



CDNI CALENDRIER 2015-2016

E d i t o

L'Institut pour le Transport par Batellerie asbl (ITB) présente le rapport final de l'étude sur la compétitivité de la flotte belge de navigation intérieure

En réponse aux actions des bateliers du printemps 2013 et à la concertation qui leur a fait suite, l'ITB a été chargé d'une étude sur la position concurrentielle de la flotte belge de navigation intérieure. La mise en œuvre de cette étude a été confiée à un consortium de trois sociétés : RebelGroup Advisory Belgium NV, BMT Surveys et Eric Van Hooydonk avocats.

L'étude s'est focalisée sur les trois domaines de recherche suivants :

- Coûts de l'équipage et statut social ;
- Mesures de soutien et moyens de financement ;
- Analyse comparative de l'application des prescriptions techniques.

Les pays qui ont fait l'objet de l'étude comparative sont les Pays-Bas, l'Allemagne, la France, le Luxembourg et la Suisse.

L'étude a été réalisée en collaboration avec tous les acteurs du secteur. Les bateliers, les affréteurs, les chargeurs, les organisations syndicales et les autorités ont pu confronter les résultats des recherches à la réalité au sein de deux groupes de discussion. Leur contribution a été prise en compte lors des développements ultérieurs de l'étude.

Le Conseil d'administration de l'ITB a officiellement pris connaissance des résultats de l'étude. Vous trouverez dans les pages suivantes de ce numéro le reflet des conclusions que les chercheurs ont présenté à l'ITB.

L'ITB élaborera un plan d'action et prendra des mesures pour diffuser les conclusions et les recommandations de l'étude et les soumettre aux différentes autorités compétentes en leur demandant de les retranscrire dans la pratique et dans des mesures législatives. Les différentes commissions de l'ITB au sein desquelles les autorités, le secteur et les experts externes sont représentés, seront convoquées dans ce but.

Les organisations professionnelles concernées seront, bien entendu tenues au courant.

Vos réactions sur les conclusions sont bien entendu également les bienvenues à l'adresse mail studie@itb-info.be.

→ Voir page 3 pour le résumé

Le rapport complet de l'étude est disponible sur le site internet de l'ITB – cliquer sur « Nouveautés »

Voici le lien internet correspondant : <http://www.itb-info.be/fr/nouveautes.htm>

EDITO

Page 1

BASES FORFAITAIRES DE TAXATION POUR BATELIERS REVENUS 2014-2015-2016

Page 2

ETUDE POSITION CONCURRENTIELLE NAVIGATION INTÉRIEURE – RÉSUMÉ.

Pages 3-4

CDNI CALENDRIER 2015-2016

Visitez notre site internet : www.itb-info.be



4^{ème} trimestre 2015
Bureau de dépôt:
BRUXELLES X
Bd. de l'Industrie 16
1070 BRUXELLES
N° D'AGREATION
P 302059

INSTITUT POUR LE TRANSPORT PAR BATELLERIE A.S.B.L.

Editeur responsable: H. VERSCHUEREN, rue de la Presse 19, 1000 Bruxelles
Tél.: +32 (0)2 217.09.67 - Fax: + 32 (0) 219.91.86 - itb-info@itb-info.be - <http://www.itb-info.be>



Bases forfaitaires de taxation pour bateliers Revenus 2014-2015-2016

(Exercices d'imposition 2015-2016-2017)

Le 10 juillet 2015, un accord a été conclu concernant les dispositions des barèmes forfaitaires d'imposition pour les bateliers disposant d'une adresse de référence en Belgique pour les exercices d'imposition 2015-2016-2017.

Les bénéficiaires semi-bruts à la tonne et par an sont déterminés comme suit :

A/ Bateaux rhénans motorisés (d'une longueur supérieure à 86 m et disposant d'un certificat de visite des « bateaux du Rhin » valable) : **123,00 €** à calculer sur le plein tonnage (112,00 € en 2013) ;

B/ Bateaux motorisés à cargaisons sèches (tonnage à calculer avec tirant d'eau de 1,90 m) ;

1. bâtiment **jusqu'au plein tonnage de 850 tonnes : 200,00 €** (175,00 € en 2013) ;
2. bâtiment **à partir du plein tonnage de 851 tonnes : 185,00 €** (178,00 € en 2013) ;

C/ Convois remorqués de bateaux rhénans (Bâtiments d'une longueur supérieure à 86 m et disposant d'un certificat de visite des « bateaux du Rhin » valable + autres convois remorqués, toutes barges de poussage, y compris les bâtiments motorisés qui sont affrétés comme bateaux-magasins ainsi que pour l'affrètement « en séjour et/ou jour de planche et en jours de surestaries » avec un minimum de 5 jours) (tonnage à calculer avec un tirant d'eau de 1,90 m) : **67,00 €** (67,00 € en 2013).

