



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

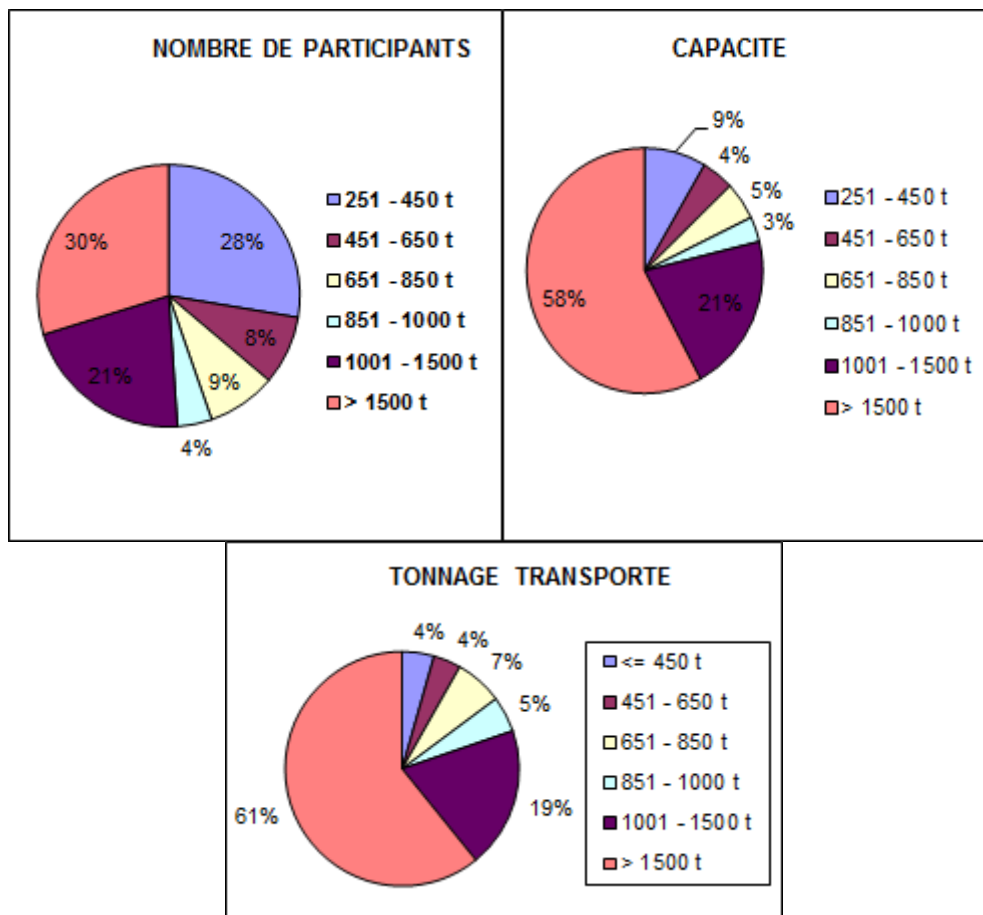
APERCU DE L'ENQUETE TRIMESTRIELLE DE CONJONCTURE DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR NAVIGATION INTERIEURE 3^{EME} TRIMESTRE 2015.

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 troisième trimestre 2015, l'échantillon était composé comme suit : sur un échantillon représentatif de 94 entreprises du secteur de la navigation intérieure, 47 formulaires de réponses valides nous ont été renvoyés, soit un taux de réponse équivalent à 50 %.

La capacité totale de chargement de l'échantillon représentait 57.312 tonnes et le poids total transporté au cours du 3^{ème} trimestre 2015 a été évalué à 506.939 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 2^{ème} trimestre 2015, la **demande de cale** au cours du troisième trimestre de 2015 a été jugée stable (53%) voire en hausse (32%).

Au cours du précédent trimestre, une majorité des participants ont surtout estimé que cette demande était stable voire en baisse.

3. L'offre de fret par relation.

Au cours du 3^{ème} trimestre 2015, le trafic national est considéré par la majorité comme acceptable voire non intéressant.

Les principales relations de trafic au départ de la Belgique (B-D et B-NL) sont toutes jugées comme non intéressantes par les participants à l'exception de la relation vers la France.

