



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

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

3-4^{EME} TRIMESTRE 2017.

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.

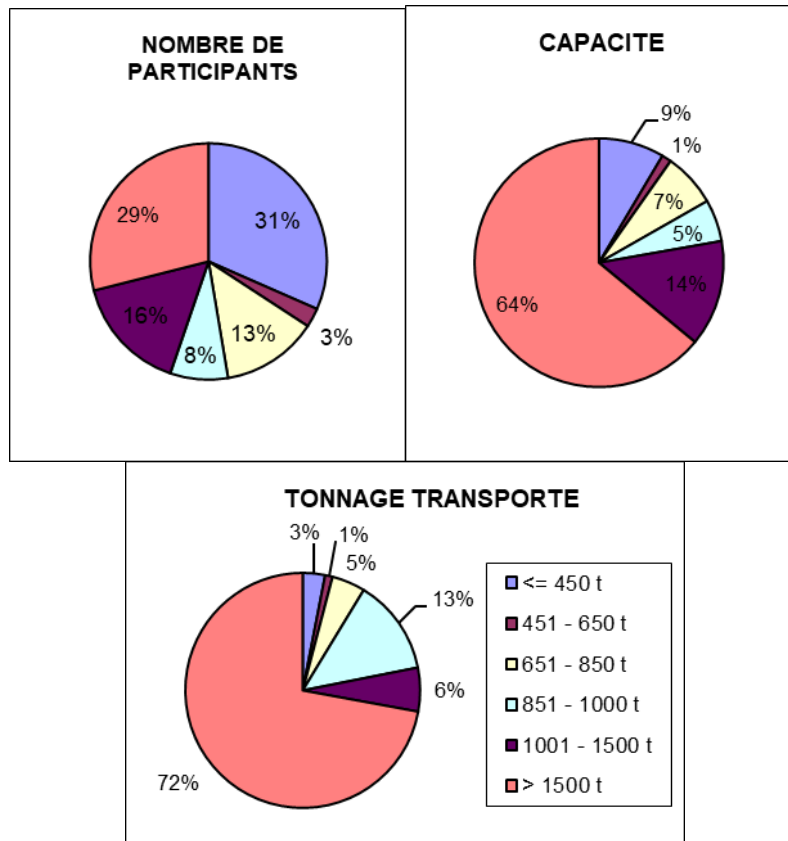
Une présentation détaillée des résultats des nouvelles enquêtes a par ailleurs été effectuée lors d'une des réunions trimestrielles de la commission économique.

Ce rapport de synthèse du second semestre 2017 tend à fournir de manière synthétique les premiers éléments d'évaluation collectés sur base des réponses des participants pour les 3ème et 4ème trimestres de l'année 2017.

1. Introduction.

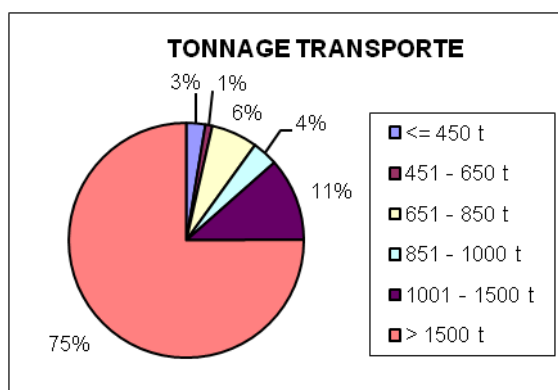
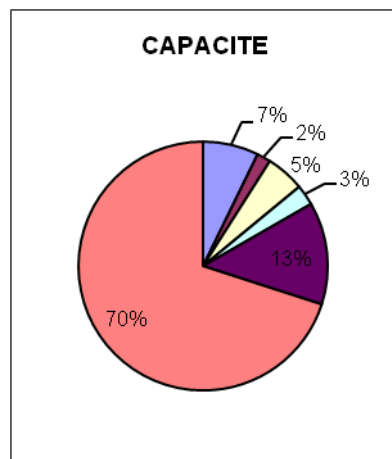
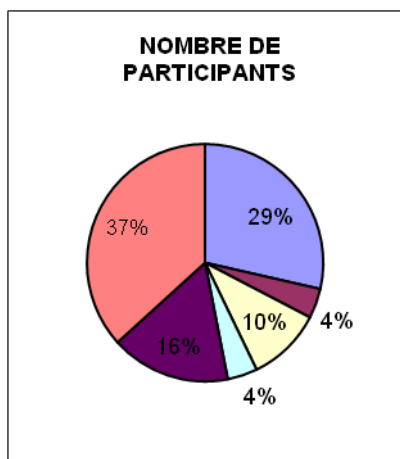
Au cours du 4^{ème} trimestre 2017, l'échantillon était composé comme suit : sur un échantillon représentatif d'une centaine d'entreprises du secteur de la navigation intérieure, 38 formulaires de réponses valides nous ont été renvoyés.

