



MAISON DE LA BATELLERIE

Sur la bonne voie, visible et durable

Rapport annuel 2023-2024



INSTITUT ROYAL POUR LE TRANSPORT PAR BATELLERIE asbl

📍 Rue de la Presse 19 - 1000 Bruxelles

☎ + 32 (0)2 217.09.67

✉ itb-info@itb-info.be

🌐 www.itb-info.be

🌐 www.cdni.be

NE: 0409.855.484 | RPM: 1000 Bruxelles

TABLE DES MATIÈRES

1. Préface	5
2. L'ITB en un coup d'oeil	6
L'ITB en tant qu'institut : profil & composition	7
L'ITB, en tant que maison de la batellerie, est fortement impliqué dans le secteur	8
3. Activités	10
Bilan annuel	11
Plan stratégique	15
4. Résultats	16
Flotte et performances	17
CDNI en action - Gestion des déchets en navigation intérieure année 2023	20
Bilan au 31 décembre 2023	26
Compte de résultat au 31 décembre 2023	28
5. Rapport du commissaire	30

En tant que maison de la batellerie, l'ITB déploie son expertise en tant que pont entre les bateliers et les autorités. Pour que le secteur puisse prospérer durablement dans un paysage logistique intégré.



L'ITB se montre

'Vivons heureux, vivons cachés ...'

Dans la mesure où cette expression s'appliquait à l'Institut Royal pour le Transport par Batellerie dans le passé, nous changeons rigoureusement le fusil d'épaule. Notre ambition : rendre l'ITB visible en tant qu'institution, partenaire, centre d'expertise... au service du secteur de la navigation intérieure ainsi que de toutes les autorités compétentes de ce pays.

Ce défi s'applique tant au niveau national qu'international.

L'ITB s'engage pleinement en tant que partenaire du Green Deal Binnenvaart Vlaanderen. L'un des engagements pris par l'ITB est de recruter un consultant en verdissement, soit en interne, soit en externe. La procédure est en cours. Ce consultant travaillera pour l'ensemble du secteur de la navigation intérieure et pour tous les entrepreneurs établis dans notre pays.

Le verdissement n'est pas seulement une tendance, c'est un mouvement inévitable qui dominera les affaires courantes dans les décennies à venir, dans tous les secteurs. Son application et sa faisabilité dans la navigation intérieure figurent donc en bonne place à l'ordre du jour de l'ITB.

Outre l'aspect technologique, l'aspect fiscal est également un moyen d'orienter et d'encourager le verdissement. C'est pourquoi l'ITB a commandé une étude sur le régime d'accises applicable aux différents types de carburants. Cette étude pourra faire l'objet d'un suivi international.

« Le travail ne doit pas seulement être fait, il doit aussi être perçu comme tel ... »

L'ITB s'est efforcé non seulement d'effectuer un travail en coulisses, mais aussi de le rendre visible et accessible à tous les intéressés. Le reportage sur Kanaal Z a été un premier pas dans cette direction ; il a montré l'Institut comme un ambassadeur de Bruxelles. L'Institut travaille aussi régulièrement sur sa visibilité via les médias sociaux. Plus d'informations à venir.

Tous ces efforts reposent sur notre tout nouveau plan stratégique. Les initiatives à court, moyen et long terme y sont expliquées. Ce plan, créé entièrement grâce aux efforts de l'équipe, est notre boussole pour les années à venir et nous guidera dans les défis qui nous attendent. Nous félicitons tous les employés pour leur précieuse contribution.

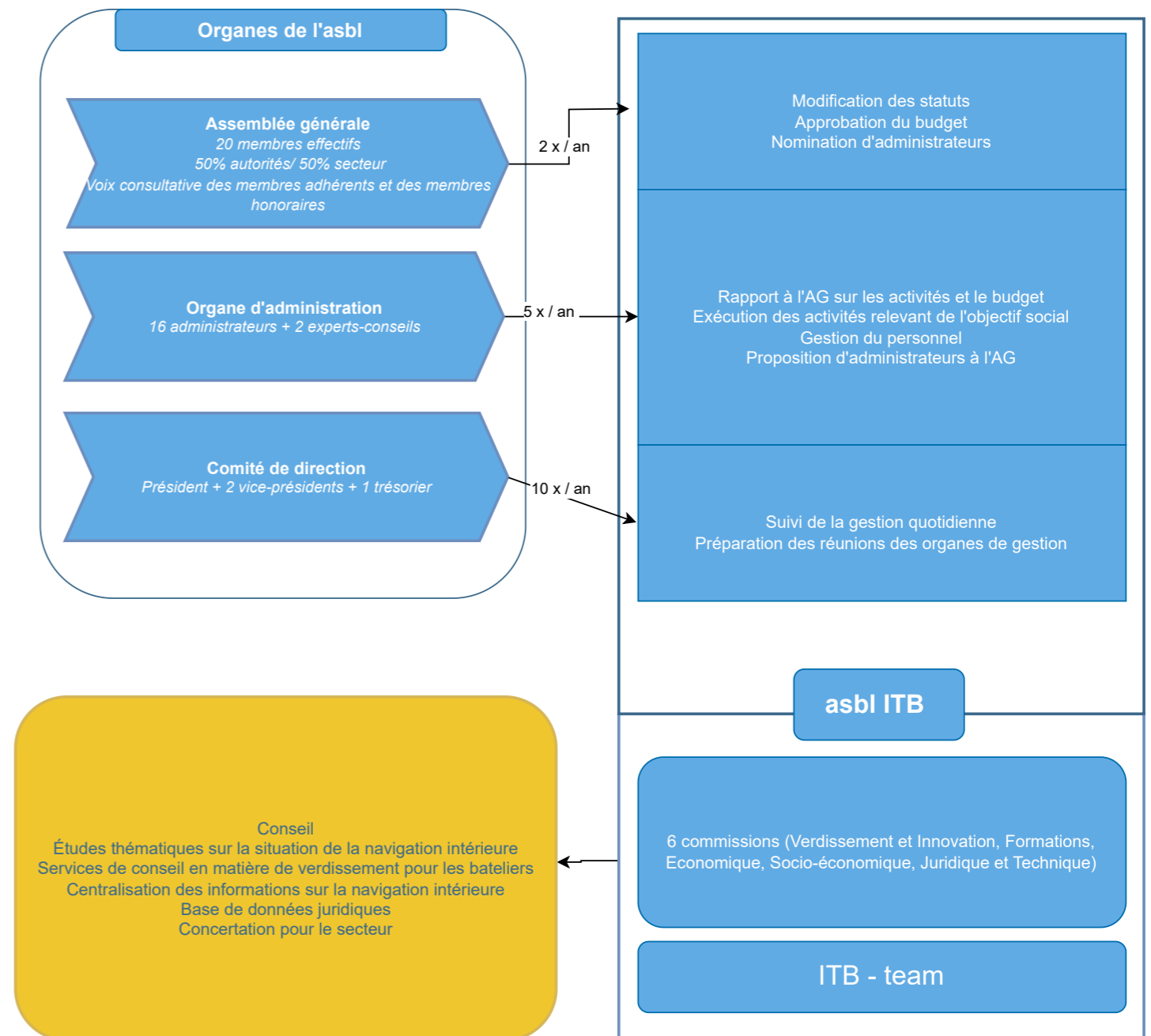
Les défis auxquels la navigation intérieure belge est confrontée sont immenses. Avec un 'yes we can', l'ITB, en tant qu'équipe, est prête à les relever avec détermination et confiance.

