266	1.028	822	773	



Le nombre de procédures écrites a tendance à diminuer chaque année.
La procédure écrite est nécessaire lorsque le compte éco du batelier est insuffisamment approvisionné, qu'il n'y a pas d'éco compte ou que le terminal est défectueux.

7. NOMBRE DE FACTURES DE PROCÉDURES ÉCRITES

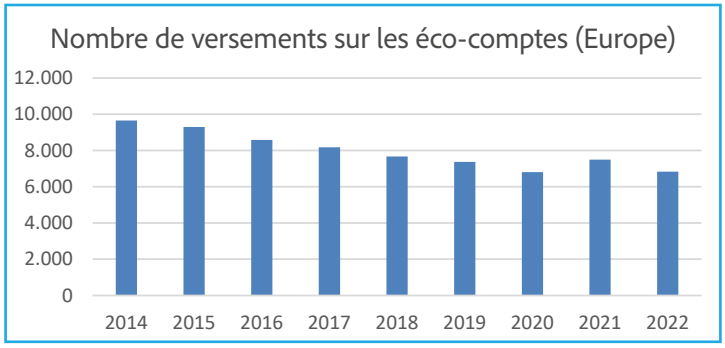
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Nombre de factures de procédures écrites	549	643	781	844	781	717	651
	2018	2019	2020	2021	2022		
	947	364	307	249	202		



On constate que le nombre de factures de procédures écrites diminue fortement depuis 2019.

8 A. NOMBRE DE VERSEMENTS SUR LES ÉCO-COMPTES (EUROPE)

	2014	2015	2016	2017	2018
Nombre de versements sur les éco-comptes (Europe)	9.655	9.304	8.580	8.176	7.664
	2019	2020	2021	2022	
	7.374	6.808	7.497	6.830	



Le nombre de versements sur les éco-comptes a globalement tendance à diminuer

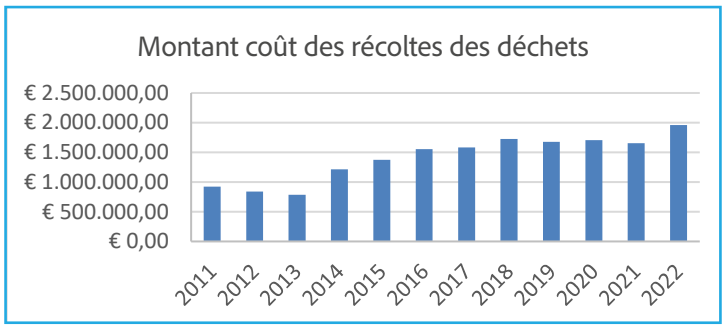
8 B. NOMBRE DE VERSEMENTS SUR LES ECO-COMPTES (BELGIQUE)

	2014	2015	2016	2017	2018
Nombre de versements sur les éco-comptes (Belgique)	2.933	2.615	2.401	1.974	2.018
	2019	2020	2021	2022	
	1.891	1.909	2.060	1.820	

Le nombre de versements sur les ECO-comptes reste à peu près stable depuis 2017.

9. MONTANT COÛTS DES RÉCOLTES DES DÉCHETS

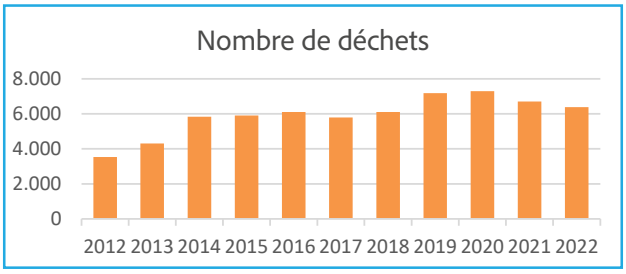
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Montant coût des récoltes des déchets	€ 922.148,94	€ 839.451,45	€ 783.445,37	€ 1.213.788,50	€ 1.373.989,60	€ 1.552.424,96
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	€ 1.581.747,03	€ 1.725.124,19	€ 1.675.846,98	€ 1.705.767,14	€ 1.654.442,34	€ 1.959.740,08



On constate que le montant des coûts de récolte des déchets a globalement tendance à augmenter.

10 A. NOMBRE DE DÉPOTS DE DÉCHETS

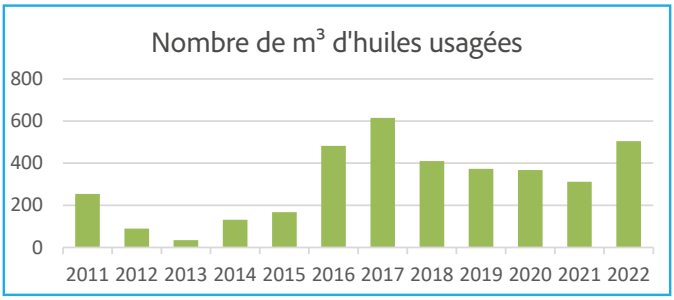
	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Nombre de déchets	3.536	4.300	5.836	5.903	6.109	5.789
	2018	2019	2020	2021	2022	
	6.100	7.183	7.296	6.706	6.376	



On remarque que le nombre de déchets a globalement tendance à augmenter mais rediminue en 2021 et 2022.

10 B. NOMBRE DE M³ D'HUILES USAGEES

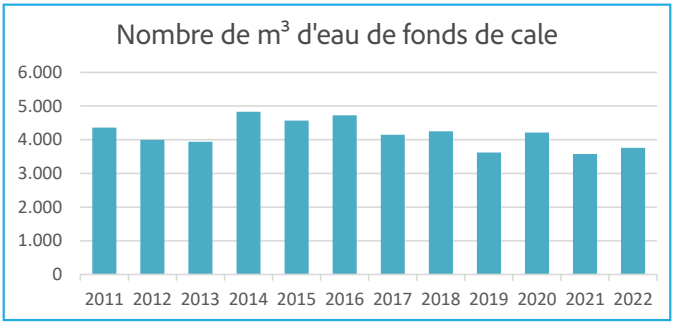
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Nombre de m³ d'huiles usagées	254	89	35	131	167	482	615	410	373	367	312	505



On remarque que le nombre de m³ d'huiles usagées est variable chaque année mais réaugmente en 2022.

10 C. NOMBRE DE M³ D'EAU DE FONDS DE CALE

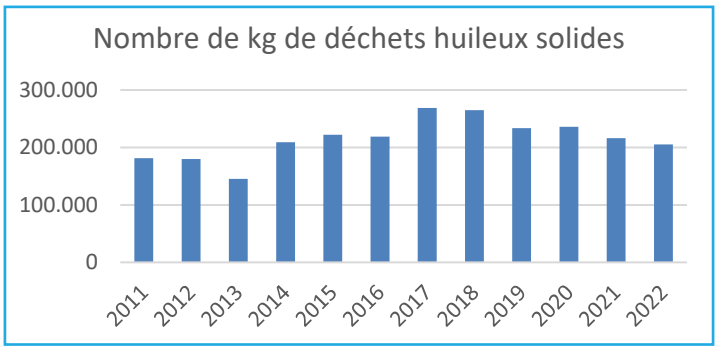
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Nombre de m³ d'eau de fonds de cale	4.362	3.998	3.940	4.830	4.569	4.724
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	4.148	4.250	3.619	4.213	3.573	3.760



On remarque que le nombre de m³ d'eau de fonds de cale varie légèrement chaque année.

10 D. NOMBRE DE KG DE DÉCHETS HUILEUX SOLIDES

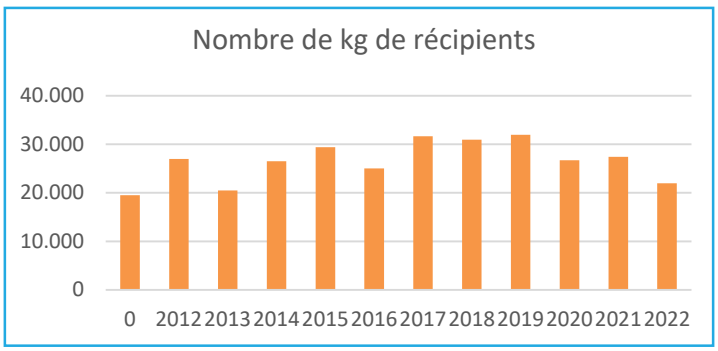
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Nombre de kg de déchets huileux solides	181.393	179.771	145.269	209.049	222.212	218.863
	2017	2018	2019	2021	2021	2022
	268.248	264.933	233.554	236.131	215.896	205.151



On constate que le nombre de kg de déchets huileux a tendance a globalement diminuer depuis 2018.

