



Artisan batelier Transport fluvial de marchandises (fret)



*Fiche réalisée en janvier 2010 - Code APE 50.40 Z
Référence APCE : HOT 16*

Cette fiche professionnelle a été réalisée en collaboration avec Entreprendre Pour le Fluvial



Nous remercions également les partenaires suivants pour leur contribution :

- Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale
- Comité des Armateurs Fluviaux
- Voies Navigables de France
- Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer
- L'Institut Supérieur de la Navigation Intérieure
- Centre de Formation d'Apprentis de la Navigation Intérieure
- Lycée Polyvalent et Centre de Formation d'Apprentis Emile Mathis
- Fluvial Initiative
- COGEBES
- FluviaTrans
- La Compagnie Fluviale de Transport
- Cemex

AVERTISSEMENT IMPORTANT

- *En application du Code de la propriété intellectuelle, IL EST INTERDIT DE REPRODUIRE intégralement ou partiellement ce document, sur quelque support que ce soit sans l'autorisation préalable écrite de l'APCE. vinay@apce.com*
- *Cette fiche ne peut faire l'objet **d'aucune diffusion, ni d'aucune vente** sans l'autorisation préalable écrite de l'APCE. A ces fins, une convention spécifique peut être passée avec l'APCE, convention réservée aux abonnés de l'Espace professionnels APCE. vuarin@apce.com*

En bref	Page 4
1. Définition de la profession	Page 5
2. Des éléments pour une étude de marché	Page 8
3. Les moyens nécessaires pour démarrer l'activité	Page 19
4. Les éléments financiers	Page 21
5. Les règles de la profession	Page 26
6. Contacts et sources d'information	Page 32
7. Bibliographie	Page 37
Informations pratiques	Page 38

MISES EN GARDE

1. Fiche réalisée par l'APCE et certains organismes professionnels. Malgré tout le soin apporté à la réalisation de celle-ci, nous ne pouvons garantir dans le temps les informations et nous déclinons toute responsabilité quant aux conséquences résultant de leur usage ou d'erreurs éventuelles.

2. La fiche ne constitue pas une méthodologie de création ou de reprise d'entreprise (ex. : les aides à la création d'entreprises ne sont pas traitées). Seules sont analysées les spécificités d'une profession (ex. : les aides pour l'édition de jeux vidéo). Ainsi, pour répondre à des questions d'ordre général sur la méthodologie de la création (étude de marché, comptes prévisionnels, aides et financements, structure juridique, formalités...), reportez-vous au site internet de l'APCE www.apce.com

Le Grenelle de l'Environnement prévoit de réduire la part des transports routiers d'ici 2012 en proposant des modes de transport moins impactants tel que le transport fluvial. Ce mode de transport est devenu une priorité, tout comme la modernisation des infrastructures.

La part du transport fluvial est en progression, et les projections récentes laissent présager une forte augmentation du chiffre d'affaires de ce secteur.

L'accès au métier d'artisan batelier est très règlementé et nécessite de détenir des certificats et attestations. Il faut par ailleurs prendre en compte les différentes facettes de ce métier qui demande à la fois de savoir piloter un bateau, le réparer en cas de pannes, savoir trouver des contrats de transport, gérer l'entreprise, etc. Si ce métier a longtemps été un mode de vie - le batelier vivant à bord de son bateau avec un équipage, la plupart du temps composé de lui-même et de son conjoint. Il est en pleine évolution et voit de nouveaux modèles d'exploitation apparaître.

Enfin, la batellerie artisanale doit relever le défi de la concurrence de la batellerie industrielle française et européenne.

■ ■ ■ CHIFFRES CLES

Nombre d'entreprises	Créations annuelles	Investissement de départ
1 094	67	80 K€ à 3 M€

Evolution de la création d'entreprises : nombre d'entreprises créées chaque année

Source : Insee - Code 50 40 Z - Transport fluvial de fret

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
36	29	27	38	49	48	67

■ ■ ■ ACTIVITES

Le champ retenu est celui des entreprises ayant pour activité principale le transport de marchandises par voie fluviale pour compte d'autrui. Les marchandises appartiennent à des tiers et sont transportées, moyennant rémunération, sous la responsabilité de l'artisan batelier.

En France, le secteur du transport fluvial de marchandises est représenté par deux types d'acteurs principaux transportant des marchandises sur les fleuves et les canaux :

- La flotte artisanale composée d'artisans bateliers qui réalisent, pour la plupart, des contrats au voyage. Pour l'essentiel, ce sont des unités de transport de moyenne capacité qui appartiennent à une famille. Activité de tradition familiale qui tend à évoluer, elle se transmettait de père en fils et s'exerçait jusqu'alors généralement en couple ;
- La flotte industrielle est composée des compagnies de navigation. Celles-ci possèdent des flottes de bateaux automoteurs et de barges (+ pousseurs) de grandes capacités. Ces unités permettent le transport massifié de marchandises et emploient des équipages salariés.

Ces deux catégories sont représentées respectivement par la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale (CNBA) et par le Comité des Armateurs Fluviaux (CAF).

Le Comité des Armateurs Fluviaux est une organisation professionnelle qui regroupe, pour le transport de marchandises, des armements, des flottes industrielles et des groupements.

La Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale, instituée par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982, est un établissement public national à caractère administratif ayant notamment pour mission de tenir le registre des entreprises de la batellerie artisanale, ainsi que le registre des artisans bateliers dès lors que les entreprises n'emploient pas plus de six salariés. Elle est également le Centre de formalités des entreprises dans le secteur du transport fluvial.

Deux unités motorisées différentes sont utilisées dans le secteur fluvial :

- Les automoteurs (environ un millier en France) sont pour les deux tiers représentés par des unités de petit gabarit, de tonnage inférieur à 300 t. Cette catégorie est associée au réseau dit Freycinet, reliant les bassins à grand gabarit. Le tiers restant est composé d'unités de transport de plus de 500 t.
- Les pousseurs (environ 120 en France) sont des unités motorisées utilisées pour pousser des barges en convoi. Ils se retrouvent en grande majorité en Seine.

Code APE de la NAF depuis janvier 2008 : 50 40 Z Transports fluviaux de fret
(Ex 612ZA).

www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=nomenclatures/naf2008/naf2008.htm

1 - Définition de la profession

● ● ● Organisation de la profession

Avec la libéralisation du transport fluvial intervenue au 1^{er} janvier 2000 (loi n°2001-43 du 16 janvier 2001 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports), favorisant le développement des échanges fluviaux, l'organisation du secteur s'est trouvée profondément modifiée :

Les bateliers du transport fluvial de marchandises peuvent ainsi :

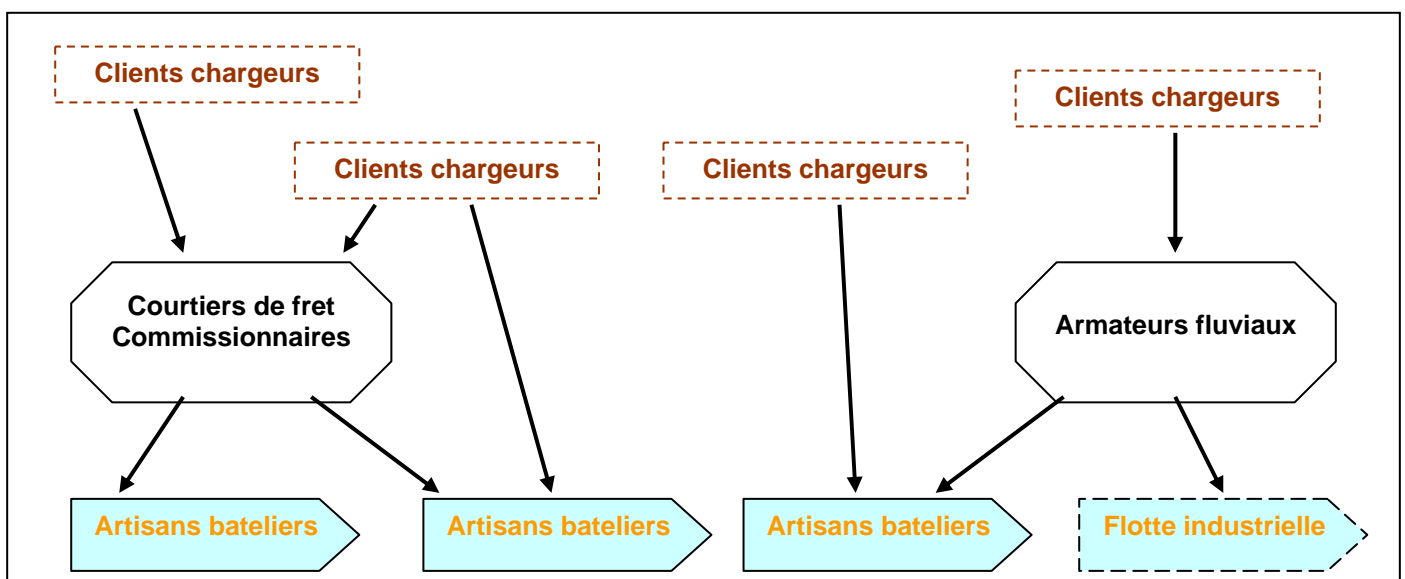
- Faire appel à des **intermédiaires de fret** (ou commissionnaires de fret/affréteurs) qui peuvent offrir une garantie de chargement à l'année au transporteur en échange de l'utilisation exclusive de la cale ou proposer au coup par coup (spot) des missions de transport en fonction des besoins de leurs clients et des quantités de marchandises à transporter.
- Travailler de manière indépendante, sans avoir recours à des intermédiaires et contracter des contrats directement auprès de chargeurs industriels.

