



Chambre
Nationale
de la
Batellerie
Artisanale
CNBA

RAPPORT ANNUEL 2012



LE MOT DU PRÉSIDENT

En 2012, le secteur du transport de marchandises par voie d'eau affiche une bonne tenue, il enregistre un très léger recul, de seulement - 0,9 %. Un recul négligeable au regard de l'évolution des autres moyens de transport sur l'année : - 5,9 % pour le ferroviaire, - 7,5 % pour le routier. Avec ses 58 110 431 tonnes de marchandises transportées et ses 7,4 milliards de t-km, la voie d'eau affirme son potentiel économique et permet d'envisager des usages renouvelés, en accord avec les secteurs économiques actuels, comme l'attestent les exemples en page 10 de ce rapport. Toutefois, la profession regrette que, malgré une hausse de sa performance de plus de 11 % en dix ans, le chiffre d'affaires des entreprises de transport fluvial suive le chemin inverse.

Durant cette année 2012, la Chambre nationale de la batellerie artisanale s'est, elle aussi, renouvelée au travers de l'élection de ses nouveaux administrateurs et du recrutement de deux nouveaux salariés : un chargé d'études et un chargé d'Affaires européennes. Deux nouvelles expertises qui viennent enrichir les travaux de la CNBA. En parallèle, ses autres services demeurent toujours au service des bateliers tout au long de l'année : formalités des entreprises, information aux créateurs d'entreprises, assistance juridique, formation, conseil et assistance, etc.

2012 fut une année dense pour la CNBA, avec le lancement de nombreux chantiers : une enquête sur les relations commerciales afin de pointer du doigt les abus subis et les difficultés rencontrées par les bateliers tout au long du cycle commercial ; la réalisation d'un schéma national des usagers synthétisant les demandes des bateliers en termes de travaux d'infrastructures ; la reprise des négociations des contrats types ; la refonte de plusieurs outils de communication ; les premières réflexions sur la création d'un organisme commun de promotion du transport fluvial, etc. Tous sont menés dans un même but

: accompagner et défendre les entreprises de transport fluvial en leur donnant les moyens de leur compétitivité. Ces travaux constituent autant d'avancées contribuant au renforcement et à la modernisation de la batellerie française. Aujourd'hui, j'ai le plaisir de vous présenter le bilan 2012 de l'activité de la Chambre nationale de la batellerie artisanale. Ce rapport synthétise toute une année de travaux au service d'un fluvial fort et entreprenant. J'espère qu'il saura mettre en lumière la richesse, la diversité et le potentiel de la batellerie artisanale.

Michel Dourlent
Président de la Chambre nationale de la batellerie artisanale - CNBA.



Représenter (page 22)

La CNBA est l'interlocuteur privilégié de la profession de transporteur fluvial en France, que ce soit auprès des instances officielles nationales comme le Ministère des Transports ou auprès des acteurs de la voie d'eau comme Voies Navigables de France ou les différents ports présents sur le territoire. La CNBA se pose au carrefour entre acteurs publics et acteurs économiques. Tout au long de l'année, la CNBA est consultée, son avis est demandée sur les projets en cours ou à venir dans le domaine de la voie d'eau.

La CNBA assure des missions essentielles à la structuration de l'artisanat et au développement des entreprises fluviales.

Défendre (page 30)

La CNBA défend les intérêts généraux des artisans bateliers, elle fédère les demandes et besoins des bateliers français. Elle agit et réagit en permanence aux évolutions de la réglementation pour faire valoir les propositions les plus favorables aux entreprises de transport fluvial. Son objectif est de présenter les enjeux de la filière fluviale et les propositions susceptibles d'améliorer sa compétitivité au niveau national et européen.

La CNBA favorise la concertation des besoins de ses adhérents et porte leurs revendications communes.

Accompagner (page 38)

La CNBA agit comme un relais auprès de l'ensemble des professionnels de la batellerie artisanale. Elle demeure un soutien de poids lorsqu'il s'agit d'appuyer une décision, de défendre une position, d'analyser une situation, d'entreprendre une action promotionnelle ou encore de diffuser une information d'importance. Elle offre, dans le cadre de ses services aux entreprises de transport fluvial, un dispositif cohérent d'information, de conseil, d'accompagnement et de formation.

Les CNBA accompagne les entreprises artisanales, elle fournit une réponse personnalisée aux demandes individuelles et met en place des actions collectives.

JANVIER
20

RÉUNIONS D'INFORMATION ET D'ÉCHANGE AVEC LES BATELIERS

La CNBA a organisé des réunions d'échanges avec les bateliers. L'occasion pour la Chambre de faire part de ses actions et de ses projets au service de la batellerie artisanale, de recueillir toutes les idées-appréciations et remarques des bateliers et de renforcer le lien entre l'ensemble des entreprises artisanales et les élus.

Page 34

JUIN
15

SAISIE DE LA COMMISSION D'EXAMEN DES PRATIQUES COMMERCIALES

Du fait des difficultés rencontrées dans les travaux de refonte des contrats types et des abus que les bateliers subissent de la part de leurs interlocuteurs commerciaux, la CNBA a saisi le 15 juin 2012 la Commission d'examen des pratiques commerciale.

Page 34

JUIN
15

CONSULTATION POUR LE PROGRAMME NAIADES II

La CNBA a été consultée par le Ministère des transports sur un document de cadrage du futur programme Naiades II et a remis ses observations sous forme d'un plan d'actions au sein duquel figure, entre autres, le lancement d'une étude et d'une campagne de promotion.

Page 27

FÉVRIER
06

ABUS DANS LE CADRE DES RELATIONS COMMERCIALES

La CNBA a réalisé une étude concernant les abus que les bateliers rencontrent dans leur relations commerciales, elle vise à disposer d'une vision statistique des pratiques commerciales ayant cours dans le secteur, tout au long du «cycle» commercial qui va de la négociation à la facturation et, le cas échéant, au recouvrement des surestaries.

Page 23

AVRIL
04

LA CNBA S'ADRESSE AUX CANDIDATS À LA PRÉSIDENTIELLE 2012

La CNBA a adressé à l'ensemble des candidats un courrier mettant en avant les grands enjeux de la batellerie artisanale et sa volonté que la politique de demain donne au transport fluvial une place honorable aux côtés des autres modes de transport.

Page 35

AVRIL
18

EMBAUCHE DE DEUX NOUVEAUX SALARIÉS

L'année 2012 a marqué la venue de deux nouveaux salariés à la CNBA : un chargé d'affaires européennes et un chargé d'études. Le premier est en charge du suivi de l'actualité réglementaire communautaire ainsi que des travaux de l'OEB. Le second réalise des enquêtes quantitatives et qualitatives auprès des entreprises immatriculées à la CNBA et suit les chantiers liés au développement des entreprises.

Page 17

**ÉVÈNEMENTS
2012**

JUILLET
18

ÉLECTION DES NOUVEAUX ADMINISTRATEURS CNBA

Tous les trois ans, la moitié du conseil d'administration de la CNBA doit être renouvelée. La fonction d'administrateur implique de siéger au conseil d'administration de la Chambre et de faire avancer les intérêts de la batellerie artisanale auprès des acteurs publics liés au fluvial (VNF, Ministère des transports...).

Page 15

JUIN
01

REFONTE DU BULLETIN D'INFORMATIONS

Une nouvelle présentation plus moderne et un contenu enrichi, une plus large part aux informations liées à l'actualité du secteur, une structuration en fonction des leviers de développement du transport fluvial et une mise en valeur des informations favorisant le développement des entreprises.

Page 43



© Laurent Mignaux - MEDDTL

AOÛT
20

SCHEMA NATIONAL DES USAGERS

Afin d'améliorer les conditions de navigation des mariners, la CNBA a réalisé un document regroupant toutes les demandes des bateliers. Il se veut le plus exhaustif possible en synthétisant les demandes des bateliers, en listant les lieux nécessitant des travaux d'infrastructures et en recensant les travaux à effectuer, en les priorisant, photographies à l'appui.

Page 24

SEPTEMBRE
10

REPRISE DES NÉGOCIATIONS POUR LA REFONTE DES CONTRATS TYPES

Convaincu du réel intérêt des contrats types pour réguler les relations commerciales dans le domaine du transport fluvial, la CNBA pense nécessaire de relancer la démarche de négociation du contrat type relatif aux voyages simples ou multiples. De manière à rendre le travail de négociation plus rapide et surtout plus efficace, la démarche repose sur un groupe technique, restreint, chargé de négocier au fond les termes du contrat type.

Page 32

OCTOBRE
18

RÉFLEXION SUR LA CRÉATION D'UN ORGANISME COLLECTIF DE PROMOTION DU TRANSPORT FLUVIAL

La CNBA et le Comité des armateurs fluviaux (CAF) réalisent un certain nombre d'activités très proches et partagent des intérêts pour partie identiques. De ce fait, ces deux organismes ont longuement échangé sur l'idée de création d'un organisme commun destiné à assurer la promotion du transport fluvial dans sa globalité.

Page 31



LE TRANSPORT FLUVIAL

La France possède le plus long réseau navigable d'Europe : 8 500 km de voies d'eau dont 6 700 km sont navigables, plus de 3 000 ouvrages (ponts, écluses, barrages) et quelques 40 000 hectares de domaine public fluvial. Le réseau fluvial français se décompose de la sorte :

5 928 km de réseau accessible au petit gabarit (<650 tonnes).

705 km de voies d'eau accessibles au gabarit intermédiaire (>650 et <1 500 tonnes).

1 868 km de réseau accessible au grand gabarit (>1 500 tonnes).

Outre sa fiabilité, le transport fluvial est sobre sur le plan énergétique (**une consommation 3 fois moindre que celle d'un poids lourd sur une distance comparable**) et vertueux en matière d'émission de gaz à effet de serre (**2 à 4 fois moins de CO₂**).

Quel que soit le type de marchandises :

- céréales et denrées alimentaires,
- charbons et minerais,
- ferrailles, déchets revalorisables et ultimes,
- colis lourds, marchandises emballées, conteneurs,
- produits chimiques, engrais, terres polluées,
- produits métallurgiques, sidérurgiques,
- bois, biomasses...

le fluvial est un mode de transport alternatif aux atouts considérables en terme de massification des flux.

Le plus petit bateau transportant une marchandise équivalente à 14 camions, il participe grandement à sa compétitivité, c'est donc par le volume transportée et la compression des coûts qui en découle que la voie d'eau trouve tous ses avantages.

Offrant également un accès direct au cœur des principales grandes villes, le transport fluvial s'avère compatible avec une logistique dite de «juste à temps» et facilement intégrable à une chaîne logistique multi-modale.

Il est donc logique que le renforcement de la compétitivité des modes alternatifs à la route et donc du mode fluvial soit partie intégrante des préoccupations



des pouvoirs publics en matière de transport. Des objectifs ambitieux sont attribués au transport fluvial :

- la restauration et la modernisation de son réseau magistral et en particulier celui à grand gabarit,
- la poursuite du développement du réseau à grand gabarit (canal Seine-Nord-Europe, Rhône/Moselle, Bray/Nogent),
- l'évolution de la part de marché de transport de marchandises,
- la prise en compte du développement durable à tous les niveaux de son activité tant en phase de construction qu'en phase d'exploitation.



En 2012

En très léger recul par rapport à l'année 2011, le transport fluvial de marchandises représente **58 110 431 tonnes de marchandises transportées** avec près de **7,4 milliards de t.km.**

	TONNES			TONNES-KILOMÈTRES		
	2012	2011	variation	2012	2011	variation
Produits Agricoles	9 923 006	9 806 325	1,2 %	1 651 263 504	1 719 779 805	-4 %
Denrées alimentaires, Fourrages	3 328 348	3 498 209	-4,9 %	454 546 161	491 386 442	-7,5 %
Combustibles minéraux	3 901 525	3 773 767	3,4 %	477 243 873	453 145 944	5,3 %
Produits Pétroliers	4 923 336	5 543 393	-11,2 %	545 769 461	616 834 678	-11,5 %
Minerais, Déchets pour la métallurgie	2 483 309	3 085 968	-19,5 %	282 247 168	311 698 015	-9,4 %
Produits métallurgiques	1 906 843	2 061 081	-7,5 %	325 753 992	348 994 343	-6,7 %
Minéraux bruts, mat. de construction	23 278 190	23 169 548	0,5 %	2 563 567 704	2 576 143 651	-0,5 %
Engrais	1 239 352	1 170 909	5,8 %	211 223 245	200 270 792	5,5 %
Produits Chimiques	2 208 496	1 874 288	17,8 %	378 953 047	330 369 439	14,7 %
Machines, véhicules, transactions	4 918 026	4 679 351	5,1 %	847 674 708	814 999 672	4,0 %
TOTAL	58 110 431	58 662 839	-0,9 %	7 738 242 863	7 863 622 781	-1,6 %

Concernant l'évolution des marchandises transportées en 2012 dans les autres modes de transport :

- L'activité ferroviaire a continué sa réduction à hauteur de **-5,9 %** avec un transport de 32 milliards de t.km.
- Le routier à quant à lui, très nettement diminué avec une chute de **-7,5 %** pour 164 milliards de t.km.

En terme de parts de marché, le transport fluvial représente **3,8 %** au niveau national, le ferroviaire **15,7 %** et la route **80,5 %**.

En termes indiciaires, la performance du fluvial s'établit à **+11,5 %** entre 2002 et 2012 contre **-12,6 %** pour le routier et **-35,8 %** pour le ferroviaire.

“ **«Il faut relancer le transport fluvial, l'enjeu est grand»** ”
Frédéric Cu villier,
Ministre en charge des Transports



LE FLUVIAL A DE LA RESSOURCE !



VOKOLI : LIVRAISONS « ZÉRO CO2 » DANS PARIS

Massifier l'entrée des colis de moins de 30 kg dans la capitale et en assurer la livraison à l'aide de vélos utilitaires électriques de 2m3 (et 200 kg de charge utile) : telle est la mission de cet espace logistique fluvial mobile créé et mis en exploitation par Vert Chez Vous en mai 2012. Approvisionné dès 7h00 du matin sur le port de Tolbiac : les colis sont chargés dans l'espace de tri à l'aide d'une nacelle de transbordement. Sur le bateau, dans l'espace de tri, l'équipe commence le tri logique des tournées, les colis sont scannés avant d'être chargés dans les vélos utilitaires. Le bateau Vokoli effectue 10 escales dans la journée. A chaque escale, une équipe de livreur part couvrir son secteur de livraison et rejoint le bateau deux escales plus loin une fois les livraisons réalisées. La péniche donc est utilisée comme un entrepôt flottant et itinérant tandis que le «dernier kilomètre» est assuré par les tricycles électriques. L'objectif est de réaliser la livraison de 3 000 colis par jour.



DES VOITURES MENÉES EN BATEAU

La mairie de Paris interdisant la circulation des camions chargés de voitures dans la capitale, la Compagnie Fluviale de Transport a trouvé un concept qui apporte une solution de transport alternative : la livraison des voitures (neuves ou d'occasion) par bateau. L'entreprise exploite actuellement, pour l'acheminement de véhicules entre Le Havre et Gennevilliers, 11 barges voitures à 3 niveaux, avec une capacité de l'ordre de 120 véhicules. Un premier test convaincant d'acheminement au coeur de la capitale a été réalisé. Sous réserve des autorisations délivrées par la mairie de Paris et Ports de Paris, la Compagnie pourra déployer ce dispositif rapidement. Le trafic potentiel s'élève à 180 000 mouvements de véhicules par an. L'utilisation de la voie d'eau dans ce cas de figure permet une économie de gaz à effet de serre par véhicule livré de 8 % par rapport à un camion porte-huit, et de 35 % comparé à un porte-cinq.



