



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

RUE DE LA PRESSE 19 A 1000 BRUXELLES.

TEL. : + 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**

### **3-4<sup>EME</sup> TRIMESTRE 2016.**

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.

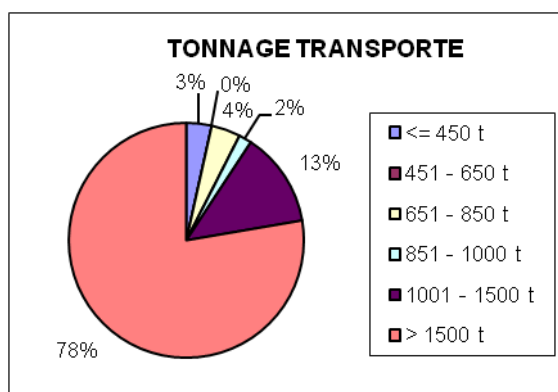
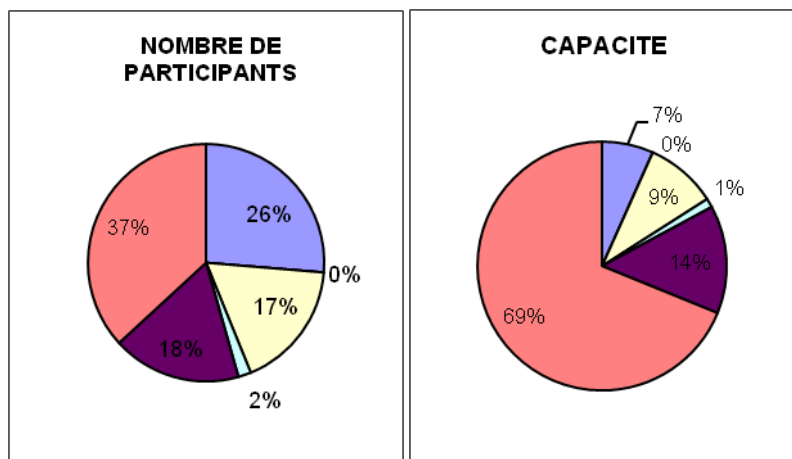
Une présentation détaillée des résultats des nouvelles enquêtes des 3ème et 4ème trimestres a par ailleurs été effectuée lors d'une des réunions trimestrielles de la commission économique.

Ce rapport de synthèse du dernier semestre 2016 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 2016.

## 1. Introduction.

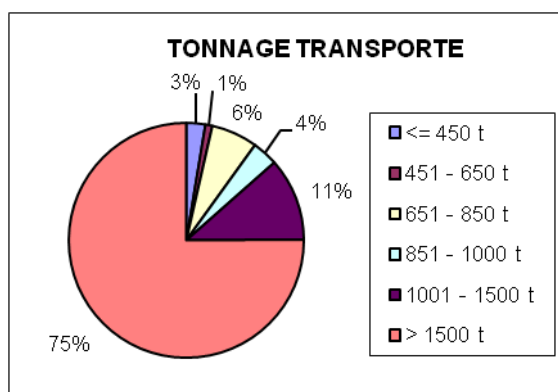
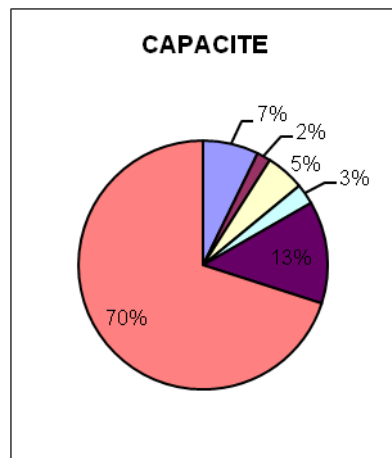
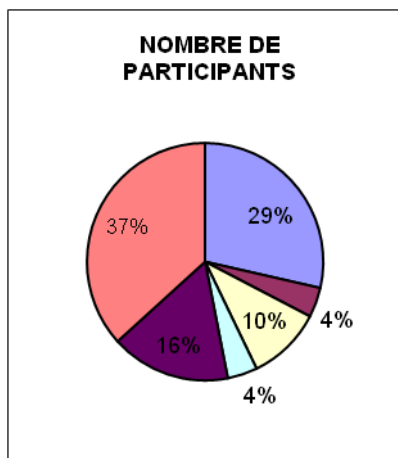
Au cours du 3<sup>ème</sup> trimestre 2016, l'échantillon était composé comme suit : sur un échantillon représentatif d'une centaine d'entreprises du secteur de la navigation intérieure, 57 formulaires de réponses valides nous ont été renvoyés.