10 E. NOMBRE DE KG DE RÉCIPIENTS

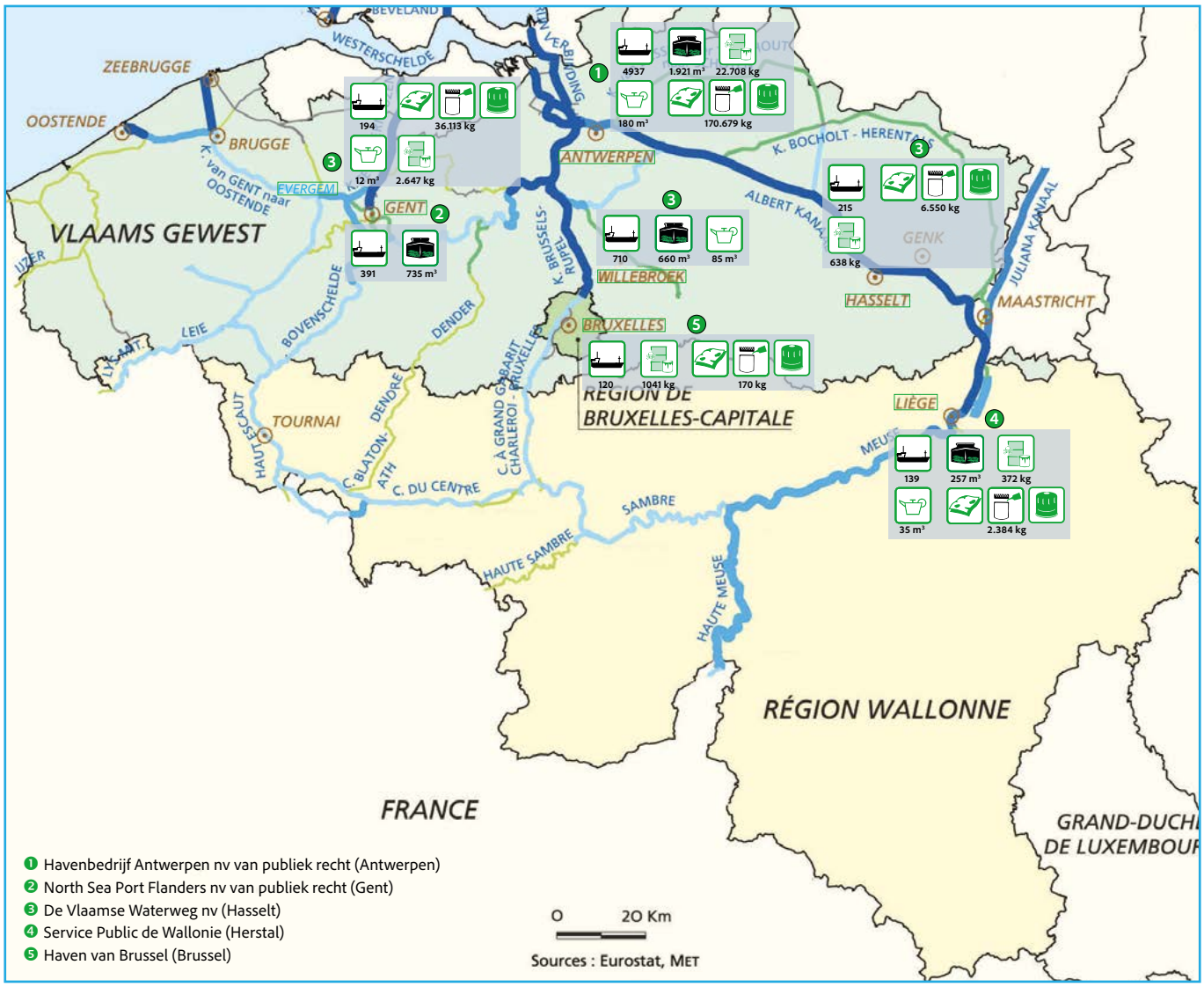
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Nombre de kg de récipients	19.515	26.972	20.466	26.515	29.397	25.041
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	31.638	30.945	31.963	26.711	27.406	21.968



Le nombre de kg de récipients varie légèrement chaque année.

Synthèse des volumes de déchets huileux et graisseux – 2022

En Belgique, on constate sur base annuelle, en 2022, une hausse tant de la collecte d'huiles usagées (505 m³ - 2021 : 312 m³), du volume d'eaux de fond de cale (3.760 m³ - 2021 : 3.573 m³). Notons une baisse des déchets huileux solides (205.151 kg – 2021 : 215.896 kg) et baisse significative des récipients (21.968 kg – 2021 : 27.406 kg).
On a enregistré 6.376 dépôts de déchets (volet A) en 2022 (2020 : 6.706).



1. Havenbedrijf Antwerpen nv van publiek recht (Antwerpen)
2. North Sea Port Flanders nv van publiek recht (Gent)
3. De Vlaamse Waterweg nv (Hasselt)
4. Service Public de Wallonie (Herstal)
5. Haven van Brussel (Brussel)

Nombre d'opérations Bateaux/ Camions/Stations à terre

Huiles usagées (m³)

Eaux de fond de cale (m³)

Déchets huileux solides (Chiffons usagés (kg) ; Graisses usagées (kg) ; Filtres à huile et à mazout usagés (kg))

Récipients et emballages de ces déchets survenant à bord (tonneaux et seaux à huile)

VI. Réglementations

2022: Moniteur Belge & Journal Officiel de l'Union européenne

Cet aperçu sommaire veut vous offrir un regard sur la réglementation concernant la batellerie qui a été publiée officiellement en 2022. A ce propos, le Moniteur belge (M.B.) et le Journal Officiel de l'Union européenne (J.O.U.E.) servent de cadres de référence. Le tableau ci-après n'a nullement l'intention d'être exhaustif.

DATE	TITRE	PUBLICATION
Le 19 décembre 2022	Règlement (UE) 2022/2586 du conseil du 19 décembre 2022 sur l'application des articles 93, 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne à certaines catégories d'aides d'État dans les secteurs des transports par chemin de fer et par voie navigable et du transport multimodal	J.O.U.E. 30-12-2022
Le 25 novembre 2022	Arrêté du Gouvernement flamand modifiant la réglementation relative aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure et au personnel de la navigation intérieure	M.B. 21-12-2022
Le 14 décembre 2022	Règlement (UE) 2022/2495 du parlement européen et du conseil du 14 décembre 2022 modifiant le règlement (UE) no 1380/2013 en ce qui concerne les restrictions d'accès aux eaux de l'Union	J.O.U.E. 20-12-2022
Le 30 août 2022	Rectificatif au règlement délégué (UE) 2022/2387 de la Commission du 30 août 2022modifiant le règlement délégué (UE) 2017/655 en ce qui concerne l'adaptation des dispositions relatives à la surveillance des émissions de gaz polluants en service des moteurs à combustion interne installés sur des engins mobiles non routiers afin d'inclure les moteurs dont la puissance est inférieure à 56 kw et ceux dont la puissance est supérieure à 560 kw	J.O.U.E. 15-12-2022
Le 30 août 2022	Règlement délégué (UE) 2022/2387 de la Commission du 30 août 2022 modifiant le règlement délégué (UE) 2017/655 en ce qui concerne l'adaptation des dispositions relatives à la surveillance des émissions de gaz polluants en service des moteurs à combustion interne installés sur des engins mobiles non routiers afin d'inclure les moteurs dont la puissance est inférieure à 56 kw et ceux dont la puissance est supérieure à 560 kw	J.O.U.E. 08-12-2022
Le 16 septembre 2022	Arrêté du Gouvernement flamand relatif à la déclaration électronique de données par les navires et modifiant l'arrêté du Gouvernement flamand du 25 mai 2018 portant adaptation de la réglementation en matière de transport de marchandises dangereuses par voie navigable intérieure au progrès scientifique et technique	M.B. 30-11-2022

DATE	TITRE	PUBLICATION
Le 6 juin 2022	Arrêté royal rendant obligatoire la convention collective de travail du 7 décembre 2021, conclue au sein de la Commission paritaire de la batellerie, relative aux groupes à risque (période 2021-2022)	M.B. 03-11-2022
Le 8 mai 2019	Décision du Comité mixte de l'EEE no 128/2019 du 8 mai 2019 modifiant l'annexe XIII (Transports) de l'accord EEE [2022/2025]	J.O.U.E. 27-10-2022
Le 8 mai 2019	Décision du Comité mixte de l'EEE no 127/2019 du 8 mai 2019 modifiant l'annexe XIII (Transports) de l'accord EEE [2022/2024]	J.O.U.E. 27-10-2022
Le 22 septembre 2022	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif au transport des marchandises dangereuses par route et par voie de navigation intérieure à l'exception des matières explosibles et radioactives	M.B. 26-10-2022
Le 2 septembre 2022	Arrêté du Gouvernement flamand déterminant les modalités relatives à l'organisation du transport public de personnes par eau	M.B. 20-10-2022
Le 13 octobre 2022	Décision (UE) 2022/1962 du conseil du 13 octobre 2022 relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure et au sein de la Commission centrale pour la navigation du Rhin, sur l'adoption de standards relatifs aux bateaux de navigation intérieure et aux services d'information fluviale	J.O.U.E. 18-10-2022
Le 23 mai 2019	Loi portant assentiment à la modification de la Convention du 9 septembre 1996 relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI), adoptée le 22 juin 2017	M.B. 18-10-2022
Le 10 juin 2022	Décision du Comité mixte de l'EEE no 191/2022 du 10 juin 2022 modifiant l'annexe XIII (Transports) de l'accord EEE [2022/1891]	J.O.U.E. 13-10-2022
Le 29 septembre 2022	Décision (ue) 2022/1912 du conseil du 29 septembre 2022 relative à la position à prendre au nom de l'Union européenne au sein de la Commission centrale pour la navigation du Rhin en ce qui concerne l'adoption de la version révisée du règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN)	J.O.U.E. 07-10-2022

