

# RAPPORT ANNUEL 2014

Annual report for the year ended  
31<sup>st</sup> December 2014



© Vincent Hallet

[www.cnba-transportfluvial.fr](http://www.cnba-transportfluvial.fr)

43 rue de la Brèche aux Loups 75012 Paris

01.43.15.96.96 / [contact@cnbafluvial.fr](mailto:contact@cnbafluvial.fr)

Chambre  
Nationale  
de la  
Batellerie  
Artisanale



# AU SERVICE DE LA BATELLERIE DEPUIS 1985



**Michel Dourlent**

Président de la Chambre nationale  
de la batellerie artisanale - CNBA

Avec le lancement de la Conférence Nationale sur le Fret Fluvial le 13 octobre 2014, cette année a vu l'émergence d'une volonté politique quant à bâtir un plan d'actions cohérent pour la filière fluviale.

L'objectif est de faire émerger, par la concertation entre les acteurs du secteur, un programme d'actions destiné à installer la voie d'eau comme alternative durable et performante aux autres modes de transport, à même de répondre aux enjeux économiques et écologiques de notre société.

Aujourd'hui, il est primordial de trouver des solutions logistiques

utilisant le transport fluvial et articulant intelligemment le petit et le grand gabarit. Il ne s'agit plus essentiellement de convaincre mais de réunir toutes les conditions pour asseoir définitivement le développement du mode fluvial.

Et c'est avec le concours de tous les acteurs du fluvial mais également aux côtés des pouvoirs publics et politiques ainsi que des collectivités que nous devons établir les conditions de sa réussite.

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

## Sommaire

- 4 Le transport fluvial en 2014
- 6 La Chambre nationale de la batellerie artisanale
- 8 Fonctionnement de la CNBA
- 12 Les entreprises artisanales
- 14 Gestion financière et comptable
- 18 Représenter
- 28 Défendre
- 40 Accompagner
- 48 Contacts



# + LE TRANSPORT FLUVIAL EN 2014



© François Jacob

En 2014, le fluvial a su résister malgré un contexte économique global morose. Avec une légère baisse de 2 % en tonnes-kilomètres transportées, le secteur se maintient globalement et voit même se développer de nouvelles filières porteuses. Sur les 10 dernières années, le transport fluvial a progressé de plus de 6 %, confortant son positionnement comme alternative au mode routier.\*

**Au total, en 2014, ce sont 56,7 millions de tonnes et 7,7 milliards de t-km qui ont été transportées par voie fluviale sur le réseau navigable national.**

Le commerce extérieur s'est maintenu avec une quasi-stabilité des trafics imports/exports (-0,3 %), alors que le trafic intérieur connaît une évolution en demi-teinte (-3 %) du fait principalement des tensions observées sur le secteur du transport de matériaux de construction, liées à un marché du BTP peu actif, et sur le secteur du charbon.

Le transport de produits agricoles progresse de 10,5 % en 2014. Il bénéficie de la hausse des exportations de céréales. Dans le même temps, le transport de denrées alimentaires augmente de 4,3 %. Malgré une conjoncture économique défavorable, le transport de produits manufacturés et de véhicules se redresse en 2014 (+5,1 %) après avoir enregistré une baisse en 2013 (-5,2 %). Le transport de produits manufacturés et de véhicules a toutefois progressé de 6,5 % en six ans grâce à la croissance des marchandises conteneurisées.

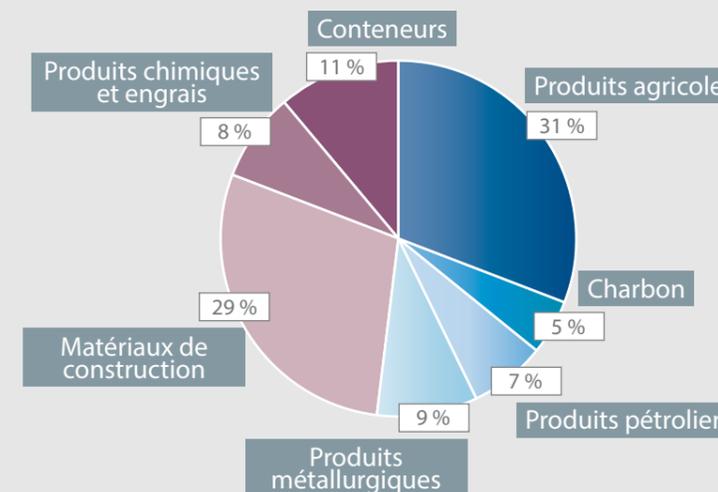
Sur la même période, le transport de conteneurs, mesuré en équivalent vingt pieds (EVP) a augmenté de 5,7 %. Le transport de produits métallurgiques a augmenté de 6,3 % en 2014, croissance portée par un cours de l'acier en

baisse. Le transport de produits chimiques se replie en 2014 (-6,2 %) après avoir connu une progression notable en 2013 (+7,6 %) et en 2012 (+14,9 %).

Le transport fluvial de marchandises sur l'ensemble des principaux bassins (Nord-Pas-de-Calais, Seine, Rhin et Rhône-Saône) est en baisse en 2014 (-1,3 %). Le transport sur la Seine, le principal bassin avec la moitié des trafics, diminue en 2014 (-4,3 %). Ceci contraste avec l'évolution observée sur 2008-2014, période sur laquelle les transports progressent avec un rythme annuel moyen de 0,9 %. Le transport sur le bassin Rhône-Saône, qui a connu un essor avant 2006, se stabilise depuis.

Le transport fluvial de marchandises réalisé avec des bateaux immatriculés à l'étranger progresse de +2,0 % en 2014 tandis que le transport du pavillon français est en baisse (-4,1 %). Cependant, depuis 2000, le pavillon français est sur une tendance à la hausse (+0,7 %), il représente 64,2 % du transport fluvial total en 2014, contre 62,3 % en 2000.

Structure des trafics en 2014 (t-km)



+ 9,4 %

## Les produits agricoles

Au total, ce sont plus de 14 millions de tonnes transportées au cours de l'année. Le secteur céréalier représente aujourd'hui le premier client de la voie d'eau en France (31% des t-km).



+ 10,1 %

## La filière métallurgique

Porté par le bassin de la Seine (+27 %), le secteur du transport métallurgique par voie d'eau a doublé depuis 5 ans.



+ 5,1 %

## Conteneurs, colis lourds

Le trafic de conteneurs enregistre une hausse de ses volumes (+5,2 % à 4,8 Mt et 557 000 EVP). Deux bassins en profitent : le bassin rhodanien (+22 %) et le Nord-Pas-de-Calais (+7,4 %).



## Trois filières porteuses dans le fluvial

\* Source : communiqué de Voies navigables de France, février 2015.

# + LA CHAMBRE NATIONALE DE LA BATELLERIE ARTISANALE

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.

À la confluence des univers public et privé et 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, etc.).

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.



## Composition

La CNBA se compose du conseil d'administration (bateliers actifs, naviguants en France ou en Europe) et d'une équipe administrative. Voir les pages suivantes pour plus de détails.

## Nos missions

1

### Représenter les bateliers

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

2

### Faciliter les démarches administratives

En tant que centre de formalités, la CNBA s'emploie à assister les entreprises de la batellerie pour toutes les formalités administratives.

3

### Apporter conseil et assistance

L'accompagnement des bateliers est un des fondements de la politique de l'établissement. La CNBA est en mesure d'assurer des prestations de conseil dans les domaines techniques, juridiques et administratifs.

4

### Favoriser la formation

Pour faire écho à sa mission de conseil et d'assistance, la CNBA soutient activement les actions de formation et organise régulièrement des stages professionnels.

5

### Garantir l'information

La CNBA a également pour mission 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.

6

### Assurer la promotion du métier

Afin de 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 à la promotion du métier de batelier dans l'espace public.

# + FONCTIONNEMENT DE LA CNBA

La CNBA est administrée par un conseil d'administration constitué de 22 membres élus par et parmi les patrons 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, à l'échelle nationale. 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 fixent les orientations 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, huit commissions distinctes :



## La commission de 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, etc.



## 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, etc.



## La commission des finances

Celle-ci se réunit afin de faire le point sur l'exécution du budget et fixer les orientations du budget prévisionnel de l'établissement.



## La commission des infrastructures

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



## La commission juridique

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



## 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 satisfait pas à l'un des critères exigés.



## La commission de contrôle des inscriptions au registre

Elle a pour mission de vérifier la régularité des inscriptions ou radiations du registre tenu par la CNBA.



## La commission d'analyse des offres

Dans un souci de transparence de la commande publique, 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

Vous trouverez ci-contre les membres du conseil d'administration qui ont été élus en juillet 2012. Tous, sont des bateliers actifs, naviguant 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 et/ou poste à la CNBA	Bateaux
Michel DOURLENT	Patron batelier et Président national du conseil d'administration de la CNBA	Gavarnie (359 tonnes) et Pic du Jer (374 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)
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

Didier CHAMOT

- Préparation des conseils d'administration de la Chambre, préparation et suivi du budget de la Chambre
- Rédaction de courriers et d'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, etc.)
- Interne CNBA : préparation et compte rendu des réunions du bureau, de coordination, etc. et gestion RH

### JURISTE

Caroline RUFF

- Conseil / assistance juridique des bateliers, constitution de dossiers de saisines d'instances
- Consultation sur des questions de droit public, 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
- 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, rédaction de courriers, organisation de réunions
- Réalisation des formalités administratives (CFE) : 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

### 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 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
- 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
- Suivi de l'actualité des organisations internationales liées au transport fluvial, développement de partenariat

### CHARGÉE D'ÉTUDES

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
- Animation 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, études, etc.

### CHARGÉE DE FORMATION

Christine BLEUZET

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

### CHARGÉE DE COMMUNICATION

Vanessa GIRARDEAU

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

# LES ENTREPRISES ARTISANALES

La majorité des entreprises françaises de transport fluvial sont des entreprises artisanales.

doivent être immatriculées au registre des entreprises tenu par la Chambre nationale de la batellerie artisanale.

Toute entreprise dont l'activité est le transport de marchandises par bateau et qui n'emploie pas plus de six salariés, ainsi que les coopératives artisanales,

Ci-dessous, vous trouverez des données statistiques sur les entreprises artisanales de fret inscrites à la CNBA, pour la période s'étirant jusqu'au 31 décembre 2014.



## Nombre d'entreprises inscrites à la CNBA

	2012	2013	2014
Entreprises individuelles	485	460	438
Sociétés	250	265	278
<b>TOTAL</b>	<b>735</b>	<b>725</b>	<b>716</b>

## Répartition des entreprises individuelles inscrites à la CNBA

	2012	2013	2014
Propriétaire du bateau	453	429	408
Locataire du bateau	26	25	24
Contremaître	6	6	6
<b>TOTAL</b>	<b>485</b>	<b>460</b>	<b>438</b>

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



### Entreprises individuelles

En 2012, le nombre d'entreprises individuelles inscrites à la Chambre nationale de la batellerie artisanale était de 485 entreprises. En 2013, ce chiffre a baissé pour atteindre 460 entreprises individuelles. Pour l'année 2014, le nombre d'entreprises individuelles inscrites à la CNBA s'élève à 438, soit 61,18 % des inscrits au registre des entreprises de transport fluvial artisanal.



### SARL / EURL / Sociétés

En 2012, le nombre de SARL / EURL / Sociétés inscrites à la Chambre nationale de la batellerie artisanale était de 250. En 2013, ce chiffre a augmenté pour atteindre 255. Pour l'année 2014, ce nombre a baissé pour atteindre 244 SARL / EURL / Sociétés inscrites à la CNBA, soit 34,07 % des inscrits au registre des entreprises de transport fluvial artisanal.



### SAS / SASU (sociétés)

Nous ne pouvons donner une évolution des inscriptions avant 2012 pour cette forme juridique. Pour l'année 2013, 10 SAS/SASU sont inscrites à la CNBA. Pour l'année 2014, ce sont 27 SAS/SASU qui sont inscrites au registre des entreprises de transport fluvial artisanal, soit 3,77 % des inscrits.



### Coopératives

En 2012, 5 coopératives étaient inscrites à la CNBA. En 2013, ce chiffre s'élève à 6 coopératives. Pour l'année 2014, ce chiffre est de 5 coopératives inscrites à la Chambre nationale de la batellerie artisanale, soit 0,70 % des inscrits au registre des entreprises de transport fluvial artisanal.



### Sociétés de fait

En 2012, le nombre de sociétés de fait inscrites à la Chambre nationale de la batellerie artisanale était de 5. En 2013, ce chiffre baisse, seuls 4 sociétés de fait sont inscrites à la CNBA. Pour l'année 2014, ce chiffre s'élève à 2 sociétés de fait inscrites au registre tenu par la CNBA, soit 0,28 % des entreprises de transport fluvial artisanal immatriculées auprès de la Chambre nationale de la batellerie artisanale.

