



RAPPORT ANNUEL 2013

Annual Report

www.cnba-transportfluvial.fr
43 rue de la Brèche aux Loups 75012 Paris
01.43.15.96.96 / paris@cnbafluvial.fr

Chambre
Nationale
de la
Batellerie
Artisanale



Au service de la batellerie depuis 1985

En permettant aux bateliers d'être accompagnés quotidiennement, représentés auprès des instances dirigeantes et défendus au niveau national comme européen, la CNBA remplit ses missions initiales de soutien à la profession de transporteur fluvial.

LE MOT DU PRÉSIDENT

L'année 2013 aura permis à la voie d'eau de maintenir ses performances économiques malgré un contexte pourtant difficile. Avec une croissance modérée de +0,7 milliards de t.km entre 2012 et 2013, la voie d'eau a mieux résisté que les autres modes et démontre ainsi sa pertinence dans le cadre d'une campagne de report modal.

Comme par le passé, l'activité de la Chambre nationale de la batellerie artisanale pour l'année 2013 se caractérise par la combinaison d'actions de représentation de la batellerie artisanale française au niveau national comme européen ; de protection des intérêts de la profession et d'accompagnement collectif et individuel des entreprises fluviales.

Au service de la batellerie artisanale française depuis 1985, la CNBA assume pleinement les fonctions pour lesquelles elle a été créée. Son activité, dont il est rendu compte dans le présent rapport, tend à offrir au mode fluvial, l'attention et la considération qu'il mérite.

Vous souhaitant une agréable lecture de ce rapport d'activité 2013.

Michel Dourlent,
Président de la Chambre nationale
de la batellerie artisanale

Sommaire

Le transport fluvial en 2013	4
La Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale - CNBA	8
Les entreprises artisanales	14
Gestion financière et comptable	18
Représenter	22
Défendre	34
Accompagner	44
Contacts	52

+ Le transport fluvial en 2013

Le trafic fluvial français s'est maintenu en 2013 malgré la crise*

En 2013, le trafic fluvial de marchandises a affiché une hausse de 1% grâce notamment à la progression des filières charbon et métallurgie, et la bonne performance des bassins de la Moselle et du Rhin.

Ces bons résultats du secteur du fluvial, dans un contexte économique difficile, démontrent la pertinence du mode en faveur du report modal.

Évolutions

En progressant de 7,2 à 7,9 milliards de t.km entre 2012 et 2013, cette croissance, même modérée, démontre la dynamique du secteur, dans un contexte de contraction globale des échanges.



* Source : communiqué de Voies Navigables de France, mars 2014.

Les prestations du trafic intérieur restent stables avec + 0,1% en t.km. Le trafic international enregistre une croissance plus forte de +2,7% en t.km, en grande partie grâce aux importations (soit + 3,7% en t.km).

Des filières porteuses

Les produits agricoles profitent de la bonne tenue des exportations avec près de 5 % de croissance en t-km et 10% en volume. Cette filière bénéficie également de la baisse continue du prix du blé dans un contexte de bonne campagne céréalière 2012 – 2013 et de qualité des produits.

Les combustibles minéraux poursuivent leur croissance avec 25 % de croissance par rapport à 2012, notamment pour les charbons thermiques en raison d'un contexte difficile pour les centrales.

Portés par un cours de l'acier en légère baisse dû au contexte global de crise et au redéploiement des activités de recyclage et de valorisation, les produits métallurgiques ont connu une période de reprise



(avec une croissance de 13% en tonne-kilomètre).

Si la croissance des engrais connaît une stagnation (0,5 % en 2013 contre 5 % en t.km en 2012) avec des contrastes selon les bassins, celle des produits chimiques se maintient (7,5 %), portée notamment par les exportations de produits semi-finis et de pâte à papier.

D'autres en recul

Les denrées alimentaires ont enregistré un recul de 15 % en prestations, de même que les produits pétroliers sur l'année 2013. Pour ces derniers, le développement du raffinage à la source impacte les importations de brut et par conséquent le transport fluvial. Cette baisse est en partie compensée par l'importation de produits raffinés, majoritairement encore transportés par la route.

En ce qui concerne les matériaux de construction, le ralentissement du marché de la construction et le gel de certains grands projets d'urbanisme et d'infrastructures ont fortement impacté les livraisons.

Enfin, à l'exception du bassin Saône-Rhône-Méditerranée, les transactions diverses (conteneurs, colis lourds...) ont souffert de la baisse globale des trafics de conteneurs et d'une mauvaise conjoncture internationale (fermeture d'une ligne régulière de transport fluvial de conteneurs dans le Nord, départ de lignes maritimes Asie-Europe d'un port à l'autre, entre autres).

Des performances inégales selon le réseau

Les cinq bassins du réseau fluvial français se répartissent avec : d'un côté, la Moselle et le Rhin en augmentation, de l'autre, la Seine, le Nord-Pas-de-Calais et le réseau Saône-Rhône en diminution.

- **La Moselle :**

La Moselle affiche les meilleurs taux de croissance, sur l'année 2013, grâce à l'export et à trois filières en forte progression : les combustibles minéraux qui ont bénéficié du contexte climatique avec la hausse des approvisionnements des centrales thermiques (+ 66,7 % en t.km) ; les produits agricoles grâce aux céréales qui profitent de prix à la baisse et

de la bonne qualité des grains (+ de 22,5 %) ; les minerais et déchets pour la métallurgie (+ 20,3% en t.km).

- **Le Rhin :**

Le bassin du Rhin présente une situation globale de croissance, essentiellement portée par : les denrées alimentaires connaissent une situation de croissance (+13,9 % en t.km) ; les produits pétroliers grâce aux produits raffinés qui sont en croissance ; les produits métallurgiques qui bénéficient de l'ouverture d'un centre de recyclage important dans le port de Strasbourg, ce qui porte la croissance à 25,6 % des prestations.

- **La Seine :**

Pour la première fois depuis 1998, le bassin de la Seine affiche un repli (-0,4% en t/km) dû à une baisse d'activité de la filière du BTP (- 9,7 %), qui représente plus de la moitié des trafics sur ce bassin, et de la filière des conteneurs (-8,6%), qui est victime de la baisse des trafics dans les ports maritimes et du ralentissement global de la consommation.

Trois filières émergent toutefois sur le bassin de la Seine : les combustibles minéraux qui enregistre une hausse de 30,7% par rapport à 2012 en partie due à l'approvisionnement de la centrale thermique de Vitry-sur-Seine ; les produits chimiques, filière émergente, qui enregistre en 2013 une progression de 71,6% des tonnages essentiellement portée par une forte activité en Seine maritime ; la filière agricole qui, après deux années consécutives de baisse, enregistre une hausse de 18,6 % en tonnages. La bonne tenue des prix et les fortes demandes à destination des pays tiers ont encouragé au déstockage des silos de céréales.

- **Le bassin Nord-Pas-de-Calais**

Le bassin du Nord-Pas-de-Calais connaît quant à lui une contraction des trafics liée à l'évolution des combustibles et des matériaux de construction malgré une bonne performance du transport de produits agricoles. Quelques exceptions toutefois : les céréales dont les trafics ont profité de la bonne campagne et de la qualité des grains (pour l'export) avec une hausse de 19,9 % des prestations. Pour les engrais, la hausse peut s'expliquer par les nouvelles prestations des coopératives pour leurs adhérents (+14,4 % de croissance des prestations). Les produits chimiques connaissent également une situation de croissance (+2,1 % des tonnages).

- **Le bassin Saône-Rhône-Méditerranée :**

Ce bassin connaît une situation de baisse des trafics fluviaux essentiellement liée aux performances modérées de la filière matériaux de construction, principal contributeur des trafics.

Dans le cadre de cette baisse générale, les combustibles minéraux ont connu malgré tout un doublement des trafics, notamment grâce à la reprise de l'activité des cimenteries et de la centrale thermique de Montceau les mines. Les produits pétroliers bénéficient de l'augmentation des importations de produits raffinés à Fos, ainsi que des trafics de biocarburants vers Salaise. Les déchets métallurgiques ont bénéficié des restructurations dans la filière recyclage (+ 16,5 % en tonnages) et enfin les transports de conteneurs bénéficient de la reprise des trafics à Fos (+ 2,5 % en prestations).

Répartition du trafic fluvial 2013 par filière
(en tonnes et tonne-kilomètre)

	Tonnes			Tonnes-Kilomètres		
	2013	2012	Variation	2013	2012	Variation
Produits agricoles	10 891 849	10 015 967	8,7 %	1 767 492 654	1 689 445 918	4,6 %
Denrées alimentaires, fourrages	3 015 994	3 333 417	- 9,5 %	387 388 320	456 983 125	- 15,2 %
Combustibles minéraux	4 372 596	3 944 186	10,9 %	66 927 563	493 187 239	25,0 %
Produits pétroliers	4 750 087	4 940 592	- 3,9 %	548 892 809	549 740 898	- 0,2 %
Minerais, déchets pour la métallurgie	2 465 823	2 486 200	- 0,8 %	286 164 117	282 937 307	1,2 %
Produits métallurgiques	2 099 267	1 910 031	9,9 %	369 122 883	326 794 510	13,0 %
Minéraux bruts, matériel de construction	21 996 888	23 431 074	- 6,1 %	2 502 410 891	2 583 221 658	- 3,1 %
Engrais	1 357 755	1 251 110	8,5 %	217 354 682	216 316 990	0,5 %
Produits chimiques	2 665 038	2 209 902	20,6 %	408 153 713	379 429 681	7,6 %
Machines, véhicules, transactions	4 583 228	4 928 660	- 7,0 %	807 450 705	851 554 276	- 5,2 %
TOTAL	58 198 525	58 451 139	- 0,4 %	7 911 540 137	7 829 611 602	1,0 %



Depuis 1985, les actions et le cadre des interventions de la CNBA ont beaucoup évolué afin de lui permettre de répondre au mieux aux enjeux du secteur, en disposant de tous les leviers d'action qui lui sont nécessaires.

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/développement du secteur, formation et information des professionnels.

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 variés, la CNBA est en mesure d'assurer des prestations de conseils dans les domaines techniques, juridiques,

La Chambre nationale de la batellerie artisanale

administratifs, etc. 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.



À 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 (opérateurs économiques, Ministère, organisations européennes...).

Fonctionnement

La CNBA 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 :



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...



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...



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.



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.



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.



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.



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.

Les membres du conseil d'administration en 2013

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.

Nom de l' élu	Statut	Bateaux	Titulaire commissions
Michel DOURLENT	Patron batelier et Président national du conseil d'administration de la CNBA	Gavarnie (359 tonnes) et Pic du Jer (374 tonnes)	  
Joël VERBEKE	Patron batelier et premier vice-président national	Pinzon (384 tonnes)	
Lionel BRIDIERS	Patron batelier et second vice-président national	Alexis (386 tonnes) et Elodie (376 tonnes)	
Pascal MALBRUNOT	Patron batelier et Président régional du bassin parisien	Jaguar (627 tonnes) et Orca (1 260 tonnes)	 
Bruno COSSIAUX	Patron batelier et Président régional du bassin Est et Rhône-Saône	San Ku Kai (387 tonnes)	 
Annie CAILLIEZ	Patron batelier et Président régional du bassin Nord-Pas-de-Calais	Dargilan (381 tonnes)	 
José LAVAL	Patron batelier et secrétaire	Songe (788 tonnes)	 
Pierre DUBOURG	Patron batelier et secrétaire adjoint	Nirvana (3 976 tonnes)	
Olivier DELCOURT	Patron batelier et trésorier	Rallye (380 tonnes)	
Pascal CANIPEL	Patron batelier	Baltic (375 tonnes)	
Jacques DELHAY	Patron batelier	Esmeralda (891 tonnes)	
Isabelle DEWINDT	Salariée	Zephir (1 339 tonnes)	
Rogine DOURLENT	Patron batelier	Gavarnie (359 tonnes) et Pic du Jer (374 tonnes)	
Michaël DURIEUX	Patron batelier	Kim-Anh (389 tonnes) et Delphmi (375 tonnes)	
Joan GAMBIER	Patron batelier	Diane (443 tonnes), Diane (797 tonnes) et Leader (410 tonnes)	
Daniel KECK	Patron batelier	Pax-Mea (367 tonnes) et Ora (449 tonnes)	
Myriam LELEU	Patron batelier	La Proue (877 tonnes)	
Stéphan LHOPITAL	Patron batelier	Cosma (290 tonnes)	
Christine PETIT	Salariée	Esmeralda (891 tonnes)	
Jean-Marc SAMUEL	Patron batelier	Tourmente (181 tonnes)	
Frédéric SCHUHL	Patron batelier	Panurge (418 tonnes) et Vokoli (365 tonnes)	
Marilyn VERBEKE	Patron batelier	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

Jean-Marie DUMONT (*janvier - février 2013*) remplacé par M. Didier CHAMOT

- Préparation des conseils d'administration de la Chambre, préparation et suivi du budget de la Chambre
- Rédaction de courriers pour le président, rédaction des avis de la Chambre sur les projets de lois, de décrets et d'arrêtés
- Suivi des évolutions réglementaires, participation aux groupes de travail, suivi des sujets fiscaux (TICPE, ...)
- Interne CNBA : préparation et compte rendu des réunions du bureau, de coordination, des finances, d'équipe et gestion RH

JURISTE

Caroline RUFF

- Conseil / assistance juridique des bateliers, en charge de la commission juridique de la CNBA, constitution de dossiers de saisines d'instances
- Consultation sur des questions de droit public intéressant l'établissement, suivi des dossiers contentieux pris en charge par la CNBA
- Suivi de l'évolution du cadre légal et réglementaire de la profession, veille juridique, étude et suivi des sujets fiscaux (plus-value, TVA)
- Rédactions juridiques (fiches, guide juridique, ...), rédaction de propositions de lois en lien avec les députés