Pour la détermination des montants à la tonne susmentionnés, il a été tenu compte de tous les jours de chômage ordinaires (entre autres les congés de vacances).

Les frais directs qui ont été retenus pour la détermination du bénéfice semi-brut sont : les commissions, les droits de navigation, de bassin, de quai et de port; les carburants et huiles de graissage; les frais de dépla-

cements, représentation et pourboires; les droits de pilotage et frais de remorquage; l'achat et l'entretien des vêtements spécifiques de travail.

Des dates de soumission limites ont été déterminées par les Services Centraux du SPF Finances pour les déclarations remplies en vertu des dispositions des barèmes forfaitaires d'imposition.

La date limite pour le dépôt des déclarations pour les bateliers disposant d'une adresse de référence en Belgique pour l'exercice d'imposition 2014 a été fixée au **10.12.2015** et ceci aussi bien pour les «version papier» que pour les déclarations «Tax-on-web».

Pour plus de renseignements : votre comptable ou organisation professionnelle.

BARÈMES FORFAITAIRES

		rev. 2005	rev. 2006	rev. 2007	rev. 2008	rev. 2009	rev. 2010	rev. 2011	rev. 2012	rev. 2013	rev. 2014-15-16
A	Bateaux rhénans + 86 m	136,00	140,00	166,00	170,00	82,00	90,00	120,00	110,00	112,00	123,00
B1	<= 850 T - 1,90 m	153,00	158,00	162,00	170,00	145,00	165,00	175,00	170,00	175,00	200,00
B2	> 850 T - 1,90 m	165,00	165,00	173,00	180,00	130,00	166,00	175,00	170,00	178,00	185,00
C	Convois remorqués de bateaux rhénans, bateaux magasins 1,90 m	50,00	55,00	60,00	75,00	75,00	79,00	80,00	70,00	67,00	67,00

CDNI ENQUÊTE CDNI ET FAQ

{ 25 SEPTEMBRE, 2015 }

L'enquête CDNI sur le traitement des déchets produits par les cargaisons est désormais en ligne (https://docs.google.com/forms/d/1OJe3c3fJq074k2zrssMXBqKrVAGqY28ZEDvGrTpqo_Y/viewform) et également directement accessible depuis une actualité du site internet www.cdni-iwt.org/fr.

Les FAQ de la partie B de la CDNI sont également en ligne sur le site www.cdni-iwt.org > FAQ.

« Fonds de la Navigation intérieure - Etude position concurrentielle navigation intérieure belge »

«SURVEY ON INLAND WATERWAYS TRANSPORT OPERATORS ON THEIR FINANCIAL NEEDS» { 8 OCTOBRE, 2015 }

Enquête sur les besoins de financement pour la modernisation du transport fluvial

<http://survey.crup.hr/index.php/244988?lang=fr>



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 entre-



prises 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 les 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 ins-

pections, 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 aucune mesure 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.**





Calendrier CDNI 2015-2016

Collecte des déchets huileux et graisseux de la batellerie

RÉGION FLAMANDE

Depuis le jeudi 10 juin 2014, la Régie portuaire de GAND, le nv De Scheepvaart et le Waterwegen en Zeekanaal NV ont démarré un service commun de collecte des déchets huileux et graisseux émanant de la navigation intérieure marchande. Cette collecte s'inscrit dans le cadre de l'obligation que la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure du 9 septembre 1996 impose aux Etats membres pour développer suffisamment le réseau des stations de réception. L'entreprise Martens Cleaning a été désignée pour l'exécution de cette tâche.

Les fréquences de la collecte et les régions/axes de navigation où celle-ci aura lieu sont mentionnés sur le tableau ci-dessous:

RÉGIONS	LOCALISATION	FRÉQUENCES		
Anvers	Bateaux déshuileurs	Tous les jours ouvrables de 9h à 17h		
	Parcs à déchets	Jours ouvrables 7h30-15h30		
Gand Port de mer et la navigation autour de Gand	Bilgeboten Martens 8	Quotidien de 7h30 à 16h30 (*)		
			2015	2016
Haut-Escaut	Openbare kade Asper (*)	Semaine	47	5-16
Lys	Openbare kade Waregem (*)	Semaine	51	11-24
Canal maritime Bruxelles/Escaut	Wipkaai (Bornem) (*)	Semaine	42	2-14
Canal Albert et les canaux de la Campine	Openbare kade Olen (*)	Semaine	49	8-19

Les bateliers pourront y déposer l'huile usagée, les graisses des arbres d'hélices, les eaux de fond de cale, les filtres à huile et à mazout usagés, chiffons de nettoyage et autres absorbants, les futs et les bidons d'huile vides.