# + GESTION FINANCIÈRE ET COMPTABLE

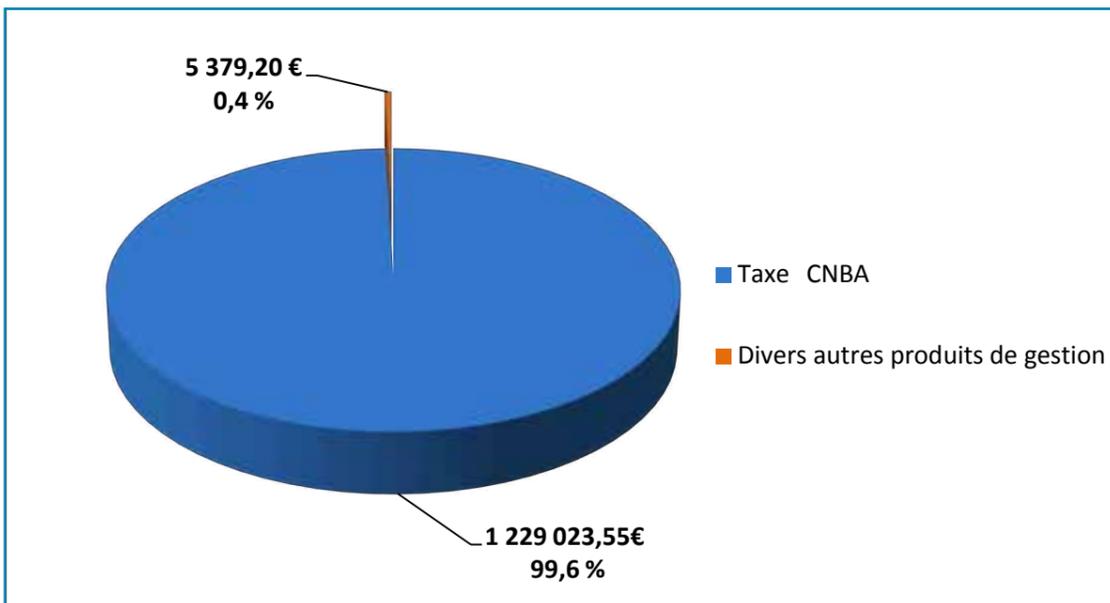


© Bernard Delefosse

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) 1 234 402,75 €



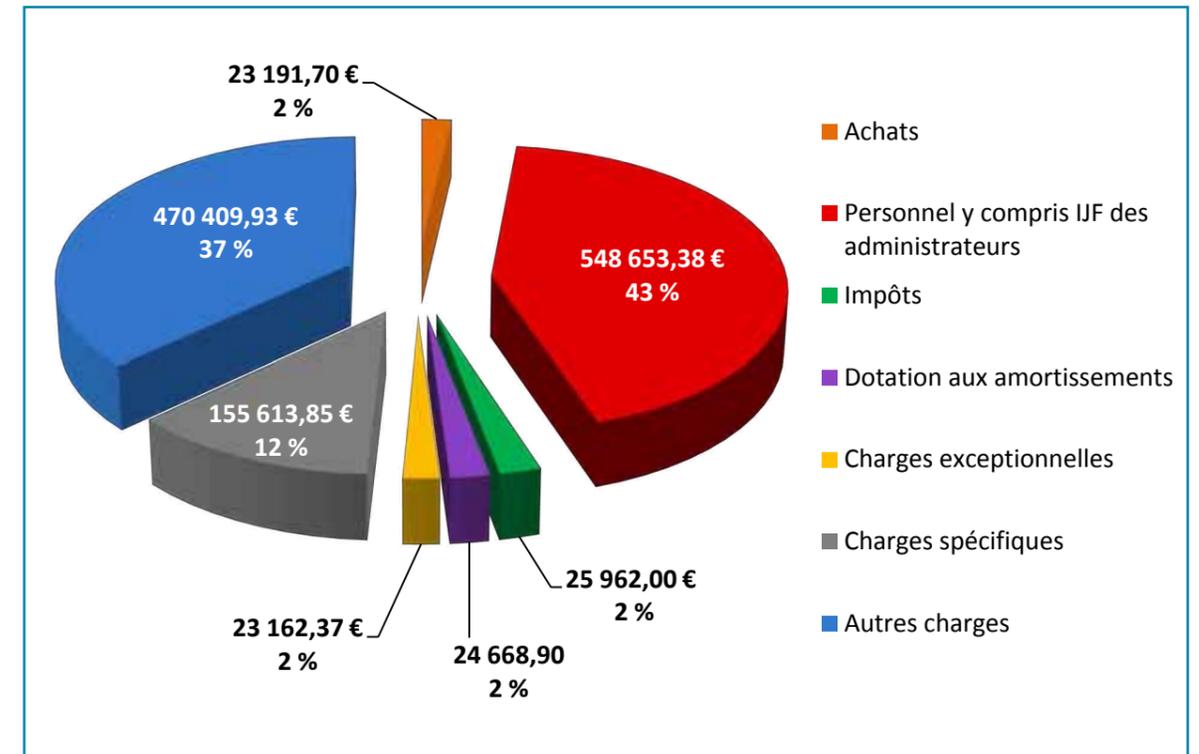
## Les ressources de la CNBA

Tandis que les prévisions des recettes budgétaires de l'exercice 2014 étaient estimées à 1 258 060,00 €, la réalisation a été de 1 234 402,75 €, soit une moins-value de 23 657,25 €.

Le reste provenant de la participation des agents de l'établissement au paiement des « titres de restauration » à hauteur de 5 379,20 €.

Ces recettes sont essentiellement composées du produit de la taxe CNBA, pour 1 229 023,55 €, soit 99,6 %.

## Dépenses (fonctionnement) 1 271 662,13 €



## Les dépenses de la CNBA

Sur l'exercice 2014, les dépenses de fonctionnement se chiffrent à 1 271 662,13 €. Les prévisions de dépenses inscrites au budget initial 2014 étaient de 1 312 301,00 €, soit une réalisation de 97 %.

Les autres dépenses de fonctionnement (achats, impôts, dotations aux amortissements, charges exceptionnelles) ont représenté chacune environ 2 % des dépenses.

Les principaux postes de dépenses de fonctionnement pour l'année 2014 ont été les charges de personnel (y compris les indemnités journalières de fonction des administrateurs) pour 548 653,38 € (43 % du total).

Les principales actions menées en 2014 concernaient la communication, le juridique, la formation, les aides et subventions accordées par la CNBA et enfin, le développement économique des entreprises et les affaires européennes.

Les autres charges se sont élevées à 470 409,93 € (37 % des dépenses) et les charges spécifiques à 155 613,85 € (12% du total).

## Charges spécifiques

Dans le cadre de ses missions définies par l'article R.4432-2 du Code des transports, la CNBA est chargée de « créer des institutions d'entraide et d'assistance ou de concourir à leur fonctionnement ». C'est à ce titre que l'établissement verse des aides ainsi que des subventions (charges spécifiques).

Pour l'exercice 2014, les charges spécifiques versées par la Chambre nationale de la batellerie artisanale se sont élevées à 155 613,85 €, pour un budget prévisionnel de 157 250 €.

### Aides et subventions versées par la CNBA pour l'année 2014

	Nombre de dossiers	Montant versé en €	Montant versé en %
Aides alimentaires (maladie, accident, décès, destruction bateau)	51	54 075,00	34,75 %
Aides arrêt de navigation (COUDRAY)	23	13 160,00	8,45 %
Aide "initiation 100 jours de navigation"	2	2 000,00	1,28 %
Aide à la formation initiale (ACP)	11	35 000,00	22,50 %
Aide à la formation continue / Indemnité perte exploitation	1	705,30	0,45 %
Subvention (écoles, pardons batellerie)	12	20 673,55	13,29 %
Participation financière aux institutions	1	25 000,00	16,06 %
Aide exceptionnelle en faveur d'un batelier	1	5 000,00	3,22 %
<b>TOTAL</b>	<b>102</b>	<b>155 613,85</b>	<b>100,0 %</b>

#### • Aides alimentaires :

51 dossiers d'aides alimentaires en faveur des bateliers (aide pour maladie grave, accident grave, destruction totale du bateau, destruction partielle du bateau, immobilisation imprévue au cours d'un transport, décès) ont été validés par la CNBA en 2014. Le montant total attribué par l'établissement s'est établi à 54 075,00 €.

#### • Aide arrêt de navigation (Coudray) :

Cette aide consécutive à l'arrêt de navigation pour les travaux réalisés sur le barrage du Coudray a été allouée à 23 artisans bateliers, pour un montant de 13 160,00 €.

#### • Aide à l'initiation aux 100 jours de navigation :

Deux bateliers inscrits au registre de la CNBA ont bénéficié de cette aide forfaitaire d'un montant de 1 000,00 €, soit 2 000,00 € versés pour cette action.

#### • Aide à la formation initiale (ACP) :

La CNBA a versé 35 000,00 € au titre de l'aide à la formation initiale (11 dossiers).

#### • Aide à la formation continue / Indemnité perte d'exploitation :

Dans le cadre de l'aide à la formation continue, un dossier a été validé, pour un montant de 705,30 €.

#### • Subventions (Pardons de la batellerie, écoles) :

En 2014, les subventions aux Pardons de la batellerie et aux écoles ont été de 20 673,55 € (12 dossiers : 9 subventions ont été accordées aux Pardons de la batellerie et 3 aux écoles).

#### • Participation financière aux institutions :

Au titre de l'exercice 2014, une subvention d'un montant de 25 000,00 € a été accordée à l'association Fluviale Initiative pour concourir à son fonctionnement.

#### • Fonds d'aide exceptionnelle :

Le conseil d'administration de la CNBA a décidé d'attribuer une aide exceptionnelle pour des situations urgentes et de nature exceptionnelle, ayant un caractère d'intérêt général. Cette aide est financée par les crédits alloués au fonds d'aide exceptionnelle. Créé par délibération du conseil d'administration du 18 mars 2014, il est doté de 5 000,00 €.

En 2014, un batelier a bénéficié de cette nouvelle aide (5 000,00 €).



# + REPRÉSENTER

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



© François Jacob

**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 (VNF) ou les différents ports présents sur le territoire. La CNBA se pose au carrefour entre acteurs publics et privés. Elle assure également la représentation de la batellerie française au niveau européen au sein de 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.**

## RENCONTRE AVEC M. VIEU, CONSEILLER ENVIRONNEMENT ET TERRITOIRES AUPRÈS DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

En avril 2014, le président de la CNBA rencontrait M. Patrick VIEU, conseiller environnement et territoires auprès du président de la République.

M. DOURLENT était accompagné d'administrateurs et de salariés de la Chambre nationale de la batellerie artisanale, ainsi que de M. LEANDRI, président délégué du Comité des armateurs fluviaux, invité par la CNBA à se joindre à elle.

La CNBA a ainsi pu s'entretenir avec M. VIEU des problématiques et enjeux inhérents au transport fluvial.

Cette rencontre a été l'occasion d'aborder l'état des infrastructures fluviales et leur nécessaire modernisation.

Le président de la CNBA a appelé de ses vœux la mise en oeuvre d'un programme de renouvellement de la cale française, vieillissante, afin notamment de mieux faire face à la concurrence des flottes d'Europe du Nord. Il a également souligné la pesanteur des prescriptions techniques et expliqué que la Chambre nationale de la batellerie artisanale demandait un report de leur mise en application.

La CNBA a également alerté le conseiller du président de la République sur le recours à la location transfrontalière par les flottes étrangères qui permet de contourner les règles encadrant le cabotage. Ces pratiques créent une distorsion de la concurrence aux dépens des bateliers français. M. VIEU s'est déclaré très préoccupé par cette

situation et a affirmé que les pouvoirs publics appuieraient les demandes de la profession pour une application du cadre légal régissant le cabotage.

## TRAVERSÉE DE LA CAPITALE AVEC M. PHILIZOT, DÉLÉGUÉ INTERMINISTÉRIEL AU DÉVELOPPEMENT DE LA VALLÉE DE LA SEINE

Lundi 1<sup>er</sup> septembre 2014, la CNBA recevait le délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine M. PHILIZOT, ainsi que le chargé de mission transports, M. DAVID. Ils ont pris place dans le convoi « Jaguar/Orca » pour une traversée de Paris, de Charenton à Suresnes.

Au cours de cette navigation dans la capitale, la CNBA a, entre autres, pu évoquer les sujets suivants :

- Difficultés d'accès aux ports : l'embarquement à Charenton fut l'occasion d'évoquer en premier lieu les difficultés d'accès aux ports et aux bateaux (quais trop hauts, échelles non accessibles, portes closes, etc.). Les infrastructures sont, en de nombreux lieux, mal adaptées, défectueuses et/ou insuffisantes. Le sujet a été mentionné une seconde fois au passage du bateau devant les pieux en rive gauche à Issy-les-Moulineaux : si ceux-ci permettent d'accoster pour charger la marchandise, ils ne permettent en aucun cas de débarquer. Un exemple évident d'infrastructure non adaptée à la profession de transporteur fluvial alors même qu'il s'agit d'un des derniers ports construits sur la capitale. Le cas du port de Martot où SPS interdit l'accès à terre a également été évoqué.
- Infrastructures « envahissantes » et diminution de l'espace navigable : le passage devant les archipels et jardins flottants en amont du pont de l'Alma, a donné lieu à un échange sur l'encombrement du fleuve et la diminution du chenal navigable. Ces jardins réduisent le débit et affectent la navigation commerciale. Leur utilisation par les promeneurs étant quasi inexistante dans la matinée, il est proposé que cet espace servent plutôt à de la logistique fluviale et restent accessible aux passants l'après-midi. Sur ce même thème, la CNBA a également demandé à ce que les Glénants qui sont voués à changer de lieu d'occupation ne finissent pas sur le port d'Austerlitz et insisté sur la nécessité de conserver ce même quai d'Austerlitz pour le stationnement des bateaux de commerce.
- Contribution des navigants : face aux difficultés d'accès et d'usages aux ports, la CNBA a proposé

que les professionnels navigants prennent une part active à la commission d'agrément des ports. L'utilisateur est en droit d'agréer, ou non, sur les équipements portuaires. Il est nécessaire de disposer d'un regard « voie d'eau », d'une autorité fluviale pour l'accréditation des ports fluviaux français.

Si aucun engagement n'a clairement été évoqué au cours de cette traversée, elle a néanmoins permis d'évoquer les difficultés rencontrées quotidiennement par la profession et de les démontrer directement sur le terrain.

## ENTREVUE AVEC M. LAMBERT, CONSEILLER MER, OUTRE-MER, PORTS ET TRANSPORT FLUVIAL AUPRÈS DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT

Début septembre 2014, la CNBA rencontrait M. LAMBERT, conseiller mer, outre-mer, ports et transport fluvial auprès de M. VIDALIES, secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche. L'occasion d'évoquer avec lui les problématiques et les enjeux inhérents au transport fluvial de fret.

Premier sujet d'ampleur : le manque d'entretien du réseau. La CNBA a réaffirmé son attachement à la réalisation d'infrastructures nouvelles, modernes et durables, à l'instar du projet de canal Seine-Nord Europe. Le conseiller technique a estimé que ce projet était essentiel pour assurer le report modal vers le transport fluvial de fret. La Chambre nationale de la batellerie artisanale a rappelé que la réalisation de nouvelles infrastructures ne doit pas s'effectuer au détriment des axes fluviaux existants, tant magistraux que secondaires. Elle a appelé à un meilleur entretien et à la modernisation du réseau national, en achevant notamment la fiabilisation des ouvrages.

Par ailleurs, la CNBA a déploré la sous-exploitation des canaux français, due en particulier à l'insuffisance chronique de dragage. Pour elle, le transport de conteneurs sur le réseau à petit gabarit peut offrir au secteur un relai de croissance important.

M. LAMBERT a estimé que le transport fluvial offre une solution intéressante à la problématique de la logistique des derniers kilomètres en ville. La CNBA a fait remarquer que l'interdiction du passage de Paris aux bateaux de commerce de plus de 105 mètres constitue une entrave au développement de la logistique fluviale dans la capitale, et rappelle qu'elle milite pour une autorisation de la traversée du bief de Paris accordée aux bateaux de 135 mètres, dès lors qu'ils sont équipés d'un propulseur d'étrave.

Dans l'optique de l'ouverture d'un corridor fluvial à grand gabarit reliant la Seine à l'Escaut, la CNBA a souligné la nécessaire adaptation de la cale artisanale française afin de faire face à une intensification de la concurrence exercée par les pavillons Nord-européens. Cela passe notamment par une modernisation et un renouvellement de la flotte nationale. Sensible à ces défis, le conseiller du secrétaire d'État aux Transports s'est déclaré favorable à la mise en oeuvre d'un dispositif financier permettant d'assurer le renouvellement des petite et moyenne cales françaises.

Auprès de M. LAMBERT, la CNBA s'est déclaré préoccupé de l'augmentation de la fiscalité, qui menace la survie d'un nombre croissant d'entreprises de la batellerie artisanale. En effet, la pesanté de la fiscalité nationale grève la compétitivité de la batellerie française face aux pavillons étrangers qui bénéficient, eux, de régimes fiscaux plus avantageux.

La Chambre nationale de la batellerie artisanale a également alerté le conseiller technique du recours à la location transfrontalière par les flottes étrangères effectuant des transports intérieurs sur les voies navigables françaises. Cette pratique, qui leur permet de contourner la législation sur le cabotage, crée une distorsion de la concurrence aux dépens des bateliers français. M. LAMBERT s'est déclaré très préoccupé par cette situation et a affirmé la volonté des pouvoirs publics de s'engager dans une meilleure application de la législation régissant le cabotage.

Les représentants de la profession ont rappelé l'importance de l'instauration de règles impératives applicables aux relations commerciales dans le transport fluvial de marchandises. Ce projet, demandé par la CNBA depuis plusieurs années, permettra une meilleure protection du batelier. La Chambre a en outre informé le Conseiller technique du travail mené en collaboration avec un député, au sujet d'une proposition de loi relative à l'obligation d'une confirmation de transport reprenant les termes de la négociation. M. LAMBERT a assuré du soutien du ministère des Transports dans cette démarche. Il a en outre indiqué que le lobbying effectué par la Chambre nationale de la batellerie artisanale auprès des parlementaires porte ses fruits. Le Conseiller a en effet garanti que le secteur du transport fluvial ne sera désormais plus oublié lors de la rédaction des textes de loi.

