

MINISTERE DE L' URBANISME, DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS



OBSERVATOIRE
ECONOMIQUE ET STATISTIQUE
DES TRANSPORTS

MINISTÈRE DE L'URBANISME,
DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS

L'OBSERVATOIRE ÉCONOMIQUE
ET STATISTIQUE DES TRANSPORTS

PARIS, LE

55-57, RUE BRILLAT-SAVARIN - 75013 PARIS
CODE POSTAL 75656 PARIS CEDEX 13
TÉLÉPHONE : 589-89-27
TÉLÉCOPIEUR 16 (1) 588-48-01

LA NAVIGATION FLUVIALE EN BELGIQUE,

EN REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE ET AUX PAYS-BAS

Observatoire Economique
et Statistique des Transports
DOCUMENTATION

Réf. n° 951 - *le er,*

P. CHANSON

Septembre 1985

LA NAVIGATION INTERIEURE EN BELGIQUE

I - IMPORTANCE DU TRAFIC ET REPARTITION INTERMODALE

	FER		ROUTE		VOIE d'EAU		TOTAL	
	T 10 ³	TK 10 ⁶	T 10 ³	TK 10 ⁶	T 10 ³	TK 10 ⁶	T 10 ³	TK 10 ⁶
1970	71 778 15 %	3 532 19 %	334 112 68 %	9 193 49 %	84 144 17 %	6 179 32 %	490 034	18 904
1975	59 681 12 %	2 721 16 %	361 479 73 %	9 835 57 %	76 580 15 %	4 590 27 %	503 740	17 146
1980	71 457 13 %	3 468 18 %	386 336 70 %	10 315 54 %	91 464 17 %	5 313 28 %	549 257	19 096
1981	69 988 13 %	3 319 18 %	377 136 70 %	10 063 55 %	89 314 17 %	4 963 27 %	536 438	18 345
1982	62 719 12 %	2 887 16,5 %	367 644 71 %	10 201 58 %	86 633 17 %	4 500 25,5 %	516 996	17 588
1983	63 585	2 835			27 494	4 480		

Source : EUROSTAT

II - EVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL EN BELGIQUE

Tonnes 10 ³	NATIONAL		INTERNATIONAL		TOTAL
1970	34 257	41 %	49 887	59 %	84 144
1975	21 451	28 %	55 129	72 %	76 580
1980	24 766	27 %	66 698	73 %	91 464
1981	22 760	25,5 %	66 554	74,5 %	89 314
1982	21 826	25 %	64 807	75 %	86 633
1983	20 050	23 %	67 444	77 %	87 494
<u>TK 10⁶</u>					
1970	2 702	44 %	3 477	66 %	6179
1975	1 421	31 %	3 169	69 %	4 590
1980	1 570	29,5 %	3 743	70,5 %	5 313
1981	1 364	27,5 %	3 599	72,5 %	4 963
1982	1 656	37 %	2 844	63 %	4 500
1983	1 589	35,5 %	2 891	64,5 %	4 480

Source : EUROSTAT

L'analyse du trafic fluvial proprement dit, à la lumière des chiffres des 10 à 20 dernières années, met en évidence :

- dans l'absolu, une augmentation sensible des tonnages transportés depuis 1970 avec cependant un plafonnement autour de 90 Mio t au cours des dernières années (la même observation peut être faite pour les autres modes de transport),
- un recul assez prononcé du trafic intérieur.
- une internationalisation accrue de l'activité du transport fluvial, qui a vu les importations et exportations passer pour les tonnes de 59 % en 1970 à 77 % en 1983, mais avec corrélativement une stagnation des TK autour de 65 %.

III - REPARTITION DU TRAFIC PAR NATURE DE MARCHANDISES

Comparaison du transport total effectué par les trois principaux modes de transport d'après la nature des marchandises : en milliers de tonnes.

Désignation	Chemin de fer		Nav. Intérieure		Route		Total	
	1974	1979	1974	1979	1974	1979	1974	1979
Produits agricoles et animaux vivants	2.601	2.613	7.668	6.860	22.232	20.814	32.501	30.287
Denrées alimentaires et fourrages	895	1.496	5.036	6.831	36.391	38.903	42.322	47.250
Combustibles solides	17.460	15.574	9.680	6.950	7.708	6.313	34.846	28.845
Produits pétroliers	2.709	3.840	17.512	22.421	19.354	16.540	39.675	42.801
Minerais et déchets de la métallurgie	23.506	17.835	5.670	5.064	2.832	3.412	32.410	25.261
Produits métallurgiques	17.404	16.374	12.930	10.385	12.534	9.871	42.868	36.631
Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	6.161	4.470	33.840	20.001	199.628	164.093	220.629	195.584
Engrais	2.613	2.247	4.073	3.930	7.599	7.489	14.385	13.646
Produits chimiques	3.184	3.134	9.317	9.575	9.949	10.547	22.450	23.256
Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales	4.951	6.745	1.054	1.406	34.226	33.286	40.231	41.137
TOTAL	81.898	73.879	106.078	101.409	742.554	511.339	551.320	486.612

Source : I.N.S.

IV - REPARTITION DU TRAFIC VOIE D'EAU PAR NATURE DE MARCHANDISES

NATURE DES MARCHANDISES	1971	1976	1977	1978	1979
Produits agricoles et animaux vivants	10,6	11,1	7,1	11,3	10,6
Denrées alimentaires et fourrages	4,6	6,4	7,1	7,3	7,6
Combustibles solides	5,9	9,3	8,9	8,3	7,7
Produits pétroliers	12,6	14,0	14,3	14,7	15,7
Minerais et déchets de la métallurgie	6,0	5,3	5,6	6,3	6,6
Produits métallurgiques	8,8	10,9	11,2	10,8	9,7
Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	37,2	32,1	32,0	29,2	29,2
Engrais	2,8	2,3	3,9	3,8	4,3
Produits chimiques	6,7	7,8	6,8	7,5	7,8
Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales	0,8	0,8	1,1	0,8	0,8
TOTAL	100	100	100	100	100

Source : I.N.S.

La répartition du trafic selon la nature des marchandises fait apparaître à l'instar de la situation observée dans les pays voisins, l'importance des matériaux de construction (30 % environ du trafic en t et en t-km) d'une part, des produits pétroliers (22 % environ en t, 16 % en t-km) de l'autre.

