

**AU SERVICE DE LA
BATELLERIE ARTISANALE
DEPUIS 1985**



2015

**RAPPORT
ANNUEL**

**ANNUAL REPORT FOR THE YEAR
ENDED 31ST DECEMBER 2015**





MICHEL DOURLENT

Président de la Chambre nationale de la batellerie artisanale - CNBA

La France a présidé et accueilli la 21e Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (COP21) en décembre 2015. Si l'objectif était, en premier lieu, d'aboutir à l'adoption d'un premier accord universel et contraignant sur le climat, il fut également l'occasion de faire reconnaître et rendre visible la contribution des transports, et plus particulièrement du transport fluvial, à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et au développement durable.

Si aujourd'hui, tout le monde s'accorde pour vanter les qualités du transport fluvial : son écologie, son économie, sa sûreté, beaucoup d'améliorations sont encore nécessaires.

Des pistes d'amélioration et d'optimisation de ce moyen de transport existent dans de nombreux domaines : au niveau des

infrastructures, du matériel, des modes d'exploitation, du financement, de l'organisation de la logistique fluviale, de la réglementation, etc. De nombreux leviers restent à développer et à maîtriser, et c'est aujourd'hui en termes d'actions concrètes et ambitieuses que la voie d'eau veut espérer être entendue et défendue.

La Chambre nationale de la batellerie artisanale souhaite que le transport fluvial trouve toute sa place et que l'alternative qu'il représente soit réellement et sérieusement étudiée comme une solution de transport durable à même de répondre aux enjeux économique et écologique de notre société.

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

Le transport fluvial doit être sérieusement étudié comme une solution à même de répondre aux enjeux économiques et écologiques de notre société.

SOMMAIRE

Le transport fluvial en 2015	04
La Chambre nationale de la batellerie artisanale	06
Les entreprises artisanales de transport fluvial	10
Gestion financière et comptable	12
Représenter la batellerie artisanale	16
Défendre les bateliers et leurs intérêts	26
Accompagner la profession fluviale	36
Contacts	44

LE TRANSPORT FLUVIAL EN 2015



Avec un total de 54 Mt transportés en 2015 et un peu moins de 7,5 milliards de tonnes/kilomètres (t/km), le transport fluvial de fret sur le réseau français a enregistré un repli de 5 % en tonnage et de 3,7 % en prestations comparativement à l'année 2014. Si l'activité du fret fluvial s'est contractée en 2015, elle ne remet pas en cause les perspectives positives du secteur sur le long terme*.

UNE SITUATION CONTRASTÉE POUR LES DIFFÉRENTES FILIÈRES

Avec 7,1 % de croissance en un an, la filière agroalimentaire confirme son dynamisme en 2015 et présente un trafic record de 2,5 milliards de t-km.

Le transport de conteneurs est en légère décroissance de 5 % à 540 500 EVP. Comme pour les autres secteurs d'activité, la situation apparaît relativement contrastée suivant les bassins de navigation. On observe une hausse assez sensible de l'activité sur le Nord-Pas-de-Calais (+ 6,5 %) et le Rhône (+ 2,9 %). À l'inverse, la situation du Rhin s'est considérablement détériorée (- 10,4 %) du fait du phénomène de basses eaux, particulièrement important en fin d'année, tout comme celle de la Seine (- 10,6 %). Pour sa première année complète d'activité en 2015, la nouvelle ligne de conteneurs mosellane, ouverte en mars 2014 par l'opérateur Multi Modal Shuttle, a traité 6 900 EVP. Cette activité, qui continue à monter en puissance, est principalement portée par les clients issus de la distribution spécialisée et de l'agroalimentaire. La Moselle constitue un axe stratégique pour permettre aux entreprises de Lorraine et de Champagne-Ardenne d'accéder aux ports allemands du Rhin ainsi qu'à ceux de la mer du Nord.

LES VARIATIONS PAR FILIÈRE ENTRE 2014 ET 2015 EN T-KM



Le recul de la filière des matériaux de construction (- 10,3 % en t-km) s'explique par la mauvaise santé globale du secteur du BTP depuis quelques années.

Pour la filière énergétique, l'analyse doit être encore plus nuancée car, si elle présente un recul global de 7 %, elle enregistre cependant des évolutions divergentes entre les produits pétroliers (+ 8,1 % en t-km) et ceux issus du charbon (- 28,6 % en t-km) du fait de la fermeture de trois centrales thermiques en Île-de-France et en Lorraine, comme de la poursuite de la réduction de l'activité du secteur sidérurgique en Lorraine.

Même observation pour la filière chimie et engrais (- 8,1 % en t-km au global), qui pâtit de la fermeture d'une raffinerie, entraînant à la baisse l'activité globale des transports de produits chimiques, avec des résultats plus favorables pour les engrais (+ 0,3 % en t-km).

DES DISPARITÉS SELON LES BASSINS DE NAVIGATION

A ces disparités entre filières, on observe également des différences entre les bassins de navigation.

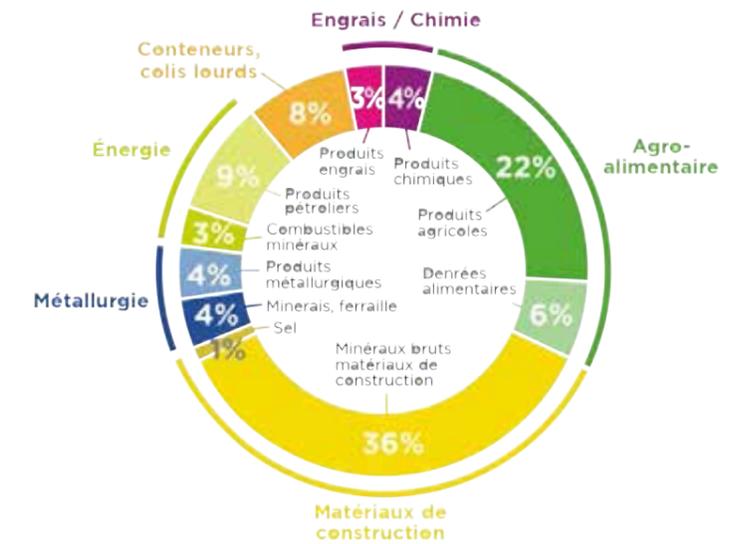
Le réseau du Nord connaît un bilan satisfaisant avec une stabilité de trafic en t-km (- 0,3 %) et un volume d'activité exprimé en tonnes en progression de 3 %.

À son meilleur niveau depuis 2000, le trafic fluvial de la filière agroalimentaire dans le Nord-Pas-de-Calais enregistre une augmentation de 14,8 %, avec 3,7 Mt de marchandises transportées en 2015. En termes de prestations, elle a généré 380 Mt-km, soit une augmentation de 19,5 % par rapport à 2014. Des chiffres qui reposent principalement sur les exportations de la filière vers la Belgique et les Pays-Bas, en hausse de 22,7 %. Les exportations de blé représentent à elles seules 80 % des volumes exportés, avec une augmentation de 40,8 % en 2015.

Une conclusion similaire peut être faite pour le bassin Rhône-Saône qui est relativement stable (- 0,3 %).

Ce bassin concentre 70 % de ses volumes sur trois filières. Au premier rang, les matériaux, qui résistent à la conjoncture morose du secteur (2 Mt en 2015, - 1,3 % par rapport à 2014). En deuxième position, les produits

RÉPARTITION DES TRAFICS FLUVIAUX PAR TYPES DE MARCHANDISES (EN TONNES)



énergétiques enregistrent une croissance importante (+ 10,7 %) et frôlent le million de tonnes transportées. Enfin, le secteur des conteneurs établit un nouveau record avec 103 000 EVP manutentionnés. Le transport d'engrais sur le bassin rhodanien présente également une belle progression (+ 17,3 %).

Le bassin Seine-Oise enregistre quant à lui un recul de 4,3 %. Fortement touché par la baisse du transport des matériaux de construction (- 10 %), il est soutenu par le dynamisme de la filière agroalimentaire, particulièrement importante sur ce bassin (+ 12 %).

La Moselle, quant à elle, se révèle être en fort recul (- 15,6 %). En dehors des lignes conteneurisées et des oléagineux, toutes les filières y sont orientées à la baisse. Ce bassin souffre en particulier de l'important recul des arrivages de charbon (- 60 % en t-km), qui pèse sur l'ensemble du bassin. Dans une moindre mesure, l'activité y a également été affectée par les basses eaux du Rhin.

LES PORTS PUBLICS FLUVIAUX

En 2015, cinq ports réalisent 27% des trafics manutentionnés sur l'ensemble du réseau : GPM de Rouen, ports de Mulhouse-Rhin, GPM du Havre, Strasbourg et Genevilliers. Ils cumulent ensemble près de 22 Mt de marchandises manutentionnées. Les ports du Havre, Genevilliers, Strasbourg, Marseille et Lyon sont quant à eux les ports qui accueillent le plus de conteneurs.

LA CHAMBRE NATIONALE DE LA BATELLERIE ARTISANALE



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

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. Vous trouverez ci-dessous les différentes missions de la Chambre nationale de la batellerie artisanale.

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 se compose du conseil d'administration (bateliers actifs, naviguants en France ou en Europe) et d'une équipe administrative.

LES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Vous trouverez ci-dessous 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.

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)

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)



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, etc.



FACILITER LES DÉMARCHES ADMINISTRATIVES

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



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.



FAVORISER LA FORMATION

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



GARANTIR L'INFORMATION

La CNBA fournit également une information précise et objective sur l'actualité du secteur afin de permettre aux bateliers de mieux comprendre les enjeux et les évolutions de leur profession.



ASSURER LA PROMOTION DU MÉTIER

Afin de faire connaître le monde de la batellerie et d'en montrer la richesse et la diversité, la CNBA participe à des salons, édite des brochures informatives et contribue à la promotion du métier de batelier.

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 des ressources humaines.

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 CFE - 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 - ANGÉLINA 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 DE BATELLERIE



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

Ci-dessous, vous trouverez des données statistiques sur les entreprises artisanales de fret inscrites à la CNBA, pour la période s'étirant jusqu'au 31 décembre 2015.

PATRONS BATELIERS



CHEFS D'ENTREPRISES



CONJOINTS

COMPAGNONS BATELIERS



SALARIÉS



NON-SALARIÉS

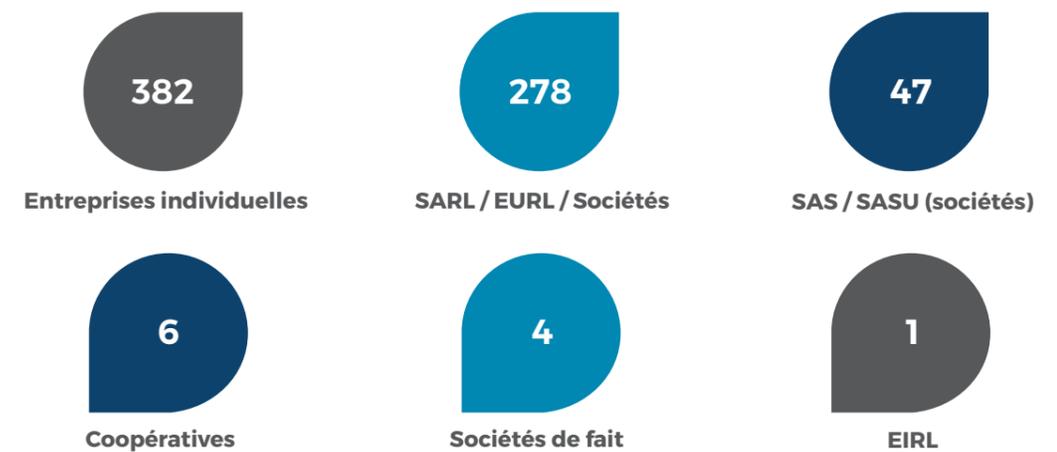
Nombre d'entreprises inscrites à la CNBA

	2013	2014	2015
Entreprises individuelles	460	438	382
Sociétés	265	278	278
TOTAL	725	716	660

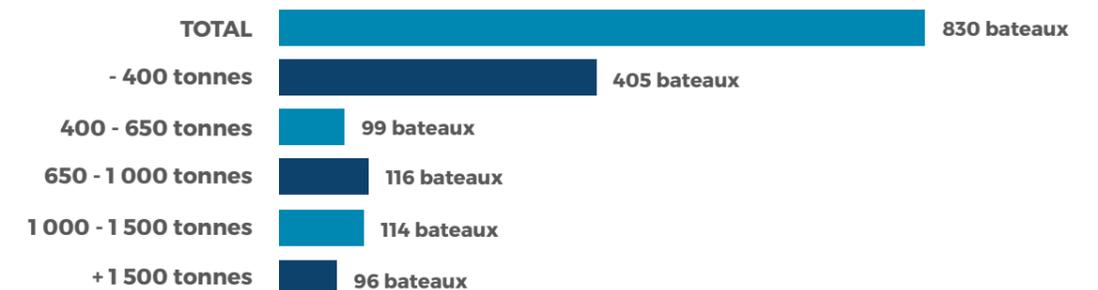
Répartition des entreprises individuelles inscrites à la CNBA

	2013	2014	2015
Propriétaire du bateau	429	408	363
Locataire du bateau	25	24	19
TOTAL	460	438	

Formes juridiques des entreprises inscrites à la CNBA



Tonnage des bateaux inscrits à la CNBA



GESTION FINANCIÈRE ET COMPTABLE



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.

Le conseil d'administration de la Chambre nationale de la batellerie artisanale avait fixé le budget initial pour 2015 à 1 245 220 €.

Pour l'exercice 2015, une enveloppe « Intervention » a été ajoutée aux enveloppes « Fonctionnement », « Personnel » et « Investissement ».

Le montant de ces enveloppes était le suivant :

- « Fonctionnement » à 625 453 €,
- « Personnel » à 487 197 €,
- « Intervention » à 132 570 €,
- « Investissement » à 6 028 €.

Le versement d'une subvention, ainsi que la réalisation de travaux de réparations des biens dégradés lors d'un

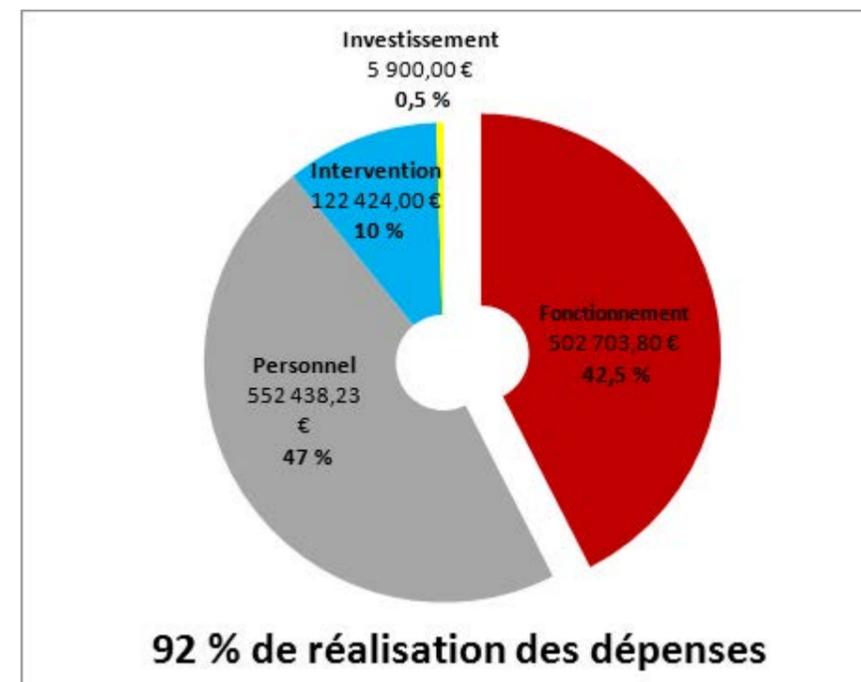
cambrilage, non-inscrits au budget initial 2015 de l'établissement, ont nécessité l'adoption d'un budget rectificatif qui a porté les différentes enveloppes à :

- « Fonctionnement » de 625 453 € à 630 841 €,
- « Personnel » de 487 197 € à 515 174 €,
- « Intervention » de 132 570 € à 134 570 €,

portant le budget 2015 à 1 280 585 €.