En ce qui concerne les autres relations, le tableau suivant synthétise les réponses en comparaison avec la situation au 3^{ème} trimestre 2014.

TENDANCES GENERALES	III/2015	III/2014
<u>AU DEPART DE LA FRANCE</u>		
--> Belgique --> Pays-Bas --> Allemagne	ACCEPTABLE - NON INTERESSANT (19/23) NON INTERESSANT (10/15) NON INTERESSANT (9/11)	NON INTERESSANT (15/29) ACCEPTABLE - NON INTERESSANT (12/24) NON INTERESSANT (10/14)
<u>AU DEPART DES PAYS-BAS</u>		
--> Belgique --> France	NON INTERESSANT (17/25) NON INTERESSANT (10/18)	NON INTERESSANT (26/32) NON INTERESSANT (13/24)
<u>AU DEPART DE L'ALLEMAGNE</u>		
--> Belgique --> France	NON INTERESSANT (9/15) NON INTERESSANT (9/11)	NON INTERESSANT (14/17) NON INTERESSANT (11/15)

4. Le niveau du prix des frets

Au cours du troisième trimestre 2015, les participants jugent **le niveau des frets stable** (59%) **voire en hausse** (22 %);

Le taux des frets a été jugé comme « acceptable » par 55% des participants au cours du 3^{ème} trimestre 2015.

En ce qui concerne les recettes trimestrielles, 75% des personnes interrogées fait mention de recettes insuffisantes pour une saine gestion en matière d'investissements nécessaires et d'entretien au cours du 3^{ème} trimestre 2015.

5. Le nombre moyen de voyages chargés par trimestre.

La moyenne des transports réalisés par entreprise se situe autour de **11-12 voyages** pour le troisième trimestre 2015.

Le tableau ci-dessous 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</u>			
	I/15	II/15	III/15	IV/15	I/15	II/15	III/15	IV/15
<= 450 t	93	82	82		6 - 7	5 - 6	6 - 7	
451-650 t	47	42	40		9 - 10	10 - 11	10	
651-850 t	57	42	56		14 - 15	14	14	
851-1000 t	27	21	27		13 - 14	10 - 11	13 - 14	
1001-1500 t	99	97	92		11	10 - 11	9 - 10	
>1500 t	372	403	262		24 - 25	22 - 23	18 - 19	
Totaux	695	687	559		13 - 14	13 - 14	11 - 12	

6. Prévisions.

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

1) Aspects sociaux

Temps d'attente trop longs ; obligation de suivi journalier qui réduit le temps pour la famille et le temps libre ; disparition programmée des petits bateaux ; beaucoup de déplacements à vide ; place de stationnement sécurisées en attente ; difficulté pour séjour de longue durée à cause des contrôles de police ; mise en place de pieux mais aussi d'endroit pour débarquer ; manque de places d'amarrage sécurisées à Evergem ; coût d'un matelot trop élevé (100 €/jour) ; manque de places sur le Rhin ; manque de place de stationnement ; contrôle sur les temps de navigation ; manque de capitaine - charges sociales impayables ; manque de temps pour la famille (5) ;

2) Aspects économiques

Frets en baisse suite à la diminution du prix du carburant ; bateaux qui naviguent avec plusieurs transports en attente au détriment de ceux qui affrètent au voyage unique ; au vu des perspectives, peu d'intérêt pour gérer une entreprise fluviale ; baisse du gasoil est positif (3) ; travaux effectués en octobre et toujours pas de documents techniques officiels définitifs (2) ; facture par mail au Port d'Anvers avec un encodage préalable sur le web pas simplifié (20 codes référence) ; trop peu de transport pour la France pour le spits ; réparation moteur principal trop cher ; impossible d'imposer la loi sur surestaries ; exploitation par courtiers et affréteurs ; aides à la construction neuve toujours pas d'application - fin de la batellerie programmée ; lois sociales plus chères (2) et impôts ; pourquoi doit-on payer la TVA sur les droits portuaires ? Voyage Coxyde - Zeebrugge pour spits à 100 €/jour - scandaleux ! ; Rétribution CDNI est un vol car rien en Wallonie et règlement absurde avec Martens en Flandres ; difficulté de financement et de subsides régionaux pour les spits en Belgique ; augmentation des frais professionnels ; frets trop bas pour entretenir le matériel ; trop de droits de port ; difficulté pour effectuer une réparation technique car trop de