La capacité totale de chargement de l'échantillon représentait 83.252 tonnes et le poids total transporté au cours du 3<sup>ème</sup> trimestre 2016 a été évalué à 733.359 tonnes.



Au cours du 4<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> 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 2016.

## Q2. Quel type de marchandises transporte votre bateau?

Cargaison sèche

1 Produits agricoles

2 Matériaux de construction - Sables et graviers

3 Containers

4 Céréales-denrées alimentaires-Engrais

5 Combustibles solides-Minerais-Charbon-produits métallurgiques

Cargaison liquide

0 Produits pétroliers

0 Produits chimiques

0 Autres, à savoir

Q2	1		2		3		4		5	
≤ 450 t	11	12	7	8	0	0	12	14	10	11
451-650 t	1	0	1	0	0	0	2	0	1	0
651-850 t	1	5	1	4	0	0	4	7	0	2
851-1000 t	1	0	2	1	0	0	1	0	0	0
1001-1500 t	4	6	4	7	0	0	5	7	6	6
>1501 t	6	8	8	11	3	5	7	10	7	13
Totaal/Total	24	31	23	31	3	5	31	38	24	32

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.

## Q3. Sur quelles relations étiez-vous le plus actif au cours du trimestre ? Veuillez mentionner votre tonnage transporté par relation (et en % d'évolution par rapport au même trimestre de l'année précédente)

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 / .....%<sup>2</sup>

e) Zone Rhin 0 ..... t / .....%

f) Autres, à savoir ..... 0 ..... t / .....%

Q3	a		b		c		d		e		f	
≤ 450 t	2	1	11	11	0	0	0	0	0	0	1	0
451-650 t	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
651-850 t	3	5	2	5	0	0	0	0	0	0	0	0
851-1000 t	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1001-1500 t	7	6	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0
>1501 t	8	9	3	8	4	6	2	1	0	0	1	7
Totaal/Total	24	22	17	28	4	6	2	1	0	0	2	7

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.

#### Q4. Quel type de contrat d'affrètement est d'application ?

##### Navigation libre

Contrat à temps  
 Contrat au volume  
 Timecharter  
 Autres

Q4	NL		CT		T		CV		A	
≤ 450 t	13	14	0	0	1	1	0	0	0	0
451-650 t	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
651-850 t	4	8	0	1	0	0	0	0	1	0
851-1000 t	2	1	0	2	0	0	0	0	0	0
1001-1500 t	6	7	0	0	0	0	0	0	1	0
>1501 t	8	12	1	4	5	6	0	3	0	0
Totaal/Total	35	42	1	7	6	7	0	3	2	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, ...)

#### Q5a. Au cours du trimestre, quel a été le nombre de transports effectués ?

Nombre de transports: .....

Quelle est votre appréciation par rapport au trimestre précédent?

En hausse

##### Equivalente

En baisse

Q5a	Nombre		hausse		=		baisse	
≤ 450 t	5	8	3	0	5	5	3	7
451-650 t	7	0	0	0	0	0	2	0
651-850 t	9	10	1	0	3	4	2	5
851-1000 t	15	15	0	1	0	2	0	7
1001-1500 t	14	13	3	1	4	13	1	7
>1501 t	19	39	3	2	8	11	5	9
Moyenne/Totaux	12	14	10	4	20	35	13	35

Le tableau reprend en détails le nombre de transports par classes de capacité ainsi que l'appréciation des entrepreneurs fluviaux par rapport au trimestre précédent - on constate une tendance à un équilibre du nombre de transports pour les trimestres analysés.

#### Q5b. Quelle était votre durée d'attente totale à l'affrètement par mois au cours du trimestre ?

Nombre d'affrètements

Q5b	Nombre	
≤ 450 t	37	47
451-650 t	0	0
651-850 t	44	23
851-1000 t	0	0
1001-1500 t	30	44
>1501 t	13	15
Moyenne	21	22

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.