ASSISTANTE DE DIRECTION, EN CHARGE DU CENTRE DE FORMALITÉS DES ENTREPRISES

Catherine GERARDOT

- Tenue de l'agenda du Président, envoi des convocations/comptes rendus, rédaction de courriers, organisation de rendez-vous/réunions
- 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 (exemple : organisation des élections)

CHARGÉE DES RELATIONS EXTÉRIEURES

Sophie KULPHOM-COPIN

- Instruction des dossiers de demande d'aide, instruction des courriers adressés par les adhérents
- Accueil téléphonique, informations générales, soutien à la chargée de CFE dans son travail et support au secrétariat
- Mise à jour de l'annuaire des adhérents et des partenaires
- Instruction des demandes d'information sur les métiers du fluvial, accueil des nouveaux arrivants dans la profession

COMPTABLE ADJOINTE

Angéline MENDY

- Ordonnancement, liquidation et mandatement des dépenses / Tenue et analyse des comptes, déclaration annuelle
- En collaboration avec le secrétaire général : préparation du budget de l'année n+1
- En collaboration avec l'agent comptable : préparation du compte financier
- Gestion des frais de mission, des indemnités de fonction des administrateurs et traitement des dossiers d'aides alimentaires et financières

CHARGÉ D'AFFAIRES EUROPÉENNES

Henri LACOUR

- Suivi de l'actualité réglementaire communautaire et réalisation des synthèses sur les nouvelles normes applicables ou à venir
- Suivi des programmes de développement liés au transport fluvial (Naiades, Platina, ...)
- Suivi des travaux de l'OEB (Organisation Européenne des Bateliers), préparation des prises de position de la CNBA avec les élus
- Suivi de l'actualité des organisations internationales liées au transport fluvial, développement de relations de partenariat

CHARGÉE D'ÉTUDES

Didier CHAMOT (*janvier - février 2013*) remplacé par Mme Charlotte PAUL

- Réalisation d'enquêtes quantitatives et qualitatives auprès des entreprises de la batellerie artisanale
- Réalisation d'études à partir des données réunies ou de données existantes afin d'alimenter les 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

CHARGÉE DE FORMATION

Christine BLEUZET

- Conception de l'offre de formation, formalisation du cahier des charges des formations, gestion des inscriptions et des aspects logistiques
- Suivi du déroulement des stages dans les locaux de la CNBA, gestion du financement des formations
- Information des bateliers sur les stages, leur coût, les aides accordées par la CNBA
- Animation du siège régional de la CNBA en collaboration avec l'administrateur/administratrice assurant une permanence

CHARGÉE DE COMMUNICATION

Vanessa GIRARDEAU

- Réalisation et mise en page des supports de communication papier de la CNBA (bulletin, brochure, plaquette, guide)
- Rédaction de contenus pour les supports papier (bulletin, guide)
- Réalisation des supports numériques de la CNBA (newsletter, mailing), animation du site internet et de la présence sur les réseaux sociaux
- Planification et organisation des salons

+ Les entreprises artisanales

À l'image des techniques, les professionnels du fluvial évoluent

Les entreprises de transport fluvial de marchandises 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

Ces sont des entreprises de grandes tailles, en petit nombre en France. Elles sont représentées par le Comité des armateurs fluviaux - CAF.

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 statistiques sur les entreprises artisanales de fret inscrites à la CNBA, au cours de l'année 2013.

Nombre d'entreprises inscrites à la CNBA

	2011	2012	2013
Entreprises individuelles	501	485	460
Sociétés	232	250	265
TOTAL	733	735	725

Répartition des entreprises individuelles inscrites à la CNBA

	2011	2012	2013
Propriétaire du bateau	468	453	429
Locataire du bateau	28	26	25
Contremaître	5	6	6
TOTAL	501	485	460



Formes sociales des entreprises inscrites à la CNBA et leur évolution (créations et radations)



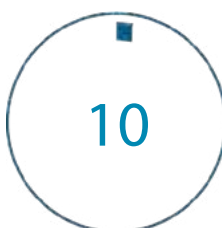
Entreprises individuelles

En 2011, le nombre d'entreprises individuelles inscrites à la Chambre nationale de la batellerie artisanale était de 501 entreprises. En 2012, ce chiffre a baissé pour atteindre 485 entreprises individuelles. Pour l'année 2013, le nombre d'entreprises individuelles inscrites à la CNBA s'élève à 460, soit 62,60% des inscrits au registre des entreprises de transport fluvial artisanal.



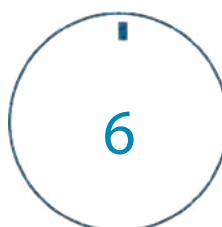
SARL / EURL / Sociétés

En 2011, le nombre de SARL/EURL/Sociétés inscrites à la Chambre nationale de la batellerie artisanale était de 232. En 2012, ce chiffre a augmenté pour atteindre 250. Pour l'année 2013, ce nombre augmente une nouvelle fois pour atteindre 255 SARL/EURL/Sociétés inscrites à la CNBA, soit 34,70% des inscrits au registre des entreprises de transport fluvial artisanal.



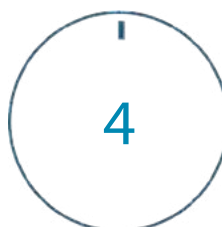
SAS / SASU (sociétés)

Nous ne pouvons donner une évolution des inscriptions auprès de la CNBA sous cette forme sociale, les SAS (société par actions simplifiée) et SASU (société par action simplifiée unipersonnelle) étant auparavant intégrées aux sociétés. Pour l'année 2013, 10 SAS/SASU sont inscrites à la CNBA, soit 1,35% des inscrits au registre des entreprises de transport fluvial artisanal.



Coopératives

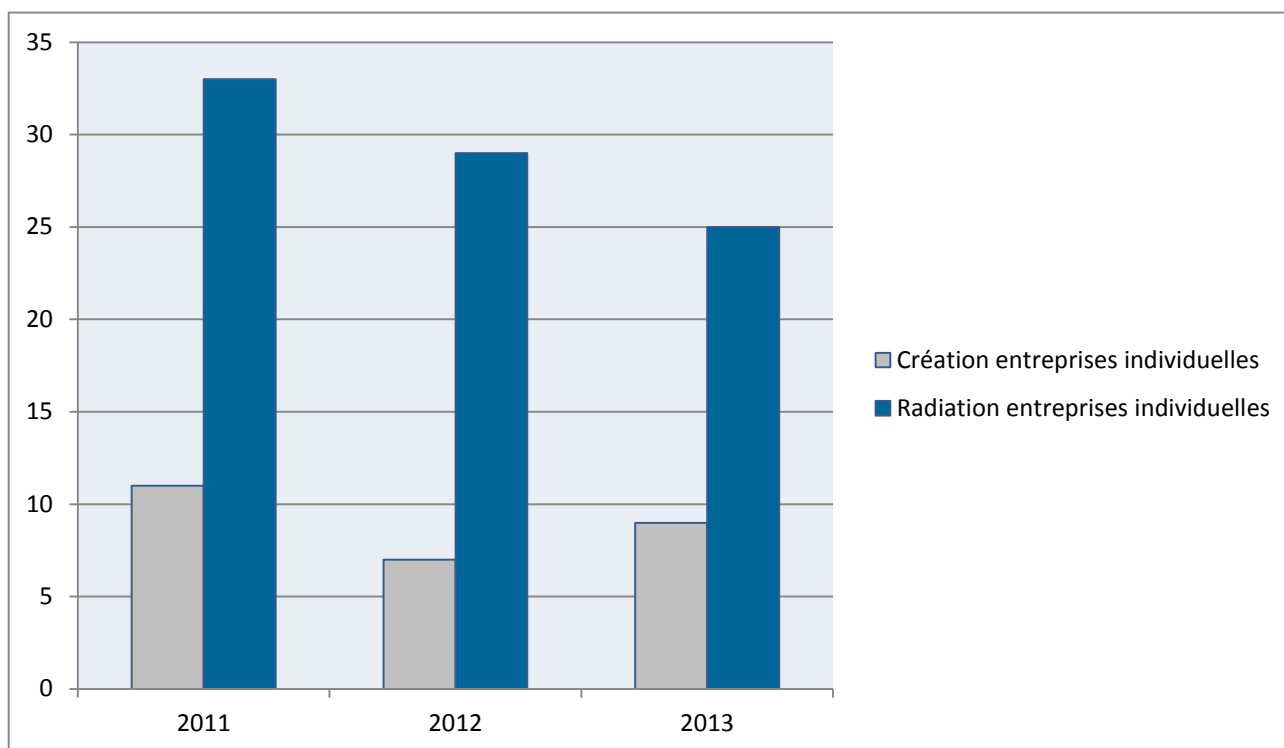
En 2011, le nombre de coopératives inscrites à la Chambre nationale de la batellerie artisanale était de 5. En 2012, ce chiffre a été stable et s'élève également à 5 coopératives. Pour l'année 2013, ce chiffre est de 6 coopératives inscrites à la CNBA, soit 0,80% des inscrits au registre des entreprises de transport fluvial artisanal.



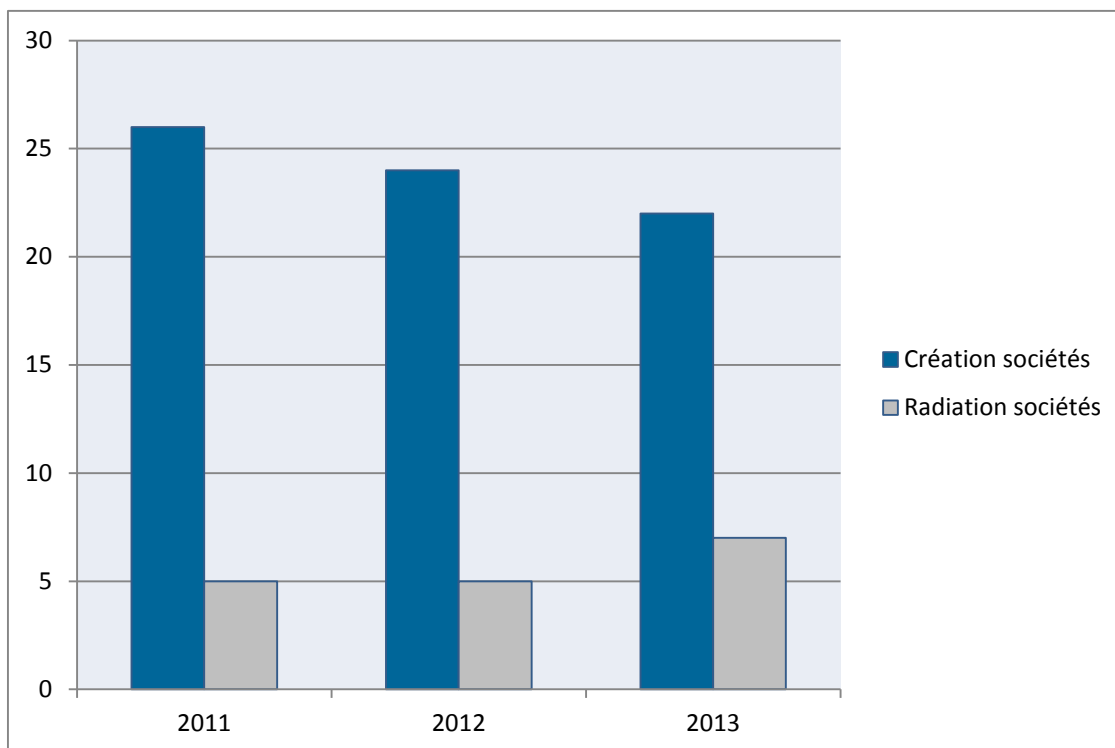
Sociétés de fait

En 2011, le nombre de sociétés de fait inscrites à la Chambre nationale de la batellerie artisanale était de 5. En 2012, ce chiffre a été stable et s'élève également à 5 sociétés. Pour l'année 2013, ce chiffre baisse, seuls 4 sociétés de fait sont inscrites à la CNBA, soit 0,55% des inscrits au registre des entreprises de transport fluvial artisanal.

Créations et radiations des entreprises individuelles inscrites à la CNBA



Créations et radiations des sociétés inscrites à la CNBA



Statut des bateliers inscrits à la CNBA en décembre 2013

815	254	316
Patrons bateliers	Conjoints	Salariés

Âge des chefs d'entreprises inscrits à la CNBA

	2011	2012	2013
-30 ans	136	162	178
31 - 40 ans	180	188	187
41 - 50 ans	308	323	308
51 - 60 ans	315	310	315
+ 61 ans	154	145	138
TOTAL	1 093	1 128	1 126

Tonnage des bateaux inscrits à la CNBA

	2012	2013
-400 tonnes	472	446
400 - 650 tonnes	111	109
650 - 1 000 tonnes	126	122
1 000 - 1 500 tonnes	111	107
+ de 1 500 tonnes	93	89
TOTAL	913	873

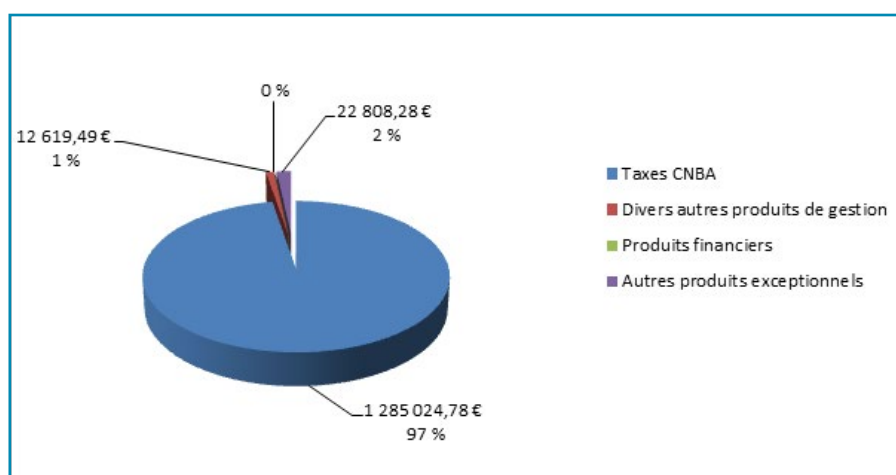
+ Gestion financière et comptable

Recettes et dépenses de fonctionnement de l'établissement sur l'année 2013

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.