V - REPARTITION DU TRAFIC VOIE D'EAU PAR CATEGORIES DE MATERIEL

Catégorie	1976			1978			1979		
	nomb. de voyages	transp. 1mln.tkm	capacit. 1mln.tkm	nomb. de voyages	transp. 1mln.tkm	capacit. 1mln.tkm	nomb. de voyages	transp. 1mln.tkm	capacit. 1mln.tkm
- 250 t	9.034	28	34	6.240	17	22	4.254	14	18
250/399 t	80.207	2.108	2.506	70.120	1.912	2.652	65.841	1.816	2.534
400/649 t	38.210	1.021	1.183	33.416	910	1.066	32.642	996	1.048
650/999 t	26.852	1.004	1.174	25.915	981	1.188	25.192	966	1.092
1000/1499 t	22.635	1.202	1.396	23.807	1.277	1.434	22.856	1.240	1.389
+ 1500 t	12.401	693	902	13.116	817	980	14.737	953	1.122
cabotsage	286	16	21	289	22	28	325	22	29
TOTAL	189.635	6.072	7.617	172.715	5.936	7.259	165.948	5.908	7.235

Le tableau ci-dessus relatif aux prestations de transport selon la capacité montre très clairement que l'utilisation du matériel est la mieux assurée dans la catégorie des bateaux de 1 000 à 1 500 t et la plus faible dans celle des unités de 250 à 399 t. On y voit la confirmation de la tendance générale à l'augmentation de la taille des bateaux et de la propension des chargeurs à confier leurs trafics aux unités de capacité élevée.

Une autre remarque doit être faite : c'est la détérioration continue du taux d'utilisation du matériel, par suite de la crise certes, mais aussi de la surcapacité générale de la flotte fluviale dans l'Europe du Nord-Ouest.

En rapprochant les prestations en t-km de la capacité de la flotte (belge et étrangère) mise en oeuvre (soit trafic en 1 000 t-km capacité en 1 000 t), on obtient les pourcentages suivants :

1970 : $6\,733\,576 / 107\,925 = 62,39\%$

1978 : $5\,935\,545 / 121\,840 = 48,71\%$

1979 : $5\,908\,079 / 122\,522 = 48,22\%$

VI - LA FLOTTE BELGEA) La flotte cale sèche

Au 1.1.1983, la flotte belge se composait de 2 341 unités pour un port en lourd global de 1 515 000 T (non compris 329 unités citernes totalisant 243 000 t.p.l.),

Réduction constante du tonnage (cale sèche)

L'analyse des chiffres fournis à ce sujet par le Ministère des Communications fait apparaître une réduction constante tant du nombre d'unités que du tonnage global de la flotte depuis une vingtaine d'années.

	Nombre de bateaux	Tonnage global
1960	6 046	2 487 244
1965	5 519	2 598 422
1970	5 159	2 535 592
1975	4 219	2 190 861
1978	3 190	1 805 579
1980	2 751	1 624 984
1981	2 655	1 609 145 -
1982	2 410	1 539 000
1983	2 341	1 515 000

Composition de la flotte en chiffres absolus
(cale sèche)

Année	bat. remorqués (b. de pous. incl.)		bateaux automoteurs			TOTAL	
	nombre	tonnage	nombre	tonnage	C.V.	nombre	tonnage
1960	1.254	631.152	4.792	1.806.092	626.384	6.046	2.437.244
1965	709	530.241	4.808	2.068.181	816.361	5.519	2.596.422
1970	499	393.540	4.660	2.142.052	915.986	5.159	2.535.592
1975	328	285.622	3.891	1.905.039	861.348	4.219	2.190.861

Année	bat. remorc.		bateaux automoteurs			bat. de pous.		TOTAL	
	nom- bre	tonnage	nom- bre	tonnage	C.V.	nom- bre	tonnage	nom- bre	tonnage
1976	206	177.497	3.548	1.614.435	837.341	51	78.619	3.805	2.070.551
1977	164	129.982	3.253	1.717.418	808.833	55	88.047	3.472	1.935.447
1978	136	106.026	2.994	1.594.808	765.194	60	104.745	3.190	1.805.579
1979	117	88.631	2.763	1.499.827	727.607	63	112.724	2.943	1.701.382
1980	105	78.269	2.572	1.412.267	691.163	74	134.448	2.751	1.624.964
1981	94	70.055	2.478	1.327.847	687.066	83	151.243	2.655	1.609.145
1983	61	48 000	2 188	1 281 000		92	186 000	2 241	1 515 000

Source : Ministère des Communications.

Capacité (t)	1 9 6 5		1 9 7 8		1 9 8 1	
	Nbre	Tonnage	Nbre	Tonnage	Nbre	Tonnage
25 à 100.....	44	3 716	2	176	2	156
101 à 150	150	18 812	7	941	7	904
151 à 200.....	110	18 901	15	2 651	12	2 206
201 à 250.....	107	24 013	13	2 894	8	1 798
251 à 300.....	150	41 841	36	10 006	18	4 941
301 à 400.....	3 275	1 180 345	1 909	682 387	1 542	559 926
401 à 650.....	924	467 365	541	283 561	444	235 240
651 à 850.....	196	142 877	133	97 894	102	74 636
851 à 1 000....	191	182 135	141	134 023	134	127 458
1 001 à 1 500..	286	372 915	276	349 300	251	318 414
Plus de 1 500..	84	145 502	117	231 744	135	283 466
TOTAL	5 517	2 598 422	3 190	1 805 579	2 655	1 609 145

Composition de la flotte selon le tonnage, en chiffres absolus
(situation au 1.1.1981)

Catégorie	bat. remorq.		bat. autocarènes			bat. de poue.		TOTAL	
	nom- bre	ton- nage	nom- bre	ton- nage	D.V.	nom- bre	ton- nage	nom- bre	ton- nage
25/100 t	-	-	2	156	145	-	-	2	156
101/150 t	3	439	4	465	513	-	-	7	904
151/200 t	10	1.831	2	375	275	-	-	12	2.206
201/250 t	2	447	6	1.351	1.085	-	-	8	1.798
251/300 t	-	-	18	4.941	2.456	-	-	18	4.941
301/400 t	27	9.885	1.515	550.041	271.896	-	-	1.542	559.926
401/650 t	15	7.146	420	223.154	99.499	9	4.936	444	235.240
651/850 t	4	2.918	98	71.718	40.071	-	-	102	74.636
851/1000 t	5	4.730	129	122.728	64.080	-	-	134	127.458
1001/1500 t	17	22.978	209	261.581	133.039	25	33.855	251	318.414
1501 t. et +	11	19.678	75	151.337	74.027	49	112.450	135	283.466
TOTAUX	94	70.055	2.478	1.387.847	687.085	83	191.243	2.655	1.609.145

Source : Ministère des Communications.

LA FLOTTE CALE SECHE SELON LE REGIME DE PROPRIETE

La flotte belge est essentiellement à base artisanale ; cette caractéristique s'est même accentuée au fil des années.