M. LAMBERT a informé les représentants de la CNBA d'un assouplissement de la réglementation encadrant le travail des apprentis et des mineurs les weekends et jours fériés. La CNBA s'est félicité de cette inflexion, initiée par

la Chambre nationale de la batellerie artisanale.

Enfin, le conseiller du secrétaire d'État a annoncé la tenue d'une conférence fluviale, en octobre 2014, à laquelle devrait assister le secrétaire d'État en charge des Transports. La CNBA a salué cette initiative qui constitue un signal politique fort pour un secteur qui en a plus que jamais besoin. Elle a en outre jugé essentiel que les décideurs y fassent des annonces en faveur de la voie d'eau, notamment de sa modernisation et de sa fiabilisation.

## PREMIÈRE CONFÉRENCE MINISTÉRIELLE SUR LE FRET FLUVIAL

La première Conférence ministérielle sur le fret fluvial s'est tenue en octobre 2014 à Paris, au siège du ministère des Transports.

Cette conférence, placée sous l'égide du secrétaire d'État en charge des Transports, de la Mer et de la Pêche, était souhaitée par le secteur fluvial depuis plus d'un an. Elle rassemblait les représentants des pouvoirs publics, les opérateurs de transport fluvial, les représentants des transporteurs fluviaux, les chargeurs, les armateurs maritimes, les logisticiens, les autorités portuaires, les sociétés de manutention, etc.

La principale annonce faite lors de cette conférence fut la création de trois groupes de travail sur les thèmes structurants du transport fluvial :

- Groupe de travail 1 : définition des besoins, développement des trafics, sur le thème de l'adaptation de l'offre de transport fluvial à la demande (analyse de la demande potentielle en transport fluvial, définition des conditions pour s'y adapter) ;
- Groupe de travail 2 : organisation de la chaîne logistique, qui visera à réfléchir à l'optimisation de l'insertion du transport fluvial dans la chaîne logistique globale (amélioration de l'infrastructure, de l'accueil des bateaux fluviaux dans les ports maritimes) ;
- Groupe de travail 3 : compétitivité des entreprises de transport fluvial, consacré à la modernisation et au renouvellement de la flotte, à la définition de relations commerciales équilibrées, à l'amélioration de l'attractivité de la profession.

Les propositions finales de ces trois groupes de travail devant être présentées lors d'une réunion plénière de la Conférence ministérielle sur le fret fluvial, programmée



© Alain Le Guern

pour le printemps 2015, qui viendra clore les travaux. S'en suivra la publication à la fin du premier semestre 2015 d'une stratégie nationale et d'un plan d'actions partagé pour le développement du fret fluvial.

La CNBA a salué cette initiative en faveur du transport par voie d'eau mais a nuancé ses propos suite à la suspension sine die de l'écotaxe qui interroge quant aux moyens financiers alloués à cette ambition nouvelle affichée par les pouvoirs publics.

A l'issue de la conférence, le président de la CNBA a appelé l'attention des représentants de l'administration sur la réforme des RPP, qui menace la navigation sur une partie du réseau à petit gabarit. Il a également alerté les intervenants au sujet de la pression fiscale qui met en danger la survie d'un nombre croissant d'entreprises de la batellerie artisanale. La CNBA s'est par ailleurs inquiété du déséquilibre récurrent dans les relations commerciales.

La CNBA a nourri de multiples propositions les différents groupes de travail. Ces recommandations s'articulaient autour de cinq grands axes :

### 1/ Infrastructures / services aux usagers :

- Instauration d'un fonctionnement des écluses 7h00-19h00 avec un passage à la demande au-delà de ces horaires. Le fonctionnement 24h/24 est conditionné à la mise à disposition d'un nombre suffisant de stationnements pour les transporteurs,
- Fiabilisation et rénovation des écluses,
- Éclairage de la signalisation et des ponts la nuit,
- Intensification des dragages,

- Identification des zones de stationnement sur l'ensemble du réseau en concertation avec les usagers,

- Développement d'un réseau de bornes électriques pour alimenter les bateaux en stationnement ou en opération au terminal,

- Service de collecte des déchets dangereux et non dangereux, service de collecte des objets encombrants, publication des points de collecte,

- Amélioration des conditions d'accueil dans les terminaux portuaires (horaires, accessibilité, surestaries, etc.),

- Amélioration des conditions d'accueil des transporteurs (stationnement, accessibilité, bornes à eau),

- Entretien et développement des infrastructures dédiées aux opérations de chargement/déchargement,

- Mise en place de quais de stationnement et d'infrastructures adaptés aux bateaux de 38 m.

### 2/ Opportunités économiques :

- Identifier les clients potentiels par itinéraires,

- Créer des points de massification des déchets bords à voie d'eau pour développer la logistique fluviale,

- Préserver des réserves foncières bord à voie d'eau dédiées au transport fluvial,

- Renouveler la flotte en concertation et en cofinancement avec les chargeurs,

- Développer les "navires du futur",

- Certificats d'économies d'énergie : faciliter les démarches, identifier les interlocuteurs des entreprises et développer de nouvelles fiches de transport fluvial en matière d'économie d'énergie,

- Exonérer de taxes ou inciter fiscalement les chargeurs utilisant le fluvial,

- Imposer le recours à la voie d'eau dans les critères des marchés publics,
- Imposer le recours à la voie d'eau pour les transports exceptionnels et/ou dangereux lorsque cela est possible pour la voie d'eau.

### 3/ Règlements :

- Instauration de règles obligatoires dans les relations commerciales,
- Augmentation des surestaries définies par les co-contractants,
- Interdiction de la location transfrontalière avec équipage,
- Modification ou suppression du dispositif relatif aux prélèvements sociaux sur les plus-values (changement de bateau),
- Intervention du Parlement européen pour un règlement EMNR (engins mobiles non routiers) plus souple : seuils d'émissions moins restrictifs, alignement des seuils européens avec les seuils américains (normes EPA) moins stricts,
- Allègement des démarches d'autorisation pour le transport des colis lourds.

### 4/ Interconnexion fluvial-maritime / Logisticiens :

- Connecter les GPM et leur hinterland : la "Chatière du Havre", Fos-sur-Mer, Nantes et Bouchemaine,
- Connecter le fluvial aux nouveaux terminaux à conteneurs du bassin Hubert Raoul-Duval Terminal (Le Havre),
- Développer le transbordement direct (grue flottante),
- Développer les portiques dimensionnés pour les unités fluviales et non pour les gros navires porte-conteneurs (Fos),
- Associer les transporteurs aux études menées, à la délivrance des autorisations et agréments relatifs à de nouvelles infrastructures portuaires,
- Autoriser la navigation et/ou le croisement des navires en mouvements dans les darses et le port de Fos-sur-Mer et le canal de Port Saint Louis (comme au Havre),
- Élargir la plage horaire pour le passage des ponts au Havre,
- Assouplir les contraintes administratives dans le déchargement de matières dangereuses,
- Favoriser le transbordement direct de produits chimiques dans les ports maritimes : taxe de chargement / déchargement (Rouen, Radicatel),
- Supprimer les frais de non pilotage en Seine, harmonisation européenne avec le groupe A,
- Réduire certaines taxes défavorables aux ports français (ex : taxe phytosanitaire),
- Créer des réseaux d'acteurs par bassin.

### 5/ Formation :

- Former aux métiers connexes dans le domaine fluvial (manutentionnaires, mécaniciens, électricité, électronique, soudure, agents d'exploitation du domaine fluvial),
- Valoriser les métiers liés à la navigation fluviale : auprès des CIO, missions locales, ONISEP, etc.,
- Promouvoir davantage la "logistique fluviale" dans les programmes de formation professionnelle et dans l'enseignement supérieur,
- Permettre l'accès à certains diplômes par l'intermédiaire de la VAE (validation des acquis de l'expérience),
- Favoriser les cours en ligne / e-learning,
- Utiliser des simulateurs par bassins pour expérimenter les situations exceptionnelles (crues, avaries).

Enfin, la CNBA souhaite revoir le processus de concertation préalable pour tous les projets ou travaux sur la voie d'eau ou sur les ouvrages, concessions portuaires, en sollicitant systématiquement la CNBA. En tant qu'établissement public, elle se propose de conseiller les projets liés au transport fluvial.

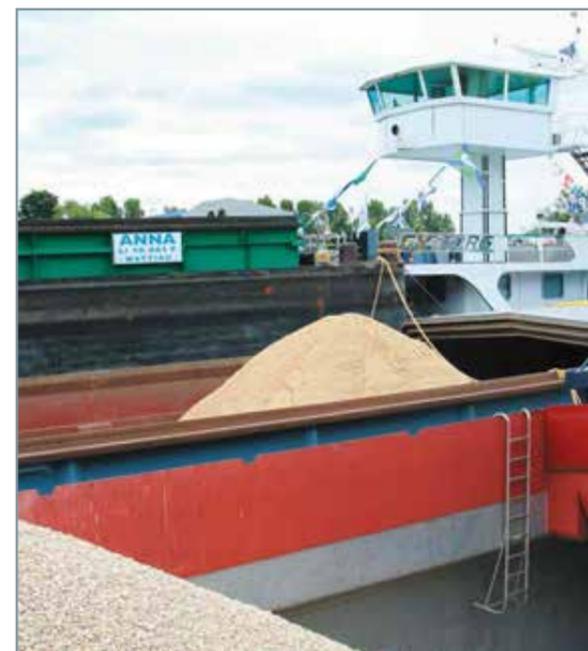
## RENCONTRE AVEC M. SAINT-ANDRÉ, PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE VNF

Suite à la volonté de M. Saint-André de recevoir personnellement tous les acteurs et usagers de la voie d'eau, la CNBA a été reçue à l'Assemblée nationale par le président du conseil d'administration de VNF, en novembre 2014.

Cette entrevue permet d'exposer à M. Saint-André les actions entreprises par la CNBA ainsi que les missions qui lui sont attribuées. La réunion a vu aborder le problème de la location transfrontalière qui crée une distorsion de concurrence entre les bateliers français et européens. L'occasion pour la CNBA d'expliquer au président de VNF que les charges et les taxes ne sont pas unifiées au sein de la Communauté européenne, ce qui permet à tout batelier de l'UE de venir travailler à moindre coût sur le territoire français.

La CNBA a également détaillé sa proposition de loi de confirmation de transport qui est une demande récurrente de l'établissement pour garantir un équilibre sain entre le courtier et le transporteur fluvial.

En fin de réunion, la CNBA a souhaité évoquer avec M. Saint-André un des sujets de forte mécontente entre les bateliers et VNF : la révision des règlements particuliers de police (RPP). La CNBA a fait savoir qu'il était



aberrant que Voies navigables de France ne connaisse pas les mesures de son réseau fluvial et des bateaux navigants. Depuis plusieurs mois maintenant, la CNBA interpelle régulièrement VNF afin de leur expliquer que les transporteurs fluviaux n'accepteront pas ces nouveaux règlements et qu'un sentiment d'irrespect est ressenti par une grande partie de la profession batelière.

Le président de la CNBA a clôt cet échange en évoquant les problèmes rencontrés par les bateliers sur le bassin rhodanien. La crise n'aidant pas, de nombreux transporteurs s'amarrent par manque de transport et VNF souhaite leur faire payer des COT. Pour la CNBA cette situation n'est pas tolérable, aux vues du manque de fiabilité du réseau, des services et de l'entretien des voies navigables française.

Le président de la CNBA a apporté son soutien à M. Saint-André pour toute action qui fera évoluer et avancer la batellerie française.

## PARTICIPATION À LA TABLE RONDE « TRANSPORT ET MOBILITÉ DURABLES » DE LA CONFÉRENCE ENVIRONNEMENTALE

La Conférence environnementale s'est déroulée le 27 et 28 novembre 2014 à Paris. Le président de la République y a appelé à l'union nationale dans la lutte contre le changement climatique et à la préparation de la Conférence Paris Climat en décembre 2015. Trois tables rondes ont rythmé cette conférence, une sur le climat et la biodiversité, une sur les transports et mobilité durables, et une dernière sur la santé et l'environnement.

La CNBA a participé à la table ronde sur les transports et mobilité durables. Six objectifs y ont été fixés :

- maîtriser la demande de mobilité et encourager les déplacements écologiques,
- mobiliser les acteurs institutionnels pour promouvoir les nouvelles mobilités et l'inter-modalité,
- stimuler l'innovation technologique et la croissance verte dans les transports,
- promouvoir une logistique durable,
- assurer les moyens de financement des transports durables,
- adapter les normes, les savoirs et les compétences pour une stratégie partagée de mobilité durable.

C'est accompagné de M. Vidalies (secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche), de Myriam El Khomri (secrétaire d'État chargée de la politique de la ville) et de Sylvia Pinel (ministre du logement), que la CNBA a participé, avec une soixantaine d'autres acteurs, à la table ronde sur les transports et mobilité durables.

La Chambre nationale de la batellerie artisanale a pu prendre la parole et a saisi cette opportunité pour indiquer que le fluvial était le grand absent de cette conférence. A plusieurs reprises les termes "*fret ferroviaire et maritime*" ont été évoqués, le fluvial brillant par son absence. La CNBA a également interpellé les collectivités présentes pour qu'elles prennent en compte le fluvial quand elles sont mouillées par le réseau navigable.

Lors des échanges autour de l'objectif n°4 (promouvoir une logistique durable), les références à la voie d'eau et au transport fluvial se sont accentuées. Plusieurs intervenants ont parlé du fluvial, dont la FNSEA (Fédération nationale des syndicats d'exploitants agricoles) qui a détaillé son besoin de transport en Champagne Ardennes : 800 000 tonnes par le fluvial et des difficultés dues à l'entretien et au manque de cale. L'occasion pour la CNBA de demander plus de moyens à VNF et de proposer une aide financière « *en creux* » en supprimant la TK puisque celle-ci ne représente qu'une part minime des recettes de VNF.

## DEMANDE D'AUDIENCE AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE M. FRANÇOIS HOLLANDE

Dans un contexte déjà difficile, l'année 2013 a été une année compliquée pour la batellerie artisanale française (chômagés prolongés, infrastructures défectueuses, suspension de l'Écotaxe, carences en matière de sécurité). Malgré les atouts considérables du transport fluvial,

notamment en terme environnementaux, économiques et sociaux, ce mode de transport garde une part marginale en comparaison de la route et du rail, seulement 4 % du total du trafic national, loin derrière l'Allemagne (12 %), la Belgique (16 %), ou encore les Pays-Bas (33 %). Les ambitions de report modal inscrites dans le Grenelle de l'Environnement semblent bien loin.

C'est face à ce constat qu'au début de l'année 2014, la Chambre nationale de la batellerie artisanale a demandé audience au président de la République M. François Hollande.

Dans son courrier, la CNBA dénonce l'arrêt de navigation pendant deux mois consécutifs en haute Seine malgré le désaccord des navigants. Le message est clair : à l'heure des économies, le moyen de transport le plus économique qui soit, n'est plus en mesure d'assurer les trafics existants à cause de l'état du réseau. Pour la CNBA, la politique fluviale française est insuffisante. Un renoncement perceptible également dans la politique visant la profession fluviale elle-même qui est victime d'une pression fiscale croissante.

La CNBA a interpellé le président de la République suite à la suspension de la mise en oeuvre de l'Ecotaxe, dont une partie était destinée à la voie d'eau. L'incertitude est grande quant à la réalisation de projets d'infrastructures et à la pérennité de leur financement. Or, la création d'infrastructures nouvelles (reliant les différents bassins)

avec un phasage cohérent, est le gage d'un accroissement de la compétitivité de la voie d'eau.