D'autre part, certains bateliers se sont regroupés en **groupements, coopératives ou unions professionnelles** qui sont notamment chargés de trouver des transports pour leurs adhérents. Il existe principalement trois coopératives de transport fluvial en France : la SCAT, présente principalement sur l'axe Seine et Nord-Sud, Navisudest, présent sur le bassin Rhône-Saône et Navisco, intervenant sur les bassins de la Saône et du Rhin, jusqu'en Belgique et en Hollande.

Les artisans ont aussi la possibilité de s'associer en **GIE**, lesquels répondent à des offres de fret.

En parallèle officient les **compagnies fluviales ou armateurs fluviaux** qui disposent de leurs propres cales pour assurer les trafics obtenus par leurs propres commerciaux. Il peut arriver à ces dernières de faire appel à des artisans bateliers en sous-traitance.

Schéma commercial du transport de fret



■ ■ ■ APTITUDES

Posséder une **Attestation de capacité professionnelle** (ACP), attestation obligatoire pour s'installer en tant qu'entrepreneur batelier (cf. rubrique 5), et un **certificat de capacité à la conduite des bateaux de commerce** (permis de conduire de navigation fluviale). Il existe différents permis selon le type de bateau (cf. rubrique 5). Posséder également les **certificats réglementaires obligatoires et attestations** selon la nature de la voie d'eau empruntée et celle des marchandises transportées (cf. rubrique 5).

Maîtriser toutes les techniques de la navigation, de la réglementation en matière de transport, de management, l'informatique et les nouvelles technologies. Posséder des qualités de gestionnaire et de commercial (démarchage de la clientèle potentielle et recherche de nouveaux marchés). Eventuellement parler une ou plusieurs langues étrangères.

■ ■ ■ LEXIQUE

Fret ou transport de marchandises	<ul style="list-style-type: none"> désigne le transport de marchandises d'un lieu à un autre, par différents modes de transports (fret ferroviaire, fret fluvial, fret routier, etc.).
Batelier	<ul style="list-style-type: none"> Artisan dont le métier est de gérer et de piloter un bateau.
Batellerie	<ul style="list-style-type: none"> Ensemble de la profession du transport par les eaux intérieures.
Affréteur	<ul style="list-style-type: none"> Intermédiaire entre le donneur d'ordres (chargeur) et le batelier (transporteur).
Donneur d'ordres (chargeur)	<ul style="list-style-type: none"> Client qui confie ses marchandises au batelier, à la compagnie ou à l'affréteur.
Freycinet	<ul style="list-style-type: none"> Péniche traditionnelle la plus courante (38,50 m de long sur 5,05 m de large) qui peut transporter de 250 à 350 tonnes de fret.
Pousseur	<ul style="list-style-type: none"> Bateau propulseur équipé pour le poussage de barges en convois. Il possède un moteur puissant et abrite les logements de l'équipage.
Transport multimodal	<ul style="list-style-type: none"> Evoque un mode de transport combinant divers moyens de transport de marchandises, par exemple fluvial/fer/route. Appelé aussi transport intermodal, plurimodal, ou combiné.
Taux de fret	<ul style="list-style-type: none"> Prix à la tonne transportée pour un chargement.
T-km	<ul style="list-style-type: none"> Tonne kilomètre : unité de trafic correspondant au transport d'une tonne de marchandises sur un kilomètre. Sert de base de calcul au chiffre d'affaires sur un fret donné.

■ ■ ■ L E M A R C H E

La France possède le plus grand réseau européen de voies navigables. Le transport fluvial est réalisé sur plusieurs « bassins de navigation » - dont les principaux sont : le Nord-Pas de Calais, le Seine-Oise, le Nord-est, le Rhin et Rhône-Saône. Ces derniers irriguent les grands axes commerciaux du territoire.

Le réseau est composé de 6 700 km de canaux et rivières aménagés, de plus de 2 000 ouvrages d'art et de 40 000 hectares de domaine public bord à voie d'eau.

Mode de transport trop souvent sous-estimé, le fluvial a de belles perspectives d'avenir et des capacités encore inexploitées. A l'heure du développement durable, la voie d'eau dispose d'atouts importants : prix compétitifs, réserves de capacité et délais fiables. Sa faible consommation d'énergie, son intégration dans les paysages, sa grande capacité de massification lui permettent de pénétrer au cœur des villes, et en font un mode respectueux de l'environnement. Ainsi, sa croissance est amenée naturellement à se poursuivre.

Il représentait 76 millions de tonnes en 2007 (transit rhénan inclus), soit 243 millions d'euros de chiffre d'affaires en France par an, dont 71 millions pour les Freycinets et les petits gabarits (inférieurs à 400 t).

Bien qu'en croissance continue (+ 30 % entre 1997 et 2007), il reste aujourd'hui relativement modeste avec environ un millier d'entreprises de transport en activité, dont la majorité de type artisanal (70 %) et ne représente que 3,4 % des marchandises transportées tous modes confondus au niveau national mais peut atteindre 30% dans certaines régions en bord à voie d'eau¹.

● ● ● La filière

En 2005, 968 entreprises étaient recensées, elles employaient 2 236 salariés dont 1 142 non salariés (artisans) et 1 094 salariés.

La flotte fluviale française est composée de 1 393 unités en France, dont 80 % de moins de 1 000 tonnes et une moyenne d'âge supérieure à 60 ans, pour une flotte européenne, qui comptabilise près de 12 000 unités et une moyenne d'âge inférieure à 40 ans.

La flotte française représente 12 % de la flotte européenne en nombre, et 8 % en capacité seulement, en raison d'une taille moyenne inférieure à la moyenne européenne.

● ● ● Les entreprises

Chiffres clés du code NAF 50 40 Z
Source : Entreprendre Pour le Fluvial –

Nombre d'entreprises	Chiffre d'affaires	Salariés
968	243 M €	1 094

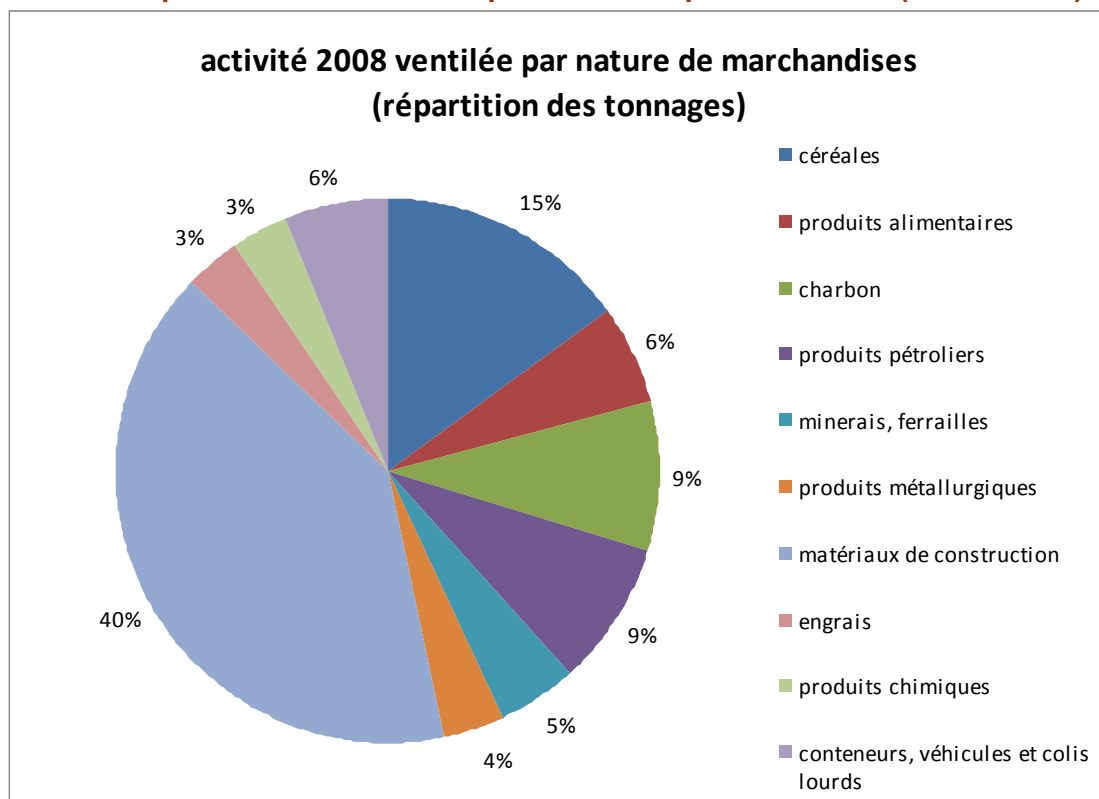
¹ Source : Entreprendre Pour le Fluvial - EUROTRANS – Horizon 2020.