Alors que la proportion des propriétaires ne disposant que d'une seule unité était de 83,6 % en 1965, elle était de 90,6 % en 1981.

Si l'on y ajoute les propriétaires de deux bateaux, on arrive aux pourcentages suivants : 95,4 % en 1965, 97,5 % en 1981.

La prépondérance de l'artisanat est moins prononcée en ce qui concerne le tonnage. Néanmoins, les propriétaires de 1 ou 2 bateaux contrôlent 84,5 % du tonnage de la flotte "sèche" en 1981 (75 % en 1965).

C'est dire que la part des armateurs est très faible. Les propriétaires de 4 unités et plus ne représentent que 1,2 % du nombre des propriétaires de bateaux et 11,9 % du tonnage. A l'exception de deux ou trois sociétés, il n'existe pratiquement plus d'armements disposant d'une "grande flotte" au sens habituellement donné à ce terme.

B) La flotte citerne

La flotte citerne totalise au 1.1.83, 243 000 t pour 329 unités, dont :

- pour les hydrocarbures : 302 bateaux et 217 645 t

En 1965, ces chiffres étaient respectivement de :

- pour les hydrocarbures : 347 bateaux et 152 008 t
- pour les autres frets liquides : 47 bateaux et 15 197 t.

Pour l'essentiel, l'évolution de la flotte citerne au cours de ces dernières années se caractérise par une réduction du nombre de bateaux mis en oeuvre et, parallèlement, par une augmentation du tonnage.

VII - DECHIRAGE DE LA CALE VETUSTE

Un arrêté ministériel de 1976 reconduit en 1980 prévoit le paiement d'une prime de déchirage aux propriétaires de bateaux acceptant de ferrailer des unités vétustes. Le montant de la prime est de :

- 200 000 FB pour la coque + 300 FB par tonne de prot en lourd, étant entendu que le montant total de la prime ne peut dépasser 1 600 FB/t.
- 50 000 FB pour le moteur + 150 FB par CV, mais le montant total de la prime ne peut excéder 600 FB/CV.

L'octroi de la prime est lié au respect de certaines conditions. Le demandeur doit notamment être propriétaire du bateau depuis sept ans et s'engager à ne pas réinvestir le montant de la prime dans les trois années qui suivent son paiement.

Les bateaux appelés à être déchirés doivent avoir 35 ans d'âge au moins s'il s'agit d'unités pour marchandises sèches, et 25 ans au moins dans le cas des unités citernes.

Les primes de déchirage sont apyées sur fonds budgétaires dans la mesure de leur disponibilité.

Au 31.12.1980, les primes versées pour 249 bateaux effectivement déchirés représentaient 100,3 Mio FB ; à la même date, l'administration était saisie de 539 demandes de primes pour 216,5 Mio FB dont :

- demandes retenues sur base des fonds disponibles : 353 Pour 144,3 Mio FB,
- demandes à retenir en fonction des crédits disponibles : 186 pour 72,2 Mio FB.

VIII- AIDE A LA MODERNISATION DE LA FLOTTE

Il est généralement admis que la navigation intérieure belge ne pourra tenir ses positions face aux autres modes de transport si elle ne modernise pas son matériel. Or, les mises en service de nouveaux bateaux ont été inexistantes au cours de ces dernières années.

L'Institut pour le Transport par Batellerie a émis fin 1980 diverses propositions en vue de relancer les investissements : intérêts bonifiés (3 %), possibilité de crédit sur 20 ans à concurrence de 80 % du coût de la construction de matériel neuf, garantie de l'Etat à concurrence de 70 % du coût de la construction, amortissements différés, etc..

Les propositions de l'I.T.B. concernaient également le matériel d'occasion pour lequel, moyennant certaines conditions, des crédits à 6 % sur 15 ans et à raison de 75 % du prix d'achat devraient être consentis.

Pour l'heure aucune suite n'a été donnée à ces propositions.

Les transporteurs fluviaux désireux de faire construire du matériel peuvent en revanche faire usage des dispositions de la loi du 17.7.1959 (ou de la loi du 30.12.1970 s'ils sont établis dans certaines zones dites "de développement") pour obtenir, pendant 4 ans, une subvention versée par le Ministère des Affaires Economiques (après instruction du dossier par l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure du Ministère des Communications).

Dans la pratique, cette subvention "transite" par les organismes de crédit agréés qui peuvent alors consentir des prêts à taux d'intérêt réduit.

La subvention est égale à 4 % des 2/3 de l'investissement net la première année du prêt, puis à 4 % de l'investissement diminué des annuités remboursées au cours des trois années suivantes. Il pourra s'y ajouter une aide conjoncturelle de 2 % (1). Au total, l'aide sera donc égale à 6 % (mais avec faculté d'opter pour une aide de 4 % pendant 6 ans).

(1) l'aide conjoncturelle n'est pas particulière au transport fluvial. C'est une aide générale, dont le principe est arrêté par le gouvernement belge, et qui est reconduite d'année en année si la conjoncture l'exite.

L'aide peut être substantielle si l'intérêt technologique et économique du projet de construction le justifie. Dans ce cas, le propriétaire du bateau pourra bénéficier d'une "aide élargie" de 5 % pendant 5 ans s'il est admis au bénéfice de la loi de 1970) ou 4 % pendant 6 ans sur les 3/4 de l'investissement (loi de 1959).

L'octroi de l'aide est évidemment soumis à certaines conditions. Le demandeur doit être de nationalité belge, le bateau doit être construit sur un chantier belge et son exploitation dans le trafic international doit profiter à l'économie belge (il n'y a pas d'aide, par exemple, si le bateau est loué à des sociétés établies à l'étranger).

L'aide peut également être envisagée pour l'acquisition de matériels d'occasion (mais de construction relativement récente) appelés à être transformés et modernisés (l'avis technique de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure sera pris en compte).

LA NAVIGATION INTERIEURE EN REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE

I - LA REPARTITION INTERMODALE

	FER		ROUTE		EAU (1)		TOTAL	
	T 10 ³	TK 10 ⁶	T 10 ³	TK 10 ⁶	T 10 ³	TK 10 ⁶	T 10 ³	TK 10 ⁶
1970	377 141 14 %	69 925	2 155 903 78 %		227 716 8 %	86 482	2 757 759	
1975	314 364 11,5 %	54 102	2 178 426 80,5 %		215 360 8 %	81 228	2 708 150	
1980	349 576 11 %	63 604 25,5 %	2 591 567 82 %	97 258 39 %	227 034 7 %	88 688 35,5 %	3 168 177	249 490
1981	334 479 11 %	60 871 25,5 %	2 429 404 81,5 %	93 758 39 %	219 447 7,5 %	84 934 35,5 %	2 983 330	239 563
1982	307 009 11 %	56 374 25 %	2 282 650 81,5 %	90 220 39 %	210 214 7,5 %	82 311 36 %	2 799 873	228 905
1983	299 247 10,5 %	55 070 24 %	2 340 083 82 %	94 157 40,5 %	212 353 7,5 %	82 400 35,5 %	2 851 683	231 627

Le trafic de la voie d'eau stagne autour de 210 Mio t et 82 Mld t/km depuis 1982 ; toutefois le transport fluvial semble avoir mieux résisté que le fer à l'intrusion du camion sur le marché du transport. Sa part relative dans le trafic global a moins régressé que celle du chemin de fer : en tonnes, elle est passée de 8,6 % en 1970 à 7,5 % en 1981 ; en t/km la part est stable et oscille entre 35 et 36 % depuis 1980.