Cependant, ces projets d'envergure ne doivent pas se réaliser aux dépens de l'entretien et de la régénération du réseau existant. La CNBA a donc attiré l'attention de M. Hollande sur le manque d'entretien des infrastructures fluviales, entraînant des interruptions récurrentes de navigation qui pèsent sur l'exploitation "normale" des entreprises de transport fluvial. L'absence d'entretien préventif du réseau a conduit au déclassement de rivières qui ne peuvent désormais plus accueillir de transport de marchandises.

À de nombreuses reprises, la CNBA a demandé la création d'un service minimum dans le transport fluvial, celui-ci offrirait une solution aux arrêts de navigation trop fréquemment constatés sur la voie d'eau et qui permettrait une amélioration qualitative de la prestation fournie par les entreprises de batellerie à leur clientèle.

Enfin, la CNBA a attiré l'attention de M. Hollande sur les difficultés économique qui pèsent sur la santé des entreprises française de la batellerie (hausse des prélèvements sociaux et fiscaux, hausse de la TVA, renchérissement des prix des péages fluviaux, etc.). Un aménagement fiscal et social doit nécessairement être mis à l'étude afin de garantir l'attractivité de la profession.



© Malbrunot

La Chambre nationale de la batellerie artisanale a souhaité la mise en oeuvre d'un réel programme d'accompagnement du pavillon français. Celui-ci doit passer par une modernisation de la cale, mais également par la mise en oeuvre d'un programme ambitieux de renouvellement de la flotte car il est impératif de construire de nouvelles unités fluviales, plus modernes, qui permettront de maximiser les gains de productivité et d'améliorer la compétitivité de la batellerie artisanale française face à la cale étrangère, mais aussi face aux autres modes de transport.

Une simplification réglementaire et administrative, jointe à une harmonisation européenne des règles d'exercice de la profession de batelier (en vue notamment de lutter efficacement contre les distorsions des règles de concurrence), sont des mesures devenues vitales pour la profession de batelier.

Pour toutes ces raisons et pour s'entretenir plus précisément sur ces questions, la CNBA a demandé une audience au président de la République française.

## SATISFACTION DES ACTEURS DE LA VOIE D'EAU SUITE AU LANCEMENT CONFIRMÉ DU CANAL SEINE-NORD

Le Premier ministre, Manuel Valls, a confirmé en septembre 2014, la volonté du gouvernement français de faire entrer le projet Seine-Nord Europe dans sa phase de réalisation. Il est prévu que les travaux démarrent en 2017 pour une mise en service du canal en 2022/2023. Rémi Pavros, député et auteur du rapport sur la reconfiguration du projet, se voit chargé de le porter avec le gouvernement et en concertation avec les élus.

Les professionnels du transport et de la logistique, représentés par le Comité des armateurs fluviaux (CAF), Transporteurs fluviaux de France (TFF), l'Union des entreprises de transport et de logistique de France (TLF) et la CNBA ; ainsi que les clients industriels représentés par l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF), ont pris acte avec satisfaction de ces engagements.

Le canal Seine-Nord Europe est le maillon manquant du réseau fluvial à grand gabarit européen dont la réalisation ouvre la voie pour l'économie française à une EuroRégion concentrant l'essentiel du PIB européen. L'aboutissement de ce projet d'infrastructure contribuera ainsi à la compétitivité de l'économie, régionale et nationale mais aussi européenne, tout en renforçant le réseau transeuropéen de transport.

Les professionnels du transport et de la logistique rappellent ainsi que sa réalisation est essentielle pour permettre à la France d'atteindre les objectifs de report modal fixés lors du Grenelle de l'environnement qui prévoit d'accroître de manière significative le transport intermodal, en faisant bénéficier notre pays des avantages économiques, logistiques et écologiques du transport fluvial de fret.

L'ambition clairement affichée par le Premier ministre doit maintenant trouver sa concrétisation dans l'engagement des régions, la modification de la déclaration d'utilité publique (DUP) et la remise formelle de la demande d'aides de la France auprès des autorités européennes au titre du programme « Mécanisme pour l'interconnexion en Europe » dont l'appel à projet se clôture en février 2015. Les professionnels se montrent toutefois vigilants à l'égard de la tenue du calendrier, tant ce projet a connu de reports et de remises en cause par le passé.

Ce canal permettra de dynamiser l'hinterland des ports français, de multiplier l'économie du transport fluvial par quatre et de permettre aux industriels-chargeurs de contribuer à l'atteinte de leurs objectifs en matière de développement durable. Les retombées économiques du projet sont estimées à plus de 8 milliards d'euros.

Pour la Chambre nationale de la batellerie artisanale : « il s'agit d'un événement historique pour la profession fluviale qui n'a connu aucun projet d'ampleur depuis 60 ans et se donne enfin un avenir ».

Pour le CAF « il s'agit là d'un tournant à la fois écologique mais aussi économique par l'ampleur des retombées, pour notre territoire comme pour notre profession, attachée à la réalisation de ce canal ».

Pour l'AUTF : « grâce aux nombreux industriels qui ambitionnent de s'implanter le long du canal, cet ouvrage présente un formidable enjeu de développement économique des régions qu'il va irriguer ».

Enfin, pour TLF : « en réalisant ce projet, la France est en passe de se doter d'un outil fabuleux pour reconfigurer la place du transport fluvial en France mais aussi en Europe. Toute la profession salue cette avancée qui constitue un formidable levier d'accélération du report modal ».

## INTERVENTION DURANT LE DÉBAT PUBLIC DU PROJET PORT SEINE-MÉTROPOLE-OUEST

Le projet Port Seine-Métropole-Ouest (PSMO) est un projet de plateforme multimodale (eau, fer, route) d'une centaine d'hectares. Situé en rive gauche, sur les communes d'Achères, Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine, il englobe une grande partie des carrières en exploitation.

Ce projet de port est conçu comme une réponse à trois besoins : le développement des modes de transport alternatifs en Ile-de-France (fleuve et fer) ; la mise en place d'une logistique « propre » des chantiers du Grand Paris ; le développement local de la confluence de la Seine et de l'Oise et le réaménagement qualitatif de la plaine d'Achères.

Saisie le 23 décembre 2013 par le directeur général des Ports de Paris, la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé le 8 janvier 2014 d'organiser un débat public et d'en confier l'animation à une commission particulière (CPDP). Celui-ci a eu lieu du 15 septembre au 15 décembre 2014.

La CNBA a participé à ce débat public dans le cadre de la

thématique « Développement économique ». Elle a exposé à une assemblée composée de politiques, d'agents territoriaux, d'acteurs de la voie d'eau, d'associations d'usagers et de citoyens, le contexte actuel qui entoure la voie d'eau et le transport fluvial et les raisons de privilégier un projet tel que le PSMO. L'occasion pour la CNBA de démontrer comment la profession de transporteur fluvial,

au travers de ce projet, peut contribuer à créer de la valeur pour le territoire, être un facteur de développement économique et créer de l'emploi local.

Tout d'abord, la CNBA s'est focalisée sur le contexte qui entoure le développement du projet PSMO afin de définir si celui-ci est favorable à de tel projet de développement. Depuis quelques années, nous voyons émerger une véritable conscience environnementale : le développement durable fait de plus en plus parler de lui, les Français sont plus attentifs à leurs consommations et la mobilité se veut plus durable. Dans cette logique le transport fluvial a toute sa place avec ses nombreux avantages écologiques.

Un autre élément de contexte a son importance : l'évolution des relations entre ville, port et fleuve. Dorénavant la rupture port/fleuve et ville est plus poreuse :

la voie d'eau est davantage considérée et évaluée sur des logiques économiques et commerciales. Elle prend part à des logiques de territoire et d'aménagement de ceux-ci. La fonction de la voie d'eau évolue et, avec elle, de nouveaux projets émergent. Dans cet environnement qui se veut plutôt favorable, la CNBA s'est interrogée, dans un second temps, sur les équipements et sur les bateaux actuellement actifs sur le réseau français afin de définir si ceux-ci sont adaptés aux évolutions en cours.

La batellerie artisanale française dispose de bateaux allant de 200-300 tonnes (Freycinet) à plus de 3 000 tonnes. Produits agricoles, métallurgiques, vracs, conteneurs, etc, les produits transportés sont multiples. Et dans un contexte où la congestion urbaine domine, le fluvial apparaît comme un mode de transport bien plus apte au développement et bien plus favorable à l'environnement. Le fluvial EST une réelle alternative à cet engorgement routier et ferroviaire.

Si sous cet angle, le transport fluvial semble voué à un bel avenir, la politique publique à son égard ne semble pas suivre la même direction.

En termes d'infrastructure, le routier a droit à un réseau en bon état, les investissements dans ses infrastructures sont nombreux, maîtrisés et maillent tout le territoire. Le transport fluvial quant à lui dispose d'un réseau inadapté, peu sécurisé et à l'entretien insuffisant.

Malgré ses atouts considérables, le transport fluvial est ralenti par un réseau historique non entretenu,

dangereux en certains lieux et des politiques publiques qui ne semblent pas ouvertes à des investissements suffisants et durables.

Entre contexte favorable mais politique retreinte, le projet de Port Seine-Métropole-Ouest semble un signal fort pour redonner force et visibilité à la voie d'eau.

Ce projet est porteur d'emplois à court, moyen et long terme, au niveau local comme régional. Il créera un corridor industriel qui sera profitable aux entreprises locales et régionales mais également aux citoyens et aux touristes. Enfin, l'usage de la voie d'eau et la facilitation du report modal ne sera que bénéfique pour un rééquilibrage des mobilités et une réduction du trafic routier déjà surchargé en Ile-de-France.

Au carrefour de l'Oise et de la Seine, le port sera au cœur d'un développement économique global et surtout durable.

Que ce soit à court, moyen ou long termes, ce projet Port Seine-Métropole-Ouest semble mobiliser toutes les dimensions nécessaires à une infrastructure de qualité : une dimension économique structurante, une dimension urbanistique et territoriale qui facilitera sa bonne intégration dans la région et enfin une dimension environnementale qui aujourd'hui n'est plus une option mais une nécessité pour l'Ile-de-France.



# + DÉFENDRE

La CNBA défend l'intérêt général de la profession d'artisan batelier



© jptaverne

**La CNBA défend l'intérêt général de la profession de batelier en fédérant les demandes et besoins des transporteurs français. Elle agit et réagit 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.**

## INSTAURATION D'UN CADRE JURIDIQUE RELATIF À LA LOCATION TRANSFRONTALIÈRE

En 2014, la CNBA a obtenu le soutien de deux députés, Monsieur Marc DOLEZ, député du Nord et Monsieur Antoine HERTH, député du Bas-Rhin, concernant sa demande d'instauration d'un cadre juridique relatif à la location transfrontalière destinée au transport fluvial de marchandises, à l'instar de ce qui existe déjà dans le transport routier.

La location transfrontalière des unités fluviales avec leur équipage pour le compte d'entreprises françaises est aujourd'hui utilisée par les transporteurs établis à l'étranger pour contourner les règles nationales du cabotage (applicable uniquement aux prestations de transports) en demeurant sur le territoire au-delà des durées légales prévues en la matière (90 jours consécutifs ou 135 jours sur une période de douze mois).

Rencontré pour la première fois en 2013, le député Marc DOLEZ avait été très attentif au discours de la CNBA, celle-ci lui demandant une intervention auprès du gouvernement pour l'instauration de nouvelles règles applicables à la location transfrontalière, dès lors que cette dernière est à l'origine de nombreux écarts sociaux et concurrentiels entre transporteurs résidents et non résidents.

Monsieur DOLEZ avait ainsi interpellé le gouvernement sur ce sujet lors d'une séance de questions orales sans débat, à l'Assemblée nationale. Une réponse avait été donnée par Monsieur Guillaume Garot, ministre délégué charge de l'agroalimentaire, en l'absence du ministre Frédéric Cuvillier. Cette réponse, jugée insatisfaisante par la profession, ne répondait pas à la problématique.

Le député du Nord avait par ailleurs interrogé le ministre chargé des transports par une question écrite sur l'instauration de nouvelles règles encadrant la location transfrontalière en transport fluvial de marchandises, il a

été suivi par le député du Bas-Rhin, Antoine HERTH.

A ces deux questions écrites, le gouvernement a répondu en février 2014 qu'il entendait « *étudier la possibilité d'inscrire dans la réglementation nationale des dispositions relatives à la location transfrontalière en transport fluvial, qui pourrait s'inspirer de la réglementation applicable en transport routier de marchandises* ».

## VIGILANCE FACE AUX MESURES DE CRISE DANS LE FLUVIAL EUROPÉEN

Dans un groupe de travail institué par l'Organisation européenne des bateliers (OEB), plusieurs mesures pour lutter contre la crise du fluvial ont été à l'étude en 2014.

L'objectif de ce groupe de travail consiste à débattre de propositions qui seront compilées dans un dossier à présenter à la Commission européenne, pour que celle-ci constate les problèmes qui caractérisent le transport fluvial européen.

Chacune de ces mesures devant recueillir l'unanimité de ses membres pour qu'elle soit validée par le président de ce groupe, M. Laurent de BIJL, de l'association belge ONS Recht/Notre Droit.

Si la CNBA s'oppose à la demande de reconnaissance de perturbation de crise, elle a toutefois décidé d'intégrer ce groupe de travail pour participer aux discussions, donner son point de vue et relayer celui des bateliers français.

Pour rappel, la règle du vieux-pour-neuf a déjà été utilisée dans les années 90, pour réguler la capacité de la flotte européenne. Elle conditionnait la mise en service de bateaux par le paiement de contributions spéciales (amendes) et de cotisations annuelles qui ont durablement marqué la batellerie française. Il en a résulté un déclassement de la flotte artisanale française par rapport à ses concurrentes, ainsi qu'une diminution importante du nombre de professionnels du secteur en France. Au total, les différentes amendes payées par les bateliers ont permis d'accumuler 35 millions d'euros dans un fonds de réserve.

Connaissant le montant du fonds de réserve actuel, la CNBA n'imagine donc pas que celui-ci puisse suffire à financer les mesures de capacité. Or, il n'est nullement question pour la CNBA que les entreprises fluviales aient à réalimenter une nouvelle fois ce fonds de réserve, d'autant plus que ce n'est pas la cale française qui est à l'origine de la surcapacité.

D'autres mesures ont été au cœur des discussions, parmi lesquelles celles dites de capacité auxquelles la CNBA s'oppose également, ou d'autres mesures essayant de réguler progressivement le déséquilibre entre l'offre et la demande de transport (immobilisation temporaire de cale, limitation de la vitesse de navigation) ou pour lutter contre le dumping économique (création d'un observatoire des prix de fret ou sur la possibilité de créer des coopératives, harmonisation fiscale entre les États-membres de l'UE).

Sur chaque mesure, la CNBA est intervenue avec la plus grande vigilance pour sauvegarder au mieux les intérêts des artisans bateliers français.

Pour la CNBA, si des mesures doivent être prises, elles consisteraient davantage en des accords pour que cesse l'opacité des pratiques bancaires qui existent entre entreprises fluviales et secteur bancaire, qui ont permis notamment le report ou l'annulation partielle de dettes, entraînant de facto une distorsion de la concurrence entre bateliers européens.