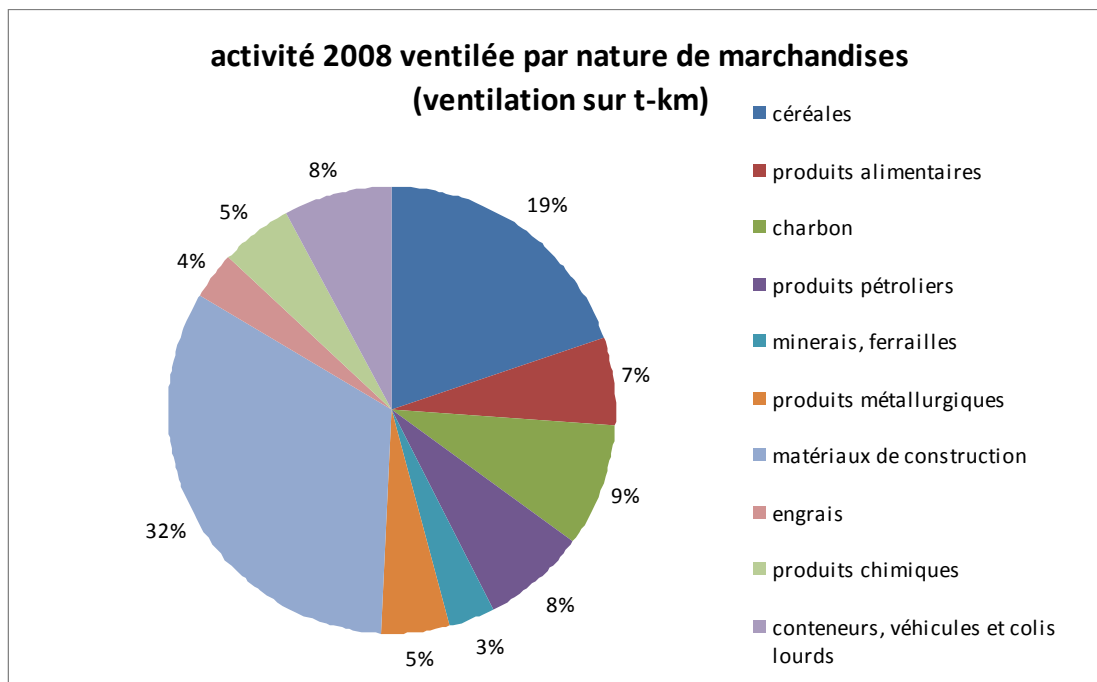
Environ 90 % des entreprises de transport fluvial de marchandises auraient un effectif inférieur à 10 salariés (Source : le MEEDDAT).

● ● ● Les principaux produits et prestations

Le fluvial, à travers une large gamme de matériel, permet de transporter tous types de produits grâce à une grande souplesse et adaptabilité. Le facteur essentiel de cette diversification est le marché des conteneurs, lui-même en hausse.

Parts respectives des différents produits transportés en 2008 (Source VNF)





On observe cependant, au cours des dix dernières années, des croissances considérables pour les activités de transport de produits métallurgiques (+ 70,8 %), des machines, véhicules et containers (+ 340,12 %).²

Equivalent tonnage bateaux/camions (Source CNBA)

	Tonnages	Dimensions	Equivalent en nb de camions
Péniches de type "Freycinet"	350	38,5 m x 5,05 m	14
Péniches de type "Canal du Nord"	970	70 m x 5,7 m	39
Chaland de Seine	1300	55 à 75 m x 7,8 m	52
Automoteur de type "Rhein-Herne Kanal"	1350	80 m x 9,5 m	54
Automoteur rhénan	2500 à 4000	de 110 m à 135 m x 11,4 m	100 à 160
Convoi poussé	5000	185 m x 11,4 m	200

Depuis 2009, Voies Navigables de France (VNF) a mis en place sur son site internet un éco-calculateur « EVE », qui permet d'après les caractéristiques de son bateau de comparer les résultats entre le fleuve et la route concernant les économies liées à la consommation de

² Source : *Entreprendre pour le fluvial – Horizon 2020*

carburant et aux émissions de CO₂, et les coûts externes évités (insécurité, pollution atmosphérique, effet de serre, congestion et bruit).

www.vnf.fr/eve

■ ■ ■ **E** VOLUTION DU SECTEUR

● ● ● **L**es entreprises

Dans l'ensemble, on note un très faible renouvellement de la flotte en France et en Europe. Les renouvellements sont ponctuels et très liés à des évolutions de réglementations (liquide) et des opportunités de diversification industrielle (métallurgie, véhicules, vrac, solide) et maritime (conteneurs).

Par ailleurs, on observe une croissance continue de l'effectif du transport fluvial depuis 1998, dans le prolongement de la croissance du transport fluvial en France.

● ● ● **L**e volume du transport fluvial

Le transport fluvial a enregistré une hausse de 34 % de son trafic depuis 15 ans. L'activité atteint avec le fluviomaritime 7,9 milliards de t-km.³

Tableau 2 : Trafic fluvial 2007 en France par catégorie de marchandises en t et t-km (VNF)

Chapitres NST de marchandises	Tonnes	Tonnes-kilomètres	Distance moyenne
0- Produits agricoles	9 057 079	1 469 242 236	162
1- Denrées alimentaires et Fourrage	3 142 306	439 360 953	140
2- Combustibles minéraux	6 378 327	641 662 949	101
3 - Produits pétroliers	6 291 441	604 335 362	96
4- Minerais, déchets métallurgiques	3 046 400	346 782 409	114
5- Produits métallurgiques	2 917 343	492 687 991	169
6- Minéraux bruts/Matériaux de construction	26 326 911	2 592 537 019	98
7- Engrais	1 515 317	260 365 082	172
8 - Produits chimiques	2 353 716	417 724 577	177
9- Machines, véhicules et transactions	3 855 142	657 961 733	171
Total	64 883 982	7 922 660 311	122

Ces données s'entendent hors transit rhénan

Source : *Entreprendre Pour le Fluvial - EUROTRANS – Horizon 2020.*

Le réseau fluvial français se présente comme une juxtaposition de plusieurs bassins connectés ou non, ce qui se traduit par des comportements d'acteurs et une structuration du marché très diversifiée.

Sur le plan de l'offre de transport fluvial, les bassins ouverts sur l'Europe du Nord que sont le Rhin ou la Moselle présentent des profils très différents de celui du Rhône qui est un bassin « fermé ».

³ Tonne kilomètre, unité de trafic correspondant au transport d'une tonne de marchandises sur un kilomètre. Sert de base de calcul au chiffre d'affaires sur un fret donné.

Sur le plan de la demande, les bassins présentent également des caractéristiques différentes liées à la présence et au dynamisme des principaux générateurs de flux que sont les gros chargeurs et les ports maritimes.

● ● ● Evolution

Comme le fluvial est un transport propre, compétitif et écologique, sa croissance est amenée à se poursuivre :

- Face à l'augmentation du prix de l'énergie et à la croissance des échanges internationaux ainsi qu'à la prise de conscience collective de la nécessité du développement durable, le fluvial apparaît comme une alternative écologique au « tout-routier » ;
- Le réseau français de voies navigables dispose de fortes réserves de capacité et peut, contrairement à d'autres modes de transport, absorber de nouveaux trafics ;
- L'activité fluviale verra dans les années à venir un changement de son modèle économique. Les évolutions technologiques faciliteront le transport simultané de marchandises de masse et d'unités de charges intermodales en accroissant la productivité d'où une facilitation pratique et commerciale du transport multimodal.
- Il présente l'avantage de ne pas entrer en concurrence avec le transport de personnes (comme par exemple, SNCF Voyageurs et les déplacements de véhicules personnels sur la route).

Le transport fluvial français sera mieux connecté à l'Europe grâce à la modernisation du réseau, au développement des plates-formes portuaires, aux mesures incitatives et au projet de canal à grand gabarit Seine-Nord-Europe.

● ● ● En France

On assiste à une prise de conscience et une volonté du Gouvernement de relancer le transport fluvial en France dans un cadre intermodal, en continuité avec les modes maritime et ferroviaire.

Dans ce contexte, le Grenelle de l'Environnement fait du secteur une priorité absolue dans la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre et prévoit de faire passer la part modale du fret non routier de 14 % à 25 % à l'horizon 2022 avec dès 2012 une augmentation de 25 % de la part modale du fret non routier et non aérien et de doubler la part des modes de transports non routiers dans la desserte des ports d'ici 2012.

Pour ce faire, le plan de relance de l'activité portuaire prévoit un investissement supplémentaire de 174 millions d'euros entre 2009 et 2013. Cette modernisation, voulue à grande échelle, se concrétisera notamment par la construction du Canal Seine-Nord-Europe, opérationnel en 2015, qui désenclavera le bassin de la Seine et offrira de nouvelles voies d'accès européennes aux ports de Rouen, du Havre et de Dunkerque. Le plan de relance prévoit également d'appuyer 21 projets (barrages, digues) et de consacrer 50 millions d'euros à l'entretien de sept ports (Bordeaux, Dunkerque, La Rochelle, Marseille, Le Havre, Nantes-Saint-Nazaire, Rouen).⁴

⁴ Source : Portail du gouvernement : www.gouvernement.fr – La relance en marche : les infrastructures et les équipements

De plus, la création d'un fonds d'investissement et de développement durable pourrait aussi attirer des investisseurs soucieux de bénéficier de dispositifs fiscaux avantageux. Elle témoignerait d'un engagement national fort en faveur du transport fluvial dans le prolongement des orientations du Grenelle de l'Environnement.

● ● ● En Europe

Le programme Naïades, lancé en 2007, vise à promouvoir la navigation intérieure en Europe. Selon ce premier rapport, des progrès ont été réalisés dans un grand nombre de domaines, avec notamment le lancement d'initiatives pour améliorer les conditions du marché, moderniser la flotte, rendre la profession plus attrayante et améliorer les infrastructures de voies navigables.

Pour les années à venir, le programme Naïades prévoit des actions dans les domaines du financement et des aides d'Etat. Il prévoit également d'évoluer vers l'aménagement des temps de travail, l'harmonisation de la législation européenne concernant les qualifications professionnelles, les évolutions administratives et réglementaires. L'innovation et l'amélioration des infrastructures sont également concernées.

L'Union européenne a lancé depuis 2003 le programme Marco Polo qui vise à transférer du fret de la route vers le transport fluvial, le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire, ou une combinaison de modes de transport. L'objectif est de raccourcir au maximum les transports par camions beaucoup plus polluants que les autres modes de transport.

Le plan Marco Polo II est entré en vigueur en 2007 et s'achèvera en 2013.

Les candidats éligibles doivent se présenter sous la forme d'un consortium composé d'au moins deux entreprises établies dans au moins deux Etats membres ou dans au moins un Etat membre d'un pays tiers proche. Le concours financier de la Communauté est fondé sur le nombre de tonnes-kilomètre transférées de la route vers les autres moyens de transport maritimes ou terrestres ou le nombre de véhicules-kilomètre évités par la route. L'apport financier européen aux différentes actions est limité à 35 % au maximum du total des dépenses nécessaires à la réalisation des objectifs d'une action et résultant de celle-ci (pour les actions d'apprentissage en commun, ce plafond est fixé à 50 %).