II - EVOLUTION DU TRAFIC DE LA VOIE D'EAU

Trafic par nature de relations (en Mio t et en %)

	1950	1960	1965	1970	1975	1979	1980	1981	1982	1983
Trafic intérieur (entre ports de la R.F.A.)	39,5 (54,9%)	90,3 (52,7%)	90,2 (50,2%)	102,4 (42,7%)	78,8 (34,7%)	83,7 (33,9%)	81,2 (34,0%)	76,4 (33,5%)	71,6 (34 %)	70,9 (33 %)
Echanges avec la R.D.A.	0,1	1,3	2,2 (1,1%)	3,4 (1,4%)	3,6 (1,6%)	4,3 (1,7%)	5,3 (2,2%)	5,7 (2,5%)	5,8 (2,5 %)	5,9 (2,6 %)
Echanges internationaux	27,2 (37,0%)	72,9 (42,5%)	87,2 (44,5%)	121,9 (50,0%)	132,9 (50,5%)	145,9 (59,2%)	139,9 (58,0%)	137,0 (59,2%)	138,5 (65 %)	141,5 (66 %)
dont :										
sorties	10,1	27,9	31,7	40,6	49,2	51,3	49,2	48,4	48,2	48,8
entrées	9,1	45,0	55,5	75,3	83,7	94,1	90,7	88,5	90,2	92,7
Transit	5,1 (7,1%)	6,9 (4,0%)	8,1 (4,1%)	12,3 (5,1%)	12,0 (5,3%)	13,1 (5,3%)	13,9 (5,8%)	12,3 (5,3%)		
Trafic total en R.F.A.	71,9	171,4	195,7	240,0	227,3	246,5	241,0	231,4		
dont :										
sous pavillon R.F.A.	45,0	103,5	118,4	137,5	122,4	130,8	126,4	119,1		

La part du trafic intérieur n'a cessé de diminuer depuis une trentaine d'années. De près de 55 % en 1950, elle est tombée à 33 % en 1981, alors que le trafic international passait dans le même temps de 38 % à 59 % du total, la différence étant liée aux échanges avec la R.D.A. et au transit international, ce dernier évoluant selon les années entre 5 et 7 % de l'ensemble.

III - CONCENTRATION SUR L'AXE RHENAN

Plus de 80 % des tonnages transportés en 1981 sur les voies navigables allemandes l'ont été sur le Rhin.

A un ou deux pour cent près, ce taux est le même depuis 1974.

Mesurée en tonnage kilométrique, l'activité sur le Rhin par rapport à l'ensemble du trafic allemand se situe autour de 67/68 %, taux pratiquement inchangé depuis trente ans.

IV - REPARTITION DU TRAFIC PAR NATURE DE MARCHANDISES

	1979	1980	1981	en % du total 1981
Pierres et terres (y compris mat. de construction)	77,1	75,0	69,9	30,2
Pétrole, hydrocarbures, gaz	47,5	45,5	42,0	18,2
Minerais et déchets pour la métallurgie	43,7	41,7	39,3	17,0
Combustibles solides	22,1	24,0	24,7	10,7
Fers, aciers, métaux	15,4	14,5	14,6	6,3
Produits chimiques	13,3	12,2	12,3	5,3
Prod. alimentaires et fourrages	12,0	12,9	12,8	5,5
Prod. agricoles et forestiers	6,1	6,2	6,6	2,9
Engrais	5,8	5,4	5,4	2,3
Autres prod. finis ou semi-finis	1,2	1,3	1,3	0,6
Produits spéciaux	2,2	2,3	2,4	1,0
Totaux	246,5	241,0	231,4	100,0

L'activité de la navigation est dépendante pour plus des trois quarts (76,1 %) des matériaux de construction (au sens large du terme). Cette rubrique englobe de très nombreux produits : sables, graviers, matériaux de construction, ciment, chaux, gypse, sel, soufre, des minerais et des produits énergétiques.

Elle met en évidence une assez grande stabilité, de la part relative de chaque grande catégorie de marchandises dans le trafic global.

V - L'IMPORTANCE DE LA FLOTTE

Au 1er janvier 1983 la flotte allemande de navigation intérieure était constituée de 3 411 unités pour un port en lourd de 3,422 Mio t.

- les bateaux automoteurs (marchandises sèches + bateaux citernes) étaient au nombre de 2 839 avec une capacité de chargement de 2,636 Mio t ; les trois quarts du port en lourd (77 % très exactement) reviennent ainsi aux automoteurs ;
- les barges (416 pour 672 000 t) et les chalands (156 pour 115 000) totalisaient ensemble 787 000 t, soit 22,9 % de la capacité globale.

Il s'y ajoute 96 pousseurs (101 900 CV) 203 remorqueurs de rivière et de canaux (45 417 CV) et 166 remorqueurs de port (34 648).

VI - COMPOSITION DE LA FLOTTE (1980)

	Tous bateaux 10 ³		Artisans 10 ³		Armements 10 ³		Compte propre 10 ³	
20 - 50	29	1	14	0,5	3		12	0,5
51 - 250	219	36	22	16	30	35	106	15
251 - 400	377	124	274	91	39	20	40	15
401 - 650	592	365	470	271	133	68	53	26
651 - 900	622	506	492	374	140	107	30	23
901 - 1 000	1 132	372	181	173	135	127	18	17
1 001 - 1 500	1 027	1 244	322	341	746	898	47	59
1 501 - 2 000	290	484	42	64	232	387	16	28
2 001 - 3 000	218	522	8	14	208	508	2	4
3 001 - 4 000	6	18			6	18		
	3 812	3 672	1 825	1 346,5	1 662	2 138	324	187,5

VII - EVOLUTION DU PARCA/ Evolution du parc dans le temps

Avec la reconstruction progressive du matériel au lendemain de la guerre et la mise en service de nouveaux bateaux, la flotte allemande s'est considérablement développée jusqu'en 1960. Tant en nombre d'unités (7 873) qu'en tonnes de port en lourd (4,822 Mio t), elle a atteint cette année-là son apogée. Depuis lors, une régression progressive s'est instaurée :

1970 : 6 765 Unités pour 4,627 Mio t

1975 : 5 141 unités pour 4,388 Mio t

1980 : 3 812 unités pour 3,672 Mio t

1981 : 3 496 unités pour 3,459 Mio t

1983 : 3 411 unités pour 3,422 Mio t

Elle s'explique à la fois par la contraction du parc consécutive à la campagne de déchirage lancée en 1969 et par les performances accrues du matériel moderne (qui a permis de rendre les mêmes prestations avec une flotte beaucoup moins importante).