## SOUTIEN AUX BATELIERS FACE AUX DIFFICULTÉS COMMERCIALES SUR LE RHÔNE

Depuis 2012, la CNBA se mobilise afin de soutenir les bateliers suite aux problèmes économiques constatés sur le bassin rhodanien. Différentes actions ont été mises en place par la Chambre :

- Mars 2012 : réunion organisée par la CNBA à Lyon avec les bateliers du Rhône.
- 21 mai 2012 : courrier de la CNBA au président du Conseil régional Rhône-Alpes, dénonçant les mesures d'accroissement de la cale.
- 12 juin 2012 : saisine de la Commission d'examen des pratiques commerciales (CEPC).
- 27 février 2013 : saisine de la DIRECCTE (Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi) de la région Rhône-Alpes par la CNBA.
- 7 février 2014 : courrier de la CNBA à M. Jean-François CARENCO, préfet de la région Rhône-Alpes dénonçant le non respect des règles commerciales par les partenaires des bateliers sur le bassin rhodanien.
- 16 mai 2014 : entrevue avec le préfet sur ce même sujet.
- 24 novembre 2014 : réunion à la préfecture du Rhône.

De plus, et de façon régulière lors des réunions de coordination avec le ministère de tutelle, la CNBA signalait au Commissaire au gouvernement les difficultés commerciales que rencontrent les artisans bateliers dans le Rhône.

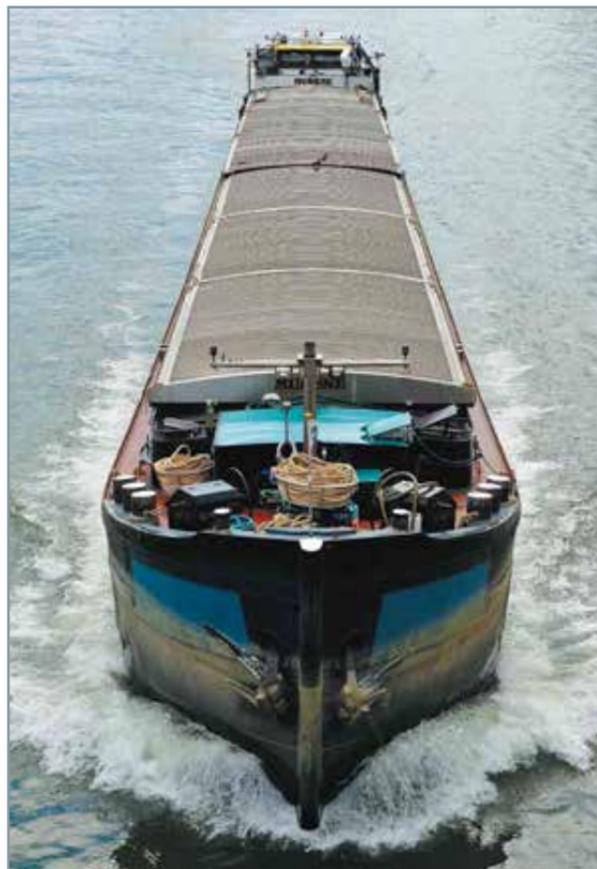
La réunion de novembre 2014 à la préfecture du Rhône a été l'occasion de présenter les conclusions des chantiers qui ont été engagés suite aux signalements donnés par les représentants de la profession au préfet de la région. Six sujets ont été évoqués :

#### 1. Scolarisation des enfants bateliers :

La question de la scolarisation des enfants bateliers (école primaire) avait été soulevée par certains bateliers lors des entretiens individuels. Le bassin rhodanien est le seul qui ne dispose pas d'internat pour les enfants. Un signalement au rectorat a donc été effectué.

#### 2. Développement du transport de colis lourd :

S'agissant des convois exceptionnels pour les colis lourd, M. le préfet a suggéré que les bateliers travaillent directement avec les « gros » donneurs d'ordres (EDF, SIEMENS, AREVA, etc.). A cet effet, il demande la mise en place entre eux d'une charte. Il a été proposé que la charte fasse mention de l'interdiction du prix abusivement bas, responsabilisant ainsi tous les acteurs (article L4463-2 du Code de transport).



© Jean-Michel Volat

#### 3. Examens individuels de la situation des entreprises de transport fluvial :

Les sessions d'examens individuels qui ont été organisées par le secrétaire général pour les affaires régionales (SGAR) avec les bateliers ont indiqué que les entreprises ne disposaient pas de dettes fiscales ou sociales. Suite à ces entretiens, des leviers ont été proposés par le SGAR :

- Le chômage partiel pour les salariés des entreprises de transport fluvial,
- Des prêts relais : les bateliers ne sont pas intéressés.

M. le préfet a également évoqué une autre piste : la mise en place d'une structure coopérative.

#### 4. Mise en place d'une coopérative :

Selon le préfet, la mise en place d'une nouvelle coopérative serait la solution. Il a donc demandé à la DIRECCTE de faire un diagnostic portant sur la situation financière et juridique de la seule coopérative exerçant sur le Rhône. Il conviendra par la suite d'opérer les changements nécessaires au sein même de cette coopérative ou à travers une nouvelle structure.

#### 5. Relations commerciales sur le bassin rhodanien :

Quarante contrôles ont été effectués chez des donneurs d'ordres, entreprises de manutention, affréteurs, opérateurs de la chambre de commerce et d'industrie. La représentante de la DIRECCTE Rhône-Alpes a ainsi indiqué qu'il est impossible compte tenu de l'absence de textes de déterminer un prix abusivement bas. On ne peut pas appréhender les tarifs.

Les enquêtes ont également révélé l'oubli du transport fluvial s'agissant des dispositions relatives au délai de paiement du code de commerce (en routier le délai est de 30 jours contre 60 jours en fluvial). Les investigations ont également permis de soulever de nombreuses anomalies en matière de facturation (problème de l'auto facturation). Ont été évoquées également l'existence d'une entente sur les tarifs mais aussi sur des pratiques vis-à-vis de certains opérateurs.

Le résultat des investigations menées par les DIRECCTE a été transmis à l'Autorité de la concurrence.

#### 6. Contrats types :

Le ministère des Transports a indiqué que ses services ont rédigé un projet de textes d'amendements (concernant la confirmation de transport et la location transfrontalière suite aux travaux menés entre la CNBA et certains députés).

## DEMANDE D'INDEMNISATION DU PRÉJUDICE COMMERCIAL SUITE À L'ARRÊT DE NAVIGATION CONSÉCUTIF À LA GRÈVE DES ÉCLUSIERS

Le mouvement de grève des éclusiers des 19 et 20 mai 2014, a entraîné une forte perturbation de la navigation sur le bassin de la Seine (Seine amont et aval, Oise, Marne, canal du Nord, Yonne). De nombreux bateliers se sont trouvés bloqués aux écluses, engendrant pour eux une lourde perte d'exploitation. La CNBA a donc demandé à Voies navigables de France la mise en place d'une indemnisation relative au dysfonctionnement du service de la voie d'eau.

La CNBA a rappelé qu'une délibération de 2007 du conseil d'administration de VNF prévoit l'indemnisation des transporteurs de marchandises en cas d'interruption de la navigation. Cependant, la grève ne fait pas partie de ce dispositif. Aussi, la Chambre nationale de la batellerie artisanale a demandé que les transporteurs fluviaux victimes de ce mouvement de grève bénéficient à titre exceptionnel d'une indemnisation du préjudice commercial subi suite à ces perturbations. La CNBA demande le versement d'une indemnisation sans franchise, calculée sur la base du nombre de jours de grève ; l'exonération des péages pour les transporteurs concernés par cet événement, sur les transports impactés.

La perte d'exploitation pour les artisans bateliers est importante, c'est pourquoi elle doit être un motif suffisant pour l'indemnisation automatique des transporteurs. La CNBA demande que l'actuelle délibération sur les indemnités d'immobilisation soit modifiée en ce sens. Par ailleurs, elle en appelle à l'instauration d'un service minimum qui permettra d'assurer une continuité de l'activité du transport fluvial.

## REVALORISATION ANNUELLE DES TAUX D'INDEMNISATION DES PÉAGES FLUVIAUX

Depuis le début de l'année 2013, Voies navigables de France a engagé une démarche visant à actualiser les péages appliqués au transport de marchandises. Cette volonté du gestionnaire du réseau repose sur 3 constats :

- La hausse jusqu'alors non régulée des tarifs entraîne pour les opérateurs un manque de lisibilité dans le temps quant aux variations tarifaires.
- Les dérogations au régime normal créent une iniquité pour des services équivalents.
- Les recettes des péages ne permettent qu'un faible taux de couverture des coûts d'infrastructure.

Face à cette situation, VNF a proposé la mise en œuvre d'un système d'indexation automatique des tarifs applicable chaque 1<sup>er</sup> janvier, et ce, dès 2014. L'indexation s'appuie sur un indice composite (basé sur l'indice des prix à la construction et celui des prix à la consommation). La revalorisation prévue par VNF au 1<sup>er</sup> janvier 2014 était de 2,1 % par rapport au taux en vigueur depuis 2009. Le gestionnaire a également proposé la suppression de la réduction de 50 % accordée aux transports spécialisés et fluvio-maritimes concernant les droits d'accès au réseau,

ce qui représente un coût estimé à 30 € par voyage pour une unité de 110 mètres. La dernière proposition de VNF consiste en une homogénéisation de traitement sur les différents bassins à grand gabarit, ce qui implique la suppression du taux « *petit gabarit* » sur la part variable à la tonne-kilométrique sur l'axe Rhône-Saône. La mise en œuvre de cette dernière mesure étant étalée sur trois années.

Eu égard au manque d'entretien des infrastructures fluviales, entraînant des interruptions récurrentes de navigation (Seine amont par exemple), à l'absence d'entretien préventif du réseau et aux carences en matière de sécurité sur le réseau fluvial, la Chambre nationale de la batellerie artisanale a jugé inacceptable ce projet de VNF. En vertu de sa mission de défense des intérêts de la profession, la CNBA a communiqué au directeur général de VNF et au ministre délégué en charge des Transports une contre-proposition reposant sur quatre axes majeurs.

1. La Chambre nationale de la batellerie artisanale a demandé à ce que les taxes et péages soient désormais au compte de la marchandise, c'est-à-dire payés par le client du transporteur fluvial.
2. Une revalorisation annuelle automatique des 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.

3. La révision annuelle des taux de surestaries, comme dans les autres pays fluviaux européens, en fonction d'un indice de référence qui pourrait être celui des prix à la consommation.
4. L'homogénéisation du traitement sur les différents bassins à grand gabarit, au taux applicable au petit réseau.

La fermeté de la position de la CNBA s'est avérée payante puisque la hausse des péages pour le transport de marchandises a été plus modérée : + 1,9 % (contre 2,1 % initialement prévu). De même, l'harmonisation du traitement sur les différents bassins a été reportée. Enfin, VNF a entériné le principe d'une revalorisation annuelle des taux d'indemnisation consécutifs à une interruption de la navigation.

## REDEVANCE RELATIVE À L'OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC FLUVIAL

En fin d'année 2013, le directeur général de VNF a soumis pour avis à la CNBA, un projet de décision fixant le montant et le régime des redevances applicables aux conventions d'occupations du domaine public fluvial (COT) par les bateaux des artisans bateliers pour une application à partir de janvier 2014. La tarification de l'occupation du domaine public fluvial étant un enjeu majeur pour l'ensemble de la profession, la CNBA a souhaité solliciter sa commission des affaires économiques et sociales, afin que celle-ci apporte ses remarques sur ce dossier. Voici quelques unes des remarques concernant ce projet de redevance relative à l'occupation du domaine public fluvial :

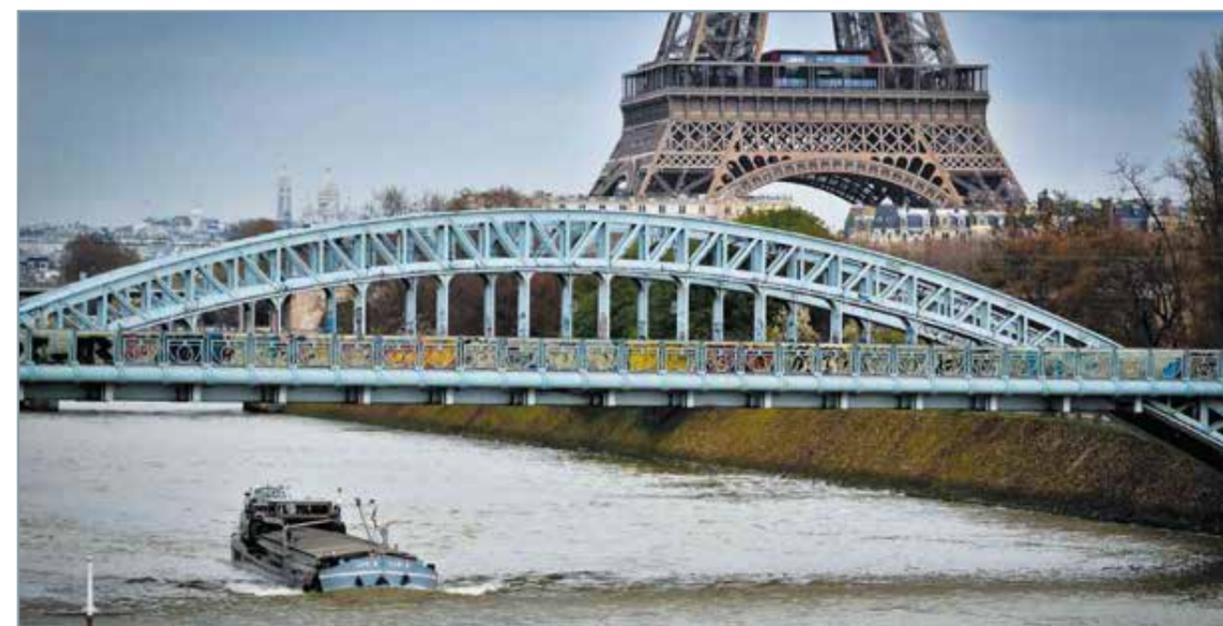
- Les services de VNF ont jusqu'à présent accordé aux artisans bateliers une exonération de la redevance d'occupation du plan d'eau. Seuls les artisans bateliers à la retraite y contribuent avec un tarif préférentiel. Aussi, au regard des pratiques ayant cours depuis des décennies, il est à considérer cet usage comme acquis.
- L'ensemble des artisans bateliers en activité s'acquittent d'un péage pour tout parcours réalisé en utilisant le réseau fluvial. Il est composé d'un droit d'accès au réseau, calculé en fonction du port en lourd du bateau, et d'un montant calculé à la tonne

kilométrique selon le réseau emprunté. Aussi, ce droit d'accès au réseau implique la mise à disposition du domaine public fluvial aux usagers de la voie d'eau et par conséquent son occupation. De ce fait, une tarification de l'occupation du domaine fluvial est déjà à l'œuvre au moyen du droit d'accès au réseau. Aussi, il paraît inacceptable d'appliquer aujourd'hui une redevance supplémentaire.

- En outre, la commission de la CNBA a souhaité aller plus en avant que l'accord conclu en 2004 entre la CNBA et VNF concernant le stationnement des bateaux de marchandises : au-delà de deux ans d'occupation, une décote de 80 % de la redevance de base liée au stationnement du bateau pourra être accordée aux artisans bateliers en cessation d'activité, quittant la profession ou à la retraite ; pour les artisans bateliers à la retraite, atteignant l'âge de 75 ans, la gratuité de stationner sur le domaine public fluvial sera accordée.
- De surcroît, il convient de souligner que toute occupation du domaine public fluvial doit être délimitée pour y être occupée (article L2124-13 du Code général de la propriété des personnes publiques), la CNBA ne peut que déplorer l'absence de cette classification.
- Par ailleurs, le péage prélevé par VNF constitue une redevance pour service rendu. La commission de la CNBA tient à mentionner que les artisans bateliers qui s'acquittent de cette redevance sont alors supposés trouver une contrepartie directe dans la prestation fournie par les services de VNF. Or, celle-ci demeure minimale voire inexistante sur certains tronçons du réseau.
- Enfin, la commission a fait part de son inquiétude quant à la sécurité des biens et des personnes transitant sur le réseau fluvial français, en particulier au regard du nombre de postes d'amarrage qui décroît et des conditions extrêmement précaires qui sont réservées à ses usagers.