Recettes (fonctionnement) 1 320 452,55 €



Les ressources de la CNBA

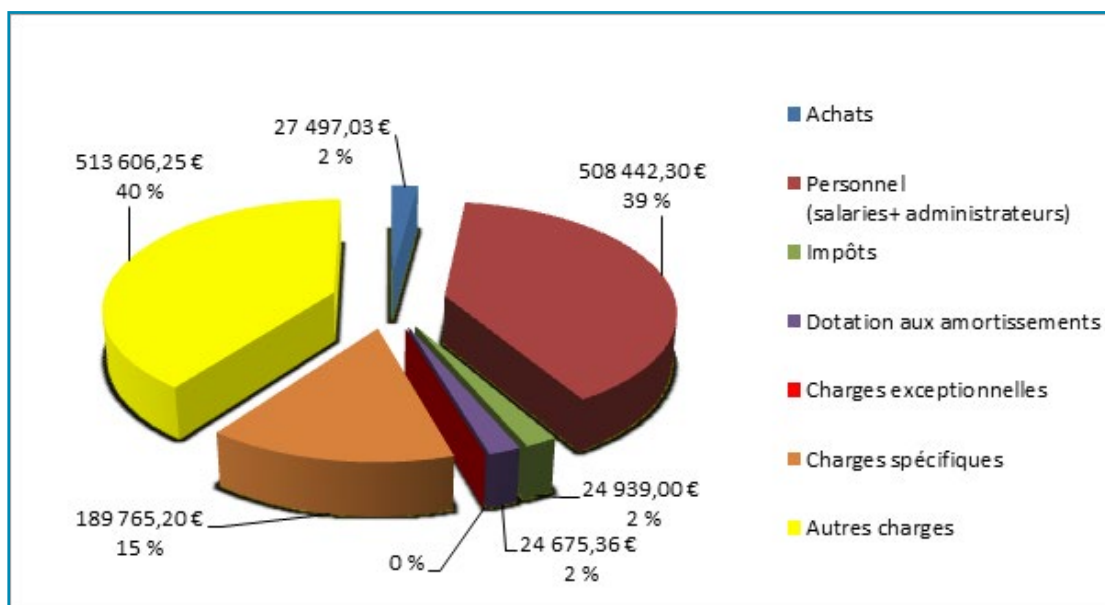
En 2013, les ressources de la Chambre nationale de la batellerie artisanale s'élèvent à 1 320 452,55 €, une progression de 6 %.

Soutenues par l'accroissement du trafic fluvial, les recettes de fonctionnement de l'établissement issues de la taxe CNBA connaissent en 2013 une hausse de 5 %. Elles s'établissent à 1 285 024,78 €.

Les autres recettes correspondent à des produits de gestion courante provenant de la participation du personnel aux tickets restaurants, soit 1 % des recettes encaissées.



Dépenses (fonctionnement) 1 288 925,14 €



Les dépenses de la CNBA

Sur l'exercice 2013, les dépenses de fonctionnement se chiffrent à 1 288 925,14 €.

En application de la politique budgétaire de l'Etat, l'établissement a procédé à une rationalisation de ses dépenses. Les charges ont ainsi diminué de 3 349,37 €.

Outre les dépenses liées au fonctionnement courant de l'établissement, **l'accompagnement juridique des bateliers** a été renforcé au travers de la prise en charge partielle des frais de procédure pour les contentieux portés devant les tribunaux compétents, dans l'intérêt général de la profession.

Engagé dans une stratégie de **communication autour de la voie d'eau**, la Chambre nationale de batellerie artisanale a consacré 23 % de ses dépenses à ce poste. De nombreuses publications telles que le Guide juridique, l'Annuaire, le Bulletin d'information aux bateliers et la Lettre aux parlementaires viennent moderniser nos échanges avec les transporteurs fluviaux.

Pour assurer les missions qui lui ont été confiées, la CNBA a renforcé son équipe administrative, générant une légère hausse de son enveloppe « personnel ». Ainsi, les dépenses relatives aux personnels administratif et technique (élus de la profession) représentent 39 % des charges d'exploitation. De plus, le recrutement d'un nouveau chargé d'études travaillant notamment sur le schéma de service de la CNBA permettra de signaler aux gestionnaires du réseau les problèmes liés aux infrastructures de nos navigants.

Dans le cadre de sa mission de création d'institutions d'entraide et d'assistance, la CNBA verse des aides à ses ressortissants (189 765,20 €). Celles-ci comprennent les aides alimentaires : 48 %, les aides à la formation (17 %) dont le prix d'encouragement au nouveau chef d'entreprise (13 %).

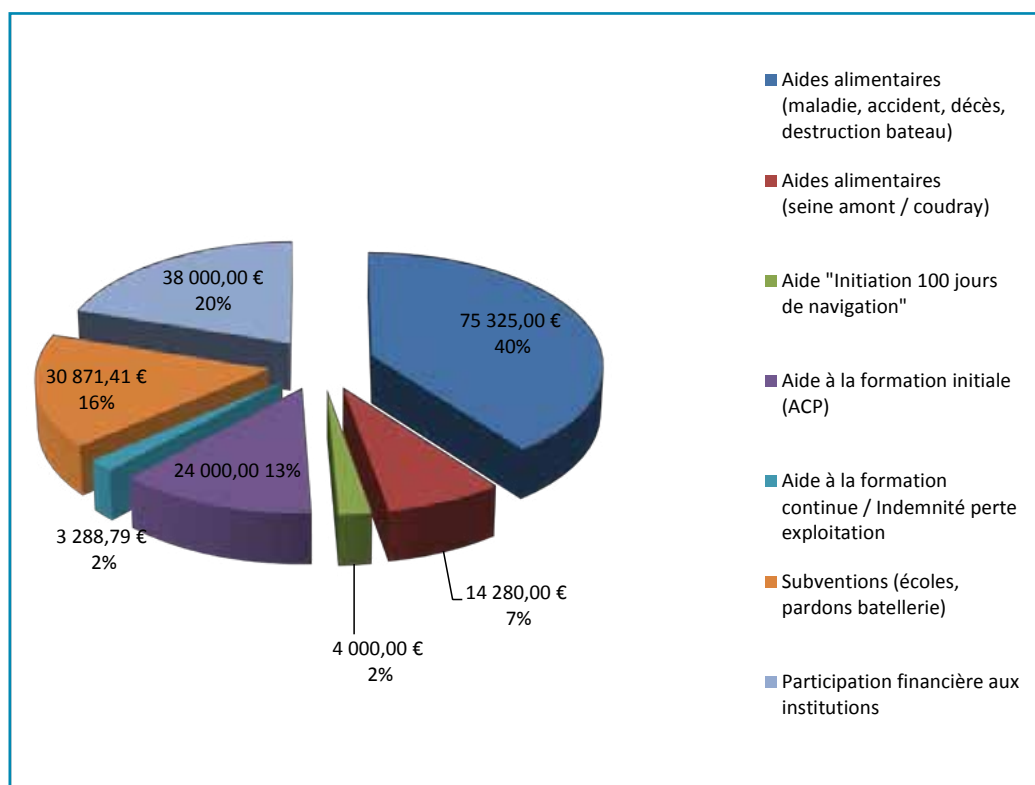
Des subventions sont également versées aux écoles ou encore pour l'organisation de pardons de la batellerie à hauteur de 30 871,41 € (16 %). La participation de la CNBA à des institutions et à des associations (Entreprendre pour le fluvial, Fluvial Initiative, GIP Guichet entreprises) se chiffre en 2013 à 38 000 €, soit 20 % des aides financières allouées.



Aides et subventions versées par la CNBA pour l'année 2013

	Nombre de dossiers	Montant versé en €	Montant versé en %
Aides alimentaires (maladie, accident, décès, destruction bateau)	56	75 325,00	40 %
Aides alimentaires (SEINE AMONT / COUDRAY)	25	14 280,00	8 %
Aide "initiation 100 jours de navigation"	4	4 000,00	2 %
Aide à la formation initiale (ACP)	7	24 000,00	13 %
Aide à la formation continue / Indemnité perte exploitation	5	3 288,79	2 %
Subvention (écoles, pardons batellerie)	16	30 871,41	16 %
Participation financière aux institutions	3	38 000,00	20 %
TOTAL	116	189 765,20	100,0 %

Aides financières 2013



+ Représenter

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



LA CHAMBRE NATIONALE DE
LA BATELLERIE ARTISANALE,
REPRÉSENTANT DE LA BATELLERIE
ARTISANALE FRANÇAISE

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 et son avis est demandé sur les projets en cours ou à venir dans le domaine de la voie d'eau.

AU NIVEAU NATIONAL

- **Rapport du député Rémi Pauvros sur la reconfiguration du canal Seine-Nord**

En avril 2013, Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, a confié à M. Rémi Pauvros la mission de reconfigurer le Canal Seine-Nord Europe. Cette mission avait pour objectif de revoir les caractéristiques du projet pour en réduire le coût, sans en changer les objectifs fondamentaux, de revisiter le volet financier et le mode de réalisation et de permettre de présenter dès le premier semestre 2014 un projet reconfiguré afin de pouvoir bénéficier de financements européens au taux maximum sur



la période 2014-2020. Dès le démarrage de la mission, M. Rémi Pauvros a souhaité que ce projet ne soit pas considéré uniquement sous l'angle d'une infrastructure de transport mais bien comme un outil de compétitivité des ports et des territoires, synonyme de croissance, de développement durable et d'emploi. C'est dans cet objectif qu'en 7 mois, il a rencontré un maximum de parties prenantes, dont la Chambre nationale de la batellerie artisanale.

Lors d'une audience en octobre 2013, le Président de la CNBA a fait remarquer que malgré un réseau navigable de 6 500 kilomètres, qui en fait le plus vaste d'Europe, le transport par voie d'eau est sous-utilisé en France. Il est pourtant le plus doux pour l'environnement et le plus efficient économiquement. La productivité du fluvial est en effet l'une des plus élevée, grâce à la massification qu'il implique. M. Dourlent a réaffirmé son soutien à la création de nouvelles infrastructures fluviales. La réalisation du canal Seine-Nord Europe participera d'une amélioration de la compétitivité du fluvial face aux autres modes de transport. Elle favorisera

également son attractivité. Pour optimiser l'utilisation de cette nouvelle infrastructure, la première depuis plus d'un demi-siècle, M. Dourlent a rappelé au Député Pauvros que le gabarit Vb (185 m x 11,5 m, 4400 tonnes) sur l'ensemble du tracé ne devra pas être remis en cause : lui seul générera d'importants gains de productivité. De plus, le doublement des écluses (185 m x 12 m) permettra une maximisation de la productivité et garantira des relais de croissance importants.

M. Dourlent a également évoqué la question fondamentale du phasage des travaux, préconisant une réalisation du tronçon central, gage de la concrétisation du projet. Il a de même souligné l'intérêt de procéder à une ouverture progressive des différents tronçons du barreau de 106 kilomètres, en inaugurant en dernier lieu la partie frontalière. M. Dourlent en a profité également pour rappeler de ne pas oublier la modernisation du réseau à petit gabarit qui reste essentiel à un bon maillage de notre territoire.

Enfin, pour profiter à plein des atouts du transport

par navigation intérieure, M. Dourlent a demandé la mise en œuvre par les pouvoirs publics d'une politique fluviale ambitieuse, axée sur une double approche basée sur une modernisation des infrastructures fluviales et un renouvellement de la flotte, afin de faire face à un renforcement de la concurrence que va générer ce corridor fluvial. Le soutien au pavillon français, notamment par un assouplissement de la fiscalité, apparaît essentiel aux représentants de la profession. Le Président de la CNBA a par ailleurs sollicité à cette occasion la mise en place d'un groupe de travail parlementaire sur ce thème, central pour la batellerie artisanale.

- **Rencontre avec M. Frédéric CUVILLIER et Mme OUARTI**

En juillet 2013, le Président de la CNBA, M. Michel Dourlent, rencontrait le ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, M. Frédéric CUVILLIER et Madame OUARTI, sa conseillère technique chargée du transport fluvial et des transports urbains. M. Dourlent, accompagné d'administrateurs et d'employés de la CNBA, a pu s'entretenir avec le ministre des problématiques et des enjeux inhérents au transport fluvial de fret.

En premier lieu, cette rencontre a été l'occasion d'aborder la situation européenne, et plus particulièrement celle liée à la surcapacité de l'offre de transport existant dans la cale supérieure à 2 000 tonnes, ainsi que son corollaire, la demande formulée par les Pays-Bas et la Belgique d'une reconnaissance par la Commission européenne d'une perturbation grave du marché. Mme OUARTI a rappelé l'opposition des autorités françaises à la reconnaissance de l'état de crise dans le transport fluvial.