● ● ● Perspectives

Les projections actuelles laissent envisager une progression du transport fluvial de 5,3 % par an sur la période 2005-2020. Cette hausse sera due d'une part, au trafic généré par le canal Seine-Nord-Europe et, d'autre part, à la croissance de l'axe Rhône-Saône. Elle est subordonnée à la modernisation et au renouvellement de la flotte.⁵

Les perspectives de chiffre d'affaires de transport fluvial en France sont comprises entre 376 et 415 millions d'euros soit une progression de 54 à 71 % dont 15 millions d'euros de chiffre d'affaires d'unités dites à « petits gabarits ».

⁵ Source : *Entreprendre Pour le Fluvial – Horizon 2020*.

● ● ● Les principales caractéristiques du marché fluvial en France

Points forts	Points faibles
<ul style="list-style-type: none">• Fiabilité• Sécurité• Economie• Ecologie	<ul style="list-style-type: none">• Couverture géographique inégale• Inégalités en termes de trafic sur les bassins : différences liées aux problèmes de gabarit et de connections inégales• Flotte vieillissante
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none">• Belles opportunités économiques• Prise de conscience collective du développement durable• Volonté politique et investissements publics• Transport intermodal	<ul style="list-style-type: none">• Non remplacement des bateliers partant en retraite• Risque d'arrivée massive de la concurrence européenne si la filière ne prend pas les mesures nécessaires à son développement

● ● ● Clientèle

La clientèle du transport fluvial est essentiellement constituée soit d'affréteurs ou de commissionnaires, soit de clients chargeurs. On citera les principaux, avec lesquels il est possible d'obtenir des contrats ou des chargements à la carte.

Dans le domaine du conteneur :

- Compagnie Fluviale de Transport – CFT (disposant de ses propres bateaux pour ses filiales)
- Logiseine et Logirhône – filiale de CFT opérant respectivement sur les axes Le Havre – Rouen – Paris et sur Fos – Lyon – Châlons.
- S.N.T.C. – CarLine
- Compagnie Française de Navigation Rhénane - CFNR
- Compagnie Maritime Marfret – Fluviofeeder (Fluviofeeder est le nom commercial de l'activité fluviale de la Compagnie Maritime Marfret)
- L'armateur français CMA-CGM via sa filiale RSC, la compagnie maritime danoise Maersk Line, filiale du groupe A.P. Moller - Maersk
- Etc.

Dans le domaine des matériaux de construction :

- CEMEX
- Lafarge Granulats Seine Nord
- G.S.M
- Etc.

Dans la filière des céréales :

- SOUFFLET
- SENALIA
- OCEAL
- VALFRANCE
- SEVEPI
- CAP SEINE
- Etc.

Les commissionnaires

- RHENANIA
- LOGISTRA
- Coopérative NAVISUDEST
- Etc.

La plupart des céréaliers ou des carriers utilisent les intermédiaires de fret pour faire appel au transport fluvial. Les compagnies de conteneurs ont le plus souvent leur propre flotte ou utilisent les affréteurs dans le cadre d'accords commerciaux à long terme, leur garantissant la mise à disposition de matériel, exploité le plus souvent par des artisans.

Aujourd'hui, le transport fluvial attire de nouveaux groupes, en particulier la grande distribution (Monoprix, DHL, Casino, Leroy Merlin, Ikéa, Conforama, etc.). Outre les avantages de ce transport, « *il y a une prise de conscience sur le développement durable ; c'est aussi une question d'image* », explique Danielle Rouganne, déléguée générale d'Entreprendre Pour le Fluvial.

● ● ● Concurrence

Le transport fluvial représente 3,4 % du transport total français contre 16% pour le train et 80,6 % pour le transport routier (source : VNF).

La part modale peut atteindre 35 % dans le cas de régions traversées par des grands gabarits.

Le développement du transport intermodal doit permettre d'augmenter les parts de marché du transport fluvial. Par exemple, au départ du Havre, les expéditions de conteneurs sur les barges fluviales sont maintenant plus importantes que les transbordements sur les trains ; mais elles ne pèsent que 8 % des départs terrestres du port, au lieu de 30 % à Rotterdam ou Anvers. « *La marge de progrès paraît donc large* », souligne J-F Dalaise, président du CAF et du Port autonome de Paris.

■ ● ● CREATIONS ET DEFAILLANCES

Depuis 2007, une nouvelle définition de la création d'entreprise est opérée par l'Insee, afin d'harmoniser les statistiques au niveau européen. Elle est plus large que la notion de création pure ou ex-nihilo utilisée jusque là. Le nombre de reprises n'est plus communiqué et les réactivations n'existent plus.

Nouveau code APE	Secteur	Nombre d'entreprises en 2007	Créations 2008	Taux de création
50 40 Z	Transport fluvial de fret	1094	67	6,2 %
Total, tous secteurs confondus		2 974 741	331 736	11 %

Source: INSEE-SIRENE 2009

Les cessations⁶ en nombre d'entreprises

Code APE	2006	2007	2008
50 40 Z	56	43	56

Les défaillances (liquidations judiciaires) en nombre d'entreprises

Code APE	2006	2007	2008
50 40 Z	10	3	6

Source : www.cofacering.fr

⁶ Sont considérées comme cessations les arrêts volontaires de l'activité : départ à la retraite, changement d'activité professionnelle, etc.

■ . . P LACE DU CREATEUR

Le batelier est un véritable chef d'entreprise artisanale de transport fluvial de marchandises, il doit être polyvalent et maîtriser l'ensemble des compétences qu'impliquent les différents niveaux statutaires du personnel navigant, à savoir : matelot, timonier, mécanicien, capitaine, commandant, etc.

Le batelier doit être capable :

- d'assurer des fonctions techniques, commerciales et de gestion,
- de piloter son bateau et maîtriser le chargement et le déchargement de la marchandise,
- d'assurer la sécurité de son équipage et de sa cargaison.

En fonction du bateau, de la réglementation et de la durée de la navigation, il peut également être à la tête d'un équipage.

● . . O pportunités

- La pyramide des âges du secteur est vieillissante. Compte tenu des perspectives de développement de la demande de transport, conjuguées au nombre d'artisans bateliers qui cesseront leur activité dans les prochaines années (l'âge moyen est évalué à 49 ans et un tiers des actifs prendront leur retraite d'ici six ans), le renouvellement de la profession constitue un enjeu majeur pour le transport fluvial. Aujourd'hui, ce dernier n'est plus assuré au sein des familles comme c'était le cas jusqu'alors, et, comme bon nombre d'entreprises artisanales de nos jours, il est difficile de trouver des repreneurs. Cette situation devient problématique pour les chargeurs qui se trouvent, dans certains secteurs, face à une pénurie de cale.
- De plus, le renouveau d'intérêt pour le secteur du transport fluvial, 40 % d'augmentation du trafic en dix ans, résume à lui seul le potentiel de ce secteur d'activité.
- La voie d'eau conserve de forts potentiels de développement et offre des conditions de transport « écologiques » (excellent rapport énergie consommée / prestation de transport / faibles émissions de CO₂, coûts externes très limités, etc.). A l'époque du « just in time », sa fiabilité compense sa lenteur relative. Les nouvelles technologies ont renforcé sa productivité et réduit ses coûts. A tous points de vue, elle apparaît comme un mode de transport d'avenir dans les régions qui bénéficient de voies navigables.
- Aujourd'hui, comme d'autres secteurs, le transport fluvial est touché par la crise économique et, de plus, est menacé par le changement climatique qui risque de perturber l'hydrologie des cours d'eau à savoir l'augmentation des périodes de fortes crues et de basses eaux. Mais ces défis comportent eux-mêmes aussi des opportunités. En particulier, le changement climatique rendra nécessaires des mesures de limitation des émissions polluantes qui augmenteront la position concurrentielle de la navigation intérieure et créeront de nouveaux marchés pour ce mode de transport (transport de biomasse, etc.).

- Un autre aspect, non négligeable, est l'ouverture sur l'Europe. La croissance du trafic fluvial sera confortée par l'ouverture du canal Seine-Nord Europe qui reliera, par une voie fluviale à grand gabarit, le Bassin parisien à l'Europe du Nord-est via le Nord-Pas-de-Calais. Maillon manquant de la liaison européenne Seine-Escaut, il permettra de connecter ces pôles économiques à la dynamique fluviale européenne liée aux six ports maritimes du Havre à Rotterdam. La mise en service du canal sera fortement créatrice d'emplois.
Aujourd'hui, toute activité de transport fluvial doit se concevoir à l'échelle des 38 000 km de voies navigables du réseau fluvial européen. L'ouverture de nouvelles liaisons à grand gabarit va permettre à la France de mieux se raccorder à l'Europe fluviale.

■ ■ ■ **P** RINCIPALES ENTREPRISES

On considère que les artisans réalisent environ 60 % du transport fluvial sous pavillon français, hors sous-traitance réalisée pour les compagnies. Les armateurs fluviaux détiennent, quant à eux, 40 % de l'activité fluviale en France.

■ . . R E S S O U R C E S H U M A I N E S

Les entreprises de batellerie artisanales sont majoritairement familiales. Le batelier est souvent accompagné de son conjoint dans la gestion de son entreprise et la conduite du bateau. Il peut s'aider d'un équipage mais dans la pratique, on observe peu de salariés à l'exception du conjoint. En moyenne, un batelier artisan emploie 1,3 personnes (source : FCGA, Fédération des centres de gestion agréés).

Les armateurs fluviaux possèdent des flottes élargies qui nécessitent un équipage complet.