FRANPRIX SE JETTE À L'EAU

Depuis août 2012, le groupe de distribution Franprix expérimente la livraison par transport fluvial. Dans le détail, les marchandises sont transportées en camions de l'entrepôt Franprix situé à Chennevières-sur-Marne (94), jusqu'au port de Bonneuil-sur-Marne (94). Placées dans 26 conteneurs spécialement fabriqués pour l'occasion, elles sont chargées sur une barge affrétée par Franprix. La barge navigue ensuite 20 kilomètres, sur la Marne puis sur la Seine, passant deux écluses, pour arriver dans Paris, au quai de La Bourdonnais. Le contenu du bateau, à savoir 450 palettes, sera ensuite distribué jusqu'aux 80 magasins Franprix situés dans les 1e, 2e, 4e, 7e, 8e, 15e et 16e arrondissements de Paris. Cela permettrait une économie de 450 000 km routiers par an, soit 3 874 poids lourds en moins sur le réseau francilien, et une réduction de 37 % de CO2 par rapport au transport par camion.



ALIZARINE MET UN PEU D'EAU DANS SON VIN

Partant de la problématique du transport routier du vin : empreinte carbone massive, secouage mécanique du vin, image négative du camion, pas de garantie de la maîtrise de la température pendant le transport, l'entreprise Alizarine a vu toutes les possibilités offertes par le transport fluvial. Les avantages sont en effet multiples : faible impact carbone, pas de vibration, vin bercé, fiabilité, contrôle de la température et image authentique, naturelle et positive. De plus, le maillage du réseau fluvial traverse judicieusement les plus grandes régions viticoles. Équipée spécialement pour répondre aux spécificités du transport du vin, le bateau Alizarine dispose d'une cale isolée, étanchée, climatisée afin de garantir une maîtrise de la température et de l'hygrométrie tout au long du voyage, d'une grue embarquée afin de livrer au plus près les clients (centre ville) et de charger sans infrastructures portuaires spécifiques, et d'un local d'accueil public servant de point de vente directe, de lieu de dégustation, de lieu de réception des clients et de vitrine de produits sélectionnés. Alizarine propose une ligne régulière entre le port de Sète (34) et Paris (ligne jusqu'à Bruxelles possible selon les demandes de livraisons) avec la possibilité de livrer et/ou de charger du fret œnologique tout au long du parcours. Une cinquantaine de lieux de chargement/déchargement sur l'axe Sète Paris sont actuellement desservis. L'entreprise cible principalement les producteurs de vins de la vallée du Rhône, de Bourgogne, de Champagne, de la Marne, de la Loire ; les restaurants, bars, bistros, brasseries riverains des fleuves et canaux ; les négociants en Vin, Champagnes, Bières et spiritueux ; les groupements de producteurs (région et département produisant du vin, coopératives, réseau de vignerons bios...) ; les cavistes ; les groupements d'achat en produits bios (Magasins, boutiques) et les AMAP (Association pour le maintien d'une agriculture paysanne).



UNE DÉCHÈTERIE MOBILE 100 % FLUVIALE

Dynamiser la collecte séparative et développer l'appropriation par les habitants des voies sur berge et des quais, voilà le créneau de « Ma déchèterie fluviale ». Avec ce nouveau service amène, les collectivités proposent à leurs administrés un outil pratique et original pour la gestion de leurs déchets. Dans un contexte agréable, au bord de l'eau, à côté d'une péniche aux couleurs vives, les particuliers utilisent un service simple, concret, et bientôt indispensable pour se débarrasser de leurs produits encombrants ou gênants. « Ma déchèterie fluviale » est un service de tri de proximité, une fois collectés, les déchets sont envoyés par voie fluviale vers le centre de tri le plus proche. Déchargés, les déchets sont ensuite conditionnés et transportés par voie d'eau encore vers les filières de valorisation. Ce transport écologique consomme 4 fois moins d'énergie que par camion et réduit d'autant les émissions de CO2 et de polluants atmosphériques. Les premiers tests grandeur nature effectués à Clichy-la-Garenne en mai 2012 ont répondu à toutes les attentes : plus de 53 tonnes de déchets ont été déposés et chargés à bord de la péniche au moyen d'une grue embarquée en seulement quatre jours.

LES MISSIONS DE LA CNBA

- **Représenter les bateliers**

La CNBA incarne la profession dans les négociations portant sur l'amélioration des infrastructures, l'action sociale, l'environnement législatif et réglementaire...

- **Faciliter les démarches administratives :**

En tant que centre de formalités administratives, la CNBA s'emploie à assister les entreprises de la batellerie pour toutes les formalités qui concernent l'entreprise (création, modification, cessation).

- **Apporter conseil et assistance :**

L'un des principaux fondements de la politique de l'établissement concerne l'accompagnement des bateliers. Leurs besoins étant très diversifiés, la CNBA est en mesure d'assurer des prestations de conseils dans les domaines techniques, juridiques, administratifs... ainsi qu'un service gratuit d'aide à la création d'entreprises

- **Favoriser la formation :**

Pour faire écho à sa mission de conseil et d'assistance, la CNBA soutient activement les actions de formation (initiale ou continue) et organise régulièrement des stages professionnels (informatique, langues étrangères...).

- **Garantir l'information :**

La CNBA a pour objectif de fournir une information précise et objective sur l'actualité du secteur afin de permettre à tous les bateliers de mieux comprendre les enjeux et les évolutions de leur profession.

- **Assurer la promotion du métier :**

Afin de mieux faire connaître le monde de la batellerie, d'en montrer la richesse et la diversité, la CNBA participe à de nombreux salons, édite des brochures informatives et contribue activement à la promotion du transport fluvial et du métier de batelier dans l'espace public.



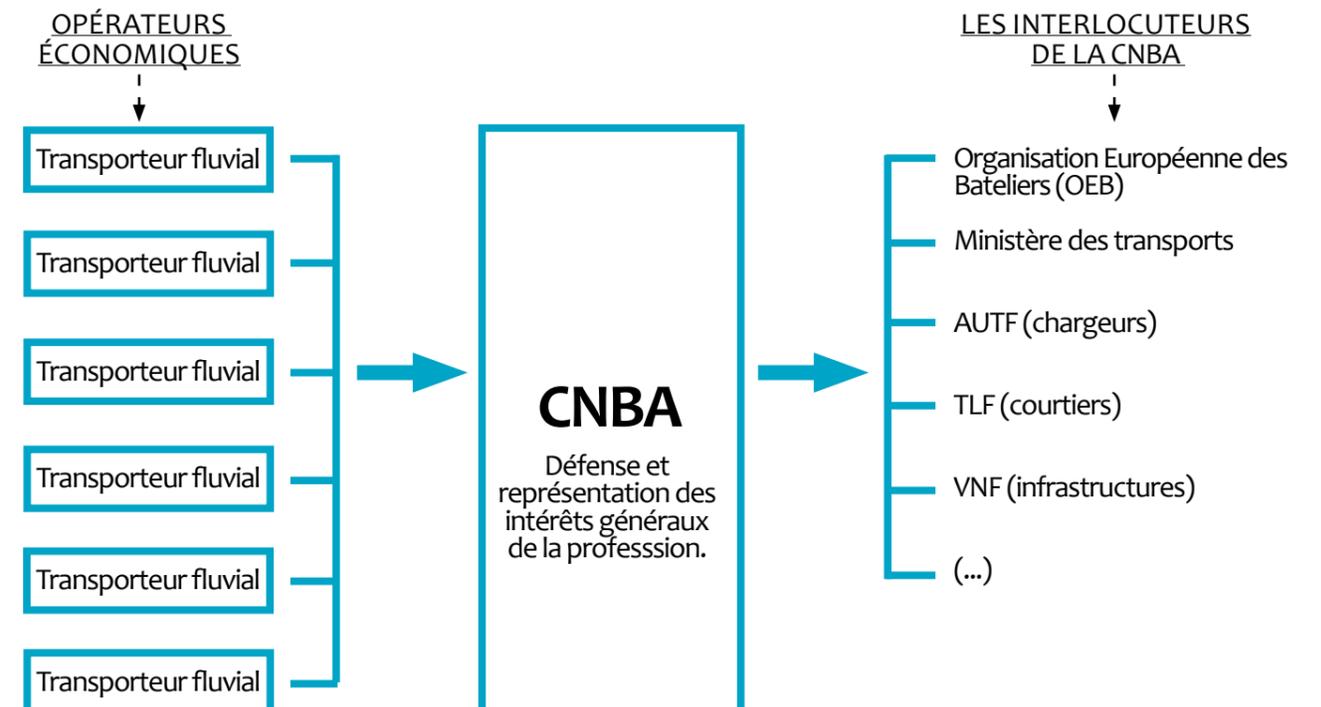
CHAMBRE NATIONALE DE LA BATELLERIE ARTISANALE

La Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale (CNBA) est un établissement public national à caractère administratif, institué par la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982, mis en place en 1985 et placé sous la tutelle du ministère des Transports. Elle a pour objectif de représenter, soutenir et défendre la profession de batelier.

La CNBA joue auprès des artisans bateliers (entreprises ne dépassant pas 6 salariés) le rôle d'une chambre des métiers : défense des intérêts de la batellerie artisanale, tenue du registre de la batellerie artisanale, coordination et développement du secteur, formation et information des professionnels.

SON ENVIRONNEMENT

Outre les opérateurs économiques, le transport fluvial français est conditionné et soutenu par de nombreux acteurs publics comme privés. Au premier rang d'entre eux figure la CNBA. A la confluence des univers public et privé, établissement sous la tutelle du Ministère des transports mais administré exclusivement par des professionnels du monde fluvial, la CNBA est au cœur d'un vaste réseau d'acteurs ayant, tous, vocation à favoriser la bonne marche et l'essor du transport fluvial.



SON FONCTIONNEMENT

• Le conseil d'administration de la CNBA

La Chambre nationale de la batellerie artisanale est dirigée par un conseil d'administration constitué de 22 membres élus par et parmi les patrons et compagnons bateliers installés en France et de deux membres élus par et parmi les compagnons bateliers salariés.

Les élections pour le renouvellement par moitié du conseil d'administration ont lieu tous les trois ans. Les administrateurs étant élus au plan national, la CNBA représente donc l'ensemble de la profession batelière installée en France.

Les membres du conseil d'administration sont en charge de la politique générale de la CNBA et prennent les principales décisions la concernant.

Les travaux du conseil sont préparés au sein de commissions, auprès desquelles sont désignés les membres du conseil en début de mandat. Il existe, à la CNBA, sept commissions distinctes :

1/ La commission de la formation :

Elle a pour objectif de traiter tous les sujets liés à la formation initiale et continue : relations avec les écoles, stages, jurys d'examens...

2/ La commission des affaires économiques et sociales :

Cette commission aborde tous les sujets liés au développement économique des entreprises : fiscalité, charges sociales, protection des relations contractuelles, nouveaux marchés...

3/ La commission des infrastructures :

Celle-ci est destinée à faire le point sur les principaux sujets liés à l'entretien, à la modernisation et à la conservation des infrastructures fluviales (voies d'eau, écluses, barrages...). Elle aborde également des thèmes relatifs à la modernisation des bateaux et des équipements.

4/ La commission des aides :

Cette commission attribue des aides financières exceptionnelles dans les cas qui n'ont pas été prévu par les délibérations du conseil d'administration. Elle statue également sur des dossiers de demande

pour lesquels le dossier fourni ne semble pas satisfaire l'un des critères exigés.

5/ La commission des finances :

Celle-ci se réunit afin de faire le point sur l'exécution du budget et contribuer à l'élaboration du budget prévisionnel de l'établissement.

6/ La commission de contrôle des inscriptions au registre :

Elle a pour objectif de vérifier la régularité des inscriptions ou radiations du registre tenu par la Chambre nationale de la batellerie artisanale.

7/ La commission d'analyse des offres :

Dans un souci de transparence de la commande publique au sein de la CNBA, la commission d'analyse des offres procède à l'examen des candidatures et à l'évaluation des offres déclarées recevables. Elle peut recourir au conseil d'agents experts et donne son avis sur l'ordre de classement des offres.



© Fleuves & Canaux

• Les membres du conseil d'administration

Vous trouverez ci-contre les membres du conseil d'administration qui ont été élus en juillet 2012. Tous, sont des bateliers actifs, naviguants en France ou en Europe. Au travers de leur implication au sein de la Chambre nationale de la batellerie artisanale, ils participent au développement et au renforcement de la profession de transporteur fluvial.

M. JOËL VERBEKE PATRON BATELIER
Premier vice-président national
Bateau : Pinzon (384 tonnes)

M. LIONEL BRIDIERS PATRON BATELIER
Second vice-président national
Bateaux : Alexis (386 tonnes) et Elodie (376 tonnes)

M. MICHEL DOURLENT PATRON BATELIER
Président national du conseil d'administration de la CNBA
Bateaux : Gavarnie (359 tonnes) et Pic du Jer (374 tonnes)

M. BRUNO COSSIAUX PATRON BATELIER
Président régional du bassin Rhône-Saône
Bateaux : San Ku Kai (387 tonnes)

MME ANNIE CAILLIEZ COMPAGNON BATELIER
Président régional du bassin Nord-Pas-de-Calais
Bateau : Dargilan (381 tonnes)

M. JOSÉ LAVAL PATRON BATELIER
Secrétaire
Bateau : Songe (788 tonnes)

M. PIERRE DUBOURG PATRON BATELIER
Secrétaire adjoint
Bateau : Nirvana (3 976 tonnes)

M. OLIVIER DELCOURT PATRON BATELIER
Trésorier
Bateau : Rallye (380 tonnes)

M. PASCAL CANIPEL PATRON BATELIER
Bateau : Baltic (375 tonnes)

M. JACQUES DELHAY PATRON BATELIER
Bateau : Esmeralda (891 tonnes)

MME ISABELLE DEWINDT PATRON BATELIER
Bateau : Zephir (1339 tonnes)

MME ROGINE DOURLENT COMPAGNON BATELIER
Bateaux : Gavarnie (359 tonnes) et Pic du Jer (374 tonnes)

M. MICHAËL DURIEUX PATRON BATELIER
Bateaux : Kim-Anh (389 tonnes) et Delphmi (375 tonnes)

M. JOAN GAMBIE PATRON BATELIER
Bateau : Diane (443 tonnes)

M. DANIEL KECK PATRON BATELIER
Bateaux : Pax-Mea (367 tonnes) et Ora (449 tonnes)

MME MYRIAM LELEU PATRON BATELIER
Bateau : La Proue (877 tonnes)

M. STÉPHAN LHOPITAL COMPAGNON BATELIER
Bateau : Cosma (tonnes)

MME CHRISTINE PETIT COMPAGNON BATELIER
Bateau : Esmeralda (891 tonnes)

M. JEAN-MARC SAMUEL PATRON BATELIER
Bateau : Tourmente (181 tonnes)

M. FRÉDÉRIC SCHUHL PATRON BATELIER
Bateaux : Panurge (408 tonnes) et Vokoli (365 tonnes)

MME MARILYN VERBEKE COMPAGNON BATELIER
Bateau : Pinzon (384 tonnes)

- **L'équipe administrative de la CNBA**

L'équipe administrative de la Chambre nationale de la batellerie artisanale est en charge d'exécuter les décisions prises par le conseil d'administration et de mettre en oeuvre les actions qu'il a programmé. Cette équipe est constituée de 9 salariés, dirigés par le président du conseil d'administration de la CNBA.

L'agente comptable, Mme Aïcha Zadvat, a été nommée par arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé du budget. Elle a pour rôle le recouvrement des recettes, le paiement des dépenses, la conservation et le maniement des fonds et valeurs de l'établissement. L'agente comptable conserve les pièces justificatives de dépenses et recettes pour les présenter à tout moment aux organes de contrôle.

SECRÉTAIRE GÉNÉRAL M. JEAN-MARIE DUMONT

- Préparation des conseils d'administration de la Chambre,
- Préparation et suivi du budget de la Chambre, conventions,
- Préparation et compte rendu des réunions de bureau,
- Rédaction de courriers pour le président,
- Rédaction des avis de la Chambre sur les projets de lois et de décrets,

- Suivi des évolutions réglementaires, participation aux groupes de travail,
- Suivi des sujets fiscaux (TICPE, plus-value, TVA...),
- Développement des partenariats,
- Interne CNBA : préparation et compte rendu des réunions d'équipe, recrutements, suivi des congés.