Koen Van den Borre
Président

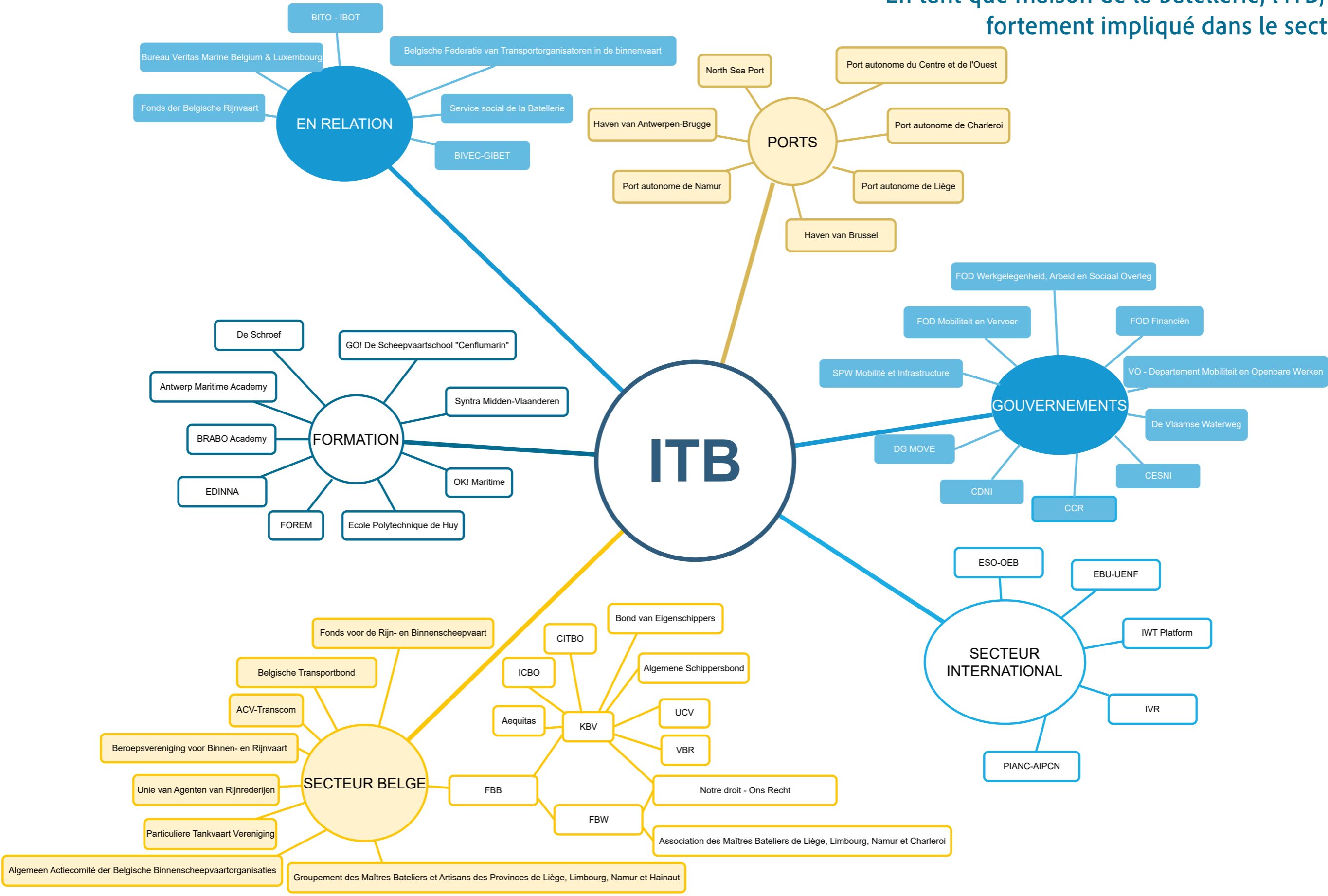
L'ITB EN UN COUP D'OEIL



L'ITB en tant qu'institution : profil et composition



En tant que maison de la batellerie, l'ITB, est fortement impliqué dans le secteur



ACTIVITÉS

Bilan annuel

ITB Reboot : un nouveau look avec un nouveau logo

En 2023, l'ITB a subi une transformation visuelle : un rebranding complet, comprenant un nouveau logo et une nouvelle identité d'entreprise. Le logo actualisé reflète notre dynamisme et la vision progressiste de l'ITB. Le design symbolise notre engagement en faveur de l'innovation et de la durabilité dans le secteur de la navigation intérieure, tout en honorant notre longue histoire et notre expertise.

La création d'une identité visuelle cohérente est une première étape pour renforcer notre positionnement en tant qu'organisation leader du secteur. Le rebranding de l'ITB annonce une nouvelle ère de croissance, de collaboration et de progrès. Nous sommes impatients de communiquer notre identité renouvelée et de poursuivre notre mission : stimuler et rendre la navigation intérieure plus durable.



Partenariat pour un avenir durable : L'engagement de l'ITB en faveur du Green Deal Binnenvaart Vlaanderen

Le 23 juin 2023, l'ITB a marqué son engagement en faveur du verdissement en rejoignant officiellement le partenariat du Green Deal Binnenvaart Vlaanderen. Ce partenariat, basé sur une vision commune de durabilité et de progrès, a marqué une nouvelle étape dans l'engagement de l'ITB en faveur d'un avenir plus vert pour le secteur de la navigation intérieure. En tant que membre du groupe pilote, du groupe de projet et du groupe de travail de communication du Green Deal Binnenvaart Vlaanderen, l'ITB s'engage à contribuer à la réalisation des objectifs et des étapes fixés, en collaboration avec tous les partenaires.

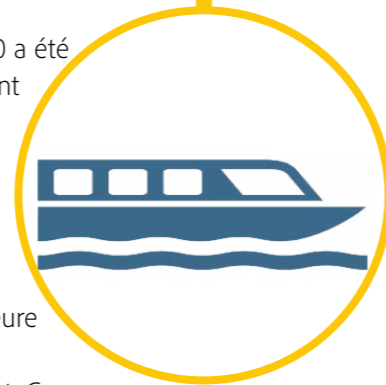
1. Fournir des conseils et un soutien personnalisés aux entreprises de navigation intérieure qui souhaitent rendre leur flotte plus écologique en recrutant un consultant en verdissement.
2. Identifier les obstacles réglementaires et développer un cadre réglementaire favorable aux carburants alternatifs durables.
3. Sensibiliser les entreprises de navigation intérieure aux possibilités d'économie d'énergie pendant la navigation.
4. Accroître le soutien à la mesure et à la déclaration des émissions.
5. Travailler avec des experts fiscaux pour développer des mesures fiscales efficaces qui soutiennent le verdissement du secteur de la navigation intérieure.
6. Créer une plateforme en ligne neutre qui centralise et met à la disposition de toutes les parties prenantes du secteur de la navigation intérieure, toutes les informations relatives au verdissement.