La CNBA a également appelé l'attention du ministre sur la pesanteur des prescriptions techniques et expliqué que la Chambre nationale de la batellerie artisanale demandait un report de leur mise en application. L'urgence est à un renouvellement de la cale française, vieillissante, afin notamment de mieux faire face à la concurrence des flottes néerlandaise et belge. Pour le ministre délégué chargé des Transports, l'impératif est à l'adaptation de la cale française à cette intensification de la concurrence dans le transport fluvial européen.



Par ailleurs, la CNBA en a profité pour alerter M. Frédéric CUVILLIER du recours à la location transfrontalière par des entreprises établies à l'étranger effectuant des transports intérieurs. Cette pratique leur permettant de contourner les règles du cabotage. La création d'un cadre réglementaire obligatoire applicable aux relations commerciales dans le transport fluvial de marchandises a également été abordée.

Enfin, concernant les infrastructures, le ministre a tenu à réaffirmer son attachement à la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit reliant le bassin de la Seine aux réseaux belge et néerlandais. La CNBA a rappelé que la réalisation d'un corridor fluvial de transport de marchandises ne devrait toutefois pas se faire au détriment de l'entretien et de la modernisation du réseau existant.

- **Entrevue avec M. Olivier Rolin, conseiller infrastructures de transports et transport fluvial**

En septembre 2013, la CNBA rencontrait M. ROLIN, conseiller infrastructures de transports et transport fluvial auprès du ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche. Il s'agissait de la première entrevue entre M. Dourlent, président de la CNBA et M. ROLIN, successeur de Mme OUARTI au poste de conseiller technique en charge du transport fluvial. Cette rencontre fut l'occasion de sensibiliser le nouveau conseiller technique aux difficultés rencontrées par la batellerie artisanale française, ainsi qu'aux enjeux auxquels elle doit répondre.

La CNBA a tout d'abord évoqué les difficultés économiques rencontrées par les batelleries européennes, M. ROLIN partageant ce constat a tenu à réaffirmer l'opposition de la France à la reconnaissance de l'état de crise dans le transport fluvial.

Les infrastructures étaient également à l'ordre du jour de ce rendez-vous. La CNBA a alerté le conseiller technique du manque d'entretien du réseau et lui a indiqué que la réalisation de nouvelles infrastructures ne devait s'effectuer aux dépens des axes fluviaux existants. En outre, dans l'optique de l'ouverture d'un axe fluvial à grand gabarit reliant le bassin de la Seine au Nord de l'Europe (projet de canal Seine-Nord Europe), M. Dourlent a évoqué l'impérieuse nécessité d'une adaptation de la cale artisanale française, afin de faire face à une intensification de la concurrence exercée par les pavillons belges et néerlandais. Cela passe notamment par un renouvellement de la flotte hexagonale. Sensible à ces défis, le conseiller technique s'est déclaré soucieux d'améliorer la

compétitivité de la flotte française.

Par ailleurs, la CNBA a appelé à une reprise rapide des discussions relatives à la création d'un cadre réglementaire obligatoire s'appliquant aux relations commerciales dans le transport fluvial. M. Rolin a estimé, lui aussi, qu'il était urgent d'obtenir des avancées sur cette thématique.

Enfin, dans un contexte d'atonie de la croissance et de stagnation des prix de fret, la CNBA a insisté sur le danger pour la santé économique du secteur d'augmenter les péages. La CNBA a ainsi proposé que les taxes et péages soient au compte de la marchandise. M. Rolin a jugé cette proposition intéressante.



- **Création de l'association «Transporteurs fluviaux de France »**

La Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA) et le Comité des armateurs fluviaux (CAF) ont décidé de créer une association leur permettant de s'exprimer d'une seule voix, au nom de l'ensemble des professionnels du transport fluvial de marchandises (artisans et armements) sur des sujets majeurs. L'objectif de ce projet, qui a vu le jour en février 2013, est de permettre aux professionnels

et à leur représentation d'être davantage connus, mieux identifiés et, de ce fait, davantage entendus. Transporteurs fluviaux de France (TFF) se donne ainsi pour mission de défendre les intérêts des entreprises du secteur, d'agir sur ses leviers de développement et de promouvoir ce mode de transport, au nom de l'ensemble des entreprises.

Par la création de TFF, la CNBA et le CAF souhaitent s'engager :

- **D'une même voix en direction des pouvoirs publics**, afin d'obtenir des mesures (fiscales, techniques, économiques, etc.) plus favorables au secteur : simplification de la réglementation, développement des infrastructures, soutien au renouvellement des bateaux, harmonisation des charges, etc. Les leviers de compétitivité ne manquent pas et ont fait l'objet des premières actions de TFF.

- **D'une même voix en direction des acteurs économiques**, afin que les avantages du transport fluvial de marchandises soient davantage connus, que les chargeurs et les logisticiens y aient recours plus spontanément, que le mode fluvial soit totalement intégré aux chaînes d'approvisionnement et de livraison et qu'il participe pleinement à l'aménagement du territoire. Rencontres avec les clients, communication sur les nouvelles offres, information à destination des relais d'opinions, création d'un annuaire des professionnels feront également partie des activités de TFF.

- **D'une même voix en direction des médias et du grand public**, afin que le transport fluvial de marchandises soit mieux connu, apprécié et mis en valeur. La CNBA et le Comité des armateurs fluviaux, qui sont issus d'une histoire riche et ancienne souhaitent au travers d'une "marque" commune faire mieux connaître leurs entreprises et les avantages économiques, logistiques et écologiques du transport

fluvial de fret, sans rien trahir des spécificités qui les composent.

Transporteurs Fluviaux de France vient appuyer l'efficacité de la CNBA et du Comité des Armateurs Fluviaux, sans chercher à les remplacer. TFF est une organisation aux actions ciblées, organisée de façon pragmatique et co-pilotée sur une base entièrement paritaire.

Afin de présenter l'association aux médias, TFF a organisé à la fin du mois de février 2013 une conférence de presse qui a réuni les grands titres du fluvial et des transports (NPI, WK Transport, Fluvial, L'Antenne, Le Journal de la Marine Marchande, Le Marin, Logistique Magazine et le Bulletin des Transports et de la Logistique). Cette conférence, qui prit place à la Villette, au confluent du Canal Saint-Martin, du Canal Saint-Denis et du Canal de L'Ourcq, fut l'occasion pour la CNBA et le CAF d'expliquer en détail les raisons de la création de TFF et de répondre aux multiples questions des journalistes présents.

En 2013, TFF s'est fixé un programme de travail ambitieux sur 18 mois afin, qu'à terme, une réelle politique de branche professionnelle émerge de cette coopération. Au cours de cette année, l'association s'est exprimée sur les sujets suivants :

- le baccalauréat professionnel « Transport fluvial »,
- le canal Seine-Nord Europe,
- le verdissement de la flotte,
- la transition énergétique,
- la fiscalité écologique,
- la crise au sein du marché européen de transport fluvial,
- le rapport de la Commission 21,
- la situation économique au sein du marché européen du fluvial,
- le rapport du député Pauvros.

Dans le cadre de son action, TFF a rencontré M. Marc Papinutti, directeur général de Voies navigables de

France (VNF), ainsi que le député M. Rémi Pauvros, en charge de la mission de reconfiguration du projet du canal Seine-Nord Europe.

Transporteurs Fluviaux de France a également participé au salon Riverdating 2013 qui s'est déroulé à Lyon. Cet événement professionnel fut l'occasion pour TFF de rencontrer les acteurs du fluvial européen et d'échanger autour de solutions concrètes en matière de transports et de logistiques innovantes intégrant davantage la voie d'eau.

AU NIVEAU EUROPÉEN

- **Transport fluvial de fret européen : reconnaissance d'une situation de perturbation grave du marché**

Du point de vue européen, la directive 96/75/CE explique la procédure de reconnaissance d'une situation de perturbation grave du marché lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- Apparition de problèmes propres au marché du transport fluvial,
- Existence d'une offre supérieure à la demande,
- Mise en risque de la balance financière et de la survie de nombreux entrepreneurs du marché,
- Prévisions à court et moyen termes ne laissant pas entrevoir d'améliorations substantielles et durables.

Pour qu'une situation de perturbation grave du marché soit reconnue par la Commission Européenne, une demande doit être formulée par un Etat membre (en pratique, les Etats membres consultent préalablement le secteur). Cette demande doit être étayée par des données économiques relatives aux coûts de transport, aux taux de fret moyen, au niveau de remplissage de la cale, aux prévisions en matière de demande de fret, etc. La Commission Européenne se



prononce ensuite dans un délai de 3 mois, sur la base des conclusions rendues par un comité composé de représentants des Etats membres et présidé par un représentant de la Commission Européenne. En pratique, des représentants d'organisations fluviales peuvent également y siéger.

Une fois la situation de perturbation grave du marché reconnue, des mesures peuvent être appliquées pour empêcher l'accroissement de la capacité de transport sur le marché (offre et demande). Des mesures structurelles peuvent également être mise en œuvre, tel qu'un plan de déchirage. En complément, la règle du « vieux pour neuf » peut être appliquée pour une durée déterminée.

Indépendamment de la reconnaissance d'une situation de perturbation grave du marché, les fonds de réserve constitués depuis 1989 par les Etats membres concernés (France, Allemagne, Pays-Bas, Belgique) peuvent également être mobilisés, le cas échéant à la demande unanime des associations professionnelles représentatives du métier, pour

mettre en œuvre des mesures d'assainissement de la cale.

Lors d'une réunion avec la Commission Européenne, le 11 avril 2013, des propositions ont été faites par l'OEB pour préciser les mesures d'assainissement de la cale prévues à l'article 8 du règlement 718/1999. Les orientations suivantes ont été retenues :

- Faciliter pour les transporteurs par voie navigable qui se retirent de la profession l'obtention d'une pension de retraite anticipée ou la reconversion dans une autre activité économique,
- Organiser, pour les membres d'équipages quittant la profession, des actions de formation professionnelle ou de reconversion,
- Améliorer les qualifications dans le domaine de la navigation intérieure pour assurer l'évolution et l'avenir de la profession,
- Stimuler le regroupement des bateliers artisans dans des associations commerciales et renforcer les organisations représentatives de la navigation intérieure au niveau de l'Union Européenne,
- Encourager l'adaptation technique des bateaux en vue d'améliorer les conditions de travail ainsi que les exigences techniques de sécurité,



- Encourager l'adaptation des bateaux au progrès technique en matière de sécurité et d'environnement.

L'OEB et l'EBU pourraient demander l'amendement de l'article 8 du règlement 718/1999 durant l'été 2013, pour une modification officielle à l'horizon 2015, afin d'élargir les possibilités d'utilisation du fonds de réserve. La Commission Européenne pourrait alors privilégier un recours aux mesures d'avenir pour le transport fluvial, plus faciles à mettre en œuvre que des mesures de capacité, de façon à conforter les programmes européens tels que le programme NAIADES. Si seule cette option était retenue, l'OEB et l'EBU souhaiteraient utiliser le fonds de réserve pour promouvoir la remotorisation de la flotte existante et faire face à la concurrence avec les autres modes de transport, ainsi que pour mettre en place une plateforme de travail pour représenter et faire porter la voix du fluvial directement au sein des institutions européennes.

Pour la CNBA, la surcapacité sur le marché du transport fluvial de fret européen est aujourd'hui principalement structurelle, en lien avec le développement de la grande cale néerlandaise depuis 2007. Bien que la France soit encore relativement protégée de la concurrence néerlandaise (du fait de l'absence de canal Rhin/Rhône et de la configuration du canal du Nord), de nombreux bateliers néerlandais en grosse cale travaillent aujourd'hui à perte, avec un impact sur le marché de la petite cale. Dans les années à venir, la croissance des volumes ne devrait pas permettre de couvrir les dettes conséquentes des bateliers néerlandais. La remise en cause du soutien des banques néerlandaises aux bateliers néerlandais pourrait alors entraîner la faillite de nombre d'entre eux.

Dans ce contexte, la reconnaissance d'une situation de perturbation grave du marché pourrait ne concerner que la grande cale, avec un risque pour

le secteur de la petite cale. Une telle manœuvre permettrait au transport fluvial néerlandais d'éliminer la cale artisanale française (à travers des mesures de capacité telles que la règle du « vieux pour neuf » ou des plans de déchirage) et de s'emparer du marché du fret fluvial en France.

En pratique, la reconnaissance d'une situation de perturbation grave du marché risquerait de ne guère bénéficier à la batellerie artisanale française. Pour la CNBA, il serait donc préférable de recourir à l'article 8 du règlement 718/1999, pour mettre en place des mesures autres que des mesures de capacité.

Différentes mesures ont déjà été envisagées par l'OEB :

1. **Mettre en place des associations commerciales regroupant les bateliers artisans** : des exemples précédents dans le marché de transport fluvial français ont montré les limites d'une telle mesure. De plus, dans le contexte économique actuel difficile, la création d'associations commerciales revient à déplacer le problème et non à le résoudre.
2. **Introduire des dérogations aux prescriptions techniques** : il s'agirait ainsi de décaler l'échéance de certaines prescriptions techniques trop difficiles à respecter.
3. **La réactivation de la règle du « vieux pour neuf »** : les vieux bateaux et les petits bateaux n'étant pas à l'origine de la surcapacité actuelle, cette réactivation ne serait pas non plus efficace et risquerait de diminuer la construction de nouveaux bateaux et de freiner l'innovation dans les chantiers navals.
4. **L'instauration de prix planchers** : au vu des règles relatives à la concurrence au sein du marché européen cette mesure n'emporterait guère l'adhésion de la Commission Européenne. Elle pourrait même s'avérer contreproductive en

L'ASSAINISSEMENT DE LA CALE ?

