



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

RUE DE LA PRESSE 19 A 1000 BRUXELLES.

TÉL. : + 32 (0)2217.09.67 – FAX : + 32 (0)2219.91.86

WEBSITE : <http://www.itb-info.be> – E-MAIL : [enquete@itb-info.be](mailto:enquete@itb-info.be)

### **APERCU DE L'ENQUETE TRIMESTRIELLE DE CONJONCTURE DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIE NAVIGABLE**

#### **1-2<sup>EME</sup> TRIMESTRE 2018.**

L'Institut pour le Transport par Batellerie a.s.b.l. rassemble trimestriellement des informations sur la situation du secteur de la navigation intérieure, sur base d'une enquête de conjoncture transmise volontairement par un échantillon de la flotte d'entrepreneurs domiciliés en Belgique.

L'initiative importante en 2016 a porté sur la restructuration de l'enquête trimestrielle de conjoncture en collaboration avec des experts de la profession et de l'administration pour élargir le champ d'investigation vers des données relatives à l'exploitation d'une entreprise fluviale.

Les rapports sur les enquêtes trimestrielles de conjoncture relatives au transport de marchandises par voie navigable sont publiés périodiquement sur le site internet et diffusés aux acteurs du secteur.

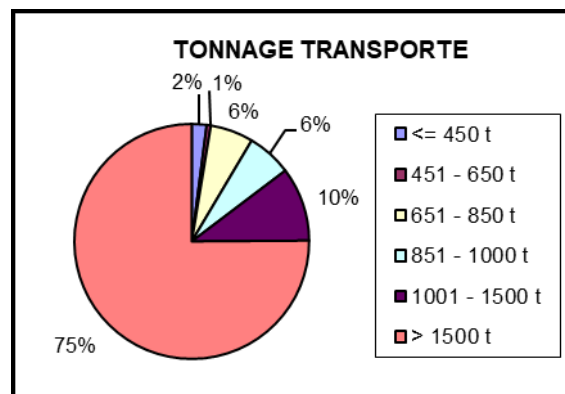
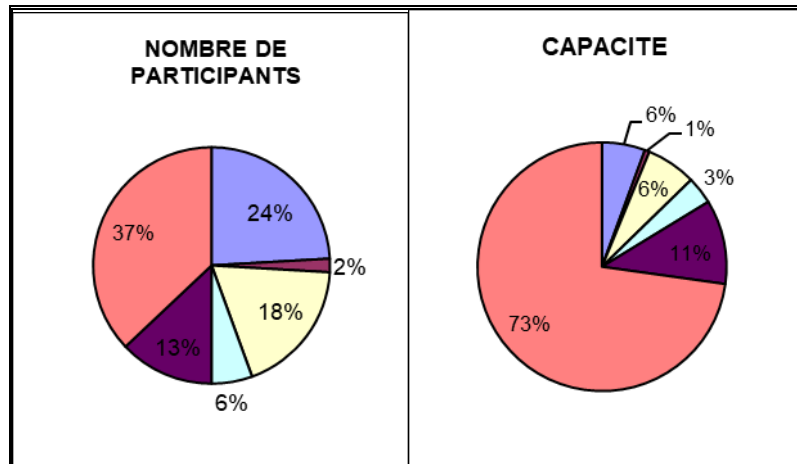
Une présentation détaillée des résultats des nouvelles enquêtes est effectuée périodiquement lors des réunions trimestrielles de la commission économique.

Ce rapport de synthèse du premier semestre 2018 tend à fournir de manière synthétique les premiers éléments d'évaluation collectés sur base des réponses des participants pour les 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> trimestres de l'année 2018.