Le conseil d'administration a décidé du prélèvement de 23 442 € sur le fonds de roulement pour financer ces actions.

Au 31 décembre 2015, la réalisation budgétaire répartie par enveloppe est la suivante :



Les charges de fonctionnement (42,5 % des dépenses) sont en 2015 de 502 703,80 €. Le second poste de dépenses est celui des rémunérations du personnel et du versement des indemnités journalières de fonction aux administrateurs de l'établissement : 552 438,23 €, soit 47 % du total. Les interventions de la CNBA (charges spécifiques) représentent 122 424,00 € (10 % du total). Enfin, les investissements s'élèvent à 5 900,00 €, soit 0,5 % des dépenses.

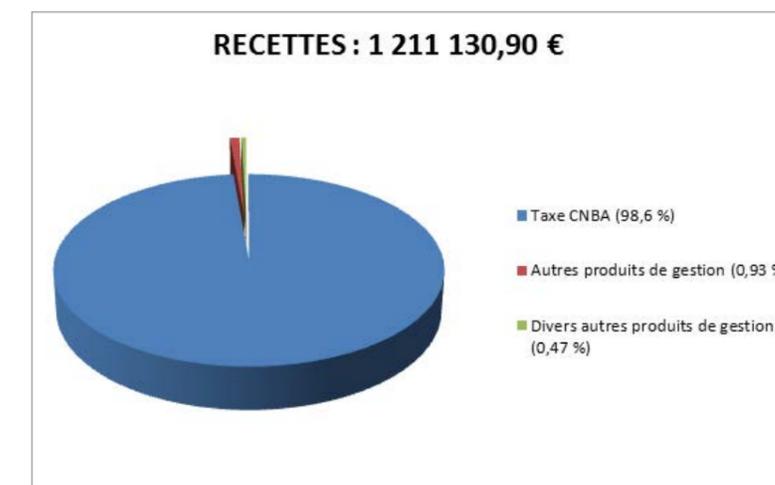
Les prévisions de dépenses inscrites au budget 2015 après adoption d'un budget rectificatif n°1, étaient de 1 280 585,00 €. Leur réalisation se porte à 1 183 466,03 €, soit une réalisation de 92 %.

LES RECETTES DE LA CNBA

Tandis que les prévisions des recettes budgétaires de l'exercice 2015 étaient estimées à 1 245 220,00 €, leur réalisation a été de 1 211 130,90 €, soit une moins-value de 34 089,10 €.

Ces recettes sont essentiellement composées du produit de la taxe CNBA, pour 1 194 331,96 €, soit 98,60 % ; le reste provenant d'une recette exceptionnelle d'un montant de 11 123,94 € (0,93 %) et de la participation des agents de l'établissement à l'achat des titres de restauration : 5 379,20 € (0,46 %).

Recettes (fonctionnement) 1 211 130,90 €



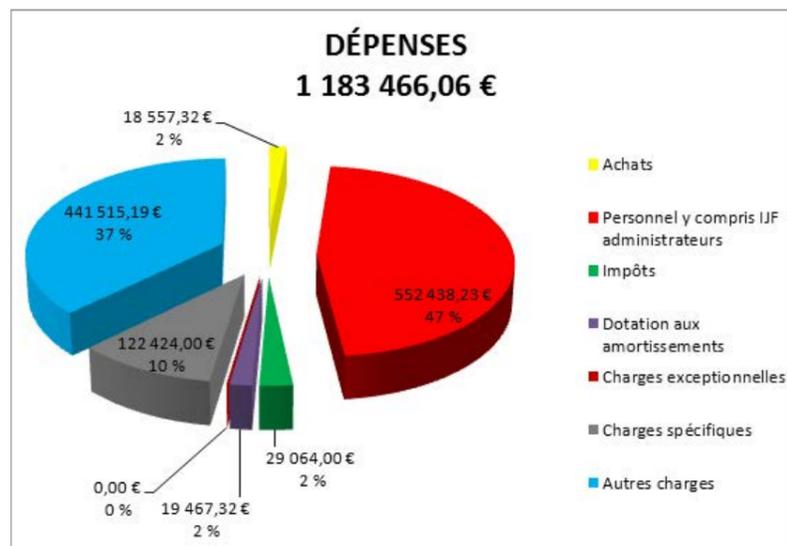
LES DÉPENSES DE LA CNBA

Les principaux postes de dépenses de fonctionnement pour l'année 2015 sont les charges de personnel (y compris IJF des administrateurs) pour 552 438,47 € (47 % du total). Les autres charges s'élèvent à 441 515,19 € (37 % des dépenses) et les charges spécifiques à 122 424,00 € (10 % du total).

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

Les principales actions menées en 2015 concernent la communication, le juridique, la formation et les aides et subventions accordées par la CNBA.

Dépenses (fonctionnement) 1 211 130,90 €



CHARGES SPÉCIFIQUES

Dans le cadre de ses missions conférées 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 2015, la Chambre nationale de la batellerie artisanale a versé un total de 122 424,00 € d'aides alimentaires et de subventions, pour un budget de 134 570,00 € après adoption du budget rectificatif n°1 de l'exercice 2015.

Les charges spécifiques de l'établissement se répartissent comme suit :

Aides et subventions versées par la CNBA pour l'année 2015

	Nombre de dossiers	Montant versé en €	Montant versé en %
Aides alimentaires (maladie, accident, décès, destruction bateau)	45	51 575,00	42,12 %
Aide "initiation 100 jours de navigation"	1	1 000,00	0,82 %
Aide à la formation initiale (ACP)	15	53 000,00	43,30 %
Aide à la formation continue / Indemnité perte exploitation	0	00,00	0 %
Subvention (écoles, pardons batellerie)	17	14 849,00	12,12 %
Participation financière aux institutions	1	2 000,00	1,64 %
Aide exceptionnelle en faveur d'un batelier	0	00,00	0 %
TOTAL	102	122 424,00	100,0 %

• Aides alimentaires :

45 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 2015. Le montant attribué par l'établissement s'établit à 51 575,00 €.

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

Un batelier inscrits au registre de la CNBA a bénéficié de cette aide forfaitaire d'un montant de 1 000,00 €.

• Aide à la formation initiale (ACP) :

La CNBA a versé 53 000,00 € au titre de l'aide à la formation initiale (15 dossiers).

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

Dans le cadre de l'aide à la formation continue, aucun dossier n'a été validé au cours de l'année 2015.

• Subventions (Pardons de la batellerie, écoles) :

En 2015, les subventions aux Pardons de la batellerie et aux écoles s'établissent à 14 849,00 € (10 dossiers : 7 subventions accordées aux Pardons de la batellerie et 3 aux écoles).

• Participation financière aux institutions :

Au titre de l'exercice 2015, une subvention d'un montant de 2 000,00 € a été accordée à l'association « Vivre le canal » dans le cadre du voyage de promotion du transport fluvial « Bordeaux - Paris par la voie d'eau ».

• Fonds d'aide exceptionnelle :

Créé par délibération du 20 mars 2014, le fonds d'aide exceptionnelle permet au conseil d'administration de la CNBA d'attribuer une aide exceptionnelle à des bateliers inscrits au registre de l'établissement pour des situations urgentes et de nature exceptionnelle, revêtant un caractère d'intérêt général. Ce fonds d'aide a été doté pour l'exercice 2015 de 5 000,00 € de crédits. En 2015, aucun batelier n'a bénéficié d'une aide exceptionnelle.

REPRÉSENTER

LA CNBA FAVORISE LA CONCERTATION DES BESOINS DE SES ADHÉRENTS ET PORTE LEURS REVENDICATIONS COMMUNES



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.

JANVIER 2015

L'APPEL DE BORDEAUX : LES ÉLUS DOIVENT S'ENGAGER

Réunis jeudi 29 janvier 2015 à Bordeaux à l'occasion des Assises nationales de l'énergie, les représentants des élus locaux et régionaux ont tenu à exprimer la volonté des territoires de répondre à l'urgence du défi lié au dérèglement climatique dont les derniers travaux du GIEC (groupe d'experts inter-gouvernemental sur l'évolution du climat) ont montré l'ampleur des impacts sociaux, environnementaux et économiques.

Les élus locaux en appellent à la mobilisation de toutes les forces vives du pays. Ils mettent en avant le rôle moteur des territoires pour la réussite de la

Conférence de Paris et l'importance de leur donner une place stratégique au titre de l'agenda des solutions qui accompagnera l'accord entre les Parties sur les émissions de gaz à effet de serre.

Dans la lignée de cet « appel de Bordeaux » comme on le nomme, la CNBA a portée la voix de la profession batelière et de ses atouts considérables pour l'environnement, auprès des élus locaux et régionaux.

Parmi les chantiers primordiaux évoqués par les acteurs des territoires se trouve celui de la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le domaine des transports et l'amélioration de leur efficacité énergétique.

Bordeaux, Dunkerque, Dijon, Paris, Lyon, Lille, Toulouse et de nombreuses autres villes et communautés urbaines ont pour atout d'être accessible par la voie d'eau, jusqu'au cœur de la cité. Ainsi, la CNBA se félicite de l'émergence d'une réflexion sur la logistique urbaine, portée notamment par les chercheurs, les

organisations de défense de l'environnement, les communautés territoriales et les gestionnaires de la voie d'eau.

Le transport fluvial constitue une réponse à la congestion des routes pour desservir les villes situées près des fleuves. Pourtant, bien qu'étant le mode reconnu comme le moins impactant pour l'environnement, il est souvent oublié des projets d'investissements en matière d'infrastructures.

La Chambre nationale de la batellerie artisanale lance donc un appel à tous les signataires concernés par la réduction des émissions de polluants atmosphériques pour que soit inscrit dans leurs projets d'aménagement du territoire :

- la sanctuarisation des quais pour le transport fluvial de marchandises,
- la modernisation des infrastructures fluviales,

dans le strict respect de leur engagement pris en faveur de la transition énergétique, et dans la perspective de la COP21 (Conférence des Nations unies sur les changements climatiques) de Paris.

TFF : DES VOEUX SOUS FORME D' ACTIONS À ENTREPRENDRE

Fédérés au sein de Transporteurs fluviaux de France, la CNBA et le CAF (Comité des Armateurs Fluviaux) ont présenté leurs vœux pour l'année 2015 en encourageant les pouvoirs publics à concrétiser les chantiers engagés durant les années précédentes.

Les vœux de Transporteurs fluviaux de France ont, cette année, pris la forme d'un programme d'actions concrètes à réaliser. Ces actions tiennent en quatre grands axes :

- 1er axe : la sauvegarde et le développement des infrastructures avec la valorisation du domaine, son entretien, sa remise en état et son développement par VNF ; la préservation des emprises logistiques fluviales et le développement des grands projets fluviaux,
- 2ème axe : un soutien effectif au transport combiné au travers de l'aide à la pince et de l'aide aux transports d'approche routiers,
- 3ème axe : un renouveau de la réglementation avec des propositions d'évolutions ciblées de la réglementation,

- 4ème axe : des mesures de régulation incitatives comme la prise en compte des avantages environnementaux du transport fluvial en donnant des bonus écologiques aux transporteurs ; la normalisation des relations commerciales entre les acteurs ou encore l'harmonisation de la réglementation européenne.

Plusieurs rendez-vous importants se dessinent en 2015 (loi relative à la transition énergétique et à la croissance verte, loi « Macron », Conférence nationale sur le fret fluvial), ils seront l'occasion de faire valoir les propositions énoncées ci-dessus par Transporteurs fluviaux de France.

FÉVRIER 2015

UN PLAN D'AIDES À LA MODERNISATION ET À L'INNOVATION QUI MANQUE D'AMBIITION

Le 23 février 2015, le Plan d'aides à la modernisation et à l'innovation (PAMI) réouvrait pour la période 2013-2017.

Si cette décision de réouverture du PAMI est louable, la CNBA ne peut que regretter les dispositions contraignantes encadrant sa réouverture :

- En premier lieu, la période d'enregistrement des demandes d'aides, limitée à deux mois, est bien trop restrictive pour permettre le dépôt de tous les dossiers potentiellement éligibles au PAMI. L'itinérance des transporteurs fluviaux nécessite une durée d'ouverture du plan suffisamment importante pour que ces derniers puissent constituer leur dossier de demande d'aide.
- Par ailleurs, les entreprises artisanales désireuses de moderniser leur unité de transport en réalisant des travaux éligibles au PAMI élaborent un plan de financement reposant sur l'octroi d'une aide par VNF. L'incertitude liée à la prise en compte effective de leur dossier pourrait remettre en cause le bouclage du plan de financement des travaux. Ainsi, la trésorerie des entreprises et les projets engagés pourraient, in fine, être affectés. C'est pourquoi la CNBA a sollicité VNF afin que la durée d'enregistrement des dossiers soit portée à six mois.
- En second lieu, la CNBA a déploré la faiblesse du

montant alloué au PAMI pour l'année 2015 en rappelant que dans le scénario initial présenté à la Commission européenne, le plan devait être doté d'une enveloppe annuelle de 4,5 millions d'euros pour 2015. Le scénario corrigé incluant les paiements effectués sur les deux premières années du Plan d'aides dotait le dispositif de 2,2 millions d'euros pour l'exercice 2015. Dans le projet de reprise du PAMI, celui-ci disposerait pour 2015 d'un montant alloué de 1,1 million d'euros, soit quatre fois moins que prévu initialement.

- Enfin, la CNBA estime que la durée de validité des accusés de réception garantissant le paiement de l'aide, limitée à 12 mois non prolongeable, est insuffisante pour permettre aux demandeurs de finaliser les travaux, notamment en fin de période.

Au total, le PAMI, censé contribuer à l'amélioration de la compétitivité de la cale française, est, dans le projet de réouverture qui a été soumis à la CNBA, insuffisant face aux enjeux de modernisation de la flotte fluviale nationale. La CNBA s'interroge donc sur l'ambition de VNF et des pouvoirs publics concernant le secteur fluvial et déplore que l'avis définitif de VNF concernant la réouverture du PAMI n'ait pas pris en compte les remarques et observations de la CNBA.



MARS 2015

LE CANAL SEINE-NORD EUROPE FAIT SON SÉMINAIRE

En mars 2015 s'est tenu un séminaire de travail intitulé : « Les acteurs économiques s'investissent pour le renouveau du mode fluvial et la réussite du canal Seine-Nord Europe ». Ce séminaire, organisé par les CCI de région Nord de France et de Picardie et la Conférence Permanente des Chargeurs Nord de France, avait pour objectif d'apporter les propositions d'actions du monde économique nécessaires au renouveau du mode fluvial et à la réussite de la liaison Seine-Escaut. La CNBA y a participé.