DATE	TITRE	PUBLICATION
Le 26 septembre 2022	Décision (UE) 2022/1663 du conseil du 26 septembre 2022 sur la position à prendre, au nom de l'Union européenne, concernant les amendements apportés aux annexes de l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et au règlement annexé à l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN)	J.O.U.E. 28-09-2022
Le 25 août 2022	Arrêté du Gouvernement wallon relatif à l'obtention et à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et modifiant et abrogeant diverses dispositions en cette matière	M.B. 26-09-2022
Le 28 avril 2019	Loi portant assentiment à la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012), faite à Strasbourg le 27 septembre 2012	M.B. 09-09-2022
Le 6 mai 2022	Arrêté du Gouvernement flamand relatif aux compétences professionnelles du personnel de la navigation intérieure	M.B. 07-09-2022
Le 2 mai 2022	Gezamenlijke Bekendmaking - Nr. 05-2022 - Loodsen op afstand (LOA) bij stormbeloodsing (uniquement en néérlandais)	M.B. 19-08-2022
Le 21 mars 2022	Bekendmaking aan de scheepvaart Scheldegebied - BASS nr. 034-2022 (uniquement en néérlandais)	M.B. 11-08-2022
Le 24 mai 2022	Arrêté du Gouvernement wallon modifiant l'annexe de l'arrêté royal du 24 septembre 2006 portant fixation du règlement général de police pour la navigation sur les eaux intérieures du Royaume	M.B. 22-07-2022
Le 29 juin 2022	Loi relatif à la pêche et diverses modifications du Code belge de la Navigation	M.B. 19-07-2022
Le 11 janvier 2022	Règlement délégué (UE) 2022/1180 de la Commission du 11 janvier 2022 rectifiant la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers	J.O.U.E. 11-07-2022
Le 4 février 2022	Décision du Comité mixte de l'EEE No 15/2022 du 4 février 2022 modifiant l'annexe XIII (Transports) de l'accord EEE [2022/1063]	J.O.U.E. 30-06-2022
Le 2 juin 2022	Arrêté du Gouvernement wallon modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 mai 2014 portant règlement de la navigation sur les voies hydrauliques en Région wallonne et abrogeant pour la Région wallonne certaines dispositions de l'arrêté royal du 15 octobre 1935 portant règlement général des voies navigables du Royaume	M.B. 10-06-2022

DATE	TITRE	PUBLICATION
Le 28 avril 2022	Ordonnance portant assentiment à la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012), faite à Strasbourg le 27 septembre 2012	M.B. 09-06-2022
Le 21 mars 2022	Gezamenlijke Bekendmaking nr. 03-2022 Binnenvaartpassagiersschepen (uniquement en néerlandais)	M.B. 25-05-2022
Le 21 mars 2022	Gezamenlijke Bekendmaking nr. 02-2022 Marifoonblokindeling VTS-Scheldegebied en bijbehorende Marifoon (werk) procedures (uniquement en néerlandais)	M.B. 25-05-2022
Le 21 mars 2022	Gezamenlijke Bekendmaking nr. 01-2022. - Vaargeulen Hoofdvaargeulen Nevenvaargeulen in het beheersgebied van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (uniquement en néerlandais)	M.B. 25-05-2022
Le 23 mars 2022	Arrêté royal rendant obligatoire la convention collective de travail du 5 octobre 2021, conclue au sein de la Commission paritaire de la batellerie, relative à la détermination, pour 2023-2024, des conditions d'octroi de la dispense de l'obligation de disponibilité adaptée pour les travailleurs âgés licenciés avant le 1er juillet 2023 dans le cadre d'un régime de chômage avec complément d'entreprise pour certains travailleurs âgés, qui ont travaillé 20 ans dans un régime de travail de nuit, qui ont été occupés dans le cadre d'un métier lourd ou qui ont été occupés dans le secteur de la construction et sont en incapacité de travail, qui ont été occupés dans le cadre d'un métier lourd et justifient 35 ans de passé professionnel, qui ont une carrière longue, ou qui ont été occupés dans une entreprise en difficultés ou en restructuration	M.B. 09-05-2022
Le 21 janvier 2022	Autorité flamande — Décret sur la navigation	M.B. 06-05-2022
Le 24 mars 2022	Décret portant assentiment à la modification de la Convention du 9 septembre 1996 relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI), adoptée le 22 juin 2017 et modifiant le décret du 15 juillet 2008 portant assentiment à la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, faite à Strasbourg, le 9 septembre 1996	M.B. 03-05-2022

DATE	TITRE	PUBLICATION
Le 28 février 2022	Arrêté royal rendant obligatoire la convention collective de travail du 5 octobre 2021, conclue au sein de la Commission paritaire de la batellerie, relative aux régimes de chômage avec complément d'entreprise - Régime métier lourd 35 ans - 60 ans	M.B. 29-04-2022
Le 9 mars 2022	Arrêté royal rendant obligatoire la convention collective de travail du 5 octobre 2021, conclue au sein de la Commission paritaire de la batellerie, déterminant pour la période allant du 1er juillet 2021 au 31 décembre 2022 les conditions d'octroi de la dispense de l'obligation de disponibilité adaptée pour les travailleurs âgés licenciés dans le cadre d'un régime de chômage avec complément d'entreprise pour certains travailleurs âgés qui ont travaillé 20 ans dans un régime de travail de nuit, qui ont été occupés dans le cadre d'un métier lourd ou qui ont été occupés dans le secteur de la construction et sont en incapacité de travail, qui ont été occupés dans le cadre d'un métier lourd et justifient 35 ans de passé professionnel ou qui ont une carrière longue	M.B. 28-04-2022
Le 9 mars 2022	Arrêté royal rendant obligatoire la convention collective de travail du 5 octobre 2021, conclue au sein de la Commission paritaire de la batellerie, relative aux régimes de chômage avec complément d'entreprise - Régime général - 62 ans	M.B. 28-04-2022
Le 23 février 2022	Arrêté royal rendant obligatoire la convention collective de travail du 5 octobre 2021, conclue au sein de la Commission paritaire de la batellerie, relative aux régimes de chômage avec complément d'entreprise - Régime longue carrière - 60 ans	M.B. 28-04-2022
Le 16 février 2022	Vlaamse overheid - Mobiliteit en Openbare Werken — Besluit van de Raad van Bestuur van de Vlaamse Waterweg NV tot benoeming van de leden van de examencommissie (uniquement en néerlandais)	M.B. 14-04-2022
Le 16 février 2022	Vlaamse overheid - Mobiliteit en Openbare Werken — Besluit van de Raad van Bestuur van de Vlaamse Waterweg NV over de inrichting van de examencommissie (uniquement en néerlandais)	M.B. 14-04-2022
Le 16 février 2022	Vlaamse overheid - Mobiliteit en Openbare Werken — Besluit van de Raad van Bestuur van de Vlaamse Waterweg NV over de retributies voor de examens voor het bekomen van bekwaamheidsbewijzen in de binnenvaart (uniquement en néerlandais)	M.B. 14-04-2022

DATE	TITRE	PUBLICATION
Le 28 février 2022	Arrêté royal rendant obligatoire la convention collective de travail du 5 octobre 2021, conclue au sein de la Commission paritaire de la batellerie, relative à la limite d'âge pour l'accès au droit à des allocations pour un emploi de fin de carrière au cours de la période 2021-2022 : droit à une réduction des prestations de travail à mi-temps ou à une diminution de carrière d'1/5ème pour les travailleurs qui sont occupés dans un métier lourd, qui ont une carrière longue ou qui sont occupés dans une entreprise en difficultés ou en restructuration en exécution de la convention collective de travail n° 156	M.B. 14-04-2022
Le 23 février 2022	Arrêté royal rendant obligatoire la convention collective de travail du 5 octobre 2021, conclue au sein de la Commission paritaire de la batellerie relative à la concrétisation de la norme salariale pour la période 2021-2022	M.B. 13-04-2022
Le 23 février 2022	Arrêté royal rendant obligatoire la convention collective de travail du 5 octobre 2021, conclue au sein de la Commission paritaire de la batellerie, relative à la limite d'âge pour l'accès au droit à des allocations pour un emploi de fin de carrière au cours de la période du 1er janvier 2023 au 30 juin 2023 : droit à une réduction des prestations de travail à mi-temps ou à une diminution de carrière d'1/5ème pour les travailleurs qui sont occupés dans un métier lourd, qui ont une carrière longue ou qui sont occupés dans une entreprise en difficultés ou en restructuration en exécution de la convention collective de travail n° 157	M.B. 13-04-2022
Le 23 février 2022	Arrêté royal rendant obligatoire la convention collective de travail du 5 octobre 2021, conclue au sein de la Commission paritaire de la batellerie, relative aux régimes de chômage avec complément d'entreprise - Régime métier lourd 33 ans - travail de nuit - 60 ans	M.B. 13-04-2022
Le 17 févriér 2022	Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 28 octobre 2021 portant les mesures de police administrative nécessaires en vue de prévenir ou de limiter les conséquences pour la santé publique de la situation d'urgence épidémique déclarée concernant la pandémie de coronavirus COVID-19	M.B. 17-02-2022

DATE	TITRE	PUBLICATION
Le 11 février 2022	Loi portant confirmation de l'arrêté royal du 27 janvier 2022 portant la déclaration du maintien de la situation d'urgence épidémique concernant la pandémie de coronavirus COVID-19	M.B. 11-02-2022
Le 22 novembre 2021	Règlement délégué (UE) 2022/184 de la Commission du 22 novembre 2021 modifiant l'annexe IV de la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil	J.O.U.E. 11-02-2022
Le 20 janvier 2022	SPW - Décret modifiant la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des bâtiments de navigation	M.B. 08-02-2022
Le 23 décembre 2021	Arrêté royal rendant obligatoire la convention collective de travail du 14 juin 2021, conclue au sein de la Commission paritaire de la batellerie, relative aux conditions de travail et de rémunération pour les entreprises ayant comme activité les services de remorquage	M.B. 03-02-2022
Le 27 janvier 2022	Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 28 octobre 2021 portant les mesures de police administrative nécessaires en vue de prévenir ou de limiter les conséquences pour la santé publique de la situation d'urgence épidémique déclarée concernant la pandémie de coronavirus COVID-19	M.B. 27-01-2022

VII. Aspects financiers

VII. 1 Bilan au 31/12/2022

(note { } : Intitulé des rubriques BNB – Bilan (A-ASBL 2.1 et 2.2 – pages 5-6/17)