● . . T e m p s d e t r a v a i l

La durée du travail dans les entreprises de navigation intérieure est régie par les dispositions du décret 83-1111 du 19 décembre 1983 (modifié par le décret 2007-14 du 4 janvier 2007) version consolidée au 1^{er} janvier 2009 pris en application du Code du Travail.

● . . C o n v e n t i o n s c o l l e c t i v e s

Navigation intérieure (transport de marchandises) : personnel navigant ; N° de brochure: 3153 – IDCC 2174, en vente au Journal Officiel.

Journal Officiel - 26 rue Desaix - 75015 Paris - Tél. : 01 40 58 76 00

Consultation gratuite sur le site Légifrance : www.legifrance.gouv.fr

Le site du CNT www.cnt.fr est riche en information. Par ailleurs, l'Observatoire National du Transport Fluvial, créé début 2001 suite à la libéralisation du marché du transport fluvial en date du 1^{er} janvier 2000, produit différents rapports sur l'évolution du secteur.

● . . R e c r u t e m e n t

Le secteur connaît une croissance ininterrompue des offres d'emploi depuis quelques années ; les objectifs fixés par le Grenelle de l'Environnement devraient pérenniser l'activité. Le secteur recrute des membres d'équipage. Des CV peuvent être déposés sur le site d'Entreprendre Pour le Fluvial : www.entreprendre-fluvial.com.

On craint une pénurie de bateliers : cela s'explique par le départ massif des bateliers actuels à la retraite. La pénurie de main d'œuvre était inimaginable ces dernières années. Maintenant, il faut faire face simultanément au remplacement normal des générations et au développement des activités. Les compagnies craignent des difficultés de recrutement qu'elles n'avaient pas rencontrées jusqu'alors. Aujourd'hui, le vivier naturel, enfants de bateliers à qui l'on avait transmis le goût et la connaissance du fleuve, se tarit et le besoin de renouvellement du personnel n'a pas été anticipé (Source : *La Seine et ses métiers* – Onisep Paris – Octobre 2001).

■ ■ ■ LOCAUX

Le bateau fait également office d'habitation pour le chef d'entreprise, son conjoint et ses éventuels salariés.

Les bateliers et autres personnes vivant à bord d'un bateau de navigation intérieure immatriculé en France, qui n'ont pas de domicile, sont tenus d'en choisir dans l'une des communes dont le nom figure sur une liste établie par arrêté du Garde des Sceaux, Ministre de la Justice, du Ministre de l'Intérieur et du Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme. Toutefois, les bateliers salariés et les personnes vivant à bord avec eux peuvent se domicilier dans une autre commune à condition que l'entreprise qui exploite le bateau y ait son siège ou un établissement ; dans ce cas, le domicile est fixé dans les bureaux de cette entreprise.

■ ■ ■ FONDS DE COMMERCE

La notion de valeur du fond de commerce valorise l'existence d'un contrat attaché au bateau. Le batelier constitué sous forme d'entreprise individuelle ne peut céder que des actifs, l'actif le plus important étant représenté par son bateau. On voit également apparaître la notion d'achat de contrats attachés au bateau.

Les bateliers constitués sous forme sociétale (EURL, SARL, etc.) ont la possibilité de céder leurs parts sociales à d'éventuels repreneurs.

■ ■ ■ EQUIPEMENTS - IMMOBILISATIONS - INVESTISSEMENTS DE DEPART

Le bateau est au cœur de l'activité du batelier qui peut l'acquérir neuf, mais qui souvent s'oriente vers le marché de l'occasion. Il s'agit d'un bateau à fond plat qui peut naviguer sur les fleuves et les canaux. D'une longueur variant de 38 à 185 mètres, les bateaux les plus grands ont une capacité de transport 200 fois plus élevée qu'un camion.

Il existe cinq catégories de bateaux (représentées sur le site de la Chambre nationale des bateliers artisans directement au lien suivant : www.cnba-transportfluvial.fr/fileadmin/f_cnba/diffe_769_rents_bateaux.jpg qui peuvent contenir de 350 t à 5000 t.

Sur le marché de l'occasion, le prix varie de 80 000 euros à plus d'1,3 millions d'euros en fonction du tonnage et de la vétusté du bateau. Le site www.entreprendre-fluvial.com propose une liste de bateaux d'occasion.

■ ■ ■ C HIFFRE D'AFFAIRES - FACTURATION

Depuis le 1^{er} janvier 2000, le transport fluvial a été libéralisé grâce à la disparition du « tour de rôle » qui garantissait un niveau de prix pour le transporteur. Depuis cette date, les relations commerciales entre transporteur et chargeur ne sont plus régulées par l'administration.

Les tarifs en vigueur sur le marché dépendent essentiellement de la distance parcourue, de la nature des matières transportées et dans une moindre mesure, des capacités hydrauliques du lieu de chargement ou de déchargement.

Le chiffre d'affaires peut se décomposer en :

- Transport, ce qui représente la principale source de revenus ;
- Stockage de marchandises : la facturation est alors régie par le décret 96-855 du 30 septembre 1996 qui fixe les modalités en fonction des cales utilisées ;
- Location journalière de cales pour des opérations exceptionnelles comme le transport de colis très volumineux ;
- Activité de chargement / déchargement si le bateau dispose d'une grue intégrée.

Le chiffre d'affaires annuel moyen réalisé par un batelier artisan est de 178 278 euros (source : FCGA).

Celui-ci varie en fonction de la taille du bateau et surtout de ses capacités de chargement.

Il existe cinq grandes catégories de bateaux :

	CA	Tonnage	Gamme de prix
Freycinet classe I	70 000 à 120 000 €	250 à 400 t	80 000 à 130 000 € (occasion)
Freycinet en convoi	180 000 à 200 000 €	500 à 800 t	250 000 à 450 000 € (occasion)
Gustav Koenig Classe III	190 000 à 300 000 €	750 à 1 000 t	300 000 à 500 000 € (occasion)
Rhein Hern Kanal Classe IV	280 000 à 400 000 €	1 200 à 2 000 t	600 000 à 3 M€ (occasion ou neuf)
Grand Rhénans Classe Va	420 000 à 1 M€	1 500 à 3 000 t	900 000 à 5 M€ (occasion ou neuf)

Lorsque la facturation est opérée par un intermédiaire de fret auprès du client, une commission de courtage est refacturée.

■ ■ ■ PRIX DE REVIENT - MARGE - RESULTAT

Des transports à forte valeur ajoutée ont vu le jour ces dernières années, comme les conteneurs ou les déchets. Ces types de transport nécessitent des investissements importants.

Le marché s'organise très souvent en fonction des capacités d'acceptation d'un bassin au gabarit proposé par le transporteur. Une unité capable de naviguer sur une zone particulière peut donc disposer d'un avantage concurrentiel non négligeable. A titre d'exemple, nous citerons les canaux de Paris.

Toutefois, les capacités de stockage du destinataire peuvent être aussi déterminantes dans le choix de l'unité utilisée. Le bateau pouvant servir de stock flottant, le client privilégiera l'utilisation d'un gabarit adapté.

Le niveau de marge, les coûts de revient et les chiffres d'affaires réalisables diffèrent selon l'unité envisagée, la marchandise transportée, le bassin, etc. Aussi l'exemple ci-dessous doit-il être relativisé. Cependant les ratios restent relativement constants.

Sur l'hypothèse d'une unité de 1000 T de port en lourd, sur la base de 220 000 euros de chiffre d'affaires réalisé, pour un investissement de 520 000 euros, nous pouvons extraire les chiffres suivants⁷ :

Hypothèse - PERIODICITE	
Investissement	510 000 €
Nb de transports réalisés	36
Nb de tonnes transportées	36 000 t
CA par transport	6 111,11 €
Prix à la tonne	6,11 €
Nombre de km parcourus	28 800 km
T-km ⁸ réalisé	28 800 000 t-km
CA annuel	220 000 €

Coût de revient	
Coût de revient au Tkm	0,007231 €
Coût journalier (base 300 jours ouvrés)	694,21 €

⁷ Chiffres EPF

4 - Les éléments financiers

Charges d'exploitation		
Remboursement prêt	53 013,86 €	24,10 %
Masse salariale / Provisions	36 000,00 €	16,36 %
Assurance	12 000,00 €	5,45 %
Frais divers (Juridique, téléphone Internet, etc.)	11 000,00 €	5,00 %
Carburant & entretien	55 296,00 €	25,13 %
Droit de canaux et frais annexes	20 760,84 €	9,44 %
Impôt taxes	6 552,86 €	2,98 %
Commissions de courtage	15 400,00 €	7,00 %
Résultat net	9 976,44 €	4,53 %
Totaux	220 000,00 €	100,00 %

Les hypothèses partent d'un chiffre d'affaires relativement modeste. Au résultat net sont à ajouter : la notion de patrimoine créé et le remboursement de l'unité de transport dont la valeur résiduelle ne perd que peu de valeur.

Voici les ratios fournis par la Fédération des centres de gestion agréés en novembre 2009 pour l'année 2008 :

Fédération des centres de gestion agréés – FCGA (189 entreprises individuelles)							
CA HT moyen	Marge brute % CA	Valeur Ajoutée % CA	Charges de personnel % CA	Résultat courant % CA	Crédit clients en jours	Crédit fournisseurs en jours	Rotation des stocks en jours
172 278 €	93,4 %	46,8 %	3,3 %	16,6 %	22	27	2

Source : FCGA, Fédération des centres de gestion agréés, 2 rue Meissonier, 75017 Paris
Tél. : 01 42 67 80 62 et www.fcga.fr

⚠ Attention, les ratios concernent des entreprises individuelles ! Il s'agit en outre de moyennes, ce qui explique les différences avec l'hypothèse présentée ci-dessus.