La réalisation du canal Seine-Nord Europe (CSNE) se prépare et le projet a été étudié sous différentes approches : du point de vue du territoire, de l'emploi, de l'innovation, des infrastructures, etc.

1/ Du point de vue territorial :

La ville de Marquion représente le point névralgique du projet : sur l'ancienne base aérienne, une base e-logistique verra le jour. Elle représentera 1 300 emplois pour une superficie de 600 000 m².

Une partie de la base logistique sera réservée au CSNE. Les plateformes de Péronne, de Nesles, de Noyelle et de Marquion formeront un véritable hub logistique. La partie est, côté Cambrai, a quant à elle été retenue pour établir une des plateformes bord à canal. La proposition d'une plateforme des deux côtés du canal reste pertinente en raison d'une demande qui se fait sentir de plus en plus importante.

2/ Du point de vue de l'emploi et de la formation :

Les réunions ont débuté en 2009 et ont abouti à une démarche « Canal emplois » créée sous l'égide du préfet coordonnateur et assurée par Pôle Emploi, point d'entrée unique pour les entreprises travaillant sur le chantier. Plusieurs cycles de formation avaient été lancés, notamment des formations de caristes, qui s'étaient arrêtés en 2011 suite à la suspension du projet CSNE. 10 000 à 12 000 emplois devraient être créés pour les chantiers et 50 000 emplois, à terme, avec les activités liées au canal. La question de l'emploi suscite l'intérêt premier des élus. Une phase transitoire de 6 ans devra être mise à profit pour préparer et former les professionnels qui travailleront sur ce projet. En outre,

la « pauvreté » de la formation en France a été évoquée. L'objectif est d'accompagner les « jeunes » à s'installer, à acquérir un bateau moderne par l'obtention d'un prêt et d'inverser la tendance actuelle qui veut que certaines villes fluviales françaises soient traversées en grande partie par des pavillons étrangers.

3/ Du point de vue de l'innovation et des infrastructures :

Il faut réveiller l'innovation, les services de recherche et développement, réorienter la recherche, créer un pôle d'excellence pour mutualiser les énergies afin de réfléchir aux bons vecteurs pour demain. La question de l'interopérabilité est primordiale. Il est nécessaire de favoriser les services dans les ports : eaux usées, nettoyage de cale, etc. Les ports ne sont pas uniquement des points de transbordement. Enfin, il deviendra essentiel d'organiser stratégiquement les transports et les différents gabarits : dans certains cas, il est préférable pour le client de recevoir plusieurs fois 700 tonnes qu'une fois 3 000 tonnes.

4/ Du point de vue économique :

Le séminaire a pointé du doigt un manque crucial d'accompagnement des entreprises et l'incapacité de soutenir de nouvelles filières. Il est donc vital de développer une instance de concertation et d'accompagnement des entreprises qui permettra de relayer l'information auprès des entreprises. Des outils de soutien au développement économique doivent être développés afin : de renforcer le réseau capillaire face à la problématique du dernier km, favoriser l'émergence de plateformes multimodales, favoriser l'accessibilité du réseau et accompagner les entreprises désireuses de se tourner vers la voie d'eau.

La CNBA a pris part aux nombreux échanges qui ont eu lieu au cours de ce séminaire et a apporté des précisions et suggestions sur plusieurs thèmes :

- La formation : il est primordial de développer l'attractivité des métiers du fluvial ainsi que des métiers connexes et favoriser le développement des enseignements fluviaux dans les formations « Transport » déjà existantes.
- L'innovation : l'accès aux prêts bancaires doit impérativement être facilité pour les nouveaux entrants. Il convient également de développer les chantiers de construction pour la cale française qui sont quasiment inexistantes aujourd'hui.
- Le développement économique : il est nécessaire d'harmoniser les taxes et charges des transporteurs européens afin de favoriser une concurrence

pure et parfaite. Il faut assurer la promotion du transport fluvial auprès des chargeurs et identifier et attirer les clients potentiels vers la voie d'eau.

- Les infrastructures et services : pour faire du chantier canal Seine-Nord Europe une véritable opportunité régionale il est essentiel d'attirer les transporteurs par des services dédiés à la profession (collecte des déchets ménagers, non-ménagers, encombrants, huiles usées, bornes à eau et bornes électriques, etc.) ; de rendre accessible les services urbains (possibilités de stationner, de débarquer et de franchir le chemin de service) et de favoriser l'accès aux soins et aux services d'urgence.

Les remarques et propositions évoquées durant ce séminaire ont été transmises aux équipes en charge de la mission de reconfiguration du canal, aux acteurs chargés de la gestion du réseau fluvial ainsi qu'à l'ensemble des institutions contribuant à ce projet.

MAI 2015

LE PROJET STRATÉGIQUE VNF 2015-2020

Le contexte dans lequel évolue la voie d'eau en 2015 est marqué par de profondes mutations, économiques, sociétales, environnementales et réglementaires, qui impactent directement la profession et les acteurs du secteur.

Toutefois, ces mutations sont également autant d'opportunités à saisir pour définir une stratégie durable et responsable pour la filière fluviale.

Suite à la réforme qu'a connue Voies navigables de France en 2013, l'établissement a décidé en 2015 la mise en place d'un nouveau projet stratégique, le premier de l'EPA depuis sa création. Pour l'élaboration de celui-ci, VNF a mis en place une concertation, entre avril et septembre 2015, avec ses différents partenaires (collectivités territoriales, organisme représentatif, représentants de l'État dans les territoires, Parlement, ports, associations environnementales, associations d'usagers, etc.). Chacun a été invité à émettre son avis, ses commentaires et suggestions à l'occasion de présentations et d'échanges sur le texte du projet.

Le 21 mai 2015, VNF a ainsi présenté en partie l'état d'avancement de son projet stratégique 2015-2020 au

Président de la CNBA ainsi qu'à ses administrateurs. Après avoir rappelé les missions principales de l'établissement, son budget et ses effectifs, le directeur général de Voies navigables de France a défini les principales orientations stratégiques de son établissement :

- Déployer sur le réseau une offre de service raisonnée qui réponde aux besoins et aux enjeux économiques et environnementaux,
- Investir sur le réseau en fonction des priorités et accompagner les grands projets fluviaux,
- Contribuer au développement des activités au bénéfice du transfert modal, de l'économie touristique et des territoires, en lien avec les partenaires, afin d'optimiser le potentiel de trafics de fret et de tourisme que la voie d'eau est en capacité d'accueillir,
- Construire un établissement socialement et économiquement responsable.

Au vu de ces premières orientations stratégiques, la CNBA a fait part à VNF des priorités qui lui semble essentielles au développement durable de la profession batelière :

- Une offre de service fret garantie toute l'année sur le réseau principal : la navigation est possible, sur les itinéraires concernés, 7 jours sur 7, en passage libre ou à la demande,
- Une offre de service saisonnière à vocation touristique sur le réseau secondaire, en laissant la possibilité de concrétiser des projets de fret si le besoin est avéré, économiquement réel et accessible à un coût supplémentaire faible pour VNF,
- La gestion hydraulique.

Par ailleurs, la CNBA a déploré la diminution de l'offre de services sur le réseau secondaire. Elle s'interroge sur l'entretien des écluses au regard de la baisse des effectifs prévu par VNF et demande qu'un service soit maintenu sur la plage horaire 7h00-19h00 afin d'effectuer les 12 heures de navigation, une heure supplémentaire le matin et le soir permettrait également de remplir au mieux le livre de bord. De plus, pour la bonne marche des entreprises fluviales, la CNBA a rappelé à VNF qu'il ne peut proposer un service qui s'interrompt à la coupure du midi et durant le week-end.

D'autre part, la CNBA a évoqué les multiples problèmes

existants sur le réseau navigable (communication difficile avec les services, connaissances faibles du terrain, zones de stationnement et de débarquement encore trop peu nombreuses, faibles résultats des commissions locales des usagers, etc.).

Consciente des contraintes budgétaires pesant sur le gestionnaire du réseau, la CNBA a néanmoins fait remarquer que les grands projets d'infrastructures ne doivent pas occulter l'importance de liaisons interbassins fiables et d'un réseau à petit gabarit moderne et compétitif. L'amélioration de l'entretien du réseau doit, pour la CNBA, être au centre du projet stratégique de VNF.

La CNBA a réaffirmé que la relance de la voie d'eau et le développement du fret fluvial passent par la modernisation, l'entretien, l'exploitation et la promotion de toutes les voies fluviales.

Au terme de cette réunion, Voies navigables de France a indiqué que les remarques évoquées par la CNBA feront l'objet d'un compte-rendu détaillé qui sera présenté au prochain conseil d'administration de VNF. Les deux organismes entendent se réunir une nouvelle fois à l'automne 2015 afin de faire un point d'avancement. Les différentes problématiques concrètes concernant les postes de chargement et de déchargement seront quant à elles prises en compte dans les contrats d'objectifs et de performances.

JUIN 2015

VERS UNE RÉVISION DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

Les grands objectifs de la politique commune des transports ont été arrêtés en 2001 lorsqu'il a été décidé d'opérer un rééquilibrage des différents modes de transport (stratégie du « transfert modal ») et de réaliser un découplage progressif entre croissance économique et croissance des transports.

Par « transfert modal », on entend la politique d'ouverture du marché européen des transports, menée au cours des années 1990 qui a donné lieu à une libéralisation complète des transports aérien, fluvial, routier et maritime mais dans laquelle le transport routier a été le plus grand des bénéficiaires, créant de facto un fossé avec ses concurrents, notamment le fluvial. Mais l'augmentation du trafic poids lourd

JUILLET 2015

ÉVOLUTION DES MISSIONS ET DE LA GOUVERNANCE DE LA CNBA

Le décret n°2015-873 du 16 juillet 2015 vise à réformer les statuts de la Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA), établissement public représentant les artisans bateliers, afin d'en renforcer les missions et d'en simplifier la gouvernance.

Les définitions du patron batelier et du compagnon batelier sont modifiées : sont désormais considérés comme patrons bateliers les personnes mentionnées à l'article L. 4430-1 du code des transports ainsi que les conjoints collaborateurs ou conjoints associés. Les compagnons bateliers sont les autres personnes travaillant dans l'entreprise, à titre salarié ou non.

Les missions confiées à la CNBA sont pour leur part complétées afin de prendre en compte la réalité du secteur et de permettre à l'établissement de jouer un rôle accru pour l'aide aux entreprises et le développement du transport fluvial. Il est ainsi prévu de permettre à la CNBA de participer à la promotion du transport fluvial, d'apporter des contributions financières à des fonds favorisant le développement du secteur, de confirmer les actions conduites en matière de promotion des métiers, de formation et de participation aux examens officiels, de préciser le délai dans lequel l'avis obligatoire de la CNBA sur les textes réglementaires est rendu (deux mois). Il est également permis à la CNBA de participer à des instances de médiation ou à des syndicats mixtes agissant dans son domaine de compétence. Il est aussi ouvert la possibilité à la CNBA de jouer un rôle plus important dans l'aide (y compris sociale) et le conseil aux entreprises.

L'objectif du texte est également de moderniser la gouvernance et le fonctionnement de la CNBA. Ainsi, le mandat des administrateurs, actuellement de six ans renouvelable par moitié tous les trois ans, est réduit à cinq ans, renouvelable intégralement. Sont également créées des listes complémentaires afin de pourvoir, sans délai, les mandats devenus vacants. Les conditions d'éligibilité sont simplifiées. Les missions respectives du conseil d'administration, du bureau et du président sont précisées. Ce décret modifie le code des transports.

a engendré des problèmes de congestion et de pollution de plus en plus nombreux, contraire à une logique de développement durable, d'autant plus que, selon les estimations, le transport de fret va continuer à augmenter dans tous les modes de transport.

C'est ce qui a été indiqué dans le livre blanc de la Commission européenne de 2011, qui pour atteindre ces objectifs a vu dans sa « Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources », un moyen d'y parvenir, désavoué cependant par la nouvelle administration de la Commission Juncker (1^{er} novembre 2014), qui a initié une révision de celle-ci en raison du constat d'échec du report modal.

Pour relancer le mode fluvial, la Commission européenne a consulté les organisations représentatives, notamment l'Union européenne pour la Navigation fluviale (UENF), l'organisation Européenne des Bateliers (à laquelle est membre la CNBA), la fédération des transporteurs européens (ETF), la fédération européennes des ports intérieurs (EFIP) et l'organisation de la navigation intérieure européenne (INE). Ces organisations ont d'ailleurs collaboré pour écrire un document unique qui pointe les difficultés qui entravent la compétitivité du fluvial et qui détaille les atouts indéniables de ce mode de transport.

Parmi les entraves, sont évoquées des réglementations inapplicables pour le transport fluvial européen (équipage, formation, réglementation techniques, etc.); les règlementation internationales sur la limitation du temps de travail et du temps de repos ; les longues attentes pour obtenir les certificats de conduite et les inspections de bateaux; les problèmes de financement; la non harmonisation sociale et fiscale ; les difficultés relationnelles avec les autorités portuaires et les dockers ; la gestion des déchets, etc.

Parmi les atouts mis en lumière dans ce document commun, figure la façon dont d'ici 2030 le transport fluvial pourra devenir un mode de transport durable, innovant, interopérable, flexible, et fiable, s'il est soutenu financièrement et politiquement. Dans cette configuration, il prouvera sa pleine capacité à accueillir un report modal en sa faveur, et gagner ainsi une large part du marché du transport de fret.

SEPTEMBRE 2015

L'OEB : 40 ANS D'ACTION POUR LE TRANSPORT FLUVIAL EUROPÉEN

Pour marquer son quarantième anniversaire, l'Organisation européenne des bateliers (OEB) a organisé un congrès le lundi 28 septembre 2015.

« La batellerie artisanale demeure l'indispensable cheville ouvrière du transport fluvial en Europe. Mais elle ne peut jouer pleinement son rôle et rester maître de son destin que si les pouvoirs publics la soutiennent... et si elle parvient à surmonter les handicaps qui découlent de sa propre fragmentation », tel est le message lancé par l'Organisation européenne des bateliers pour débiter son congrès-anniversaire.

Invité à s'exprimer durant cet événement, Michel Dourlent, président de la CNBA, a tout particulièrement mis l'accent sur la nécessité, pour les pouvoirs publics - tant nationaux qu'européens - de créer un cadre infrastructurel mais aussi technique, social et fiscal qui permette au transport fluvial de faire pleinement jouer ses atouts et de lutter à armes égales avec les autres modes de transport.

Cela fait quarante ans que l'Organisation européenne des bateliers a été créée pour représenter et défendre auprès des instances européennes les intérêts de la batellerie artisanale. Dès sa création en 1985, la Chambre nationale de la batellerie artisanale a rejoint l'OEB dans sa participation au développement du fluvial comme mode de transport sûr et performant participant à la réalisation du marché européen.

L'Europe a considérablement évolué et l'OEB a pu remplir pleinement son rôle en valorisant le potentiel de l'entrepreneur artisan et en défendant la profession de batelier à l'heure de la mondialisation des échanges et de la concentration du secteur des transports.

La CNBA a mis en lumière deux des principaux atouts de l'entrepreneur artisan dans le domaine fluvial :

- sa réactivité qui constitue le coeur de son avantage concurrentiel : lorsqu'il lui est autorisé de naviguer 14 heures par jour sur le réseau européen, le transporteur artisan peut alors démontrer une compétitivité à toute épreuve face aux autres modes de transport,

- Et sa souplesse : étant donné que son lieu de travail et de vie familiale se situent très souvent sur le bateau. Cette situation unique dans l'économie du transport est très appréciée par les clients.