ACTIF		
ACTIF IMMOBILISES		
Immobilisations incorporelles {21}	35.759,96	
- Amortissements	-35.709,96	**0,00**
Installations, Machines et outillage {23}	95.364,84	
- Amortissements	-78.735,82	**16.629,02**
Mobilier {24}	34.532,51	
- Amortissements	-13.517,76	**21.014,75**
Autres immobilisations corporelles - Locaux {26}	284.325,11	
- Amortissements	-71.266,78	**213.058,33**
Créances à un an ou plus {40/41} Sommes à recevoir		**425.993,41**
Placements de trésorerie		
Belfius-Compte Epargne {50/53}	402.693,98	**980.310,71**
CDNI BNPP Epargne BE18 0342 9102 9465	*577*.616,73	
Valeurs disponibles {54/58}		**4.429.331,35**
BNPP – Compte à vue	359.850,98	
BNPP – Compte à vue CDNI – obligations interfédérales	*550*.552,73	
BNPP - Compte à vue	156.833,95	
BNPP - Compte à vue	*15*.608,96	
Poste- Compte Epargne	1.281.617,70	
Poste - Compte à vue	45.416,82	
BKCP - Compte Epargne	851.648,83	
CBC – Compte Epargne	260.040,74	
CBC – Compte à vue	*527*.461,40	
Belfius – Compte à vue	380.092,35	
Caisse	206,89	
Produits acquis/Charges à reporter {490/1}		**405,92**
		6.086.743,49

PASSIF

FONDS SOCIAL		
Fonds de l'association {10}		**512.396,10**
Fonds affectés aux obligations sociales	770.753,73	
Affectation du résultat à la réserve sociale	-232.192,40	
Réserve pour obligations sociales {13}		**538.561,33**
Résultat positif reporté des exercices précédents	3.082.651,45	
Affectation du boni de l'exercice 2021	+287.214,35	
Résultat positif reporté de l'exercice 2021 {14}		**3.369.865,80**
DETTES {42/48}		**1.657.283,44**
Dettes à un an au plus {44+45+46}	1.542.101,54	
Autres dettes productives d'intérêts {48}	115.181,90	
Provision CDNI 2022 obligations internationales		
Charges à imputer/Produits à reporter {492/3}		8.636,82
		6.086.743,49

VII. 2 Comptes de résultat au 31/12/2022

DEBIT		
Frais de personnel		**715.281,98**
Frais de missions		13.215,06
Frais de locaux		60.015,50
Frais de support logistique		107.347,50
Frais de déplacements		4.685,37
Relations publiques		15.292,35
Frais de réunions		377,50
Jetons de présence		4.723,81
Cotisations INASTI		174,11
Documentation		18.457,54
Remboursement frais stage bateliers		42.000,00
Collaboration extérieure - experts		288,88
Amortissements et autres diminutions de valeur		27.079,55
Cotisations		121.550,00
Charges financières		12.977,24
Coût licences		43.760,00
Moins-value créances		1759,62
Autres frais d'exploitation		4.374,87
***Coûts de collecte* CDNI**		**1.959.740,08**
Boni 2022	**55.021,95**	
Dont résultat à affecter aux résultats reportés		287.214,35
Dont résultat à affecter à la réserve sociale		-232.192,40
		3.208.122,91

		CREDIT
Produits bruts des licences d'exploitation		950.805,04
Produits d'exploitation divers		3.064,71
Produits financiers		3,18
Manuels		844,33
Cotisations		600,00
Provision CDNI	1.052.501,27	
Procédures écrites	22.931,31	
Soldes négatifs CDNI	10.544,32	
Péréquation 2022 CDNI	828.856,38	
Péréquation années antérieures	-5.747,03	
Recettes administratives Eco-comptes	4.925,00	
Recettes de facturation débiteurs douteux	1.822,21	
Recettes CDNI		**1.915.833,46**
Résultat opérationnel CDNI		47.419,55
CDNI – Institut national		289.552,64
		3.208.122,91

VII. 3 Règles d'évaluation

Règles d'évaluation

Ces règles d'évaluation concernent la valorisation de tous les avoirs, créances, dettes et obligations de quelque nature que ce soit, qui se rapportent à l'Institut pour le Transport par Batellerie asbl.
Lors de l'établissement et de l'application des règles d'évaluation, on part de l'hypothèse que l'Institut pour le Transport par Batellerie asbl poursuivra ses activités.
Les règles d'évaluation doivent rester identiques d'un exercice à l'autre et être appliquées systématiquement.

REGLES GENERALES D'EVALUATION

Evaluation individualisée des avoirs.
Chaque avoir est valorisé individuellement. Les amortissements et réductions de valeur sont spécifiques aux avoirs auxquels ils se rapportent. Les provisions pour risques et charges sont individualisées.
Prudence et bonne foi.
Les valorisations, amortissements, réductions de valeurs et provisions pour risques et charges répondent aux exigences de prudence, sincérité et bonne foi.
Les amortissements, réductions de valeurs et provisions pour risques et charges sont systématiquement créés et ne dépendent pas du résultat de l'exercice. Dans les cas où, à défaut de critères objectifs d'évaluation, la valorisation
des risques prévisibles, des pertes éventuelles et des dépréciations est inévitablement aléatoire, il en est fait mention dans les commentaires, pour autant que les montants concernés, compte tenu de l'exigence d'image fidèle, soient importants.
Valeur d'acquisition – valeur nominale – réévaluation.
La règle générale est que chaque composant de l'actif est évalué à sa valeur d'acquisition et repris au bilan pour ce montant, diminué des amortissements et réductions de valeur y afférents.
En principe, les créances sont toutefois évaluées à leur valeur nominale. Les immobilisations corporelles, participations et actions reprises sous les immobilisations financières peuvent être réévaluées.

REGLES PARTICULIERES

IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles sont évaluées à leur valeur d'acquisition, c'est-à-dire le prix d'achat ou le coût de revient. Il n'est pas tenu compte des frais généraux à ajouter.
Les logiciels d'application sont amortis sur une période de 3 ans minimum à 5 ans maximum.

IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations sont évaluées à leur coût historique d'acquisition; cela signifie que tous les frais exposés pour rendre l'immobilisation utilisable pour les activités sont capitalisés: frais d'étude, frais d'envoi et de transport, frais d'installation ...
Les immobilisations à durée limitée d'utilisation sont amorties de manière linéaire, selon le schéma suivant établi sur la base de critères économiques:

Immobilisations corporelles	Taux d'amortissement
Aménagement des locaux	10%
Machines et matériel	Min 20% max 33%
Mobilier	20%
Bibliothèque	100%
Site internet	20%

Les immobilisations qui ne peuvent être classées dans l'une des catégories précitées, sont amorties en fonction de leur durée de vie économique.
L'amortissement des actifs pris en leasing se fait selon les pourcentages appliqués en économie d'entreprise à d'autres immobilisations corporelles, déjà mentionnées ci-avant, quel que soit le plan d'amortissement du contrat de leasing.

IMMOBILISATIONS FINANCIERES

Les participations et les actions sont évaluées à leur valeur d'acquisition, c'est à dire leur prix d'acquisition. Seuls les frais d'acquisition importants sont activés.
Les réductions de valeurs sont actées en cas de moins-value ou dépréciation durable, justifiée par la situation, la rentabilité ou les prévisions de la société dans laquelle la participation ou les actions sont détenues.
Les créances sont évaluées à leur valeur nominale, en appliquant une réduction de valeur si leur recouvrement à l'échéance est en tout ou en partie incertain.
Les cautions en espèces sont évaluées à leur valeur nominale.
Les immobilisations financières peuvent faire l'objet d'une réévaluation si la valeur de ces immobilisations est supérieure de manière certaine et durable à leur valeur comptable.

CREANCES A PLUS D'UN AN

Ces créances sont évaluées à leur valeur nominale. Une réduction de valeur est appliquée à la valeur nominale si le remboursement à l'échéance est en tout ou en partie incertain.

STOCK

Pas d'application.

CREANCES A UN AN AU PLUS

Les créances sont reprises au bilan à leur valeur nominale. Les créances en devises étrangères sont converties en EUR au cours indicatif à la date de clôture du bilan. Les différences de change négatives sont imputées sur l'exercice en question. Les différences de change positives sont actées dans les comptes de régularisation.
Des réductions de valeur sont appliquées si le remboursement de la créance est en tout ou en partie incertaine.

VALEURS DISPONIBLES

Les valeurs disponibles sont évaluées à leur valeur nominale. Si la valeur de réalisation à la date de clôture du bilan est inférieure à la valeur nominale initialement comptabilisée, une réduction de valeur est actée. Les valeurs disponibles en devises étrangères sont converties en EUR au cours indicatif applicable à la date de clôture du bilan.

FONDS PROPRES

Les fonds propres représentent le résultat cumulé de l'exercice actuel et des exercices passés, majoré des plus-values de réévaluation et des réserves constituées. Le Conseil d'Administration s'interrogera sur la nécessité de constituer des réserves, en jugeant toutes les données qui entraînent des dépenses futures certaines.

PROVISION

A la date de clôture du bilan, on fait l'inventaire de tous les risques envisagés et pertes éventuelles qui se sont fait jour dans le courant de l'exercice en cours ou des exercices passés. Une provision est prévue à cette fin, calculée sur base d'une estimation fidèle du risque au moment de l'établissement des comptes.

DETTES A PLUS D'UN AN OU A UN AN AU PLUS

Les dettes sont actés au bilan à leur valeur nominale. Les dettes en devises étrangères sont imputées sur l'exercice. Les différences de change positives sont imputées sur les comptes de régularisation.

COMPTE DE RESULTATS

Tous les frais et recettes se rapportant à l'exercice en cours ou aux exercices précédents sont pris en compte, quel que soit le jour auquel ces frais et recettes ont été payés ou perçus.
Les postes du compte de résultats sont évalués à leur valeur nominale. Les immobilisations produites sont évaluées au coût de revient, sans inclure les frais indirects.

DROITS ET OBLIGATIONS HORS BILAN

Les droits et obligations hors bilan sont repris par catégorie dans les commentaires, avec la valeur nominale de l'obligation mentionnée dans le contrat ou à défaut, avec leur valeur estimée.