Étape importante : mise en oeuvre du système SPE-CDNI 3.0 actualisé dans le secteur de la navigation intérieure

Au cours de l'été 2023, le lancement du tout nouveau système SPE-CDNI 3.0 a été une référence pour l'ITB, en tant qu'Institut national belge. Ce développement a marqué un progrès significatif dans la numérisation du secteur de la navigation intérieure.

L'une des améliorations les plus notables du système SPE-CDNI 3.0 mis à jour est le passage d'une carte physique à une application avancée.

L'utilisation de cette application permet aux entreprises de navigation intérieure d'améliorer l'expérience des utilisateurs, d'enregistrer les données en temps réel et de faciliter la gestion des données ainsi que la procédure de paiement. Ce changement devrait contribuer à simplifier et à moderniser le SPE-CDNI.



Mise en oeuvre réussie de EOS

L'année 2023 a marqué une première étape pour l'ITB pour rationaliser le travail quotidien : les processus, les structures et la culture qui, ensemble, forment la base du fonctionnement optimal de l'organisation.

L'introduction d'EOS a fourni un cadre permettant d'améliorer l'efficacité et la concentration de l'organisation. EOS nous a aidés à mettre en oeuvre nos objectifs stratégiques de manière cohérente et mesurable. Cela nous a permis de définir une orientation claire pour nos activités et de renforcer la coopération au sein de notre équipe.

La mise en oeuvre d'EOS a entraîné un changement important au sein de l'ITB. Grâce à des contrôles réguliers, des réunions ciblées et des responsabilités clairement définies, chacun se sent impliqué, ce qui contribue au succès de l'ITB. En outre, EOS nous a aidés à rationaliser et à simplifier nos processus opérationnels, ce qui nous a permis de consacrer plus de temps et de ressources à la fourniture d'une interaction ou d'un service de qualité à nos clients et aux parties prenantes. Nous sommes déterminés à continuer à adopter les principes et les pratiques d'EOS comme base de la croissance et du développement futurs de l'ITB. Vous pouvez consulter plus d'informations à ce sujet dans le plan stratégique.



L'ITB se fait l'ambassadeur du secteur de la navigation intérieure dans les City Reports de Canal Z

À l'automne 2023, l'ITB a eu l'occasion de jouer le rôle d'ambassadeur du secteur de la navigation intérieure dans l'émission télévisée City Reports de Kanaal Z, une excellente occasion de souligner l'importance de la navigation intérieure auprès d'un large public. Sensibiliser aux avantages de la navigation intérieure en tant que solution de transport durable et efficace, tant sur le plan économique qu'environnemental.



Étude sur le régime des accises pour les biocarburants synthétiques dans la navigation intérieure

Le résultat tangible de notre engagement dans le cadre du partenariat du Green Deal Binnenvaart Vlaanderen est l'achèvement de notre étude sur l'application des droits d'accises sur les carburants alternatifs. Cette étude donne un aperçu de l'application de la législation sur les droits d'accises sur les carburants alternatifs dans différentes juridictions. L'analyse approfondie et la comparaison des différentes approches politiques nous permettent de comprendre en profondeur la situation actuelle et les obstacles potentiels.

Notre recherche n'a pas seulement identifié les défis existants, mais a également formulé des recommandations concrètes pour le développement d'un cadre réglementaire plus cohérent et plus stimulant. Ces recommandations comprennent, par exemple, des suggestions de clarification du texte web ou l'encouragement du verdissement par des solutions de financement, telles que l'encouragement de l'utilisation de carburants alternatifs par le biais de mesures fiscales. Ces recommandations ont été transmises au cabinet du ministère des finances lors d'une consultation le 25 mars 2024.



Introduction d'un nouveau classeur de documents de bord

En 2023, nous avons distribué la toute nouvelle version du classeur de documents de bord, avec drapeau et chemise fluo. Ce porte-documents, soigneusement compilé et organisé, offre aux professionnels de la navigation intérieure une solution pratique pour conserver tous leurs documents obligatoires en un seul endroit. Grâce à une vue d'ensemble structurée et facilement accessible, ils peuvent rapidement trouver les certificats requis lors des inspections, des contrôles et d'autres situations opérationnelles.

L'objectif de ce nouveau classeur est d'aider les opérateurs de la navigation intérieure à gérer efficacement leurs documents tout en se conformant à toutes les exigences de l'UE. En offrant cet outil, nous visons à simplifier les processus opérationnels à bord.

Commission de l'ITB

Les commissions socio-économique, économique et verdissement se sont réunies neuf fois en 2023. Ces réunions encouragent l'échange de connaissances et d'expériences et favorisent la consultation entre la vision et les politiques des gouvernements, d'une part, et les points de vue de l'industrie, d'autre part.

La commission de verdissement et d'innovation a travaillé sur une stratégie de verdissement qui se concentre d'abord sur l'alimentation à quai, puis sur l'éco-navigation et enfin sur la technologie innovante et durable. Des actions ont été entreprises pour chaque priorité : des recherches ont été menées sur la manière dont l'ITB peut jouer un rôle dans le traitement des données des armoires électriques à quai, en collaboration avec les Voies Navigables de France (VNF), l'ITB a engagé la mise en place d'un projet européen sur l'éco-pilotage, et des travaux ont été menés sur d'éventuelles options de financement alternatives pour les investissements qui seront nécessaires dans les technologies durables.

La commission économique a décidé de réviser les enquêtes trimestrielles, avec une nouvelle approche axée sur les opportunités et les obstacles sectoriels. Des thèmes tels que l'observation du marché, les questions fiscales et les régimes de subvention ont été abordés afin de soutenir le développement économique du secteur. La commission socio-économique a traité de questions telles que la qualification professionnelle, la prime de pouvoir d'achat, la réglementation des effectifs, les mesures d'accompagnement liées au verdissement et à la numérisation.



PLAN STRATEGIQUE

1

OBJECTIF PRINCIPAL

OBJECTIF : consolider le secteur et le préparer à l'avenir
CRENEAU : Fournir des services et jouer le rôle de médiateur entre les gouvernements et le secteur



2

STRATÉGIE DE MARKETING

GROUPES CIBLES

1. Les bateliers belges en possession d'un permis d'exploitation
2. Autorités impliquées dans la navigation

OFFRE

1. Des conseils fondés
2. Approche proactive (réponse aux événements actuels)
3. Triple pôle (expertise/consultation/flexibilité)



3

OBJECTIF POUR 10 ANS

Mise en œuvre de 10 actions qui ont (eu) un impact positif sur le secteur



4

3 ANS D'IMAGES

- Automatisation/numérisation des processus internes pertinents
- Verdissement : Label verdissement de la CCNR (ou de l'UE)
- Au moins 10 % de financement alternatif par rapport à 2023
- Les processus de base sont documentés, simplifiés et respectés par tous.
- Profil de centre d'expertise pour l'industrie et le gouvernement et de centre de formation
- La bonne personne au bon endroit



5

PLAN D'UN AN 2024

- Lancement du nouveau site web
- Livre de procédures (interne)
- Plan d'automatisation des processus RH (interne)
- Plan d'action pour faire du centre d'expertise une réalité
- Livre d'experts
- Analyse des lacunes et consultation sur les manuels du matelot et du batelier