Résultat courant	28 652 €
CA par personne	126 623 €

Autres ratios et comptes de résultat détaillés sur le site des AIR CGA, Association inter-régionale des centres de gestion agréés - www.infotpe.com

■ . . C HARGES D'EXPLOITATION

Les durées de financement des investissements s'étalent entre 7 et 15 ans. Or la durée d'amortissement comptable d'un bateau est l'ordre de 10 ans. En pratique, le batelier dissocie comptablement l'amortissement du bateau et l'amortissement de son moyen de propulsion (le moteur).

On considère qu'un bateau peut avoir une durée de vie de 50 à 80 ans, alors que son moteur sera remplacé tous les 10 à 15 ans. L'amortissement comptable du moteur est en moyenne de 5 ans.

■ . . B ESAIN EN FONDS DE ROULEMENT

Au démarrage d'une activité de transporteur fluvial de marchandises, il convient d'envisager un besoin en fonds de roulement afin d'anticiper :

- Les délais de paiement des intermédiaires qui varient d'un professionnel à un autre, la Fédération des centres de gestion agréés observe une moyenne de 27 jours ;
- Les besoins en trésorerie pour financer les charges induites par le transport (carburant, assurances, frais divers, etc.) ;
- Les frais d'utilisation d'établissements juridiques et comptables ;
- Les frais de mise sur cale et de réparations éventuelles, dont la prise en charge est négociée lors de la transaction d'achat ;
- Eventuellement des frais de transfert par voie maritime, si le bateau ne se trouve pas sur le bassin envisagé pour l'exploitation (frais de pilotage, remorquage, droit de port, etc.).

Si l'on se réfère aux hypothèses mentionnées en page 21, il faut prévoir un besoin en fonds de roulement de l'ordre de 50 000 à 70 000 euros pour supporter les différents coûts et assurer la pérennité de l'exploitation.

■ . . F INANCEMENT - AIDES SPECIFIQUES

Les investissements pour l'acquisition de la flotte sont financés par crédit ou par leasing, via des banques ou des établissements de crédit spécialisés.

Pour l'octroi des crédits, les banques s'appuient sur des garanties qui peuvent être fournies par des sociétés de caution mutuelle (OSEO, SIAGI, SOCAMA) ou par des dispositifs régionaux.

L'association Entreprendre Pour le Fluvial propose depuis 2009 le « Label EPF ». Ce label, octroyé par une commissions d'experts du secteur, entérine la qualité commerciale, technique et humaine des projets et permet aux futurs bateliers d'améliorer leur accès au crédit bancaire.

Complétant le label, EPF a créé en 2009 Fluvial Initiative, première plateforme thématique nationale de prêts d'honneur. Fluvial Initiative octroie après avis d'un comité d'engagement des prêts d'honneur (sans intérêts, sans garantie personnelle, remboursable sur 5 ans) aux bateliers qui en font la demande. Leurs montants varient de 10 000 à 90 000 euros suivant la nature du projet. Ces prêts personnels, permettent le financement de leur besoin en fonds de

4 - Les éléments financiers

roulement. L'obtention de ce prêt, considéré comme des quasi-fonds propres favorise l'accord de la banque.

A noter : OSEO garantit automatiquement les prêts d'honneur de Fluvial Initiative à hauteur de 70 %.

Les régions Alsace, Bourgogne, Champagne-Ardenne, Franche-Comté, Languedoc-Roussillon, Nord-Pas-de-Calais, Pays de Loire, Provence-Alpes-Côte-D'azur et Rhône-Alpes proposent des dispositifs financiers spécifiques en faveur du transport fluvial.

Le détail de chaque aide régionale est précisé sur le site Entreprendre Pour le Fluvial directement au lien suivant : www.entreprendre-fluvial.com/appui-financier-entreprendre-fluvial.html.

● ● ● Mesures prises par les Pouvoirs Publics

L'Etat français prévoit en outre une modernisation des infrastructures pour améliorer les performances du transport fluvial. Suite au Grenelle de l'Environnement, l'Agence pour le financement des infrastructures de transport de France (AFITF) s'est vu dotée d'un budget supplémentaire de 174 millions d'euros. La France a redécouvert le transport fluvial. La politique de l'Etat se concrétisera notamment par la construction du Canal Seine-Nord Europe.

■ . . C ONTEXTE GENERAL

En France, l'essentiel des dispositions relatives à la navigation fluviale se trouve dans le **Code du Domaine Public Fluvial et de la Navigation Intérieure**.

Au niveau international, la convention la plus importante concernant la France est la Convention de Mannheim du 17 octobre 1868 relative à la navigation sur le Rhin et sur certains de ses affluents, dont la Moselle.

Pour des problèmes précis qui se poseraient dans d'autres matières, la règle sera recherchée dans le droit la régissant. (A titre d'exemples : pour un problème entre un patron batelier et son salarié, on se référera au Code du Travail ; s'il s'agit d'un problème entre un transporteur et un client, on se référera alors au Code du Commerce).

La navigation intérieure est également soumise à un « Règlement Général de Police des voies de navigation intérieures », qui édicte les règles de circulation sur les voies navigables, et qui peut être complété par des règlements particuliers, à savoir des arrêtés ministériels ou préfectoraux pris pour l'exécution du Règlement Général. Ce règlement est à connaître pour obtenir le certificat de capacité à la conduite des bateaux.

D'autres textes régissent l'activité :

- Décret n°91-731 du 23 juillet 1991, modifié par décret n°2002-1104 du 29 août 2002, relatif à l'équipage et à la conduite des bateaux circulant ou stationnant sur les eaux intérieures : www.legifrance.gouv.fr/texteconsolide/UTHTH.htm
- Arrêté du 19 décembre 2003 relatif à l'équipage et à la conduite des bateaux de navigation intérieure : <http://admi.net/jo/20031230/EQUT0301791A.html>

■ . . C ONDITIONS D'INSTALLATION

Le futur batelier doit obligatoirement être titulaire pour exercer cette activité :

- d'une **attestation de capacité professionnelle**,
- d'un **certificat de capacité de conduite** de bateaux de commerce.

(Décret n°91-731 du 23 juillet 1991, modifié par décret n°2002-1104 du 29 août 2002, relatif à l'équipage et à la conduite des bateaux circulant ou stationnant sur les eaux intérieures)

Il est en outre nécessaire de posséder les certificats liés à la nature de la voie d'eau et de respecter les réglementations en matière de transport de certaines marchandises comme les marchandises dangereuses (attestation ADNR).

● ● ● **Attestation de Capacité Professionnelle**

A la suite de la directive européenne n°87-540 du Conseil des CE, l'exercice de la profession de transporteur fluvial de marchandises est conditionné par la possession d'une Attestation de Capacité Professionnelle (ACP). Cette Attestation de Capacité Professionnelle s'obtient (dispositions du décret n°92-507 du 5 juin 1992 et de ses arrêtés d'application) :

- soit après passage d'un examen ;
- soit au titre d'une équivalence avec un diplôme de l'enseignement supérieur spécialisé en transport dont la liste est fixée par arrêté ;
- soit au titre d'une expérience professionnelle d'au moins trois ans à des fonctions de direction ou d'encadrement dans une entreprise de transport.

L'arrêté du 28 juillet 1982 :

www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000541524&dateTexte fixe la liste des diplômes permettant à leur titulaire d'obtenir l'attestation de capacité à la profession de transporteur public de marchandises par bateau de navigation intérieure.

Les inscriptions à l'examen ou les demandes d'ACP par équivalence doivent être adressées à VNF : 175 Rue Ludovic Boutleux - B.P. 820 - 62408 Béthune Cedex - Tel : 03 21 63 24 24.

● ● ● **Certificat de capacité pour la conduite de bateaux de commerce**

Depuis le 1^{er} janvier 2004, la réglementation a été simplifiée. Pour conduire un bateau de commerce, qu'il transporte des personnes ou des marchandises, il faut être titulaire d'un certificat de capacité pour la conduite des bateaux :

- du groupe A, si l'on veut pouvoir naviguer sur l'ensemble des voies d'eau intérieures européennes, y compris les voies à caractère maritime en Europe,
- du groupe B, si l'on veut pouvoir naviguer sur l'ensemble des voies d'eau intérieures européennes, à l'exception des voies à caractère maritime en Europe.

Pour naviguer sur le Rhin, le certificat de capacité pour la conduite de bateaux de commerce ne s'applique pas. Il faut être titulaire de la *Patente du Rhin* qui fait l'objet d'un règlement particulier.

L'obtention du permis de conduire de navigation fluviale A ou B est subordonnée à l'acquisition d'une expérience professionnelle de la conduite d'un bateau de commerce de 400 jours de navigation (une année = 100 jours) attestée par la tenue d'un livret de service ou de formation.

La durée de l'expérience professionnelle peut être réduite à 100 jours de navigation. Dans ce cas, le candidat passera l'examen sur le bateau de la même catégorie que celui qu'il souhaite conduire par la suite. Une mention restrictive correspondant à la taille du bateau sur lequel l'examen a été passé sera portée sur le certificat de capacité (< 60 mètres, < 80 mètres ou < 120 mètres). Des attestations supplémentaires sont nécessaires dans certains cas.

Pour en savoir plus : www.entreprendre-fluvial.com/createur-entreprise-formation.html

■ ■ ■ **R**ÈGLES ET USAGES DE L'ACTIVITE

● ● ● **C**ontrat de transport

Il revêt quatre formes :

- La Convention d'affrètement au voyage : itinéraire déterminé pour un tonnage fixé ;
- La Convention d'affrètement de voyages multiples : plusieurs voyages pour un tonnage total donné ;
- La Convention au tonnage : prix fixé à la tonne, nombre de voyages illimité ;
- La Convention à temps : location d'un bateau pour une durée déterminée.

En pratique, le batelier officie sur un type de bateau et un bassin déterminé. Il est compliqué de transférer un bateau d'un bassin à un autre.