En 1994, lors du renouvellement des précédentes mesures d'assainissement de la cale (règle du « vieux pour neuf » pour les nouveaux arrivants et plan de déchirage pour la vieille cale), la France a été autorisée à exclure du plan les bateaux de moins de 450 tonnes. En 1999, la France a ensuite rejeté ce plan communautaire, au motif que la flotte française avait davantage besoin de se moderniser que de réduire sa capacité. La règle du « vieux pour neuf » a alors cessé de s'appliquer en France. En revanche, des contributions spéciales sont venues alimenter le fonds de réserve de la France. Au cours des deux périodes d'application de la règle du « vieux pour neuf » (1989-1999 et 1999-2004), 13,8 millions d'euros ont été collectés par les Etats membres concernés pour alimenter leurs fonds de réserve. 10 millions d'euros ont ainsi été collectés par les Pays-Bas. Les réflexions en cours sur une possible mutualisation des fonds collectés pourraient même conduire à une captation de la totalité des fonds de réserve par la batellerie néerlandaise.

• Le verdissement de la flotte

En 2013, un livre blanc a été adopté par la Commission Européenne, fixant un horizon à 2020 pour la mise en œuvre de mesures de verdissement de l'ensemble des modes de transport. Dans ce domaine, le transport fluvial apparaît aujourd'hui en retard, notamment par rapport au transport routier.

Un groupe commun d'experts a donc été amené à travailler sur la réduction des émissions de polluants

atmosphériques dans le transport fluvial, dans le but d'obtenir des résultats scientifiques avant les élections européennes de 2014. Le rapport final de ce groupe d'experts devant être adressé en juin 2013 au Parlement européen et transmis à la Commission Européenne. Une directive en serait extraite afin de fixer des normes en matière d'émissions de polluants atmosphériques, avec une déclinaison en fonction des catégories de flotte, des polluants et des caractéristiques des bateaux (longueur et puissance du moteur).

En 2013, la CNBA a participé activement à ce groupe d'expert afin de réfléchir à la position à soutenir pour une remotorisation écologiquement soutenable de la flotte fluviale européenne. Il s'agit, à terme, de choisir l'option la plus consensuelle pour les différentes organisations fluviales qui compose ce groupe, afin qu'il puisse formuler une position claire aux institutions européennes.

L'objectif est ici de poser les bases d'une future directive qui fixerait de nouvelles conditions aux entreprises dans le domaine fluvial, aussi, la CNBA a fait entendre sa voix à plusieurs reprises au sein de ce groupe de travail européen. Elle est intervenue, entre autres, pour souligner la nécessité de promouvoir des améliorations qui ne conduisent pas à la ruine de la cale, notamment inférieure à 2000 tonnes, certains investissements envisagés étant extrêmement coûteux.

Le verdissement signifiant de fait la remotorisation, la CNBA a fait en sorte que la flotte existante soit exemptée d'éventuelles obligations en matière environnementales, arguant que le mode de transport fluvial était déjà des plus écologique.

VERS UNE MOTORISATION ALTERNATIVE ?

Une étude de l'institut de recherche Panteia/NEA a modélisé les différentes options réalisables pour les différentes catégories de cale fluviale européenne, dans l'optique de la réduction des émissions du transport fluvial. L'association Transporteur fluviaux de France dont la CNBA fait partie, s'est exprimée sur les conclusions de cette étude en exigeant notamment la préservation des moteurs existants des prochains seuils d'émissions ainsi que la conservation de la motorisation diesel classique, tout en acceptant la possibilité de motorisations alternatives sur une base volontaire et non contraignante.

Pour les moteurs existants, l'option retenue serait de fixer une norme « Stage 4A », applicable d'ici 2030. Cette norme pourrait être atteinte par trois procédés techniques :

- une reconfiguration du moteur avec un filtre à particules et un pot catalytique,
- un moteur diesel aligné sur les normes IMO tiers 4/EPA Tiers 4, avec un filtre à particules amélioré,
- une utilisation du carburant GNL, avec un filtre à particules et un pot catalytique.

Pour les nouveaux moteurs, une norme « Stage 4B » serait fixée, avec une combinaison des mêmes procédés techniques.

Si la flotte existante disposerait de temps pour s'adapter (jusqu'en 2030), la méthodologie utilisée pour définir les nouvelles normes est critiquable, car ne prenant pas suffisamment en compte : la longue durée de vie des moteurs fluviaux, l'articulation entre les temps d'arrêt, de chargement et de navigation, ainsi que les différentes options d'utilisation des moteurs en fonction des tronçons de voies fluviales.

AU NIVEAU MONDIAL

• Représentant de l'artisanat batelier français au Mondial des Canaux 2013

Organisée depuis 1988, l'édition 2013 du Congrès mondial des canaux et voies navigables s'est installée à Toulouse pour sa 26ème édition. Chaque année, cet événement rassemble les acteurs du monde entier impliqués dans le développement et la valorisation de la voie d'eau : gestionnaires d'infrastructures, collectivités territoriales, transporteurs fluviaux, chargeurs, acteurs du tourisme fluvial, ingénieurs, scientifiques, services...

Ces quatre journées, rythmées par des conférences et des découvertes sur le terrain, favorisent la coopération et l'échange de connaissances entre spécialistes mais aussi entre pays, à un moment où chacun reconnaît l'importance des voies navigables. Que ce soient concernant les modes de gestion, l'économie des usages, les aspects patrimoniaux, environnementaux ou encore économiques,... de multiples sujets ayant trait à la voie d'eau ont été présentés par des spécialistes et ont donné libre cours à des discussions et débats.

Dans le cadre de ce mondial des Canaux, la Chambre nationale de la batellerie artisanale a dirigé une conférence sur le thème : « Gabarit du futur : quel réseau pour le transport de marchandises de demain ? ». Vous trouverez ci-dessous une version synthétisée de l'intervention menée par M. Michel Dourlent, Président de la CNBA, et M. Jean-Marc Samuel, administrateur CNBA :

« Les infrastructures et les services associés sont l'espace de travail permanent des navigants. Elles en conditionnent en permanence l'activité (gabarit, tirant d'eau, tirant d'air ...). Pour autant, les efforts publics sur ce levier de développement sont très contrastés : après une première étape d'harmonisation à l'époque de Freycinet, une seconde de mise au grand gabarit d'une moindre partie du réseau national, l'heure est aux discussions autour de très grands projets (Seine Nord, Saône Moselle Saône Rhin...) alors que les finances publiques n'ont jamais été aussi contraintes. Dans ce contexte, il est essentiel, pour les professionnels, de s'interroger sur les priorités et d'adopter une politique de long terme avec une harmonisation des différents axes de navigation (en termes d'entretien, de services

et d'investissement) ainsi que le développement de propositions pragmatiques d'utilisation de la petite cale en réponse aux exigences du marché actuel et à venir. »

Unique en son genre, le mondial des canaux se déroule tous les ans dans un pays ayant des voies navigables au fort potentiel et des entreprises désireuses de mettre la voie d'eau au cœur de l'actualité.





LA CHAMBRE NATIONALE DE LA BATELLERIE ARTISANALE, INTERLOCUTEUR PRIVILÉGIÉ DE LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR FLUVIAL

- **Un schéma de services par et pour les bateliers français**

L'une des missions de la CNBA consiste à représenter la profession dans les négociations portant notamment sur l'amélioration des infrastructures. Elle s'est ainsi engagée à élaborer un schéma de services. Ce document recense toutes les difficultés que les bateliers rencontrent au cours de l'exercice de leur activité (absence de postes d'attente, échelles vétustes dans les écluses, signalisation défectueuse, ...) sur l'ensemble du réseau français (VNF, ports privés, CNR, ...).

Ce schéma de services sera, à terme, remis au Président de Voies Navigables de France ainsi qu'au ministre des Transports afin d'exposer l'étendue des difficultés rencontrées par les professionnels de la voie d'eau et exiger la réfection et l'entretien de ce réseau. Il est d'ores et déjà très attendu par VNF.

Certaines parties du réseau ont fini d'être examinées, comme la Seine, grâce aux administrateurs et à la généreuse participation des navigants. En effet, ce sont les professionnels naviguant eux-mêmes qui viennent enrichir ce schéma de services, au travers de multiples photos illustrant les dysfonctionnements du réseau fluvial. Un groupe sur le réseau social Facebook a d'ailleurs été créé afin que les bateliers (très actifs sur cet outil de communication) publient rapidement

et simplement les difficultés qu'ils rencontrent au cours de leur navigation, soit sous forme de commentaires, soit par le biais de photographies (ou les deux), tout en précisant le lieu (point kilométrique, biefs,...).

A terme, ce document tend à rassembler l'ensemble des observations, remarques concernant les difficultés de navigation sur l'ensemble du réseau fluvial français afin de créer un document unique de travail qui sera transmis aux institutions du transport fluvial.

- **Le CFE, un guichet unique au service des entreprises de la batellerie artisanale française**

Le décret n° 90-471 du 8 juin 1990 modifiant le décret n° 81-257 du 18 mars 1981 créant des centres de formalités (CFE) administratives stipule que la Chambre nationale de la batellerie artisanale est centre de formalités des entreprises « pour les personnes physiques et les sociétés assujetties à l'immatriculation au registre des entreprises de la batellerie artisanale ».

L'objectif du CFE de la CNBA est de permettre aux entreprises françaises de la batellerie de réaliser toutes les démarches administratives auxquelles elles sont tenues par les lois et les règlements dans les domaines juridique, administratif, fiscal, social et

statistique lors de leur création, de modification de leur situation sociale et de cessation d'activité. De ce fait, tous les patrons bateliers inscrits au registre de la CNBA ont pour obligation d'informer le Centre de formalités des entreprises de la CNBA de tout changement advenu au sein de leur entreprise (modification de coordonnées, changement de statut, changement d'activité, radiation, achat, ...).

Le CFE est donc l'interlocuteur privilégié du chef d'entreprise pour toutes les formalités liées à la vie de son entreprise. Le centre de formalités dispose ainsi de toutes les données statistiques relatives à l'exercice de la profession de batelier (nombre d'entreprises, créations/radiations annuelles, âge des chefs d'entreprises ; tonnage des bateaux, ...) et cela depuis sa création en 1985.

• L'annuaire des transporteurs 2013

Réalisé tous les ans, l'annuaire des transporteurs de la CNBA est un outil unique recensant l'ensemble des entreprises artisanales de transport fluvial français (insertion à la demande des entreprises).

Su plus d'une centaine de pages, la CNBA a donc regroupé les entreprises inscrites à son CFE (centres de formalités des entreprises). Celles-ci sont présentées par bassin de navigation (nom du chef d'entreprise, nom du / des bateau(x), marchandises transportées, téléphone, e-mail) et sont complétées d'un index des chefs d'entreprises et des bateaux.

Cet annuaire, utile pour les bateliers qui y retrouvent les coordonnées de leurs confrères est également un très bon outil de promotion pour l'ensemble de la profession. Celui-ci est d'ailleurs largement diffusé lors des salons professionnels organisés par la Chambre nationale de la batellerie artisanale, ainsi que dans sa

version numérique sur le site Internet de la CNBA.

Cet annuaire est mise à jour tous les ans, en coordination avec le CFE de la CNBA, et est particulièrement recherché par les donneurs d'ordres qui souhaitent disposer de contacts et d'informations fiables pour proposer des offres de transports.

• Salon River Dating 2013

Pour sa 6ème édition 2013, le salon River Dating a pris place à Lyon les 27 et 28 novembre 2013. Issus de toute l'Europe, déjà clients ou non du transport fluvial, les participants à cet événement ont tous en commun la même volonté : accroître la performance et la compétitivité de leur chaîne de transport en utilisant le mode fluvial.

Le salon River Dating est une plateforme d'échanges de bonnes pratiques, un lieu pour que chaque acteur de la chaîne logistique puisse développer de nouvelles opportunités d'affaires. Cet événement répond à un triple objectif pour chacun des acteurs du secteur :

- permettre aux acteurs de se rencontrer et d'échanger de l'information à plus grande échelle,
- donner aux prestataires logistiques une vitrine pour exposer leur savoir-faire et offrir des solutions adaptées aux problématiques des chargeurs,
- créer des occasions de partenariats entre prestataires.

Aux côtés de plus de 120 professionnels de la voie d'eau, la Chambre nationale de la batellerie artisanale participe activement à ce salon en représentant l'artisanat batelier. L'occasion pour elle d'échanger et de dialoguer afin de permettre de mieux intégrer les atouts économiques, environnementaux et sécuritaires de la voie d'eau dans les flux logistiques des différents agents présents.

+ Défendre

La CNBA défend les intérêts généraux des artisans bateliers



LA CHAMBRE NATIONALE DE LA
BATELLERIE ARTISANALE,
DÉFENSEUR DES INTÉRÊTS DE LA
PROFESSION BATELIÈRE

La CNBA défend les intérêts généraux des artisans bateliers en fédérant les demandes et besoins des transporteurs 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 comme européen.

- **Création d'une commission juridique à la CNBA**

La CNBA dispose, pour son fonctionnement, de plusieurs commissions qui siègent auprès du Conseil d'administration. Au premier janvier 2013, il existait sept commissions (voir page 10), à savoir :

- une commission des affaires économiques et sociales,
- une commission des infrastructures,
- une commission des finances,
- une commission de la formation,
- une commission de contrôle des inscriptions au registre,
- une commission des aides,
- une commission d'analyse des offres.



