



RAPPORT ANNUEL

ÉDITION 2016

**AU SERVICE DE LA
BATELLERIE ARTISANALE
DEPUIS 1985**
WWW.CNBA-TRANSPORTFLUVIAL.FR



Chambre
Nationale
de la
Batellerie
Artisanale



SOMMAIRE

LE TRANSPORT FLUVIAL EN 2016	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	18
DÉFENDRE LES BATELIERS ET LEURS INTÉRÊTS	28
ACCOMPAGNER LA PROFESSION	38
CONTACTS	48



MICHEL DOURLENT

Président de la Chambre nationale
de la batellerie artisanale - CNBA

“ Aujourd’hui, la voie d’eau dispose d’importantes réserves de capacité et la filière fluviale n’est pas en manque d’idées pour développer et mieux tirer parti de l’important réseau de voies fluviales dont dispose la France. ”

L’année 2016 a été marquée, pour les professionnels de la voie d’eau, par une succession de facteurs négatifs dans un contexte économique tendu : blocages de ports, crues exceptionnelles, grève et baisse drastique de la production céréalière affectant durablement l’activité des transporteurs fluviaux.

Pour autant, l’année 2016 aura également été marquée par des avancées notables, notamment l’engagement du gouvernement dans la mise en œuvre du plan d’actions pour le fret fluvial. Celui-ci entend accroître le niveau de performance environnementale et économique de l’offre fluviale, investir dans le réseau et se préparer aux opportunités des nouveaux marchés émergents.

Aujourd’hui, la voie d’eau dispose d’importantes réserves de capacité et la filière fluviale n’est pas en manque d’idées pour développer et mieux tirer parti de l’important réseau de voies fluviales dont dispose la France. Il convient donc de poursuivre les efforts engagés et d’offrir au transport fluvial des financements durables pour assurer sa modernisation, sa fiabilisation et l’avenir de son artisanat batelier français.

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

LE TRANSPORT FLUVIAL EN 2016



© Patrick Berthou

En 2016, l'activité fluviale s'établit à 6,8 milliards de tonnes kilomètres (t-km), soit un recul de 8,5 % par rapport à 2015. En volume, le trafic reste relativement stable avec 52,7 millions de tonnes transportées (- 1,1 %), soutenu notamment par les trafics intérieurs (+ 2,6 %). L'activité a pâti principalement de la mauvaise récolte céréalière liée à des conditions climatiques dégradées. Toutefois, les filières matériaux de construction et conteneurs sur la Seine et dans le Nord augurent de belles perspectives en 2017⁽¹⁾.

UNE ACTIVITÉ FORTEMENT AFFECTÉE PAR LA BAISSÉ DES RENDEMENTS DE L'AGROALIMENTAIRE

La filière agroalimentaire a enregistré une baisse de 19 %. Impactés par la forte baisse de l'activité céréalière, les trafics fluviaux sont en recul de 8,5 % avec 6,8 milliards de t-km. Après l'épisode pluvieux de mai-juin 2016 et le manque d'ensoleillement, la sécheresse de l'été 2016 a stoppé la croissance des cultures de céréales. Cette baisse conjoncturelle, qui a débuté au 3^{ème} trimestre, aura également des conséquences sur le premier semestre 2017.

Avec une contraction de 13,6 %, la filière énergie participe également au recul global du trafic fluvial. Les fermetures des centrales à charbon, particulièrement celle de Vitry-sur-Seine, induisent une évolution structurelle de l'activité de la filière tandis que la diminution des flux de produits pétroliers est un phénomène beaucoup plus conjoncturel.

LES VARIATIONS PAR FILIÈRE ENTRE 2015 ET 2016 EN T-KM



⁽¹⁾ Voies navigables de France, février 2017.

Le recul de la filière métallurgique (- 10,4 %) a particulièrement touché le bassin de la Moselle. Ce dernier connaît une baisse de trafic de 11,9 % en t-km, en partie due au repli sur les approvisionnements en ferraille (- 16,2 %).

Toutefois, la hausse concernant les trafics d'agrégats (+ 65 %), essentiellement les sables et graviers sur le canal des Vosges, tempère la baisse du trafic sur la Moselle.