Naturellement compétitif et travailleur, l'entrepreneur artisan dans le transport fluvial voit pourtant son avantage compétitif être limité par de nombreux obstacles.

L'artisan batelier a besoin d'une harmonisation fiscale et sociale et un réseau moderne et entretenu pour soutenir la concurrence avec les autres modes de transport. La politique du tout routier a érodé les avantages naturels du transport fluvial qui a souffert d'un manque de soutien de la part des pouvoirs publics.

La CNBA a par ailleurs pointé du doigt les nombreuses hésitations et les récentes prises de conscience dans des dossiers comme le canal Seine-Nord Europe, un projet dont on parle depuis plus de 40 ans. Dans ces conditions, il est très difficile de se projeter dans l'avenir pour le transporteur artisan européen.

Même si les évolutions du fluvial demeurent incertaines, les organisations doivent anticiper le futur de l'entrepreneur artisan. Les différents programmes européens en termes d'infrastructure, d'innovation, et de financement montrent une certaine prise de conscience du politique à l'égard du fluvial. Car si l'infrastructure suit, et si le report modal s'intensifie, la petite cale retrouvera naturellement toute son importance.

L'entrepreneur artisan devra également anticiper les évolutions du commerce international, il a des efforts à accomplir pour s'adapter à la nouvelle donne économique et logistique.

En combinant l'esprit d'entrepreneuriat du batelier et l'amélioration de l'image du fluvial dans les consciences écologiques et citoyennes, le transport fluvial artisanal peut tout à fait conserver et améliorer sa place en abordant son avenir sereinement.

Pour conclure, la CNBA a rappelé la place essentielle occupée par les entrepreneurs indépendants pour assurer le transport de marchandises à travers toutes l'Europe et sur toutes les classes de réseau navigable.

Il est donc primordial d'offrir aux opérateurs fluviaux une vision à long terme qui leur permette de se projeter dans l'avenir.

OCTOBRE 2015

UNE CONFÉRENCE POUR ACCROÎTRE LA COMPÉTITIVITÉ DU TRANSPORT FLUVIAL

Le lundi 19 octobre 2015, se tenait la 2^{ème} Conférence nationale sur le fret fluvial, sous la présidence d'Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche.

Lancée en octobre 2014, cette Conférence a pour objectif d'accroître la compétitivité du transport fluvial, en faisant le point sur les mesures déjà engagées et les leviers de développement, afin d'aboutir à un plan d'actions national cohérent pour la filière. A l'issue d'une année de concertation, trois groupes de travail ont dressé un bilan sur le fort potentiel de croissance du transport fluvial, soutenu par une meilleure intégration dans la chaîne logistique.

Dans le cadre des groupes de travail, Transporteurs fluviaux de France avait formulé une vingtaine de propositions pour renforcer la compétitivité du secteur :

- Régulation du secteur : 1. Délivrance des titres de navigation ; 2. Organisation des contrôles et 3. Cadre contractuel,
- Simplification administrative et services : 4. Amélioration des conditions d'accueil des transporteurs ; 5. Amélioration des conditions de navigation ; 6. Equipement en bornes électriques du réseau des voies navigables et 7. Réglementation portuaire.
- Modernisation du secteur : 8. Verdissement de la flotte ; 9. Maîtrise du foncier en bord à voie d'eau ; 10. Conditions d'amodiation ; 11. Plan d'aides à la modernisation et l'innovation de la flotte (PAMI) ; 12. Optimisation logistique du mode fluvial ; 13. Expertise technique, innovation ; 14. Services d'information fluviale ; 15. Taxation des plus-values et 16. Formation professionnelle,
- Filières : 17. THC ; 18. Accès des avitailleurs fluviaux à Port 2000 ; 19. Déplacement de la limite transversale de la mer pour un accès simplifié des bateaux fluviaux aux bassins de St-Nazaire (ville) et 20. Transport de véhicules.

À la suite de cette 2^{ème} Conférence nationale sur le fret fluvial, la profession a salué un certain engagement des pouvoirs publics. Mais pour TFF cette ambition doit se traduire plus franchement sur le plan opérationnel et adresser les différents champs de contraintes désormais objectivés : le financement des projets d'infrastructures et des entreprises, la concurrence routière, l'accessibilité fluviale aux ports maritimes, l'intégration aux chaînes logistiques, l'attractivité vis-à-vis des chargeurs et la levée des contraintes administratives.

Pour Transporteurs fluviaux de France, il est désormais essentiel de définir et mettre en oeuvre une stratégie cohérente en faveur du transport fluvial qui a cruellement fait défaut ces dernières années.

NOVEMBRE 2015

DES CRÉDITS D'INVESTISSEMENTS SOUS-DIMENSIONNÉS

Lors de sa séance du 26 novembre 2015, le conseil d'administration de Voies navigables de France, dont sont membres le Comité des armateurs fluviaux et la Chambre nationale de la batellerie artisanale, entités constituantes de Transporteurs fluviaux de France (TFF), examinait le projet de budget de l'établissement VNF sur la base du projet de loi de finances en discussion au parlement à la même période.

À la veille de cet examen primordial pour l'avenir de la voie d'eau, TFF écrivait au Secrétaire d'État chargé des transports, de la Mer et de la Pêche, M. Alain Vidalies pour lui faire part de ses craintes quant à l'adoption d'un budget réduit qui viendrait limiter les investissements, pourtant nécessaires, sur le réseau fluvial français.

L'investissement initial sur l'infrastructure existante pour l'année 2014 avait été doté de 127,3 millions d'euros, accusant une baisse de 25 % par rapport à l'année précédente. Le budget rectificatif intervenu en milieu d'année, pour intégrer le nouveau plan d'investissements de l'État, avait ramené à 146,4 millions limitant la baisse à 13,3 %.

Or, l'entretien et la modernisation du patrimoine fluvial et de ses fonctions transport, hydraulique et tourisme nécessiteraient environ 250 millions d'euros

courants par année sur la période 2015-2035, avec un effort particulier de rattrapage sur les dix premières années.

En atteste le processus d'audit de l'état du réseau réalisé par VNF à la fin des années 2000 dans le cadre de son « Schéma directeur de maintenance des voies navigables », dont le diagnostic était le suivant :

- une part importante d'ouvrages était soit en fin de vie, soit d'une qualité fonctionnelle médiocre : 54 % des écluses et 63 % des barrages présentant au moins un risque majeur de dégradation de performance ;
- une proportion significative des ouvrages dont la manœuvre était manuelle créait des situations de travail pénibles et dangereuses ;
- l'état des digues de canaux était quant à lui considéré comme mauvais ; présentant des risques d'infiltration ou de rupture ;
- par ailleurs, les ouvrages de la voie d'eau étaient jugés composites, reposant sur des techniques relevant de générations très diverses. Certains d'entre eux, comme les barrages à aiguilles témoignaient d'une inventivité artisanale, d'autres de l'emploi de techniques plus contemporaines.

Pour Transporteurs fluviaux de France, l'état du capital technique confié à VNF l'expose à des ruptures d'usage, anticipées ou non, qui font peser un risque commercial et juridique sur les différents intervenants de la chaîne de transport.

La panne survenue sur l'écluse n°3 de Méricourt au mois d'octobre 2015 en est un des derniers révélateurs puisqu'elle a occasionné une interruption du trafic fluvial sur l'axe Seine durant plusieurs jours.

Il ne fait pas de doute que les crédits d'investissements affectés à VNF sont donc clairement sous-dimensionnés et ne permettent pas à l'établissement de remplir pleinement ses missions, ni d'opérer le rattrapage nécessaire.

Une part importante de ces crédits provient désormais de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) ; cependant si les hypothèses de contribution à minima de l'AFITF se confirmaient, elles remettraient en cause la réalisation d'investissements prioritaires pour les usagers.

Alors que budget de l'AFITF doit prochainement être voté, TFF sollicite l'intervention du Secrétaire

d'État chargé des transports, pour que VNF puisse effectivement obtenir une subvention de 60 millions d'euros, conformément aux recommandations de la « Commission 21 » afin de répondre aux besoins de maintenance, de renouvellement des ouvrages majeurs du réseau et de modernisation des méthodes d'exploitation.

DÉCEMBRE 2015

LE TRANSPORT FLUVIAL ET LE CHANGEMENT CLIMATIQUE, UN SEUL ET MÊME DÉFI

La France a présidé et accueilli la 21^e Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (COP21), du 30 novembre au 12 décembre 2015. Le 12 décembre 2015, le premier accord universel pour le climat était approuvé à l'unanimité par les 196 délégations (195 États + l'Union Européenne). Cet accord sur le climat confirme l'objectif central de contenir l'augmentation de la température moyenne en-deçà de 2 degrés, et de s'efforcer de limiter cette augmentation à 1,5 degré, afin de réduire les risques et les impacts liés aux conséquences du changement climatique.

Pour Transporteurs fluviaux de France, le transport fluvial est un atout majeur pour la France qui s'est engagée à réduire de 20 % les émissions de GES dans les transports d'ici 2030 :

- Le transport fluvial dispose de fortes réserves de capacité et peut absorber un important trafic de marchandises,
- Présent au coeur des plus grandes agglomérations, il offre des itinéraires de contournement des points de saturation, tout en assurant une desserte de proximité,
- Écologique par sa moindre consommation d'énergie et ses faibles niveaux d'émission de polluants, notamment de CO₂, économique par sa capacité de tonnage, fiable par la sûreté de ses acheminements et sa ponctualité, la voie d'eau propose des solutions adaptées aux nouvelles exigences en matière de transport.

Le transport fluvial est un transport déjà pleinement

inscrit dans le développement durable :

- Les émissions unitaires de CO₂ du secteur fluvial sont entre 2 et 4 fois moindre que celles des poids lourds (sur une distance comparable),
- Il faut 1 litre de carburant aux 100 km pour transporter une tonne de marchandises,
- Un convoi industriel représente l'équivalent de 220 camions et un bateau de type Freycinet (environ 350 tonnes) peut transporter jusqu'à 14 camions,
- Le trafic réalisé actuellement sur la Seine permet d'éviter la circulation de plus d'1 million de poids lourds,
- Les coûts externes liés à la congestion, au bruit et aux accidents sont 5 fois inférieurs à la route.

Lors d'une conférence de presse organisée le 27 novembre 2015, TFF a mis en lumière tous ces atouts ainsi que les nombreux engagements de la profession pour une logistique fluviale plus verte :

- Gestion des déchets : depuis le 1^{er} novembre 2009, les acteurs de la filière fluviale se sont engagés dans un processus de gestion et d'élimination des déchets produits par la navigation intérieure sur de nombreuses voies navigables (Convention CDNI).
- Engagement clients : depuis le 1^{er} octobre 2013, les transporteurs fluviaux communiquent à leurs clients avant la réalisation du transport la quantité de CO₂ émise par la prestation à réaliser.
- Technique : depuis 2003, les transporteurs fluviaux sont passés par anticipation à une technologie de double coque pour le transport de matières dangereuses. Les émissions polluantes seront également réduites de 80 % à compter du 1^{er} janvier 2019, avec l'installation de moteurs qui respecteront les toutes dernières normes environnementales européennes de transport (projet de règlement EMNR, équivalent à EURO 6).
- Formation : depuis la création du baccalauréat professionnel fluvial, les élèves de la navigation reçoivent une formation à la conduite économe et rationnelle de manière à optimiser la consommation de carburant en navigation et une formation destinée à gérer au mieux les effluents.

La profession fluviale est engagée dans une démarche de progrès continu en matière de développement

durable mais au-delà du volontarisme de la profession, les pouvoirs publics ont un rôle essentiel à jouer dans des domaines clés : l'innovation, la valorisation des externalités positives, l'incitations faites aux chargeurs et la modernisation des infrastructures.



DÉFENDRE

LA CNBA DÉFEND L'INTÉRÊT GÉNÉRAL DE LA PROFESSION D'ARTISAN BATELIER



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.

FÉVRIER 2015

LES BESOINS PRIORITAIRES DE LA PROFESSION DANS LE NORD-PAS-DE-CALAIS

Suite à de multiples échanges avec le conseil régional du Nord-Pas-de-Calais concernant les investissements prioritaires à conduire pour développer le transport fluvial dans cette région, la CNBA a soumis de nombreuses observations à même de favoriser le développement de ce mode de transport à court, moyen et long terme.

Le développement des entreprises artisanales de la batellerie repose avant tout sur un réseau fiable et sécurisé ainsi que sur des clients pleinement satisfaits.

Pour ce faire, la CNBA soumet les propositions suivantes, envisageables à court terme :

1/ Améliorer les conditions d'accueil des transporteurs dans les grandes villes fluviales (stationnement régulier des transporteurs) :

- Favoriser l'accès aux villes, aux services urbains et aux soins par l'installation de débarcadères à voitures.
- Développer les services aux usagers sur les aires de stationnements : bornes électriques et bornes à eau (niveau du débit en fonction de l'emplacement), points wifi, points de collecte des déchets de type ménagers, non ménagers (chiffons et huiles usées) et encombrants.

Mise en place également d'aires de stationnements notamment entre Cuinchy et Béthune ainsi qu'à Arleux. À l'instar des pays européens, celles-ci devraient mesurer plusieurs centaines de mètres de longueur, être éclairées, permettre un accès à la route, et être équipées de bornes électriques et de poubelles.

- Accompagner les gestionnaires du domaine fluvial pour la mise en place de zones d'attentes

aux écluses sécurisées et suffisamment grandes pour accueillir les bateaux de différents gabarits présents sur le réseau.

2/ Améliorer les ports de chargement et déchargement :

- Mise à disposition de postes d'attente équipés d'un débarcadère à voiture à proximité.
- Entretien des pieux et des quais de chargement et déchargement ainsi qu'un maintien de l'enfoncement qui permet aux transporteurs de charger sans manoeuvres bord à voie d'eau.
- Accompagner le port de Dunkerque quant à la mise en place d'une zone d'attente à l'écluse de Mardick côté canal et d'une zone d'attente pour le fluvial dans le port Ouest.
- Entretien et développement des infrastructures (grues, portiques, aspirateurs, etc.).

3/ Améliorer l'état du réseau :

- Entretien des écluses : pieux, accessibilité, remise à neuf des échelles, remplacer les bollards par des bollards flottants, nettoyer les bajoyers (murs des écluses), entretenir les postes d'attente aux écluses (ex : végétation luxuriante à l'écluse de Valenciennes).
- Entretien des berges : privilégier les palplanches au système d'enrochement qui prive les usagers de nouvelles aires de stationnement et postes de chargement et déchargement. Ce dernier système, moins cher, se dégrade plus rapidement et crée un amoncellement dans le chenal le chenal de navigation limitant la navigation. Par ailleurs, régulièrement, les berges s'effondrent réduisant le tirant d'eau (ex : effondrement au-dessus de l'écluse de Douai).

Participer à la réfection des digues avec la mise en place d'un cote du chenal d'un rideau de palplanches permettant ainsi l'augmentation du rectangle de navigation tout en augmentant ainsi la sécurité des bateaux et des transporteurs (accès aux secours en cas de problème).

- Développer des moyens supplémentaires pour gérer l'évacuation des eaux fluviales sur le grand gabarit (région dunkerquoise, St Omer - Gravelines). En raison, des rejets d'eau plus importants, additionnés aux eaux fluviales, le niveau d'eau augmente. Il est donc prioritaire de développer le système de pompage déjà existant.