Aucune d'entre elles, n'abordaient jusqu'à cette date, et de manière approfondie, les problématiques d'ordre juridique, pourtant essentielles dans le cadre de la défense de l'intérêt général de la profession. Par ailleurs, au titre des missions qui lui ont été conférées par le décret n°84-365 du 14 mai 1984, la CNBA est notamment appelée à « émettre des avis sur les projets de loi ou de décret relatifs au transport fluvial ». Elle est également amenée, tout au long de l'année, à intervenir sur des sujets juridiques : droit social, droit fiscal, droit des contrats, droit des transports, droit international, etc. Les travaux relatifs à la refonte des contrats types engagés en 2010 en sont un bon exemple.



Le Conseil d'administration de la CNBA a donc voté en début d'année 2013 la mise en place d'une Commission juridique, et a nommé parmi les administrateurs ses membres.

Ce nouveau groupe de travail se réunit deux fois par an (avec l'intervention ponctuelle d'experts) et a pour mission :

- d'étudier des projets de loi ou de texte réglementaire dont la CNBA a été saisie,
- de mener tous travaux et réflexions sur les sujets juridiques en lien avec le transport fluvial,
- de faire l'état des principaux contentieux suivis par le service juridique de la CNBA.

La nouvelle commission juridique, animée par la juriste de la CNBA, s'est réunie 2 fois au cours de l'année 2013 (7 juin et 19 novembre 2013).

- **Prise en charge des 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. Depuis 2009, 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. C'est également son travail qui leur permet de recevoir chaque année depuis 2011 un guide juridique (voir page 55) consacré spécialement à la profession de transporteur fluvial.

Afin de renforcer ces efforts et d'aider 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, fin 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 de prise en charge 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.

Cette décision du conseil d'administration est venue rendre possible, de manière plus régulière, une telle prise en charge et en encadrer les modalités.

Ainsi, si un batelier souhaite engager un contentieux

et savoir si une prise en charge d'une partie des frais d'avocats / de procédure peut être assurée par la CNBA, il lui suffit d'adresser un courrier au Président de la CNBA, en y exposant son intention d'engager un contentieux, les circonstances de l'affaire concernée et le montant du soutien financier souhaité.

La décision relative à la demande sera ensuite prise par le Président du conseil d'administration de la CNBA, après avis du bureau de la CNBA. Au moins l'une des conditions suivantes doit être présente pour que la prise en charge puisse être opérée :

- Plusieurs entreprises sont directement concernées par la situation qui est à l'origine du contentieux,
- Dans le cas où une seule entreprise est concernée, des raisons suffisantes portent à croire que la décision du juge aura des conséquences sur d'autres entreprises de transport fluvial.

En 2013, un dossier a été pris en charge par la CNBA, il concerne un recours indemnitaire devant le tribunal administratif par six bateliers.



- **Reprise des négociations destinées à refondre le contrat type au voyage**

En 2010, la situation économique du transport fluvial avait donné lieu à un mouvement de blocage mené par un certain nombre d'entreprises du secteur. Les principales causes de cette crise étaient la baisse des frets et le déséquilibre des relations commerciales entre transporteurs et donneurs d'ordres. Un protocole de sortie de crise avait été signé mi-2010 entre les différentes parties impliquées. À cette occasion, l'État s'était engagé à procéder à la modernisation des contrats types du transport fluvial. Les objectifs de ce travail étaient de redéfinir les modalités de fixation des surestaries et, plus généralement, de moderniser le cadre juridique des relations commerciales du secteur.

Seize réunions de ce groupe de travail ont eu lieu entre juin 2010 et janvier 2012. Au cours de ces réunions, les représentants bateliers ont progressivement acquis la conviction que le travail de refonte des contrats types ne permettrait pas d'apporter une réponse efficace aux abus rencontrés sur le marché fluvial. Ce constat, ajouté à la lassitude causée par la longueur des négociations, les a conduits, à suspendre leur participation aux réunions.

Neuf mois après l'interruption des négociations, la CNBA recevait un courrier du Ministère des transports lui proposant de reprendre les discussions autour de la refonte du contrat type au voyage. Pour rappel, le contrat type au voyage porte sur un voyage déterminé (contrat de voyage simple) ou sur une série de voyages successifs par un même bateau (contrat de voyage multiple) et s'applique de plein droit, à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat.

Dans son courrier, le Ministère souligne l'importance de mener à leur terme ces négociations destinées à rénover le contrat type et propose une méthode visant à parvenir à un résultat rapide (groupe de travail restreint, réunions rapprochées et en nombre limité,...). Suite à cette proposition, deux réunions ont été organisées par la CNBA, l'une destinée aux administrateurs, l'autre ouverte à l'ensemble des représentants batelier (dont syndicaux) qui avaient participé aux discussions précédentes. Même si la décision finale a été prise par le conseil d'administration de la CNBA, il ressort que les représentants bateliers ne se sont pas opposés à une reprise des travaux de refonte des contrats types. La profession répond donc favorablement à cette proposition du Ministère dans le but, notamment, de pallier aux difficultés rencontrées par les bateliers et d'obtenir une hausse significative des taux de surestaries.

Trois réunions contrat type ont ainsi été programmées en avril et mai 2013. Or, au cours des premières réunions, des inquiétudes similaires ont ressurgi chez les représentants des bateliers. Ces derniers ont douté de l'impact d'un tel contrat type rénové sur le rééquilibrage des relations commerciales dans le transport fluvial. S'en est suivi la réaffirmation de la volonté de disposer d'un cadre réglementaire obligatoire applicable aux relations commerciales, conformément à ce qu'avait préconisé le rapporteur général de l'Autorité de la Concurrence lors de l'entrevue obtenue par la profession en 2012.

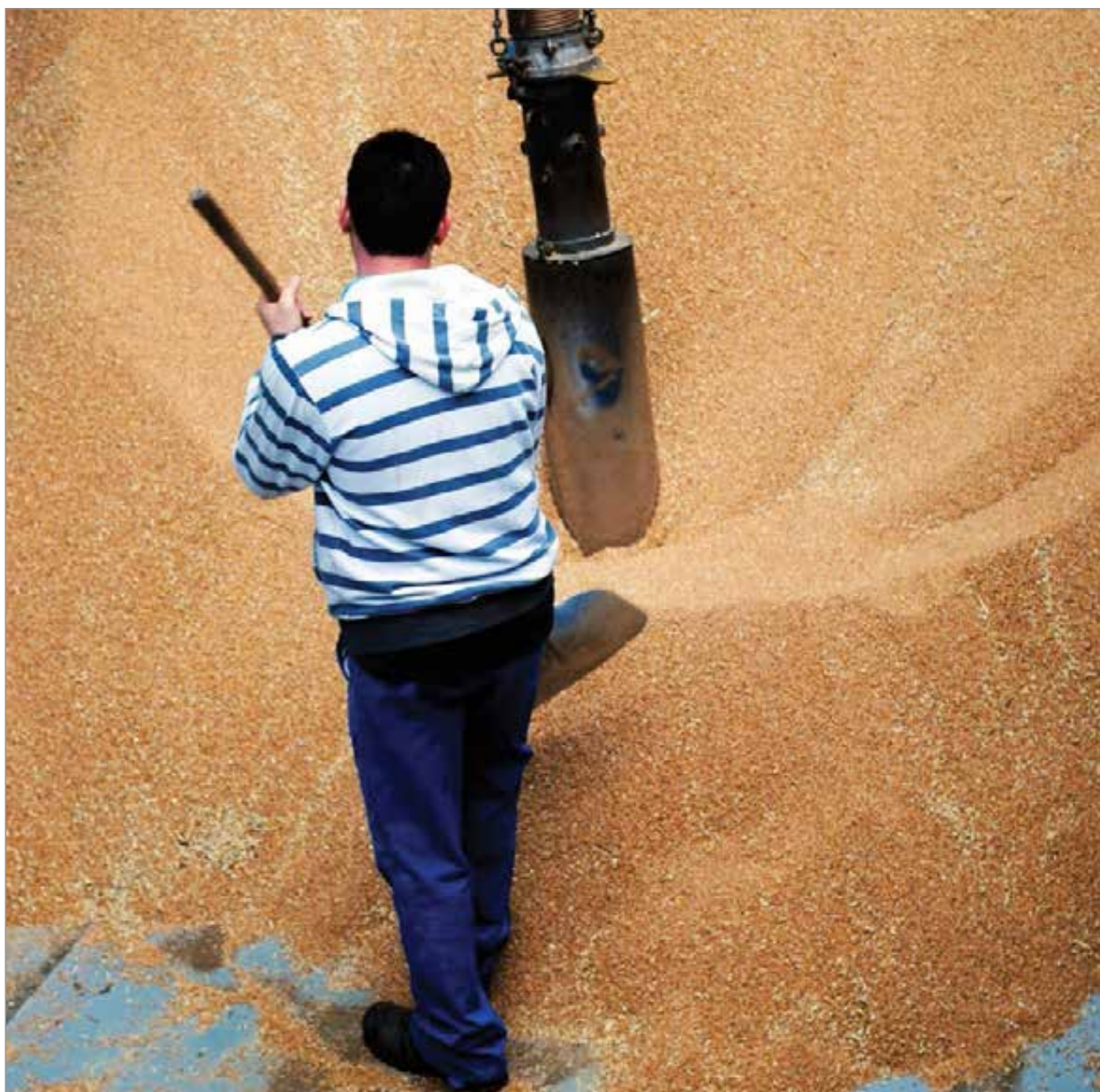
Cette demande de la profession a été entendue et une réunion a été organisée en milieu d'année 2013 au cours de laquelle les représentants bateliers ont présenté leurs propositions de règles obligatoires non négociables pouvant s'appliquer dans les relations commerciales, et destinées à lutter contre

toute situation de dépendance économique du batelier.

Différents points essentiels ont été discutés :

- l'instauration d'un contrat écrit obligatoire,
- la fixation d'un montant de surestaries comme garantie minimale,
- l'imposition de certaines dispositions contenues dans le contrat type (temps de parcours, rémunération...).

Sur la base de ces observations, le Ministère des transports a réalisé un projet de texte voué à intégrer la nouvelle partie réglementaire du Code des transports consacrée à la navigation intérieure et au transport fluvial.



© Fleuves & Canaux



LA CHAMBRE NATIONALE DE LA BATELLERIE ARTISANALE, FORCE DE PROPOSITION RÈGLEMENTAIRE

• Entretien avec la Gendarmerie des Voies Navigables

Chargée, selon la loi, « d'assurer la sécurité publique et l'ordre public, particulièrement dans les zones rurales et périurbaines, ainsi que sur les voies de communication », la Gendarmerie nationale doit aussi être en mesure de contrôler les flux empruntant les voies navigables afin de prévenir et de réprimer les infractions à la police de la navigation, les atteintes à l'environnement et les trafics illicites (stupéfiants, travail illégal, immigration irrégulière, transports illégaux de déchets et de matières dangereuses).

Implanté à Conflans-Sainte-Honorine, le commandement de la Gendarmerie des voies navigables (CGVN) est en charge d'animer et de coordonner à l'échelon national les vingt brigades fluviales et nautiques intérieures de la Gendarmerie en matière de polices administrative et judiciaire. Il conduit un programme de contrôles coordonnés des usagers des voies navigables qu'ils soient professionnels ou plaisanciers et, à ce titre, a le pouvoir d'intervenir auprès des pousseurs, automoteurs, péniches hôtels et autres paquebots fluviaux.

À l'initiative de la CNBA, le commandant en second de la gendarmerie des voies navigables, M. Franck Oelker, ainsi que le responsable des voies navigables pour la Gendarmerie Nationale, le lieutenant-colonel Barras, ont été reçus par la CNBA

afin de présenter leur activité et permettre à la Chambre d'évoquer les problèmes rencontrés par les bateliers.

Lors de ces réunions, la CNBA a indiqué que les contrôles étaient trop fréquents et mal coordonnés. Elle demande à ce que ceux-ci soient moins nombreux, mieux organisés et qu'ils ne soient pas réalisés aux écluses, car cela constitue une perte de temps et une atteinte à la sécurité. La CNBA a exprimé son regret quant au manque d'harmonisation européenne en matière de titres de navigation ainsi que l'absence de contrôles des bateliers étrangers, les bateliers français se retrouvant dès lors dans une position concurrentielle défavorable.

Ces échanges ont permis d'évoquer également le futur déploiement d'un fichier informatique partagé par les brigades qui permettrait l'incrémentation des contrôles, comme cela existe déjà dans d'autres pays européens. Celui-ci faciliterait les contrôles et permettrait une meilleure coordination de ceux-ci.



© Gendarmerie Nationale

- **Une lettre aux parlementaires pour interpeller le gouvernement sur sa politique fluviale**

Début 2013, la Chambre nationale de la batellerie artisanale a adressé, au nom des entreprises de transport fluvial, un courrier à l'ensemble des parlementaires afin de les sensibiliser aux enjeux du fluvial. Celui-ci a pour objectif de les inviter à interpeller le gouvernement par le biais d'une « question écrite ». Ce courrier est divisé en trois parties : un éditorial, un point d'approfondissement et une question. Cette dernière est destinée à permettre à l'élu concerné d'adresser au gouvernement une question dans le cadre de la procédure dite des questions écrites, à laquelle le ministre concerné (en l'occurrence celui des Transports) est ensuite tenu de répondre. La question et la réponse sont publiées au Journal officiel.

Dans sa lettre aux parlementaires, la CNBA souligne les attentes des professionnels. Après plus de six mois au gouvernement, il est temps que ceux-ci puissent y voir clair sur les intentions et la politique du gouvernement concernant le transport fluvial. La CNBA alerte sur le fait que le fluvial ne se réduit pas aux discussions et aux incertitudes autour de la réalisation du Canal Seine-Nord Europe. D'autres questions essentielles se posent : « Quels plans pour l'entretien des voies existantes ? Quelle politique fiscale pour les bateliers ? Quelles

suite aux demandes réitérées des professionnels sur le volet réglementaire du code des transports ? ». Le courrier explique aux parlementaires que, sur tous ces points, les professionnels sont en attente d'une prise de position claire du gouvernement, et ce sans attendre les conclusions de la commission d'évaluation du Schéma national des infrastructures de transport (SNIT).

