



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

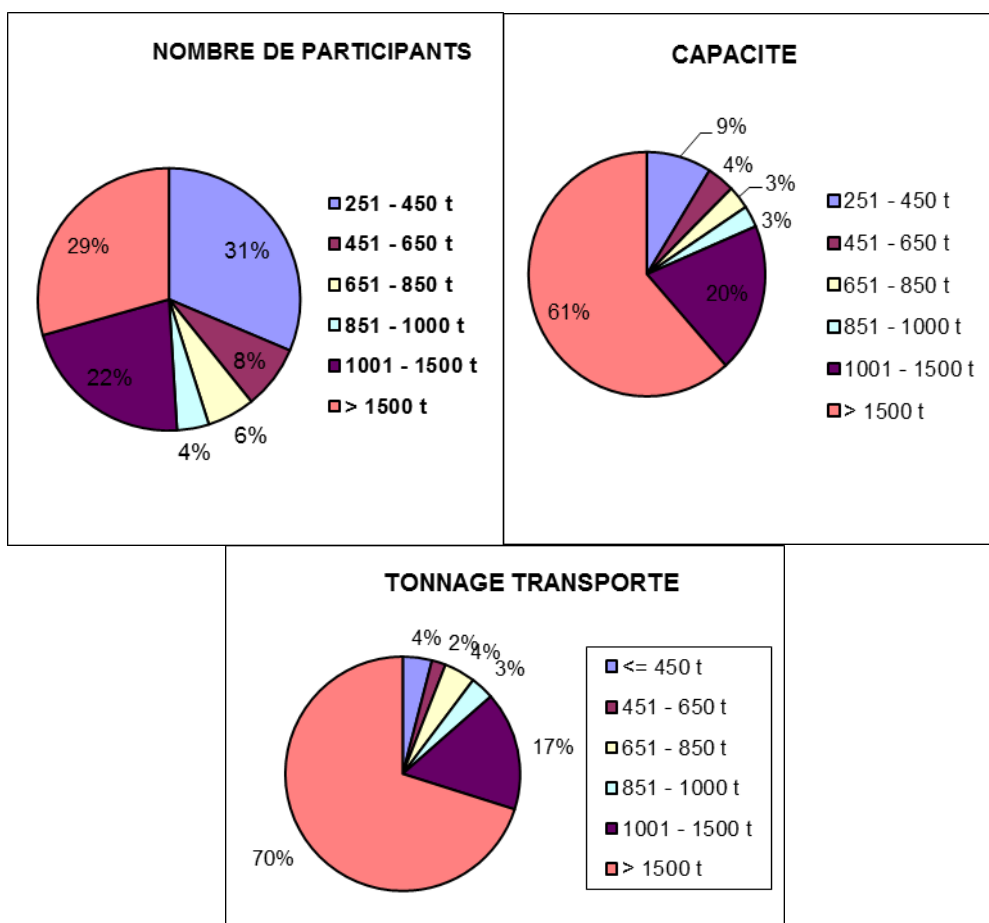
APERCU DE L'ENQUETE TRIMESTRIELLE DE CONJONCTURE DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR NAVIGATION INTERIEURE 4^{EME} TRIMESTRE 2015.

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 quatrième trimestre 2015, l'échantillon était composé comme suit : sur un échantillon représentatif de 94 entreprises du secteur de la navigation intérieure, 51 formulaires de réponses valides nous ont été renvoyés, soit un taux de réponse équivalent à 54 %.

La capacité totale de chargement de l'échantillon représentait 66.721 tonnes et le poids total transporté au cours du 4^{ème} trimestre 2015 a été évalué à 692.984 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 3^{ème} trimestre 2015, la **demande de cale** au cours du quatrième trimestre de 2015 a été jugée **stable** (49%).

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

3. L'offre de fret par relation.

Au cours du 4^{ème} trimestre 2015, le trafic national est considéré par la majorité comme acceptable (59 %).

Les principales relations de trafic au départ de la Belgique (B-F, B-D et B-NL) 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 4^{ème} trimestre 2014.