## 1. Introduction.

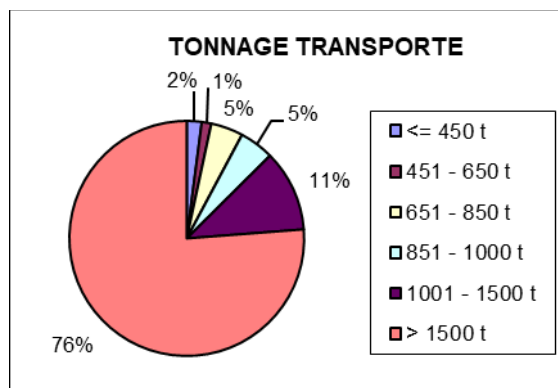
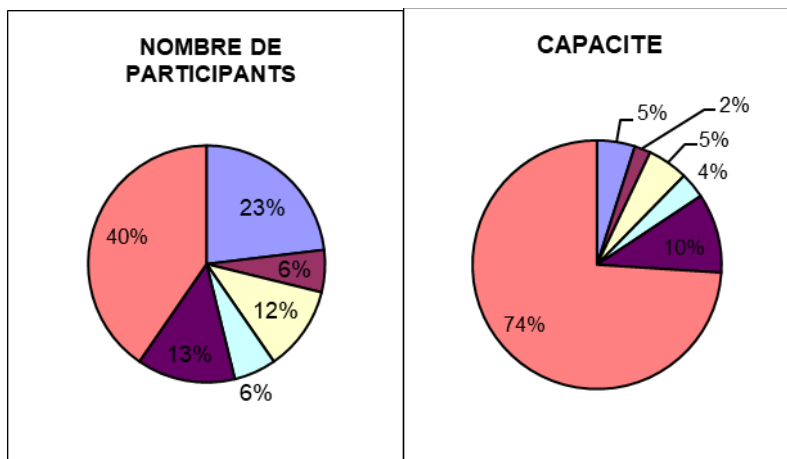
Au cours du 2<sup>ème</sup> trimestre 2018, l'échantillon était composé comme suit : sur un échantillon représentatif d'une centaine d'entreprises du secteur de la navigation intérieure, **54 formulaires** de réponses valides nous ont été renvoyés.

La capacité totale de chargement de l'échantillon représentait **78.114 tonnes** et le poids total transporté au cours du 2<sup>ème</sup> trimestre 2018 a été évalué à **888.090 tonnes**.



Au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2018, l'échantillon était composé comme suit : sur un échantillon représentatif d'une centaine d'entreprises du secteur de la navigation intérieure, 52 formulaires de réponses valides nous ont été renvoyés.

La capacité totale de chargement de l'échantillon représentait 82.975 tonnes et le poids total transporté au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2018 a été évalué à 838.471 tonnes



Sur base des informations renvoyées, nous allons pouvoir décrire les grandes tendances de l'activité en transport fluvial pour les deux premiers trimestres de l'année 2018.

## 2. Réponses aux questions.

### Q1. Quel type de marchandises transporte votre bateau?

Cargaison sèche

**1 Produits agricoles**

**2 Matériaux de construction - Sables et graviers**

**3 Céréales-denrées alimentaires-Engrais**

4 Combustibles solides

**5 Minerais - Charbon - produits métallurgiques**

6 Containers

Cargaison liquide

0 Produits pétroliers

0 Produits chimiques

0 Autres

	1T2018	2T2018	1T2018	2T2018	1T2018	2T2018	1T2018	2T2018	1T2018	2T2018	1T2018	2T2018
<b>Q1</b>	1		2		3		4		5		6	
≤ 450 t	11	12	7	9	11	14	1	2	10	11	0	0
451-650 t	1	0	2	0	1	0	0	0	1	0	0	0
651-850 t	5	5	1	5	6	5	0	0	2	2	0	0
851-1000 t	2	3	3	3	2	3	0	1	1	1	0	0
1001-1500 t	3	2	4	4	5	4	1	1	1	1	1	1
>1501 t	8	5	9	12	10	7	2	0	11	7	6	1
Totaal/Total	30	27	26	33	35	33	4	4	26	22	7	2

La majorité des participants est propriétaire d'un bateau destiné au transport de cargaison sèche dont les principales catégories de marchandises transportées sont des céréales, denrées alimentaires et engrais; des matériaux de construction (sables et graviers), des produits agricoles, des minerais, charbons et produits métallurgiques.

*Les bateaux citernes ne sont pas suffisamment représentatifs pour en effectuer une analyse en détails.*

### Q2. Sur quelles relations étiez-vous le plus actif au cours du trimestre ? Veuillez mentionner votre tonnage transporté par relation

a) Transport intérieur ..... t

Trafic international

Cargaison sèche

b) Nord-Sud 0 ..... t

c) Rhin-Moselle 0 ..... t

Cargaison liquide

d) Zone ARA 0 ..... t

e) Zone Rhin 0 ..... t

f) Autres, à savoir ..... 0 ..... t

<b>Q2</b>	a		b		c		d		e		f	
≤ 450 t	5	1	6	11	2	0	0	0	0	0	2	1
451-650 t	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
651-850 t	6	7	5	7	0	0	0	0	0	0	0	0
851-1000 t	3	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0
1001-1500 t	5	5	3	2	2	2	0	1	0	0	0	0
>1501 t	8	8	4	3	9	8	1	1	3	2	2	0
Totaal/Total	29	24	20	23	13	11	1	2	3	2	4	1

On constate une prédominance des trafics à l'intérieur des frontières de la Belgique ainsi qu'une représentation sensible de trafics sur l'axe Nord-sud au détriment d'autres relations internationales moins représentatives à l'exception de la zone Rhin-Moselle.