RÉSULTATS

Flotte et performances

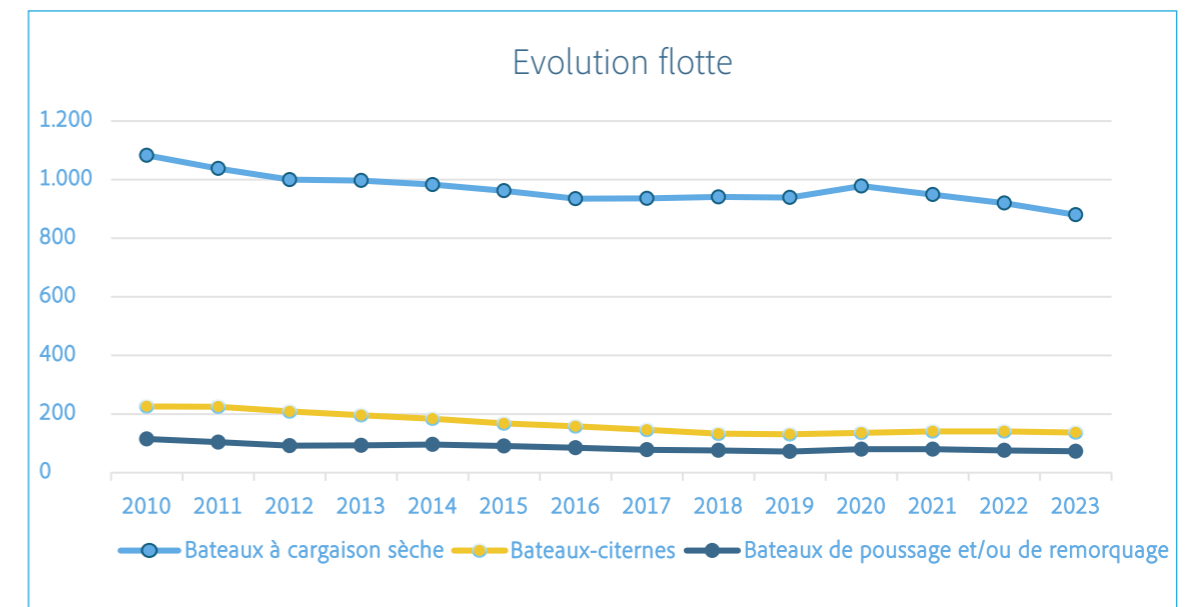
1. La flotte belge de navigation intérieure

Au 31 décembre 2023, la composition de la flotte de navigation intérieure des entrepreneurs belge était la suivante :

- 880 bateaux à cargaison sèche d'une capacité totale de 1.600.796 tonnes ;
- 137 pétroliers d'une capacité de 412.918 tonnes ;
- 73 pousseurs d'une puissance de 41.158 kW.

Soit un total de 1.090 barges d'une capacité combinée de 2.017.148 tonnes et d'une puissance totale de 654.294 kW. Cela représente une diminution par rapport à 2022 dans tous les segments, la plus forte baisse concernant les bateaux à cargaison sèche (-4,35 %), suivis par les bateaux de poussage et/ou de remorquage (- 3,95 %) et la plus faible concernant les bateaux-citernes (-2,84 %). Cette baisse n'est pas compensée par la tendance à l'augmentation de la capacité, puisque la capacité totale diminue de 2,22 %.

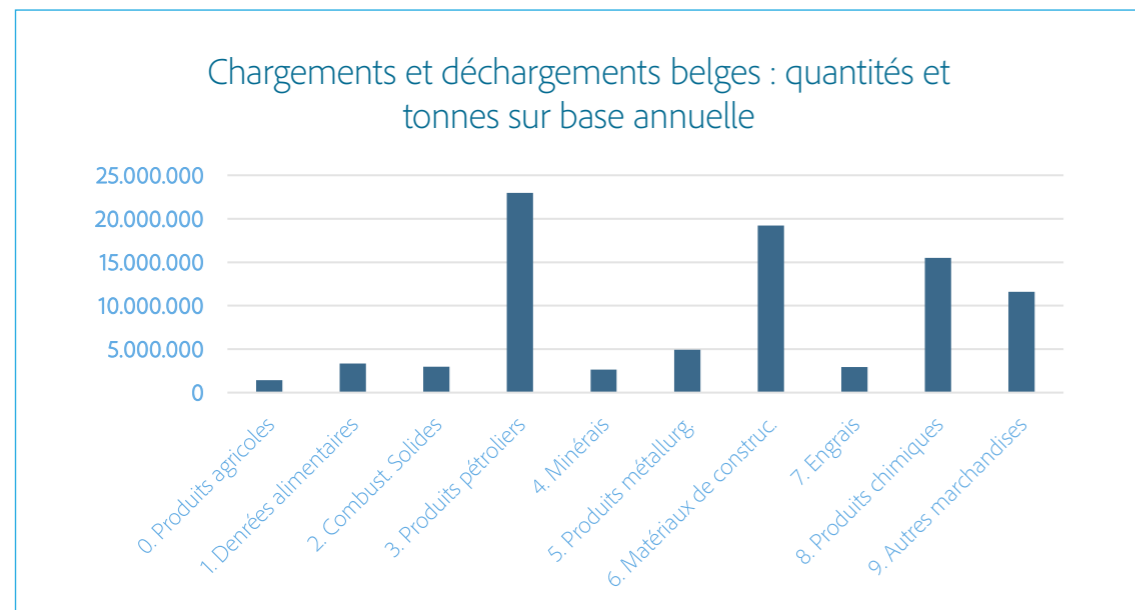
Le graphique ci-dessous illustre l'évolution de la flotte au fil des ans



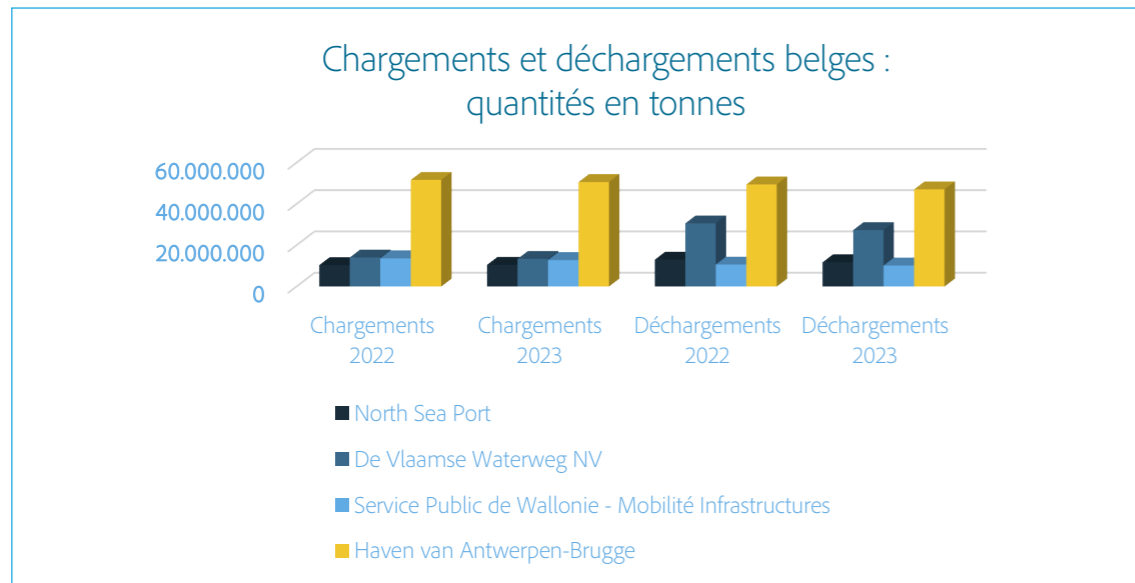
Plus de détails peuvent être trouvés sur notre site web (www.itb-info.be)