TENDANCES GENERALES	IV/2015	IV/2014
<u>AU DEPART DE LA FRANCE</u>		
--> Belgique --> Pays-Bas --> Allemagne	ACCEPTABLE (18/26) NON INTERESSANT (11/18) NON INTERESSANT (6/11)	ACCEPTABLE (13/29) ACCEPTABLE (10/20) NON INTERESSANT (8/10)
<u>AU DEPART DES PAYS-BAS</u>		
--> Belgique --> France	NON INTERESSANT - ACCEPTABLE (13/27) NON INTERESSANT (11/19)	NON INTERESSANT (19/27) NON INTERESSANT (11/20)
<u>AU DEPART DE L'ALLEMAGNE</u>		
--> Belgique --> France	NON INTERESSANT (8/14) NON INTERESSANT (6/10)	NON INTERESSANT (8/12) NON INTERESSANT (10/13)

4. Le prix des frets

Au cours du dernier trimestre de 2015, les participants jugent **le niveau des frets stable** (53 %); **Le taux des frets a été jugé comme « acceptable »** par 59 % des participants au cours du 4^{ème} trimestre 2015 mais « non intéressante » pour 31% des interrogés.

En ce qui concerne les recettes trimestrielles, 71% des personnes interrogées fait mention de recettes insuffisantes pour une saine gestion en matière d'investissements nécessaires et d'entretien au cours du 4^{ème} trimestre 2015.

5. Le nombre moyen de voyages chargés par trimestre.

La moyenne des transports réalisés par entreprise se situe autour de **12-13 voyages** pour le quatrième trimestre 2014.

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	108	6 - 7	5 - 6	6 - 7	6 - 7
451-650 t	47	42	40	38	9- 10	10 - 11	10	9 -10
651-850 t	57	42	56	48	14 - 15	14	14	16
851-1000 t	27	21	27	26	13 - 14	10 - 11	13- 14	13
1001-1500 t	99	97	92	116	11	10 - 11	9 -10	10 - 11
>1500 t	372	403	262	304	24 - 25	22 - 23	18 -19	20 - 21
Totaux	695	687	559	640	13 -14	13 - 14	11 -12	12 -13

6. Prévisions.

Au niveau des prévisions émises quant à ce que sera la demande de cale au cours du premier trimestre de 2016, les avis se sont exprimés majoritairement en faveur d'une stabilisation voire une baisse sur le marché et une tendance équilibrée vers une baisse 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

Fret trop bas pour l'entretien du matériel; le même prix de fret pour un spits que pour un bateau de 2000 tonnes; trop d'heures de prestations (2); manque de place de stationnement (p.ex. à Anvers) pour débarquer en toute sécurité (3). Les pousseurs et les bateaux de logement prennent les places. Les voyages sur le Danube ne laisse pas de vie familiale mais sont nécessaire pour une meilleure moyenne de l'année; l'équipage: rapport/qualité: insuffisante (5); manque de temps libre pour les activités familiales et sociales; grâce au fond social pour les bateliers Severyns, nous avons eu une contribution aux médicaments non-remboursés (médicaments à 940 € pour 28 jours).

2) Aspects économiques

Le gasoil a bien diminué mais les frets aussi (9); transport très intéressant: Herent-Anvers (fret très convenable); les frets ont fortement diminués. Quand le gasoil diminue les affréteurs diminuent les frets beaucoup plus vite que quand le gasoil augmente; les charges professionnelles sont toujours trop élevées; la comptabilité coûte beaucoup d'argent; laisse tomber l'attestation du Rhin; très déçu de voir comme notre catégorie de bateaux est défendue par les organisations professionnelles; la taxation du barème forfaitaire est passée de 175 € l'an dernier à 200 € cette année.; les frais pour les petits bateaux sont les mêmes que pour les grands bateaux: p.ex. le matériel de navigation, la comptabilité, les certifications, etc.. Délai de starie pour les petits bateaux plus longs que pour les grands bateaux; le fret stable ne suit pas le coût de la vie; impôts trop élevés et charges sociales aussi (2); frets encore trop bas par rapport aux frais; forfait impôt bloqué pendant 3 ans. Bonne chose ce qui permet de pouvoir mieux prévoir les investissements; très peu de jeunes peuvent reprendre la relève et les bateaux de plus de 30 ans doivent disparaître; les nouveaux tarifs de surestaries ne sont pas appliqués; les eaux basses sur le Rhin/Danube augmenteront la question de la capacité ainsi que les frets; l'impôt élevé quand le bateau est amorti après 10 ans; la navigation sur le Rhin est bonne à cause de la

baisse du niveau hydraulique des eaux. Alors on a un manque de bateaux; les frets ont augmentés de 300 %!; il y a toujours des affréteurs qui appliquent des conditions Imexgra aux temps de déchargement; "heureusement" les recettes ont augmentés un peu de sorte que nous avons constitué une petite réserve, enfin après 7 ans!