### **Q3. Quel type de contrat d'affrètement est d'application ?**

Navigation libre

Contrat à temps

Contrat au volume

Timecharter

Autres

<b>Q3</b>	NL		CT		T		CV		A	
≤ 450 t	9	12	1	0	0	0	3	3	0	0
451-650 t	2	1	0	0	0	0	2	1	0	0
651-850 t	5	7	1	1	0	0	2	3	0	0
851-1000 t	3	3	0	0	0	0	1	0	0	0
1001-1500 t	5	5	2	2	0	0	1	0	0	0
>1501 t	14	8	8	8	0	0	4	5	0	0
Totaal/Totaal	38	36	12	11	0	0	13	12	0	0

Le principe de liberté contractuelle est en général la formule d'affrètement la plus représentative sauf pour la catégorie des grands bateaux ou un mode d'affrètement alternatif est plus utilisé (contrat au volume, à temps, ...)

### **Q4. Durée totale totale à l'affrètement au cours du trimestre concerné par l'enquête ?**

Nombre d'affrètement : .....

Nombre de jours d'attente : .....

<b>Q4</b>	Nombre		jours d'attente	
≤ 450 t	6	6	15	14
451-650 t	12	12	0	0
651-850 t	25	17	16	15
851-1000 t	14	15	16	13
1001-1500 t	11	13	5	7
>1501 t	13	11	6	6
Moyenne /Totaux	14	12	10	9

Le tableau reprend en détails le nombre moyen d'affrètements par classes de capacité ainsi que le nombre moyen de jours d'attente avec la mention de la moyenne trimestrielle d'affrètement. On constate une tendance à un équilibre du nombre de transports pour les trimestres analysés.

### **Q5a. Evolution de vos frets bruts et des coûts du gasoil par rapport au trimestre précédent ?**

Recettes brutes.....

En hausse .....%

Equivalente

En baisse .....%

<b>Q5A</b>						
<b>Recettes</b>	hausse		=		baisse	
≤ 450 t	5	4	4	4	1	3
451-650 t	0	0	1	1	0	0
651-850 t	1	4	3	6	4	2
851-1000 t	1	1	2	1	0	1
1001-1500 t	2	2	4	2	0	2
>1501 t	10	3	7	11	2	4
Totaal/Total	19	14	21	25	7	12

Gasoil

En hausse .....%

Equivalente

En baisse .....%

<b>Q5B</b>						
<b>Gasoil</b>	hausse		=		baisse	
≤ 450 t	6	9	2	2	2	0
451-650 t	1	1	0	0	0	0
651-850 t	3	4	3	5	2	1
851-1000 t	1	1	2	1	0	1
1001-1500 t	2	3	4	2	0	0
>1501 t	10	10	7	7	2	1
Totaal/Total	23	28	18	17	6	3

La majorité des participants mentionne une stabilité des recettes trimestrielles tout en mettant en évidence l'importance de la hausse voire la stabilisation du coût du gasoil.

**Q6. Les recettes du trimestre concerné sont-elles suffisantes pour couvrir les dépenses courantes pour la vie privée (remboursement de capital et intérêt inclus) ?**

<b>Q6</b>	oui		non	
≤ 450 t	5	6	6	7
451-650 t	1	1	0	0
651-850 t	5	5	3	5
851-1000 t	3	3	0	0
1001-1500 t	6	4	2	3
>1501 t	17	12	4	7
Totaal/Total	37	31	15	22

Il est mentionné en majorité en 2018 par les personnes interrogées que les recettes trimestrielles sont suffisantes pour couvrir les dépenses courantes de la vie privée.

**Q7. Par relation, quel est le nombre de transports effectués en trafic national et international au cours du trimestre concerné par l'enquête ?**

Le tableau synthétise en moyenne - par classe de tonnage des bateaux à cargaison sèche - diverses informations concernant les transports effectués au cours du trimestre analysé (à savoir : nombre de voyages à charge/ nombre de voyages à vide / coefficient de chargement moyen).

<b>Q7</b>	Chargé		vide		%	
≤ 450 t	8	6	9	2	73	76
451-650 t	12	12	12	12	50	50
651-850 t	7	8	5	8	78	72
851-1000 t	14	15	3	5	95	90
1001-1500 t	10	11	4	9	83	86
>1501 t	27	33	7	8	77	69

**Q8. Quels ont les investissements au cours du trimestre concerné par l'enquête ?**

Voici une synthèse par catégorie des principaux investissements effectués par les participants à l'enquête au cours du deuxième trimestre 2018 (avec un montant d'investissement).