JURISTE MME CAROLINE RUFF

- Conseil et assistance des bateliers en droit des contrats, droit commercial (recouvrement des créances), droit de la concurrence et droit des transports.
- Suivi des dossiers contentieux pris en charge par la CNBA.
- Suivi du cadre légal et réglementaire de la profession (travaux de refonte des contrats types/projet de loi ou de texte réglementaire)
- Intervention sur des questions de droit public pouvant concerner l'établissement.
- Rédaction de fiches, et autres brochures juridiques destinées aux adhérents de la Chambre
- Vieille juridique des textes nationaux applicables au transport fluvial et veille jurisprudentielle pour les adhérents et les administrateurs de la CNBA.

CHARGÉ D'AFFAIRES EUROPÉENNES M. HENRI LACOUR

- Suivi de l'actualité réglementaire communautaire et réalisation des synthèses sur les nouvelles normes applicables et les normes à venir; suivi des programmes de développement liés au transport fluvial (Naiades, Platina, ...),
- Suivi des travaux de l'OEB, préparation des prises de position de la CNBA avec les membres du conseil d'administration, accompagne l'élu CNBA à Bruxelles,
- Suivi de l'actualité des organisations internationales liées au transport fluvial (Commission de la Moselle, Commission centrale pour la navigation sur le Rhin), développement de relations de partenariat,
- Développement de relations de partenariat avec certains organismes nationaux ou internationaux contribuant au développement du transport fluvial (IVR, ...).

CHARGÉ D'ÉTUDES M. DIDIER CHAMOT

- Réalisation d'enquêtes quantitatives et qualitatives auprès des entreprises de la batellerie artisanale immatriculées à la Chambre nationale de la batellerie artisanale : étude sur les pratiques commerciales, sur les comportements fiscaux, sur les besoins en services, sur les difficultés en lien avec l'état des infrastructures...
- Réalisation d'études à partir des données réunies ou de données existantes afin d'alimenter des groupes de travail,
- Préparation et compte rendu de la commission des affaires économiques et sociales et de la commission des infrastructures,
- Suivi des chantiers liés au développement des entreprises : plan d'aide à la modernisation, étude et prototypage de nouveaux bateaux Freycinet (AMI Bateau du futur) : participation aux groupes de travail, rédaction de courriers et de prises de position.

CHARGÉE DE FORMATION MME CHRISTINE BLEUZET

- Animation du siège régional de la CNBA en collaboration avec l'administrateur/administratrice assurant une permanence : accueil téléphonique, instruction des courriers adressés par les adhérents, gestion de la boîte fonctionnelle de la CNBA de Douai, instruction des demandes d'information sur les métiers du transport fluvial, rédaction ponctuelle de courriers et de documents,
- Animation de la mission de la CNBA dans le domaine de la formation nationale : conception de l'offre de formation, formalisation du cahier des charges des formations et sélection du prestataire, gestion des inscriptions et des aspects logistiques, suivi du déroulement des stages dans les locaux de la CNBA, information des bateliers sur les stages, leur coût, les aides accordées par la CNBA, gestion du financement des formations, participation à la commission formation et rédaction du compte rendu.

ASSISTANTE DE DIRECTION, EN CHARGE DU CENTRE DE FORMALITÉS DES ENTREPRISES MME CATHERINE GERARDOT

- Assistante de direction : tenue de l'agenda du Président, organisation de rendez-vous et de réunions, envoi des convocations et des comptes rendus, rédaction de courriers, ...
- Réalisation des formalités administratives (CFE) : réception et traitement des demandes d'immatriculation, modification, radiation; conseil et assistance à la réalisation des formalités; transmission des pièces aux services compétents,
- Prise en charge de certains dossiers (ex. organisation des élections).

CHARGÉE DES RELATIONS EXTÉRIEURES MME SOPHIE COPIN

- Instruction des dossiers de demande d'aide (réception et vérification du dossier),
- Accueil téléphonique, informations générales,
- Instruction des courriers adressés par les adhérents,
- Gestion de la boîte e-mail contact : cnba.paris@wanadoo.fr,
- Mise à jour de l'annuaire des adhérents et des partenaires,
- Soutien à la chargée de CFE dans son travail,
- Instruction des demandes d'information sur les métiers du fluvial,
- Accueil des nouveaux arrivants dans la profession,
- Support secrétariat.

COMPTABLE ADJOINTE MME ANGÉLINA MENDY

- Ordonnancement, liquidation et mandatement des dépenses (achats, salaires, ircantec, indemnités de fonction des administrateurs, aides...),
- Tenue et analyse des comptes (rapprochement bancaire, journal, balance, état des soldes),
- Déclaration annuelle (impôts, ...),
- Avec le secrétaire général, préparation du budget de l'année n+1 et de la notice d'accompagnement,
- Avec l'agent comptable, préparation du compte financier,
- Gestion des frais de mission et indemnités de fonction des administrateurs,
- Traitement des dossiers d'aide financière.

CHARGÉE DE COMMUNICATION MME VANESSA GIRARDEAU

- Réalisation et mise en page des supports de communication papier de la CNBA (lettres mensuelles, bulletins d'information, brochure sur les formations, guide juridique),
- Rédaction de contenus (bulletin, newsletter),
- Réalisation des supports numériques de la CNBA (newsletter, mailing),
- Planification et organisation des salons,
- Animation du site internet et de la présence numérique de l'établissement,
- Gestion et alimentation de la page Facebook de la Chambre.



LES ENTREPRISES ARTISANALES

Les entreprises de transport fluvial de marchandises françaises se composent de deux grandes familles :

- **Les entreprises artisanales** : elles constituent la grande majorité des entreprises, elles sont de taille réduite, ne dépassant pas six salariés. Elles sont représentées par la Chambre nationale de la batellerie artisanale - CNBA.
- **Les armateurs** : entreprises de grandes tailles, en petit nombre en France. Elles sont représentées par le CAF - Comité des armateurs fluviaux.

Les entreprises dont l'activité est le transport de marchandises par bateau et qui n'emploient pas plus de six salariés, ainsi que les coopératives artisanales, doivent être immatriculées au registre des entreprises tenu par la Chambre nationale de la batellerie artisanale.

Ci-dessous, vous trouverez des données sur les entreprises artisanales de fret inscrites à la CNBA, pour l'année 2012.

Nombre d'entreprises inscrites à la Chambre nationale de la batellerie artisanale

	2012	2011
Entreprises individuelles	485	501
Sociétés	250	232
TOTAL	735	733

Au 31 décembre 2012.

Formes sociales des entreprises inscrites à la Chambre nationale de la batellerie artisanale

	2012	2011
Entreprises individuelles	485	501
Sociétés	240	222
Sociétés de fait	5	5
Coopératives	5	5
TOTAL	735	733

Au 31 décembre 2012.

Créations et radiations des entreprises inscrites à la Chambre nationale de la batellerie artisanale

	2012	2011
CRÉATION :		
Entreprises individuelles	7	11
Sociétés	24	26
RADIATION :		
Entreprises individuelles	29	33
Sociétés	5	5
TOTAL	-3	-1

Au 31 décembre 2012.

Statut des bateliers inscrits à la Chambre nationale de la batellerie artisanale

	2012	2011
Patrons bateliers	830	825
Conjoints	282	314
Salariés	302	267
Compagnons	1	1
TOTAL	1 415	1407

Au 31 décembre 2012.

Répartition des entreprises individuelles

	2012	2011
Propriétaire du bateau	453	468
Locataire du bateau	26	28
Contremaître	6	5
TOTAL	485	501

Au 31 décembre 2012.

Âge des chefs d'entreprises inscrits à la Chambre nationale de la batellerie artisanale

	2012	2011
-30 ans	162	136
31 - 40 ans	188	180
41 - 50 ans	323	308
51 - 60 ans	310	315
+ 61 ans	145	154
TOTAL	1 128	1 093

Au 31 décembre 2012.

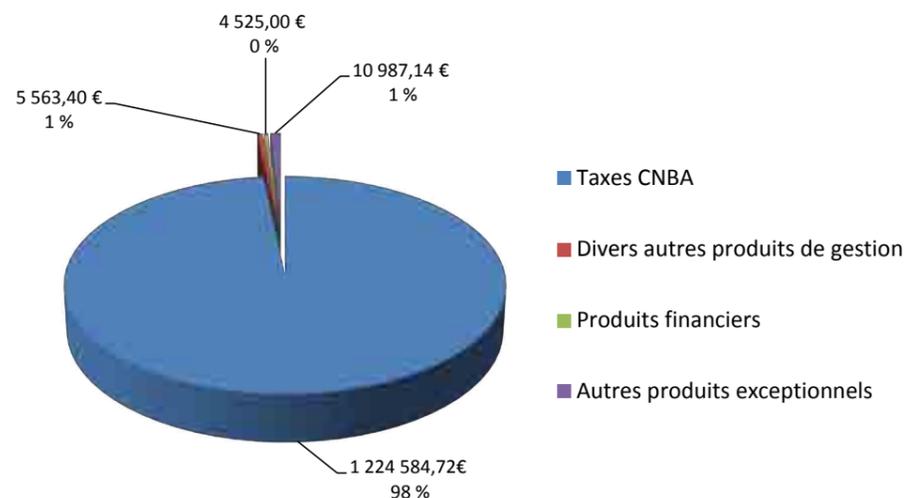
Tonnage des bateaux inscrits à la Chambre nationale de la batellerie artisanale

	2012
-400 tonnes	472
400 - 650 tonnes	111
650 - 1 000 tonnes	126
1 000 - 1 500 tonnes	111
+ de 1 500 tonnes	93
TOTAL	913

Au 31 décembre 2012.

LES RESSOURCES DE LA CNBA

Recettes (fonctionnement) 1 245 660,26 €



Les recettes de fonctionnement s'élèvent pour l'exercice 2012 à 1,2 M€.

Elles sont constituées pour 98 % de la taxe CNBA⁽¹⁾.

Les 2 % de recettes restantes correspondent à des produits de gestion courante, tels que la participation des salariés aux tickets restaurants et les produits de placements financiers. Cette dernière catégorie de recette s'établit à 21 075,54 €.

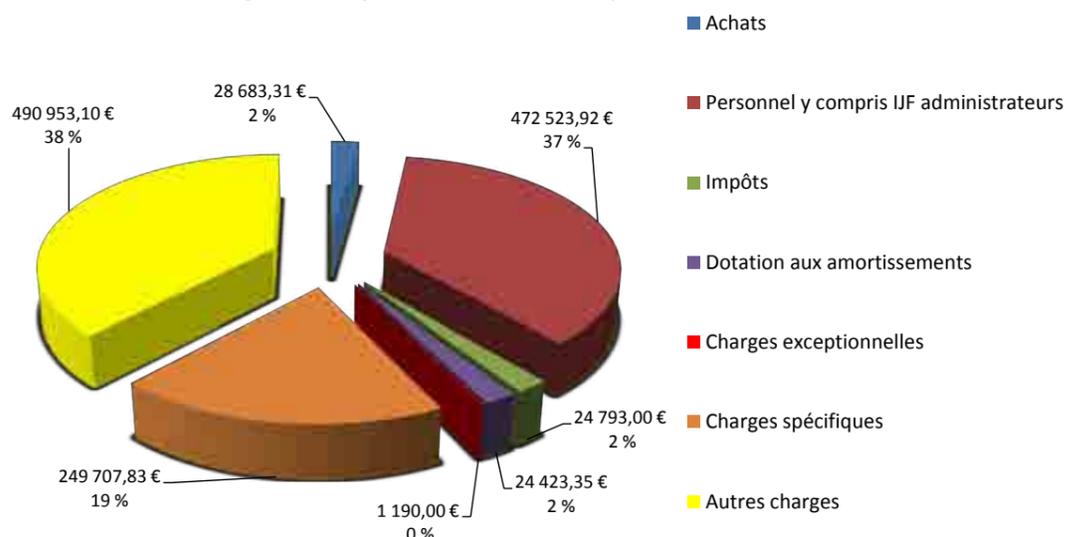
(1) Rappel : la taxe CNBA

- Article L. 4432-3 : Pour assurer ses missions, la Chambre nationale de la batellerie artisanale reçoit le produit d'une taxe acquittée par les entreprises inscrites au registre des patrons et compagnons bateliers.

- Article L. 4432-5 : La taxe mentionnée à l'article L. 4432-3 est établie et recouvrée sous les mêmes garanties et sanctions qu'en matière d'impôts directs, lors de chaque opération de transport, par Voies navigables de France, qui prélève 3% de ces sommes pour frais d'assiette et de recouvrement à la CNBA.

LES DÉPENSES DE LA CNBA

Dépenses (fonctionnement) 1 292 274,51 €



Tandis que les estimations des dépenses de fonctionnement étaient pour l'année 2012 de 1,3 M€, la réalisation s'est établie à 1,2 M€, soit un taux de réalisation de 96 %.

Ces charges de fonctionnement comprennent les achats (2 % des dépenses), les frais de personnel incluant les indemnités journalières de fonctions des administrateurs (37 % du total dépensé), les impôts, la dotation aux amortissements, les charges exceptionnelles, les charges spécifiques (19%) et les autres charges (38% des dépenses). Deux nouveaux postes ont été créés en 2012 : un chargé des affaires européennes et un chargé d'études. Ce renforcement de l'équipe administrative a induit une légère augmentation du poste « autres charges ».

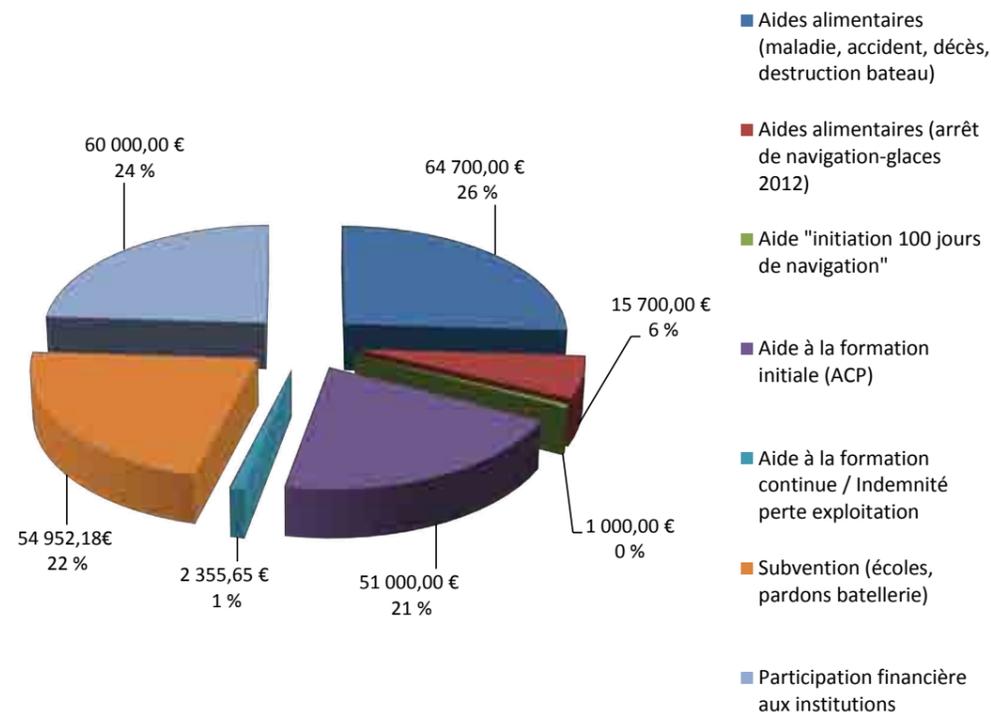
De surcroît, l'augmentation des réunions organisées par les partenaires de la voie d'eau a participé à l'accroissement de ce poste.