La mise en place de moyens supplémentaires permettant l'évacuation de l'eau dans le bief de Fontinettes - Cuinchy limiterait, en cas de fortes pluies, les rejets dans cette zone du canal qui pénalisent aujourd'hui le transport fluvial (arrêts de navigation et perte d'exploitation) et qui fragilisent les berges existantes.

- Le chenal de navigation : multiplier les dragages et la surveillance des embâcles par les agents d'exploitation du gestionnaire de la voie d'eau.

4/ Fonctionnement des écluses :

- La CNBA s'est montrée défavorable au projet de mise en téléconduite des écluses, arguant une sécurité moindre et un allongement du temps de franchissement des écluses. Ce système ne représente pas une priorité pour la CNBA et pour ses adhérents.



À moyen et long terme, la CNBA propose pour développer le transport fluvial :

- La reconstruction d'une flotte plus adaptée aux besoins des clients (1000-1500 tonnes) par les chantiers navals du Nord-Pas-de-Calais.

Le réseau Nord-Pas-de-Calais sera bientôt ouvert aux bateaux dits « grands rhénans » (110m *11.40 m). À l'instar de la Moselle française, faute de moyens investissements, il n'existe pratiquement plus d'entreprises françaises de transport fluvial. La mise en place d'un fond de renouvellement de la flotte régionale permettrait aux entreprises régionales avec un peu d'expérience d'investir sur des financements à longs termes (entre 20 et 30 ans).

- L'accompagnement de la mise en place d'une plate-forme de manutention dans la partie nord du nouveau canal Seine-Nord Europe afin de permettre au transport fluvial de participer à l'acheminement des marchandises et des matériaux nécessaires à ce projet.
- Le maintien des réserves foncières bord à voie d'eau dédiées au transport fluvial de marchandises.
- L'obtention d'un deuxième accès au port de Dunkerque, notamment un accès direct au port ouest.
- L'augmentation de la potentialité du réseau notamment par un doublement des écluses sur l'axe Bauvin-Dunkerque saturé dès que le trafic devient significatif.

d'accès au réseau et il demande d'assouplir la règle des 30 jours.

VNF souhaite que la CNBA chiffre le nombre de bateliers concernés par un arrêt supérieur de plus de 30 jours. VNF s'engageant à étudier le nombre de passages des bateaux aux écluses afin de déterminer le nombre de bateliers concernés. S'il s'agit de 10 à 30 bateaux, la question pourrait être résolue au cas par cas.

Suite à ces échanges, VNF a proposé la mise en place d'un travail collaboratif des services juridiques de la CNBA et de VNF afin de produire une analyse de la COT en vigueur et du droit de péage. Si le délai des 30 jours paraît difficile à modifier puisqu'il s'agit d'une loi et non d'un décret, VNF réfléchit toutefois à l'idée soumise par la CNBA, à savoir la prise en compte du nombre de voyages par an.



UNE RÉÉVALUATION ET UNE HARMONISATION DES TAUX DE SURESTARIES

Fin février 2015, la CNBA questionnait Voies Navigables de France (VNF) concernant la revalorisation des surestaries.

L'annexe à l'article D4451-3 du Code des transports dispose que « le montant journalier des surestaries pour les différentes catégories de matériel est déterminé par VNF après avis du comité du transport par voie navigable ». Ce comité ayant été abrogé par la loi n°2001-43 du 16 janvier 2001, VNF est désormais seul décisionnaire dans la fixation des surestaries.

En octobre 2010, le conseil d'administration de VNF a décidé de l'actualisation des taux de surestaries. S'ils

constituent une augmentation par rapport aux taux antérieurs, qui n'avaient pas été modifiés depuis 1994, ils restent néanmoins très inférieurs à ceux pratiqués dans les autres principaux pays fluviaux d'Europe. Or, la perte liée à l'immobilisation des bateaux fluviaux au-delà des délais de planche ne peut être couverte par les surestaries actuellement en vigueur. Certains bateaux, en particulier les plus grandes unités fluviales, sont contraints de travailler à perte.

Aussi, pour permettre aux transporteurs français d'exercer leur profession avec des conditions d'indemnisation comparables à celles de leurs confrères nord-européens, il paraît essentiel à la CNBA de procéder à une réévaluation des taux de surestaries, sur la base d'un euro par tonne, à laquelle s'appliquera une indexation annuelle basée sur l'indice des prix à la consommation, comme dans les autres pays fluviaux d'Europe.

Eu égard aux enjeux liés aux surestaries, la CNBA a souhaité que le conseil d'administration de Voies Navigables de France soit saisi d'un projet de délibération destiné à les actualiser.

MARS 2015

DE NOUVELLES EXIGENCES POUR UN VERDISSEMENT DE LA FLOTTE

Début 2015, la Commission européenne a publié une proposition de règlement au sujet des exigences concernant des seuils d'émission de polluants atmosphériques pour le moteur à combustion interne mobile non routier, dont les moteurs fluviaux font parties. Il s'agit de la suite du long cycle consacré par le secteur et les institutionnels à ce que l'on nomme plus communément le « verdissement de la flotte ».

Cette proposition de règlement tend à baisser considérablement la limite des seuils actuels autorisés en terme d'émission de polluants atmosphériques (norme CCNR II pour le fluvial) et d'avoir une réglementation commune pour toute une partie de moteur utilisant un type de motorisation similaire.

Les patrons bateliers sont donc invités à atteindre des objectifs tels que développés dans la proposition de règlement en termes de respect des seuils d'émission

de polluants dégagés par leur moteur. Néanmoins, un tel alignement réglementaire implique nécessairement que les bateliers doivent pouvoir s'y conformer autant que possible.

Pour l'Organisation européenne des bateliers (OEB) et l'Union européenne pour la navigation fluviale (UENF), le secteur fluvial pourra se conformer à cette demande, si et seulement si, les moteurs deviennent disponibles à des coûts raisonnables. Or, le marché des moteurs fluviaux est fortement connecté avec celui des moteurs maritimes. Il lui est donc difficile de s'aligner brutalement avec des normes UE qui sont relativement isolées puisque ne prenant pas en compte la relation traditionnelle établie entre secteur fluvial et maritime.

Pour atteindre effectivement ces objectifs, il est donc nécessaire de modifier la proposition de réglementation via des amendements. Parmi ceux-ci, l'OEB et l'UENF réclament un alignement des moteurs fluviaux répertoriés dans la catégorie « IWP » (Inland Waterways Propulsion) avec les normes américaines, moins strictes.

Cette volonté d'amender la proposition de règlement repose sur une série d'arguments développés au cours des discussions intra-secteur et lors de réunions consacrées au verdissement de la flotte. Discussions et réunions au cours desquelles la CNBA a apporté toute sa contribution.

1/ Équilibre entre faisabilité technique et économique :

La proposition de règlement de la Commission européenne repose largement sur l'évaluation de Panteia (société indépendante d'études de marché). Or, cette dernière s'appuie sur un ensemble de données qui anticipait le fait que ces nouveaux moteurs fussent disponibles sur le marché.

Cependant, étant donné la petitesse du marché des moteurs fluviaux, on peut d'ores et déjà affirmer que de tels moteurs ne seront disponibles que si l'on modifie les modes de fabrication des moteurs. Dès lors, il existe un déséquilibre entre faisabilité technique et économique.

2/ Évaluation objective et actualisée :

L'évaluation de Panteia est également fondée sur le calculateur Marco-Polo qui, lui-même, s'appuie sur de fausses hypothèses vis-à-vis des performances des moteurs de transport fluvial.

Or, il est nécessaire de se référer à un rapport récent

de l'Institut pour l'écologie appliquée (Aktualisierung der Emissionberechnung und verkehrsleistungen von Binnenschiffen und Übertragung ins Tremod Programm, Heidelberg, 15. Dezember 2011, <http://www.ifeu.de>), ainsi que sur sa mise à jour, qui conduit à une mesure beaucoup plus juste des émissions produites par les bateaux fluviaux.

3/ Disponibilité et faisabilité :

Les moteurs qui peuvent, aujourd'hui, se conformer aux niveaux d'émission proposés ne sont pas encore disponibles sur le marché. Les motoristes ne sont pas encore capables de développer des engins selon les limitations d'émissions proposées. Cette incapacité s'explique, d'une part, par une insuffisance des techniques actuelles et, d'autre part, par le trop grand besoin en financement que cela suppose pour un secteur de niche tel que le fluvial (actuellement le transport fluvial européen n'a besoin que d'une centaine de nouveaux moteurs par an).

En complément des arguments évoqués ci-dessus, il est essentiel de savoir que les solutions de post-traitement des nouveaux moteurs sont théoriquement possibles dans quelques cas. Toutefois, elles ne représentent pas de véritables solutions en soi car les plus petits bateaux n'ont pas l'espace nécessaire pour des dispositifs de post-traitement et les coûts restent très élevés (les coûts de maintenance s'avèrent également inconnus). Cette solution de post-traitement aurait donc pour effet de pousser les plus petits bateaux au déchargement alors que les propriétaires de bateaux qui disposeraient de l'espace nécessaire pourraient moderniser leur moteur aussi longtemps que possible.

L'objectif porté par la proposition de règlement de la Commission européenne ne pourra donc pas être atteint en l'état, du moins, tant que ces nouveaux moteurs ne seront pas disponibles sur le marché. Cela ne doit pas non plus se limiter à une rénovation de moteurs existants, non voulue initialement. Ces « nouvelles limitations d'émissions correspondant au progrès technique » doivent, avant tout, se baser sur une véritable technologie nouvelle et sur des limitations plus réalistes.

L'introduction de ces nouveaux seuils d'émission de polluants induirait un contrecoup économique fort pour le transport fluvial, étant donné les coûts techniques, financiers et économiques qu'elle implique.

Les fournisseurs de moteurs GNL, quant à eux, indiquent également que les nouvelles normes

d'émissions ne pourront pas être atteintes, même en présence d'un moteur GNL sur un bateau. Cette déclaration est également à prendre en considération car actuellement les bateaux fonctionnant au GNL sont perçus comme pouvant être une des solutions pour atteindre une émission neutre de polluants atmosphériques. La proposition de règlement de la Commission européenne pourrait donc venir entraver cet éventuel espoir.

Les associations représentant le secteur de la navigation intérieure (OEB et UENF), ainsi que la CNBA, appellent donc à prendre en compte tous ces arguments afin d'amender les dispositions réglementaires consacrées au transport fluvial.

MAI 2015

LIMITER LES DIFFICULTÉS LORS DES OPÉRATIONS DE DÉCHARGEMENT

En mai 2015, la CNBA interpellait la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (Dirccte) concernant les difficultés que rencontrent plusieurs bateliers lors des opérations de déchargement de leur bateau.

En effet, les bateliers effectueraient eux-mêmes les opérations de nettoyage des cales et d'élimination des résidus de cargaison à l'issue de certains transports.

Or, au regard de l'article 15.2 du contrat-type au voyage figurant à l'annexe de l'article D.4451-4 du Code des transports applicable en la matière, en l'absence de convention signée entre les parties au contrat de transport, les prestations précitées sont des prestations supplémentaires qui doivent être rémunérées en sus, et faire l'objet d'une facturation distincte.

Or, les bateliers ne parviendraient pas toujours à se faire régler le coût de ces prestations, alors même que l'article 7.4 du contrat-type au voyage prévoit que cette tâche incombe normalement au destinataire.

La Chambre nationale de la batellerie artisanale demande donc à la Dirccte de bien vouloir examiner cette problématique et de lui rendre un avis sur la question.

AOÛT 2015

LA LOI MACRON POUR DES RELATIONS COMMERCIALES PLUS ÉQUILIBRÉES

La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques dite loi Macron, a été publiée le 6 août 2015. Elle vise à « établir une égalité des chances économiques, à créer plus d'activité en déverrouillant les blocages, en favorisant l'investissement et en développant l'emploi. Il s'articule autour de trois axes : libérer, investir, travailler ».

Pour les transporteurs fluviaux, la loi Macron rend obligatoire la confirmation de transport entre les partenaires économiques et instaure une interdiction de recourir à la location transfrontalière dans le secteur du transport fluvial.

La CNBA oeuvrait depuis plusieurs années en faveur de l'instauration d'une confirmation de transport fluvial afin de lutter contre le déséquilibre actuel dans les relations commerciales. C'est chose faite désormais avec l'insertion d'un nouvel article L.4451-7 dans le code des transports :

« Dans le cas du contrat de voyage, le contrat de transport conclu entre les parties fait l'objet d'une confirmation approuvée de l'entreprise de transport fluvial et de son cocontractant.

Le cocontractant de l'entreprise de transport fluvial est tenu, préalablement à la présentation de l'unité fluviale au chargement, de transmettre à celle-ci, par écrit ou par tout autre moyen électronique de transmission et de conservation de données, les informations nécessaires à l'exécution du contrat.

La confirmation de contrat de transport doit se trouver à bord de l'unité fluviale ainsi que dans l'entreprise du cocontractant et être présentée immédiatement aux agents de contrôle mentionnés à l'article L.4461-1, par écrit ou par tout autre moyen électronique de transmission et de conservation de données... (...)... ».

Selon l'article L.4463-1 du code des transports modifié, le manquement à cette nouvelle obligation est puni d'une contravention de grande voirie.

S'agissant de la location transfrontalière, la CNBA avait également interpellé les députés sur ce problème

dès 2013. La CNBA avait proposé l'instauration d'une réglementation interdisant la location des unités fluviales avec leurs équipages par une entreprise établie en France auprès d'une entreprise non résidente, à l'instar de ce qui existe dans le transport routier. En effet, la location était utilisée par les entreprises européennes de transport pour contourner les règles françaises du cabotage fluvial. Le nouvel article L.4454-3 du code des transports issu de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques prévoit dorénavant que la location d'un bateau de marchandises avec équipage par une entreprise établie en France auprès d'une entreprise non établie en France est interdite.

La méconnaissance de cette nouvelle disposition étant punie de 7 500 € d'amende en vertu de l'article L.4463-5 du code des transports.

SEPTEMBRE 2015

RÉFORME DU RÈGLEMENT GÉNÉRAL DE POLICE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE

En septembre 2015, le sous-directeur des ports et du transport fluvial, également commissaire du gouvernement auprès de la CNBA, M. Marc Sandrin, a interrogé la Chambre nationale de la batellerie artisanale concernant le projet d'arrêté modifiant l'arrêté ministériel du 28 juin 2013 portant règlement général de police de la navigation intérieure.

S'agissant de l'article A.4241-1 17°, la CNBA juge qu'il est fondamental pour la pratique des sports nautiques motorisés que le responsable soit titulaire d'un permis de conduire dès lors que l'embarcation utilisée dépasse 6 chevaux.

Concernant la stabilité de l'unité fluviale transportant des conteneurs, la CNBA note que les dispositions de l'article A.4241-28 ont été pensées pour les bateaux à l'arrêt. La Chambre nationale de la batellerie artisanale appelle donc à porter une attention toute particulière au fait qu'un bâtiment fluvial chargé, dont les conteneurs lourds auraient été placés en haut, sera stable à l'arrêt mais sera sensible à la gîte dès lors qu'il sera en navigation.

Aussi, bien que cet article stipule que « la stabilité



des bateaux transportant des conteneurs doit être assurée à tout moment », les dispositions évoquées ne garantissent aucunement la stabilité de l'unité fluviale en déplacement ni même la sécurité de l'équipage et de la navigation.