Le trafic fluvial devrait donc rebondir en 2017. Le dynamisme du secteur BTP et la progression continue des filières émergentes (bois, colis lourds, produits issus de l'économie circulaire, etc.) augurent de belles perspectives. Cependant, la prochaine campagne céréalière conditionnera en grande partie la conjoncture future.

UNE REPRISE PROGRESSIVE DANS LA FILIÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

La reprise des matériaux de construction se consolide (+ 5,4 % en t-km) dans un contexte de redressement progressif du BTP, avec une croissance remarquable sur le bassin rhénan (+ 23,5 %).

Sur la Seine, la hausse de ces trafics (+ 2,5 %) résulte principalement d'une reprise des flux entre carrières, en général sur courte distance, et de la hausse du transport de déblais liés aux travaux du Grand Paris (4,5 Mt en Île-de-France).

Le transport de conteneurs atteint 574 000 EVP⁽²⁾, en hausse de 2,6 % par rapport à 2015. La situation est favorable sur l'ensemble du réseau national à l'exception du bassin rhodanien. Le dynamisme de cette filière dans le Nord-Pas-de-Calais (+ 14,6 % pour 87 800 EVP) est principalement porté par le port de Dunkerque, très actif avec son hinterland.

Sur le bassin de la Seine (+ 7,1 % pour 251 400 EVP), les bons résultats sont portés par la ligne Le Havre-Rouen (+ 54,7 %) et la desserte urbaine entre Bonneuil et Paris (+ 4,6 %), mise en oeuvre pour Franprix depuis quatre ans.

Les résultats de la filière engrais-chimie restent stables (- 0,5 % en t-km), avec une évolution un peu plus favorable concernant la chimie (+ 0,4 % en t-km). Deux bassins bénéficient de cette croissance : le Rhin : + 11,9 % et la Seine : + 1,6 %.

⁽²⁾ EVP : équivalent Vingt Pieds, unité de mesure correspondant à un conteneur de 20 pieds.

RÉPARTITION DES TRAFICS FLUVIAUX PAR TYPES DE MARCHANDISES EN 2016



UNE ACTIVITÉ CONTRASTÉE SUIVANT LES BASSINS

Dans un contexte de baisse globale de l'activité fluviale, les ports français rhénans affichent une certaine stabilité (- 0,3 % en t-km). Leur volume de fret progresse même de 2,4 % grâce à une hausse des trafics d'agrégats, la reprise du marché de la construction en Allemagne ayant conduit à des exportations plus importantes de graviers par voie fluviale.

De même, sur le bassin séquanien, les valeurs sont en hausse (+ 2,7 % en t-km) en raison d'une progression sensible des trafics de minéraux bruts sur courte distance. Cette tendance devrait perdurer et être renforcée par les perspectives de trafic liées aux grands chantiers (Grand Paris, Seine-Nord Europe, etc.). Toutefois, l'évolution s'opère sur des voyages courts, et les résultats des prestations en t-km sont portés à la baisse (- 10,3 %).

Sur le réseau du Nord-Pas-de-Calais, l'évolution des trafics est marquée par le recul de la filière agroalimentaire (- 12 % en t-km) et l'effondrement de l'activité des trafics pétroliers (- 40,9 % en t-km), notamment à destination de Dunkerque. En revanche, les matériaux de construction (+ 12,1 % en t-km) et les charbons tirent leur épingle du jeu.

Sur le Rhône (- 10,3 % en t-km), outre la filière agroalimentaire, la quasi-totalité des produits enregistre une baisse majeure. La Moselle concède une diminution importante des trafics (- 11,9 % en t-km) en raison du recul du fret céréalier et des approvisionnements en ferraille pour l'industrie métallurgique.

LA CHAMBRE NATIONALE DE LA BATELLERIE ARTISANALE



© Rudy Pické

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 et mis en place en 1985. Elle a pour objectifs 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 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 (ministère, opérateurs économiques, organisations européennes, etc.).