AIDES FINANCIÈRES

En 2012 : aides et subventions versées par la CNBA

	Nombre de dossiers	Montant versé en €	Montant versé en %
Aides alimentaires (maladie, accident, décès, destruction bateau)	52	64 700,00	26 %
Aides alimentaires (arrêt de navigation-glaces 2012)	46	15 700,00	6 %
Aide «initiation 100 jours de navigation»	1	1 000,00	0 %
Aide à la formation initiale (ACP)	15	51 000,00	20 %
Aide à la formation continue / Indemnité perte exploitation	5	2 355,65	1 %
Subvention (écoles, pardons batellerie)	16	54 952,18	22 %
Participation financière aux institutions	2	60 000,00	24 %
	137	249 707,83	100 %

Aides financières 2012



Les aides financières de la CNBA sont imputées au compte 657, charges spécifiques, nommé également charges d'intervention. En 2012, ces charges d'intervention s'élèvent à 249 708 €, soit 19 % des dépenses. Elles représentent l'un des plus importants postes de fonctionnement.

Dans le détail, les aides alimentaires s'établissent à 81 400 € en 2012. 99 dossiers ont été réglés à ce titre. En 2011, 74 950 € avaient été consacrés à ce poste. Cela représente une augmentation de 8 % due à l'indemnisation des bateliers pour arrêt de la navigation pour cause de glaces, survenue en février 2012.

L'aide à la formation initiale ainsi que l'aide à la formation continue pèsent pour près de 53 356 €, soit 21 % du poste des charges d'intervention.

La CNBA a versé en 2012, 114 952 € de subventions dont 35 % alloués aux écoles, 13 % aux organisations de pardons de la batellerie, et au total 52 % aux institutions telles que le Groupement d'Intérêt Public « Guichet Entreprise » et l'Association Fluvial Initiative.



1. REPRÉSENTER

La CNBA est l'interlocuteur privilégié de la profession de transporteur fluvial en France, que ce soit auprès des instances officielles nationales comme le Ministère des Transports ou auprès des acteurs de la voie d'eau comme Voies Navigables de France ou les différents ports présents sur le territoire. La CNBA se pose au carrefour entre acteurs publics et acteurs économiques. Elle assure également la représentation de la batellerie française au niveau européen au travers de sa présence active à l'OEB (Organisation Européenne des Bateliers). Tout au long de l'année, la Chambre nationale de la batellerie artisanale est consultée en tant qu'experte en navigation fluviale, son avis est demandé sur les projets en cours ou à venir dans le domaine de la voie d'eau.

LANCEMENT D'ÉTUDES SUR LE FLUVIAL

- **Les bateaux du Futur, vers un investissement d'avenir :**

L'appel à manifestations d'intérêt (AMI) appelé «Navires du futur» concerne les bateaux et navires qui ont une fonction commerciale de transport maritime ou fluvial, une fonction de travail ou une fonction de loisir (plaisance), ainsi que leurs équipements à bord. L'objectif de cet appel est de soutenir les innovations permettant la mise au point de bateaux économes, propres, sûrs et intelligents.

Pour la CNBA, le but est de lancer les fondations pour la rénovation d'une flotte Freycinet telle quelle existe aujourd'hui et, dans ce cadre, d'adapter ce gabarit au transport de nouvelles marchandises actuellement transportées par la route, voire à de nouveaux conditionnements.



L'AMI porte sur l'étude de 17 bateaux différents permettant de transporter des marchandises diverses (vrac, conteneurs, palettes, hydrocarbures, marchandises dangereuses, gaz naturel liquéfié, marchandises réfrigérées). Des carènes spécifiques sont également étudiées pour des navires de ce gabarit destinés au BTP fluvial. Le tout pour mener une réduction conséquente des émissions de CO2 et de gaz à effet de serre.

Après de longues discussions entre partenaires, il a été décidé de ne pas inventer quelque chose de sophistiqué mais de faire bénéficier les Freycinets de toutes les technologies existantes en matière de propulsion et de carène. Le but principal est

de ramener du fret de la route et du rail sur le fleuve pour un transport moins polluant. La partie logement et conditions de vie des marinières sera également revue pour être optimisée et plus ergonomique afin que le métier soit plus facile au quotidien et les bateliers plus performants dans leur activité.

Le cabinet Lebéfaude, désireux de répondre à l'appel à projet de l'ADEME destiné à soutenir le renouvellement de la flotte fluviale française a assuré la coordination du projet qui a réuni différents partenaires au premier rang desquels la CNBA qui a la connaissance des contraintes du métier et peut aider à bâtir un cahier des charges sérieux. L'idée est de mettre au point des plans de bateaux neufs, correspondant à l'évolution du secteur du transport fluvial, complétés de prototypes et de contribuer ainsi activement à la mise en service de nouveaux bateaux. Ce projet est l'un des neuf dossiers classés prioritaires par l'ADEME dans le cadre des investissements d'avenir du grand emprunt national. La CNBA est membre du groupement de manière à apporter une expertise technique dans la conception des bateaux pour que ceux-ci répondent aux attentes réelles des bateliers.

- **Abus dans le cadre des relations commerciales :**

Élaboré par la CNBA et intitulé « *Enquête sur les abus que vous rencontrez dans vos relations commerciales* », un questionnaire constitué de 43 questions a été envoyé à tous ses bateliers adhérents.

Il vise à disposer d'une vision statistique des pratiques commerciales ayant cours dans le secteur, tout en mettant en exergue les abus subis et les difficultés rencontrées par les bateliers, tout au long du « cycle » commercial qui va de la négociation à la facturation et, le cas échéant, au recouvrement des surestaries.

Totalement anonyme, la confidentialité des données était garantie, l'ensemble des résultats étant traité par une seule personne, M. Didier Chamot, chargé d'études à la CNBA. Les questionnaires retournés ont fait l'objet d'une analyse, notamment statistique, et figureront dans un rapport de synthèse, qui nous permettra de travailler au rééquilibrage des relations commerciales entre transporteurs et intermédiaires.

Les principales tendances qui sont ressortis de l'analyse des données montrent que les marinières

ont massivement recours à un auxiliaire de transport (90%). 25 % des personnes ayant répondu au questionnaire n'ont recours, par choix ou par contrainte, qu'à un seul courtier ; 25 % ont recours à deux intermédiaires et 48 % travaillent avec plus de deux courtiers.

Il est intéressant de noter que les réponses sont fortement corrélées aux bassins de navigation. Ainsi, sur le réseau Nord Pas-de-Calais et sur le bassin de la Seine, 45% des mariniers travaillent avec plus de deux commissionnaires, contre seulement 10% sur le bassin rhodanien.

L'enquête nous apprend également que la négociation est jugée difficile ou très difficile par plus de 90 % des bateliers, et facile pour 8,75 % d'entre eux. Les bateliers sont 98,75 % à négocier le prix, 55 % à négocier les surestaries et 5 % à négocier les délais de planche. 57,5 % obtiennent un prix négocié (33,75 % ne l'obtiennent pas), 31,25 % obtiennent satisfaction dans leur négociation des délais de planche (51,25 % ne l'obtiennent pas) et 27,5 % obtiennent des surestaries négociées (51,25 % ne les obtiennent pas). Dans 85 % des cas, les surestaries sont versées aux bateliers.

Enfin, 71,25 % des bateliers refusent de recourir à la voie contentieuse pour faire valoir leurs droits. 42,5 % de ceux-ci craignent une exclusion du marché, le même pourcentage invoque le coût de la procédure et 15 % ont une mauvaise connaissance de la procédure à suivre.

• Quel coût de revient pour quel gabarit ?

Dans un contexte économique difficile marqué par une crise économique entraînant une baisse des prix de fret ; associé à un accroissement de la concurrence (nationale et internationale), les bateliers ont besoin d'outils permettant l'estimation la plus fine possible de leur coût de revient pour pouvoir négocier au mieux et le plus rapidement possible le prix du fret.

Afin d'être au plus proche de la réalité et des demandes des bateliers, la CNBA a envisagé dès 2012 de lancer une étude sur le coût de revient moyen d'un transport en fonction de la taille du bateau. Cette étude est destinée à mettre à disposition des entreprises, un indicateur fiable leur permettant

• Infrastructures, vers une amélioration des conditions de navigation :

Les commissions des usagers sont les instances régionales de concertation entre Voies Navigables de France et l'ensemble des acteurs du transport fluvial. Elles ont vocation à être saisies de toutes les questions qui concernent le bon fonctionnement de la voie d'eau. Or, les administrateurs de la CNBA qui participent aux commissions des usagers déplorent des difficultés à se faire entendre et à faire entendre les revendications des bateliers lorsqu'ils émettent des demandes d'entretien ou d'investissement sur la voie d'eau.

Afin d'améliorer les conditions de navigation des mariniers, la CNBA a décidé la réalisation d'un document regroupant toutes les demandes des bateliers. Celui-ci, qui se veut le plus exhaustif possible est constitué de trois parties : une première qui synthétise les demandes des bateliers, classées par ordre d'importance ; une seconde qui prend la forme d'une carte listant les lieux nécessitant des travaux d'infrastructures ; enfin, une dernière section sous forme de tableau recensant les travaux à effectuer, en les priorisant, photographies à l'appui.

Le listage des demandes des bateliers sur le réseau fluvial français a d'abord été réalisé sur la zone « HAROPA » (Ports de Paris – Seine - Normandie), le but étant d'étendre cette démarche à toutes les voies d'eau française. Ce document permet ainsi de soutenir beaucoup plus efficacement les demandes que nous faisons remonter auprès des gestionnaires des voies d'eau et du Ministère des transports. Une version concernant le réseau Nord-Pas-de-Calais est d'ores-et-déjà en cours de réalisation pour une remise probable courant de l'année 2013.

d'estimer leur coût moyen de revient à la t/k. Il a été prévu de retenir plusieurs types de gabarits représentatifs (définis en fonction de la flotte des entreprises enregistrées à la CNBA) et d'identifier, pour chacun d'eux, les caractéristiques explicatives du coût de revient (charge carburant, coût d'entretien, renouvellement du matériel, coût du personnel, assurance, bassin d'activité,...).

Cette étude s'appuie sur un questionnaire envoyé à un échantillon représentatif de la profession batelière.

• État de santé du secteur et leviers de développement :

En 2012, la Chambre nationale de la batellerie artisanale souhaitait disposer de données concernant la santé des entreprises artisanales du secteur fluvial français ainsi que les potentiels leviers de son développement.

Cette étude s'inscrit dans le cadre des actions menées par la CNBA en vue de défendre les intérêts généraux de la batellerie artisanale. Elle s'appuie sur un questionnaire ayant pour objectif de recueillir auprès des professionnels du transport fluvial leurs observations sur la santé du secteur du transport par voie d'eau, les freins qu'ils rencontrent dans l'exercice de leur profession ainsi que les leviers de développement qui leur semblent les plus importants.

Les destinataires de ce questionnaire sont les patrons d'entreprises individuelles de la batellerie,

ainsi que les gérants et associés de sociétés enregistrées à la CNBA.

Cinq thèmes ont été retenus pour cette étude :

- Thème 1 : présentation de l'entreprise,
- Thème 2 : fiscalité,
- Thème 3 : développement commercial,
- Thème 4 : infrastructures,
- Thème 5 : bateaux,
- Thème 6 : contraintes techniques et réglementaires.

Cette étude ambitionne de mettre en lumière les leviers de développement du secteur, de cibler les actions à mener pour améliorer la santé et la compétitivité du transport fluvial et de prioriser les attentes des bateliers.

CONSULTATIONS, AVIS ET PRISES DE POSITION

• Plan d'aide à la modernisation (2013-2017) :

L'État et VNF soutiennent depuis un certain nombre d'années, par le biais de subventions, les entreprises qui souhaitent moderniser leur bateau. Le versement des aides est encadré par un plan d'aide qui est adopté tous les cinq ans et qui est régulièrement adapté afin de lui permettre d'atteindre de manière efficace ses objectifs de modernisation et de rajeunissement de la flotte. Le prochain plan d'aide, qui a débuté courant 2013, était en cours de finalisation durant l'année 2012.

Les membres du bureau de la CNBA ont participé à des réunions de concertation avec les représentants du Ministère des transports et de VNF en charge de ce plan. A cette occasion ont été mises en exergue un certain nombre de propositions qui tendaient à figurer dans le futur plan, en particulier l'aide à la construction de nouveaux bateaux. La CNBA a proposé en premier lieu que soient dissociées de ce projet de plan les mesures de soutien à la construction et qu'elles fassent l'objet d'un plan « de renouvellement de la flotte fluviale » à part entière. L'ancienneté de la flotte française (85% des bateaux français ont plus de 30 ans, la flotte française est la plus vieille d'Europe) et l'échéance que constitue l'ouverture du canal Seine Nord Europe justifient pour la CNBA la

mise en place d'un plan d'aide spécifiquement dédié à la construction, permettant par ailleurs de ne pas prélever des crédits en faveur de la construction sur ceux dédiés à la modernisation.

De manière assez systématique, la CNBA a demandé à ce que les plafonds limitant le montant des aides soient augmentés (construction, mais aussi achat de nouveaux moteurs) afin d'être plus incitatifs pour les bateliers souhaitant moderniser leur unité ou en faire construire une nouvelle.

Par ailleurs, la Chambre a demandé à ce qu'un certain nombre d'équipements soient intégrés au futur plan d'aide à la modernisation, comme les grues de manutention (faute d'aménagements adaptés au niveau du réseau), les pieux de stationnement et les capteurs de pression (type SYGO) permettant de mesurer l'enfoncement dans l'eau et le tonnage chargé/déchargé.

Enfin, une demande a également été formulée pour la mise en place d'une aide pour les investissements consentis par les entreprises artisanales pour accueillir un stagiaire ou un apprenti.

VNF s'est engagé à intégrer ces demandes au projet de plan d'aide qui sera présenté à la Commission européenne pour obtenir son accord.



• Contrat d'Objectif Sectoriel :

Le Contrat d'Objectif Sectoriel (COS) s'inscrit dans le Contrat de plan régional de développement des formations professionnelles et a pour vocation de rationaliser les besoins et les demandes en formations par secteur d'activité. Son élaboration s'articule également avec les états généraux pour l'emploi et l'avenir des jeunes ainsi qu'avec le plan PARTAJ pour la prévention et la lutte contre le décrochage scolaire.

En 2012, la CNBA a été sollicitée par la Région pour participer aux groupes de travail dans le secteur Transport et Logistique.

Les priorités de ce contrat sont :

- L'élévation du niveau des connaissances, des formations et des qualifications,
- La promotion des voies de l'apprentissage et de l'alternance comme vecteur de réussite,
- L'accès à l'emploi et aux métiers,
- L'égalité des droits et de la prévention du décrochage.

Le groupe d'experts "Transport et Logistique" est composé de : l'AFT IFTIM, Promotrans, Transport de voyageurs, CNBA, TLF, OPCA Transport, Académie de Lille et les services de la Région (FI, FC, Apprentissage).

La CNBA représente la profession de transporteur fluvial dans le Contrat d'Objectif Sectoriel du secteur transport et logistique, au même titre que les transports routier, ferroviaire, aérien et maritime. Lors de ces groupes d'experts, les professions représentées étaient uniquement le routier et le fluvial. A ce jour, les autres activités ne sont pas présentées.

Trois fiches ont été rédigées par la CNBA et étudiées lors de réunions. Deux premières constatations ont été développées : le transport routier est très présent et le transport fluvial correspond, pour la Région, à une innovation. La Région y est très sensible et manifeste des attentes certaines, il était donc intéressant, pour la CNBA, de profiter de cette opportunité pour mettre en valeur la profession de batelier. Il faut noter que le Contrat d'Objectif Sectoriel n'est pas une organisation isolée, il en existe dans les autres régions françaises.

Concernant la formation initiale, c'est-à-dire les formations type Éducation Nationale, il a été jugé judicieux de demander la mise en place d'un CAP dans la région Nord-Pas-de-Calais, plutôt que d'attendre la mise en place du baccalauréat Professionnel. Lorsque le baccalauréat sera finalisé, il pourra alors s'inscrire dans la continuité du CAP et l'équipe pédagogique qui aura été mise en place sera opérationnelle pour ce diplôme.