Compte tenu de la stabilisation du trafic autour de 240 Mio t, la contraction du parc n'a été rendue possible que par la modernisation de la flotte menée parallèlement, selon deux grands axes :

- La mise en service de bateaux plus grands, évolution qu'illustrent de façon particulièrement évocatrice les années 1955 et 1983. En effet, le port en lourd global de la flotte est en 1955 de 3 793 970 t, en 1983 de 3 422 000 t. Mais pour un différentiel de 350 000 t, la navigation allemande mettait en oeuvre 6 324 unités en 1955 contre 3 411 en 1983, soit 2 913 de moins !
- le développement de la motorisation : alors que la flotte n'était motorisée qu'à raison de 30,1 % en 1955 et 45,9 % en 1960, elle l'est à 77 % en 1981.

Cette évolution s'est accompagnée d'une augmentation constante de la puissance moyenne des unités : 224,5 CV en 1955, 287,5 CV en 1960, 358,7 CV en 1970, 515,9 CV en 1981.

B/ Développement du poussage

Trouvant son terrain de prédilection sur l'axe rhénan, notamment pour les transports en navettes continues entre Rotterdam et la Ruhr, cette technique de poussage s'est très rapidement imposée : l'effectif des pousseurs, qui était de 4 (pour 4 020 CV) en 1960, est passé à 24 (20 697 CV) en 1965, à 44 (34 711 CV) en 1970, à 101 (116 327 CV) en 1975, à 96 (111 857 CV) en 1981.

	Barges à MARCHANDISES sèches		Barges Citernes	
	Nbre	Tonnage	Nbre	Tonnage
1960	29	29 357	--	--
1965	74	82 666	5	5 254
1970	127	203 903	15	23 902
1975	264	449 038	51	83 630
1980	304	547 884	54	82 473
1981	310	566 360	51	77 956
1983	478	621 000	38	51 000

C/ Une flotte jeune et performante

Année de construction	Total		dont bateaux de plus de 1 000 t	
	Nbre	Tonnage	Nbre	Tonnage
1950-59	720	694 502	389	469 671 (68%)
1960-69	517	609 531	353	513 405 (84%)
1970-79	566	954 251	492	907 390 (95%)
1980	32	59 247	26	56 178 (95%)

VIII - REPARTITION DE LA FLOTTE SELON LES CATEGORIES D'EXPLOITANTS

	Particuliers		Armenents		Compte propre	
	en % du nbre	tonnage	en % du nbre	tonnage	en % du nbre	tonnage
1960	49,8	39,1	42,4	57,9	6,2	2,8
1965	53,6	41,1	42,1	56,6	4,3	2,3
1969	56,8	45,5	37,2	50,9	5,9	3,6
1972	47,4	36,6	44,4	58,4	8,2	5,0
1975	45,9	35,9	46,5	59,4	7,4	4,7
1981	47,9	36,7	43,6	58,2	8,5	5,1

IX - LE DECHIRAGE DE LA CALE VETUSTE

Un fonds de déchirage a été mis en place auprès de la Direction de la Navigation de Duisbourg (aujourd'hui de Munster). Sa gestion est assurée par cette direction et son financement au moyen d'une taxe parafiscale de 2 % sur le fret (hors T.V.A.) perçu à l'occasion de chaque transport effectué en trafic intérieur allemand (peu importe la nationalité du transporteur qui l'effectue).

La campagne de déchirage de la cale vétuste est entrée en application le 1er janvier 1969. Les primes payées par le Fonds de déchirage ont alors été fixées comme suit en DM par tonne, selon le port en lourd des diverses unités :

<u>Port en lourd en t</u>	<u>Prime en DM/t</u>
de 1 à 150 t	74,70
de 151 à 200 t	64,00
de 201 à 350 t	53,30
de 351 à 500 t	48,00
de 501 à 750 t	42,70
de plus de 750 t	37,30

Les taux ci-dessus sont encore d'application aujourd'hui.

- Si le bateau est une unité citerne : une prime supplémentaire de 90 DM/t.
- Si l'unité déchirée est motorisée : une prime supplémentaire de 33,30 DM/CV.

Globalement, de 1969 à 1981 inclus, 4 553 bateaux ont été déchirés soit :

- 1 921 chalands (978 621 t)
- 2 250 automoteurs (1 086 761 t et 615 021 CV)
- 382 remorqueurs (140 282 CV).

Les primes versées pour l'ensemble des années 1969 à 1981 représentent un total de 147,2 Mio DM.

Fortement déficitaire dans les premières années (lorsque les primes versées étaient de loin supérieures aux recettes provenant de la taxe de 2 % perçue sur le fret), le Fonds de déchirage a accusé à fin 1981, et pour la première fois, un excédent de 4 Mio DM.

X - AIDE A LA BATELLERIE - FINANCEMENT DE LA FLOTTE

Pour les prêts principaux, la navigation s'en remet dans la plupart des cas aux possibilités ouvertes aux transporteurs maritimes et fluviaux. Les taux se situent à l'heure actuelle autour de 9 - 10 %.

Le crédit consenti représente environ 60 % du montant de l'investissement.

Au titre de l'aide de l'Etat fédéral aux classes moyennes, les bateliers artisans peuvent toutefois trouver des possibilités complémentaires auprès du programme E.R.P. - European Recovery Programm (aide instaurée à l'époque du Plan Marshall et que le Gouvernement fédéral a maintenu depuis lors).

En 1980, le programme E.R.P. de la navigation fluviale a permis de satisfaire 67 demandes de prêts complémentaires pour un montant total de 8,805 millions de DM. Les prêts E.R.P. sont accordés sur dix ans au taux de 8,5 %.

LA NAVIGATION INTERIEURE AUX PAYS-BAS

I - IMPORTANCE DU TRAFIC

La route et la voie d'eau occupent une place largement prépondérante dans l'activité des transports aux Pays-Bas. Comparée aux prestations rendues par ces deux modes, la part du chemin de fer est minime.