2. Performances des transports

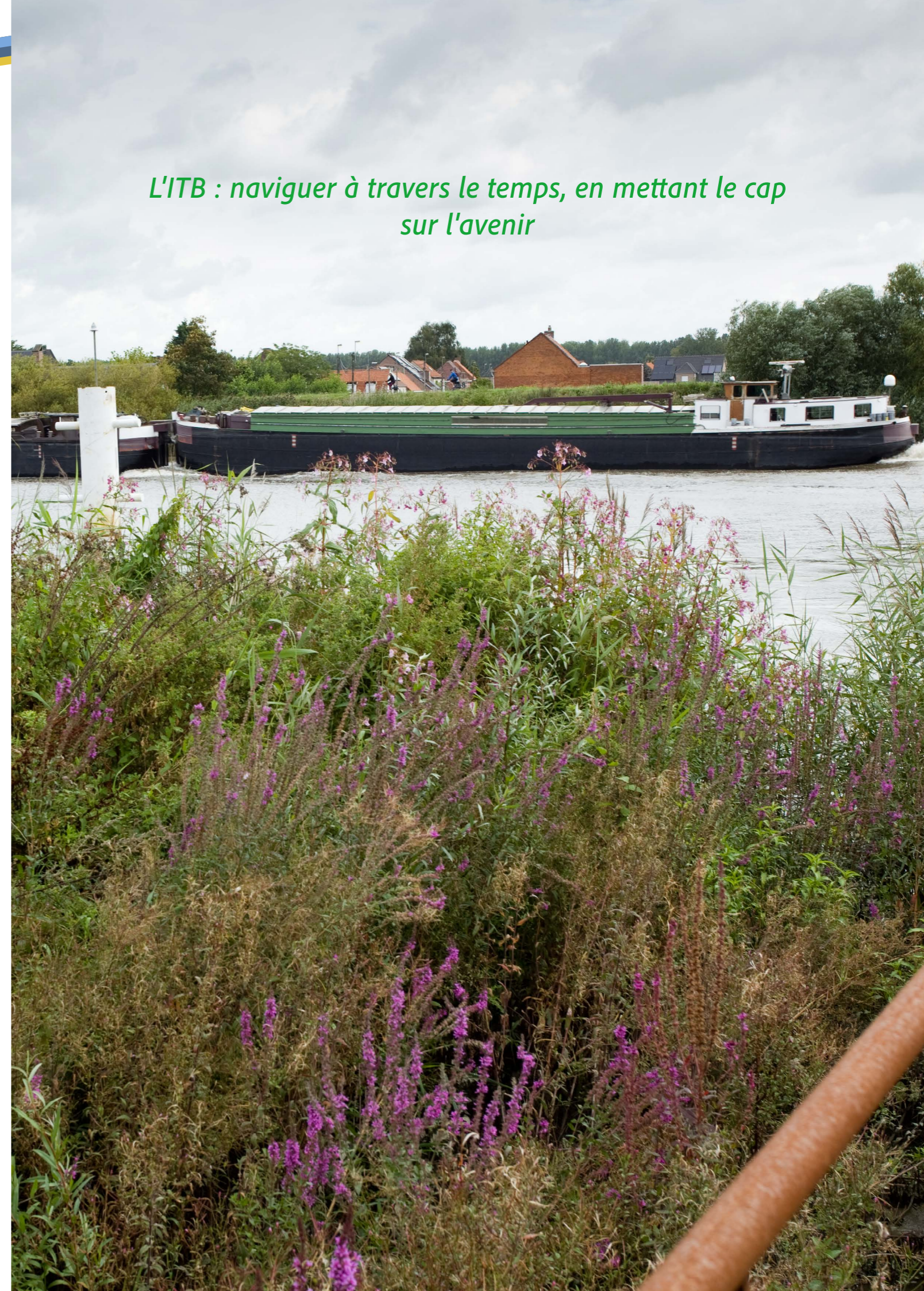
En 2023, la navigation intérieure belge a affiché une nette tendance à la baisse, avec une diminution de 2,71 % des marchandises chargées et une diminution encore plus importante de 7,15 % des marchandises déchargées par rapport à l'année précédente. Au total, 87,60 millions de tonnes de marchandises ont été chargées et 96,55 millions de tonnes de marchandises ont été déchargées par les bateaux de navigation intérieure sur les voies navigables belges en 2023. Les principales catégories de marchandises, notamment NVS 3 " Produits pétroliers ", NVS 6 " Minéraux et matériaux de construction ", NVS 8 " Produits chimiques " et NVS 9 " Autres produits ", ont représenté ensemble 77 % des marchandises déchargées et 79 % du total des marchandises chargées, comme le montre le graphique ci-dessous :



Vous trouverez ci-dessous un résumé des chargements et des déchargements sur les voies navigables belges, par lieu :



L'ITB : naviguer à travers le temps, en mettant le cap sur l'avenir





CDNI en action - Gestion des déchets en navigation intérieure année 2023.

Dans ce chapitre, vous trouverez toutes les informations concernant la gestion des déchets en navigation intérieure, y compris les résultats et les statistiques de la CDNI pour 2014- 2023.

1. Qu'est-ce que la CDNI ?

Bien que la navigation intérieure soit l'un des modes de transport les plus respectueux de l'environnement, les déchets sont inévitables. C'est parce qu'une collecte et une élimination efficaces des déchets contribuent à la qualité de l'eau et à l'environnement que la CDNI a été créée.

La Convention Déchets Navigation Intérieure (CDNI) régit la collecte, le dépôt et la prise en charge des déchets dans la navigation rhénane et intérieure. La CDNI a été signée en tant que traité le 9 septembre 1996 et est en vigueur en Belgique, en Allemagne, en France, au Luxembourg, aux Pays-Bas et en Suisse depuis le 1er novembre 2009. Depuis janvier 2011, les modalités relatives aux déchets des compagnies maritimes contenant des huiles et des graisses sont appliquées.

Envie d'en savoir plus ? Tout savoir sur la CDNI sur : Home CDNI (cdni-iwt.org)

2. L'ITB, intermédiaire de la mise en oeuvre de la CDNI en Belgique

En 2011, l'ITB a été désigné comme l'institution nationale responsable de la mise en oeuvre de la convention CDNI pour la Belgique. L'ITB calcule les taxes d'élimination, collecte les fonds correspondants et assure le suivi des paiements.

En d'autres termes, l'ITB est un intermédiaire dans la transaction de la contribution destinée à financer la collecte, la livraison et la réception des déchets d'exploitation des bateaux.