La CNBA se compose du conseil d'administration (bateliers en activité, naviguant 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 janvier 2016. 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 du conseil d'administration de la CNBA
Gavarnie (359 tonnes) et Pic du Jer (374 tonnes)

DIDIER CARPENTIER

Patron batelier et premier vice-président
Hathor (1 300 tonnes), Horus (387 tonnes), Râ (1 500 tonnes), Zen (375 tonnes) et Apis (369 tonnes)

LIONEL BRIDIERS

Patron batelier et second vice-président
Alexis (386 tonnes) et Elodie (376 tonnes)

ANDRÉ FOUQUIER

Patron batelier et président régional du bassin parisien
Borneo (1 176 tonnes)

PIERRE DUBOURG

Patron batelier et président régional du bassin Est et Rhône-Saône
Baychimo (358 tonnes)

CHRISTOPHE LEPERCQ

Patron batelier et président régional du bassin Nord-Pas-de-Calais
Ben Love (1 694 tonnes)

JEAN-MARC SAMUEL

Patron batelier et président régional du bassin sud-ouest
Tourmente (181 tonnes)

VIVIANE DUBOURG, Patron batelier et secrétaire
Baychimo (358 tonnes)

OLIVIER DELCOURT, Patron batelier et secrétaire adjoint
Rallye (380 tonnes)

JOËL BRITSCH, Patron batelier
Josyl (375 tonnes) et Syljo (387 tonnes)

BRUNO COSSIAUX, Patron batelier
San Ku Kai (387 tonnes)

WILLY DANCOING, Patron batelier
Atlas (pousseur) et Atoll (pousseur)

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)

JOSÉ LAVAL, Patron batelier
Songe (788 tonnes)

PASCAL MALBRUNOT, Patron batelier
Jaguar (627 tonnes) et Orca (1 260 tonnes)

DARIO MALCUIT, Patron batelier
Eridan (2 897 tonnes)

MARILYN VERBEKE, Patron batelier
Pinzon (384 tonnes)

LEIGH WOOTTON, Patron batelier
L'auxerrois (1 454 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 pour 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 8 agents, 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.

JURISTE - CAROLINE RUFF

- Conseil / assistance juridique aux 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, etc.), 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,
- Organisation des élections du conseil d'administration.

CHARGÉE DES RELATIONS EXTÉRIEURES / FORMATION - 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 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,
- Conception de l'offre de formation, gestion des inscriptions et des aspects logistiques,
- Suivi du déroulement des stages, mise en oeuvre de dossiers de financement des formations.

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 de secours.

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, etc.),
- 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 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'emploie 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 l'année 2016.

PATRONS BATELIERS



COMPAGNONS BATELIERS



Nombre d'entreprises inscrites à la CNBA

	2014	2015	2016
Entreprises individuelles et EIRL	438	382	353
Sociétés	278	278	288
TOTAL	716	660	641

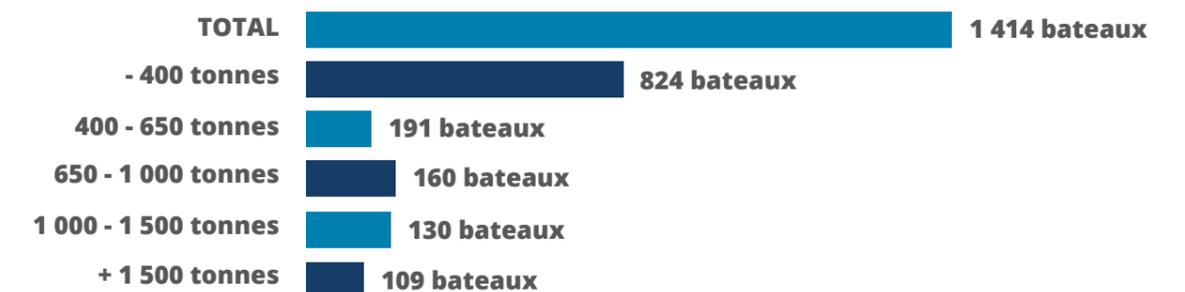
Répartition des entreprises individuelles inscrites à la CNBA

	2014	2015	2016
Propriétaire du bateau	408	363	335
Locataire du bateau	24	19	17
TOTAL	432	382	352

Formes juridiques des entreprises inscrites à la CNBA



Tonnage des bateaux inscrits à la CNBA



GESTION FINANCIÈRE ET COMPTABLE



© Patrick Berthou

Article L. 4432-3 du code des transports : 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 du code des transports : 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 2016 à 1 247 861,00 € en autorisations d'engagement comme en crédits de paiement.