L'objectif de la Région Nord-Pas-de-Calais au travers de ce Contrat d'Objectif Sectoriel, est avant tout de mettre à plat tout ce qui existe à un moment T : le secteur du fluvial, ses besoins et les opportunités de développement qu'il offre. Enfin, selon le rapport intermédiaire de l'étude menée par Entreprendre Pour le Fluvial (EPF), les besoins en formation initiale en fluvial sont, en 2012, plus ou moins satisfaits. Cependant, des besoins apparaissent dans les métiers connexes (mécanique, électricité, chaudronnerie, électrotechnique, etc). L'objectif, au travers de l'implication de la CNBA dans ce Contrat d'Objectif Sectoriel, est donc de faire connaître la profession de transporteur fluviaux et les métiers attenants à cette profession, de manière à se positionner précidément sur le marché de l'emploi, de prendre une place précise et pertinente et de mettre en évidence les besoins de tout un secteur d'activité trop longtemps occulté.

• Naiades II, la CNBA propose des actions de cadrage du programme :



NAIADES (« Navigation intérieure : Actions et développement en Europe ») est un programme européen qui a pour but de promouvoir la mise en place d'une politique globale du transport par voie navigable. Ce programme se décline en plusieurs axes :

- infrastructures,
- flotte,
- formation,
- marché,
- systèmes d'information...

Le programme Naiades s'étend jusqu'en 2013. Des réflexions ont ainsi été menées au cours de l'année 2012 sur le programme Naiades II qui prendra la relève.



A ce titre, la CNBA a été consultée par le Ministère des transports sur un document de cadrage du futur programme et a remis ses observations en juin 2012. La CNBA propose de nombreuses actions, parmi lesquelles figurent :

- le lancement d'une étude sur la taille d'infrastructures dont le transport fluvial a besoin pour assurer la pérennité de son développement,
- la mise en oeuvre d'une campagne de promotion du transport fluvial au niveau européen,
- la mise en place d'un groupe de travail européen sur le thème de l'accès aux moyens de financement des investissements,
- la mise en oeuvre d'actions destinées à améliorer l'accès des bateaux fluviaux aux ports maritimes,
- la mise en place d'un groupe de travail destiné à faire le point sur les pratiques commerciales et les difficultés rencontrées dans les différents pays européens,
- et la limitation de la multiplication des réglementations techniques.

- **Baccalauréat professionnel transport fluvial :**

Courant 2012, la Chambre nationale de la batellerie artisanale a participé, au côté du Ministère de l'Éducation Nationale, aux travaux préparatoires à la mise en place du baccalauréat professionnel spécialité transport fluvial.

Une toute nouvelle spécialité de baccalauréat professionnel prévu pour la rentrée 2013. C'est pour répondre à de nouveaux besoins en qualifications, à la fois dans le transport de fret et dans le transport de passagers, que les professionnels du secteur ont souhaité la création de cette nouvelle spécialité de baccalauréat.

Actuellement, les candidats souhaitant faire une carrière dans la batellerie n'avaient en effet que la possibilité de préparer le CAP transport fluvial, complétée éventuellement par une année visant à l'obtention d'une mention complémentaire ou une formation niveau Bac+2 à l'ISNI d'Elbeuf pour des débouchés davantage axés sur la gestion du transport fluvial.

Le nouveau baccalauréat professionnel se veut un diplôme "polyvalent" qui permettra aux

diplômés de travailler sur tous types de bateaux, du porte-conteneurs au bateau de croisière touristique, et d'occuper des postes à responsabilités, tels que responsable d'une unité de transport intégrée à une flotte ou responsable d'une entreprise artisanale de transport. Ils pourront également créer leur propre entreprise.

Aux côtés du Ministère de l'Éducation Nationale, de responsables d'écoles et du Comité des Armateurs Fluviaux, la CNBA a donc participé à l'élaboration du référentiel de ce nouveau diplôme. Ce référentiel fixe les objectifs de cette formation professionnelle. Un premier travail d'analyse du métier de transporteur fluvial a été mené afin d'identifier, à partir des pratiques, les compétences, les capacités, les savoirs, les postures et les attitudes nécessaires.

Ce référentiel de "de compétences-cibles" tend à définir le profil de sortie de tout diplômé du baccalauréat transport fluvial. Il fixe la cible à atteindre au terme du parcours de formation au sein de ce diplôme, indiquant l'objectif vers lequel doivent se concentrer les efforts d'apprentissage.

Ce travail d'analyse et de préparation du référentiel se poursuit, pour la CNBA, au cours de l'année 2013.

- **Consultation des cabinets comptables :**

Courant 2012, la CNBA, a souhaité solliciter par courrier des comptables des bateliers afin d'obtenir, à terme, une meilleure connaissance de la situation économique de la batellerie artisanale.

Une lettre a ainsi été envoyée aux principaux cabinets comptables ayant pour client des entreprises de transport fluvial. Par soucis de confidentialité, il ne devait être fait aucune mention du nom de l'entreprise, de son patron ou du bateau ; mentions qui auraient pu permettre une identification. Il était également envisagé de se faire remettre des données comptables de n entreprises sur une période de 15 ans (n étant posé et demeurant identique). Le problème de la confidentialité étant alors écarté.

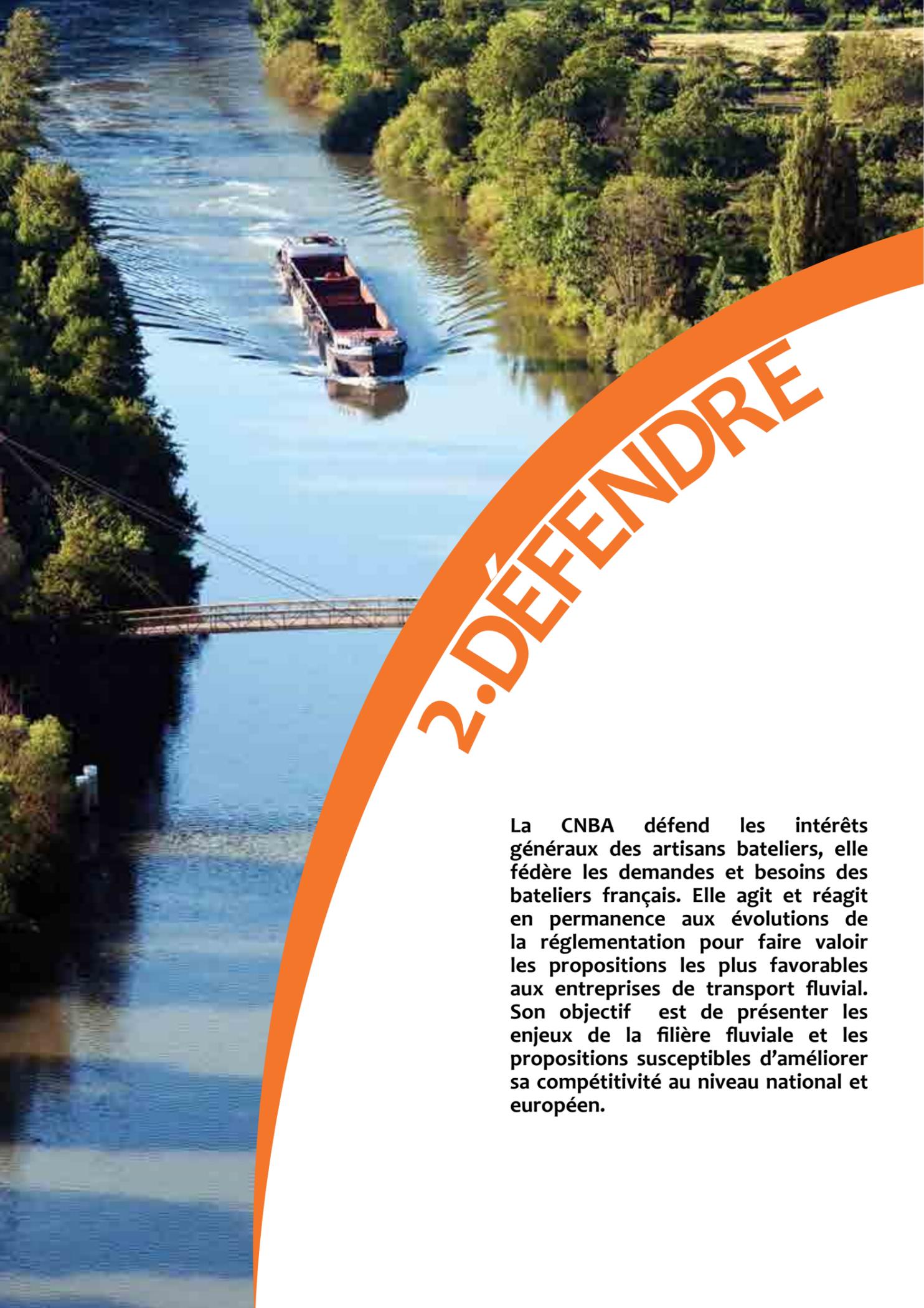
L'objectif premier de cette démarche étant d'établir un état des lieux de la vitalité du secteur, ainsi que de connaître l'évolution du chiffre d'affaire des bateliers sur une période de 15 ans. Il s'agit également, en arrière-plan, de mener une analyse sur l'évolution du secteur depuis la libéralisation de 2000, qui permettra de soutenir les demandes que formule la CNBA, notamment quant aux mesures à prendre pour soutenir la profession (sociales, fiscales) et aux dispositifs réglementaires encadrant les relations commerciales.



- **Avis / consultations rendus par la CNBA :**

En 2012, la Chambre nationale de la batellerie artisanale a rendu de multiples avis sur des sujets liés à la batellerie et à la navigation dans sa globalité. Elle a, entre autres, fait part de ses positions concernant :

- la réforme de Voies Navigables de France - VNF, pour relancer le transport fluvial,
- la mise à grand gabarit de la liaison Bray-Nogent,
- la concertation MAGEO pour la mise au gabarit européen Vb de la liaison entre Compiègne et Creil,
- le livre blanc sur le projet du canal Seine-Nord Europe,
- la licence de patron pilote,
- la hausse des droits de péage sur le réseau VNF,
- la télé-conduite des écluses de la Moselle,
- le projet d'aménagement du Port du Gros Caillou,
- la hausse des surestaries,
- la durée de stationnement des bateaux en activité,
- la révision de la réglementation seul à bord,
- l'organisation interprofessionnelle de la filière fluviale,
- l'Axe Seine pour une meilleure alternative face à l'engorgement des circuits de transport franciliens,
- l'impact des travaux du pont Schuman sur la navigation à Lyon,
- le diagnostic du GIE Haropa sur les services offerts aux bateliers dans les zones portuaires,
- le barrage de Chatou et le prolongement du mur guideau amont,
- le «Port Seine Métropole» à Conflans-Sainte-Honorine,
- la mise en place de dispositions spécifiques pour les chefs d'entreprise ayant mis leur bateau en vente,
- le Congrès National de la FNAUT : Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports,
- la réappropriation des berges par les Parisiens,
- l'étude menée par le cabinet privé Ecomodal, concernant la concurrence des flottes fluviales européennes et la compétitivité de la flotte française,
- l'étude menée par le cabinet SETEC International sur le projet de port à Alizay, en amont de Rouen,
- le rapport sur la formation des marges et des prix dans le transport fluvial,



2. DÉFENDRE

La CNBA défend les intérêts généraux des artisans bateliers, elle fédère les demandes et besoins des bateliers français. Elle agit et réagit en permanence aux évolutions de la réglementation pour faire valoir les propositions les plus favorables aux entreprises de transport fluvial. Son objectif est de présenter les enjeux de la filière fluviale et les propositions susceptibles d'améliorer sa compétitivité au niveau national et européen.

S'UNIR POUR MIEUX AGIR

- **Mise en place d'un organisme collectif de promotion du transport fluvial :**

Le transport fluvial a de nombreux avantages au regard des autres modes de transport, toutefois, les conditions de son développement ainsi que les possibilités de recours à ce type de transport restent largement méconnus des acteurs publics comme économiques.

Dans le cadre de son action, la Chambre nationale de la batellerie artisanale entreprend régulièrement des actions de sensibilisation sur ce type de sujets, à destination du monde public, politique et économique. D'autres acteurs également contribuent de leur côté à la promotion de la voie d'eau dans ses différentes dimensions. Pour autant, le fait que des actions de promotion, souvent comparables, soient menées par des acteurs différents, diminue leur impact et leur visibilité. En outre, certaines entreprises ou organismes ayant intérêt au développement du transport fluvial (chantiers, équipementiers, motoristes...) gagneraient à être associées à ces actions de promotion.

Parmi ses missions, la CNBA assure la représentation des intérêts des entreprises de transport fluvial allant jusqu'à six salariés, tandis que le Comité des armateurs fluviaux (CAF) joue un rôle comparable pour les entreprises de transport de fret de grandes tailles et de transport de passagers. Les deux organismes réalisent un certain nombre d'activités très proches et partagent des intérêts pour partie identiques (avis rendus sur certains décrets / loi, passage des permis de conduire, actions de soutien aux entreprises...). De ce fait, la CNBA a longuement échangé avec le Comité des armateurs fluviaux, durant l'année 2012, sur l'idée de création d'un organisme commun destiné à assurer la promotion du transport fluvial dans sa globalité.

Afin de donner davantage de poids à la représentation des professionnels, la CNBA et le CAF décident donc de joindre leurs efforts sur tout ou partie des sujets ayant trait à la voie d'eau. Afin que cette instance soit clairement identifiée comme représentante de l'ensemble des entreprises de transport fluvial français, et qu'elle ait, à ce titre, un poids réel auprès des acteurs publics comme privés, la CNBA et le CAF envisagent donc de s'unir sous une bannière commune.

Ses missions seront les suivantes :

- la représentation commune auprès des pouvoirs publics français et européens en vue d'obtenir des décisions favorisant l'ensemble du secteur professionnel,
- la représentation commune auprès des acteurs économiques concernés en vue d'obtenir un recours plus important à ce mode de transport,
- la représentation commune auprès de la sphère médiatique et du grand public afin de développer l'image de marque et la notoriété du transport fluvial de fret.

Si en 2012, la forme de cette union CNBA - CAF reste encore à définir, elle est d'ores et déjà motivée par la volonté de gagner en efficacité en parlant d'une seule voix.

- **La prise en charge de frais d'avocats / frais de procédure pour des contentieux présentant un intérêt général pour la profession**

La CNBA déploie depuis plusieurs années de nombreux efforts pour soutenir au mieux les bateliers au niveau juridique. La juriste de la CNBA leur permet de disposer d'une assistance juridique personnalisée afin de les aider à régler leurs litiges, notamment dans les relations commerciales, avant tout contentieux.

Afin d'aider davantage encore les bateliers à obtenir réparation d'un préjudice dans un cadre contentieux, une fois que la phase de règlement du litige à l'amiable a échoué, le conseil d'administration de la CNBA a décidé, en novembre 2012, de rendre possible la prise en charge d'une partie des frais d'avocats / de procédure pour des contentieux présentant un intérêt général pour la profession.

Cette possibilité avait déjà été mise en œuvre à titre exceptionnel dans le cas de l'accident de l'Arc en ciel, qui était survenu en avril 2007 sur la Seine. Après quatre ans de procédure, les bateliers ayant subi un préjudice du fait de cet accident avaient pu obtenir une indemnisation fin 2011, les frais d'avocats liés à cette procédure ayant été pris en charge par la CNBA. La décision du conseil d'administration vient rendre possible de manière plus régulière une telle prise en charge et en encadrer les modalités.

Ainsi, après consultation du bureau de la Chambre nationale de la batellerie artisanale, cette dernière peut, sous certaines conditions, prendre en charge

les frais d'avocat ou de procédure engagée par une ou plusieurs entreprises artisanales dans le cas où la conclusion de l'affaire est susceptible d'avoir un impact sur l'ensemble de la profession batelière.

Cette mesure tend à inciter les bateliers à mieux se défendre en cas de contentieux car, en général, ceux-ci ont tendance à renoncer faute de savoir comment entamer la procédure. La profession se donne ainsi les moyens d'engager des recours juridiques et d'obtenir des jugements qui lui soient favorables, notamment pour des situations inextricables.