	FER		ROUTE		EAU		TOTAL	
	T 10 ³	TK 10 ⁶	T 10 ³	TK 10 ⁶	T 10 ³	TK 10 ⁶	T 10 ³	TK 10 ⁶
1970	26 743 6 %	3 532 8,5 %	327 040 57 %	12 394 29,5 %	217 224 38 %	25 697 62 %	571 007	41 623
1975	17 736 3 %	2 721 6,5 %	361 535 61 %	15 343 35,5 %	211 125 36,5 %	24 820 36 %	590 396 58 %	42 884
1980	22 141 3,5 %	3 468 7 %	404 532 60,5 %	17 672 35,5 %	241 213 36 %	28 406 57,5 %	667 787	49 546
1981	21 080 3,5 %	3 319 7 %	397 812 61,5 %	17 849 37 %	225 098 35 %	26 583 56 %	643 990	46 169
1982	18 222 3 %	2 887 6,5 %	407 717 64 %	17 871 38,5 %	208 157 33 %	25 411 55 %	634 096	46 169
1983	18 932 3 %	2 835 6 %	389 779 62,5 %	17 375 37 %	216 081 34,5 %	26 510 57 %	624 792	46 720

On remarquera que l'activité des transporteurs fluviaux est encore plus prononcée en trafic international qu'à l'intérieur des frontières du Royaume : ceci s'explique par le potentiel industriel et commercial des régions hautement développées et fortement peuplées desservies par le réseau navigable Rhin/Meuse/Escaut et par la présence d'un ensemble portuaire très poussant, dont Rotterdam premier port du monde (300,5 Mio t en 1979 année record, 250,3 Mio t en 1982).

Le trafic recensé sur le Rhin à la frontière germano-néerlandaise (à Emmerich-Lobith) donne une idée de l'intensité des échanges internationaux assurés par la voie navigable aux Pays-Bas. Ce trafic a totalisé 123,6 Mio t en 1982 (140 Mio t en 1978, année record).

II - EVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL AUX PAYS-BAS

	NATIONAL	INTERNATIONAL	TOTAL
<u>Tonnes 10³</u>			
1970	92 966 (43 %)	124 258 (57 %)	217 224
1975	79 519 (38 %)	131 606 (62 %)	211 125
1980	88 725 (37 %)	152 388 (63 %)	241 113
1981	81 792 (36,5 %)	143 306 (63,5 %)	225 098
1982	68 375 (33 %)	139 782 (67 %)	208 157
1983	71 704 (33 %)	144 877 (67 %)	216 081
<u>TK 10⁶</u>			
1970	8 844 (34,5 %)	16 153 (65,5 %)	25 697
1975	6 642 (27 %)	18 178 (73 %)	24 820
1980	7 917 (28 %)	20 489 (72 %)	28 406
1981	7 081 (27 %)	19 502 (73 %)	26 583
1982	6 127 (24 %)	19 284 (76 %)	25 411
1983	6 626 (25 %)	19 884 (75 %)	26 510

Source : EUROSTAT

C'est par le Rhin que s'effectue l'essentiel du trafic international: en 1981 par exemple, l'artère rhénane a été le support d'un trafic de 122,6 Mio t assuré par 161 696 bateaux à la frontière germano-néerlandaise.

Ce trafic est alimenté principalement :

- par les minerais, les produits pétroliers, les produits agricoles/denrées alimentaires et les charbons à la remonte,
- par les matériaux de construction, les produits métallurgiques et les combustibles solides à la descente.

Trafic rhénan à la frontière germano-néerlandaise en 1981 (en 1 000 t)

	à la descente	à la remonte
Produits agricoles	836	2 780
Denrées alimentaires et fourrages	1 702	6 501
Combustibles solides	5 106	5 436
Pétrole et produits pétroliers	1 225	17 262
Minerais et déchets	391	31 937
Produits métallurgiques	6 466	3 609
Minéraux bruts et mat. de construction ...	22 006	2 984
Engrais	1 705	2 320
Produits chimiques	2 861	4 503
Autres marchandises	<u>2 342</u>	<u>640</u>
Total	44 642	77 974

Le trafic international via la frontière belgo-néerlandaise a porté sur 73,2 Mio t en 1981 (1980 : 76 Mio t). Il est assuré pour l'essentiel par les voies de passage situés à l'Ouest des deux-pays, c'est-à-dire la liaison Escaut-Rhin, l'Escaut et le canal de Terneuzen à Gand. En 1981, le trafic sur ces voies a totalisé 59 Mio t (1980 : 60 Mio t), dont 23,5 Mio t à l'entrée des Pays-Bas et 35,5 Mio t à la sortie. Sur les canaux situés plus à l'Est - le canal Juliana et le Zuid-Willemsvaart - l'activité est plus faible, mais non négligeable : 14,2 Mio t en 1981 (1980 : 16 Mio t).

On peut enfin faire état d'un trafic local de 3,8 Mio t (chiffre de 1981) échangé entre les Pays-Bas et l'Allemagne par d'autres voies que le Rhin. Il se situe dans le Nord des Pays-Bas.

III - LA PARTICIPATION DES TRANSPORTEURS NEERLANDAIS AU TRAFIC INTERNATIONAL

L'importance du marché international des transports pour la flotte néerlandaise (et l'économie nationale) est illustrée par le fait que plus de la moitié des transports internationaux qui prennent naissance aux Pays-Bas, qui y aboutissent ou qui transitent par leur territoire, est effectuée sous pavillon néerlandais.

Les tonnages transportés en trafic international sous pavillon néerlandais ont porté en 1981 sur 88,4 Mio t. Au total, 4 971 bateaux (avec une capacité de chargement de 4,25 Mio t) étaient engagés cette année-là de manière active dans ce trafic.

A coté des Pays-Bas, les autres pays parties prenantes dans ce trafic sont l'Allemagne (37,3 Mio t en 1981), la Belgique (28,2), la Suisse (11,2) et la France (5,9).

La part du pavillon néerlandais dans le trafic international du Rhin (mesuré à la frontière germano-néerlandaise) est de même particulièrement forte. Elle peut varier d'une année à l'autre, mais en représente presque toujours plus de la moitié du trafic. ainsi en 1981. la quote-part du pavillon néerlandais a été de 51,7 % (1980 : 53,3 %).

IV - LE TRAFIC INTERIEUR

L'offre

"Beurtvaarddiensten" : les services de messageries.

Il s'agit de transports à départs réguliers, horaires et relations fixes.

"Onderegeld vervoer" : le transport irrégulier contre rémunération.