Le budget initial de l'exercice 2016, réparti entre quatre enveloppes : « Fonctionnement », « Personnel », « Intervention » et « Investissement » s'établissait comme suit :

- « Fonctionnement » à 640 328 €,
- « Personnel » à 468 783 €,
- « Intervention » à 136 455 €,
- « Investissement » à 2 295 €.

Dans le cadre de la réalisation du projet stratégique de l'établissement prévu à l'article R.4432-2 du code des

transports, la Chambre nationale de la batellerie artisanale s'est adjointe les services d'un cabinet spécialisé, pour un montant prévisionnel de 50 000 €.

La mise en œuvre de la gestion budgétaire et comptable publique, en application du décret n°2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique a nécessité la mise à jour du logiciel de gestion budgétaire et comptable de l'établissement (29 500 € selon les prévisions).

Enfin, l'organe délibérant de la CNBA a approuvé la réalisation d'une étude relative à l'euro-comptabilité d'une exonération des prélèvements sociaux au regard de la réglementation européenne des aides d'État, d'un montant prévisionnel de 20 500 €.

Ces trois actions, estimées à 100 000 € et par ailleurs non-inscrites au budget initial 2016 de l'établissement ont

nécessité de recourir à un budget rectificatif qui a porté l'enveloppe « Fonctionnement » à 740 328 € ; les autres enveloppes n'étant pas affectées par le budget rectificatif :

- « Personnel » à 468 783 €,
- « Intervention » à 136 455 €,
- « Investissement » à 2 295 €.

portant le budget 2016 à 1 347 861,00 €.

Pour financer ces actions, le conseil d'administration

a décidé du prélèvement de 86 952 € sur le fonds de roulement.

Les mouvements de crédits opérés sur l'exercice 2016 ont modifié les enveloppes précitées comme suit :

- « Fonctionnement » à 743 542 €,
- « Personnel » à 468 783 €,
- « Intervention » à 133 241 €,
- « Investissement » à 2 295 €.

LES RECETTES DE LA CNBA

Tandis que les prévisions des recettes budgétaires de l'exercice 2016 étaient estimées à 1 245 566,00 €, la réalisation a été de 1 150 041,71 €, soit une moins-value de 95 524,29 € et une réalisation de 92,33 %.

Ces recettes sont essentiellement composées :

- du produit de la taxe CNBA, pour 1 140 600,37 €, soit 99,18 % du total ;
- le reste provenant de la participation des agents de l'établissement à l'achat des titres de restauration : 8 317,00 € (0,72 % du total), du reversement d'un trop payé d'un montant total de 911,00 € et enfin d'un produit exceptionnel d'un montant de 214,34 €.

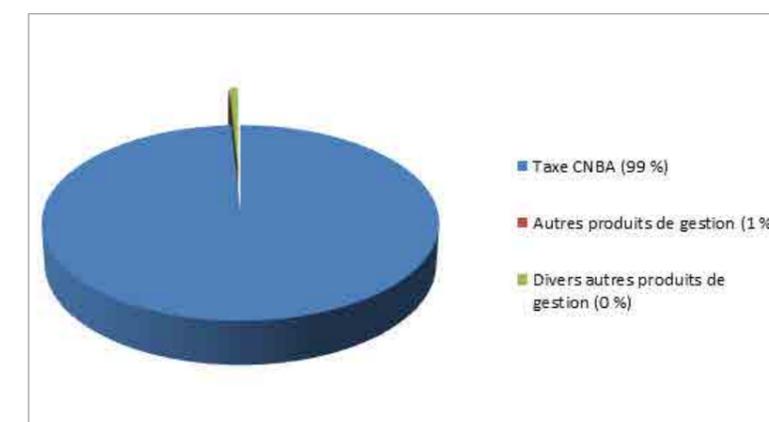
Les charges de fonctionnement (59,50 % des dépenses) s'élèvent en 2016 à 656 370,00 €.