- **Reprise des négociations pour la refonte des contrats types :**

En 2010, certaines entreprises du secteur fluvial avaient entrepris un mouvement de blocage en raison de la baisse des frets et du déséquilibre dans les relations commerciales entre transporteurs et donneurs d'ordres. Un protocole de sortie de crise avait été signé mi-2010. L'Etat s'était engagé à procéder à la modernisation des contrats types.

Après de très nombreuses réunions, les représentants des bateliers ont acquis la conviction que le travail de refonte des contrats types n'apporterait pas de réponse efficace aux abus rencontrés sur le marché fluvial actuel. Suite à ce constat, ces représentants ont obtenu une réunion auprès de l'Autorité de la concurrence en février 2012, au cours de laquelle ils ont vu leur impression confirmée. Ce constat, ajouté à la lassitude causée par la longueur des négociations, les a conduits, à suspendre leur participation aux réunions.

La CNBA a néanmoins demandé à VNF en mars 2012 d'inscrire à l'ordre de jour de son conseil d'administration la réévaluation des taux de surestaries actuellement fixés par une délibération du 7 octobre 2010.

Le Président du conseil d'administration des Voies navigables de France (VNF) a indiqué par courrier en date du 15 mai 2012, qu'il ne pouvait accepter tant qu'il ne disposerait pas de l'accord formel de l'ensemble des parties sur ce point. La CNBA a donc invité les parties à une réunion en septembre, seul le Comité des armateurs fluviaux (CAF) a accepté d'y participer, l'AUTF et TLF indiquant que l'augmentation des surestaries ne pouvait pas, selon eux, être dissociée des travaux sur les

contrats types.

Dans ce contexte, le Ministère des transports a adressé le 2 novembre 2012 un courrier proposant la reprise des discussions relatives à l'actualisation du contrat type au voyage. De manière à rendre le travail de négociation plus rapide et surtout plus efficace, la démarche reposerait sur un groupe technique, restreint, chargé de négocier au fond les termes du contrat type. Ce groupe serait composé de deux représentants de chaque structure prenant part à la négociation, à savoir pour les donneurs d'ordres l'AUTF et TLF et pour les transporteurs la CNBA et le CAF. Ces négociateurs pourront recevoir, de la part de la structure qu'ils représentent, un mandat de négociation clair et comportant des marges de manœuvre identifiées. Les négociateurs devant, de préférence, avoir une bonne connaissance technique et juridique des contrats types.

Siègerait également au sein du groupe technique un expert juridique et un ou deux représentants de l'administration, assurant le secrétariat. Le travail de ce groupe serait animé par une personnalité indépendante, reconnue pour sa compétence dans le domaine des contrats-types de transport et son expérience dans le domaine fluvio-maritime. Se réunissant selon un calendrier de travail précis, la fin des travaux de ce groupe de travail serait formalisée par une réunion plénière de validation, dans une configuration proche du groupe précédemment chargé de la négociation du contrat type.

Convaincu du réel intérêt des contrats-types pour réguler les relations commerciales dans le domaine du transport fluvial, la CNBA, dans l'attente d'une confirmation du conseil d'administration pour la reprise des négociations, a demandé le 22 novembre 2012 au Ministère des transports des précisions sur deux points. Le premier concerne la participation des courtiers de fret fluvial aux négociations, ces derniers étant considérés comme tiers au contrat de transport. Le deuxième point soulevé par la Chambre concernait l'articulation entre les travaux de refonte du contrat type au voyage et l'instauration de règles non supplétives s'imposant à tous dans les relations commerciales.

Les élus souhaitaient avoir une garantie quant à la mise en place d'un tel cadre réglementaire obligatoire, solution présentée comme la plus efficace par l'Autorité de la concurrence pour répondre à la problématique du déséquilibre des relations commerciales.

- **Création d'une nouvelle instance pour une amélioration du réseau fluvial :**

Suite à la sollicitation de la Chambre nationale de la batellerie artisanale, Voies Navigables de France a décidé de créer, en avril 2012, une nouvelle instance chargée de travailler sur les améliorations à apporter au réseau des voies navigables. Intitulé «Sous-commission hygiène, sécurité et conditions de vie des naviguants», cette instance a pour mission de traiter en priorité et de manière centralisée les questions ayant un impact direct sur la vie des naviguants comme les stationnements, les déchets, l'eau ou encore l'électricité. Rattachée à la commission nationale des usagers, cette sous-commission se réunit en comité réduit pour une plus grande efficacité. Elle a pour but de produire et valider les chémas directeurs et équipements-types et de contribuer à la mise au point d'une programmation pluri-annuelle des services aux usagers. La CNBA y dispose de trois sièges afin de faire entendre et défendre les intérêts des entreprises artisanales de transport de fret.



- **Les représentants bateliers à la rencontre de l'Autorité de la concurrence :**

Le 28 février 2012, les représentants bateliers sont allés à la rencontre de l'Autorité de la concurrence. L'objectif de cette réunion était de disposer d'un avis éclairé de l'organisme public chargé de veiller au respect des règles commerciales sur un certain nombre de pratiques dénoncées depuis longtemps de manière récurrente par les bateliers et sur les moyens de leur faire face afin de rééquilibrer les relations commerciales.

A principalement été mentionné l'état de dépendance dans lequel certains intermédiaires tiennent les transporteurs se traduisant par des négociations orales sans traces écrites ; des contrats écrits (rédigés par l'intermédiaire) qui contiennent fréquemment des dispositions différentes de la négociation orale initiale ; une facturation établie par l'intermédiaire avec absence de certains postes ; le non-paiement des surestaries, tout comme certaines prestations dues (frais de nettoyage de résidu de la cale, paiement des heures supplémentaires). L'état de dépendance est renforcé par le fait que, face à ces comportements, les entreprises peinent à faire respecter leurs droits car les intermédiaires font très fortement jouer la concurrence entre transporteurs. Aussi, la négociation du prix de fret proposé est souvent difficile à mener pour les bateliers, sous peine de perdre le transport. Des prix abusivement bas sont pratiqués mais la dénonciation des pratiques abusives risque de faire perdre au batelier tout ou partie de l'accès au marché.

Face à cette situation, plusieurs solutions ont été proposées aux représentants bateliers et aux représentants du Ministère des transports, dans le but de rééquilibrer la relation commerciale :

1. La saisie de la commission d'examen des pratiques commerciales afin de disposer d'un avis détaillé sur la structuration commerciale actuelle du secteur et sur la conformité au droit des pratiques commerciales,
2. L'instauration par voie réglementaire de dispositions obligatoires en vertu de l'article L.420 - 4-II du Code du commerce, ainsi que la mise en place de procédures de contrôle et la mise en œuvre de sanctions en cas de non-respect des obligations réglementaires.

Les représentants bateliers ont également évoqué le fait que les transporteurs sont rarement à l'initiative d'un devis donnant lieu au transport. Cette situation est atypique puisque ce sont eux qui réalisent le transport. En tant que « vendeurs » d'une prestation de service, ils devraient pouvoir être en mesure d'émettre un devis, pouvant donner lieu à une négociation par l'intermédiaire avant d'être accepté par ce dernier. C'est d'ailleurs l'objet de la « Confirmation de commande de transport » qui a été élaborée par la CNBA, son objectif est de permettre au batelier de reprendre la main sur le contrat en disposant de l'accord de l'intermédiaire avant le déplacement du bateau. A ce propos, l'Autorité de la concurrence a indiqué qu'il était essentiel que les bateliers se fassent respecter de leurs interlocuteurs en étant pas dans une posture d'acceptation systématique des conditions proposées.

- **Réunions d'information et d'échange avec les bateliers :**

Douai en janvier, Paris et Lyon en mars...

La CNBA a organisé en 2012 des réunions d'échanges avec les bateliers. L'occasion pour la Chambre nationale de la batellerie artisanale de faire part de ses actions et de ses projets au service de la batellerie artisanale, de recueillir toutes les idées-appréciations et remarques des bateliers, de renforcer le lien entre l'ensemble des entreprises artisanales et les élus qui siègent au conseil d'administration de la CNBA.

Tels sont quelques-uns des objectifs associés aux réunions d'échange CNBA/bateliers qui ont eu lieu en 2012 dans les trois grandes régions entre lesquelles se répartissent les activités de la Chambre : le Nord Pas de Calais, le Bassin parisien et l'Est-Rhône-Saône.

Ces réunions ont été l'occasion, pour les chefs d'entreprises artisanales présents, de discuter en toute liberté du transport fluvial, de l'état des relations commerciales, des demandes majeures sur le réseau... L'occasion également de lister les problèmes d'entretien des infrastructures et d'aménagements urgents pour la profession.

Ces séances d'échanges CNBA/bateliers ont été l'occasion d'évoquer les difficultés, pour la batellerie artisanale, à faire entendre ses demandes et à disposer de conditions de travail correctes.

Prix de l'eau, électricité, postes d'attente, aires de stationnement... : les administrateurs de la CNBA ont fait le point sur les demandes formulées sur ces sujets depuis plusieurs années ; l'écart entre les demandes formulées dans le cadre des commissions des usagers ou par courriers aux services en charge de la navigation et la réalité du terrain étant souvent très conséquent.

Plusieurs bateliers ont ainsi souligné la différence de traitement qu'ils perçoivent entre les bateliers d'une part, dont l'activité est encadrée par de fortes contraintes (prescriptions techniques, règlement de police) et les services en charge de l'entretien et de la maintenance du réseau, qu'aucune règle ne semble contraindre quant à la qualité du service rendu aux usagers-clients, à l'harmonisation technique ou à la prise en compte des besoins des usagers.

De nombreux autres sujets (contrats types, exigences linguistiques pour les échanges radio...) ont été abordés au cours de ces réunions, riches et constructives.

INTERPELLER POUR FAIRE AGIR

- **Saisine de la Commission d'examen des pratiques commerciales :**

En février 2012, une réunion a rassemblé les représentants des bateliers et l'Autorité de la concurrence. Suite à celle-ci, la Commission d'examen des pratiques commerciales (CEPC) a été saisie par courrier. Ce courrier a été accompagné d'une annexe comportant des preuves relatives aux abus pratiqués par les courtiers et commissionnaires. La CNBA souhaite, suite à cette saisine, que la CEPC se prononce quant à l'évolution des bonnes pratiques commerciales entre les artisans bateliers et les auxiliaires de transport.

- **Interventions auprès des élèves en formation « transport » :**

La Chambre nationale de la batellerie artisanale a été sollicitée plusieurs fois par des écoles proposant des formations en transport (type BTS Transport et Logistique). Ces formations ne dispensent que très rarement des enseignements sur le fluvial et n'ont, très souvent, pas d'enseignants expert en ce domaine.

Aussi, l'objectif pour la CNBA et sa chargée de formation est de compléter le programme de ces écoles en présentant, entre autres, la densité du réseau de voies navigables français, les nouveaux matériels avec l'équivalence en camions de manière à valoriser le métier de batelier, tant en terme d'évolution technologique qu'en termes d'intérêt pour le transport (tonnages transportés, régularité, sécurité, intérêts de la multi-modalité, projets fluviaux à venir...). L'enjeu est de transmettre une image moderne de la profession de transporteur fluviaux.

- **Le président de la CNBA à la rencontre des régions :**

Le président de la Chambre nationale de la batellerie artisanale, Michel Dourlent, a réalisé tout au long de l'année 2012 une série d'entretiens avec les représentants des conseils régionaux des régions mouillées françaises.

Les conseils régionaux sont des collectivités territoriales impliquées de manière très diverse au niveau du fluvial. Ainsi, la région Bourgogne

gère-t-elle par exemple depuis 2010 à titre expérimental le canal du Nivernais, le canal du Centre et le canal de Bourgogne (convention de trois ans passée entre l'Etat et la région) ; au titre de 2010 et 2011, ce sont 21 millions d'euros d'investissements qui ont été consentis par cette région. D'autres régions, en revanche, n'investissent quasiment pas dans ce domaine et se limitent à contribuer au financement d'études.

L'objectif de ces différents entretiens est donc de développer la « sensibilité » fluviale des régions, d'y faire la promotion de la batellerie artisanale et de faire le point sur la politique des conseils régionaux en matière fluviale.

- **La CNBA s'adresse aux candidats à la Présidentielle 2012 :**

A l'occasion de l'élection présidentielle de 2012, la Chambre nationale de la batellerie artisanale a adressé à l'ensemble des candidats un courrier mettant en avant les grands enjeux de la batellerie artisanale. Après avoir rappelé les avantages indéniables de ce mode de transport : seul mode bénéficiant d'un réseau non saturé, il permet d'acheminer de grandes capacités de marchandises à un faible coût, en toute sécurité et dans le respect de l'environnement; la CNBA se félicite que le transport fluvial soit de retour dans le discours public. En effet, il répond de façon crédible aux attentes d'une société concernée par le développement durable et la raréfaction des ressources énergétiques.

Dans la suite de son courrier, la CNBA souhaite que la politique de demain donne au transport fluvial une place honorable aux côtés des autres modes de transport. Pour cela, le fluvial doit faire face à plusieurs enjeux majeurs, sur lesquels l'intervention des pouvoirs publics est indispensable :

- l'entretien et le développement des infrastructures,
- le renouvellement de la flotte de commerce,
- la promotion du transport fluvial en tant que « transport durable »,
- la simplification réglementaire et administrative,
- l'harmonisation européenne,
- l'équilibre des relations commerciales,
- la mise en place d'une « grande loi » sur le transport fluvial.

Chaque point listé ci-dessus fera l'objet d'une explication détaillée dans la suite du courrier adressé aux candidats à la Présidentielle 2012. La CNBA demande aux candidats de présenter les actions qu'ils prévoient de mettre en place en faveur du transport fluvial et notamment sur les différents points évoqués ci-dessus.

- **Le rapport d'activités :**

Institutions et associations éditent généralement chaque année un rapport d'activités. Structuré de manière très variable suivant les organisations, un tel document a pour but de présenter de manière synthétique les principales actions qui ont été réalisées durant une année, accompagnées d'éléments financiers.

À la Chambre nationale de la batellerie artisanale, un tel rapport n'avait jusqu'à présent aucun caractère systématique. La CNBA a donc décidé en 2012 qu'elle réalisera dorénavant un rapport d'activités complet chaque année. Celui-ci est notamment l'occasion de mettre en valeur auprès d'un large public les actions menées par la CNBA, les projets en cours et les avancées pour la profession. Il permet également de présenter un état des lieux du secteur professionnel (évolution du nombre des entreprises, de la forme sociale).

Le rapport d'activités de l'année 2011 de la CNBA est paru début septembre 2012. Illustré de nombreuses photos et de tableaux détaillés, ce document divisé en quatre parties, éclaire tous ceux qui se posent des questions sur les missions de la CNBA, les services qu'elle rend, l'équipe qui l'anime.

Une première partie est consacrée à l'évolution du secteur professionnel (« le transport fluvial de marchandises »), une deuxième présente « la CNBA, son organisation et son environnement », les services rendus aux entreprises (l'assistance juridique, la communication, la formation, l'édition, l'assistance aux formalités administratives, les aides financières) font l'objet d'une troisième partie (« La CNBA et les bateliers »), tandis que les activités de représentation auprès des pouvoirs publics (Ministère des transports, commissions des usagers de VNF...) se trouvent en quatrième position (« La CNBA et le transport fluvial »).

- **Les salons et colloques :**

Dans le cadre de son activité de représentation de la batellerie artisanale et plus largement de la profession de transporteurs fluviaux, la CNBA participe chaque année à différents salons, professionnels ou grand public.

En 2012, la Chambre nationale de la batellerie artisanale a participé à 4 événements / salons. Le premier s'est déroulé à Lille, il s'agissait du Salon des métiers et de la formation tout au long de la vie. Ce salon régional constitue le plus grand « temps fort » annuel d'information sur les métiers (environ 400 métiers sont représentés) et les formations. C'est une occasion privilégiée de faire découvrir les métiers du transport fluvial et de promouvoir la batellerie artisanale auprès d'un large public (80 000 visiteurs) : étudiants, jeunes, chercheurs d'emplois, professionnels en reconversion... Durant ce salon, le transport fluvial et plus spécifiquement la batellerie artisanale ont donc été représentés par la CNBA.