La capacité totale de chargement de l'échantillon représentait 51.140 tonnes et le poids total transporté au cours du 4^{ème} trimestre 2017 a été évalué à 537.576 tonnes.



Au cours du 4^{ème} trimestre 2016, l'échantillon était composé comme suit : sur un échantillon représentatif d'une centaine d'entreprises du secteur de la navigation intérieure, 49 formulaires de réponses valides nous ont été renvoyés.

La capacité totale de chargement de l'échantillon représentait 71.367 tonnes et le poids total transporté au cours du 4^{ème} trimestre 2016 a été évalué à 726.705 tonnes



Sur base des informations renvoyées, nous allons pouvoir décrire les grandes tendances de l'activité en transport fluvial pour les deux derniers trimestres de l'année 2017.

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

Q1	1		2		3		4		5		6	
≤ 450 t	9	9	6	7	10	11	2	4	9	9	0	0
451-650 t	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
651-850 t	4	3	1	0	3	4	0	0	0	0	0	0
851-1000 t	2	1	3	2	1	2	1	0	1	0	1	0
1001-1500 t	4	3	4	3	4	3	1	1	3	1	0	1
>1501 t	4	7	6	8	5	10	2	1	4	6	2	3
Totaal/Total	23	23	20	20	24	31	6	6	17	16	3	4

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 produits agricoles et des combustibles solides, minerais, charbons et produits métallurgiques ainsi que de containers.

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

Q2	a		b		c		d		e		f	
≤ 450 t	2	2	11	10	1	0	0	0	0	0	2	0
451-650 t	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
651-850 t	3	4	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0
851-1000 t	3	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
1001-1500 t	4	5	2	3	1	1	0	0	0	0	0	2
>1501 t	5	7	3	3	5	6	1	1	1	3	0	0
Totaal/Total	18	22	19	18	8	7	1	1	1	3	2	2

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.

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

Navigation libre

Contrat à temps

Contrat au volume

Timecharter

Autres

Q3	NL		CT		T		CV		A	
≤ 450 t	11	11	1	0	0	0	1	1	0	0
451-650 t	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
651-850 t	5	4	0	0	0	0	1	0	0	0
851-1000 t	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0
1001-1500 t	4	5	2	1	0	0	1	0	0	0
>1501 t	6	9	4	7	0	0	1	2	0	0
Totaal/Total	30	33	7	8	0	0	4	3	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 à temps, au volume, timecharter, ...)

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

Nombre d'affrètement :

Nombre de jours d'attente :

Q4	Nombre		jours d'attente	
≤ 450 t	5	6	20	18
451-650 t	10	10	8	0
651-850 t	11	9	14	23
851-1000 t	29	11	64	17
1001-1500 t	12	15	5	20
>1501 t	16	13	9	13
Moyenne/Totaux	14	11	20	15

Le tableau reprend en détails le nombre d'affrètements par classes de capacité ainsi que le nombre de jours d'attente - on constate une tendance à un équilibre du nombre de transports pour les trimestres analysés.

Le tableau reprend en détails le nombre d'affrètement par classes de capacité au cours du trimestre considéré avec la mention de la moyenne trimestrielle d'affrètement.

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

Recettes brutes.....

En hausse%

Equivalente

En baisse%

Q5A						
Recettes	hausse		=		baisse	
≤ 450 t	5	2	6	5	1	5
451-650 t	1	0	0	0	0	1
651-850 t	1	1	3	1	1	2
851-1000 t	1	0	2	2	0	1
1001-1500 t	1	1	2	4	3	1
>1501 t	2	3	6	9	2	5
Totaal/Total	11	7	19	21	7	15

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.