En juin 2014, la décision tarifaire à propos des COT est paru au bulletin officiel des actes de VNF. Les décisions rendues sont les suivantes concernant le tarif de la redevance dite « R1 » d'occupation du plan d'eau :

- Artisans bateliers en cessation temporaire d'activité : Le tarif est de 3.80 euros/an et par m<sup>2</sup>, après un délai de carence de six mois, pour une durée d'un an maximum. Ce tarif tient compte des surfaces des bateaux telles



© Bruno Pommier

que définies dans la décision tarifaire applicable aux « bateaux-logements », il est soumis au même indice. Le présent tarif est exclusif de tout abattement prévu dans le cadre des décisions tarifaires de l'établissement. Le prorata temporis est appliqué au jour lors du titrage de la redevance.

- Artisans bateliers en cessation d'activité, quittant la profession, ou en retraite depuis moins de deux ans :

Le tarif pour les artisans bateliers en cessation d'activité depuis moins de deux ans, quittant la profession ou en retraite depuis moins de deux ans est de 1 euros/an et par m<sup>2</sup>, à raison du stationnement de leur unité de transport de marchandises plus de 30 jours sur le domaine public fluvial confié à VNF, dans le cadre du règlement applicable aux bateaux logements et aux prescriptions régissant les listes d'attente lorsqu'elles existent.

- Artisans bateliers retraités :

Au-delà des deux premières années de retraite, Le tarif est de 2.40 euros/an et par m<sup>2</sup>, à raison du stationnement de leur unité de transport de marchandises plus de 30 jours sur le domaine public fluvial confié à VNF.

## VERDISSEMENT DE LA FLOTTE : DE NOUVELLES EXIGENCES POUR DE NOUVEAUX MOTEURS

Mi-mars 2014, a eu lieu une réunion à la DGITM sur la publication prochaine de la révision de la directive 97/86/CE relative aux mesures contre les émissions de gaz et de particules polluantes provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, notamment les moteurs des bateaux de la

navigation intérieure (règlement « EMNR »).

Le principe de ce règlement veut que tous les moteurs nouvellement installés doivent être munis d'au moins un agrément tel « CCNR étape II » ou Phase IIIA et IV 97/68/CE.

En substance, ce règlement fixe les normes d'émissions et les procédures de réception par type de moteurs non routiers. Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2007, tous les moteurs d'une puissance supérieure à 19 KW doivent être agréés CCNR étape II du RVBR ou conformes aux exigences du règlement. Pour rappel les dispositions transitoires concernant les moteurs de remplacement à l'identique sont toutes échues depuis le 31/05/2011. Autrement dit, il n'y a pas obligation d'installer un nouveau moteur, c'est seulement en cas de renouvellement qu'il faudra se conformer aux exigences de la directive.

Rappelons que la révision de ce règlement entre dans le cadre du programme européen NAIADES II qui veut favoriser le renouvellement et l'essor du fluvial en Europe pour sortir du tout camion. Le verdissement de la flotte représente donc un chapitre important de ce programme, dont la CCNR s'est largement inspirée avec son programme semblable intitulée « Vision 2018 », ainsi que pour le programme de l'Union européenne « Horizon 2020 » dans lequel se situe le programme NAIADES II de la DG MOVE.

La position de la CNBA lors des différentes réunions du groupe d'experts qui se sont déroulés au sujet du « verdissement de la flotte » a été de défendre la non-obligation d'installer des nouveaux moteurs. Il faut dire que 60 % de la flotte française de transport fluvial

est composée de bateaux existants, pour lesquels il n'est pas pensable d'installer un nouveau moteur coûteux, et donc de permettre qu'il puisse continuer leur exploitation jusqu'à la fin de carrière du conducteur. Cette position a été relayée par l'Organisation européenne des bateliers (OEB), dont la CNBA fait partie.

La CNBA s'est également préoccupée des conditions de renouvellement des moteurs que certains bateliers français seront tout de même amenés à effectuer. A ce titre la Chambre nationale de la batellerie artisanale s'est exprimée sur le fait qu'il était techniquement possible de « *mariniser* » les moteurs camions et ainsi correspondre aux exigences liées au rejet de polluants atmosphériques (CO<sub>2</sub>, Nox, PM, PN, NH<sub>4</sub>). Argument qui a été, durant les réunions précédentes, largement réfuté par EUROMOT, l'association des producteurs de moteurs à combustion interne, si bien que l'Union européenne n'a pas pour l'instant retenue cette option. EUROMOT soutenait effectivement que la faisabilité technique n'était pas envisageable pour de telles opérations. De plus, EUROMOT s'est montré particulièrement réservé à l'idée d'engager un programme de construction de moteurs

conformes aux nouvelles exigences, étant donné la faible ampleur du marché du transport fluvial.

Toutefois, il a été démontré scientifiquement que cette option était parfaitement envisageable, notamment par le biais d'une intervention remarquée de S. HIDOUICHE, du centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) lors d'une réunion à la DGITM.

Celui-ci affirme en effet que le moteur camion EURO 2 (qui correspond aux normes exigées dans le fluvial, appelées CCNR étape II ou Directive 97/68/CE phase III A et IV) peut être installé sur des bateaux allant jusqu'à des forces de motrices d'environ 550 kW. Il affirme également que le moteur camion EURO 6 (les normes pour le routier sont beaucoup plus exigeantes arrivant à des niveaux de pollution atmosphérique extrêmement bas) peut également être installé sur ces mêmes bateaux.

Pour rappel, cette étude a été commandée par le ministère des Transports au CEREMA, et doit se poursuivre notamment sur la faisabilité économique d'un tel processus de marinisation des moteurs camions.

Toujours est-il que cette étude a largement attiré l'attention

de la CNBA qui l'a transféré à l'OEB pour démontrer aux autorités de l'Union européenne et de la CCNR que la « *marinisation* » d'un moteur est techniquement faisable.

En conclusion, l'UE semble très attaché à verdir la flotte fluviale européenne et la directive 97/86/CE va être transformée en règlement pour son application dans les États-membres.

La révision de cette directive consiste donc en une modification des catégories de moteurs prises en compte pour l'application des différents niveaux de norme.

Jusqu'à présent, la directive raisonnait en termes de cylindre / puissance, désormais, elle raisonnera en kilowatt. Selon le type de puissance du moteur, la date d'entrée des nouveaux moteurs se feront à partir de 2019 (puissance faible), 2022 (puissance moyenne), 2023 (puissance haute) et 2024 (puissance maximale).

## QUELQUES MOTS SUR L'ORGANISATION EUROPÉENNE DES BATELIERS

La CNBA fait partie de l'Organisation européenne des bateliers (OEB). Il s'agit d'un groupement de représentants des bateliers artisans européens qui est reconnue, avec l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF), en tant qu'organisation fluviale, par l'Union européenne (UE) et par la Commission Centrale de la navigation sur le Rhin (CCNR).

Ainsi, lorsque l'UE ou la CCNR ont besoin de recueillir l'avis des professionnels de la voie d'eau sur des décisions importantes ou des propositions réglementaires, elles travaillent et négocient avec les représentants de l'OEB et de l'UENF pour parvenir à un consensus.

Avec ses confrères belges (Notre Droit, BVE, VBR), allemand (BDS), et hollandais (CBOB, O.N.S), la CNBA se réunit donc dans le cadre de l'OEB une fois par mois pour le Conseil puis pour le bureau directeur le mois suivant. L'objectif étant de discuter et de se mettre d'accord sur des positions à prendre vis-à-vis des nombreux enjeux que porte le transport fluvial européen.

## PROPOSITION DE LOI À L'INITIATIVE DE LA CNBA : OBLIGATION D'ÉTABLIR UNE TRACE ÉCRITE DES NÉGOCIATIONS ENTREPRISES AVANT LA CONCLUSION D'UN CONTRAT DE TRANSPORT

Suite à une entrevue entre le Président de la CNBA et le député du Bas Rhin, Antoine HERTH, une proposition de loi a été enregistrée 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. La proposition de loi, étudiée avec la CNBA, a été présentée par 25 députés.

Vous trouverez ci-dessous l'exposé des motifs par la CNBA.

### • Exposé des motifs :

En matière de transport fluvial, en l'état actuel du droit, aucune disposition n'impose aux partenaires d'un contrat de transport de matérialiser par écrit leur accord avant le déplacement du bateau vers le lieu de chargement. Il résulte de cette situation une très forte incertitude juridique pour les bateliers.

En effet, en pratique, les bateliers déplacent leur bateau vers le lieu de chargement suite à un simple contact téléphonique avec leur contact commercial, sans garantie écrite. Si l'engagement verbal n'est pas tenu, les bateliers sont dès lors dans l'impossibilité de faire respecter leurs droits. Afin de faire respecter les engagements pris au cours de la négociation,

il est aujourd'hui fortement recommandé aux transporteurs d'adresser immédiatement après la négociation une « *confirmation de transport* ».

Ce document, qui s'inspire directement de la « *commande de transport* », prévue en matière de transport routier par l'article L. 3222-4 du Code des transports, permet en effet aux parties de conserver une trace écrite des négociations entreprises au préalable, notamment par téléphone. Il constitue donc une confirmation des conditions contractuelles préalablement négociées et, au plan juridique, une mini-convention écrite qui confirme les conditions de rémunération et énumère les prestations annexes convenues entre le donneur d'ordre et le transporteur.

Cette « *confirmation de transport* », adressée par le transporteur fluvial à son partenaire économique par courriel ou fax et signée par eux, précède le contrat de transport définitif, qui ne parvient au batelier qu'au moment du chargement, et permet donc de disposer d'un avant-contrat, d'une première preuve juridique de la relation commerciale établie, opposable en cas, par exemple, de désaffrètement.

Si ce procédé constitue un bon moyen de faire respecter les droits des bateliers, il ne présente cependant aucun caractère obligatoire.

La présente proposition de loi vise donc à corriger cette lacune, en imposant en matière de transport fluvial, l'obligation, pour les partenaires d'un contrat de transport, de matérialiser par écrit leur accord verbal avant la conclusion effective du contrat et avant le déplacement du bateau vers le lieu de chargement, à l'instar de ce qui est prévu en matière de transport routier.

Afin de rendre effective cette nouvelle disposition, la proposition de loi prévoit que tout manquement à cette obligation entraîne l'application d'une sanction administrative s'apparentant à une immobilisation de l'unité fluviale à la charge du cocontractant de l'entreprise de transport fluvial lorsque ce dernier ne peut prouver qu'il a signé et transmis la confirmation de contrat de transport avant le départ de l'unité fluviale.

Ce manquement est en outre constaté par les agents habilités selon l'article L. 450-1 du Code de commerce, d'ores et déjà cités par l'article L. 4462-1 du Code des transports.

## TRANSPORTEURS FLUVIAUX DE FRANCE ÉCRIT À MME SÉGOÛÈNE ROYAL

Mme Ségolène ROYAL Ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, a annoncé dans un discours en avril 2014 qu'elle souhaitait « remettre à plat les choses » concernant l'écotaxe « afin de voir quelles sont les autres possibilités que nous avons pour dégager des financements pour, en effet, faire les travaux ferroviaires et routiers ».

Le grand absent de cette prise de parole de Mme ROYAL est le transport fluvial.

Suite à ce discours de Mme Royal, Transporteurs Fluviaux de France (TFF) qui regroupe l'ensemble de l'offre de transport fluvial française au travers de ses deux composantes à la fois artisanale (CNBA) et armatoriale (CAF - Comité des armateurs fluviaux) a décidé d'attirer l'attention de la ministre sur le poids économique et sociétal majeur que revêt le transport fluvial aujourd'hui et plus encore demain et dans cette perspective sur les défis qui sont liés au financement des infrastructures.

Le transport fluvial a conforté, depuis 15 ans, sa place au sein des chaînes logistiques multimodales, au service de l'économie et de l'aménagement du territoire. Depuis 1997, le trafic fluvial, exprimé en tonnes kilométriques, a progressé de près de 40%. Consolidant ses positions sur ses trafics historiques et gagnant des parts de marché sur des trafics spécialisés (produits chimiques, biocarburants, etc.), il affiche également une hausse continue dans le transport de conteneurs. Le transport fluvial contribue plus que tous les autres modes de transport à atteindre les objectifs de réduction des gaz à effet de serre par le simple jeu du report modal de la route au fleuve : le transport fluvial constitue à ce titre un acteur majeur de la mobilité propre.

Que ce soit en termes de consommation d'énergie ou d'émissions de gaz à effet de serre, la voie fluviale se place devant la route, précédée par le transport ferroviaire de marchandises. Une barge industrielle représente l'équivalent de 200 camions et un bateau de type Freycinet peut transporter jusqu'à 14 camions. Les émissions unitaires de CO2 du secteur fluvial sont ainsi entre 2 et 4 fois moindre que celles des poids lourds (sur une distance comparable).

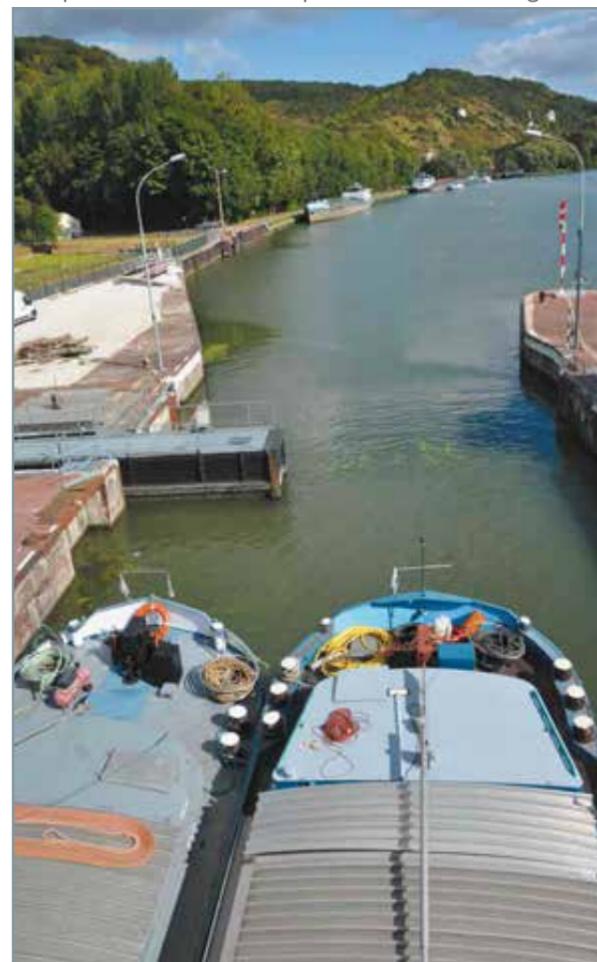
C'est à une véritable politique de report modal que TFF en appelle.

L'objectif doit être d'amener les clients industriels et commerciaux à choisir le transport fluvial plutôt que la route pour réaliser leurs acheminements. Pour cela il faut les inciter très directement à changer leurs comportements, rendre le fluvial plus compétitif en abaissant ses coûts, grâce notamment à une infrastructure optimisée. L'écotaxe devait ainsi permettre d'imputer au transport routier ses véritables coûts et d'en affecter le produit au développement des modes de transport alternatifs par le biais de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

Sans compensation, cette suspension aurait pour conséquence la dégradation de la qualité des réseaux d'infrastructures, retarderait des investissements porteurs d'une amélioration du service rendu et rendrait difficile l'atteinte des objectifs fixés au niveau national comme européen. Car si en année pleine le produit de cette taxe avoisinait 1 milliard d'euros, l'effet de levier qu'elle représente était de 4 à 5 fois plus important.

