

## **Etude sur la position concurrentielle de la navigation intérieure – Résumé**

**(par RebelGroup Advisory Belgium NV, BMT Surveys et Eric Van Hooydonk Avocats)**

Ce rapport présente la position concurrentielle de la navigation intérieure belge par rapport à celles de la France, des Pays-Bas, et de l'Allemagne, du Luxembourg et de la Suisse.

L'étude s'est focalisée sur trois domaines : la confrontation des différences liées aux **coûts d'équipage**, à **l'application des prescriptions techniques** et **au financement et aux mesures de soutien** dans les pays étudiés.

### **Coûts d'équipage**

En premier lieu, les coûts d'équipage sont mis en exergue. **La navigation intérieure belge est confrontée à un niveau nettement plus supérieur des charges salariales que les pays voisins.** C'est principalement dû aux coûts salariaux extrêmement élevés des travailleurs. Pour la France, les Pays-Bas et l'Allemagne, ceux-ci sont environ 30 % moindre et pour ce qui en est de l'Allemagne et de la Suisse, ils se trouvent même à moins de 50 %. En termes de dépenses de sécurité sociale et fiscales pour les indépendants, la Belgique se trouve plutôt dans la moyenne. Dans chacun des profils étudiés, sur base de taux de salaires réels, le coût total de l'équipage pour une entreprise de navigation intérieure semble être significativement supérieur à ses concurrents des pays voisins analysés. Ce sont surtout les grands types de bateaux qui nécessitent un équipage plus important et qui ont principalement, des travailleurs à bord qui sont nettement plus désavantagés.

Par ailleurs un certain nombre de différences non-quantifiables ont un effet défavorable sur la position concurrentielle des entreprises de navigation intérieure belge. Ainsi, la Belgique est le seul pays étudiés à subir **l'interdiction de travail intérimaire dans le secteur de la navigation intérieure.** Ceci crée des difficultés lors des pics de la demande, des périodes de vacances, des congés de maladie des membres d'équipage permanent et rend difficile la flexibilité au niveau de la politique de l'emploi. La navigation intérieure et le secteur de l'intérim belge sont partisans de la levée de cette interdiction. Les plus gros frais d'équipage causent, en premier lieu, une perte graduelle de la part du marché des entreprises belges. Indirectement cette situation pousse les entrepreneurs de nationalité belge à établir leur société à l'étranger (e. a. la Suisse et le Luxembourg), et pour les entreprises belges qui ont leur siège en Belgique, à essayer de contourner la réglementation belge (e. a. sur le travail intérimaire et la distinction entre des salariés et les travailleurs indépendants). *Il est recommandé de réduire de manière significative le niveau des contributions patronales dans le secteur de la navigation intérieure. Cela concerne tant les contributions légales en termes de sécurité sociale que les primes supplémentaires sur base des conventions collectives de travail sectorielles. Une approche progressive est recommandée. Grâce aux gains compensatoires à la suite d'une augmentation du nombre de travailleurs réguliers dans le secteur, cela n'entraînera pas une réduction du budget de la sécurité sociale. Il convient donc de lever l'interdiction sur le travail intérimaire, sans pour autant affaiblir l'application des normes sociales. Par ailleurs, un "level playing field" devra être réalisé au sein de l'EU au niveau de la surveillance de l'utilisation abusive du statut de travailleur indépendant.*

## Prescriptions techniques

Le transport sur les voies navigables en Europe est en grande partie défini par deux directives existantes qui déterminent les prescriptions techniques en termes de construction, d'équipements et de sécurité de la flotte, d'une part la directive européenne 2006/87/CE, d'autre part, le règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR). Cette étude examine la manière dont les directives existantes sont appliquées dans les pays concernés, comment cela peut conduire à certains avantages ou désavantages et les coûts inhérents.

Plusieurs parties ont été entendues, entre autres les organismes d'inspection, les autorités, les armements et les chantiers navals. Tout cela pour obtenir une image globale et générale avec d'un côté la réglementation et de l'autre côté l'aspect pratique, mais aussi les coûts afin de maintenir les certificats techniques nécessaires pour un bateau.

Souvent, dans les pays concernés par l'étude, la directive européenne est presque entièrement reprise dans la législation. Sur base d'entretiens avec les différentes parties, il semblerait que l'application des règles existantes dans la pratique, contient encore quelques différences.

Les différences se font sentir dans la durée de validité maximale des certificats obtenus, l'importance d'être inspecté ou non par un bureau de classification reconnu, les instances de certification, le nombre de parties concernées et l'interprétation des réglementations (toutefois identiques). Les trois premières différences s'appliquent seulement aux bateaux à cargaison sèche. Les deux dernières sont également applicables aux bateaux citernes.