Les transports irréguliers contre rémunération sont eux-mêmes subdivisés en :

- "wilde vaart" : le "tramping" ou le "transport à la cueillette".
Il s'agit des transports proposés dans les bourses d'affrètement.
- "bijzonder vervoer" : le transport spécial
- "campagnevaart" : le transport saisonnier (de pommes de terre et de betteraves notamment).

"Tankvaart" : le transport citerne (de produits pétroliers, huiles, etc..).

"Eigenvervoer" : le transport pour compte propre.

Le tableau qui suit donne un aperçu du développement du trafic intérieur selon les différentes catégories de trafics :

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Trafic total	79,5	94,1	98,0	92,2	87,1	88,8	81,8
Marchandises sèches	68,5	82,2	86,6	80,1	73,3	75,8	70,0
- pour compte d'autrui ...	37,6	42,6	40,8	43,3	42,0	41,9	36,8
"wilde vaart"	18,0	19,6	19,9	21,4	22,3	24,5	25,4
transports spéciaux ..	17,1	20,4	18,4	19,4	17,6	15,2	9,2
transports saisonniers	1,9	2,0	1,9	2,0	1,7	1,8	2,0
"beurtvaart"	0,6	0,6	0,5	0,5	0,4	0,4	0,2
- en compte propre	30,9	39,6	45,9	36,8	31,3	33,9	33,2
Transports citernes	11,0	11,9	11,3	12,2	13,7	13,0	11,8
- pour compte d'autrui ...	2,0	2,4	2,3	2,2	2,6	3,3	3,0
- en compte propre	9,0	9,5	9,0	10,0	11,1	9,7	8,8

La demande

Répartition des trafics pour compte d'autrui et pour compte propre selon la nature des marchandises (1981):

	Total en 1 000 t (y compris beurtvaart + transp. saisonniers)	Transports pour compte d'autrui (wilde vaart + régime spécial)	Transports pour compte propre
Produits agricoles	5 983	5 640	343
Denrées et fourrages	6 875	5 975	900
Combustibles solides	3 316	3 243	73
Pétrole et prod. pétroliers	156	139	17
Minerais et déchets	817	814	3
Produits métallurgiques ...	719	694	25
Minéraux et matériaux de construction	49 210	17 544	31 666
Engrais	2 402	2 311	91
Produits chimiques	130	96	34
Autres produits	<u>161</u>	<u>153</u>	<u>8</u>
Total	69 769	36 609	33 160

V - LA FLOTTE

Les statistiques néerlandaises font une distinction entre la "flotte enregistrée" et la "flotte active". La flotte enregistrée concerne l'ensemble des unités inscrites dans un registre. La flotte active, rassemble toutes les unités qui ont pris réellement part l'année précédente à l'activité fluviale.

A/ Flotte enregistrée

Au 1er janvier 1982, la flotte totale se composait de 12 649 unités (capacité de chargement 6 456 000 t), dont 8 314 bateaux (5 234 000 t) destinés au transport des marchandises sèches, 1 099 unités citernes (715 000 t) et 3 236 unités (508 000 t) affectées à des opérations particulières.

Les traits marquants de la flotte enregistrée sont les suivants :

- le grand nombre de petits matériels au point que 42 % des bateaux composant la flotte enregistrée sont des unités de moins de 250 t ;
- la prépondérance du vieux matériel : 60 % des bateaux enregistrés ont été construits avant 1940. Mais il s'agit pour l'essentiel de petites unités qui ne représentent que 39,4 % de la capacité de chargement globale.

B/ Flotte active

	Nombre	Tonnage
<u>Marchandises sèches</u>	<u>5 781</u>	<u>4 473 925</u>
dont :		
automoteurs	5 026	3 221 962
chalands	342	- 422 340
barges	413	829 623
<u>Flotte citerne</u>	<u>476</u>	<u>562 442</u>
dont :		
automoteurs	435	490 615
chalands	3	7 178
barges	38	64 649
<u>Flotte spécialisée</u>	<u>184</u>	<u>58 866</u>
dont :		
automoteurs	60	27 318
remorqueurs	124	31 548
<u>Total général</u>	<u>6 441</u>	<u>5 095 233</u>
Capacité de chargement moyenne : 791 t		

Classe	Bateaux à march. sèches		Bateaux citernes		Unités spéciales		Total	
	Nbre	Ton- nage	Nbre	Ton- nage	Nbre	Ton- nage	Nbre	Ton- nage
21 - 100 t	35	2295	6	411	27	1548	68	4254
100 - 200 t	188	28314	12	1759	58	8545	258	38618
200 - 300 t	423	104531	10	2412	28	6687	461	113630
300 - 400 t	996	348162	19	6782	22	7380	1037	362324
400 - 500 t	465	209114	41	18505	16	7317	522	234936
500 - 600 t	773	411261	19	10407	13	7049	805	428717
600 - 700 t	546	349327	18	11746	4	2605	568	362678
700 - 800 t	379	280736	16	12094	8	5777	403	298607
800 - 900 t	340	289192	22	18523	2	1707	364	309422
900 - 1000 t	392	370336	45	43119	-	-	437	413455
1000 - 1100 t	190	195667	16	17109	-	-	206	212776
1100 - 1200 t	165	188998	44	50526	-	-	209	239524
1200 - 1300 t	98	122180	23	28660	2	2505	123	153345
1300 - 1400 t	167	224483	21	28370	1	1318	189	254171
1400 - 1500 t	80	115702	40	58073	1	1416	121	175191
1500 - 1600 t	73	113107	40	61774	-	-	113	174881
1600 - 1700 t	68	111936	9	14980	-	-	77	126916
1700 - 1800 t	24	41608	9	15747	-	-	33	57355
1800 - 1900 t	22	40674	6	11182	-	-	28	51856
1900 - 2000 t	14	27257	8	15725	-	-	22	42982
2000 - 2500 t	151	342221	28	60848	-	-	179	403069
2500 - 3000 t	153	417804	12	32765	2	5012	167	455581
3000 t et plus	39	139020	12	40925	-	-	51	179945
Total	5781	4473925	476	562442	184	58866	6441	5095233

C/ Répartition de la flotte par nature de trafics

1982	Bateaux à march. sèches		Bateaux citernes		Unités spéciales		Total	
	Nbre	Tonnage	Nbre	Tonnage	Nbre	Tonnage	Nbre	Tonnage
Trafic international ¹⁾ ..	4452	3692481	427	527683	99	34404	4978	4254568
Trafic national ¹⁾	4704	3461931	229	274522	93	30058	5026	3766511
dont trafic citerne ...	-	-	229	274522	-	-	229	274522
Trafics secs	4704	3461931	-	-	93	30058	4797	3491989
dont p. compte propre ..	636	452033	-	-	38	11935	674	463968
Traf. p. compte d'autrui	4071	3011287	-	-	55	18123	4126	3029410
dont "wilde vaart"	3859	2881527	-	-	11	2493	3870	2884020
Trafics spéciaux	121	57884	-	-	41	15168	213	127549
Trafics saisonniers	140	103195	-	-	-	-	140	103195
"Beurtvaart"	32	6436	-	-	3	462	35	6898

¹⁾ Un bateau engagé aussi bien en trafic national que dans les transports internationaux est comptabilisé dans les deux catégories de trafic.