Cette contribution permet de réaliser les choses suivantes :

- Faciliter le tri et le recyclage des déchets, notamment grâce à un réseau d'installations de réception des déchets
- Garder nos cours d'eau propres en empêchant la pollution ou les rejets
- Promouvoir la prévention des déchets = conserver moins de déchets à bord

3. Financement de la CDNI selon le principe du 'pollueur/payeur'.

Les bateliers paient une redevance à la CDNI pour la collecte et l'élimination des déchets. Trois catégories de déchets sont couvertes par la CDNI :

1. Déchets industriels des bateaux contenant des huiles et des graisses (partie A)
2. Déchets de cargaison (Partie B)
3. Autres déchets d'exploitation des bateaux (eaux usées domestiques, ordures, boues et déchets spéciaux ; partie C)

Chaque utilisateur de la navigation intérieure, en l'occurrence l'exploitant de chaque bateau, paie à l'avance une redevance d'élimination lors de l'avitaillement en carburant. Cette redevance permet aux utilisateurs d'éliminer gratuitement les déchets dans les installations de réception et de décourager l'élimination incorrecte.

La rétribution d'élimination est identique dans tous les États et pour tous les bateaux. En 2011, une redevance d'élimination de 7,50 € par 1 000 litres de gazole avitaillé en franchise de droits avait été convenue. Compte tenu de l'indexation générale, cette contribution est passée à 8,50 € en 2021 ; en 2023, elle a atteint son taux actuel de 10 €.

Depuis 2011, un système de financement électronique ou compte ECO a été mis en place pour gérer les redevances d'élimination. Ce système garantit une gestion transparente et efficace des coûts.

4. Les contributions et les coûts sont répartis de manière égale entre les six États signataires du traité

Les recettes et les dépenses liées à l'élimination des déchets sont réglées au niveau international, de sorte que les contributions et les coûts sont répartis équitablement entre les six États contractants. En d'autres termes, les États dont les revenus sont plus élevés et les coûts plus faibles compensent les États dont les revenus sont plus faibles et les coûts plus élevés.

De plus amples informations et un aperçu des résultats au niveau international sont disponibles dans le rapport annuel de l'Organe international de règlement et de coordination (OIRC) sur le site web de la CDNI.

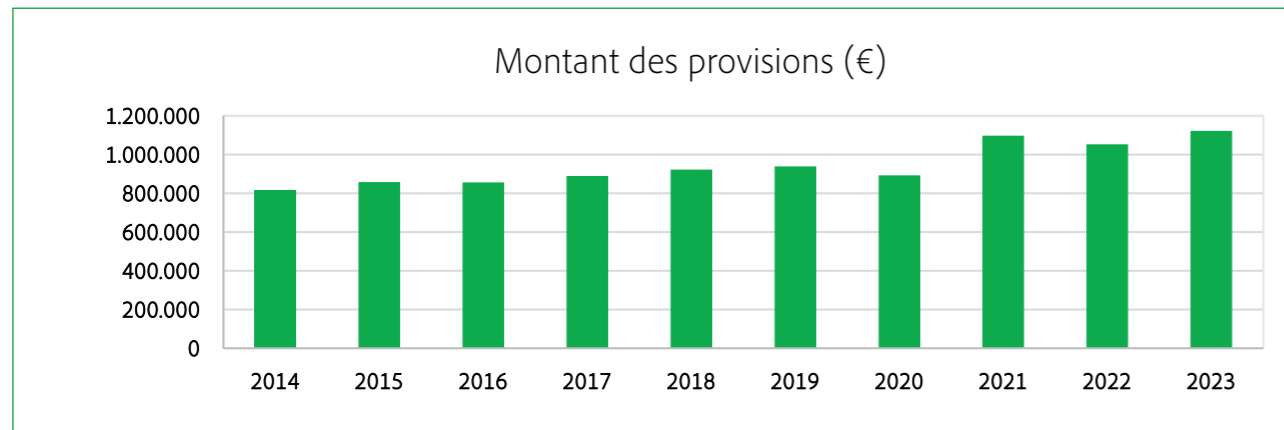
5. CDNI en chiffres, résultats et statistiques

Depuis son lancement en 2011, la CDNI a fourni des informations précieuses sur l'efficacité de la gestion des déchets dans la navigation intérieure.

Vous trouverez les chiffres clés sur les recettes et les dépenses, les références internationales ainsi qu'un aperçu des types de déchets dans la partie A de la CDNI.

Sur simple demande, vous pouvez obtenir des informations supplémentaires de la part de l'ITB.

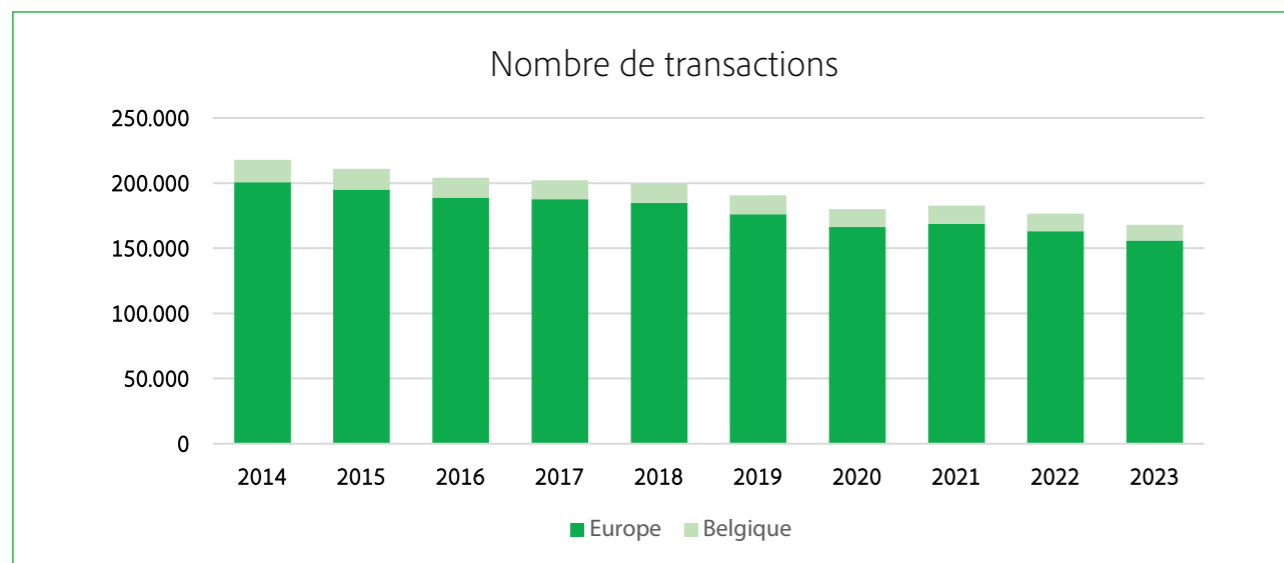
1. Montant des provisions



Les recettes ont généralement augmenté depuis 2014. Les augmentations plus importantes en 2021 et 2023 s'expliquent presque entièrement par l'augmentation de la redevance d'élimination à 8,50 € et 10,00 €, respectivement, et donc pas par une augmentation du volume de gazole avitaillé.