● ● ● **D**ocuments obligatoires

Le batelier doit obligatoirement détenir à bord :

- Les documents relatifs au bateau : le certificat d'immatriculation, le certificat de jaugeage du bateau (ou l'autorisation d'effectuer un trajet déterminé sans certificat de jaugeage), le certificat communautaire ou la jauge du Rhin ;
- Les documents attestant que le bateau et son équipement satisfont aux prescriptions techniques ;
- Les documents attestant les compétences du pilote : le certificat de capacité professionnelle, les attestations concernant certaines qualifications requises pour le transport de certaines marchandises (ADNR, etc.) ;
- Les documents relatifs au fret transporté : le connaissement maritime (*bill of lading* qui matérialise le contrat de transport), la lettre de voiture, le bordereau de transport, le bordereau de suivi qui permet d'assurer la traçabilité de certains produits, la feuille de chargement et le bon de livraison.

Un exemplaire du Règlement général de Police pour la navigation sur les eaux intérieures doit également se trouver à bord du bateau.

Depuis l'entrée en vigueur de l'espace Schengen, la liste des documents obligatoires pour la navigation dans l'espace européen s'harmonise progressivement.

● ● ● Environnement et développement durable

Le transport fluvial est, d'une part, le mode de transport le moins polluant au regard des transports ferroviaires et routiers, et d'autre part, celui qui consomme le moins d'énergie. En moyenne et sur une distance comparable, le transport fluvial est ainsi près de trois fois plus efficace que le routier⁹. Les pouvoirs publics français et les instances gouvernementales européennes en ont pris récemment conscience et favorisent depuis le début des années 2000 le développement du transport fluvial dans leurs politiques environnementales.

● ● ● Assurances

Les besoins d'assurances varient selon :

- la nature du trafic : national ou international,
- le type de marchandises : charbon, palettes de conserves, textiles, etc.

Assurances obligatoires :

- l'assurance « marchandises transportées »,
- l'assurance responsabilité civile du chef d'entreprise,
- l'assurance responsabilité contractuelle.

Il convient de contrôler si l'on est assuré :

- pour les dommages et pertes au bateau,
- pour les diverses responsabilités civiles : vis-à-vis des tiers, des passagers transportés, de la cargaison, la RC Vie privée et la RC Exploitation (souvent optionnelle)
- pour la faute inexcusable,
- pour bris de machine et pertes d'exploitation (qui peuvent être exigées par les organismes bancaires)

Les principaux assureurs fluviaux sont ALLIANZ, GENERALI et GROUPAMA TRANSPORT.

GROUPAMA TRANSPORT propose depuis 2010 un produit packagé très complet destiné aux artisans bateliers comprenant les garanties classiques mais aussi une garantie "Individuelle Fluviale", une assurance perte d'exploitation à taux dégressif, une assurance "coup de pouce" suite à maladie ou accident...

Le batelier peut également contracter des assurances tous risques annexes : dommages aux marchandises en cours de transport, dommages aux marchandises en dépôt, perte d'exploitation, etc.

⁹ Source : Ademe

■ ■ ■ **S** TATUT

La batellerie est, d'après le Code de Commerce, une activité commerciale.

Toutefois, le législateur considère que les entreprises de moins de six salariés relèvent de la Chambre Nationale de la Batellerie (la CNBA) qui exerce la fonction de Centre de Formalités des Entreprises. Le ressortissant de cette chambre a la qualité d'Artisan Batelier.

Les entreprises en création de plus de 6 salariés sont inscrites au Registre du commerce.

Le Comité des Armateurs Fluviaux (CAF), qui est une organisation professionnelle, regroupe des entreprises exploitant une flotte de matériel fluvial sous une forme industrielle. Il s'agit le plus souvent d'armements industriels importants, mais aussi de petites entreprises et de regroupements d'artisans.

■ ■ ■ **O** R G A N I S M E S S O C I A U X

● ● ● **C** a i s s e s o b l i g a t o i r e s p o u r l e t r a v a i l l e u r n o n s a l a r i é

Le batelier indépendant cotise obligatoirement à trois caisses :

- assurance vieillesse,
- assurance maladie,
- et allocations familiales.

Ces trois caisses sont désormais gérées au sein d'un unique organisme, le régime social des indépendants (RSI) : www.le-rsi.fr

Depuis le 3 août 2006, le statut de conjoint collaborateur entraîne l'affiliation obligatoire à l'assurance vieillesse du RSI. Cette affiliation permet au conjoint du batelier d'acquérir une retraite personnelle et de bénéficier d'une couverture invalidité-décès. Pour l'assurance maladie, le conjoint collaborateur est l'ayant droit de l'artisan batelier sans cotisation supplémentaire.

Rappel

Le cadre de la fiche professionnelle ne permet pas d'évoquer en détail les différentes structures juridiques, le calcul des cotisations sociales, etc. Retrouvez les aspects juridiques, sociaux et fiscaux de la création d'entreprise sur le site de l'APCE www.apce.com ou sur celui du RSI - www.le-rsi.fr

Consulter le guide de la protection sociale sur le site du RSI !

■ ■ ■ **S**TRUCTURE JURIDIQUE

Les entreprises de transport fluvial sont constituées majoritairement sous forme d'entreprises individuelles mais peuvent également prendre une forme sociétale : EURL ou SARL.

Afin d'accéder plus facilement à des marchés de plus grande envergure, réservés parfois aux armateurs, certains bateliers se regroupent en coopératives ou adhèrent à un GIE.

■ ■ ■ **R**EGIME FISCAL

● ● ● **T**VA à 19,6 %

Les bateliers qui transportent des marchandises hors des frontières françaises doivent faire la demande d'un numéro de TVA intracommunautaire.

● ● ● **T**IPP (taxe intérieure sur les produits pétroliers)

Les bateliers utilisent du fioul domestique et ne sont par conséquent pas exonérés de la TIPP, sauf sur les lignes internationales (Rhin, Moselle International, etc.)¹⁰.

¹⁰ Source : MEEDDAT/SESP - Les comptes des transports en 2007 (tome 2) – juin 2008.

■ ■ ■ INSTITUTIONNELS

- **Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer**
Direction générale de la mer et des transports
Arche Sud - 92055 La Défense Cedex - Tél. : 01.40.81.21.22
www.transports.equipement.gouv.fr
- **Voies navigables de France (VNF)** gère, exploite, modernise et développe le plus grand réseau européen de voies navigables. Etablissement public sous la tutelle du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer (MEEDDM), il agit en étroite collaboration avec les partenaires institutionnels et usagers de la voie d'eau. Il concourt ainsi à l'ensemble des politiques liées à sa préservation et à son développement durable.
SIEGE : VNF - 175 rue Ludovic Boutleux - 62408 Béthune - Tél. : 03.21.63.24.24
Fax : 03.21.63.24.42
ANTENNE PARISIENNE: VNF - 156 rue du Faubourg Saint-Denis - 75010 Paris
Tél. : 01.44.89.65.00 - Fax : 01.44.89.65.19
www.vnf.fr
- Le **Centre d'Etudes Techniques Maritimes et Fluviales** est un service technique central à compétence nationale, rattaché directement au Ministre de l'Energie, de l'Ecologie, du Développement Durable et de la Mer. Il résulte de la fusion entre le Service Technique Central des Ports et des Voies Navigables (STCPMVN) et le Service Technique de la Navigation Maritime et des Transmissions de l'Equipement (STNMTE), anciennement « Service technique des phares et balises ».

Centre d'Etudes Techniques Maritimes et Fluviales - Tél. : 03.44.92.60.00
www.cetmef.developpement-durable.gouv.fr
- **Conseil National des Transports (CNT)**
La CNT a une mission consultative auprès du ministère
Tour Pascal A - 92055 Paris La Défense - Tél. : 01.40.81.86.70 ou www.cnt.fr
Organisme de concertation, il est associé à l'élaboration et à la mise en œuvre de la politique des transports. Il est consulté sur les questions relatives à l'organisation et au fonctionnement des systèmes de transport de personnes et de marchandises terrestres, aériens et maritimes.
- **Entreprendre Pour le Fluvial** a pour principale mission d'apporter un appui concret aux personnes désirant créer leur entreprise de batellerie. L'Association agit sur les terrains de la promotion de la profession ainsi que de l'aide et l'accompagnement à la création d'entreprises.
Entreprendre Pour le Fluvial - 156, rue du Faubourg Saint Denis - 75010 PARIS
Tél. : 01 44 89 65 00 - Fax 01 44 89 65 19 - site internet : www.entreprendre-fluvial.com
- **Fluvial Initiative** : Première plateforme thématique nationale de prêt d'honneur créée en avril 2009. Cette plateforme est dédiée aux créateurs d'entreprises dans la batellerie et sert à financer le besoin en fond de roulement des nouvelles entreprises sous forme de prêt d'honneur personnel de 10 000 à 90 000 euros suivant la nature du projet. Ces prêts sont remboursables sur 5 ans, sans intérêts et sont garantis automatiquement par Oséo à hauteur de 70 %.
Tél. : 01 47 20 01 68 - Fax : 01 47 20 14 32

- **Consortium pour la modernisation du Réseau Navigable Nord-Pas-de-Calais et la Promotion du Transport Fluvial** a pour objectif d'aider l'installation d'équipements portuaires ou fluviaux, ou les opérations de modernisation de la cale : aide à l'acquisition ou à la modernisation de bateaux fluviaux. Tél : 03 20 93 22 92

Adresse des bureaux : Port de Lille, Place Leroux de Fauquemont, bâtiment Intertransport, Porte 304 - 59000 Lille

- **Consortium pour le développement des voies navigables de l'est et du Sud-est.** 8 rue du 17 Novembre - 68100 Mulhouse - Tél : 03 89 66 71 56 - Fax : 03 89 66 71 39

■ ■ ■ ORGANISMES PROFESSIONNELS

- La Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale (CNBA) est un établissement public national à caractère administratif ayant le rôle d'une chambre de métiers en qualité de CFE dans le secteur du transport fluvial. A travers les missions dont elle est investie, la CNBA veille à la représentation et à la promotion de la profession batelière. Elle est à la fois l'interlocuteur privilégié des pouvoirs publics et des agents économiques du secteur et le partenaire incontournable des entreprises artisanales de transport fluvial.