Catégorie ≤ 450 t

renouvellement des appareils de navigation et électrique (1.500 € + 800 €)

Modernisation du logement (1.400 €)

Autres : Alternateur (385 €) et divers câbles (525 €)

Catégorie 651-850 t

Remotorisation (80.000 €)

Appareils de navigation (1.000 €)

renouvellement des appareils de navigation et électrique (20.000 € + 7.000 €)

Autres (20.000 €) + frais d'expertise et chantier (35.000 €)

Catégorie 851-1000 t

Autres : renouvellement de gouvernail (12.000 €)

Catégorie 1001-1500 t

Appareils de navigation (2.635 €)

Modernisation du logement (3.000 €)

Autres : entretiens (3.000 €)

Catégorie >1501 t

renouvellement des appareils de navigation et électrique (10.000 € + 6.000 € + 25.000 €)

Gouvernail hydraulique (20.000 €) ;

appareils de navigation (6.433 €) ;

Modernisation du logement (2.000 €)

Investissements écologiques (14.533 €)

autres : treuils d'ancre (28.873 €) et écouteilles et chariot (65.186 €), ; générateur et autres travaux (20.000 €) et petites réparations (2.500 €) ; renouvellement certificat (8.000 €)

Remotorisation (375.000 €) - bateau d'estuaire;

Investissements d'innovation (45.000 €) - bateau d'estuaire

### **3. Commentaires.**

Une partie de l'enquête est consacrée aux remarques des entrepreneurs fluviaux sur le plan social, économique et en ce qui concerne l'exercice pratique de leur profession.

Vous trouverez ci-après un aperçu des différentes observations :

#### **Au plan des infrastructures**

Dragage des canaux Freycinet en France et en Belgique ; Manque d'entretien à Ronquières et Strépy avec pour conséquence du défaut d'entretien, trop d'arrêt de navigation ;

Problèmes de panne aux écluses. Travaux à l'écluse d'Ampsin Neuville entraîne une perte de temps et manque de personnel en période de vacances (arrêt entre 22h et 6h du matin)

Manque de communication et/ou coordination en rapport avec les arrêts de navigation à Harelbeke (Lys) et Tournai (Escaut) ;

manque de places d'amarrage et beaucoup de bateaux logements (amont et aval de Wijnegem)

les quais d'attente sont une bonne initiative à Anvers mais coûts à inclure dans les droits de ports

manque de places de stationnement à Anvers ;

Si manque de places de stationnement, il faut des aides à l'investissement dans des piquets d'amarrage ;

réveil la nuit par l'avitaillement de bateaux citernes dans le port d'Anvers.

#### **Au plan technique**

non réception des documents techniques depuis octobre 2017 (*Veritas* et *De Scheepvaart NV*) et non délivrance de la licence d'exploitation. Nombreux cas similaires mentionnés ;

Délivrance de certificats provisoires tous les 3 mois alors que la visite a été effectuée pour un coût de plus de 3000 € ;

Le coût des visites est trop élevés et certains envisagent de se tourner vers les Pays-Bas qui sont moins cher et où le certificat est valable 7 ans.

Avec un certificat provisoire depuis plus de 3 ans mais aussi 6 mois à un an d'attente pour le certificat jaugeage ;

Problème informatique du guichet de Liège et arrêt de délivrance de certificat technique.

Les nouvelles normes techniques ne sont pas très compréhensibles, encore plus pour les propriétaires de spits ;

Manque de souplesse d'interprétation en Belgique par rapport aux Pays-Bas (exemple : commande de moteur d'étrave) ;

difficulté de fixer un rendez-vous en général avant le mois de septembre 2018.

#### **Au plan économique**

Hausse des frets pour le transport de céréales depuis mai - situation exceptionnelle ;

niveau des frets des années 70 alors qu'une hausse régulière du coût de la vie ;

Hausse du prix du gasoil ;

Quid de subsides en Région flamande ?

Avec « *North Sea Ports* », proposition de droits portuaires identiques valables pour les différents ports ;

difficulté de trouver du personnel et les coûts du « *Fonds voor Rijn- en binnenvaart* » sont trop élevés par rapport à ceux des pays étrangers ;

la décision des autorités de permettre l'accès de Zeebrugge aux bateaux de navigation intérieure met la navigation d'estuaire en péril au plan des investissements.