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
817.045 €	857.899 €	855.490 €	889.490 €	923.019 €	939.086 €	893.131 €	1.097.218 €	1.052.501 €	1.122.305 €

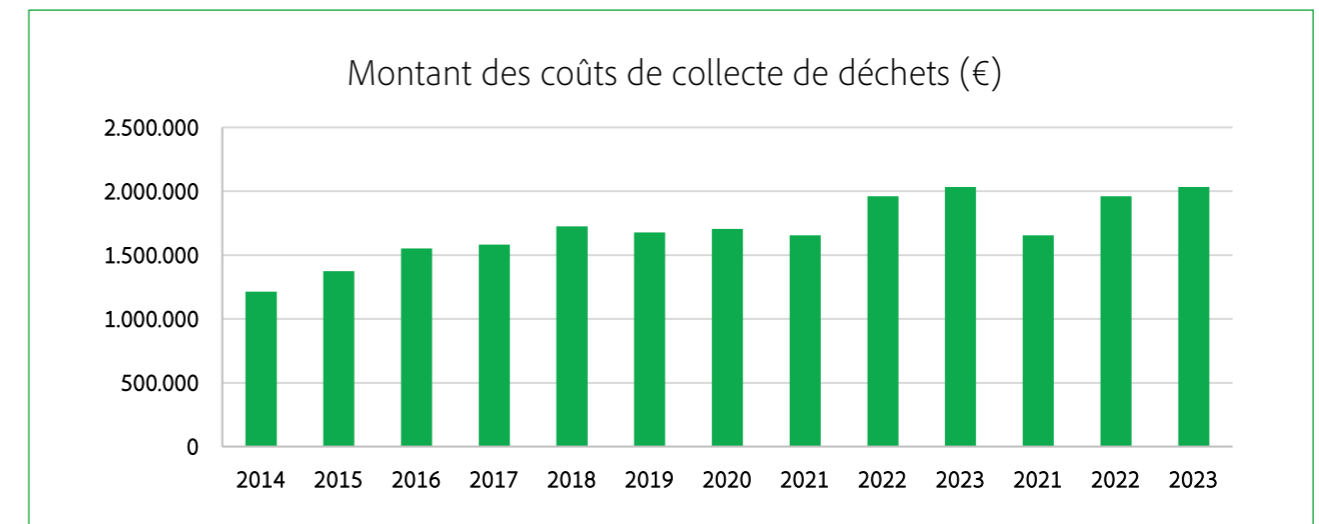
2. Nombre de transactions Europe et Belgique



La tendance générale du nombre de transactions est à la baisse en raison, d'une part, du déclin du commerce mondial et de la production économique qui a réduit le transport de marchandises de près de 11 % et, d'autre part, du fait que la navigation passagers n'a pas retrouvé ses pleines capacités.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Europe	200.669	195.136	188.857	187.767	184.909	176.208	166.351	168.747	163.152	155.854
Belgique	17.119	15.947	15.255	14.367	14.589	14.340	13.637	14.019	13.568	12.221

3. Montant des coûts de collecte des déchets

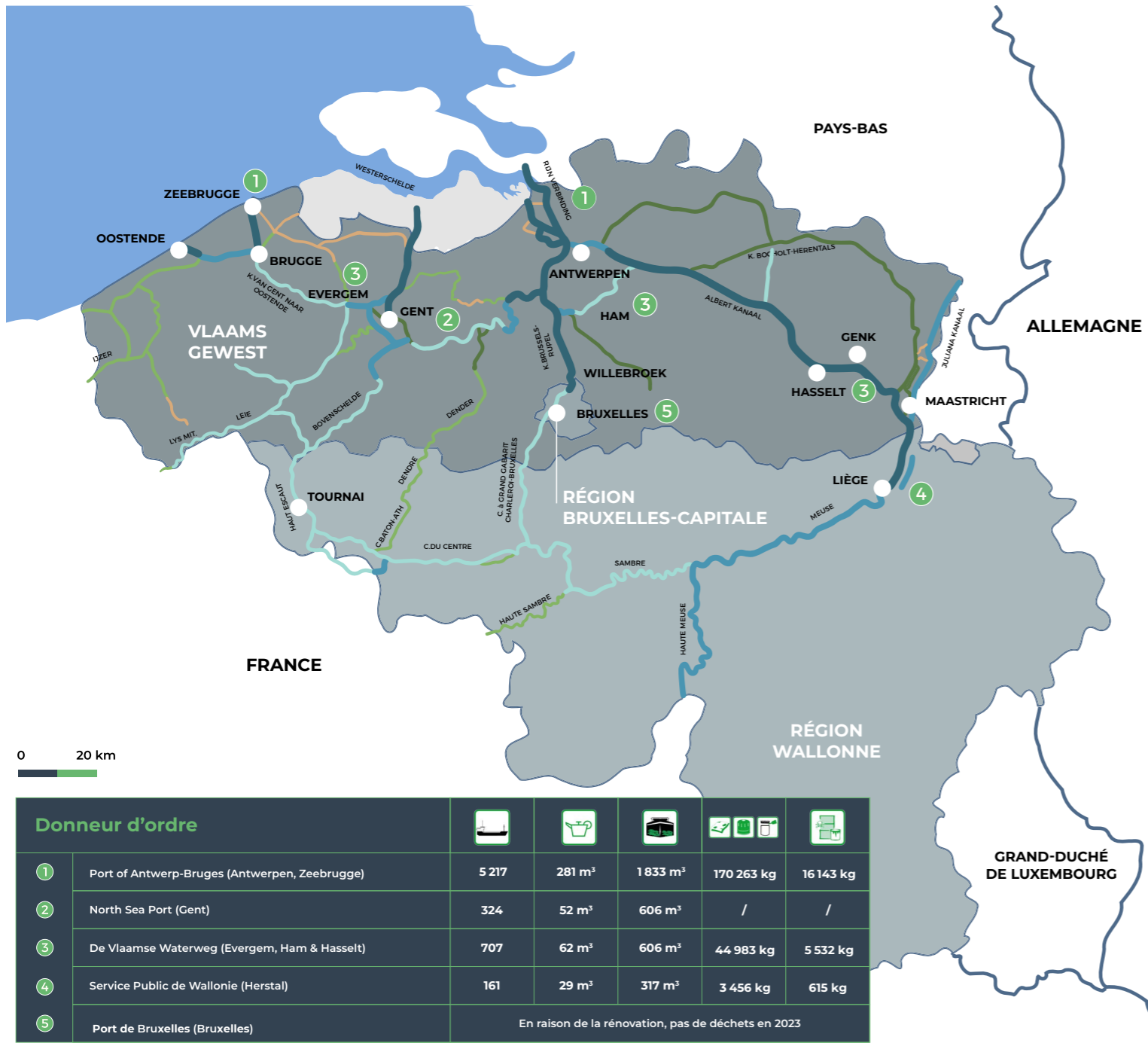


Les coûts de collecte des déchets ont progressivement augmenté jusqu'en 2018 en raison de l'expansion des services en Belgique. Entre 2018 et 2021, les coûts sont restés stables. L'augmentation en 2022, qui s'est poursuivie également en 2023, est due à trois facteurs principaux, notamment la hausse des prix de l'énergie, l'inflation et les coûts d'entretien de la vie.