Le dépôt a lieu uniquement sur rendez-vous et peut facilement être demandé à l'aide d'un formulaire de demande qui se trouve sur le site <http://www.binnenvaartservices.be> - collecte des déchets pour les bateaux de navigation intérieure.

Dès réception de la demande, l'entreprise Martens Cleaning prendra toujours contact avec le bateau pour une confirmation de la collecte demandée.

RÉGION WALLONNE

Toutes voies D.G. 2 Annonce

A partir du 01 septembre 2015, le dépôt de l'ensemble des produits de la partie A de la CDNI s'effectue comme suit :

La collecte est réalisée par une unité mobile terrestre spécialement équipée, dans les zones suivantes :

- Zone ouest : Haut-Escaut, canal Nimy-Blaton-Péronnes, canal du Centre à grand gabarit :
- 2015 : du 7 au 11 septembre, du 7 au 11 décembre.
- 2016 : du 7 au 11 mars, du 6 au 10 juin.
- Zone est : canal de Charleroi à Bruxelles, Sambre à l'aval de Monceau-sur-Sambre, Meuse en province de Namur :
- 2015 : du 5 au 10 octobre.
- 2016 : du 11 au 15 janvier, du 11 au 15 avril, du 4 au 8 juillet.

Le service est assuré du lundi au vendredi entre 08h30 et 16h00, excepté les jours fériés non manœuvrés.

Rendez-vous doit être pris entre deux semaines et la veille à 14h00 du jour d'enlèvement demandé soit par téléphone au +32(0)499/69.13.44, soit par courriel à l'adresse : hannes@dufour.be.

Pour mémoire, il s'agit du dépôt des déchets «solides» (graisses, filtres, récipients vides, chiffons) et «liquides» (huiles usagées et eaux de fond de cale «CDNI-partie A» - bilge water).

Les bateliers doivent se conformer aux instructions des agents réceptionnaires.

A titre temporaire, le dépôt n'est pas refusé pour les bateliers qui n'ont pas adhéré à la CDNI.

Le dépôt ou l'abandon de ces déchets en un autre endroit est sanctionnable sur base du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets. Des informations sur la CDNI (carnet, eco card, etc.) peuvent être consultées sur www.cdni.be.

L'adhésion à la CDNI et la possession d'une ECO-card garantissent au batelier le dépôt gratuit sur les voies d'eau participantes, le traitement des déchets selon les normes et une économie directe.