Le transport fluvial a besoin d'infrastructures modernes, durables et fiables, à l'instar des autres pays fluviaux européens.

Les priorités du secteur portent sur l'aménagement



des têtes de bassins à fort potentiel de trafics et à la poursuite de la politique de connexion à grand gabarit des grands bassins de navigation européens à l'image du projet Seine-Escaut et de son maillon français Seine-Nord Europe, et enfin de Saône-Moselle / Saône-Rhin. Cette densification du maillage fluvial doit s'accompagner d'une meilleure connexion des corridors fluviaux à grand gabarit au réseau Freycinet et de la fiabilisation du réseau existant.

Pour les deux co-présidents de Transporteurs fluviaux de France : « Indépendamment de l'instrument qui sera mis en oeuvre, il est vital de réintroduire un mécanisme financier avec le double objectif d'adresser un signal prix suffisant pour permettre de changer les comportements et de procurer des ressources pour l'éco-mobilité au premier rang de laquelle doit se trouver le transport fluvial ».

Aux côtés du transport routier et du transport ferroviaire qui relèvent pour l'un d'un mal nécessaire et pour l'autre d'une équation financière impossible, il y a un projet écologique majeur à porter : le projet fluvial français.

## FOCUS SUR LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DU CANAL DES DEUX-MERS

Dans le cadre du montage des nouveaux Contrats de plan État-région 2014-2020, la CNBA a attiré l'attention des préfets sur l'intérêt d'investir dans le transport fluvial de marchandises et plus particulièrement sur le canal des

Deux-Mers qui traverse trois régions : l'Aquitaine, les Midi-Pyrénées et le Languedoc-Roussillon.

Un investissement d'autant plus intéressant, que le développement du transport de marchandises sur le canal des Deux-Mers répond aux attentes formulées par le Premier ministre dans le cadre des CPER : *la mobilité multimodale et la transition écologique et énergétique*.

Actuellement, le canal des Deux-Mers accueille principalement une activité touristique. Pendant la période creuse, le canal est fermé, d'abord sur le Midi (novembre et décembre), ensuite sur le canal de Garonne (janvier et février), ce qui interdit les voyages de bout en bout pendant quatre mois pour l'activité de transport de marchandises.

Le transport par voie d'eau est surtout concentré, pour le canal du Midi, entre Castelnaudary et Agde, et pour le canal de Garonne, autour de Buzet-sur-Baïse. Le reste du canal ne connaît qu'une très faible fréquentation

alors que dans les années 70, le transport fluvial sur le canal du Midi et le canal latéral à la Garonne enregistrait 620 000 tonnes de marchandises transportées soit cent millions de tonnes/kilomètres.

Le canal des Deux-Mers peut à nouveau devenir un territoire dynamique et générateur d'emplois en s'inscrivant dans la politique de report modal et de transition énergétique initiée par le gouvernement.

Au travers de plusieurs courriers aux préfets des régions Aquitaine, Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées, la CNBA a mis en exergue des exemples concrets d'utilisation de la voie d'eau pour des projets territoriaux en cours ou à venir.

## UN SCHÉMA DE SERVICES PAR ET POUR LES BATELIERS

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 en 2014 à élaborer un schéma de services.

Ce document recense toutes les difficultés que les bateliers rencontrent en navigation (absence de postes d'attente, échelles vétustes dans les écluses, signalisation défectueuse, etc.) sur l'ensemble du réseau français (Voies navigables de France, ports privés, Compagnie nationale du Rhône (CNR), etc.).

Il sera diffusé largement auprès des acteurs de la voie d'eau, publics comme privés, et remis au président de VNF ainsi qu'au ministre des Transports afin d'exposer l'étendue des difficultés rencontrées par les transporteurs fluviaux français afin d'exiger la réfection et l'entretien du réseau.

Pour recueillir un maximum d'informations, la CNBA a mis en place un groupe sur les réseaux sociaux intitulé : « état du réseau ». Les bateliers ont la possibilité d'y publier les difficultés qu'ils rencontrent, soit sous forme de commentaires soit par le biais de photographies (ou les deux), tout en précisant le lieu (point kilométrique, biefs). Ces informations venant compléter directement le schéma de services qui se veut au plus près des difficultés rencontrées par la profession batelière.

## RECUEIL DE REMARQUES AU SUJET DES PRESCRIPTIONS TECHNIQUES

Suite à une réunion de coordination avec la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) à la fin de l'année 2013 et à une réunion du bureau de la CNBA en janvier 2014, il a été décidé de recueillir les remarques et doléances des professionnels du secteur fluvial quant aux éventuels problèmes qu'ils pourraient rencontrer lors de leur futur délivrance ou renouvellement de certificat rhénan/communautaire.

En effet, en vue de simplifier la conformité du bateau au Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR), la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) peut adresser des instructions de service qui modifient substantiellement le contenu du RVBR. Ces instructions de service sont adressées aux commissions de visite qui décident ou non de la délivrance ou du renouvellement du certificat de navigation au batelier.

Si certaines d'entre elles paraissent irréalisables, inutiles ou trop coûteuses, elles feront l'objet de discussions au sein de l' Organisation européenne des bateliers (OEB) qui les portera par la suite à la connaissance de la CCNR.

C'est dans cette logique que la CNBA a souhaité interroger les bateliers français pour cerner les prescriptions techniques jugées difficiles à appliquer et savoir lesquelles

risquent de poser problème. Une fois ces informations recueillies, elles permettront d'interpeller efficacement les autorités de la CCNR, via l'OEB ou le ministère des Transports, afin que ces mesures transitoires problématiques soient supprimées ou repoussées à une date ultérieure.

## REFONTE DES RPP (RÈGLEMENTS PARTICULIERS DE POLICE)

Un nouveau règlement général de police de la navigation intérieure (RGPNi ou RGP) et de nouveaux règlements particuliers de police (RPP) sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2014.

Ces nouveaux RPP reprennent l'ancienne rédaction de 1974 concernant les dimensions d'ouvrage. Les dimensions d'écluses correspondent aux valeurs standard Freycinet soit 38,50 m x 5,05 m (résolution CEMT 92/2 du 12 juin 1992 relative à la nouvelle classification des voies navigables). Or, la majorité des bateaux Freycinet ont des dimensions supérieures à ces valeurs standards.

Suite aux multiples avertissements de la CNBA, VNF a décidé de « *revoir sa copie* » afin de proposer au ministère et aux préfets une révision des RPP sur les points à améliorer ou corriger. De nouvelles séances de travail (par bassins, interbassins, voies internationales) ont ainsi été prévues.

Pour préparer au mieux ce travail, la CNBA a demandé aux bateliers de lui faire remonter, les « *points singuliers* » (écluses de taille critique ou présentant une difficulté particulière) afin de vérifier la tolérance admise (hors points singuliers) sur le réseau à petit gabarit.

Les séances de travail suivantes ont été l'occasion de réexaminer en détail les différents points que soulèvent les nouveaux RPP. La CNBA a souhaité en particulier revoir les dimensions sur le grand gabarit ainsi que les gardes de sécurité, les vitesses, l'AIS et le port du gilet de sauvetage obligatoire.

Parallèlement aux réunions entre la CNBA et ses interlocuteurs étatiques, la CNBA a également activé ses réseaux européens pour faire porter la question de la refonte des RPP à la connaissance de la Direction générale de la mobilité et transport de la Commission européenne (DG MOVE), plus précisément au bureau fluvial de celle-ci.

Arguant que la refonte des RPP représentait une entrave à la libre circulation des services en Europe, une lettre a donc été écrite par la CNBA et envoyée au nom de l'Organisation européenne des bateliers qui est l'interlocuteur naturel de la Direction générale de la commission européenne mobilité et transport s'agissant des questions sur le transport fluvial de fret européen.

La CNBA continue ses efforts sur les deux tableaux, français et européen, afin de se faire entendre concernant la refonte des RPP jugée trop arbitraire pour le transport fluvial français et européen.



# + ACCOMPAGNER

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



© jptaverne

**La CNBA agit comme un relais auprès des pouvoirs publics. 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.**

## LE GUIDE JURIDIQUE CNBA, ÉDITION 2014

Absence de contrats écrits, recouvrement des surestaries, retard dans le paiement du fret, etc. Les bateliers sont nombreux à contacter régulièrement la CNBA pour avoir des précisions juridiques sur le droit régissant leurs relations commerciales, les possibilités de recours dont ils disposent, les procédures à suivre, etc.

Afin que les artisans bateliers disposent de toutes les réponses aux questions qu'ils se posent, la juriste de la CNBA, a mis au point depuis 2011 un guide juridique. Celui-ci est adressé à l'ensemble des entreprises immatriculées à la CNBA.

L'édition 2014 du guide juridique reprend tous les thèmes des éditions précédentes, complété de sept nouvelles fiches détaillées. Parmi les nouveautés, les bateliers ont découvert un modèle de facturation pour

leurs prestations de transport, ainsi que deux nouvelles parties : l'une relative à la rupture abusive des relations commerciales et une seconde qui traite des rapports employeurs- salariés.

Les transporteurs fluviaux y retrouvent entre autres les réponses aux questions :

- Qu'est-ce qu'une rupture brutale de la relation commerciale établie ?
- Quelles sont les règles encadrant la facturation et le paiement d'une prestation de transport ?
- Quelles sont les obligations d'affichage dans une entreprise ?

## DES OUTILS PRATIQUES AU SERVICE DES ENTREPRISES FLUVIALES

Afin d'assister au mieux les bateliers dans toutes leurs démarches quotidiennes, la CNBA leur fournit régulièrement des conseils et informations ainsi que des outils pratiques pour les aider dans leur activité.

Dans le cadre de son exercice, l'artisan batelier est amené à rédiger régulièrement des documents d'ordre juridique mais ceux-ci peuvent s'avérer parfois complexes. Aussi, la CNBA a mis à leur disposition sur son site Internet des modèles types de documents, dont les bateliers peuvent s'inspirer.

Depuis 2014, différents documents juridiques sont téléchargeables gratuitement sur le site de la CNBA. D'autres documents viennent régulièrement compléter cette liste :

- La confirmation de transport : ce document permet aux parties au contrat de conserver une trace écrite des négociations entreprises notamment par téléphone.
- La lettre de relance : il s'agit d'une tentative amiable pour persuader l'autre partie du contrat d'effectuer un paiement, de régler une facture, de produire un justificatif indispensable, etc.
- La lettre de mise en demeure : si malgré la ou les lettres de relance le règlement des créances n'a pas été effectué, une lettre de mise en demeure, dernière étape du recouvrement amiable avant la phase judiciaire, peut être envoyée.
- Le contrat de vente : il s'agit d'une convention par laquelle l'une des parties (le vendeur) s'oblige à livrer une chose et l'autre partie (l'acheteur), à la payer. Le contrat de vente a pour objet le transfert de propriété d'une chose (par exemple : un bateau) en échange du versement d'un prix.
- La promesse de vente : elle engage surtout le vendeur, celui-ci s'engage à réserver le bien à l'acquéreur mentionné pour un prix et un délai fixés par écrit par les deux parties.
- Le document unique d'évaluation des risques pour les entreprises employant au moins un salarié : ce document s'analyse en un classement des risques pouvant exister au sein d'une entreprise. Il doit être mis à la disposition des salariés, de l'inspection du travail, de la médecine du travail, des agents des services de prévention des organismes de sécurité sociale.

Le service juridique de la CNBA reste à l'écoute des

bateliers et développe des modèles de document précis, tout au long de l'année.

## DOSSIER SPÉCIAL CONSACRÉ À LA RUPTURE DES CONTRATS DE TRANSPORT

L'article L442-6-I 5° du Code de commerce interdit au cocontractant du batelier s'il est un commerçant ou un industriel par exemple, « de rompre brutalement, même partiellement, une relation commerciale établie, sans préavis écrit tenant compte de la durée de la relation commerciale et respectant la durée minimale de préavis déterminée, en référence aux usages du commerce, (...) ».

Le non-respect de cette interdiction entraîne principalement la responsabilité de l'auteur du manquement et l'oblige à réparer le préjudice causé.

Afin d'accompagner les artisans bateliers dans le cas d'une rupture brutale de leur contrat de transport, la CNBA a réalisé un dossier complet sur ce sujet.

Il informe sur les cas où la rupture brutale peut être invoquée, quelles sont les réparations auxquelles la victime de la rupture peut avoir droit et quelle est la procédure judiciaire à suivre. Il répond également aux questions suivantes :

- Dans quels cas l'auteur de la rupture peut-il échapper à sa responsabilité ?
- Quels sont les préjudices réparables pour le transporteur, victime d'une rupture brutale ?
- Quel est le délai d'action pour agir ?



© Guillaume Lemoine

## FAVORISER LA FORMATION CONTINUE DES BATELIERS EN ACTIVITÉ

La formation continue est un dispositif qui permet à toute personne en activité professionnelle ou non, d'élargir ses compétences afin d'évoluer dans son métier ou vers d'autres projets professionnels. Elle est destinée à compléter ses connaissances et compétences. Elle peut être sanctionnée par un diplôme ou une attestation et concourir à une validation d'acquis de l'expérience (VAE). Dans la mesure où la formation continue concerne des adultes et non plus des enfants, les pédagogies d'enseignements sont adaptées.

La CNBA a pour mission de favoriser l'accès des entreprises artisanales (patrons et salariés) à la formation continue, elle facilite donc les démarches de ses ressortissants qui souhaitent participer à une formation quelle qu'elle soit (langue, gestion, informatique, etc.).

Pour cela, la CNBA a mis en ligne sur son site Internet un document de pré-inscription à une session de formation. Simple et pré-rempli, le document peut être envoyé directement par email pour réserver une place à une session de formation.

Dans la même logique, la CNBA a commencé à développer en fin d'année 2014 un site Internet dédié à la formation dans le milieu de la navigation intérieure. Cette plateforme numérique se partage en quatre espaces :

- Un premier pour les patrons batelier : il regroupe toutes les formations que ces derniers peuvent réaliser, le contenu de celles-ci ainsi que les moyens de les financer.
- Un second pour les bateliers salariés : comme

l'espace précédent il présente toutes les formations que les salariés peuvent suivre, leurs contenus ainsi que les moyens de les financer.