Très logiquement, la question suggérée au parlementaire était donc présentée de la manière suivante : « Les bateliers s'interrogent sur l'intérêt que le gouvernement lui porte et sur la politique que le nouveau gouvernement s'est fixée pour garantir son développement. De nombreuses communications ont été faites sur la route, de nombreux projets ont été évoqués sur le rail, mais bien peu sur la voie d'eau ! Le Parlementaire souhaiterait connaître les intentions du gouvernement dans ce domaine, quelles actions il compte mener et quels objectifs il prévoit d'atteindre pour ce mode de transport pendant la durée de son mandat. »

Enfin, le courrier attirait l'attention du parlementaire, et par ce biais du ministre des Transports, sur la nécessité d'encadrer plus strictement la relation contractuelle dans le transport fluvial, afin de mieux la protéger, comme c'est le cas pour la route, en mettant en avant la proposition que soutient régulièrement la CNBA depuis plusieurs années, à savoir la mise en place d'une confirmation de

OBLIGATION D'ÉTABLIR UNE TRACE ÉCRITE DES NÉGOCIATIONS ENTREPRISES AVANT LA CONCLUSION DU CONTRAT

Suite à une rencontre en cours d'année entre le Président de la CNBA, Michel Dourlent et le député du Bas Rhin, Antoine Herth, une proposition de loi a été enregistrée le 23 octobre 2013 à l'Assemblée nationale visant à rendre obligatoire la confirmation de transport, formalisant ainsi les négociations orales entreprises avant la conclusion du contrat de transport par les partenaires commerciaux. Cette confirmation de transport, proposée par la profession, avait fait l'objet de nombreuses discussions au cours des négociations relatives à l'actualisation des règles commerciales dans le transport fluvial, mais n'était, en 2013, toujours pas rendue obligatoire.

transport écrite (par mail, fax, etc.) avant le déplacement du bateau.

A ce jour, plusieurs parlementaires ont répondu en remerciant la CNBA pour son envoi et en indiquant qu'ils avaient, suite à ce courrier, adressé au ministre des Transports une question écrite.

- **La CNBA s'oppose à la revalorisation et à l'harmonisation des péages**

Voies Navigables de France a engagé, en 2013, une réflexion visant une revalorisation et une harmonisation du péage appliqué au transport de marchandises. Au vu de l'état actuel du réseau navigable français et du manque d'entretien déploré par les professionnels de la voie d'eau, la CNBA a souhaité attirer l'attention du Ministre des Transports, M. Frédéric Cuvillier, et du directeur de VNF, M. Marc Papinutti, sur les obstacles grandissants qui pèsent sur l'exploitation « normale » des entreprises de transport fluvial.

Pour la CNBA, l'absence d'entretien préventif du réseau navigable a conduit au déclassement de certaines rivières qui ne peuvent désormais plus accueillir de transport de marchandises. La Chambre nationale de la batellerie artisanale appelle également à être vigilant concernant les carences en matière de sécurité sur le réseau fluvial. Dès lors, la qualité du service fourni aux bateliers par le gestionnaire de la voie d'eau ne permet pas, pour elle, de justifier la hausse des péages envisagée.

Par ailleurs, la CNBA a, à de nombreuses reprises, sollicité la création d'un service minimum dans le transport fluvial, qui offrirait une solution aux arrêts de navigation récurrents constatés sur la voie d'eau et qui gagerait d'une amélioration qualitative de la prestation fournie par les entreprises de batellerie à

leur clientèle.

Aux difficultés associées à l'insuffisance du service fourni par le gestionnaire de la voie d'eau, s'ajoute un environnement économique difficile pour les entreprises artisanales de la batellerie. La CNBA a alerté le Directeur de VNF, M. Papinutti, des risques que ferait peser un renchérissement des prix des péages sur la santé économique du secteur du transport fluvial. Si le transport fluvial, est fondamentalement dépendant de la vigueur de l'économie, il est donc également mécaniquement touché par le contexte économique défavorable.

Dans un environnement économique marqué, en 2013, par une croissance nulle, la stabilité des péages appliqués depuis 2009 par le gestionnaire du réseau, avait permis de limiter – de manière marginale – l'absence structurelle de croissance. Une hausse des péages fragiliserait l'ensemble de la profession batelière. Pour la CNBA, ce projet d'actualisation des péages tel qu'il a été élaboré est inacceptable.

Par ailleurs, il est techniquement aisé de mettre à la charge de la marchandise les frais associés aux péages et taxes. En effet, la déclaration de chargement comporte une case dédiée au tiers payant, qui est déjà utilisé par certains chargeurs ou intermédiaires de transport. Ce projet, défendu par la profession, devrait rencontrer l'accord des chargeurs, qui ne sont pas déclarés opposés à une actualisation des péages.

Outre l'actualisation annuelle des péages, le projet de réforme porté par le gestionnaire de la voie d'eau prévoit leur harmonisation. Si la CNBA n'est pas opposée au principe d'harmonisation, elle demande à ce qu'elle soit réalisée au taux applicable au petit réseau.

Enfin, la CNBA a sollicité VNF pour mener une démarche d'harmonisation et de revalorisation annuelle automatique de ses taux d'indemnisation appliqués en cas d'interruption de la navigation, selon la même méthode de calcul que celle qui pourrait être retenue pour l'indexation annuelle des péages. Cette proposition a été retenue par Voies Navigables de France.

Malgré les atouts évidents du transport fluvial, la CNBA déplore les nombreux obstacles à son développement et l'absence d'une politique fluviale ambitieuse et volontariste.

- **La CNBA saisit la DIRECCTE et informe les pouvoirs publics au vu des relations commerciales déséquilibrées sur le réseau rhodanien**

En tant qu'établissement public représentant et défendant les intérêts de la profession d'artisan batelier, la CNBA a attiré l'attention sur l'existence d'un déséquilibre commercial significatif dans les relations entre professionnels exerçant sur le Rhône.



Depuis plusieurs mois déjà, de nombreux transporteurs fluviaux, exploitant des bateaux de commerce dans le bassin rhodanien, se sont retrouvés en état de dépendance économique au profit de leurs partenaires commerciaux.

La première difficulté que rencontrent les bateliers naviguant sur le Rhône concerne la qualité des intervenants dans la chaîne de transport (courtier de fret fluvial ou commissionnaire de transport). Celle-ci n'est pas toujours bien claire pour le batelier au moment de la conclusion de contrats de transport. Or, la distinction entre ces différents auxiliaires de transport est essentielle pour connaître le régime de responsabilité qui leur est applicable.

La seconde difficulté des bateliers concerne les abus proprement dits qui sont pratiqués sur le marché de fret fluvial rhodanien, marché dont le jeu de l'offre et de la demande se trouve très affaibli. Lors de la conclusion d'un contrat de transport, les transporteurs n'ont plus aucune marge de manœuvre dans la négociation du prix de fret et des autres éléments négociables. Ce sont désormais les clients, par l'intermédiaire du courtier de fret ou du commissionnaire qui imposent leurs conditions de transport. En cas de refus de la part du batelier, ce dernier est "puni", il est exclu des transports à venir.

Tel est également le cas lorsque le prestataire de transport essaie de faire valoir ses droits auprès de ses partenaires commerciaux. Le simple fait pour le transporteur de réclamer des surestaries (indemnités correspondant au temps d'attente au quai de chargement ou de de déchargement) ou le règlement des frais de nettoyage des cales et d'élimination des résidus à l'issue d'une transport comme le prévoit la réglementation en vigueur, a pour conséquence la mise à l'écart de son entreprise des prochaines offres de transport.

Par ailleurs, le faible nombre de partenaires économiques présents sur ce bassin rhodanien fermé favorise leurs concentrations et peut conduire à exclure définitivement une entreprise de transport fluvial du marché, voire à la fermeture de celle-ci, faute d'offres. Pour la CNBA, l'ensemble de ces pratiques constatées sur le marché de fret fluvial rhodanien est fortement préjudiciable pour la pérennité des entreprises de transport et est condamnable au regard du principe de loyauté qui prévaut dans toute relation commerciale mais aussi en vertu du Code de commerce.

La CNBA a donc saisi la DIRECCTE (Directions régionales des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi) à ce sujet et en a informé les pouvoirs publics de la région Rhône-Alpes: le Président du Conseil régional Rhône Alpes, le conseiller municipal de Lyon, le sénateur-maire de Lyon et président du Grand Lyon, le Président du conseil régional de Bourgogne ainsi que le Préfet du Rhône et de la région Rhône-Alpes.

La Chambre nationale de la batellerie artisanale leur demande expressément de faire les constatations qui s'imposent et de prendre des mesures nécessaires pour mettre fin aux différentes pratiques abusives opérées par les clients et leurs intermédiaires dans le but de retrouver une relation commerciale saine et équilibrée.

COURTIER DE FRET FLUVIAL VS COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT

Le courtier de fret fluvial, au sens de l'article L.4441-1 du Code des transports est la personne physique ou morale mandatée pour mettre en rapport des donneurs d'ordres (des clients) et des transporteurs de marchandises par bateau, en vue de la conclusion entre eux d'un contrat de transport.

Le commissionnaire de transport est lui défini par l'article L.1411-1 du Code des transports comme la personne qui organise et fait exécuter, sous sa responsabilité et en son propre nom, un transport de marchandises selon les modes de son choix pour le compte du commettant (généralement le client).

+ Accompagner

La CNBA accompagne les demandes individuelles des bateliers et met en place des actions collectives



LA CHAMBRE NATIONALE DE LA BATELLERIE ARTISANALE, MET EN PLACE DES ACTIONS COLLECTIVES DANS L'INTÉRÊT DE LA PROFESSION

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.

- **Versement d'une subvention à Fluvial Initiative**

L'association Fluvial Initiative a été créée par Entreprendre pour le fluvial (EPF), pour financer les projets de créateurs d'entreprises de transport fluvial (disposant des qualifications requises), à travers l'octroi de prêts d'honneur à taux zéro, sans intérêts et remboursables sur 5 ans.

A ce jour, 70,1 % des projets se réalisent sur le bassin Seine et Nord, 22,8 % des projets se réalisent sur le réseau Freycinet, 7,1 % des projets se réalisent sur le bassin international. Le tonnage moyen des unités s'élève à 1075 tonnes, l'âge moyen des porteurs de projets est de 35 ans.



Fluvial Initiative est aujourd'hui financée par des partenaires publics (la Caisse des Dépôts et Consignations, Voies Navigables de France, la CNBA et des collectivités locales), ainsi que des organismes privés (principalement des banques).

Pour l'exercice 2013, la Chambre nationale de la batellerie artisanale a versé une subvention de 25 000 euros à Fluvial Initiative afin de financer le bon fonctionnement de l'association.

• Les appuis financiers de la CNBA

Il existe plusieurs types d'aides proposées par la Chambre nationale de la batellerie artisanale en fonction de la difficulté rencontrée par le batelier.

• **Aides alimentaires** : 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 ou pour arrêt de navigation du fait d'une cause externe.

En 2013, 56 dossiers ont été validés, soit une dépense de 75 325 euros qui se décompose comme suit :

- 42 075 € pour l'enveloppe "maladie et accident grave",
- 12 000 € pour pour l'enveloppe "décès d'un conjoint",
- 21 250 € pour l'enveloppe "destruction partielle ou totale d'un bateau",
- 14 280 € pour l'enveloppe "arrêts de navigation du fait d'une cause externe".

• **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 ».

En 2013, 4 000 euros ont été accordés, soit 2 % du budget "intervention" de l'établissement.

• **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 2013, 24 000 euros ont été versés, soit 13 % du budget "intervention" de l'établissement.

- **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 2013, 3 288,79 euros ont été alloués, soit 2 % du budget "intervention" de l'établissement.

- **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 transporteur fluvial 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 profession.

Pour 2013, les crédits ouverts pour le soutien aux « écoles fluviales » s'élevaient à 17 171,41 euros. 8 subventions ont également été accordées pour l'organisation de pardons de la batellerie, soit 13 000 euros et 700 euros ont été attribués à l'association AMPAVE pour l'élaboration d'un recueil "Mémoire de la batellerie".



- **Charte « Objectif compétitivité : une ambition pour la filière fluviale »**

Le mode de transport fluvial figurait dans le nouveau programme d'investissements d'avenir annoncé par le Gouvernement en juillet 2013. Afin de peser sur les dispositifs mis à disposition pour le développement des entreprises, les acteurs de la filière fluviale, à l'initiative d'Entreprendre pour le fluvial (EPF) ont décidé de se mobiliser afin de montrer tout leur poids économique et leur volonté d'investir.

Les échanges et les débats ont mené à la rédaction d'une charte indiquant la volonté des entreprises de développer et d'investir dans la voie d'eau et la volonté commune de l'ensemble des acteurs économiques de soutenir les initiatives des entreprises. Le but de cette charte étant de mobiliser les moyens publics et de rendre lisible les acteurs et le poids économique de cette filière d'activité.

Pour répondre à ces défis et améliorer la compétitivité, les objectifs des acteurs de la filière fluviale sont :

- de partager une vision commune entre acteurs,
- de développer les approches collaboratives notamment en matière de Recherche & Développement et de solutions pour la transition énergétique,
- d'appuyer la réindustrialisation de la filière notamment par une offre française de maintenance et de construction,
- de renforcer les compétences et d'adapter l'offre de formation
- d'encourager le financement privé : fonds d'investissement, prêts bancaires, création et adaptation de dispositifs financiers,
- de s'appuyer sur les financements publics sans affaiblir l'autonomie des acteurs économiques et de valoriser les aides publiques,
- d'encourager la simplification des procédures administratives.