Approuvé par le Conseil d'administration le 27 mars 2009.

VIII. Rapport du commissaire

Rapport du commissaire à l'assemblée générale des membres de l'Institut pour le Transport par Batellerie ASBL sur les comptes annuels pour l'exercice clos le 31 décembre 2022

Dans le cadre du contrôle légal des comptes annuels de l'Institut pour le Transport par Batellerie ASBL ("l'Association"), nous vous présentons notre rapport du commissaire. Celui-ci inclut notre rapport sur les comptes annuels pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, ainsi que les autres obligations légales et réglementaires. Le tout constitue un ensemble et est inséparable.
Nous avons été nommés en tant que commissaire par l'assemblée générale du 25 juin 2021, conformément à la proposition de l'organe d'administration. Notre mandat de commissaire vient à échéance à la date de l'assemblée générale délibérant sur les comptes annuels clôturés au 31 décembre 2023. Nous avons exercé le contrôle légal des comptes annuels de l'Institut pour le Transport par Batellerie ASBL durant 14 exercices consécutifs.

Rapport sur les comptes annuels

Opinion sans réserve
Nous avons procédé au contrôle légal des comptes annuels de l'Association pour l'exercice clos le 31 décembre 2022, établis sur la base du référentiel comptable applicable en Belgique. Ces comptes annuels comprennent le bilan au 31 décembre 2022, le compte de résultats pour l'exercice clos à cette date et l'annexe. Le total du bilan s'élève à 6.086.743 EUR et le compte de résultats se solde par un bénéfice de l'exercice de 55.022 EUR.
À notre avis, ces comptes annuels donnent une image fidèle du patrimoine et de la situation financière de l'Association au 31 décembre 2022, ainsi que de ses résultats pour l'exercice clos à cette date, conformément au référentiel comptable applicable en Belgique.

Fondement de l'opinion sans réserve
Nous avons effectué notre audit selon les Normes internationales d'audit (ISA) telles qu'applicables en Belgique. Par ailleurs, nous avons appliqué les normes internationales d'audit approuvées par l'IAASB et applicables à la présente clôture et non encore approuvées au niveau national. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités du commissaire relatives à l'audit des comptes annuels » du présent rapport. Nous nous sommes conformés à toutes les exigences déontologiques qui s'appliquent à l'audit des comptes annuels en Belgique, en ce compris celles concernant l'indépendance.
Nous avons obtenu de l'organe d'administration et des préposés de l'Association, les explications et informations requises pour notre audit.

KPMG Bedrijfsrevisoren – KPMG Réviseurs d'Entreprises, a Belgian BV/SRL and a member firm of the KPMG global organization of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.
Document Classification: KPMG Public

Siège:
Luchthaven Brussel Nationaal 1K
B-1930 Zaventem

KPMG Bedrijfsrevisoren – KPMG Réviseurs d'Entreprises BV/SRL
Numéro d'entreprise
0419.122.548
TVA BE 0419.122.548
RPM Bruxelles
IBAN : BE 95 0018 4771 0358
BIC : GEBABEBB

Nous estimons que les éléments probants que nous avons recueillis sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion

Responsabilités de l'organe d'administration relatives à l'établissement des comptes annuels

L'organe d'administration est responsable de l'établissement des comptes annuels donnant une image fidèle conformément au référentiel comptable applicable en Belgique, ainsi que du contrôle interne qu'il estime nécessaire à l'établissement de comptes annuels ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes annuels, il incombe à l'organe d'administration d'évaluer la capacité de l'Association à poursuivre son exploitation, de fournir, le cas échéant, des informations relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si l'organe d'administration a l'intention de mettre l'Association en liquidation ou de cesser ses activités ou s'il ne peut envisager une autre solution alternative réaliste.

Responsabilités du commissaire relatives à l'audit des comptes annuels

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, et d'émettre un rapport du commissaire contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes ISA permettra de toujours détecter toute anomalie significative existante. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes annuels prennent en se fondant sur ceux-ci.

Lors de l'exécution de notre contrôle, nous respectons le cadre légal, réglementaire et normatif qui s'applique à l'audit des comptes annuels en Belgique. L'étendue du contrôle légal des comptes annuels ne comprend pas d'assurance quant à la viabilité future de l'Association ni quant à l'efficience ou l'efficacité avec laquelle l'organe d'administration a mené ou mènera les affaires de l'Association. Nos responsabilités relatives à l'application par l'organe d'administration du principe comptable de continuité d'exploitation sont décrites ci-après.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes ISA et tout au long de celui-ci, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique. En outre:

- nous identifions et évaluons les risques que les comptes annuels comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définissons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et recueillons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne
- nous prenons connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, mais non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'Association
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par l'organe d'administration, de même que des informations les concernant fournies par ce dernier
- nous concluons quant au caractère approprié de l'application par l'organe d'administration du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants recueillis, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de l'Association à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport du commissaire sur les informations fournies dans les comptes annuels au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants recueillis jusqu'à la date de notre rapport du commissaire. Cependant, des situations ou événements futurs pourraient conduire l'Association à cesser son exploitation [8]
- nous apprécions la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des comptes annuels et évaluons si les comptes annuels reflètent les opérations et événements sous-jacents d'une manière telle qu'ils en donnent une image fidèle

Nous communiquons à l'organe d'administration notamment l'étendue des travaux d'audit et le calendrier de réalisation prévus, ainsi que les constatations importantes relevées lors de notre audit, y compris toute faiblesse significative dans le contrôle interne.

Autres obligations légales et réglementaires

Responsabilités de l'organe d'administration

L'organe d'administration est responsable du respect des dispositions légales et réglementaires applicables à la tenue de la comptabilité ainsi que du respect du Code des sociétés et des associations et des statuts de l'Association.

Responsabilités du commissaire

Dans le cadre de notre mission et conformément à la norme belge complémentaire aux normes internationales d'audit (ISA) applicables en Belgique, notre responsabilité est de vérifier, dans leurs aspects significatifs, le respect de certaines dispositions du Code des sociétés et des associations et des statuts de l'Association, ainsi que de faire rapport sur ces éléments.

Mentions relatives à l'indépendance

Notre cabinet de révision et notre réseau n'ont pas effectué de missions incompatibles avec le contrôle légal des comptes annuels et notre cabinet de révision est resté indépendant vis-à-vis de l'Association au cours de notre mandat.

Autres mentions

— Sans préjudice d'aspects formels d'importance mineure, la comptabilité est tenue conformément aux dispositions légales et réglementaires applicables en Belgique.

— Nous n'avons pas à vous signaler d'opération conclue ou de décision prise en violation des statuts ou du Code des sociétés et des associations.

Gand, le 16 juin 2023

KPMG Réviseurs d'Entreprises
Commissaire
représentée par

Digitally signed by
Joris Mertens (Signature)
Date: 2023.06.16
15:14:27 +02'00'

Joris Mertens
Réviseur d'Entreprises

IX. Statuts

Rue de la Presse 19 Drukpersstraat – Bruxelles 1000 Brussel
Tél. : +32 (0) 2 217 09 67 – Fax : + 32 (0) 2 219 91 86
Email : itb-info@itb-info.be – www.itb-info.be
Numéro d'entreprise : 0409 855 484 - RPM Bruxelles

Texte coordonné des statuts, suite à leur modification par l'Assemblée Générale Ordinaire de l'Institut pour le Transport par Batellerie, tenue le 19 juin 2015 dans les locaux de l'European Transport Worker's Federation, Galerie Agora - Marché aux Herbes 105 à 1000 Bruxelles, modifiés par l'Assemblée Ordinaire du 20 juin 2008 et l'Assemblée Générale Extraordinaire du 3 décembre 2004.

Entre les soussignés :
Bertrand, Gaston, Boulevard Saint-Michel 10, Bruxelles;
Devreker, André, Pacificatiestraat 10, Ledeberg;
François, Sylvain, avenue Isidore Geyskens 45, Auderghem;
Schoenmaekers, Jozef, avenue des Grands-Prix 80, Woluwé-Saint-Pierre;
Smeesters, Pierre, Diestsevest 81, Leuven;
Vanden Bosch, Marcel, Doggeweg 59, Zaventem;
Vande Velde, Frans, Philippartstraat 19, Melsbroek;
Van Leuven, Eduard, Ter Varentstraat 6, Mortsel;
Van Rompuy, Victor, Oudstrijderslaan 40, Sint-Stevens-Woluwe;
Wijnakker, Raoul, Pijkestraat 27, Oostakker;
Deben, Pierre, Sint-Paulusstraat 12, Antwerpen;
De Grave, Guillaume, Koningshoflei 6, Schoten;
Emsens, Stanislas, "Stevensvennen", Lommel;
Gheur, John, place Coronmeuse 8, Herstal;
Goossens, Marcel, avenue Mostinck 60, Woluwé-Saint-Pierre;
Herbosch, Antoine, J. Van Rijswijcklei 26, Antwerpen;
Heylen, Henri, Taxandriastraat 1, Merksem;
Lallemand, Pierre, Quai Saint-Léonard 59, Luik;
Smet, Pierre, Robberechtsstraat 267, Wemmel;
Van Duynslaeger, Julien, Strijdersstraat 75, Edegem;

a été fondée à Bruxelles le 5 janvier 1970, une association sans but lucratif conformément à la loi du 27 juin 1921 sur les associations sans but lucratif, les associations internationales sans but lucratif et les fondations dont les statuts, adaptés aux exigences de la loi du 2 mai 2022, de la loi du 16 janvier 2003 et de la loi du 9 juillet 2004, suivent ci-après.