Pour assurer la bonne disposition des conteneurs sur le bateau, la CNBA estime donc que l'opérateur de manutention doit impérativement suivre les consignes formulées par le conducteur du bateau à l'occasion du chargement du bâtiment fluvial.

Par ailleurs, la CNBA s'interroge sur la délivrance du document attestant de la stabilité du bateau : quels instruments seront utilisés pour la mesure et le contrôle de la stabilité, seront-ils certifiés par les organismes compétents et par conséquent reconnus par les organes de contrôle, les procédures et les documents attestant de la stabilité des bateaux transportant des conteneurs seront-ils normalisés ?

S'agissant du système d'identification automatique AIS, la Chambre nationale de la batellerie artisanale rappelle que celui-ci n'est pour l'heure pas parfaitement fiable quant à la localisation des bâtiments fluviaux - erreur de positionnement du bateau, mauvais calcul de la vitesse du bateau et de celle des bateaux environnants.

La CNBA fait également observer que les opérations de police ou de douanes citées à l'article A.4241-50-2 - 3. b) auxquelles ne s'appliquent pas l'obligation d'avoir un appareil AIS en bon état de marche, fonctionnant en permanence, avec des données correspondant à tout moment aux données effectives du bateau ou du convoi, ne doivent pas compromettre la sécurité de la navigation.

Enfin, la Chambre nationale de la batellerie artisanale propose que soit précisé dans l'article A.4241-60 que

les dispositions relatives à la navigation des bateaux de plaisance mus exclusivement par la force humaine ne s'appliquent pas aux embarcations de secours.

En outre, compte tenu de l'inertie propre aux bateaux de commerce, la CNBA réaffirme sa position concernant la priorité accordée à ces derniers sur les menues embarcations.

NOVEMBRE 2015

N'ENTERRONS PAS LA VOIE D'EAU !

Depuis plusieurs années, la Chambre nationale de la batellerie artisanale interpelle et sensibilise les parlementaires au fluvial et à ses problématiques. Sous la forme d'une lettre reprenant un thème d'actualité ayant trait à la profession de batelier et en proposant une question écrite à poser au gouvernement, la CNBA tend à donner de la visibilité à la voie d'eau au sein de l'Assemblée nationale et du Sénat.

En novembre 2015, la CNBA a adressé une nouvelle lettre à tous les parlementaires français intitulée « N'enterrons pas la voie d'eau ! ».

Du 30 novembre au 11 décembre 2015 la France accueille et préside la 21^e Conférence des parties de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (COP21). Échéance aussi cruciale que délicate, cette rencontre offre à la France un rôle de premier ordre sur le plan international afin d'aboutir à un accord ambitieux pour le climat.

Deuxième source d'émission de gaz à effet de serre, le secteur des transports constitue un levier central

pour l'atteinte des objectifs de réduction de 20 % des émissions polluantes à l'horizon 2020. L'un des enjeux stratégiques face aux dérèglements climatiques est donc d'effectuer un report de la route vers la voie d'eau, intrinsèquement moins polluante.

Toutefois, malgré un environnement propice au transport fluvial, sa part modale reste inférieure à 5 %. Parmi les freins à son développement : l'état du réseau contraint par un cadre réglementaire strict et des insuffisances en matière d'investissement.

Ainsi, la loi sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA) adoptée en décembre 2006 ; qui a pour objectif une gestion équilibrée, durable et pérenne des eaux ; rend difficile voire impossible la réalisation de nouveaux projets d'ouvrages (bassins de retenue, barrages), limite la modernisation des infrastructures fluviales et entrave les travaux d'entretien du réseau (dragages) indispensables à l'essor du transport fluvial. Par ailleurs, ces obstacles remettent également en cause les aménagements nécessaires à la protection des populations contre les inondations, aggravées par les changements climatiques.

A cette législation coercitive vient s'ajouter un manque chronique d'investissement dans les voies navigables françaises. Le projet stratégique de Voies navigables de France (VNF) pour la période 2015-2020 en est une illustration symbolique.

Ce projet repose sur un modèle économique frileux caractérisé par une offre de service à la baisse, en contradiction avec l'objectif premier poursuivi par VNF : organiser le réseau navigable en fonction d'une offre de service raisonnée. Il acte également un choix d'investissement essentiellement axé sur le réseau magistral, délaissant de facto le petit gabarit (bateaux jusqu'à 400 tonnes qui délestent le réseau routier de 10 à 14 camions). Pourtant, si ces voies sont de gabarit plus modeste, elles permettent par exemple de relier sans nuisances sonores Marseille à Bratislava par voie fluviale, en consommant 2 à 4 fois moins de carburant et en émettant 3 à 4 fois moins de CO₂.

Pour toutes ces raisons, le transport fluvial doit bénéficier de financements pérennes pour assurer sa modernisation et la fiabilisation de ses ouvrages. Ceci passe par une mise en cohérence de la politique d'investissements avec les objectifs assignés, notamment de report modal.

Plus que jamais la France a besoin d'une politique ambitieuse pour son transport fluvial qui contribuera à l'atteinte des objectifs environnementaux qu'elle

s'est fixée.

La CNBA attire donc l'attention des parlementaires sur la nécessité de développer le transport fluvial par la mise en phase du réseau navigable avec les objectifs de la transition énergétique.

Alors même que le gouvernement cherche à réduire l'empreinte écologique des transports, notamment en favorisant le rééquilibrage modal, le fluvial souffre toujours de réglementations contre-productives et d'une insuffisance de ressources budgétaires.

Ainsi, Voies navigables de France a vu les subventions de l'État passer de 258 M€ à 251 M€ sur la période 2014 - 2015 ; ce qui permet seulement de garantir le maintien à niveau constant des infrastructures sans aucune revitalisation du réseau existant.

Cette situation conduit à une affectation des investissements vers le grand gabarit au détriment de la modernisation du réseau capillaire et des liaisons interbassins. A quoi serviraient des autoroutes sans routes secondaires ?

La CNBA souhaite que ce message soit relayé par les parlementaires afin de connaître les intentions du gouvernement s'agissant des moyens financiers affectés aux voies navigables afin d'assurer le développement, la modernisation et la fiabilisation du réseau fluvial et de ses infrastructures.

SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION FLUVIALE SUR LE BIEF PARISIEN

En novembre 2015, la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, le ministre de l'intérieur et le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche ont demandé au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et à l'Inspection générale de l'administration (IGA) de diligenter une mission pour rechercher les moyens de renforcer la sécurité de la navigation sur le bief parisien de la Seine.

La densité du trafic sur cette portion du fleuve traversant la capitale, comme la multiplicité des usages et l'étroitesse du plan d'eau, l'exposent en effet à des risques majeurs.

Cette mission fait suite à une mission du CGEDD sur les titres de navigation sur les eaux intérieures. Elle part du constat que si « le principe de libre respect par chacun des règles de navigation a suffi jusqu'à présent

à éviter des accidents », cet espace très singulier demeure exposé au risque d'accident majeur, dont les répercussions sur l'image de Paris et de la France seraient conséquentes.

Il est donc nécessaire d'anticiper dès aujourd'hui les risques associés à l'augmentation des trafics fluviaux (marchandises et passagers) sur la Seine en renforçant les dispositions de sécurité de la navigation, en particulier sur le bief parisien qui connaît un trafic intense et en augmentation. La volonté de voir se développer le trafic fluvial, doit s'accompagner pour tous d'un changement de paradigme quant à l'existence et l'importance du risque, et d'un changement de culture pour la prévention et la gestion de ce risque.

La mission a pour objectif de définir les conditions opérationnelles à mettre en place pour renforcer le contrôle de la sécurité de la navigation fluviale au coeur du réseau. Les conditions opérationnelles recouvrent les critères de faisabilité et les modalités d'organisation et appropriées pour la mise en place d'un dispositif de contrôle et d'intervention sur le bief parisien de la Seine.

Le dispositif de contrôle et d'intervention proposé par la mission devant répondre au mieux à l'accidentologie sur le bief parisien, sans dégrader la fluidité du trafic fluvial qui est une des conditions de sa compétitivité. Une attention particulière est portée aux conditions dans lesquelles peuvent être réalisées les manoeuvres des bateaux aux escales pour ce qui est des bateaux à passagers, et aux postes d'attente pour ce qui est des bateaux de marchandises, en regard des bateaux en transit.

Mais les propositions de la mission vont plus loin. Il s'agit de corriger les défauts les plus visibles du système actuel et de construire dans la foulée une réponse institutionnelle et opérationnelle à la question de la gestion de la sécurité sur le bief.

Pour sa réalisation, la mission a souhaité entendre l'ensemble des acteurs, publics et privés, du fleuve. Elle a ainsi entendu plus d'une centaine de personnes, appartenant aux services et établissements publics de l'État, à ceux de la Ville de Paris, mais aussi aux professions qui sont en contact direct avec le fleuve. A ce titre, la Chambre nationale de la batellerie artisanale a été entendue pour faire part de ses propositions pour renforcer la sécurité de la navigation fluviale sur le bief parisien de la Seine.

Afin d'évaluer l'opportunité et les contraintes de

création d'un dispositif de contrôle et d'intervention, la mission a également souhaité prendre connaissance de dispositifs analogues mis en place ailleurs. Elle a ainsi procédé à des analyses et comparatifs qui la conduite au Port fluviomaritime de Rouen qui dispose d'une capitainerie ; au Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage Gris-Nez ; à Utrecht, aux Pays-Bas, au coeur du réseau rhénan, où sont implantés et développés des centres de surveillance du trafic parmi les plus innovants qu'il soit ; à Strasbourg, où Voies navigables de France a implanté le Centre d'alerte rhénan d'information sur la navigation de Gambesheim et à Lyon, où la pratique des exercices de sécurité civile sur l'axe rhodanien est particulièrement développée.

À terme, le rapport se déploiera en cinq parties :

- La première traitera des caractéristiques et contraintes du bief, physiques, économiques, techniques et juridiques,
- La seconde traitera de la gouvernance de la sécurité,
- La réponse opérationnelle a apporter sera au coeur du troisième temps du rapport.
- La quatrième partie, fruit des multiples échanges et rencontres effectués apportera un éclairage sur les conditions de surveillance dans d'autres zones à fort trafic fluvial.
- Enfin, la dernière étape regroupera les préconisations de la mission dans les domaines de la réglementation, de la sûreté portuaire, de l'organisation des secours et de la mise en place d'un dispositif de surveillance de la navigation, ainsi que de la nécessité d'une clarification des règles régissant les opérations de remorquage.

La remise de ce rapport est prévu pour juin 2016.

DÉCEMBRE 2015

POUR UNE EXONÉRATION DES PRÉLÈVEMENTS FISCAUX ET SOCIAUX

La loi de Financement de la Sécurité sociale pour 2012 a prévu l'application de prélèvements fiscaux (notamment CRDS et CSG) et de prélèvements sociaux (cotisations sociales) sur les plus-values à

court terme constatées lors des cessions de bateaux, en dépit d'une exonération d'impôt sur le revenu.

Suite à cette nouvelle taxation, fortement préjudiciable pour les artisans bateliers soumis à l'impôt sur le revenu, la CNBA avait mandaté en 2013 un cabinet fiscaliste afin de connaître les situations ne rendant pas exigibles les prélèvements et cotisations sociaux sur les plus-values à court terme.

Cette étude examine les situations générales de cessions de bateaux, ainsi que celles, plus particulières, de cessions intervenant à l'occasion d'une cessation d'activité, notamment inhérente à un départ à la retraite. L'étude porte tant sur les cessions de bateaux par des vendeurs se livrant soit à une activité de batellerie, soit à une activité de location de ces bateaux.

En décembre 2015, s'est tenue une entrevue au ministère des Transports entre le président de la CNBA, M. Michel Dourlent et M. Christophe Lenormand, conseiller technique du secrétaire d'État chargé des transports. Au cours de cette entrevue et appuyé par l'étude réalisée précédemment, la CNBA a demandé l'exonération des prélèvements sociaux. Ceux-ci paralysant l'investissement des transporteurs fluviaux et entraînant ipso facto un vieillissement de la flotte.

La tutelle a tout d'abord évoqué un élargissement des conditions d'exonération des prélèvements fiscaux et a finalement accepté d'étudier la proposition de la CNBA, à savoir la mise en place d'une exonération des prélèvements fiscaux et sociaux.

Pour la CNBA, alléger la pression fiscale en faveur des artisans bateliers serait un atout vital pour la compétitivité du transport fluvial français ainsi que pour une croissance pérenne du secteur.

Suite à cette réunion, la CNBA a décidé de financer une étude sur l'euro compatibilité de l'exonération des prélèvements sociaux applicables aux plus-values réalisées à l'occasion de la vente d'un bateau (ou d'un départ à la retraite) pouvant être assimilée à une aide de l'État afin d'éviter toutes sanctions de la part de l'Europe.



VERS L'ARRÊT DES EXONÉRATIONS INCOHÉRENTES

Pour le transport public ou privé de marchandises effectué à l'intérieur des limites du domaine confié à Voies Navigables de France (VNF), le transporteur acquitte un péage pour tout parcours réalisé en utilisant le réseau fluvial.

Ce péage VNF est dû en supplément des impôts et cotisations de toute nature que les transporteurs de marchandises doivent acquitter par ailleurs, auprès de la CNBA ou du RSI par exemple. Le transport de marchandises destinées à l'entretien de la voie d'eau confiée à l'établissement public VNF n'est toutefois pas soumis à ce péage. Il est donc exonéré de taxe VNF et par voie de conséquence de taxe CNBA.

Cette situation doit toutefois évoluer car le Code des transports ne prévoit aucune exonération possible (article L4432-4).

Pour rappel, la taxe CNBA est établie et recouvrée sous les mêmes garanties et sanctions qu'en matière d'impôts directs, lors de chaque opération de transport, par VNF, qui prélève 3 % de ces sommes pour frais d'assiette et de recouvrement.

Aussi, si le transport de marchandises destinées à l'entretien de la voie d'eau confiée à Voies navigables de France n'est pas soumis à péage, il reste bien soumis à la taxe CNBA et au regard de l'article L.4432-5, le gestionnaire du réseau doit la recouvrer.

En décembre 2015, VNF a donc mis en place une nouvelle fonctionnalité dans son système de facturation qui lui permet désormais de saisir un voyage en partie exonéré des péages VNF mais pour lequel une facture reprenant la taxe CNBA est éditée. Les directions territoriales ainsi que la direction de l'infrastructure ont également été informées de la nécessité d'ajouter une clause aux contrats avec les prestataires, concernant notamment l'obligation de fournir une déclaration de chargement sans laquelle la taxe ne peut être calculée.

Enfin, la CNBA a demandé que dans le cadre des marchés publics de VNF (marchés ouverts aux entreprises européennes), la loi sur le cabotage soit appliquée strictement afin de ne pas pénaliser les entreprises françaises de transport fluvial.

ACCOMPAGNER

LA CNBA ACCOMPAGNE LES DEMANDES DES BATELIERS ET MET EN PLACE DES ACTIONS COLLECTIVES



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.

AVRIL 2015

PROMOUVOIR LE TUTORAT DANS LE CADRE DU BACCALAURÉAT PROFESSIONNEL

Le tuteur en entreprise est la personne qui va prendre en charge le jeune ou l'adulte le temps de sa formation en entreprise, que ce soit pour un stage ou dans le cadre d'une formation alternée tel le contrat de professionnalisation. Il est son interlocuteur privilégié et fait le lien avec le centre de formation.