VI- LA MODERNISATION DE LA FLOTTEA/ Augmentation du tonnage moyen

Année	Nbre de bateaux	Port en lourd global (en 1 000 t)	Port en lourd moyen (en tonnes)
1.1.1961	12 795	4 316	377,3
1.1.1971	9 330	4 897	524,9
1.1.1976	7 873	5 153	654,5
1.1.1980	6 301	4 727	750,2
1.1.1981	6 440	4 960	770,2
1.1.1982	6 441	5 095	791,1

Au cours de la période considérée, l'augmentation de tonnage moyen a été plus forte dans la flotte citerne que dans la flotte à marchandises sèches :

- flotte citerne : + 60 % (de 739 à 1 183 t),
- flotte à marchandises sèches : + 50 % (de 506 à 760 t).

B/ Composition de la flotte par type de bateaux

La modernisation de la flotte néerlandaise est également illustrée par le développement de la motorisation et du poussage, alors que le parc remorqué n'a cessé de perdre en importance.

Année	Automoteurs		Chalandés remorqués		Barges de poussage	
	Nbre	Port en lourd	Nbre	Port en lourd	Nbre	Port en lourd
1.1.1961	70,5	52,5	29,5	47,5	--	--
1.1.1971	63,6	67,4	14,8	27,6	1,6	5,0
1.1.1976	85,1	72,8	9,6	15,6	5,3	11,6
1.1.1980	67,6	75,6	6,9	10,7	5,5	13,7
1.1.1981	65,6	73,6	7,3	9,6	7,0	16,8
1.1.1982	85,8	73,4	7,2	9,0	7,0	17,6

C/ Composition de la flotte par classe de tonnage

On a assisté depuis 1961 à un développement, souvent très prononcé, des classes de tonnage correspondant aux gros bateaux :

Année	Jusqu'à 250 t		250-400 t		401-650 t		651-1000 t		1001-1500 t		>1 500 t	
	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%
1.1.1961	6684	52,2	2763	21,6	1491	11,7	1019	8,0	558	4,4	680	2,2
1971	1394	20,7	3083	33,0	1731	18,6	1522	16,3	662	7,1	396	4,3
1976	1165	14,6	2104	26,7	1923	24,4	2417	16,0	731	9,3	533	6,8
1980	576	9,1	1323	21,0	1693	26,9	1396	22,2	764	12,1	549	8,7
1981	569	8,8	1336	20,7	1678	26,1	1430	22,2	809	12,6	618	9,6
1982	544	8,4	1280	19,9	1665	25,6	1434	22,3	848	13,2	670	10,4

D/ Composition de la flotte par tranches d'âge

La part des unités de 30 ans d'âge (ou plus) dans l'ensemble de la flotte néerlandaise s'est fortement réduite au cours des 20 dernières années.

	En nombre/% de bateaux			En capacité (1 000 t)/% de chargement		
	30 ans et +	10 à 30 ans	Unités de - de 10 ans	30 ans et +	10 à 30 ans	- de 10 ans
u 1.1.						
1961	10344/80,8	1457/11,4	994/ 7,8	3117/72,2	594/13,8	605/14,0
1971	6861/73,5	1282/13,8	1187/12,7	3093/63,2	793/16,2	1011/20,6
1980	3520/55,9	2367/37,6	414/ 6,5	2058/43,5	1928/40,8	742/15,7
1981	3408/52,9	2443/37,9	589/ 9,1	1996/40,2	1968/39,7	996/20,1
1982	3348/52,0	2446/38,0	647/10,0	1984/38,9	1982/38,9	1130/22,2

Les divers programmes de déchirage menés au cours des années 1964-1981 ont incontestablement marqué la composition de la flotte néerlandaise et conduit à un relèvement sensible de la qualité des matériels. Ces programmes se sont traduits par le retrait de 2 868 bateaux, représentant un port en lourd de 905 187 t.

D'abord orientés vers les petites embarcations jusqu'à 300 t et liés à la cessation d'activité, les programmes de déchirage de la cale vétuste ont été étendus en 1976 à l'ensemble de la flotte dans le cadre d'un plan de 4 ans. Le financement du plan de déchirage a été assuré pour moitié environ par l'Etat et pour moitié par la profession par le biais d'une contribution annuelle calculée sur le port en lourd de chaque bateau.

Pour résorber la capacité excédentaire, un nouveau plan de déchirage devrait être mis sur pied. Son financement serait assuré par la profession uniquement, l'Etat acceptant tout au plus de préfinancer l'opération. Les discussions à ce sujet ne peuvent toutefois pas être dissociées du contexte plus vaste de la résorption de la surcapacité dans le bassin rhénan.

VII- LES STRUCTURES DE LA PROFESSION

La loi néerlandaise n'établit pas de normes précises permettant de faire la distinction entre artisans et armateurs.

On admet dans la pratique que l'artisan batelier est celui qui exploite au maximum trois bateaux. Par déduction, tous les autres transporteurs sont considérés comme étant des armateurs, "grands" ou "petits" selon l'importance de leur flotte. Mais la ligne de partage entre grands armateurs et petites flottes (plus ou moins de 10 bateaux) reste arbitraire.

Nombre de bateaux	Nombre d'entreprises	Bateaux exploités	Port en lourd (1000 t)
1	4 044	4 044	2 672
2	506	1 012	776
3	111	333	295
<u>Total artisanat</u>	<u>4 661</u>	<u>5 389</u>	<u>3 743</u>
4	36	144	114
5	19	95	97
6 à 9	31	244	220
<u>Total petites flottes</u>	<u>86</u>	<u>483</u>	<u>431</u>
10 à 19	15	198	323
plus de 20	10	366	587
<u>Total armements</u>	<u>25</u>	<u>564</u>	<u>910</u>
<u>Total général</u>	<u>4 772</u>	<u>6 416</u>	<u>5 084</u>

Au vu de ces chiffres, il est évident que la navigation fluviale néerlandaise est dominée par l'artisanat.

Il représente 97,7 % du nombre des entreprises et contrôle 83,99 % du nombre de bateaux de la flotte active. En revanche, sa part dans le port en lourd tombe à 73,6 %.