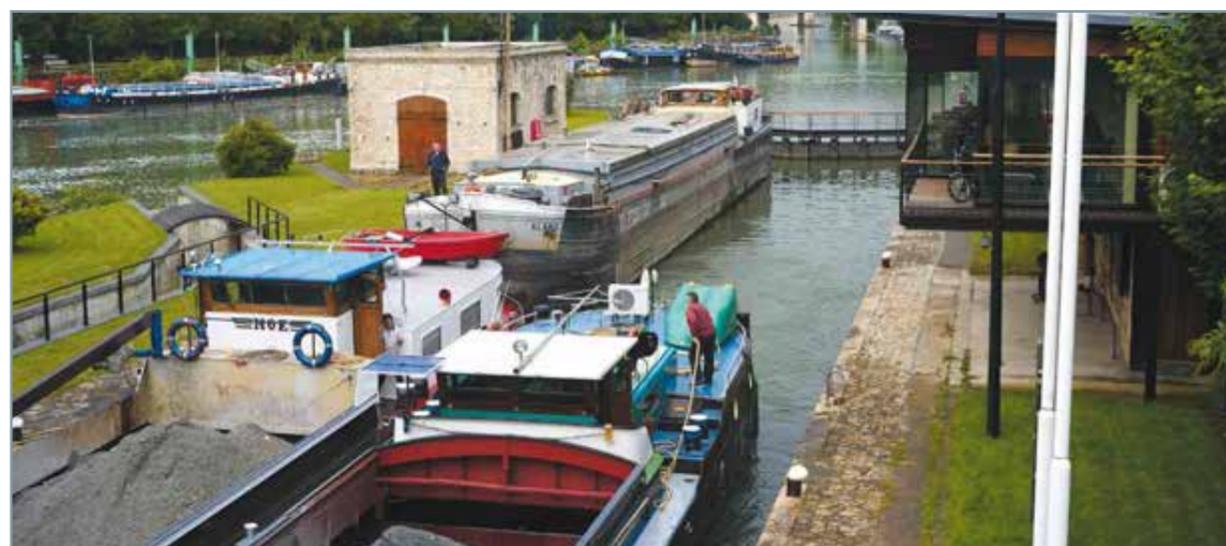
- Un troisième espace est consacré aux formations initiales à la navigation intérieure : il recense l'intégralité des formations menant au métier de transporteur fluvial, pour les étudiants ou les personnes en reconversion professionnelle.
- Enfin, le quatrième espace présente les métiers de la voie d'eau : capitaine, matelot timonier, commandant, pilote, chef d'entreprise artisanale, etc. Les internautes y retrouvent tous les métiers du secteur de la navigation intérieure.

## PREMIÈRE RENTRÉE POUR LE BACCALAURÉAT PROFESSIONNEL TRANSPORT FLUVIAL

Afin d'accompagner la mise en place du tout nouveau baccalauréat professionnel « *Transport fluvial* », la CNBA a participé à de nombreuses réunions en partenariat avec le ministère du Transport et l'Éducation nationale.

Cette formation a pour objectif de former l'élève à préparer, organiser et terminer une mission de transport. Elle propose à part égale :

- Des matières générales : français, histoire, géographie, langues vivantes, mathématiques et sciences physiques, éducation physique et sportive, arts appliqués et cultures artistiques, économie, gestion, prévention, santé, environnement ;
- Et des matières professionnelles : transport fluvial, conduite des bâtiments, bâtiment, chargement / déchargement, embarquement / débarquement,



© Adrien admou52

## BACCALAURÉAT PROFESSIONNEL : CRÉATION DE DEUX AIDES POUR LES BATELIERS ACCUEILLANT DES STAGIAIRES

En 2014, le conseil d'administration de la Chambre nationale de la batellerie artisanale a décidé la création d'une aide à l'initiation pouvant être accordée aux patrons-bateliers inscrits à la CNBA qui souhaitent accueillir et former sur leur bateau un stagiaire (bachelier) dans le cadre des Périodes de formation en milieu professionnel (PFMP) prévues dans le cursus du baccalauréat professionnel spécialité « *Transport fluvial* ».

Pendant cette période de professionnalisation auprès du batelier, l'élève aborde des activités liées à la réalisation d'opérations de préparation, de chargement-déchargement, d'embarquement-

débarquement, des activités liées à des opérations de transports.

A ce titre, le batelier accueillant sur son bateau le stagiaire en baccalauréat professionnel peut prétendre à une aide de la part de la CNBA. Le montant alloué au patron-batelier est de 1 650 euros par stagiaire bachelier, versés au terme des 11 semaines de stage, dans la limite de deux demandes par an et par entreprise.

Le conseil d'administration de la Chambre nationale de la batellerie artisanale a également décidé la mise en place d'une aide à la formation pour les bateliers suivants les stages de formation au

tutorat permettant d'accueillir des stagiaires sur leur unité fluviale dans le cadre du baccalauréat professionnel « *Transport fluvial* ».

Cette aide comprend :

- la prise en charge des frais de formation au tutorat : frais de repas, nuitées, titres de transport indemnisés sur la base des frais réels, dans la limite des montants fixés pour les agents de l'État et de ses établissements publics,
- l'indemnisation du batelier pour perte d'exploitation lorsqu'il réalise le stage de tutorat : 139 euros par jour dans la limite de 5 jours pour une même formation.

environnement et organisation de l'entreprise, qualité et sécurité dans le transport fluvial.

Le titulaire du baccalauréat professionnel exerce ses activités au sein d'une entreprise qui effectue des transports de marchandises générales et/ou spécialisées et/ou de passagers pour son compte propre et/ou pour le compte d'autrui.

Trois établissements avaient prévu d'ouvrir une section baccalauréat professionnel « *Transport fluvial* » pour la rentrée scolaire 2014/2015 :

- Le lycée Emile Mathis de Schiltigheim,
- Le lycée Les Catalins de Montélimar,
- Le CFANI du Tremblay sur Mauldre.

Pour favoriser le succès de cette nouvelle formation, un travail a également été mené afin de former les tuteurs qui recevront à terme les étudiants en formation. Pour cela, une journée de formation a été mise en œuvre afin de favoriser leur appropriation du cadre global et des contenus des référentiels de formation du diplôme et afin de présenter les modalités d'accompagnement et de suivi des élèves et apprentis dans leur formation en entreprise, gestion et conduite.

Cette formation a été pensée selon trois objectifs distincts :

1. Présenter les grandes missions du tuteur : accueil et accompagnement de l'apprenant en formation (stagiaire ou apprenti), organisation d'un parcours de formation, formation en situation de travail, concertation avec l'établissement de formation, évaluation des acquis.
2. S'approprier le cadre du référentiel d'activités professionnelles : construire le parcours de l'apprenant dans l'entreprise (objectifs et progression) et choisir les situations de travail et les rendre formatives.
3. Maîtriser les outils de l'accompagnement de l'apprenant stagiaire ou apprenti : observation, entretien et évaluation.

Afin d'assurer un démarrage du baccalauréat professionnel « *Transport fluvial* » dans de bonnes conditions, la CNBA a également travaillé au développement d'une fiche formation consacrée au baccalauréat. Celle-ci vient compléter la pochette CNBA dédiée aux formations à la navigation intérieure.

## DÉVELOPPER LA VALIDATION DES ACQUIS DE L'EXPÉRIENCE DANS LES MÉTIERS DU TRANSPORT FLUVIAL

La loi du 5 mars 2014 relative à la formation professionnelle, à l'emploi et à la démocratie sociale a instauré la possibilité que l'accompagnement à la VAE (validation des acquis de l'expérience) soit une action éligible dans le cadre du compte personnel de formation (CPF). Elle vise une meilleure accessibilité pour les personnes n'ayant pas de diplôme de niveau V (« les périodes de formation initiale ou continue en milieu professionnel, suivie de façon continue ou non (...) sont prises en compte dans le calcul de la durée minimale d'activité requise »).

Le décret n°2014-12354 du 12 novembre 2014 complète cette loi en précisant les nouvelles conditions d'accompagnement, la possibilité de bénéficier d'un congé VAE pour les CDD et la mise en place d'un comité régional de l'emploi, de la formation et de l'orientation professionnelles (CNEFOP).

La validation des acquis de l'expérience s'adresse à toute personne ayant cumulé au minimum 3 ans d'expérience professionnelle sur un même type de poste.

Encadrée par le Code du Travail, la VAE permet à toute personne de faire reconnaître son parcours professionnel par l'obtention d'un diplôme, d'un titre professionnel ou d'un certificat.

Le transport fluvial présente des spécificités qui lui sont propres. Cette activité correspond à un style de vie qui nécessite un réel investissement et une volonté de s'y

investir. Elle nécessite un engagement total tant personnel que familial. C'est dans ce contexte que les conjoints ont un rôle primordial et indissociable du batelier.

La batellerie offre de grandes possibilités de liberté et de responsabilité, l'investissement du conjoint est primordial et facteur indispensable à la réussite de cette entreprise. Cependant, les conjoints n'ont pas forcément bénéficié de formation aux métiers de la batellerie. Leurs fonctions sont très générales mais se situent au cœur de l'activité : gestion commerciale, participation à l'entretien et au maintien des performances du matériel., etc.

Ainsi, lorsque l'on procède au descriptif des différentes interventions des conjoints, leur activité relève d'un niveau de BTS Assistant PME PMI.

Dans ce cadre, la VAE pourrait concrétiser ce niveau de diplôme et permettre aux conjoints de mieux s'insérer dans le monde du travail en cas de nécessité de reconversion professionnelle.

Depuis 2014, la CNBA s'engage à participer aux différents événements ayant pour objectif d'informer et d'orienter les personnes issues du secteur professionnel du transport fluvial susceptibles de s'inscrire dans une démarche de validation des acquis et de l'expérience.

## LES DISPOSITIFS DE SOUTIEN DE LA CNBA

Il existe plusieurs types de secours proposés par la Chambre nationale de la batellerie artisanale en fonction de la situation du 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 2014, 51 dossiers ont été validés, soit une dépense de 54 075 euros.

- **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 2014, 2 000 euros ont été accordés.

- **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 le droit (civil, commercial, social et fiscal), la gestion commerciale et financière 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, etc. L'ensemble des enseignements de cette attestation permettent l'apprentissage d'une bonne gestion d'entreprise de transport fluvial.

En 2014, 35 000 euros ont été versés, soit 22,50 % 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'État. Une indemnité pour perte d'exploitation est également versée pour la période de stage.

En 2014, 705,30 euros ont été alloués au travers de cette aide.

## 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, etc.) et qui communiquent les valeurs essentielles à l'exercice de cette profession.

Enfin, la Chambre nationale de la batellerie artisanale soutient les « Pardons de la batellerie », manifestation traditionnelle se déroulant tous les ans, qui met à l'honneur le milieu de la batellerie et ses acteurs.

En 2014, les crédits ouverts pour le soutien aux « écoles fluviales » et aux « Pardons de la batellerie » s'élevaient à 20 673,55 euros.



© Claire Schmidt Meyer

## CRÉATION D'UN FONDS D'AIDE EXCEPTIONNELLE

En mars 2014, le conseil d'administration de la CNBA a approuvé la création d'un fonds d'aide exceptionnelle.

Chaque aide exceptionnelle est attribuée, dans la limite du plafond défini chaque année par le conseil d'administration par la commission des aides élargie aux représentants du Ministère de tutelle et de la Direction régionale des finances publiques (DRFIP) ainsi que de l'agent comptable de l'établissement qui intervient au sein de la commission en qualité d'expert, sans prendre part à la décision.

Cette commission définit, pour chaque demande d'aide qui lui est soumise, les conditions d'attribution, les pièces justificatives et le montant de l'aide. Un procès-verbal rend compte de la décision motivée de la commission.

Dans le cadre du fonds d'aide exceptionnelle, la commission des aides ne peut être saisie que pour des cas urgents et de nature exceptionnelle. Ces cas doivent intéresser l'ensemble de la profession, c'est-à-dire revêtir un caractère d'intérêt général.

## 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 leur activité au quotidien.

Depuis plusieurs années, celui-ci est offert par la CNBA à tous ses ressortissants. Outre sa fonction d'agenda traditionnel, l'agenda du marinier 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 et 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,
- une rubrique 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, etc.

Cet « *agenda du marinier* » se pose comme un outil pratique idéal pour l'exercice de la profession de batelier.

## LE CENTRE DE FORMALITÉS DES ENTREPRISES (CFE)

L'article R.123-3-3° du Code du commerce stipule que la Chambre nationale de la batellerie artisanale est le 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 est de permettre aux entreprises de la batellerie de souscrire en un même lieu et sur un même document (liasse Cerfa) les déclarations 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 l'obligation d'informer le Centre de formalités des entreprises (CFE) de la CNBA, de toutes modifications.

Le CFE se charge de procéder gratuitement aux modifications auprès des caisses sociales URSSAF et RSI, de l'INSEE et des Impôts afin que la nouvelle situation du batelier soit enregistrée officiellement auprès de ces organismes.

Le CFE de la Chambre nationale de la batellerie artisanale

accompagne les entreprises des transporteurs fluviaux sur trois niveaux :

- **Les inscriptions :**  
Entreprise individuelle, EIRL ou société.
- **Les modifications :**
  - changement d'adresse (siège social, correspondance)
  - changement de situation familiale (conjoint collaborateur, mariage, divorce, séparation, concubinage, décès, etc.)
  - déclaration d'insaisissabilité
  - changement de statut de l'entreprise (Entreprise Individuelle, EIRL, SARL, EURL, SAS)
  - changement de dirigeant ou ajout d'un dirigeant (pour les sociétés, etc.)
  - changement d'activité (loueur de fonds, adjonction d'activité, etc.)
- **Les radiations (temporaire ou définitive) :**  
Afin de remettre à jour son registre, la CNBA demande à chaque transporteur de signaler tout changement de matériel (achat, vente, location de bateaux, etc.), toute embauche (salarié, contremaître, locataire, compagnon, etc.).



# + VOS CONTACTS CNBA



© jptaverne

## SUIVRE LA CNBA SUR INTERNET

- Découvrez toutes les actions de la CNBA :

[www.cnba-transportfluvial.fr](http://www.cnba-transportfluvial.fr)

- Restez informés des dernières actualités du secteur fluvial

[www.facebook.com/cnba.batellerie](http://www.facebook.com/cnba.batellerie)



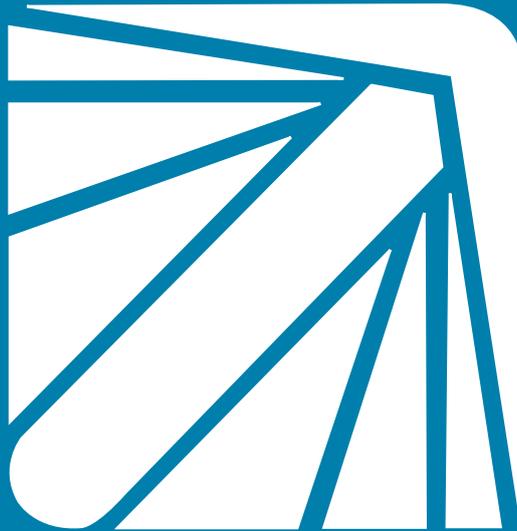
## COORDONNÉES DES BUREAUX CNBA

<b>CNBA Paris</b>	43 rue de la Brèche aux Loups 75012 Paris	Tel : 01.43.15.96.96 Fax : 01.43.15.96.97	<a href="mailto:paris@cnbafluvial.fr">paris@cnbafluvial.fr</a>
<b>CNBA Douai</b>	Les Triades - ZI Douai Dorignies rue Becquerel - 59500 Douai	Tel : 03.27.87.54.93 Fax : 03.27.90.80.34	<a href="mailto:cnba.douai@orange.fr">cnba.douai@orange.fr</a>
<b>CNBA Lyon</b>	11 quai du Maréchal Joffre 69002 Lyon	Tel : 04.78.37.19.46 Fax : 04.72.40.00.41	<a href="mailto:cnba.lyon@orange.fr">cnba.lyon@orange.fr</a>

## COORDONNÉES DES ADMINISTRATEURS CNBA

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





# CNBA

**Chambre  
Nationale  
de la  
Batellerie  
Artisanale**

[www.cnba-transportfluvial.fr](http://www.cnba-transportfluvial.fr)

[www.facebook.com/cnba.batellerie](http://www.facebook.com/cnba.batellerie)

**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](mailto:paris@cnbafluvial.fr)

**CNBA Douai**

Les Triades - ZI Douai Dori-  
gnies  
rue Becquerel - 59500 Douai  
Tel : 03.27.87.54.93  
Fax : 03.27.90.80.34  
[cnba.douai@orange.fr](mailto: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](mailto:cnba.lyon@orange.fr)