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
1.213.788 €	1.373.989 €	1.552.424 €	1.581.747 €	1.725.124 €	1.677.186 €	1.705.767 €	1.654.442 €	1.959.740 €	2.033.537 €

Synthèse des volumes de déchets d'huiles et de graisses - 2023

En Belgique, la collecte d'huiles usagées (424 m³ - 2022 : 505 m³) et le volume d'eaux de fond cale (3.361 m³ - 2022 : 3.760 m³) pour 2023 montrent une diminution. Nous constatons une augmentation des déchets huileux solides (218.702 kg - 2022 : 205.151 kg) et une augmentation des récipients (22.290 kg - 2022 : 21.968 kg). On a enregistré 6.409 dépôts de déchets (partie A) ont note (2022 : 6.376).



Types de déchets huileux et graisseux

Nombre de dépôts de déchets	Déchets huileux solides (kg): chiffons, graisses, filtres usagés
Huiles usagées (m ³)	Emballage (kg): tonneaux et seaux à huile
Eaux de fond de cale (m ³)	



Bilan au 31/12/2023

(note { } : Intitulé des rubriques BNB – Bilan (A-ASBL 2.1 et 2.2 – pages 5-6/17)

ACTIF		
ACTIF IMMOBILISES		
Immobilisations incorporelles		35.759,96
- Amortissements	-35.759,96	0,00
Installations, Machines et outillage		104.288,90
- Amortissements	-88.474,59	15.814,31
Mobilier		45.283,89
- Amortissements	-16.911,96	28.371,93
Autres immobilisations corporelles - locaux		284.325,11
- Amortissements	-87.538,96	196.786,15
Créances à un an ou plus Sommes à recevoir		306.797,08
Placements de trésorerie		3.430.502,77
Belfius – Compte Epargne		303.863,94
BKCP Compte à terme		851.638,83
Bon d'état Fédéral		850.000,00
CBC Compte à terme		1.000.000,00
BNP Paribas Compte à terme		425.000,00
Valeurs disponibles		2.012.990,77
BNPP – Compte à vue		188.395,82
BNPP – Compte à vue CDNI – obligations interfédérales		77.158,40
BNPP – Compte à vue		301.555,43
BNPP – Compte à vue		3.049,37
Poste – Compte Epargne		213,92
Poste – Compte à vue		9.260,88
BNPP – Compte Epargne CDNI		578.126,29
CBC – Compte Epargne		260.365,27
CBC – Compte à vue		64.869,66
Belfius – Compte à vue		29.897,09
Caisse		98,64
Produits acquis/Charges à reporter		2.257,42
		5.993.520,43

PASSIF	
FONDS SOCIAL	
Fonds de l'association {10}	512.396,10
Fonds affectés aux obligations sociales	538.561,33
Affectation du résultat à la réserve sociale	-322.548,96
Réserve pour obligations sociales	216.012,37
Résultat positif reporté des exercices précédents	3.369.865,80
Affectation du boni de l'exercice 2023	183.534,88
Résultat positif reporté de l'exercice 2023	3.553.400,68
DETTES	1.710.749,04
Dettes à un an au plus	1.598.073,99
Autres dettes productives d'intérêts	112.765,05
Provision CDNI 2023 obligations internationales	
Charges à imputer/Produits à reporter	962,24
	5.993.520,43

Compte de résultat au 31/12/2023

DEBIT	
Frais de personnel	619.590,38
Frais de missions	16.224,06
Frais de locaux	71.017,13
Frais de support logistique	247.438,81
Frais de déplacements	6.911,81
Relations publiques et ressources opérationnelles	239.379,79
Frais de réunions	706,82
Jetons de présence	4.898,78
Cotisations INASTI	979,49
Documentation	23.495,00
Remboursement frais stage bateliers	30.875,00
Collaboration extérieure - experts	1.098,09
Amortissements et autres diminutions de valeur	30.535,95
Cotisations	43.909,63
Charges financières	11.634,11
Coût licences	49.040,00
Moins-value créances	2.062,23
Autres frais d'exploitation	5.235,25
Coûts de collecte CDNI	2.033.537,03
Coûts de collecte CDNI année N-1	19.315,92
Résultat négatif de l'exercice comptable	-139.014,08
Dont résultat à affecter aux résultats reportés	183.534,88
Dont résultat à affecter à la réserve sociale	-322.548,96
	3.318.871,20

CREDIT	
Produits bruts des licences d'exploitation	1.084.885,85
Produits d'exploitation divers	2.743,29
Produits financiers	5.443,03
Manuels	300,00
Cotisations	500,00
Provision CDNI	1.122.305,59
Procédures écrites	14.304,22
Soldes négatifs CDNI	14.554,42
Péréquation 2023 CDNI	877.604,66
Péréquation années antérieures	-16.647,09
Recettes administratives Eco-comptes	4.125,00
Recettes de facturation débiteurs douteux	1.215,04
Recettes CDNI	2.017.461,84
Résultat opérationnel CDNI	2.506,85
CDNI – Institut national	205.030,34
	3.318.871,20

RAPPORT DU COMMISSAIRE



Rapport du commissaire à l'assemblée générale des membres de l'Institut pour le Transport par Batellerie ASBL sur les comptes annuels pour l'exercice clos le 31 décembre 2023

Dans le cadre du contrôle légal des comptes annuels de l'Institut pour le Transport par Batellerie ASBL ("l'Association"), nous vous présentons notre rapport du commissaire. Celui-ci inclut notre rapport sur les comptes annuels pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, ainsi que les autres obligations légales et réglementaires. Le tout constitue un ensemble et est inséparable.

Nous avons été nommés en tant que commissaire par l'assemblée générale du 25 juin 2021, conformément à la proposition de l'organe d'administration. Notre mandat de commissaire vient à échéance à la date de l'assemblée générale délibérant sur les comptes annuels clôturés au 31 décembre 2023. Nous avons exercé le contrôle légal des comptes annuels de l'Institut pour le Transport par Batellerie ASBL durant 15 exercices consécutifs.

Rapport sur les comptes annuels

Opinion sans réserve

Nous avons procédé au contrôle légal des comptes annuels de l'Association pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, établis sur la base du référentiel comptable applicable en Belgique. Ces comptes annuels comprennent le bilan au 31 décembre 2023, le compte de résultats pour l'exercice clos à cette date et l'annexe. Le total du bilan s'élève à 5.993.520 EUR et le compte de résultats se solde par une perte de l'exercice de 139.014 EUR.

À notre avis, ces comptes annuels donnent une image fidèle du patrimoine et de la situation financière de l'Association au 31 décembre 2023, ainsi que de ses résultats pour l'exercice clos à cette date, conformément au référentiel comptable applicable en Belgique.

Fondement de l'opinion sans réserve

Nous avons effectué notre audit selon les Normes internationales d'audit (ISA) telles qu'applicables en Belgique. Par ailleurs, nous avons appliqué les normes internationales d'audit approuvées par l'IAASB et applicables à la présente clôture et non encore approuvées au niveau national. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités du commissaire relatives à l'audit des comptes annuels » du présent rapport. Nous nous sommes conformés à toutes les exigences déontologiques qui s'appliquent à l'audit des comptes annuels en Belgique, en ce compris celles concernant l'indépendance.

Nous avons obtenu de l'organe d'administration et des préposés de l'Association, les explications et informations requises pour notre audit.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons recueillis sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Gand, le 14 juin 2024

KPMG Réviseurs d'Entreprises
Commissaire
représentée par

Joris Mertens
Réviseur d'Entreprises