Gasoil

En hausse%

Equivalente

En baisse%

Q5B						
Gasoil	hausse		=		baisse	
≤ 450 t	6	6	5	3	1	2
451-650 t	1	1	0	0	0	0
651-850 t	3	2	2	1	0	1
851-1000 t	0	1	3	1	0	0
1001-1500 t	2	0	1	4	1	0
>1501 t	4	4	5	11	1	2
Totaal/Total	16	14	16	20	3	5

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

Q6				
	oui		non	
≤ 450 t	3	4	9	8
451-650 t	1	1	0	0
651-850 t	1	1	4	3
851-1000 t	2	1	0	2
1001-1500 t	3	4	3	2
>1501 t	7	10	4	7
Totaal/Total	17	21	20	22

Il est évident pour les personnes interrogées que les recettes trimestrielles sont insuffisantes 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 - par classe de tonnage des bateaux à cargaison sèche - diverses informations concernant les transports effectués au cours du trimestre analysé.

Q7	Chargé		vide		%	
≤ 450 t	4	4	4	4	68	73
451-650 t	10	10	10	10	85	82
651-850 t	10	6	9	5	83	77
851-1000 t	17	12	5	7	95	85
1001-1500 t	8	10	13	8	81	80
>1501 t	21	14	9	7	77	71

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

Voici une synthèse des principaux investissements effectués par les participants à l'enquête au cours du second semestre 2017 (avec un montant moyen d'investissement).

Gouvernail hydraulique (1800 €) ; Remotorisation (167.500 €) ; appareils de navigation (6.433 €) ; investissements écologiques (14.533 €) ; renouvellement des appareils de navigation et électrique (9.267 €) ; modernisation du logement (5.500 €) ; autres (5.196 €)

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 :

En général, frets trop bas et hausse des coûts - surtout pour la petite cale et les starters
Trop de nouvelles constructions avec problème de surcapacité éventuelle
Coûts de réparation trop élevés
Manque de places d'amarrage et/ou de stationnement (Canal Albert, Anvers Wijnegem, Escaut - Herinnes) y inclus pour la nuit à cause la taille des grands bateaux et des bateaux logements
Pas de places pour débarquer la voiture (Lillo)
Sortie limitée sur le quai dans certaines entreprises voire interdite (APERAM)
Problème de suivi social (inasti) - recherche d'une plateforme d'informations ou point central de contact
Frais élevés pour le contrôle technique quinquennal (législation nouvelle installation)
Pannes sur le réseau engendre des surcoûts de navigation (détours supplémentaires en droits de navigation, carburants, ...)
Entretien du réseau VNF
Réseau wallon en mauvais état (Ronquières, Marchienne, Ivoz-Ramet, ...) et flamand (Harelbeke)
Hausse des transports et frets sur le N-S au 3ème trimestre 2017
Aucun document de jaugeage officiel depuis janvier 2017 - aucune information ou document depuis 1 an - urgent d'embaucher du personnel pour le service
Manque de service des autorités et d'informations sur les certification et le jaugeage - quelles instances compétentes ,
Trop de formalités administratives
Manque structurel de personnel cause une dégradation du service aux écluses
Ecluse IVOZ - Ramet en panne entraîne une perte de temps de navigation
Beaucoup trop de chômage des écluses
Coûts élevés des services dans le port d'Anvers (eau potable, déchets, ...) et manque de docks
Proposition d'outil unique pour le courant de quai, l'eau potable, ...
Contrôle trimestriel en Allemagne
4 années sans obtenir un rapport de stabilisation avec pour conséquence plus possibilité de transport de containers
Subsides uniquement en Région wallonne - concurrence déloyale en Belgique
Le coût salarial belge est trop haut par rapport au fret - concurrence des Pays-Bas
Manque d'assistance à l'amarrage à Wijnegem
Temps d'attente aux terminaux maritimes à Anvers
Quid fermeture de Royerssluis à Anvers pour la batellerie
Application des mesures de sécurité pour les barges (canot de sauvetage et bouées)
Pas d'application des conditions légales de surestaries
Trop de règlements et de nouvelles normes
Inquiétude pour l'avenir de la petite cale
Le quai Noordkasteel idéal pour attente mais problème réception satellite à cause des éoliennes
Contrôle du temps de navigation
Concurrence sociale et recettes pour entretien et non investissement