Collecte de déchets dans le port d'Anvers

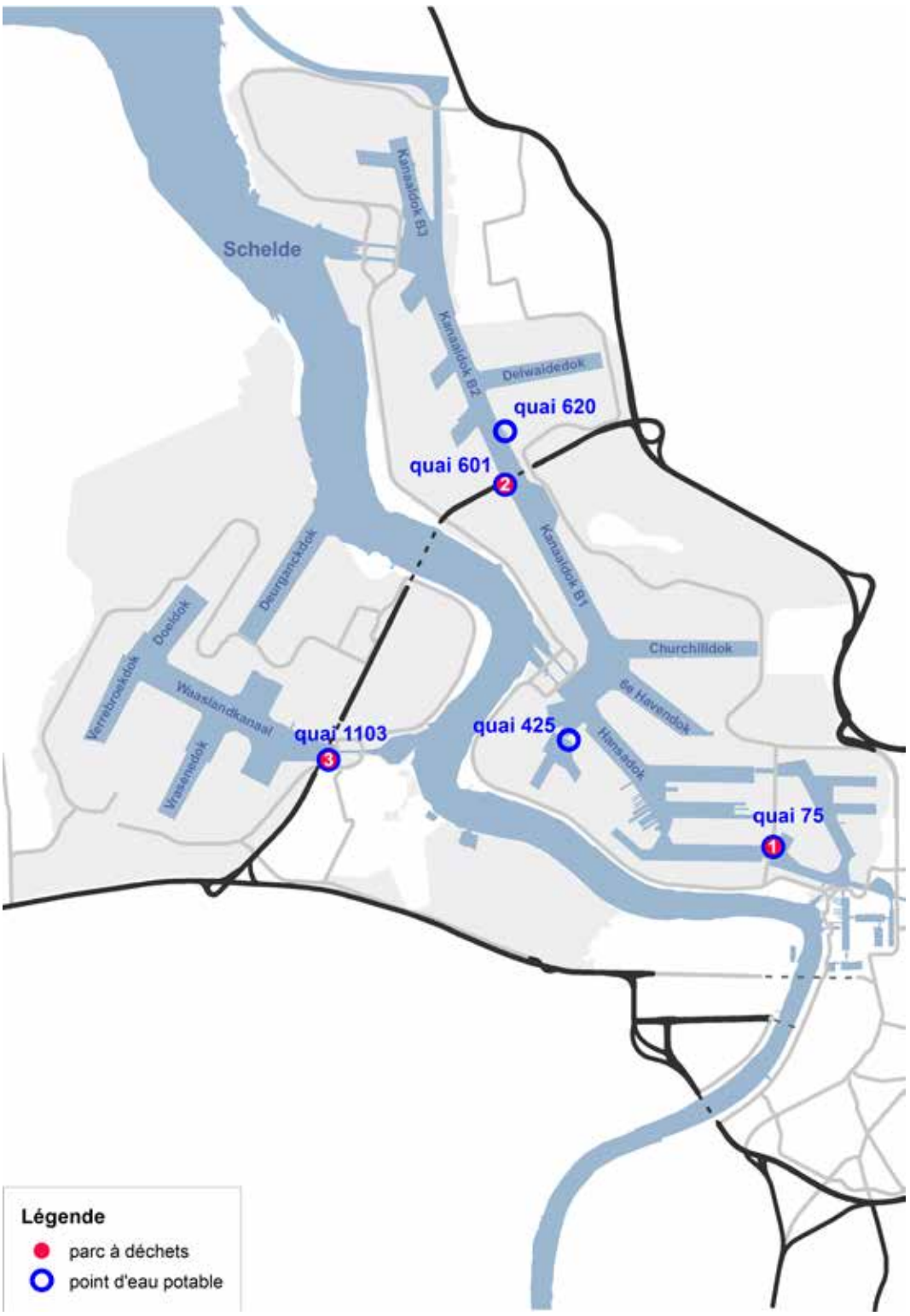
L'Autorité Portuaire d'Anvers et la communauté portuaire aspirent à un port propre et durable. Nous nous efforçons de réconcilier autant que possible l'homme, l'environnement et l'économie dans nos gestes de tous les jours. Ensemble, nous œuvrons jour après jour à un port propre, sûr et efficace. L'Autorité Portuaire Communale d'Anvers est

responsable de la collecte des déchets produits par la batellerie et prévoit deux options de dépôts d'ordures: le déshuileur de la rive droite et les déchetteries de la rive gauche et la rive droite. Outre la possibilité d'y déposer et trier vos déchets, vous y trouverez aussi un point d'eau potable où vous pouvez vous approvisionner 24 heures sur 24.

COLOPHONE

Autorité Portuaire d'Anvers
Maison du Port
Entrepotkaai 1
2000 Anvers
T +32 3 205 20 11
F +32 3 205 20 28
E info@portofantwerp.com
www.portofantwerp.com
Mars 2015
101222





DÉCHETTERIES

- ❶ Quai 75 – Noordkasteelpark (Rive droite)
Du lundi au vendredi de 07.30 à 15.30,
pas le week-end et les jours fériés
- ❷ Quai 601 - Lillopark (Rive droite)
Du lundi au vendredi le 07.30 à 15.30,
pas le week-end et les jours fériés
- ❸ Quai 1103 – Kallopark (Rive gauche)
Du lundi au vendredi de 07.30 à 15.30,
pas le week-end et les jours fériés

DÉSHUILEUR UNIQUEMENT SUR LA RIVE DROITE

Appel du déshuileur
(Martens Cleaning pour le compte de l’Autorité Portuaire Communale d’Anvers)
T +32 3 229 73 33
VHF c. 82.

Heures d’ouverture:

- lundi – vendredi de 09.00 à 17.00
demande avant 10.00 = collecte le jour même
demande après 10.00 = collecte le jour ouvrable suivant avant 14.00

Généralités concernant le déshuileur:

- collecte gratuite de 1.000 à 6.000 d’litres d’eau de cale

Déshuileur des bassins de Kattendijk, au Bois, d’Asie et de Campine:

- collecte gratuite de 2.000 à 6.000 litres d’eau de cale
- collecte dans les 14 jours de la demande

Pour plus d’informations:

- www.portofantwerp.com/afvalbeleid
- T +32 3 205 24 03
- milieu@portofantwerp.com

Légende

- parc à déchets
- point d'eau potable