

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

RUE DE LA PRESSE 19 A 1000 BRUXELLES.

TEL. : + 32 (0)2 217.09.67 – FAX : + 32 (0)2 219.91.86

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 NAVIGATION INTERIEURE 2^{EME} TRIMESTRE 2015.

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.

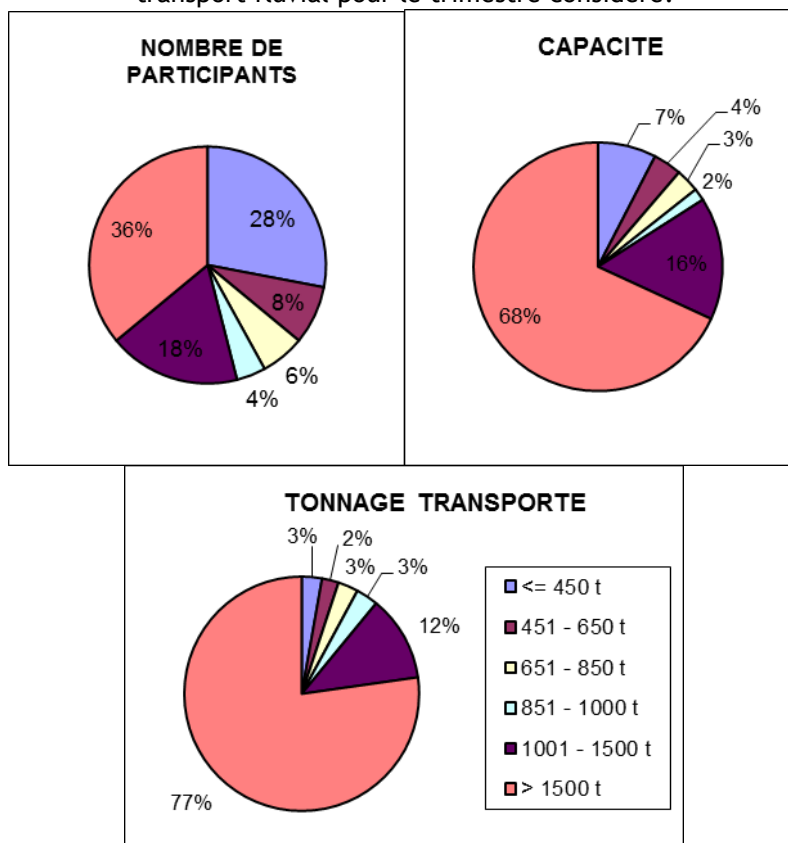
Les résultats de ces enquêtes d'opinion doivent faire l'objet d'une interprétation prudente et un accent tout particulier doit être porté sur une analyse prospective des résultats sur une période globale de quatre trimestres en vue de pouvoir déterminer des tendances conjoncturelles sur une période donnée.

1. Introduction.

Au cours du deuxième trimestre 2015, l'échantillon était composé comme suit : sur un panel représentatif de 95 entreprises du secteur de la navigation intérieure, 50 formulaires de réponses valides nous ont été renvoyés, soit un taux de réponse équivalent à 53 %.

La capacité totale de chargement de l'échantillon représentait 68.010 tonnes et le poids total transporté au cours du 1^{er} trimestre 2014 a été évalué à 879.374 tonnes.

Sur base des informations renvoyées, nous pouvons décrire les grandes tendances de l'activité en transport fluvial pour le trimestre considéré.



2. La demande de cale.

Par comparaison au 1^{er} trimestre 2015, la **demande de cale** au cours du deuxième trimestre de 2015 **a été jugée stable (62%) voire en baisse (22%)**.

Au cours du précédent trimestre, une majorité des participants ont estimé que cette demande était également stable (60%) ou en baisse (30%).

3. L'offre de fret par relation.

Avec plus d'impact que pour le premier trimestre 2015, le trafic national est considéré majoritairement comme non intéressant (64 %) au cours du deuxième trimestre 2015.

Toutes les relations au départ de la Belgique (B-F, B-NL et B-D) sont jugées comme non intéressantes par les participants.

En ce qui concerne les autres relations, le tableau suivant synthétise les réponses en comparaison avec la situation au 2^{ème} trimestre 2014.