**Les différences mentionnées ci-dessus ont un impact direct sur le coût de l'inspection d'un bateau.** Cependant, il ressort du rapport que ces différences de coûts ne jouent pas un rôle déterminant dans le calcul du coût total.

Un propriétaire de bateau de cargaison sèche peut choisir dans quel pays il veut certifier son bateau indépendamment du lieu où le bateau est immatriculé, cela signifie que les quelques différences ne présentent pas directement un désavantage concurrentiel pour la flotte belge. Cependant, cela aura un impact sur le paysage belge du transport par navigation intérieure. Cette liberté de choix n'existe pas pour les citernes, ce qui dans ce cas, aura bien un impact direct sur la flotte belge.

*Pour renforcer la position des bateliers belges, un certain nombre de recommandations et points d'attention ont été présentés et sont abordés en détails dans le rapport. Cela comprend l'introduction d'un système de contrôle afin d'assurer la qualité et la bonne application de la réglementation, la réduction de la fréquence des inspections, sans pour autant compromettre la qualité des inspections, la redéfinition des domaines de développement des autorités régionales et l'harmonisation des certificats de divers pays liés à un système d'inspection uniforme européen pour supprimer les différences d'interprétation.*

## Financement et mesures de soutien

L'analyse des conditions de financement fait partie d'une histoire plus large, notamment les conditions de financement appliquées il y a environ 10 ans. On peut parler d'une nouvelle vague de construction neuve au cours de laquelle les Pays-Bas se sont fortement impliqués. Des études et des discours précédents nous confirment qu'il était possible de bénéficier plus facilement et plus rapidement d'un financement bancaire. Des programmes gouvernementaux spécifiques, tels que l'octroi de garanties de l'état soutenaient et renforçaient cette évolution.

En raison de la surcapacité dans le marché, d'une part à cause de la baisse des volumes en raison de la crise économique, et d'autre part en raison de la construction de plus grands bateaux, il y a eu une baisse des frets et c'est ainsi que le secteur du transport de navigation intérieure a été mis sous pression. Sans oublier le maintien en service des bateaux néerlandais qui ne pouvaient respecter leurs paiements (avec l'aide des garanties du gouvernement) qui était perçus comme désavantageux par la navigation intérieure belge.

L'étude montre que les éléments qui ont largement alimenté cette nouvelle vague ne sont plus d'actualité. Les banques ont modifié et renforcé leurs conditions de financement. En ce qui concerne les conditions de financement, nous ne fixons pas d'avantages ou de désavantages concurrentiels pour la navigation intérieure belge. Il y a aussi une forte diminution au niveau de l'application des garanties de l'État. Cependant, le manque de financement se fait sentir dans le secteur. Le problème se pose davantage en Belgique. Il y a moins de banques ayant une affinité suffisante pour le secteur. Dû à la mauvaise position concurrentielle de la navigation intérieure belge malgré son potentiel, les établissements financiers seront moins enclins à financer de nouveaux projets.

En plus des recherches sur des instruments de financement alternatifs, comme la création d'une coopérative de crédit dans le secteur ou la possibilité de « crowdfunding », on peut susciter l'intérêt en informant plus et mieux le secteur bancaire en Belgique sur la navigation intérieure.

L'impact des diverses mesures de soutien dans les différents pays sera analysé qualitativement dans cette étude. En raison de la variété de mesures (subventions directes, déductions fiscales, ...) il est opté pour une considération globale de l'ensemble des subventions. L'attention est accordée à un soutien spécifique aux bateliers et aux entreprises de la navigation intérieure. Un soutien aux chargeurs ou aux infrastructures a évidemment un impact sur le territoire de la navigation intérieure, mais ne vise pas spécifiquement les bateliers ou les entreprises belges.

Le nombre de subventions pour le secteur de la navigation intérieure semble avoir diminué ces dernières années. C'est certainement le cas en Belgique : **il n'y a plus aucunes mesures du gouvernement concernant la viabilité de la flotte.** Dans les autres pays étudiés, l'offre semble plus grande: en Allemagne, il y a des mesures de soutien qui sont spécifiquement engagées à la formation de l'équipage et le batelier. Dans la plupart des pays, l'accent est toutefois mis sur la viabilité de la flotte. Aux Pays-Bas il s'agit principalement des déductions fiscales dans des projets de développement durable.

Pour accroître l'efficacité des actions futures, cette étude plaide en faveur d'une action coordonnée pour obtenir des budgets ou des projets européens via les fédérations sectorielles.