

## «On gagnerait plus à se mettre ensemble»

**Denis Dagnelie est originaire de la région de Charleroi. Depuis 10 ans, il navigue avec son épouse sur un bateau de 1 500 t, le «Merrimack», une vieille unité de traction refaite à neuf et rallongée (80 x 9,50 m).**

Habitué des transports vers les Pays-Bas, l'Allemagne et la France, Denis Dagnelie revient régulièrement dans sa région d'origine où sa fille est scolarisée. «J'ai choisi ce gabarit pour pouvoir toucher régulièrement Charleroi, tout en profitant au maximum des possibilités du réseau», explique le batelier. «En Belgique, le marché progresse pour ce type de bateau. Il me permettrait aujourd'hui de me concentrer sur le trafic intérieur si je le voulais. Le redéploiement de l'activité sidérurgique, l'arrivée de nouveaux clients sur la voie d'eau, tout cela fait que l'on a désormais le choix entre deux ou trois transports lorsque l'on cherche un chargement».

D. Dagnelie est spécialisé dans les transports liés au secteur de la métallurgie, les ferrailles en particulier. Les frets y sont intéressants et son bateau à cale unique bien adapté à ce type de trafic. Avec l'évolution de la législation, il devient en effet de plus en plus difficile d'intervenir sur des trafics différents. «Je ne me vois pas transporter des céréales, par exemple», confie-t-il.

### RESTER MAÎTRE DE SON EXPLOITATION

Côté compétitivité, D. Dagnelie lorgne bien évidemment vers le Nord, même si en matière d'entretien des infrastructures, il y a des lacunes partout, même aux Pays-Bas! «Il est clair que les Néerlandais sont mieux soutenus et, surtout, depuis plus longtemps, pour construire des bateaux de plus en plus grands. Paradoxalement, il est aujourd'hui plus facile d'obtenir un prêt de 4 Mio € pour l'achat d'un bateau neuf que 1 Mio € pour l'achat d'une unité d'occasion. C'est l'année de construction du bateau qui semble primer. Pourtant, les frets sont les mêmes quel que soit l'âge du bateau!», indique-t-il.

Mais naviguer sur un bateau d'occasion, de gabarit moyen, est aussi une question de choix, celui de rester maître de son exploitation. «Nous avons une fille scolarisée à proximité de Charleroi et c'est important pour nous de pouvoir revenir régulièrement dans la région, quitte à refuser des voyages économiquement intéres-

sants mais qui nous éloigneraient trop longtemps».

Autre avantage prêté aux Pays-Bas, leur fiscalité avantageuse. C'est désormais un volet très important dans la gestion d'un bateau, alors que

eux-mêmes de s'organiser pour faire contre-pouvoir aux courtiers».

«Je suis moi-même membre fondateur du site [www.batellerie.be](http://www.batellerie.be), qui recense notamment les disponibilités des bateaux. L'idée est de gagner en transparence dans les relations chargeur-batelier-affrèteur. Les bateliers doivent mieux comprendre les besoins des clients, sur le site ils peuvent également se faire une idée de l'offre de transport du moment. Mais il n'y a que 82 inscrits, alors que la demande des clients est bien



Denis Dagnelie aux commandes du «Merrimack».

le batelier, devenu entrepreneur, doit savoir gérer et mettre un prix de revient sur son transport fluvial. D. Dagnelie reconnaît cependant le dynamisme pro-fluvial qui se développe aujourd'hui en Europe en général et en Belgique en particulier, tout en reprochant aux élus de sa nation d'être souvent prompt... à diviser.

### PLUS DE TRANSPARENCE

«Mon souhait pour l'avenir est que les bateliers comprennent enfin que l'on gagne plus à se mettre ensemble», appelle-t-il. «Nous ne devons pas tout attendre des organismes de promotion, ils ne sont pas là pour que les bateliers soient heureux dans leur métier. C'est aux bateliers

plus importante. Beaucoup a été fait pour le secteur, mais pour que ces efforts soient concluants, les bateliers doivent changer eux aussi!»

«Nous sommes tous concurrents, mais cette concurrence ne m'effraie pas. Pour qu'elle ne soit pas stérile, il faut se parler. Après tout, Belges, Néerlandais, Français, Polonais ou Tchèques, nous sommes tous dans le même bateau! Avec le développement de l'Europe de l'Est, on peut espérer que les bateliers de ces régions auront davantage la possibilité et l'envie de naviguer près de chez eux. La demande est en hausse et les bateliers sont aujourd'hui en position de force, mais il ne faut pas oublier pour autant que le secteur souffre de réels problèmes de recrutement, qui pourraient à long terme être très préjudiciables à la voie d'eau».

Nathalie Stey ■