Statuts

L'Assemblée Générale de 16/06/2023, valablement convoquée et réunissant les conditions de présence et de majorité requises, a décidé de modifier les statuts afin de les mettre en conformité avec le Code des Sociétés et Associations (CSA). Les statuts suivants sont adoptés :

TITRE I : DÉNOMINATION - SIÈGE - OBJET - DURÉE

Article 1
L'association sans but lucratif porte le nom d'Institut royal pour le Transport par Batellerie
Le nom néerlandais de l'association est : Koninklijk Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren.
Le nom abrégé de l'association est : ITB asbl.

Article 2
Le siège de l'asbl est situé dans la Région de Bruxelles-Capitale. Le siège social de l'association est situé à Rue de la Presse 19, 1000 Bruxelles.

Il peut être déplacé par l'organe d'administration, à condition que cette proposition n'entraîne pas de modification de la langue des statuts. L'organe d'administration est également autorisé à modifier le siège dans les statuts.

L'adresse électronique de l'association est la suivante : itb-info@itb-info.be
Le site web de l'association est le suivant : www.itb-info.be
L'adresse électronique et le site web de l'association peuvent être modifiés dans les statuts par l'organe d'administration.

Article 3
L'association poursuit un but désintéressé et ne peut, sous peine de nullité, verser, directement ou indirectement, aucun avantage pécuniaire aux fondateurs, aux membres, aux administrateurs ou à toute autre personne, sauf, dans ce dernier cas, pour le but désintéressé spécifié dans les statuts.

L'association a pour but désintéressé d'assurer le progrès et la sécurité du transport par voie d'eau.

L'association poursuit le but désintéressé dans le cadre d'activités bien définies qu'elle a pour objet. Ces activités concernent :
- entreprendre, promouvoir et coordonner toutes études, recherches, réalisations dans les domaines : techniques, technologiques, économiques, écologiques, éducatifs, innovants, sociaux et juridiques afin de faciliter la profession de transporteur par voie navigable;
- accorder sa coopération aux gouvernements et au secteur de la navigation intérieure pour :
  - l'organisation et le développement du transport par voie d'eau;
  - l'élaboration, l'application et le suivi des mesures d'organisation, de coordination et d'harmonisation du transport par voie navigable;
- collecter et mettre à jour la documentation sur le transport par voie navigable;
- faire le point sur les besoins en matière de transport fluvial et sur les moyens appropriés pour assurer son développement et sa sécurité;
- établir et coordonner les programmes d'études, d'enquêtes et de recherches concernant le transport par voie navigable;
- établir les liens nécessaires entre les autorités publiques, les organismes publics et privés, les centres scientifiques et économiques, nationaux et internationaux, dont les activités sont pertinentes pour les différents aspects liés au développement et à la sécurité du transport par voie navigable;
- faire des propositions d'ordre technique, technologique, économique, écologique, éducatifs, innovant, sociologique et juridique pour améliorer les conditions de transport par voie d'eau;
- prendre toutes les mesures pour que les moyens naturels d'améliorer le transport fluvial soient portés à la connaissance de tous les milieux;
- assurer et promouvoir la profession de transporteur par voie navigable, notamment en facilitant l'admission et la formation, en organisant des cours, des conférences et des examens et en fournissant divers soutiens;
- coopérer largement avec d'autres modes de transport durables pour favoriser l'intermodalité.

La description de ces activités n'est pas non exhaustive.

L'asbl peut entreprendre toutes les actions nécessaires à la réalisation de l'objet et à la promotion du but désintéressé dans la mesure où les recettes sont dépensées pour le but désintéressé et conformément à l'objet.

L'asbl n'exploite pas une entreprise ou ne se livre pas à des opérations de caractère lucratif, au sens de l'article 2, 5° CIR92. L'asbl se livre à des opérations consistant en une activité commerciale qui ne se rattache qu'accessoirement à des opérations industrielles, commerciales ou agricoles, ou qui n'est pas exercée selon des méthodes industrielles ou commerciales, au sens de l'article 182 CIR92.

Article 4
L'association est établie pour une durée indéterminée, mais peut être dissoute à tout moment.

TITRE II : MEMBRES

Article 5
L'association est composée de :
- 20 membres effectifs, dont 10 sont nommés par le gouvernement et 10 par les organisations professionnelles de transporteurs de marchandises par voie navigable;
- un nombre illimité de membres adhérents;
- et les membres d'honneur.

Est membre effectif, toute personne physique adoptée en cette qualité par l'Assemblée Générale.
Sont membres adhérents, les personnes physiques ou morales qui, en raison de leur intérêt pour les activités de l'association, sont acceptées par l'organe d'administration en cette qualité.

Peut être accepté en tant que membre adhérent :
a) tous les groupements, syndicats professionnels et interprofessionnels et associations ayant pour objet de représenter les transporteurs de la voie d'eau
b) toute personne physique ou morale impliquée dans le transport fluvial
c) toutes les autorités et organismes publics
d) toute personne physique ou morale impliquée dans le transport durable

Les membres d'honneur sont les personnes physiques adoptées en cette qualité par l'Assemblée Générale.

Peuvent être acceptés comme membre d'honneur :
a) tous les membres effectifs, qui sont d'office, démissionnaires
b) tous les membres adhérents, personnes physiques
c) tous les représentants des personnes morales acceptées comme membres adhérents
d) tous les anciens administrateurs délégués, présidents et/ou administrateurs de l'association
e) tous les anciens membres du personnel

Article 6
En cas de vacances, le membre effectif, nommé par le gouvernement, est remplacé sur proposition du ministre fédéral en charge de la mobilité.
Si le membre effectif a été désigné par les organisations professionnelles des transporteurs de marchandises par voie navigable, il sera remplacé sur proposition de ces organisations.

Article 7
Nul ne peut être accepté comme membre adhérent s'il n'en a pas fait la demande écrite préalable à l'organe d'administration et s'il n'est pas désigné par deux membres effectifs ou adhérents.

Dans cette demande, le candidat doit déclarer qu'il donne son accord à l'objectif, les statuts et le cas échéant, le règlement intérieur de l'association. La version du règlement intérieur, s'il existe, se trouve au siège de l'association. L'organe d'administration décide souverainement, au scrutin secret. Sa décision n'a pas à être motivée. Le candidat qui obtient au moins les deux tiers des suffrages valablement exprimés par les administrateurs présents ou représentés, est adopté.

Article 8
Les membres effectifs et adhérents sont libres de quitter l'association à tout moment; ils notifient leur décision par écrit à l'organe d'administration.

Le membre, effectif ou adhérent, qui refuse ou ne paie pas les cotisations qu'il doit à l'association, est considéré comme démissionnaire.

Ce refus ou cette abstention est considéré comme établi au plus tard dix jours après l'envoi d'une deuxième demande écrite de paiement de cette contribution.

Est également considéré comme démissionnaire et doit être remplacé le membre effectif qui n'appartient plus à l'organisation professionnelle ou à l'institution gouvernementale qui l'a désigné, sauf décision contraire de l'Assemblée Générale. Sauf dans les cas visés à l'article 9, le membre effectif remplacé est autorisé à porter le titre de membre d'honneur pour autant qu'il soit accepté en cette qualité par l'Assemblée Générale.

Article 9
La suspension ou l'exclusion d'un membre effectif ne peut être prononcé sur proposition de l'organe d'administration à la majorité simple ou d'un cinquième (conformément à l'article 14 des statuts) ou d'un vingtième des membres effectifs (conformément à l'article 15 des statuts), que par l'Assemblée Générale.

L'exclusion d'un membre effectif nécessite un quorum de présence de 2/3. Cette assemblée se prononce, au scrutin secret, à la majorité d'au moins deux tiers des voix valablement exprimées par les membres effectifs présents ou représentés. La décision ne doit pas être justifiée.

La suspension d'un membre effectif est soumise à la même procédure que l'exclusion. En cas de suspension d'un membre effectif, celui-ci est temporairement privé de ses droits de membre effectif. L'Assemblée Générale fixe la durée de la suspension qui ne peut excéder la prochaine Assemblée Générale ordinaire.

Pour la suspension ou l'exclusion d'un membre adhérent, la majorité des administrateurs doit être présente ou représentée. La suspension ou l'exclusion d'un membre adhérent peut être prononcée par l'organe d'administration à la majorité des deux tiers des voix valablement exprimées par les administrateurs présents ou représentés.

La suspension ou l'exclusion doit être proposée :
1. lorsqu'un membre effectif ou adhérent ne se soumet pas aux statuts et règlements de l'association ou aux décisions régulièrement prises par les organes de l'association
2. lorsqu'un membre effectif ou adhérent refuse de fournir les documents justificatifs requis nécessaires pour procéder à la détermination de sa contribution, ou lorsqu'il fournit délibérément de fausses informations à cet égard
3. lorsqu'un membre effectif ou adhérent est affecté par une décision judiciaire ou administrative qui porte atteinte à son honneur professionnel

La suspension ou l'exclusion ne peut être proposée qu'après que l'organe d'administration a entendu les moyens de défense de l'intéressé et que celui-ci a été invité à le faire par lettre au moins cinq jours ouvrables à l'avance.

Article 10
Le membre effectif ou adhérent suspendu, exclu ou démissionnaire, ainsi que les héritiers ou ayants droit du membre effectif ou adhérent décédé, n'ont aucun droit sur les biens de l'association et ne peuvent en demander le règlement, ni en faire apposer les scellés judiciaires, ni en exiger l'inventaire. Ils restent tenus au paiement de toutes les cotisations dues au moment de la suspension, de l'exclusion, de la démission ou du décès. L'affiliation du membre effectif ou adhérent prend fin au décès ou à la dissolution de l'entité juridique.

