



# De binnenvaart in beweging

Seminarie ITB - 23 maart 2007

Willem PIERRE

1ste Onder-voorzitter BFTB

# Liberalisering van de markt

- Oprichting van promotiekantoren in Vlaanderen en Wallonië
- Verhoging van het aandeel binnenvaart in zeehavens met meer dan 30%
- Binnenvaart = duurzame mobiliteit

# Promotie Binnenvaart Vlaanderen

- pionier op Europees niveau
- met ruim budget
- modernisering van infrastructuur

# O.P.V.N.

- Afschaffing vaartrechten in Wallonië
- Moderniseren laad- en losinstallaties

2006

- Duurzame stijging van het vrachtniveau

# Aandachtspunten

- Baggerwerken
- Verbetering van bevaarbaarheid :
  - toegelaten diepgang verhogen om laadvermogen te verbeteren
  - brughoogte aanpassen

# Aandachtspunten

- Verdubbelen van bepaalde sluizen
- Lange wachttijden vermijden
- Onderbrekingen voor onderhoud/herstelling
- Werken uit te voeren tussen 20 en 6 uur

# Concurrentiepositie

- Onevenwichtigheid tussen vraag en aanbod
- Verhoging van de internationale vrachten
- Gebrek aan voldoende scheepsruimte



# Concurrentiepositie

- Kleine schepen verdwijnen door succes van sloopregeling en vrijmaken van de markt
- Gebrek aan investeringen , vooral in segment  $< 1500$  ton
- Reservecapaciteit verdwijnt

# Acties

- Lobbying bij politici, banken, industrie, bedrijven ...
- Binnenvaart heeft een kost en is toegevoegde waarde
- Een kost aanvaardbaar voor de economie, de gemeenschap en het milieu = duurzame mobiliteit

# Acties

- Beroep aantrekkelijk maken voor jongeren
- Speciale aandacht voor schepen kleiner dan ca.1500 ton

# Acties

- Lobbying bij regionale, nationale en Europese instellingen
- Niet alleen voor particulieren maar ook voor bedrijven
- Een nationaal transportpolitiek, geen versnippering op regionaal niveau

# Acties

- Moderne en functionele infrastructuur aanbieden
- Betrouwbaarheid is onze garantie, dus onderbreking en hindernissen vermijden, of beperken in tijd
- Scheepsruimte maximaal gebruiken door verhoging van laadvermogen op waterwegen met beperkte bevaarbaarheid

# Acties

- Investeren in schepen en goederenbehandeling
- Investerings in technieken en motoren om het groene imago van de binnenvaart te behouden
- Rendabele investeringen = meerkost aanvaarden
- Transport = toegevoegde waarde
- De volledige logistieke keten herdenken
- Eventueel stockage mogelijkheden creëren of distributiecentra

# Acties

- Interesse wekken voor het beroep door :
  - meer aandacht van overheid
  - het imago oppoetsen bij logistiek en vervoer
  - gezonde binnenvaartondernemingen
  - verbetering van het sociaal leven aan boord
  - opleidingsniveau constant verhogen

# Acties

- Binnenvaart bevorderen in de zeehavens:
  - aanpassing of afschaffing Wet Major
  - aanpassing of afschaffing havengeld voor binnenvaart
  - ongebruikte kaai- en opslagruimte ter beschikking stellen



# Acties

- Bevorderen van elektronische middelen en communicatie
- Toegang tot informatie en databanken
- Voor een efficiënt gebruik van transportmiddelen

« Beter vervoeren, anders en wellicht minder »

# Acties

- Snelle harmonisatie van alle administratieve processen en reglementeringen :
  - op technisch, sociaal, fiscaal en financieel vlak
  - nationaal, europees en wereldwijd

« Binnenvaartvervoer kent geen grenzen »

**Dia 1**

## **ITB – Exposé de la FBOTF – 23 mars 2007**

### **La navigation intérieure en mouvement**

**Dia 2**

Depuis la libéralisation du marché du transport fluvial en Belgique fin 1998 et la création des offices de promotion de la navigation intérieure, le transport fluvial a connu une croissance assez considérable tant au Nord du pays qu'au Sud et ceci dans tous les ports maritimes et intérieurs. Les statistiques montrent des croissances de plus de 30%. Le monde politique et économique a pris conscience que la navigation intérieure est un mode de transport incontournable dans le cadre de la mobilité durable.