La mise en œuvre de ces objectifs permettrait d'accroître la compétitivité de la filière et de renforcer sa rentabilité.

En signant cette charte, les entreprises et organismes de la filière, les collectivités territoriales et les partenaires, ... affirment leur volonté de répondre à ces enjeux par :

- **La définition d'une stratégie collective** : en renforçant la solidarité entre les entreprises pour une meilleure intégration dans la chaîne logistique globale ; en attirant des ressources humaines adéquates en terme de formation et de compétences et en améliorant la notoriété et l'image de la filière en France comme à l'international.

- **L'appui ciblé aux acteurs de la filière fluviale française** : en développant une offre de maintenance et de construction sur le territoire ; en soutenant les acteurs innovants (sur le plan technologique, commercial, environnemental, social...) et en favorisant l'émergence d'ETI (entreprises de taille intermédiaire) et leur compétitivité à l'international.

- **Une meilleure valorisation et de nouveaux investissements** : en renforçant la visibilité des acteurs de la filière ; en mobilisant les dispositifs publics nécessaires aux entreprises afin de répondre aux besoins d'innovation, de développement et de modernisation et en créant ou adaptant de nouveaux dispositifs financiers avec les organismes privés.

L'ambition affichée est d'atteindre 20 000 emplois et 2,5 milliards de CA en 2030 et de renforcer l'ancrage territorial et le rayonnement international de la filière fluviale française.

Au travers de son association Transporteurs Fluviaux de France (TFF), la Chambre nationale de la batellerie artisanale s'est associée à EPF afin de participer à l'organisation et l'élaboration de la charte "Objectif compétitivité".

- **Questionnaire de satisfaction concernant les caisses sociales des bateliers**

Au cours de l'année 2013, la CNBA a élaboré un questionnaire afin d'identifier les difficultés que les transporteurs fluviaux rencontrent le plus fréquemment avec leurs différentes caisses sociales et d'évaluer la qualité de leurs relations avec ces dernières. Envoyé à tous ses adhérents, ce sont les chefs d'entreprises qui ont été les plus nombreux à répondre au questionnaire, en particulier les dirigeants d'entreprises (58 %).

- Relation des bateliers avec le RSI : près d'un tiers des répondants considère que leur relation avec le RSI est mauvaise ce qui explique que 40 % se disent insatisfaits des prestations et/ou services de leur RSI. 20 % des chefs d'entreprise interrogés se disent non informés de la prise en charge par le RSI IDF Centre du traitement des dossiers de la population batelière. Enfin, une large majorité (72%) est favorable au versement d'indemnités journalières au conjoint non-salarié par le RSI.

- Relation des bateliers avec l'URSSAF : seulement 12 % des transporteurs considèrent que les relations avec leurs URSSAF est bonne. La moitié des répondants souhaitant un rattachement des cotisants bateliers aux URSSAF de Paris pour une simplification administrative.

- Relation des bateliers avec la CAF : la moitié des répondants est informée que la CAF des Yvelines est en charge du traitement des dossiers de la population batelière ce qui explique que moins de la moitié des individus concernés bénéficie des prestations spécifiques aux bateliers. On constate que les relations avec la CAF sont meilleures que celles avec les autres caisses sociales.

- Relation des bateliers avec la CPAM : les salariés semblent rencontrer moins de difficultés auprès de leur CPAM. Une large majorité se dit satisfaite des

prestations et/ou services proposés par la CPAM ce qui explique qu'une même proportion considère que les relations avec la CPAM sont bonnes.

Les problèmes évoqués par les bateliers concernent principalement le RSI et les URSSAF. Selon eux, la communication et le partage d'informations font défaut : les relations sont tendues voire inexistantes, il existe un nombre trop important d'interlocuteurs, les plages horaires sont contraignantes... Les procédures de remboursement sont longues et souvent trop complexes : manque de transparence, faible fréquence des décomptes de remboursement, problème lors des transferts de dossier. La coordination semble également difficile entre les différentes caisses sociales : il y a des erreurs d'affiliation et de prélèvements, un manque d'échanges d'informations... Enfin, les bateliers ont le sentiment que les spécificités de leur profession ne sont pas prises en compte : délais trop court, méconnaissance des problématiques des transporteurs fluviaux...

Face à ces difficultés rencontrées par la profession, diverses suggestions ont également été formulées :

- **la nécessité d'une meilleure communication :** avec un correspondant unique, un numéro de téléphone gratuit et accessible de l'étranger, des délais de remboursement plus rapide, une meilleure documentation qui regrouperait toutes les prestations auxquelles les artisans ou commerçants peuvent prétendre,

- **la mise à jour du RSI :** avec un rapatriement des dossiers RSI au RSI IDF Centre,

- **la délivrance/ renouvellement automatique** de la carte d'assurance maladie et de la carte européenne,

- **la prise en charge ou la facilitation de certaines démarches :** pour le décès du chef d'entreprise par exemple,

- **la prise en compte des spécificités de la profession :** avec une formation des agents, un allongement des délais de paiement.



LA CHAMBRE NATIONALE DE LA BATELLERIE ARTISANALE, ACCOMPAGNE LES ENTREPRISES ARTISANALE DANS L'EXERCICE DE LEUR PROFESSION

• Édition du guide juridique 2013

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 professionnelle.

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

L'édition 2013 du guide juridique de la CNBA est une version révisée et complétée de celui de l'année précédente. L'ensemble des entreprises immatriculées à la CNBA y retrouve les réponses à leurs questions sur des thèmes juridiques multiples :

- La conclusion du contrat de transport fluvial,
- La relation commerciale avec les intermédiaires,
- Les moyens d'action du transporteur en cas de défaut de paiement,
- La responsabilité du transporteur fluvial et le contentieux du transport,
- Le contentieux avec le gestionnaire de la voie d'eau.

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

• Un espace d'information numérique sécurisé

Depuis de nombreuses années, la Chambre nationale de la batellerie artisanale dispose d'un site Internet accessible à l'adresse suivante :

www.cnba-transportfluvial.fr

Ce site Internet a été remanié il y a maintenant 2 ans, offrant plus de lisibilité, un accès facilité et une information ciblée et structurée. Les bateliers y retrouvent les actualités de la CNBA ainsi que des outils pratiques pour accompagner l'exercice de leur activité.

En 2013, la Chambre nationale de la batellerie artisanale a décidé de laisser en libre accès l'intégralité des comptes rendus des réunions, commissions, conseils, ... auxquels elle participe, afin d'offrir une réelle transparence dans son action.

Désormais, les bateliers accèdent à cinq types de comptes rendus :

- Les comptes rendus des commissions CNBA : commission des infrastructures, commission des affaires économiques et sociales, commission de formation...
- Les comptes rendus des commissions VNF : commission des usagers, sous-commissions...
- Les comptes rendus des réunions ayant lieu au niveau européen : regroupe les comptes rendus de

réunions ayant trait à l'Europe fluviale (réunion du conseil de l'OEB, réunion du comité directeur de l'OEB).

- Les comptes rendus des « réunions diverses » : contient les comptes rendus de réunions auxquelles la CNBA a participé autre que les catégories précédemment citées.
- Les délibérations des conseils d'administration de la CNBA.

Grâce à cette espace sécurisé, les bateliers peuvent, à tout moment, se tenir informé des sujets évoqués dans les différentes commissions de la CNBA, être au fait des décisions prises et se tenir informé de l'actualité fluviale européenne.

• L'Agenda du Marinier

Comme chaque année depuis 1980, la revue «NPI/ Navigation, Ports et Intermodalité» publie son «Agenda du marinier» dans lequel les transporteurs fluviaux retrouvent un ensemble de renseignements pratiques essentiels à la pratique de leur activité au quotidien. Offert depuis plusieurs années par la Chambre nationale de la batellerie artisanale à tous ses adhérents, l'agenda du Marinier, outre sa fonction d'agenda traditionnel, offre aux transporteurs les rubriques suivantes :

- une fiche d'identification pour le bateau et l'entreprise,
- un organigramme et les contacts directs de la Chambre nationale de la batellerie artisanale et de Voies navigables de France,
- les coordonnées des écluses,
- les coordonnées des services instructeurs,
- les adresses des différents points de collecte des huiles usées sur tout le territoire national,
- les coordonnées des services de secours en France, Allemagne, Belgique et Pays-Bas,
- les coordonnées des assurances sociales, des

organismes de contrôle et des experts et techniciens fluviaux,

- les coordonnées des associations, des écoles, ...
- la liste des courtiers de fret fluvial et des commissionnaires de transport,
- la tarification mise à jour des péages applicables aux transports de marchandises sur le réseau navigables français,
- les délais de planche et les surestaries pour la France, l'Allemagne, la Belgique et les Pays-Bas,
- un modèle de confirmation de transport,
- des tableaux permettant de répertorier la consommation de gazole et les dates d'entretien des différents équipements du bateau,
- des informations nautiques concernant la signalisation et les signaux sonores,
- un espace de décompte des frets pour les transports effectués au cours de l'année,
- un espace comptabilité permettant de noter chaque mois ses recettes d'exploitation et ses dépenses (carburants, huile, remorquage, pilote, réparations, peintures, tirages, cordes, planches, ...),
- et un espace permettant de récapituler les TVA encaissées et reversées, les cotisations payées, ...

Cet agenda du Marinier se pose comme un outil pratique idéal pour l'exercice de la profession de batelier.

• Fiches clés professionnelles « Vos questions / Nos réponses »

Ce support de communication a été créé en 2013 afin d'offrir aux bateliers adhérents à la Chambre nationale de la batellerie artisanale un outil clair, concis et pratique sur des sujets phares concernant directement leur activité de batelier.

La première fiche « Vos questions / Nos réponses » éditée par la CNBA concernait l'exonération de TICPE

(Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques) à la pompe, un sujet complexe qu'il convenait d'éclaircir pour les transporteurs. Cette fiche s'est donc efforcée de clarifier la mise en place de cette mesure au travers de plusieurs questions :

- Comment obtenir l'attestation d'identification par les Douanes ?
- Quelles pièces faut-il fournir ?
- Quel est le montant d'exonération ?
- A quel bureau dois-je m'adresser ?
- Puis-je continuer à bénéficier d'une exonération par remboursement ?...

Cette fiche fournit également l'ensemble des coordonnées postales des bureaux régionaux de douanes français ainsi qu'un modèle de courrier type utilisable par les bateliers pour demander leur attestation.

La seconde fiche éditée par la CNBA en 2013 concernait la taxation des plus-values réalisées à l'occasion de la vente d'un bateau de commerce. En effet, lorsqu'une entreprise de transport fluvial vend un bateau de commerce, elle est susceptible de réaliser une plus-value, constituée de la différence entre le prix de vente et la valeur nette comptable du bien. Cette plus-value fait l'objet d'une imposition dont le taux diffère en fonction de l'impôt auquel est soumise l'entreprise du batelier et de la nature de la plus-value (court terme / long terme). Afin de limiter la charge que constitue cette taxation pour les entreprises et favoriser la vente des bateaux de commerce, plusieurs mesures d'exonération ont néanmoins été mises en place au fil du temps. Cette fiche tend à éclaircir et simplifier ces différentes mesures d'exonération au travers de plusieurs questions :

- Comment se calcule la plus-value ?
- Quel taux d'imposition des plus-values (pour les entreprises, pour les sociétés) ?
- Quels sont les différents régimes d'exonération de la

taxation sur les plus-values ?

- Quelles conditions pour l'exonération en cas de transmission de l'entreprise, en fonction du prix de cession ?
- Quelles conditions pour l'exonération en fonction des recettes de l'entreprise ?
- Quelles conditions pour l'exonération des transmissions d'entreprises en cas de départ à la retraite ?
- Quelles conditions pour l'exonération en cas de vente du bateau pour en acheter un autre plus grand ou plus récent ?

Cette fiche fournit également un tableau contenant divers exemples de calcul des plus-values à court et long terme.

Ces fiches fournissent ainsi un panorama des règles en vigueur, une mise en perspective du sujet, les coordonnées des services responsables, des modèles de mise en application, ... le tout présenté de manière dynamique, sous forme de questions-réponses.



+ Vos contacts CNBA

SUIVRE LA CNBA SUR INTERNET

- Découvrez toutes les actions de la CNBA

www.cnba-transportfluvial.fr

- Restez informés des dernières actualités du milieu fluvial

www.facebook.com/cnba.batellerie



COORDONNÉES DES BUREAUX CNBA

CNBA Paris	43 rue de la Brèche aux Loups 75012 Paris	Tel : 01.43.15.96.96 Fax : 01.43.15.96.97	paris@cnbafluvial.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 CNBA

BLEUZET Christine	Chargée de formation	03.27.87.78.97	c.bleuzet@cnbafluvial.fr
CHAMOT Didier	Secrétaire général	01.43.15.91.51	d.chamot@cnbafluvial.fr
KULPHOM- COPIN Sophie	Chargée des relations extérieures	01.43.15.91.56	s.kulphom-copin@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
PAUL Charlotte	Chargé d'études	03.27.87.54.93	c.paul@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
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

Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale

Contacts

CNBA Paris

43 rue de la Brèche aux Loups

75012 Paris

Tel : 01.43.15.96.96

Fax : 01.43.15.96.97

paris@cnbafluvial.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

■ www.cnba-transportfluvial.fr

■ www.facebook.com/cnba.batellerie