TENDANCES GENERALES	II/2015	II/2014
AU DEPART DE LA FRANCE		
-> Belgique -> Pays-Bas -> Allemagne	ACCEPTABLE (15/25) NON INTERESSANT (13/22) NON INTERESSANT (12/14)	NON INTERESSANT (12/26) NON INTERESSANT (9/23) NON INTERESSANT (9/15)
AU DEPART DES PAYS-BAS		
-> Belgique -> France	NON INTERESSANT (18/30) NON INTERESSANT (11/19)	NON INTERESSANT (26/32) NON INTERESSANT (13/21)
AU DEPART DE L'ALLEMAGNE		
-> Belgique -> France	NON INTERESSANT (15/22) NON INTERESSANT (13/14)	NON INTERESSANT (11/15) NON INTERESSANT (10/12)

4. Le prix des frets

Au cours du deuxième trimestre 2015, les participants jugent le **niveau des frets stable (72%)**.

Le **taux des frets** au cours du 2^{ème} trimestre 2015 a été jugé comme « non intéressant » par une majorité (58%) des participants.

En ce qui concerne les recettes trimestrielles, une majorité de personnes interrogées fait mention de recettes insuffisantes (86 %) pour une saine gestion en matière d'investissements nécessaires et d'entretien au cours du 2^{ème} trimestre 2015.

5. Le nombre moyen de voyages chargés par trimestre.

La moyenne des voyages chargés réalisés par entreprise se situe autour de **13 - 14 voyages** au cours du deuxième trimestre 2015.

Le tableau ci-après mentionne les nombres moyens de voyage par classe de tonnage.

<u>Classe de tonnage</u>	<u>Nombre total de voyages</u>				<u>Nombre moyen de voyages chargés</u>			
	I/15	II/15	III/15	IV/15	I/15	II/15	III/15	IV/15
<= 450 t	93	82			6 - 7	5- 6		
451-650 t	47	42			9 - 10	10-11		
651-850 t	57	42			14 - 15	15		
851-1000 t	27	21			13 -14	10-11		
1001-1500 t	99	97			11	10-11		
>1500 t	372	403			24- 25	22-23		
Totaux	695	687			13 - 14	13-14		

6. Prévisions.

Au niveau des prévisions émises quant à ce que sera la demande de cale au cours du troisième trimestre 2015, les avis se sont exprimés majoritairement en faveur d'une stabilisation sur le marché et une tendance générale à une stabilisation du niveau des frets sur le marché.

7. 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 trouvez ci-après un aperçu des différentes observations :

Aspects sociaux

On travaille le double pour gagner moins; les horaires de navigation sont trop longues, pas assez de repos; puisqu'il y a moins de petits bateaux actifs, l'offre est plus grande. En France, apprendre quelqu'un à naviguer avec un bateau à passagers: certificat de conduite provisoire en 10 jours de VNF (essayez cela une fois en Belgique); temps d'attente trop longs; contrôle sur les temps de repos obligatoires est insuffisant; trop de déplacements à vide; de plus en plus d'heures de navigation (2); on n'a plus de vie sociale; de plus en plus de trafic; équipage est trop cher et sans équipage, pas de vie familiale. Extension du règlement d'équipage en Allemagne.

Aspects économiques

Les contacts avec les affréteurs sont difficiles; beaucoup de discussions avec les affréteurs concernant le prix; l'administration est trop lente, par contre, le contact avec l'autorité de contrôle n'est pas mauvais; pas assez de lieux d'amarrage ; les prix de fret ont légèrement augmentés en France, en Belgique, presque pas de différence; plus de travail dans notre région (Charleroi) pour les spits, donc souvent loin et à l'étranger (de nombreux déplacements en voiture) ; pris de fret de la Belgique vers la France beaucoup trop bas (3); les frais de réparation et professionnels trop élevés; il y a trop d'affréteurs et bateliers hollandais sur notre marché (prix très bas) ; trop peu de frets pour les spits au départ de la Belgique et des Pays-Bas, au départ de la France : satisfaisant ; les spits sont en voie de disparition (aucun repreneur) ; pas de surestaries et d'heures de nuit, aucune indemnité pour le transport à destination de Dunkerque (SICA) ; les banques n'aident toujours pas lors de l'achat de petits ou vieux bateaux, uniquement qu'en cas de montants extrêmement hauts ; prix de frets sont trop bas par rapport au prix des réparations (5); frets trop bas pour une saine gestion du matériel et de l'entreprise. Preuve : les banques ne font plus de crédit ! Trop d'impôts et de charges sociales (2) ; les surestaries ne sont pas appliqués légalement; les tarifs doivent augmenter pour qu'on gagne encore quelque chose; les bateliers ne doivent pas se plaindre d'un manque de rentabilité. Ils ne veulent pas se fédérer afin de peser sur le marché pour obtenir de meilleures conditions de fret ; les collègues néerlandais naviguent à des prix dumping en Belgique; tous les frais augmentent, sauf les prix de fret; le remboursement de la tva étrangère prend trop de temps; les négociations avec les affréteurs se passent très difficiles.