demandes ; frets trop bas ; prescriptions TVA en Hollande complexes ; pas d'application officielle des conditions de surestaries ; pas de mesures de soutien pour l'entrepreneur fluvial ; difficultés pour les jeunes pour accéder à un crédit et aux plus anciens pour financer leurs certificats ; pas d'application des dispositions légales en surestaries ; fret trop bas ; souhait de subside pour achat et adaptation technique du bateau ; baisse des eaux sur le Rhin améliore la demande et les prix de frets augmentent ;

3) Exercice pratique de la profession

Lenteur des démarches administratives ; beaucoup de contrôle de police aux Pays-Bas ; pieux à l'écluse Maubray défectueux ; Absence d'éclairage sur le canal de l'Oise à l'Aisne (souterrain) ; Ecluses sur l'Escaut et la Lys payantes le dimanche ; pas de place de stationnement sur l'Escaut et la Lys en soirée ; infrastructures en mauvais état (France-Belgique) ; dragage et curage urgent en Wallonie ; problème à l'écluse de Viesville (manque d'entretien) ; disparition des postes de distribution d'eau potable ou remplacés par des payants (VNF) ; trop de contrôle de police ; mauvais état des écluses sur l'Escaut et la Lys ; traversée d'Aalst avec difficulté ; contrôle et sanction de la police fluviale pour une attestation ayant dépassé de 2 jours la date de validité et impossibilité d'avoir un document officiel à Anvers car domicilié en Wallonie ; manque de personnel au bureau de contrôle de Schoten (fermé si maladie) ; manque d'endroit pour s'avitailier en eau potable ; problème pour se débarrasser des déchets huileux ; manque de borne électrique - évite les plaintes des riverains pour le bruit et la pollution (groupe électro) ; critique de l'absence de services en rapport avec la CDNI en Wallonie ; traversée de Courtrai autorisée pour des bateaux de 86m x 10,30m dans les deux sens - risque de problèmes ; temps trop long pour les documents rhénans (4) ; mauvais entretien du WenZ et de VNF ; Anvers - Houtdok 12 - quai avec des bateaux citernes alors qu'interdit ; trop de contrôle en Allemagne ; supprimer l'accès aux places d'amarrage aux bateaux logements (3) ; situation des écluses sur l'Escaut, la Sambre, Péronnes et le Rhin supérieur (canal d'Alsace) ; diminution des heures de passage des écluses par manque de personnel ; Ecluses Yvoz-Ramet et Petit Lanaye : l'amarrage en aval des écluses ne permet pas d'attraper les pieux dans les murs ; Fumisterie en ce qui concerne la visite médicale pour prolonger la patente du Rhin - incompétence du médecin pour le test d'ophtalmologie ; bassinée trop longue à l'écluse Boudewijn ; Manque de dragage sur la Lys ; Pieux défectueux à l'écluse de Zandvliet/Berendrecht ; contrôle sur le respect de la limite d'enfoncement du bateau ; rapport de stabilité - toujours pas de document officiel depuis 2 ans ; problème pour se libérer des déchets huileux et grassex ; demande de badge officiel ISPS pour les bateliers pour l'accès aux zones portuaires ; temps de réparation trop long pour les écluses du canal d'Alsace ; pas de droit de navigation en Wallonie mais on doit prendre une quittance aux écluses - utilisation du BICS à recommander ; pas d'éclairage aux ponts sur la partie wallonne du canal Albert et en Meuse ; l'arrêt de navigation dominical sur le canal Albert est rompu par certaines entreprises pour des raisons économiques ; certification ADN tous les 10 ans comme aux Pays-Bas ; les parcs à déchets d'Anvers sont devenus les poubelles des néerlandais car gratuit ; temps d'attente pour la batellerie à l'écluse Van Cauwelaert ; utilisation de l'AIS est plus sécurisante que les annonces régulières et incomplètes ; beaucoup plus de problèmes administratifs

4) Divers

Arrêt AIS en France car non obligatoire alors que petits canaux avec courbe - risque d'accident ; plainte à Evergem concernant l'amarrage de bateaux logement et le bruit.

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

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