Le second salon auquel la CNBA a participé au cours de l'année 2012 est un événement professionnel : le Transport Logistics Meetings. Organisé au cœur de l'aéroport de Paris-Orly, cet événement rassemble un très vaste panel d'acteurs du transport et de la logistique autour de rendez-vous d'affaires concrets, ciblés, préparés à l'avance et validés en amont par les deux parties. La CNBA a tenu un stand dans le cadre de ces rencontres afin d'assurer la représentation des entreprises de transport fluvial auprès des chargeurs et de l'ensemble des décideurs du domaine des transports.

Dans la même logique que le salon Transport Logistics Meetings, la CNBA était également présente, en 2012, à la Convention d'affaires River Dating qui s'est déroulée à Rotterdam. L'expérience de l'année précédente à Paris ayant été concluante, la CNBA a choisi d'être à nouveau présente en 2012 à la convention d'affaires River Dating. Organisé cette fois-ci à Rotterdam, ce salon rassemble de nombreux acteurs européens du transport fluvial, notamment des chargeurs et est destiné à promouvoir le transport fluvial auprès des chargeurs et à développer la part modale du transport fluvial. Il est organisé autour de rendez-vous d'affaires pris auprès des exposants qui disposent de stands pour présenter leurs activités. Des conférences et tables rondes se déroulent en parallèle. La CNBA y

a représenté les professionnels du transport fluvial et l'artisanat batelier.

Au titre de sa mission de représentation des intérêts généraux du transport fluvial, la CNBA participe régulièrement ou soutient financièrement l'organisation de tables rondes et colloques qui lui sont consacrés. Aussi, celle-ci a accordé un soutien financier et participé à un colloque de deux jours qui s'est tenu à Mâcon en septembre 2012. Organisé par l'Institut de Recherche Val de Saône Mâconnais sur le thème « Fleuves et territoires », ce colloque a réuni plusieurs dizaines de chercheurs et scientifiques (EHESS, IFSTTAR, Universités françaises et étrangères) autour des thèmes suivants : Fleuves et transports ; Fleuves, villes et patrimoine ; Fleuves, villes et aménagement ; Fleuves, métiers et techniques ; Fleuves, villes et ports ; Fleuves, développement territorial, temps long ; Fleuves, développement territorial, temps court. Plusieurs interventions étaient plus spécifiquement consacrées aux artisans bateliers. La CNBA a participé également au colloque organisé par l'Association Entreprendre pour le fluvial sur « La compétitivité du transport fluvial ».

Enfin, la Chambre a apporté son soutien financier et participé à une soirée thématique intitulée « Les nouveaux enjeux du développement du transport fluvial et de l'innovation sur le Rhône ». Organisé à Givors par les éditions Livres EMCC en partenariat avec la Maison Fleuve Rhône, cet événement a réuni plusieurs acteurs institutionnels du développement du transport fluvial sur le Rhône pour un débat.



- **Représentations extérieures de la CNBA :**

Parmi ses missions, la CNBA assure la représentation du secteur professionnel auprès des acteurs publics comme privés. A ce titre elle est présente en tant qu'experte au sein des organisations suivantes :

- Voies Navigables de France,
- Port Autonome de Paris,
- Conseil supérieur des transports terrestres et de l'intermodalité (C.S.T.T.I),
- Organisation Européenne des Bateliers (O.E.B.),
- Commission Centrale pour la navigation du Rhin (CCNR),
- Institution Internationale de Péréquation et de Coordination (IIPC) – collecte, dépôt et réception des déchets,
- Jury Examens A.C.P. (Attestation de Capacité Professionnelle),
- Commission consultative de l'ACP (Attestation de Capacité Professionnelle),
- Consortium pour la Modernisation du Réseau Navigable du Nord-Pas-de-Calais et la Promotion du Transport Fluvial,
- Consortium pour le Développement des Voies Navigables de l'Est et du Sud-Est,
- Association Entreprendre pour le Fluvial (EPF),
- Association Fluvial Initiative,
- Association Nationale pour la Formation et la Promotion Professionnelle dans la Batellerie (A.N.F.P.P.B.),
- C.F.A.N.I. (Centre de formation des apprentis de la navigation intérieure) – Conseil de perfectionnement (CAP),
- Commission de suivi de la CAF des Yvelines,
- Comité National de l'Eau,
- Union des Chargeurs Fluviaux de Lorraine,
- CCI DU VALENCIENNOIS – Responsables au sein du « pôle expert secteur fluvial »,
- Commissions territoriales de voies navigables (Rhône-Alpes - PACA ; Franche-Comté ; Picardie ; Languedoc-Roussillon ; Aquitaine ; Midi-Pyrénées ; Lorraine – Champagne Ardenne ; Nord-Pas-de-Calais ; Pays de la Loire ; Alsace ; Ile-de-France-Haute-Normandie),
- Sous-Commission hygiène, sécurité et vie quotidienne des navigants sur le réseau VNF,
- Commission nationale des usagers de VNF (régions Bassin-Parisien, Nord-Pas-de-Calais, Est et Rhône-Saône),
- Sous-Commission Territoriale du Canal de la Marne à la Saône,
- Usagers de la voie d'eau – Arrondissement Champagne,
- Réunions concertation usagers de la voie d'eau au sein de l'arrondissement Seine Amont de la Direction interrégionale du Bassin de la Seine,
- VNF - Concertation locale des usagers de Picardie,
- Commission des usagers du Bassin Saône-Rhône-Méditerranée ; de la Seine-Amont ; des Boucles de la Seine - Bougival ; du Nord-Est-Nancy ; du Sud-Ouest-Toulouse ; de la Loire navigable-Nantes,
- Sous-commission transport de la DR du Nord-Pas-de-Calais – Lille,
- Comité de concertation avec les usagers de la liaison fluviale Seine-Escaut,
- Représentant pour litiges éventuels sur le secteur « Seine amont »,
- Commission nautique locale du Grand Port Maritime de Marseille,
- Commission Fluviale du Havre - Groupe Fluvial,
- SNS – Commission locale chargée d'examiner les candidats à une licence de patron-pilote,
- Commission de visite des bateaux de Paris – En qualité de spécialistes,
- Préfecture de l'Oise (Compiègne) - Réunions Locales Canal à Grand Gabarit Seine-Nord,
- Comité Régional des Transports de la Région de Bourgogne ; de Picardie ; de Haute-Normandie ; du Nord-Pas-de-Calais ; d'Ile-de-France ; de Champagne-Ardenne ; de Franche-Comté,
- Commission locale de l'Eau du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin de la Marque et de la Deûle,
- Comité de Bassin Artois-Picardie ; Loire-Bretagne ; Rhin-Meuse ; Rhône-Méditerranée ; Seine-Normandie,
- Association Saône-Rhin Europe – Assemblée générale,
- Eau Seine Normandie Direction territoriale Paris petite couronne,
- Rencontre Biodiversité Plan Rhône,
- Représentant du transport fluvial au sein de l'Association ESCAUT VIVANT,
- Commission Locale de l'Eau du Sage de la Lys,
- CLE du SAGE du Delta de L'AA,
- Commission locale de l'eau du SAGE du Bassin-versant de l'Escaut : CLE DU SAGE DE L'ESCAUT,
- Habilitées à participer aux sessions pour la délivrance des certificats de capacité des bateaux de commerce et de l'attestation spéciale radar.

3. ACCOMPAGNER

La CNBA agit comme un relais auprès de l'ensemble des professionnels de la batellerie artisanale. Elle demeure un soutien de poids lorsqu'il s'agit d'appuyer une décision, de défendre une position, d'analyser une situation, d'entreprendre une action promotionnelle ou encore de diffuser une information d'importance. Elle offre, dans le cadre de ses services aux entreprises de transport fluvial, un dispositif cohérent d'information, de conseil, d'accompagnement et de formation.

APPUIS FINANCIERS

- **Aides alimentaires en faveur des bateliers :**

Une aide alimentaire peut être accordée par la CNBA à ses adhérents en cas de décès, maladie grave, accident grave, destruction partielle ou totale du bateau.

En 2012, 98 dossiers ont été validés, soit une dépense de 80 400 euros. Les arrêts de navigation et causes externes ont représenté 46 dossiers, 28 demandes ont été adressées à la CNBA suite à une destruction partielle ou totale du bateau, 21 dossiers d'aides alimentaires correspondent à une situation de maladie grave et enfin, 3 demandes concernent un décès.

- **Aide à l'initiation :**

Une aide à l'initiation aux 100 jours de navigation peut être accordée par la Chambre nationale de la batellerie artisanale aux bateliers acceptant de prendre à bord des « stagiaires ».

Un seul dossier a été validé en 2012, soit 1 000 euros versés.

- **Prix d'encouragement aux nouveaux chefs d'entreprises :**

Depuis 1998, la CNBA attribue un prix destiné à soutenir l'obtention de l'attestation de capacité professionnelle (ACP) nécessaire à la direction d'une entreprise de transport fluvial. Le programme de l'ACP se compose de matières théoriques et techniques comme du droit (civil, commercial, social et fiscal), de la gestion commerciale et financières de l'entreprise, les normes de sécurité, la réglementation de police de circulation dans les États membres, les pratiques et formalités douanières, les normes communautaires, conventions et accords internationaux... L'ensemble des enseignements de cette attestation permettent l'apprentissage d'une bonne gestion d'entreprise de transport fluvial. En 2012, 15 dossiers ont été validés, soit 51 000 euros versés.

- **Création d'une aide financière en cas d'immobilisation pour cause de glaces**

Suite aux conditions climatiques survenues au cours de l'hiver 2012 qui ont empêchés plusieurs bateliers de poursuivre leurs transports, la CNBA a décidé de mettre en place une nouvelle aide financière pour tous les bateliers immatriculés au registre des entreprises artisanales.

Cette aide financière peut être demandée si le bateau est immobilisé sur une durée minimale de 7 jours continu au cours d'un déplacement.

Initialement créée pour soutenir financièrement les bateliers bloqués dans leur transport du fait d'un accident majeur de la navigation (exemple : le Waldhof), cette aide est désormais également accessible en cas de phénomène météorologique exceptionnel (crues, glaces, sécheresses) entraînant l'impossibilité de naviguer pour les bateliers.

- **Aides à la formation continue :**

Depuis 2004, la Chambre nationale de la batellerie artisanale accorde des aides à la formation continue pour les bateliers inscrits à son registre.

La CNBA avait notamment proposé des aides à la formation continue en complément du plan d'aide 2004-2007 de VNF. Fin 2007, ce dispositif a été prolongé sans limite de temps, les aides pouvant désormais être demandées chaque année.

Les frais de formation (stages liés à la profession) engagés par les patrons bateliers peuvent être pris en charge par la CNBA à hauteur de 50 % dans la limite des taux applicables aux personnels civils de l'Etat. Une indemnité pour perte d'exploitation est également versée pour la période de stage.

En 2012, 5 dossiers ont été validés, soit 2 355,65 euros.



• Accords de subventions :

La Chambre nationale de la batellerie artisanale appuie financièrement des projets initiés dans les « écoles fluviales » françaises dont l'objectif est de développer la visibilité des formations menant au métier de batelier et favoriser les vocations.

La CNBA est particulièrement sensible aux projets qui encouragent les jeunes sur plusieurs types de profil : CAP transport fluvial, baccalauréat professionnel transport fluvial.

Elle est également favorable aux projets inscrivant le transport fluvial dans un espace moderne de vie (achat de bateau-école neuf, nouvelles technologies de l'information et de la communication...) et qui communiquent les valeurs essentielles à l'exercice de cette activité.

Pour 2012, les crédits ouverts pour le soutien aux « écoles fluviales » s'élevaient à 40 252,18 euros.

En 2012, neuf subventions ont également été accordées pour l'organisation de pardon de la batellerie, soit un montant total de 14 700 euros.



© Fleuves & Canaux

SOUTIEN OPÉRATIONNELS

• Un guichet unique pour faciliter la création d'entreprises de transport fluvial :

Dans le cadre de la directive communautaire européenne relative aux Services et suite à l'initiative du gouvernement, le Groupement d'intérêt public (GIP) Guichet Entreprises a été mis en place afin de faciliter au maximum la création d'entreprise en France.

Naturellement proches des enjeux des entrepreneurs dont ils sont les premiers interlocuteurs, les centres de formalités des entreprises (CFE) se sont unis au sein d'un groupement avec le GIE infogreffe, l'INPI et l'État pour développer un service en ligne adapté aux besoins des créateurs d'entreprise.

Les missions de ce groupement sont d'offrir à tout entrepreneur une information riche et un guichet unique pour accomplir ses formalités de création de société. Le site « guichet-entreprises.fr » est le fruit des nombreux échanges au sein de ce GIP. Ce site se pose en réponse aux attentes des créateurs d'entreprise,

c'est un outil au service des objectifs du pacte de compétitivité qui va au-delà de la directive Services.

Réalisé par les experts de la création d'entreprise (les CFE eux-mêmes), le site guichet-entreprises.fr est un lieu unique pour créer son entreprise. La démarche de création d'entreprise est entièrement disponible en ligne, y compris pour demander et obtenir les autorisations nécessaires à l'exercice de son activité. L'ergonomie est entièrement pensée en fonction du parcours du créateur. Des services inédits sont en ligne comme l'immatriculation, la déclaration et la demande d'autorisations : tout se fait sur un seul site avec un seul identifiant. Enfin, en indiquant son activité, le créateur peut accéder à une fiche complète et actualisée sur la création et l'exercice de son activité : procédures et formalités, autorisations nécessaires, contacts utiles...

• Grand Projet Transport Fluvial de la Maison du fleuve Rhône :

Dans l'esprit des rhodaniens, les thèmes des inondations et du transport fluvial (notamment en bateaux à vapeur) sont très présents, ils constituent ce que l'on nomme « la mémoire du fleuve ».

La faiblesse du trafic actuel sur le Rhône renvoie à l'image d'un fleuve mort, la circulation y revêt une grande force symbolique et est associée à l'idée de reconquête de ce dernier par les riverains. Le transport fluvial constitue également un enjeu de développement durable et participe de l'avenir du Rhône.

Cependant, il est un sujet peu connu du grand public dans ses dimensions techniques, économiques et patrimoniales, et il souffre en outre d'idées reçues (le Rhône n'est pas relié au Nord donc le transport ne se développera jamais, les ponts de Lyon constituent des obstacles,...).

Face à cette méconnaissance du grand public (Comment fonctionne une écluse ? Qu'est-ce qu'un conteneur ? Où vont les bateaux qui passent à Lyon ?), la Maison du Fleuve Rhône souhaite sensibiliser aux différents aspects du transport fluvial et à ses enjeux en termes de développement durable pour le fleuve, la vallée et les riverains.

Pour cela, un grand projet pluriannuel d'événements et d'initiatives de médiation va voir le jour, articulé autour d'un événement central : une exposition événement sur la thématique du transport fluvial rhodanien.

Ce grand Projet repose sur 3 piliers :

- Une exposition - événement « Idée-barge » inaugurée en décembre 2012,

- des actions de médiation (rencontres territoriales),
- des événements conçus et réalisés par des acteurs du fleuve, du patrimoine et de la culture.

Il s'agit d'un dispositif global de médiation et de sensibilisation aux enjeux de la voie d'eau, à l'échelle de l'axe Rhône-Saône, à destination de tous les publics et co-construit avec les acteurs socio-économiques du secteur.

Motivée par ce projet d'envergure, la Chambre nationale de la batellerie artisanale a décidé de s'investir auprès de la Maison du Fleuve Rhône en participant de façon opérationnelle aux rencontres territoriales du transport fluvial.