3) Exercice pratique de la profession


Beaucoup trop de papiers pour le travail que nous faisons (5); les nouvelles normes sont trop strictes pour mon type de bateau. Redoublement du dispositif d'alarme (hydraulique, cuve, électrique, ...); le contact avec l'autorité de contrôle est très bon; parfois des frais inutiles pour obtenir les documents administratifs appropriés; pont pour vélos à Zennegat: ce pont est régulièrement en panne; encore déçu par la collecte des déchets en Wallonie: rendez-vous doit être pris entre deux semaines et la veille à 14 h le jour d'enlèvement demandé, dans notre profession cela n'est pas possible (écluse en panne, grève des éclusiers); trop de contrôle (7); beaucoup de pannes sur l'Escaut et la Lys; il y a beaucoup de changements de pavillon flamand vers la Wallonie: les petits bateaux en Wallonie, les grands à Luxembourg. Que reste-t-il de la flotte flamande? Nouvelles positives: sur l'Escaut en amont de Temse, il y a des bouées dans de nombreux virages. Très bien! Eclairage maintenant dans les virages courts; certains écluses travaillent bien ensemble avec les bateliers comme Haut Escaut, suivre les bateaux sur l'ordinateur (AIS); en Wallonie, pas de dépôts pour les huiles usées, point d'eau potable sur le canal de Bruxelles inexistant; postes de distribution d'eau potable port de Gand: seulement 1 point de prélèvement pour tout le port; l'autre est depuis longtemps hors service. Payer beaucoup de droits de port, peu de service; place de stationnement dans le port d'Anvers est une catastrophe; quand aura-t-on une assimilation d'inspection du certificat de visite du bateau avec les Pays-Bas, là, il est valable pour 7 ans, chez nous 5 ans; à cause des gouvernements précédents qui n'ont pas pris une bonne position en ce qui concerne le Schipdonkkanaal, les terminaux à containers disparaissent de Zeebrugge; le personnel de manutention n'a pas de respect pour le matériel du batelier; le personnel d'écluse est désagréable et incompetent; partout une manque de place de stationnement; l'infrastructure de certains ports en Wallonie n'est pas bonne; nouveau quai Sambreville: l'amarrage dans les murs est trop faible; rénover les places de stationnement Rodenhuisendok; pieux d'amarrages écluse Zandvliet et Berendrecht détruits: un nouveau siège social cher au port d'Anvers; dépôt des déchets reste un problème international; les temps d'attente aux terminaux en eaux profondes sur l'Escaut à Anvers: la seule solution consiste en des quais séparés pour le transport fluvial et les grues de barges; en cas de travaux, le long de la voie navigable ou aux ponts, l'éclairage est pauvre et pas assez puissant (Wallonie); de plus en plus de règlements; à Nevele, des murs de quai sont construits pour l'expansion de la Lys. En cas de chute par-dessus bord, il n'y a pas des escaliers. Clôtures autour des quais, d'écluses, des ports, etc. de préférence des clôtures avec une code à ouvrir par le batelier.


4) Divers


Le revenu est trop bas; manque de place de stationnement partout (2); eau potable à Anvers: compliqué, pas réalisable (2). Déchet: payer mais la mise en œuvre est impossible. Boîte aux lettres: 2 en Wallonie (Mornimont, Herinnes), 1 en Flandre (Wijnegem). Aussi un problème en France: nous avons eu une bonne année; au port de Tournai pas d'endroit où on peut se brancher pour avoir du courant électrique. En Flandre, cela va quand même mieux; mon bateau est à vendre mais les jeunes n'obtiennent pas de crédit des banques ou ils doivent avoir 30 % ou 40 % cash ou quelqu'un qui finance ou garantit le bateau acheté; pourquoi pas d'électricité gratuite dans le port d'Anvers? J'ai 49 ans, mon successeur 19 ans. A mon avis, il y a à nouveau un retour de la jeunesse dans le transport fluvial, également d'enfants de batelier; à Anvers, un bateau qui paie des frais portuaires reçoit 6 m³ d'eau potable, si tu désires plus, tu paies. Je paie des frais portuaires pour 3.952 t, un bateau de 500 t a aussi droit à 6 m³, quelle logique?

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>