La mission du tuteur se résume en quelques verbes : accueillir, communiquer, informer, organiser, suivre, montrer, transmettre, expliquer, apprécier et enfin évaluer.

- Accueillir : c'est au tuteur qu'il revient d'accueillir le jeune / l'adulte en entreprise, sur son nouveau lieu

de formation. Il s'agit de lui présenter l'entreprise, mais aussi de le présenter à l'entreprise.

- Communiquer, informer : le tuteur est celui qui transmet oralement les informations au moment voulu. Son rôle est de communiquer et d'informer sur les tenants et les aboutissants en essayant de donner une vision globale, d'intégrer la mission ou les tâches dans la globalité de l'entreprise. Il informe des différentes méthodes possibles, de leurs avantages et inconvénients respectifs. Il précise les contraintes de réalisation (critères de qualité, normes de sécurité).
- Organiser, suivre : le tuteur est chargé de l'organisation de l'activité du jeune / de l'adulte dans l'entreprise. Il lui propose des tâches réelles, des situations de travail formatrices. Il doit également prévoir et organiser les séquences d'évaluation.
- Montrer, expliquer, transmettre : telle est la méthode pédagogique du tuteur en entreprise. Il indique le résultat à atteindre et explique la

démarche à suivre. Qu'il s'agisse d'une tâche manuelle ou pas, il indique la bonne façon de faire, soit en montrant, soit en guidant par des explications orales. C'est au tuteur que revient la responsabilité de transmettre la démarche et le geste professionnels.

- Apprécier, évaluer : le tuteur a également pour rôle d'apprécier, voire d'évaluer la personne en formation, c'est à lui de mesurer ses progrès. L'évaluation finale de l'activité du jeune / de l'adulte sur le terrain lui revient car c'est lui qui l'a suivi tout au long de sa formation en entreprise.

Choisir d'être tuteur nécessite une réflexion sur son activité, ses pratiques et les activités de l'entreprise. Il faut savoir transformer la situation de travail en situation d'apprentissage. Le tuteur doit faire preuve de compétences techniques, savoir formaliser l'information opérationnelle, organiser le travail du tuteur et gérer son propre temps de travail.

Dans le cadre des travaux de mise en place du baccalauréat transport fluvial, l'Éducation nationale a sollicité la Chambre nationale de la batellerie artisanale pour promouvoir le dispositif de tutorat en entreprise et encourager les vocations.

Dans ce cadre, la CNBA a rédigé un dossier spécial dans son bulletin semestriel du mois d'avril 2015. Celui-ci reprend point par point les conditions nécessaires pour devenir tuteur en entreprise, il détaille les

DEVENEZ TUTEUR / TUTRICE
auprès de jeunes en formation fluviale

BACCALAURÉAT PROFESSIONNEL
PRÉPARER / FORMER / ENCADRER LES FUTURS BATELIERS

La transmission des compétences et des connaissances par des professionnels confirmés est essentielle pour la pérennisation des savoirs et des savoir-faire. Identifier à notre profession de batelier les sites de travail auprès de la personne en formation est primordial. Il constitue le moment essentiel du suivi de la formation et permet de suivre les progrès de l'apprentissage et de la professionnalisation de la personne formée.

Qui peut être tuteur ?
Toute personne ayant une expérience professionnelle d'au moins 5 ans dans 2 ans dans un secteur de qualification en lien avec la profession de batelier pour lequel il exerce la fonction de tuteur.

Est-on formé à être tuteur ?
Un minimum d'une journée de formation gratuite est proposée par l'Éducation nationale à toute personne souhaitant devenir tuteur (mission du tuteur, organisation du parcours d'apprentissage). La CNBA propose en charge les frais liés à cette formation (transport, repas, matériel).

CONTACTEZ-NOUS
Christine Bousquet
Cheffe de formation TMB
03.27.87.54.93
cbousquet@cnba.fr

missions du tuteur, les conditions d'exercice et présente la formation au tutorat proposée par l'Éducation nationale.

Pour une diffusion plus large de l'information, ce dossier était accompagné d'un visuel résumant les grandes lignes du tutorat en entreprise. Celui-ci a été diffusé sur le site Internet de la CNBA ainsi que sur les réseaux sociaux spécialisés en transport fluvial.

JUIN 2015

LES METIERS ET LES FORMATION A LA NAVIGATION FLUVIALE

Le 22 juin 2015 s'est tenu au Lycée Emile Mathis, le séminaire national de la filière transport fluvial en présence des experts et acteurs essentiels que compte la filière à l'échelle du territoire français.

Ce séminaire avait comme objectifs :

- de faire le point sur le développement de la filière de formation au niveau national,
- d'aborder les évolutions réglementaires,
- de présenter les référentiels et leur exploitation,
- de détailler le principe de suivi et de validation des acquis,
- d'exposer les articulations disciplinaires par la mise en œuvre d'enseignements généraux liés à la spécialité,
- de présenter l'alternance et les période de formation en milieu professionnel,
- de détailler l'organisation des plateaux techniques et la formation et l'accompagnement des enseignants.

Plusieurs acteurs ont pris la parole au cours de ce séminaire :

- M. Arnaud Makoudi, Inspecteur de l'éducation nationale - Académie de Strasbourg,
- M. Mohamed Baziz, Inspecteur général de l'éducation nationale,
- Mme Sylvette Rodrigues, Inspectrice de l'éducation nationale - Académie de Reims,

- M. Michel Dourlent, Président de la Chambre nationale de la batellerie artisanale,
- Et M. Didier Leandri, Président délégué général du Comité des armateurs fluviaux

Des enseignants et chef de travaux du lycée de Schiltigheim, des formateurs du CFA de la navigation intérieure du Tremblay sur Mauldre et des partenaires du secteur économique sont également venus alimenter les nombreux échanges.

La CNBA et le CAF ont ainsi présenté un panorama des métiers et des formations à la navigation fluviale : des formations pré-bac, niveau baccalauréat et post-bac, aux certificats et attestations obligatoires, en passant par les spécialisations (transport de marchandises dangereuses, attestation spéciale radar, certificat restreint de radiotéléphonie et attestation spéciale bateaux passagers).

Les différents métiers du secteur du transport fluvial ont également été détaillés : matelot, capitaine/pilote, commandant, commissaire de bord, chef d'entreprise artisanale ainsi que les métiers annexes.

Un débat s'en est suivi entre les participants sur la place de la formation professionnelle dans les défis actuels posés à la profession.

Si le secteur fluvial a pu au cours des dernières années maintenir un bon niveau de formation de son personnel, c'est grâce à quatre écoles de formation (CFANI au Tremblay sur Mauldre, Lycée Emile Mathis de Schiltigheim, Lycée des Catalins à Montélimar et l'ISNI à Elbeuf), desquelles sort en moyenne une centaine de professionnels diplômés par an. Ce niveau correspond à quelques nuances près aux besoins de renouvellement des personnels en poste.

Ces écoles ont encore des réserves de capacité de l'ordre de 30 à 50 %. Dans ce contexte, il n'est nul besoin d'ouvrir de nouvelles écoles de formation des navigants, d'autant que le coût des formations existantes est largement impacté par les effectifs.

Faut-il pour autant se contenter uniquement de déployer le baccalauréat professionnel fluvial, ce qui est en soi une tâche importante et lourde ? La CNBA ne le croit pas non plus.

En effet, la réforme du financement de formation professionnelle (poids des régions), l'inadaptation de la réglementation applicable à l'apprentissage (interdiction du travail le dimanche et la nuit pour les apprentis mineurs), l'évolution des installations et

des outils de formation (nécessité sur la Seine d'un bateau-école moderne, et d'un simulateur amélioré) sont aujourd'hui des pistes de travail majeures pour la profession.

La question loin d'être seulement celle des navigants, est également celle des métiers connexes à terre et des donneurs d'ordre.

Un travail de fond doit être mené avec les écoles de logistique existantes (fort nombreuses), afin d'ouvrir très progressivement des spécialisations fluviales mais également multimodales.

Dans cette même logique multimodale, la coordination avec le secteur maritime qui pourvoit aujourd'hui à plus de 50 % des volumes empruntant le fleuve, apparait comme être d'une logique évidente.

La professionnalisation des métiers, la création de véritables parcours professionnels au sein des entreprises et du secteur, le renforcement de l'attractivité des métiers constituent également des leviers forts pour permettre de répondre aux enjeux de développement dans le transport fluvial.

A cet égard, il convient de signaler que de nombreux travaux sont en cours au niveau européen sur la composition des équipages et leur qualification.

La branche du transport fluvial a revu sa convention collective marchandises en 2015 afin de moderniser les classifications et les barèmes de rémunération. Un travail similaire débute dans le domaine des passagers.

La modernisation des matériels et la diversification des trafics impliquent, avec l'utilisation des nouvelles technologies et la nécessaire fréquentation du réseau européen, une qualification de plus en plus grande du personnel embarqué et des effectifs potentiellement en hausse. La création du baccalauréat fluvial répond en partie à ce besoin par l'élévation progressive du niveau de formation des navigants.



SEPTEMBRE 2015

CANAL DU MIDI : ET SI LES PÉNICHES REDEVENAIENT DES MOYENS DE TRANSPORT

Parmi les moyens de limiter la pollution routière, le transport fluvial reste un moyen de transport d'avenir. C'est sur cet énoncé que s'est ouvert à Toulouse la table ronde intitulé « Fret fluvial et COP 21 ».

Coorganisée par la ville de Toulouse, Voies navigables de France et la Chambre nationale de la batellerie artisanale en septembre 2015, l'objet de cette réunion était d'informer et d'accompagner les acteurs locaux sur la question du « report modal », en l'occurrence le possible et le faisable pour retransférer une partie du fret des routes et chemins de fer vers les canaux. Des canaux qui pendant des siècles et jusqu'aux années 80 construisirent et structurèrent l'économie et l'identité du Grand-Sud de la France.

Pour la CNBA, à deux mois de la Conférence de Paris sur le climat, l'objectif est de présenter les atouts économiques et environnementaux du fluvial, de parer aux inquiétudes, de répondre aux questions éventuelles et d'accompagner dans leur démarche de report modal des acteurs et entreprises locales qui souhaiteraient changer de modèle de transport.

Dans cette région, les négociations avec le gestionnaire de la voie d'eau ont évolué par rapport aux années 2000, concernant le dossier du fret sur le canal du Midi. Preuve de ce regain d'intérêt, une étude pilotée par VNF, les cabinets CTS Consulting et BEM ainsi que la société Cemex et l'UNICEM, entend examiner la faisabilité économique du report modal sur le canal des deux Mers.

SEPTEMBRE 2015

UN GUIDE DE BONNES PRATIQUES ENTRE LES ACTEURS DU TRANSPORT FLUVIAL

À l'occasion de la mise en place du nouveau contrat type au voyage, les quatre entités AUTF (Association

des utilisateurs de transport de fret), TLF (Union des entreprises de transport et de logistique de France), CAF (Comité des armateurs fluviaux) et CNBA ont décidé de rappeler dans un guide de bonnes pratiques, les obligations essentielles pesant sur les différents acteurs du transport fluvial.

Le guide est complémentaire au contrat type et a pour objet de parvenir à des relations commerciales plus équilibrées. Les organisations professionnelles s'engagent à promouvoir le contenu du guide auprès de leurs adhérents.

En cas de pratique d'un adhérent d'une organisation signataire présentant des contradictions avec les dispositions citées dans le guide, l'organisme qui le représente en sera informé immédiatement.

Dans le cadre d'un comité de suivi, les représentants des quatre organisations professionnelles signataires se réuniront au moins une fois dans l'année pour dresser un bilan de l'application du guide et procéderont éventuellement à des mises à jour.

Article 1 - concernant la transparence dans les contrats de transport et la rémunération de l'intermédiaire de transport :

L'intermédiaire doit informer le transporteur de sa qualité (commissionnaire de transport ou courtier de fret).

La rémunération du commissionnaire de transport est fixée en fonction des services effectivement rendus. Elle est supportée par ceux qui en bénéficient conformément à l'article L1431-2 du code des transports. En aucun cas le commissionnaire ne peut percevoir de rémunération de la part du transporteur fluvial.

Lorsque le courtier de fret agit en qualité de mandataire, il est établi un contrat de mandat entre lui et son mandant (le transporteur ou l'expéditeur/le destinataire) dans le cadre d'un transport au voyage.

La copie du contrat de mandat peut être transmise au transporteur à sa demande.

Dans ce cas, la rémunération du courtier de fret fluvial est à la charge du mandant et fait l'objet d'une facture distincte de celle prévue pour la prestation de transport.

La commission de l'intermédiaire est fixée librement selon le principe de la concurrence. En revanche, la fixation de la commission ne doit pas entraîner un déséquilibre du contrat au sens de l'article L442-6-I du

code de commerce au profit de l'intermédiaire.

Lorsque le batelier souscrit une clause de confiance auprès de l'intermédiaire de transport, ce dernier s'engage à fournir au batelier une copie de la garantie bancaire y afférente.

Dans le cadre du règlement du fret, le batelier peut donner un mandat de facturation à l'intermédiaire de transport pour l'établissement des factures en son nom et pour son compte conformément à l'article 289-I-2 du code général des impôts. Dans ce cas, un mandat de facturation est signé des parties pour la réalisation d'un ou plusieurs transports.

Article 2 - concernant la confidentialité des données de clients :

Les intermédiaires se réservent le droit d'intégrer dans le champ de la confidentialité les données commerciales relatives au fichier clients.

Article 3 - concernant la confirmation de transport obligatoire :

Conformément à l'article L4451-7 du code des transports créé par la loi n° 2015-990 sur la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015, une confirmation de transport reprenant les éléments négociés oralement entre les parties au contrat de transport sera adressée par le batelier à son partenaire commercial pour acceptation.

Article 4 - au sujet des dérives sur les prix de transport :

Le prix de transport ne doit pas être fixé abusivement bas. L'article L4463-2 du code des transports sanctionne le prestataire et l'auxiliaire de transport pratiquant des prix ne permettant pas de couvrir les charges de l'entreprise de transport.

Article 5 - relatif aux règles applicables en cas de variation du prix du carburant :

En cas d'augmentation sensible du prix du carburant entre la conclusion et l'exécution du contrat, le prix du transport initialement convenu entre les parties est révisé en application des articles L4451-4 et L4451-6 du code des transports.

Les signataires de la Charte conviennent de respecter le décret n°2007-498 du 30 mars 2007 relatif aux modalités de détermination de la part moyenne des charges de carburant intervenant dans l'établissement du prix d'une opération de transport public de marchandises par voie navigable ainsi que l'arrêté du 30 mars 2007 fixant les données de consommation

moyenne de carburant des bateaux et des convois de transport fluvial de marchandises.

Article 6 - relatif à l'information sur la quantité de dioxyde de carbone émise à l'occasion d'une prestation de transport :

Les parties au contrat de transport s'engagent à respecter l'information relative à la quantité de dioxyde de carbone émise à l'occasion d'une prestation de transport conformément à l'article L1431-3 du code des transports.

Article 7 - concernant le règlement des surestaries :

En vertu de l'article 2.15 du contrat type au voyage, les surestaries constituent le supplément de prix de fret payé au transporteur, en cas de dépassement du délai de planche.

Les surestaries sont versées par celui qui les occasionne (l'expéditeur ou le destinataire).

Le montant des surestaries versé au transporteur est celui prévu par l'article 9.2 du contrat type au voyage.