Ces dernières ont été développées en partant du double constat suivant :

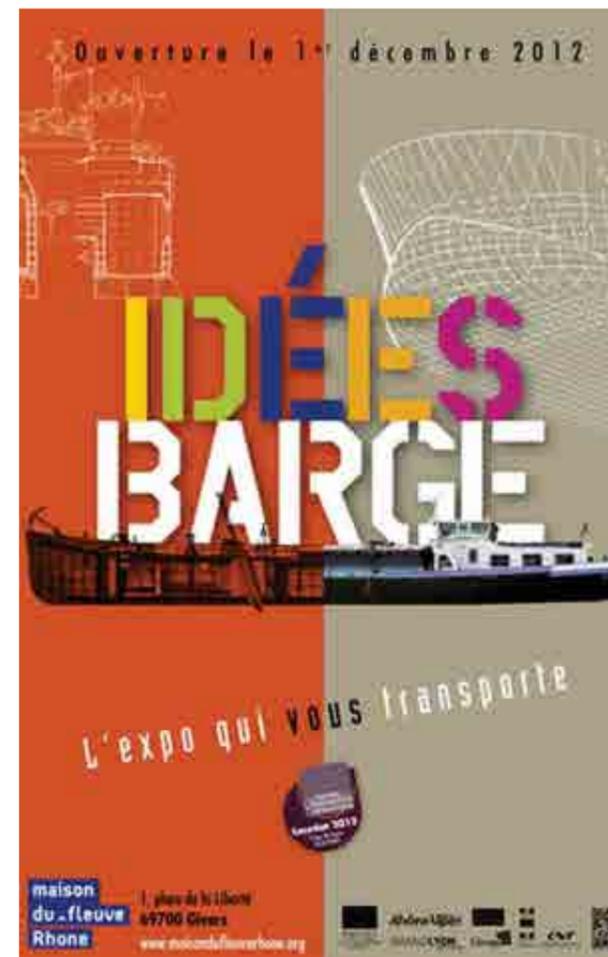
- Le renouvellement de la filière fluviale a besoin de recruter de nouveaux mariners, une part importante des bateliers actuels partant à la retraite dans un futur proche,

- Et la promotion et la sensibilisation au fluvial et à la voie d'eau dans son

ensemble doivent être développés.

L'objectif de ces rencontres est donc de favoriser les échanges entre les « gens d'à terre » et les « gens de l'eau » afin de valoriser des métiers et un secteur porteur, celui du transport fluvial.

Deux éditions de ces rencontres territoriales ont eu lieu, une première au Port Lyon Édouard Herriot, une seconde au Port Villiers à Chalon-sur-Saône.



© Maison du Fleuve Rhône

• Promotion de la navigation fluviale Maison Artois :

Les Maisons de l'Emploi du Pays d'Artois et du Cambrésis sont dotées d'un espace d'information et de formation), financé par le Conseil Régional, qui a notamment pour rôle d'informer le public (demandeurs d'emploi, salariés, employeurs) sur les formations et leurs financements. A travers ce dispositif la Maison de l'Emploi souhaite faire connaître les métiers de la navigation fluviale (métiers, formations, avantages, inconvénients) auprès du grand public et des professionnels de l'orientation et de la formation. Pour cela, la Maison de l'Emploi Arras et Cambrai envisage de mener une action d'animation en différentes phases :

1. Premier temps, une réunion d'information à destination des prescripteurs c'est-à-dire des conseillers d'orientation, de l'insertion, de la formation, ... issu de structures telles que : Pôle Emploi, Mission Locale, PLIE, Maison de l'Emploi.
2. Deuxième temps, une réunion d'information à destination du public, repéré par les professionnels ayant participé à l'étape 1.
3. Troisième temps, une visite sur site avec la rencontre avec un batelier et visite de sa péniche, d'un centre de formation.

Compte tenu du descriptif de cette action, la CNBA a donc été sollicitée en 2012 pour accompagner et enrichir les animations sur la promotion des métiers de la navigation fluviale sur les territoires de l'Artois et du Cambrésis.



© Fleuves & Canaux

• Édition 2012 du guide juridique :

Sous forme de fiches pratiques thématiques, le guide juridique édité par la CNBA présente les principales questions juridiques auxquelles les entreprises de transport fluvial sont confrontées dans l'exercice de leur activité : un contrat écrit est-il obligatoire ? Le transporteur est-il responsable des marchandises transportées ? Comment obtenir le versement des surestaries ?

Parce que l'exercice de l'activité de transporteur fluvial suppose la mise en oeuvre de règles juridiques nombreuses, souvent complexes et en constante évolution, la CNBA a choisi de sélectionner, clarifier et reproduire, pour ses bateliers adhérents, les principales informations juridiques ayant trait à leur profession.

L'édition 2012 de ce guide est une version révisée et complétée de celui de l'année précédente. Des sections ont été rajoutées comme :

- La relation commerciales avec les intermédiaires de transport : qui sont les intermédiaires de transport ? Comment distinguer les différents intermédiaires ? Quels sont leurs régimes de responsabilités ? Quelle est la procédure à suivre en cas de contentieux ?
- Le contentieux avec le gestionnaire de la voie d'eau : dans quel cas le transporteur peut-il engager la responsabilité de l'établissement public ? Quels sont les préjudices réparables pour le transporteur ? Quelle procédure suivre en cas de contentieux avec le gestionnaire de la voie d'eau ?

Véritable outil d'accompagnement à l'activité professionnelle des bateliers, ce guide souhaite les épauler dans la compréhension juridique de leur métier.

• Mise en ligne du nouveau site Internet de la CNBA :

La CNBA est présente depuis plusieurs années sur Internet au travers de son site :

www.cnba-transportfluvial.fr

En 2012, désireuse de réorganiser sa communication numérique, la CNBA a mis en ligne son tout nouveau site Internet. Design remanié, architecture renouvelée, informations hiérarchisées, la CNBA y publie régulièrement l'actualité du secteur et de la profession batelière. Développé sur une logique de « profil » : particuliers, professionnels, clients, ce nouveau site Internet cible l'information à diffuser selon le type d'internaute.

L'espace professionnels réserve aux entreprises immatriculées au registre de la CNBA de nombreuses informations règlementaires (réglementation technique, fiscale, sociale, ...) et différents outils pratiques. Les comptes rendus des réunions de travail de la CNBA, les avis rendus sur des projets législatifs ou règlementaires et les différents outils de communication édités tout au long de l'année y sont également publiés.

Destiné également à faire découvrir le transport fluvial et la batellerie artisanale à ceux qui ne le connaissent pas, le site Internet permet également une visite virtuelle d'un bateau, la présentation des moyens de devenir batelier, les formations pour accéder à cette profession ainsi que des conseils pour créer son entreprise.



Couverture du bulletin de la CNBA, juin 2012.

• Le bulletin d'informations « Bateliers, notre métier » :

Depuis de nombreuses années, la CNBA adresse un bulletin d'informations dont la forme et le contenu a varié mais qui a toujours eu le même objectif : tenir informés des principales actualités du secteur et des actions de la CNBA en faveur des entreprises artisanales.

Depuis 2011, date de recrutement d'une chargée de communication à la CNBA, les supports d'information de la CNBA se sont amplement développés. Cette croissance s'est traduite, tout d'abord, par la mise en place d'une lettre électronique (newsletter) adressée tous les 15 jours à l'ensemble des bateliers sur simple indication de leur adresse e-mail. Elle a également permis la création d'un support de quatre pages, au format papier, « Les nouvelles de la CNBA », qui reprend l'essentiel des informations présentes dans les newsletters et qui est adressé chaque mois à l'ensemble des bateliers, de manière à ce que tous, informatisés ou non, disposent du même niveau d'information.

En 2012, elle a également donné lieu à la refonte complète du bulletin d'information, qui était auparavant le seul support de communication de la CNBA. Une nouvelle présentation, plus moderne, a été retenue, tandis que le contenu était enrichi : large part à des informations liées à l'actualité du secteur (« parlons fluvial », nombreuses brèves...), structuration en fonction des leviers de développement du transport fluvial (infrastructures et services, bateaux et équipement, charges sociales et fiscales...) et mise en valeur des informations favorisant le développement des entreprises.

Étant donné le rythme de parution des autres supports (tous les quinze jours pour les newsletters, tous les mois pour les « Nouvelles de la CNBA »), la parution de ce bulletin d'information, qui s'intitule désormais « Bateliers, notre métier », est devenu semestrielle.

OUTILS DE DÉVELOPPEMENT

• Outil de calcul des coûts de revient

En 2012, la Chambre nationale de la batellerie artisanale a mis à disposition de ses bateliers, sur son site Internet un outil informatique de calcul des coûts de revient. (www.cnba-transportfluvial.fr)

Les fonctionnalités de cet outil permettent aux bateliers de saisir en début d'année les charges fixes estimées (eau, entretien du bateau, ...), les produits fixes (produits financiers, dégrèvement d'impôt, ...), les charges variables (fioul, commissions affréteurs), le nombre de jours de travail facturés dans l'année, le nombre de t/km transportées dans l'année.

L'outil calcule alors le coût de revient à la t/km pour l'année concernée.

• Édition d'un guide des prescriptions techniques :

Le principe de la liberté de navigation s'est toujours combiné avec des principes d'organisation devant garantir la sécurité et le bon ordre de la navigation. La Commission Centrale pour la Navigation sur le Rhin (CCNR) a développé à ce titre un ensemble de règles techniques concernant l'équipement et la sécurité des bateaux mieux connu sous le nom de règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR). Ce pouvoir réglementaire de la CCNR est fondé notamment sur les articles 1 et 22 de l'Acte de Mannheim signée le 17 octobre 1868, et s'adressait initialement aux bateaux rhénans.

Du fait de l'expertise grandissante de la CCNR et de l'avance prise par le RVBR, celui-ci s'est imposé comme la référence juridique sur tous les cours d'eau, si bien que chaque bateau possédant un certificat rhénan peut de fait naviguer sur l'ensemble des voies fluviales européennes. C'est ainsi que les juridictions nationales (France, Pays-Bas, Belgique, Allemagne), et internationales suivent sensiblement le contenu du RVBR.

Afin d'intégrer au mieux les différentes flottes nationales dans un même corpus juridique, l'UE a édicté en 2006, la directive européenne 2006/87/CE établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure. Celle-ci a effectué une harmonisation complète des prescriptions de l'ensemble des pays de l'Union européenne en se basant pour l'essentiel sur les principes rhénans. De son côté, la Commission Centrale pour la Navigation sur le Rhin a reconnu la validité des certificats communautaires sur le Rhin, les certificats rhénans étant par ailleurs reconnus sur l'ensemble des voies d'eau de l'UE. Désormais, les réglementations rhénanes et de l'UE évoluent de manière harmonisée.

Cette réglementation technique apparaît comme rigide mais autorise néanmoins l'existence de « dispositions transitoires » pour bon nombre de prescriptions techniques, afin de donner du temps à la flotte existante (principalement en France et en Belgique) pour se préparer aux changements techniques à effectuer. Ces dispositions transitoires permettent en fait aux bateaux existants de conserver leur matériel

technique actuel encore quelques années, jusqu'à la date indiquée. Passé cette date, le bateau qui n'a pas procédé au changement intimé par la prescription se retrouve en infraction par rapport à la directive, et risque de ne pas se voir délivrer ou renouveler le certificat communautaire. Toutefois, dans le cas de l'achat d'une pièce neuve, ou d'un renouvellement ou d'une transformation d'une pièce d'un bateau, la prescription technique concernée s'applique immédiatement.

Dans ce système complexe et difficilement lisible, la Chambre nationale de la batellerie artisanale a décidé de clarifier les différents processus pour les bateliers français. Elle a donc commencé la réalisation d'un guide, véritable mode d'emploi des prescriptions techniques.

Dans ce guide, chaque dossier aborde un thème principal (manœuvrabilité, gréments, installations de gouverne...) et se compose de différentes fiches qui traitent plus en détail les prescriptions à respecter par les bateliers. Une définition est proposée au début de chaque fiche pour mieux cerner la partie du bateau concernée. Ensuite, un tableau réparti en deux colonnes se charge de présenter à gauche la règle et à droite le délai de sa mise en œuvre symbolisé par une date limite. Lorsqu'une prescription autorise une disposition transitoire, elle est mise en exergue, ainsi que la date de la disposition transitoire qui lui correspond, afin de l'identifier rapidement.

Ce guide, élaboré par le chargé des affaires européennes de la CNBA, détaille ainsi plusieurs thématiques comme :

- la timonerie,
- la manœuvrabilité,
- l'installation de gouverne,
- le franc-bord...

Cependant, des discussions de rapprochements de législation entre la CCNR et la Commission Européenne, ainsi que des amendements au RVBR en cours, empêchent la CNBA de publier ce guide pour le moment, au risque d'émettre des informations correctes aujourd'hui, mais fausses dans les mois à venir.



© Fleuves & Canaux

Vos contacts CNBA

Coordonnées des sièges CNBA :

CNBA Paris	43 rue de la brèche aux Loups 75012 Paris	Tel : 01.43.15.96.96 Fax : 01.43.15.96.97	cnba.paris@wanadoo.fr
CNBA Douai	Les Triades - ZI Douai Dorignies rue Becquerel - 59500 Douai	Tel : 03.27.87.54.93 Fax : 03.27.90.80.34	cnba.douai@orange.fr
CNBA Lyon	11 quai du Maréchal Joffre 69002 Lyon	Tel : 04.78.37.19.46 Fax : 04.72.40.00.41	cnba.lyon@orange.fr

Coordonnées de l'équipe administrative :

BLEUZET Christine	Chargée de formation	03.27.87.78.97	c.bleuzet@cnbafluvial.fr
CHAMOT Didier	Chargé d'études	01.43.15.80.51	d.chamot@cnbafluvial.fr
COPIN Sophie	Chargée des relations extérieures	01.43.15.91.56	s.copin@cnbafluvial.fr
DUMONT Jean-Marie	Secrétaire général	01.43.15.91.51	jm.dumont@cnbafluvial.fr
GERARDOT Catherine	Assistante de direction - CFE	01.43.15.91.59	c.gerardot@cnbafluvial.fr
GIRARDEAU Vanessa	Chargée de communication	01.43.15.91.57	v.girardeau@cnbafluvial.fr
LACOUR Henri	Chargé d'affaires européennes	01.43.15.80.50	h.lacour@cnbafluvial.fr
MENDY Angelina	Comptable adjointe	01.43.15.91.53	a.mendy@cnbafluvial.fr
RUFF Caroline	Juriste	01.43.15.91.58	c.ruff@cnbafluvial.fr
ZADVAT Aïcha	Agent Comptable	01.43.15.91.55	aicha.zadvat@ofii.fr

Coordonnées des administrateurs CNBA :

BRIDIERS Lionel	0621456585	l.bridiers@cnbafluvial.fr
CAILLIEZ Annie	0621456586	a.cailliez@cnbafluvial.fr
CANIPEL Pascal	0621456613	p.canipel@cnbafluvial.fr
COSSIAUX Bruno	0621456589	b.cossiaux@cnbafluvial.fr
DELCOURT Olivier	0621456643	o.delcourt@cnbafluvial.fr
DELHAY Jacques	0621456609	j.delhay@cnbafluvial.fr
DEWINDT Isabelle	0621456654	i.dewindt@cnbafluvial.fr
DOURLENT Michel	0621456577	m.dourlent@cnbafluvial.fr
DOURLENT Rogine	0621456584	r.dourlent@cnbafluvial.fr
DUBOURG Pierre	0621456604	p.dubourg@cnbafluvial.fr
DURIEUX Michaël	0621456637	m.durieux@cnbafluvial.fr
GAMBIER Joan	0621456672	j.gambier@cnbafluvial.fr
KECK Daniel	0621456677	d.keck@cnbafluvial.fr
LAVAL José	0621456597	j.laval@cnbafluvial.fr
LELEU Myriam	0621456678	m.leleu@cnbafluvial.fr
LHOPITAL Stéphane	0621456595	s.lhopital@cnbafluvial.fr
MALBRUNOT Pascal	0621456679	p.malbrunot@cnbafluvial.fr
SAMUEL Jean-Marc	0619291711	jm.samuel@cnbafluvial.fr
SCHUHL Frédéric	0621456697	f.schuhl@cnbafluvial.fr
VERBEKE Marilyn	0624163584	m.verbeke@cnbafluvial.fr



CNBA