**Q6. Quelle est l'évolution de vos frets et des frais directs de navigation par rapport au 2ème trimestre 2016 ?**

Recettes brutes.....  
 En hausse .....%  
 Equivalente  
 En baisse .....%

<b>Q6</b> <b>Recettes</b>	hausse		=		baisse	
≤ 450 t	4	0	4	3	4	10
451-650 t	0	0	0	0	1	0
651-850 t	2	1	2	5	1	3
851-1000 t	0	0	2	0	0	1
1001-1500 t	3	0	2	4	1	5
>1501 t	5	2	8	11	3	9
<b>Totaal/Total</b>	<b>14</b>	<b>3</b>	<b>18</b>	<b>23</b>	<b>10</b>	<b>28</b>

La majorité des participants mentionne une stabilité des recettes trimestrielles tout en mettant en évidence l'importance de l'évolution du coût du gasoil dans les diverses catégories de frais de navigation proposées (gasoil, commissions, communication et droits portuaires)

Frais de navigation dont  
 Gasoil  
 Commissions  
 Communication  
 Droits portuaires  
 En hausse .....%  
 Equivalente  
 En baisse .....%

<b>Q6</b> <b>Gasoil</b>	hausse		=		baisse	
≤ 450 t	10	3	2	7	0	3
451-650 t	2	0	0	0	0	0
651-850 t	2	2	2	5	1	1
851-1000 t	0	0	2	0	0	1
1001-1500 t	3	2	2	6	1	1
>1501 t	8	4	7	13	1	5
<b>Totaal/Total</b>	<b>25</b>	<b>11</b>	<b>15</b>	<b>31</b>	<b>3</b>	<b>11</b>

**Q8. Les recettes du trimestre sont-elles suffisantes pour couvrir les dépenses courantes liées à l'exploitation du bateau (amortissement et intérêt inclus) ?**

<b>Q8</b>	oui		non	
≤ 450 t	1	0	13	13
451-650 t	1	0	0	0
651-850 t	2	3	3	6
851-1000 t	0	0	2	1
1001-1500 t	4	1	4	8
>1501 t	12	11	5	12
<b>Totaal/Total</b>	<b>20</b>	<b>15</b>	<b>27</b>	<b>40</b>

Il est évident pour les personnes interrogées que les recettes trimestrielles sont insuffisantes pour couvrir les dépenses courantes liées à l'exploitation du bateau.

## Q9. Par relation, quel est le nombre de transports effectués en trafic national et international au cours du trimestre ?

Le tableau synthétise - par classe de tonnage des bateaux à cargaison sèche - diverses informations concernant les transports effectués au cours du trimestre analysé.

Q9	Chargé		vide		%		km à charge		km à vide	
≤ 450 t (b)	5	7	3	7	72	80	1628	1402	425	509
451-650 t	4		4		88		680		588	
651-850 t	8	9	9	6	79	73	1157	1285	695	596
851-1000 t	15	15	11	13	95	95	1050	900	750	800
1001-1500 t	11	9	17	6	78	78	2147	2386	1693	1040
>1501 t	17	26	13	6	69	74	3398	2989	1119	877

### 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 trouverez ci-après un aperçu des différentes observations :

Moins de transport pour les spits

Fret bas et gasoil trop élevé

Difficile de travailler avec du bénéfice pour un spits

Le prix d'un nouveau moteur est équivalent à la valeur du bateau (spits)

Problème de coût en rapport avec les remboursements médicaux en cas de maladie

La politique tarifaire des droits portuaire du Port d'Anvers n'est pas avantageuse par comparaison à celle de Rotterdam

Pas d'application de la réglementation sur les surestaries

Impossible de charger un spits à pleine capacité sur le réseau Freycinet

Mauvaise campagne pour les céréales en France

Concurrence du camion pour les transports vers la France

Pas de couverture de mutuelle pour accident si travail sous statut pensionné - charges à payer (cotisations sociales, assurance bateau, ...) sans recettes.

Problème de la distance des pieux pour amarrage (80m) pour les petits bateaux (Port de Gand - Rodenkusedok)

Cargill - connaissance a estampillé (date et heure d'arrivée) dans un appareil et attente pour déchargement sans communication.

Trop d'impôts et de lois sociales à payer

Manque de places d'amarrage

Harmonisation urgente des horaires sur le canal Bruxelles-Charleroi (Ittre versus Lembeek)

Fuite aux portes amont à l'écluse de Lembeek - danger !

Si l'on doit réparer, les réserves doivent être utilisées car pas de rentabilité

Problème concurrentiel avec le camion

Niveau des aux basses sur le Rhin - impact centrale au charbon (Neckar versus Rhin) et relance de centrale atomique.

Frais de personnel trop élevé

Temps d'attente aux terminaux en eaux profondes à Anvers

Trop de formalités administratives

Pas concurrentiel par rapport aux étrangers. Coût du personnel trop élevé et pas de recours à l'intérim en cas d'absence ou maladie et par conséquent le bateau est immobilisé pour non-respect des exigences d'équipage minimum.

### **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](mailto:enquete@itb-info.be)

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