Article 8 - concernant le mode opératoire des échelles/jaugeage :

En cas de contestation, les échelles obligatoires prises contradictoirement font foi.

Article 9 - relatif aux obligations du destinataire en application de la CDNI :

En vertu de la convention relative à la collecte et aux dépôts et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI), il appartient au destinataire, à l'issue du déchargement de :

- remettre au transporteur l'attestation de déchargement conformément à l'article 6.03 de ladite convention ;
- réaliser les opérations de nettoyage et d'évacuation des résidus.

Article 10 - concernant les règles de sécurité à l'intérieur des ports :

Les transporteurs ainsi que les expéditeurs ou les réceptionnaires s'engagent à respecter les règles de sécurité des ports fluviaux et maritimes sous réserve que les mesures de sécurité ne portent pas préjudice à leur personne, leur matériel et au domicile privé du batelier.

Article 11 - relatif aux prestations supplémentaires :

Toutes prestations supplémentaires effectuées par le transporteur en application de l'article 14.2 du contrat type au voyage sont rémunérées en sus du prix de fret principal prévu par l'article 14.1 du contrat et font l'objet d'une mention distincte sur la facture de transport.

Article 12 - concernant la mise en place d'une médiation :

Suite à un litige commercial et si les parties le demandent expressément, le recours à la médiation est possible.

L'instance de médiation comprend :

- 2 représentants de chaque partie ;
- 1 expert juridique nommé par le Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie.

SEPTEMBRE 2015

BORDEAUX-PARIS PAR LA VOIE D'EAU

Porté par l'association « Vivre le Canal » et accompagné techniquement et financièrement par la Chambre nationale de la batellerie artisanale, le projet « Bordeaux-Paris par la voie d'eau, un voyage pour le climat » est une opération originale de promotion du transport fluvial de marchandises.

Entre septembre et décembre 2015, deux bateaux de commerce - le « Tourmente » de Jean-Marc Samuel et l'« Alizarine » de Raphaël Sauzéat et Cécile Sauthier - se sont relayés pour faire entendre la voix du fluvial et la porter jusqu'à la COP21 à Paris.

Bordeaux, Toulouse, Sète, Avignon, Lyon, Châlons-en-Champagne, Conflans-Sainte-Honorine et enfin Paris. Plus de 15 escales ont été effectuées et autant d'occasions de sensibiliser à l'intérêt du transport par voie d'eau dans la lutte contre le changement climatique et de l'alternative éco-logistique qu'il représente.

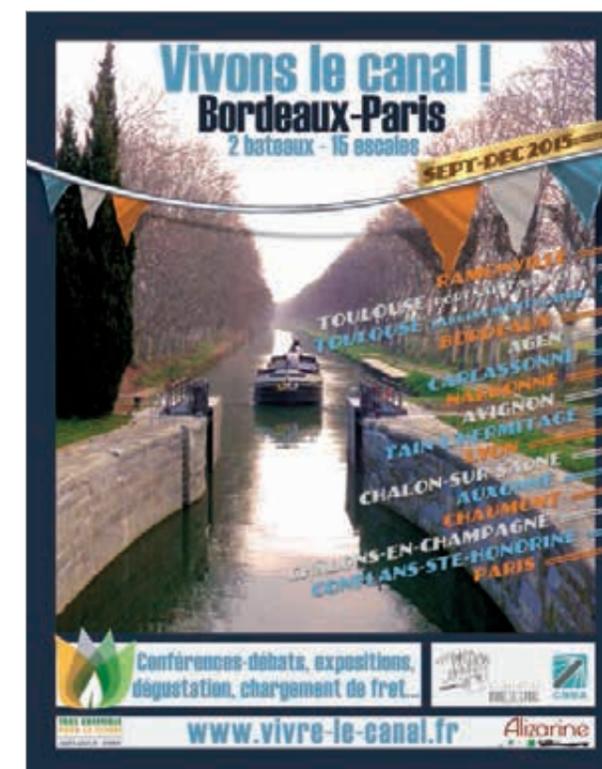
Des animations, expositions, débats et rencontres se sont succédées tout au long d'un parcours de près de 1 500 km entre Bordeaux et Paris.

Labellisée COP21, l'opération a permis à des centaines de visiteurs de découvrir le trop méconnu transport

fluvial, la palette des opportunités qu'offrent les bateaux de commerce mais également l'histoire de ce mode de transport et de ses nombreux acteurs.

Tout au long de ce voyage, les collectivités territoriales se sont également montrées extrêmement réceptives et sensibles aux arguments de report modal de la route vers le fleuve. Diminution des nuisances sonores, réduction de la pollution de l'air, massification des transports, etc. autant d'arguments qui ont trouvé un réel écho auprès des pouvoirs publics et agents économiques rencontrés durant le voyage.

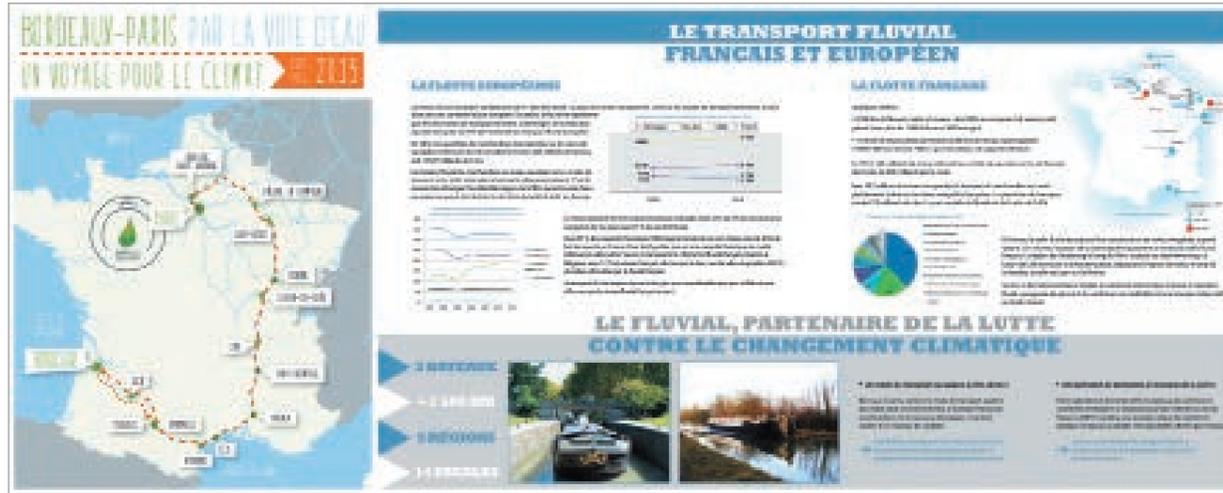
« Les transports sont les premiers responsables des émissions de gaz à effet de serre. Aujourd'hui il apparaît plus qu'essentiel de réduire les nuisances émanant de ce secteur. Plus que des discours c'est aux actes désormais d'émerger sur notre territoire. Le transport fluvial ne doit pas rester une simple option écologique à des acteurs en manque de vision éco-responsable, il est grand temps de lui offrir la visibilité et la reconnaissance qu'il mérite dans les stratégies d'approvisionnement des territoires », déclarait l'association « Vivre le Canal ».



Au cours de ses escales sur les différents canaux du Midi et du Rhône à Sète entre Bordeaux et Avignon, le Tourmente en a profité pour charger des produits non périssables (bouteilles de vin, conserves, etc.). Ces produits ont ensuite été transbordés à Avignon sur L'Alizarine pour la 2nd partie du voyage qui a amené le bateau jusqu'à Paris.

Arrivé fin novembre 2015 à Paris, au moment de l'ouverture de la COP 21, le bateau Alizarine s'est amarré au bassin de La Villette et a déchargé ses produits transportés depuis Bordeaux.

Pendant tout le déroulement de la conférence mondiale, le bateau a également ouvert sa cale pour des dégustations de vin et de produits régionaux.



OCTOBRE 2015

DEVENIR ADMINISTRATEUR À LA CNBA

Du 10 décembre 2015 au 9 janvier 2016, des élections ont lieu à la Chambre nationale de la batellerie artisanale afin de nommer de nouveaux administrateurs au conseil d'administration.

Tous les patrons et compagnons bateliers peuvent être candidats à ces élections professionnelles. Toute personne inscrite au registre de la CNBA avant le 5 octobre 2015 peut présenter sa candidature au poste d'administrateur.

Homme ou femme, batelier de longue date ou nouvellement engagé, chacun peut participer à la défense des intérêts de la profession de transporteur fluvial.

Pour encourager les candidatures au poste d'administrateur, la CNBA a publié et envoyé à chacun de ses ressortissants un livret de présentation du rôle, des missions et des responsabilités des administrateurs CNBA.

Après un bref rappel du rôle de la Chambre nationale de la batellerie artisanale, le livret détaille le fonctionnement et la composition du conseil d'administration de la CNBA, puis les missions de l'administrateur.

La fonction d'administrateur à la CNBA consiste

à participer à la gouvernance de l'établissement, à prendre part à des réunions et commissions spécifiques (infrastructure, usager, juridique, formation, etc.) et à se rendre disponible auprès des entreprises artisanales afin de contribuer aux intérêts de la profession. L'administrateur siège aux conseils d'administration de la CNBA, il défend les intérêts de la batellerie et est au service des entreprises de transport fluvial.

Ces missions s'effectuent avec le soutien permanent des autres administrateurs/administratrices ainsi que des neuf personnes qui composent l'équipe administrative.

Les responsabilités qui incombent aux administrateurs élus sont également exposées dans ce livret.

Les administrateurs CNBA sont des personnes engagées pour leur profession de transporteur fluvial. Ils portent une importante responsabilité, celle de représenter tous les adhérents et de s'assurer de la bonne gestion de l'établissement.

La principale qualité recherchée chez un(e) élu(e) est avant tout son expérience du transport fluvial et de la batellerie artisanale. Il n'en reste pas moins qu'un certain nombre de qualités rendent l'exercice de la fonction d'administrateur plus facile : patience et sens du dialogue sont indispensables pour faire avancer les sujets, notamment auprès de l'administration et des pouvoirs publics. La fonction indique également de la disponibilité afin de participer aux réunions et/ou suivre les différents dossiers.

Être administrateur, c'est avoir une vision de la profession de batelier et la soutenir.

Enfin, les modalités de dépôt des candidatures sont développées en fin de livret ainsi que les dates clés concernant la période de vote et l'annonce des résultats.

DÉCEMBRE 2015

DOSSIER SPÉCIAL ÉLECTIONS DES ADMINISTRATEURS DE LA CNBA

Du 10 décembre 2015 (zéro heure) au 9 janvier 2016 (minuit) ont eu lieu les élections pour le renouvellement

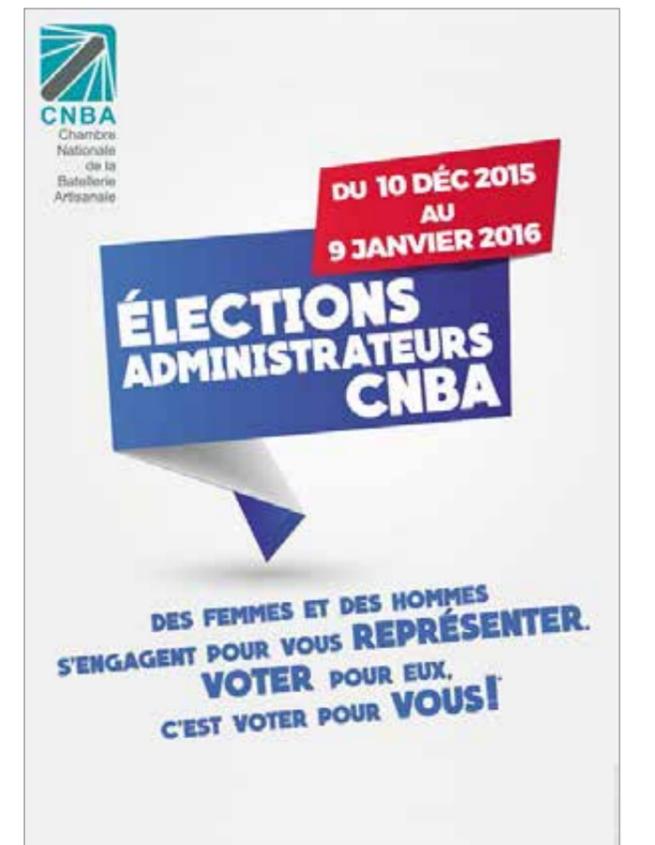
total des administrateurs de la Chambre nationale de la batellerie artisanale.

Pour aider les bateliers ressortissants de la CNBA à faire leur choix, un dossier spécial a été réalisé pour tout savoir et tout comprendre sur le mode de scrutin, les dates clés de l'élection, les candidats en lice ou encore les rôles et fonctions des administrateurs.

Le décret n°2015-873 du 16 juillet 2015 qui réforme les statuts de la Chambre nationale de la batellerie artisanale, est venu renforcer les missions et simplifier la gouvernance de la CNBA. Il était donc essentiel de présenter aux bateliers les différents changements induits par ce nouveau décret. C'est l'objectif que s'est donnée la première partie du « dossier spécial élections de la CNBA ».

Dans un second temps, il est rappelé le fonctionnement interne de la CNBA : rôle du conseil d'administration, descriptif détaillé des commissions internes (affaires économiques et sociales, infrastructures, juridique, formation, etc.), composition du bureau de la CNBA et présentation de l'équipe administrative.

Enfin, les bateliers retrouvent la liste de l'ensemble des candidats à un poste d'administrateur à la CNBA ainsi que leur fiche de présentation motivant leur candidature.



VOS CONTACTS CNBA



SUIVRE LA CNBA SUR INTERNET

- **Découvrez toutes les actions de la CNBA :**

www.cnba-transportfluvial.fr

- **Restez informés des dernières actualités du secteur fluvial**

www.facebook.com/cnba.batellerie

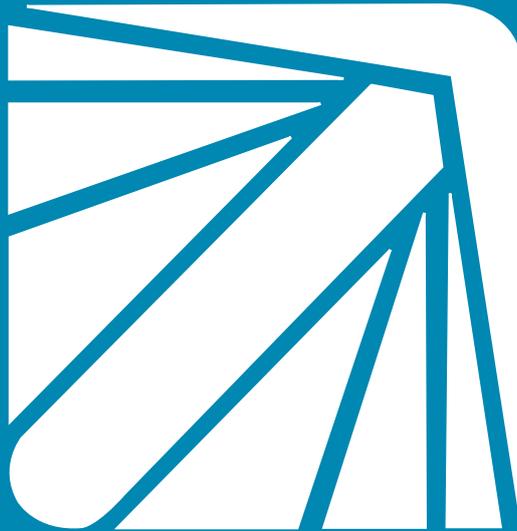


COORDONNÉES DES BUREAUX DE LA CNBA

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

COORDONNÉES DES ADMINISTRATEURS DE LA CNBA

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



CNBA

Chambre
Nationale
de la
Batellerie
Artisanale

www.cnba-transportfluvial.fr

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

CNBA Douai

Les Triades - ZI Douai
Dorignies
rue Becquerel - 59500
Douai
Tel : 03.27.87.54.93
Fax : 03.27.90.80.34
cnba.douai@orange.fr

CNBA Lyon

11 quai du Maréchal Joffre
69002 Lyon
Tel : 04.78.37.19.46
Fax : 04.72.40.00.41
cnba.lyon@orange.fr