Exercice pratique de la profession

Toujours de nouvelles normes sur les règlements pour les spits; trop de contrôles de police aux Pays-Bas; trop de contrôles OVAM à bord; mauvaises communications à propos des interruptions ; mauvais fonctionnement de l'inspection pour faire des rendez-vous; des pieux d'amarrage au silo de Beloeil sont indispensables ; pas d'amélioration sur les canaux Freycinet ; j'ai pris rendez-vous pour les classifications (tél à Anvers, on m'envoie à Liège ; à Liège : pas possible puisque pas d'inspecteurs qualifiés en Wallonie pour le moment !!!) ; En Wallonie pas de bateau pour récupérer les huiles usagées. Pourquoi doit-on payer les 7,5 euros de taxe alors ? Aux Pays-Bas, plus possible de déposer les sacs poubelles sans payer une taxe annuelle exorbitante. La sécurité aux écluses vient en danger si tout se fait par commande à distance; temps d'attente trop longs pour recevoir les documents (2); mauvaise entente entre les bureaux de Liège et de Schoten pour les papiers du Rhin (ils se renvoient les dossiers); Wenz ne fait rien pour la navigation intérieure! Pourquoi Unitas est valable pendant 7 ans aux Pays-Bas et 5 ans chez nous? J'ai été au chantier au mois de mai, tous est payé, mais je n'ai toujours pas reçu mes documents. Pour quand l'équivalence du certificat de visite et l'attestation de classement? Les bons lieux d'amarrage sont pris par des bateaux de logement et des épaves ; trop de contrôles par le Wasserschutz allemand, en Belgique ça va encore, aux Pays-Bas de temps en temps; problème avec les éclusiers en Wallonie: il semble normal qu'un éclusier quitte le travail avant l'heure réglementaire, mais il est quasi impossible de risquer de faire 5min de plus; l'harmonisation des horaires dans le canal Charleroi-Bruxelles serait une bonne chose; difficile d'obtenir les papiers réglementaires de l'administration. Cela fait 2 ans que je navigue avec des certificats de visite provisoires !!?? Je crains que ce problème ne s'aggrave encore avec la régionalisation. Des amendes extrêmement élevées aux Pays-Bas; trop peu de places d'amarrage dans les ports de Rotterdam et Anvers et le long du Rhin; on parle d'assouplir les exigences au niveau d'équipage, est-ce que la police belge a l'intention de contrôler cela; les droits portuaires à Anvers sont trop élevés; la navigation maritime a priorité; de plus en plus de contrôles de police (même à 21h); on ne peut plus déposer les sacs poubelles à l'écluse de Wijnegem (les portes sont à clés et l'éclusier refuse de donner le code).

Divers

On est obligé d'investir pour 10000 euros (le placement d'une cloison d'abordage avant) après avoir fait le certificat de visite et cela pour un bateau qui navigue déjà pendant 50 ans. Pour cela, on ne reçoit pas un euro en plus ; les clients de la voie d'eau deviennent de plus en plus exigeants (p.ex. Ceres Bruxelles); pas de places d'amarrage, pas de boîtes aux lettres, peu de points pour eau potable et points de dépôt de déchets, le confort des bateliers ne cesse de diminuer; les anciens lieux d'amarrage sont remplacés par des projets « vivre au bord de l'eau »; flagrante différence entre un point d'amarrage pour la plaisance et les bateaux d'intérieurs; la NV Zeekanaal veut saboter le transport fluvial: 10,5 mois de travaux pour réparer 45 mètres de quai qui existe déjà (remettre des briques, enlever des pieux); de moins en moins de places pour prendre le repos (2); difficile pour effectuer le ravitaillement en eau potable (postes supprimées, vannes en panne); obstructions aux écluses (Terneuzen – Belgique – France); des frais inutiles avec l'ouverture pendant la nuit des écluses sur l'Escaut et la Lys; le repos du dimanche doit être supprimé ; très satisfait de la visibilité de mon bateau sur le site www.batellerie.be; la Commission rhénane Schoten (matin 4h): 1 seule personne est présente. Si cette personne prend congé, le bureau est fermé sans préavis ; nouveau bâtiment du port d'Anvers : honte de l'argent.

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

Rue de la Presse, 19 à 1000 BRUXELLES

☎ + 32 (0)2 217.09.67

📠 + 32 (0)2 219.91.86

📧 enquete@itb-info.be

<http://www.itb-info.be>