TITRE III - RECETTES

Article 11
Le patrimoine social se compose de :
1. les cotisations versées par les membres
2. la rémunération des services fournis par l'association dans le cadre de son objet social
3. les subventions, dons et legs que l'association est autorisée à recevoir des pouvoirs publics, des organismes privés et des particuliers

Le montant maximum de la cotisation annuelle est fixé à 2 500 € par membre, qu'il soit actif ou adhérent. Ce montant peut varier en fonction de la qualité du membre, de sa profession ou de tout autre critère.

TITRE IV - ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Article 12
L'Assemblée Générale est composée des membres effectifs. Les membres adhérents et les membres d'honneur de l'association sont invités à l'Assemblée Générale et y participent avec voix consultative.
Le pouvoir de l'Assemblée Générale est déterminé par la loi et les statuts.

Le bureau de l'Assemblée Générale est composé de l'organe d'administration
La réunion est présidée par le président de l'organe d'administration, qui est également le président de l'association, ou, en son absence, par un administrateur ou un membre effectif élu parmi les membres effectifs ou administrateurs proposés par le ministre fédéral en charge de la mobilité, présent et désigné lors de la réunion. La décision est prise à la majorité simple des voix.

L'Assemblée Générale désigne un secrétaire et deux scrutateurs.

Article 13
L'Assemblée Générale est la plus haute autorité de l'association.
L'organe d'administration rend compte à l'Assemblée Générale des activités de l'association au cours de l'année écoulée; il présente les comptes de recettes et de dépenses; il prend acte du rapport des commissaires ou des contrôleurs des comptes; il explique les projets de travail pour l'année en cours; il propose le budget; il formule toutes les suggestions qu'il juge nécessaire de soumettre à l'examen de l'assemblée; il prend acte des propositions faites par les membres.

L'Assemblée Générale est compétente pour :
a. La modification des statuts de l'association
b. La nomination et la révocation des administrateurs
c. L'approbation du budget et des comptes
d. La dissolution volontaire de l'association
e. La nomination et la révocation des commissaires ou des contrôleurs des comptes et la fixation de leur rémunération
f. La décharge aux administrateurs, commissaires ou contrôleurs des comptes
g. L'exclusion de membres
h. La fixation des cotisations
i. L'introduction d'une action d'association contre les administrateurs et les commissaires
j. La transformation de l'asbl en aisbl, en société coopérative agréée comme entreprise sociale et en société coopérative entreprise sociale agréée
k. Une entrée pour ne pas faire ou accepter une généralité
l. La fixation de la rémunération des administrateurs en cas d'octroi d'une rémunération
m. Tous les cas où les statuts l'exigent

Article 14
L'Assemblée Générale se réunit au moins une fois par an, au cours du deuxième trimestre de l'année sociale.
Elle doit se réunir sur demande écrite d'au moins un cinquième des membres effectifs, soumise à l'organe d'administration. Ces membres doivent déterminer les points qu'ils souhaitent voir soumis à la délibération. À leur demande, l'organe d'administration doit prévoir la convocation de l'assemblée dans un délai de 21 jours et la réunion elle-même doit avoir lieu au plus tard le quarantième jour après la demande.
Elle peut également être convoqué en réunion par l'organe d'administration lorsque l'intérêt public l'exige.

Tant pour les assemblées générales ordinaires, extraordinaires ou spéciales, les membres effectifs, adhérents et honoraires sont convoqués ainsi que les administrateurs et les commissaires aux comptes éventuels.

Article 15
Les personnes visées à l'article 14 sont convoquées aux Assemblées Générales par l'organe d'administration, par lettre signée par le président ou un administrateur, au moins quinze jours avant la réunion. La lettre de convocation indique l'ordre du jour, la date, l'heure et le lieu de la réunion.
La convocation peut être effectuée par voie électronique ou de toute autre manière selon les technologies disponibles.
Toute proposition signée par un vingtième des membres effectifs doit être inscrite à l'ordre du jour. Leur droit est valable jusqu'à la veille de l'Assemblée Générale.

Article 16
Chaque membre effectif peut se faire représenter par un mandataire de son choix, à condition qu'il soit lui-même membre effectif et porteur d'une procuration écrite.

Tout membre adhérent ou d'honneur peut se faire représenter par un mandataire de son choix, à condition qu'il soit lui-même membre effectif, adhérent ou d'honneur et porteur d'une procuration écrite.
Aucun membre ne peut être porteur de plus d'une procuration.

Article 17
ARTICLE 17
Les Assemblées Générales Ordinaires délibèrent valablement quel que soit le nombre des membres effectifs présents ou représentés.
Nonobstant ce qui précède, la modification des statuts, la suspension et l'exclusion des membres effectifs ou la dissolution de l'association et d'autres décisions juridiques (faire ou accepter un apport à titre gratuit d'une universalité, ainsi que la transformation en une autre forme juridique) ne peuvent être délibérées que de la manière et dans les conditions déterminées par la loi ou les statuts.

En cas de modification des statuts, la procédure statutaire d'exclusion d'un membre effectif s'applique conformément à l'article 9 des statuts. Nonobstant ce qui précède, une modification du but ou de l'objet statutaire ne peut être valablement délibérée que si 2/3 des membres effectifs sont présents ou représentés. La décision requiert une majorité de 4/5 des votes valablement exprimés des membres effectifs présents ou représentés.
En cas de dissolution volontaire d'une asbl, les délibérations ne peuvent avoir lieu valablement que si 2/3 des membres effectifs sont présents ou représentés. La décision requiert une majorité de 4/5 des votes valablement exprimés des membres effectifs présents ou représentés.

Article 18
Tous les membres effectifs ou leurs mandataires ont le droit de voter aux Assemblées Générales; ils disposent chacun d'une voix.
Les décisions sont prises à la majorité simple, sauf dans les cas où la loi ou les statuts en disposent autrement. Nonobstant ce qui précède, en cas de partage des voix, celle du président en exercice est prépondérante.
Le vote est secret pour toutes les questions concernant les personnes (y compris les élections, les suspensions et les exclusions) ou à la demande de la majorité des membres effectifs présents ou représentés. En cas de scrutin secret, en cas de partage des voix, le président en exercice pourra exprimer sa voix prépondérante.

Article 19
Les résolutions de l'Assemblée Générale sont consignées dans un registre de rapports signés par le président en exercice et le secrétaire;
Ce registre est conservé au siège social, où tous les membres peuvent en prendre connaissance, sans déplacement du registre.
Ces décisions sont notifiées à toutes les parties intéressées, par lettre ou par publication dans les organes de presse, le cas échéant.

TITRE V - ORGANE D'ADMINISTRATION

Article 20
L'association est dirigée par un organe d'administration composé d'au moins 4 et au maximum seize personnes, appelées administrateurs, nommées par l'Assemblée Générale pour une durée de quatre ans, dont :
- La moitié sur proposition du ministre fédéral en charge de la mobilité, dont 50% pour le gouvernement fédéral, et 50% pour les Régions
- La moitié sur suggestion des organisations professionnelles des transporteurs de marchandises par voie d'eau

Les membres sortants de l'organe d'administration sont rééligibles. Les administrateurs nommés par intérim ne sont élus que pour la durée restante du mandat de leur prédécesseur.
Leur mandat prend fin par démission, décès ou révocation.
Tout membre de l'organe d'administration est libre de mettre fin à son mandat d'administrateur à tout moment en le notifiant par écrit à l'organe d'administration.

Toutefois, est démissionnaire d'office et remplacé en application du premier alinéa, le membre de l'organe d'administration qui ne fait plus partie de l'organisation professionnelle ou de l'administration publique au sein de laquelle il a été désigné comme administrateur de l'association, sauf décision contraire de l'Assemblée Générale. Un administrateur sortant peut continuer à exercer ses fonctions jusqu'à la prochaine Assemblée Générale.
Les propositions de postes d'administrateurs doivent parvenir au siège social au plus tard quinze jours avant la date fixée pour l'Assemblée Générale qui procédera aux nominations.
Si les règles formulées au paragraphe précédent ne peuvent être appliquées, l'Assemblée Générale désigne un nouveau membre de l'organe d'administration.

Les membres ayant atteint l'âge de soixante-cinq ans ne peuvent pas se porter candidats au poste d'administrateur. Toutefois, un administrateur en fonction qui a dépassé l'âge de soixante-sept ans continue à exercer ses fonctions jusqu'à la prochaine Assemblée Générale annuelle.
Un délégué de chaque syndicat représentant les travailleurs de la navigation intérieure au sein du Comité Paritaire pour la Navigation Intérieure peut assister à la réunion de l'organe d'administration avec voix consultative.
La cooptation des administrateurs par l'organe d'administration n'est pas autorisée.

Article 21
L'organe d'administration élit parmi ses membres un président et deux vice-présidents et désigne un trésorier. Le président, élu parmi les administrateurs proposés par le ministre fédéral en charge de la mobilité, porte le titre de président de l'association.
Les vice-présidents sont élus parmi les membres nommés par les organisations professionnelles des transporteurs de marchandises par voie navigable. Le trésorier est élu parmi les administrateurs nommés par le ministre fédéral en charge de la mobilité. Le secrétariat est assuré par un membre du personnel de l'association.
Les postes peuvent être révoqués et remplacés par l'organe d'administration sont automatiquement perdus en cas de perte du mandat d'administrateur et peuvent être volontairement abandonnés par écrit à l'organe d'administration.

Article 22
L'organe d'administration a le pouvoir le plus étendu pour accomplir tous les actes de gestion et tous les actes de disposition qui concernent l'association et qui ne sont pas expressément réservés par la loi ou les statuts à l'Assemblée Générale. L'organe d'administration peut, de sa propre initiative, décider de toutes les opérations qui, aux termes de l'article trois des présents statuts entrent dans l'objet social.
Il nomme et révoque le personnel de l'association et détermine ses pouvoirs et sa rémunération.
L'organe d'administration propose les candidats administrateurs à l'Assemblée Générale.