**Dia 3**

Ceci nous semble plus vrai au Nord du pays qu'au Sud. L'autonomie de fonctionnement de Promotie Binnenvaart et surtout les moyens dont elle dispose lui permettent même d'être une pionnière au niveau Européen. Le monde industriel et politique lui prêtent des oreilles attentives, et cela se voit dans la modernisation des infrastructures mises à disposition de la clientèle.

**Dia 4**

La Wallonie n'est pas en reste pourtant, emboîtant le pas sur la Flandre par la suppression pur et simple des droits de navigation. Ses interventions sont sans doute moins spectaculaires mais permettent néanmoins aux entreprises utilisatrices de la voie d'eau de moderniser leurs installations de chargement et/ou de déchargement.

**Dia 5**

Pour terminer avec les notes positives, signalons encore que l'année 2006 a vu le niveau général des frets augmenter, il nous semble de manière significative et durable.

**Dia 6**

Ceci nous amène à nous pencher sur l'envers de la médaille...

Bien que l'entretien de la voie d'eau et de ses infrastructures soit pris en considération avec plus de moyens que par le passé, il reste néanmoins un fameux passif de dragage à résorber couplé à une amélioration du gabarit des voies d'eau existantes. Nous pensons ici à l'augmentation de l'enfoncement autorisé sur les voies d'eau à faible gabarit permettant aux

bateaux captifs de charger à leur pleine capacité. Nous pensons également à la hauteur des ponts sans quoi tout projet de transport de conteneurs sur certaines voies d'eau risquerait d'être voué à l'échec par manque de rentabilité.

#### **Dia 7**

Non négligeable également le dédoublement de certaines écluses permettant un transport fluvial sans entraves et sans délais d'attente inacceptables dans une économie moderne. Les entreprises utilisatrices de la voie d'eau sont trop souvent confrontées à des interruptions de la navigation et par conséquent de leur approvisionnement suite à des pannes ou des entretiens de longue durée qui mettent en doute la fiabilité de notre mode de transport.

#### **Dia 8**

Si les frets ont augmenté de manière significative et durable, c'est dû au déséquilibre entre l'offre et la demande de cale. L'environnement économique mondial a été très positif ces dernières années et la croissance était au rendez-vous un peu partout, également dans les transports fluviaux. En 2006, les frets, internationaux surtout, ont augmenté de telle manière que la position concurrentielle traditionnellement favorable à la voie d'eau s'est dégradée. Dans certains cas, il ne s'agit même plus d'un niveau de fret élevé mais bien d'un manque de cale structurel.

#### **Dia 9**

En effet, les actions successives de déchirage, couplées ensuite à la libéralisation du transport fluvial, ont produit leurs effets d'assainissement de la flotte et du marché, mais ont également entraîné la disparition progressive des bateaux de petite taille tels que du type « spits » ou « campinois ». L'accroissement du transport (plus de 30%) à tous les niveaux et le manque d'investissements dans tout type de bateau d'un gabarit inférieur à la barre des 1500 tonnes au profit d'unités fluviales toujours plus grandes a eu comme corollaire que la réserve de capacité de la flotte a disparu. Or la majorité des voies navigables, tant en Belgique qu'en Europe, ne permet pas l'utilisation de ces nouvelles unités de 2000 à 3000 tonnes. De plus la plupart des perspectives de développements futurs et les espoirs de « modal shift » de nos politiques de mobilité durable concernent justement ces voies d'eau à gabarit restreint. La navigation fluviale ne doit pas décevoir et être à la hauteur des attentes.

#### **Dia 10**

Pour cela un énorme travail de lobbying et de soutien doit être entrepris sans plus tarder en faveur des métiers du transport fluvial. Il s'agit de

convaincre non seulement nos politiques et nos institutions financières, mais également nos industries et entreprises. Convaincre que le transport a un coût et est une réelle valeur ajoutée, car à quoi sert de produire si on ne sait pas transporter les produits vers leur lieu de consommation à un coût acceptable économiquement, mais également pour la société humaine et surtout pour notre environnement. Je me permets de lancer ici le début d'une réflexion plus profonde. Ne devons nous pas transporter mieux, autrement, et sans doute moins ?