CNBA Paris (Siège), 43 rue de la Brèche aux Loups - 75 012 Paris
Tél. : 01.43.15.96.96 - Fax : 01.43.15.96.97 - www.cnba-transportfluvial.fr

- Le Comité des Armateurs Fluviaux est une organisation professionnelle représentative des intérêts des entreprises de transport fluvial de fret ou de passagers, exploitant sous des formes diversifiées de petites ou moyennes entreprises, compagnies de navigation ou coopératives d'entreprises artisanales. Le Comité compte 80 entreprises adhérentes représentant 500 unités fluviales et 1 500 emplois environ.

CAF, Comité des Armateurs Fluviaux, 8 rue Saint Florentin - 75001 Paris
Tél. : 01.42.60.36.18 - Fax : 01.42.86.80.16 - www.caf.asso.fr

● ● ● Divers

- TLF - Fédération des entreprises de transport et logistique de France
71, rue Desnouettes - 75724 Paris Cedex 15 – Tél. : 01.53.68.40.40
Fax : 01.53.68.40.99 - www.e-tlf.com
- AUTF - Association des Utilisateurs de Transport de Fret
91, rue du Faubourg Saint- Honoré - 75008 Paris
Tél. : 01.42.68.34.80 - Fax : 01.40.06.94.40
www.autf.fr
- UTFE Union des Transporteurs Fluviaux Européens - 53 bis, quai des Grands Augustins - 75006 Paris
Tél. : 01.42.34.57.90 - Fax : 01.46.33.31.35

■ ■ ■ FORMATION

● ● ● Formation initiale et continue

Le métier d'artisan batelier transporteur artisanal par voies navigables nécessite une formation de plus en plus diversifiée, en adéquation avec la modernisation du secteur. Ainsi, au-delà de l'apprentissage de la connaissance technique des bateaux et des règles de conduite (permis de conduire de navigation fluviale = certificat de capacité à la conduite des bateaux de commerce), il est nécessaire de compléter sa formation, notamment en matière d'informatique embarquée, de technologies d'assistance à la navigation ou d'évolution de la réglementation pour ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses et également de renforcer sa connaissance en matière de gestion d'entreprises.

L'acquisition de ces compétences peut être réalisée au sein de différents cursus de formation dédiés spécifiquement à la filière du transport fluvial.

- **Le CAP (Certificat d'Aptitude Professionnelle) de navigation fluviale** est le diplôme de base. Il forme aux techniques de la navigation fluviale et du matelotage. Cette formation est fortement conseillée pour devenir batelier.
Il s'effectue en deux ans après la classe de troisième. Il se prépare, soit sous statut scolaire au lycée Polyvalent Émile Mathis en un an après un CAP, soit sous statut d'apprenti au Centre de formation des apprentis de la navigation intérieure (CFANI) du Tremblay-sur-Mauldre dans les Yvelines ou au CFA Emile Mathis.
En même temps que l'examen du CAP, il est possible de passer le certificat de capacité à la conduite des bateaux de commerce, l'attestation spéciale radar et le certificat ADNR pour le transport de matières dangereuses et le certificat de radiotéléphonie.
- **La mention complémentaire « transporteur fluvial »** consolide la formation acquise à l'issue du **CAP « Navigation fluviale »** et atteste que son titulaire est apte à exercer une activité professionnelle spécialisée.
La mention complémentaire « transporteur fluvial » permet également de préparer l'**Attestation de Capacité Professionnelle (ACP)** (cf. page 27) obligatoire pour créer son entreprise de transport de marchandises et ainsi s'installer comme entrepreneur batelier.
- **La formation à l'Institut Supérieur de la Navigation Intérieure (ISNI)**. Cette formation supérieure dans le domaine du transport et de la logistique fluviale, de niveau bac + 2 offre des débouchés variés à ses lauréats dans l'ensemble de la filière du transport fluvial (transporteur fluvial, métiers de la logistique, commissionnaires, etc.). Elle constitue un bon tremplin pour les futurs entrepreneurs artisanaux de transport fluvial car elle permet d'approfondir leurs connaissances en droit, comptabilité et gestion, indispensables à l'exercice de cette profession.

- **Le certificat professionnel de responsable d'une unité de transport fluvial.** Elle s'adresse aux personnes souhaitant obtenir une formation en management d'une entreprise de transport et aux professionnels du transport souhaitant diriger, créer ou reprendre une entreprise des secteurs transport et logistique. Cette formation a pour objectifs pédagogiques d'acquérir les connaissances techniques et réglementaires nécessaires pour manager une entreprise, dans les domaines du transport de marchandises et de la logistique ou de devenir responsable d'une unité des secteurs transport de marchandises et logistique.

La durée de la formation est de 10 mois dont 5 mois de stage.

Les modalités d'accès sont : avoir un niveau bac ou une expérience professionnelle d'au moins 3 ans dans une fonction liée à l'exploitation et/ou à la gestion des opérations de transport ou de logistique.

Cette formation prévoit le passage des **attestations "Radar", "Spéciale Passagers"** et la préparation à l'examen de délivrance du **permis de navigation fluviale (certificat de capacité)**.

Pour en savoir plus sur toutes ces formations : site internet www.entreprendre-fluvial.com

● ● ● Principaux organismes de formation

- Le lycée Polyvalent et Centre de Formation d'Apprentis Emile MATHIS
1 rue du Dauphiné - BP 90009 - 67311 Schiltigheim - Tél. : 03.88.18.55.18
www.lyc-mathis-schiltigheim.ac-strasbourg.fr
- Le Centre de Formation des Apprentis de la Navigation Intérieure
43 rue du Général de Gaulle - BP. 51 - Le Tremblay sur Mauldre - 78490 Montfort l'Amaury - Tel. : 01.34.94.27.70 - www.cfa-navigation.fr
- ISNI – Institut Supérieur de la Navigation Intérieure - CNAM Haute Normandie
6 rue Houzeau - 76500 Elbeuf - Tel. : 02.32.82.07.16 - - www.isni.eu
- Promotrans, Association pour la promotion sociale et la formation professionnelle dans les transports
12 rue Cabanis - 75014 Paris - Tél. : 01.53.34.33.33 - www.promotrans.asso.fr
- Ecole supérieure des transports
62 rue de Miromesnil - 75008 Paris - Tél. : 01.45.62.87.60 - www.ecole-est.com
- Institut FLUVIA - Mme Carine SPANDER
8, rue Saint Florentin, 75001 PARIS
Tel. : 01 42 60 36 13 - Fax : 01 42 86 80 16 - Email : c.spander.caf@orange.fr

■ ■ ■ **S**ALONS ET MANIFESTATIONS

- SITL, semaine internationale du transport et de la logistique et TEL, Trans Euro Logistique. www.sitl.eu

■ ■ ■ **O**UVRAGES ET ETUDES

Des documents actualisés sont en ligne et téléchargeables sur le site du ministère de l'équipement et des transports :

www.transports.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=2124

Statistiques du SESP : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

De nombreux rapports et études sont disponibles sur le site de Voies navigables de France : www.vnf.fr/vnf/bibliotheque.vnf?action=search

- *Rapport d'étude Horizon 2020 - 2009* - L'étude « Horizon 2020 » pilotée en 2009 par Entreprendre Pour le Fluvial et réalisée par le cabinet Eurotrans, propose un état des lieux chiffré de la filière fluviale.
- *Le mémento du fluvial - 2009* - Voies navigables de France www.vnf.fr/vnf/bibliotheque.vnf?action=display&occ_id=27275
- *Bulletin officiel des actes 2009* - Le bulletin officiel des actes de Voies navigables de France comporte les textes émis par l'établissement public et intéressant les usagers de la voie d'eau
- *Le renouveau du droit du domaine public fluvial* - Guy Arzul - Editions "Johanet" 2008
- *Transport et logistique fluviaux* - Marie-Madeleine Damien - Editions Dunod 2009

■ ■ ■ **R**EVUES ET ANNUAIRES

● ● ● **R**evues

- *NPI* - Navigation Port et Industrie - www.navigation-ports-industries.com
- *Promofluvia* - Propose des informations et a pour mission la promotion de la voie d'eau. www.promofluvia.com
- *Fluvianet* - le mensuel de la navigation intérieure - www.fluvianet.com
- *Flash transport*, premier quotidien en ligne de la profession - www.flashtransport.com

● ● ● **A**nnuaires

- Annuaire national des transports, Editions Alphamédian Johanet www.alphamedian.com et Tél. : 01 47 28 70 70
- France transport, annuaire national des transports et de la logistique www.francetransport.com/info/00

Comment commander une fiche professionnelle ?

Par Internet

Achat en ligne et téléchargement immédiat des fiches sur www.apce.com, rubrique Librairie en ligne

Par courrier

Imprimer le bon de commande à partir de notre site www.apce.com, rubrique Librairie en ligne et le poster à l'adresse suivante :
APCE - Librairie en ligne - 14 rue Delambre - 75014 PARIS
01 42 18 58 58

Comment connaître les titres de la collection et les dates de parution ?

En consultant la liste des fiches (et leur date de réactualisation) sur le site Internet de l'APCE/rubrique Librairie en ligne. Une fiche est réactualisée environ tous les deux ans.

Consulter aussi dans la rubrique "Librairie en ligne" les FAQ des fiches professionnelles : comment obtenir de l'information sectorielle en l'absence de fiche, comment se procurer une facture, comment accéder au résumé d'une fiche, etc ?

Une question, une remarque sur le contenu
Tél. : 01 42 18 58 76 - vinay@apce.com