Article 23
Les administrateurs ne prennent aucun engagement personnel concernant les obligations de l'association. Leur responsabilité est limitée à l'exécution de la mission reçue.

Article 24
L'organe d'administration se réunit à l'initiative du président ou à la demande de deux administrateurs, et au moins tous les deux mois, à l'exception des mois de juillet et d'août, sur convocation remise ou ordonnée à la personne ou à son domicile, sous la forme déterminée par l'organe d'administration.
Les réunions sont présidées par le président ou, en son absence, par le vice-président présent qui a le plus d'ancienneté de service dans cette fonction.

Article 25
Chaque administrateur peut se faire représenter par l'un de ses coadministrateurs s'il est porteur d'une procuration écrite.
Aucun administrateur ne peut être porteur de plus d'une procuration.
Un administrateur est considéré comme démissionnaire de plein droit s'il/elle est absent(e) sans préavis au secrétariat trois fois au cours de son mandat. L'organe d'administration informe le membre et l'organe qui l'a proposé de sa décision par lettre recommandée. L'organe d'administration demande à l'organisme concerné de proposer, dans un délai de 60 jours, une autre personne comme nouvel administrateur.

Article 26
L'organe d'administration ne délibère valablement que si la majorité des administrateurs est présente ou représentée.
Si cette condition n'est pas remplie, une nouvelle assemblée convoquée au moins cinq jours à l'avance délibère valablement, quel que soit le nombre d'administrateurs présents ou représentés, à condition qu'au moins 3 administrateurs soient présents ou représentés.

Article 27
Chaque administrateur dispose d'une voix.
Les décisions de l'organe d'administration sont prises à la majorité simple des voix, à moins que les statuts n'en disposent autrement. Toutefois, en cas d'égalité des voix, celle du président en exercice est prépondérante.
Lorsque l'organe d'administration doit prendre une décision ou statuer sur une opération relevant de sa compétence, dans laquelle un administrateur a un intérêt direct ou indirect de nature patrimoniale qui entre en conflit avec l'intérêt de l'association, l'administrateur concerné doit en informer les autres administrateurs avant que l'organe d'administration ne prenne une décision. L'administrateur en conflit d'intérêts ne peut participer aux délibérations de l'organe d'administration sur ces décisions ou opérations, ni au vote à cet égard. Si la majorité des administrateurs est en conflit d'intérêts, la décision ou l'opération est soumise à l'Assemblée Générale, après quoi l'organe d'administration, peut après approbation de l'Assemblée Générale continuer à la mettre en œuvre.

La règle du conflit d'intérêts ne s'applique pas lorsque les décisions de l'organe d'administration concernent des transactions habituelles qui ont lieu dans les conditions et avec les garanties qui prévalent normalement sur le marché pour des transactions similaires.
L'organe d'administration peut se réunir par vidéoconférence, conférence téléphonique, conférence par courrier ou de toute autre manière selon les technologies disponibles et délibérer ainsi sur les points à l'ordre du jour. Dans ce cas, toutes les règles applicables à une réunion physique de l'organe d'administration s'appliquent. Un administrateur peut participer à une réunion par vidéoconférence, conférence téléphonique, conférence par courrier ou de toute autre manière selon les technologies disponibles et ainsi délibérer sur les points à l'ordre du jour.
Dans des circonstances exceptionnelles, les décisions de l'organe d'administration peuvent être prises par décision écrite unanime de tous les administrateurs, à l'exception de toute décision exclue par la loi. Les décisions prises sont consignées dans le procès-verbal de la réunion suivante. Ce procès-verbal comprend les raisons justifiant le choix de la prise de décision par écrit.

Article 28
Les délibérations et les décisions de l'organe d'administration sont consignées dans un registre, signé par le président et le secrétaire en fonction, ainsi que par les administrateurs qui en font la demande.

Tous les procès-verbaux et décisions de l'organe d'administration, ainsi que tous les documents comptables de l'association, peuvent être consultés par les membres et les administrateurs au siège social et sans déplacement, sous le contrôle des commissaires aux comptes s'ils ont été nommés par l'Assemblée Générale.

Article 29
L'organe d'administration peut déléguer la gestion journalière, en utilisant la signature sociale qui y est attachée, à un directeur, membre du personnel de l'association.
Lors de l'audition, le directeur rend compte à l'organe d'administration de l'exécution de sa mission.

La gestion journalière comprend à la fois les actes et décisions qui ne dépassent pas les besoins de la vie quotidienne de l'association et ceux qui, soit en raison de la moindre importance qu'ils revêtent, soit en raison de leur urgence, ne justifient pas l'intervention de l'organe d'administration.
Le Comité de direction est composé du président, du trésorier et des deux vice-présidents de l'association.
Les membres du Comité de direction agissent en tant que collège.

Article 30
Les mandats d'administrateurs sont observés gratuitement.
Toutefois, des indemnités peuvent être accordés, dont le montant est fixé par l'Assemblée Générale, conformément à l'article 13, l) des statuts.
L'Assemblée Générale détermine la rémunération spéciale des membres du Comité de direction, conformément à l'article 13, l) des statuts.

Article 31
Tous les actes qui engagent l'association, à l'exception de ceux de la gestion journalière, sont signés par le président ou, en son absence, par le trésorier ou les deux vice-présidents, sous réserve d'une disposition spéciale de l'organe d'administration.
Les actions en justice, tant en requérant qu'en défendeur, sont menées par l'organe d'administration au nom de l'association, sur poursuite et à la demande du président
Les actes de gestion journalière, les reçus et les quittances sont signés par le directeur, sans qu'il soit nécessaire de justifier à l'égard des tiers d'une décision préalable de l'organe d'administration.

TITRE VI - BUDGET, COMPTES, RAPPORT

Article 32
L'année sociale commence le 1er janvier et se termine le 31 décembre.
Le compte des recettes et des dépenses de l'année écoulée est clôturé et le budget de l'année à venir est adopté. Les deux sont soumis à l'approbation à de l'Assemblée Générale ordinaire, ainsi que le rapport d'activité et le programme de travail prévu.

Article 33
Le contrôle de la situation financière, des comptes annuels et de la régularité des opérations reprises dans les comptes annuels peuvent être confié à un ou plusieurs commissaires qui seront nommés par l'Assemblée Générale. Les commissaires sont nommés par l'Assemblée Générale parmi les membres, personnes physiques ou morales, de l'Institut des réviseurs d'entreprises. L'Assemblée Générale fixe leur rémunération.

Les commissaires aux comptes sont chargés de la vérification des comptes. Pour l'accomplissement de leur mandat, ils peuvent prendre connaissance des livres, de la correspondance, des procès-verbaux et, en général, de tous les écrits de l'association au siège de celle-ci. Leur mandat peut être révoqué par l'Assemblée Générale à la majorité simple des voix.
Si aucun commissaire n'est désigné, l'Assemblée Générale nommera deux contrôleurs des comptes, désignés par l'organe d'administration, dont l'un, sur proposition du ministre fédéral en charge de la mobilité et les autres sur proposition des organisations professionnelles de transporteurs de marchandises par voie d'eau reconnues.
Les commissaires des comptes sont nommés pour un mandat de trois ans. Ils sont rééligibles. Leur mandat peut être révoqué par l'Assemblée Générale par un vote à la majorité simple.
Les contrôleurs des comptes sont chargés, sans intervention dans la gestion, de la surveillance et du contrôle des comptes. Ils peuvent consulter tous les documents comptables sans déplacement. Ils reçoivent les comptes communiqués un mois avant l'Assemblée Générale et font un rapport.
L'Assemblée Générale détermine la rémunération.

Article 34
Chaque année, l'organe d'administration soumet les comptes annuels de l'exercice écoulé, ainsi que le budget de l'exercice suivant, à l'approbation de l'Assemblée Générale, qui donne décharge aux administrateurs, aux commissaires ou aux contrôleurs des comptes.
Chaque année, après l'Assemblée Générale, l'organe d'administration communique aux ministres chargés de la mobilité le rapport d'activité de l'association pour l'année écoulée, le programme de travail pour l'année en cours et le rapport des commissaires aux comptes ou des contrôleurs des comptes.

TITRE VII - MODIFICATION DES STATUTS

Article 35
Toute proposition de modification des statuts, émanant soit de l'organe d'administration, soit d'au moins un cinquième des membres effectifs inscrits au registre des membres, doit être communiquée aux membres par lettre au moins quinze jours avant la date de l'Assemblée Générale Extraordinaire.

TITRE VIII - DISSOLUTION, DISPOSITION DES BIENS

Article 36
En cas de dissolution de l'association, l'Assemblée Générale qui l'a prononcée ou adoptée désigne les liquidateurs et détermine leurs pouvoirs, ainsi que l'affectation de l'actif net, qui sera attribué à un but similaire et désintéressé.

Article 37
Tout ce qui n'est pas prévu dans les présents statuts est régi par le Code des sociétés et associations.
Les présents statuts remplacent les statuts publiés au Moniteur belge du 22 juillet 2015 avec les modifications ultérieures.

Adopté lors de l'Assemblée Générale du 16 juin 2023.

Bruxelles,

Signataires
K. VAN DEN BORRE
Président

INSTITUT ROYAL POUR LE TRANSPORT PAR BATELLERIE

ITB

KONINKLIJK INSTITUUT VOOR HET TRANSPORT LANGS DE BINNENWATEREN

19 Rue de la Presse – 1000 Bruxelles

+ 32 (0)2 217.09.67

itb-info@itb-info.be

www.itb-info.be

www.itb-observatorium.be

www.cdni.be

NE: 0409.855.484 | RPM: 1000 Bruxelles

Editeur responsable: Koen VAN DEN BORRE, Président de l'ITB – 19 Rue de la Presse, 1000 Bruxelles

Photos: ITB asbl et De Vlaamse Waterweg nv

© Tous droits réservés