### **Dia 11**

A tout cela se greffe un autre problème, à savoir le manque de personnel. Comment rendre le métier de transporteur fluvial à nouveau attrayant pour des jeunes. La disparition des bateaux en-dessous de 1500 tonnes n'est pas seulement due au manque de rentabilité de ces exploitations mais résulte aussi des changements dans notre vie en société. Les bateaux de faible gabarit étaient traditionnellement exploités par des couples de bateliers. Rares sont encore les couples d'indépendants exerçant le même métier. Difficile aussi d'accepter le manque de confort du logement des plus petits bateaux ainsi que le manque de contacts sociaux et de vie sociale quand on est du voyage.

### **Dia 12**

Il nous semble donc primordial que la navigation intérieure sous toutes ses formes soit activement soutenue par les autorités régionales, nationales et Européennes, pas seulement les artisans mais également les entreprises (organismes de transport, armement ou même industries) désireuses d'investir dans du matériel fluvial, avec une attention plus particulière et plus importante pour les voies d'eau à faible gabarit. C'est une question de mobilité durable. Nous regrettons que la politique des transports et plus particulièrement celle du transport fluvial soit régionalisée alors que l'Europe demande et insiste pour plus d'harmonisation à tous les niveaux. La navigation fluviale est internationale et a besoin de règles uniformes sur tout le territoire européen et même au-delà, des règles harmonisées non seulement au niveau technique et de navigation mais également au niveau social, fiscal et financier.

### Dia 13

La navigation intérieure en mouvement c'est :

1. Garantir des infrastructures modernes et entretenues.
2. Garantir la fiabilité du mode de transport fluvial en évitant toutes sortes d'entraves et interruptions, en les limitant dans le temps et en prévoyant le dédoublement de certains ouvrages d'art.
3. Garantir un port en lourd maximal des bateaux par l'augmentation de l'enfoncement sur les voies d'eau à faible gabarit.

### Dia 14

4. Convaincre les politiques et les différents acteurs (industries, entreprises, banques, organisateurs de transports et artisans bateliers) qu'il faut investir dans des nouveaux outils flottants et/ou de manutention. Investir «également dans des nouvelles techniques ou moteurs qui pérennisent l'image verte et écologique de la navigation intérieure.
5. Garantir que ces investissements soient viables et rentables dans le temps par l'acceptation d'un surcoût et la conviction que le transport est une réelle valeur ajoutée.
6. Repenser dans l'immédiat la logistique globale en fonction du matériel flottant disponible et des limitations des voies d'eau, prévoir éventuellement des stocks intermédiaires ou des centres de distribution.

### Dia 15

7. Rendre le métier de transporteur fluvial à nouveau attrayant en garantissant la rentabilité des exploitations et en améliorant la vie sociale des bateliers à bord. Ceci doit être couplé à un soutien incessant à la formation des jeunes et des navigants.

### Dia 16

8. Développer une politique positive d'accueil envers les activités fluviales dans les ports maritimes par la suppression ou l'adaptation de la loi Major et des droits de port des bateaux d'intérieur. De nombreux quais ainsi que des zones d'entreposage désaffectés pourraient être mis à la disposition de clients et manutentionnaires fluviaux. Les exemples ne manquent pas.

### Dia 17

9. Développer les moyens électroniques et de communication afin de permettre à tous les acteurs, à savoir transporteurs, affréteurs, clients et gestionnaires des voies navigables, l'accès à l'information minimale pour une meilleure utilisation du moyen de transport. Transporter mieux, autrement et sans doute moins, c'est le défi de demain.

### Dia 18

10. Harmoniser au plus vite toutes les procédures administratives et réglementations techniques, fiscales et sociales non seulement nationales mais avant tout européennes et même au-delà des frontières de l'Europe. Les inerties et discriminations dans ce domaine sont le résultat de la régionalisation des politiques or le transport, tous modes confondus, ne connaît pas de frontières.

Merci pour votre attention.

Willem PIERRE, 1<sup>er</sup> Vice-Président de la FBOTF.