Le second poste de dépenses est celui des rémunérations du personnel et du versement des indemnités journalières de fonction aux administrateurs de l'établissement : 372 170,00 €, soit 33,80 % du total.

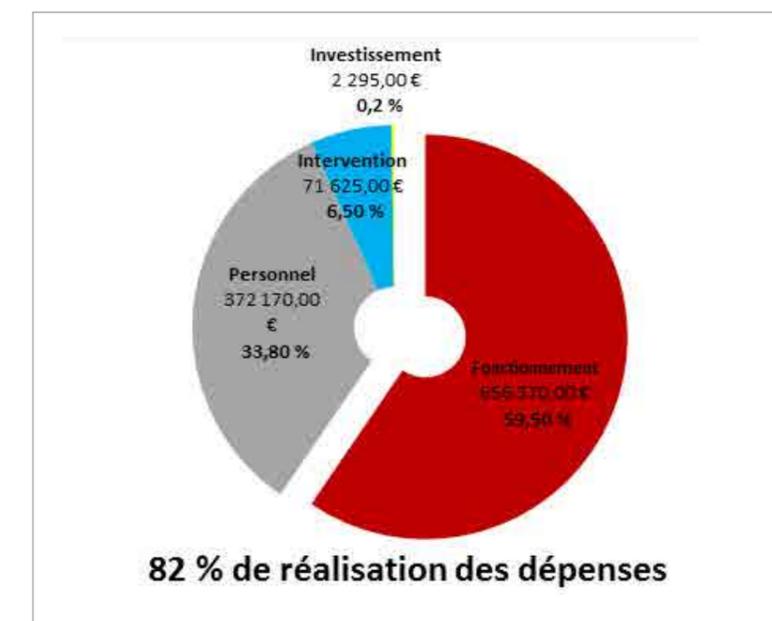
Les interventions de la CNBA, hors charges à payer, représentent 71 625,00 € (6,50 % du total).

Enfin, les investissements s'élèvent à 2 295,00 €, soit 0,2 % des dépenses.

RECETTES : 1 150 041,71 €



AU 31 DÉCEMBRE 2016, LA RÉALISATION BUDGÉTAIRE RÉPARTIE PAR ENVELOPPE EST LA SUIVANTE :



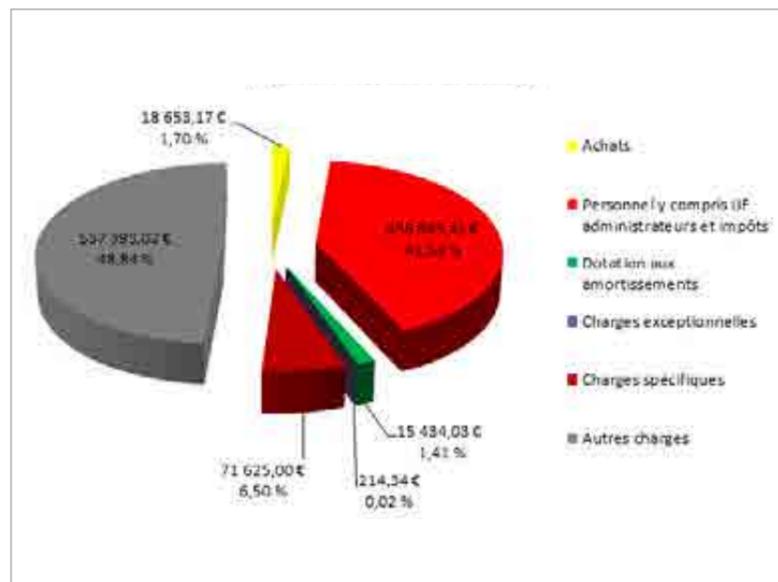
LES DÉPENSES DE LA CNBA

Dépenses (fonctionnement) 1 100 164,98 €

Les principaux postes de dépenses de fonctionnement pour l'année 2016 sont les charges de personnel (y compris IJF des administrateurs) pour 456 845,42 € (42 % du total). Les autres charges s'élèvent à 537 393,02 € (49 % des dépenses) et les charges spécifiques à 71 625,00 € (6,50 % du total).

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

Les prévisions de dépenses inscrites au budget 2016 après adoption du budget rectificatif n°1 étaient de 1 347 861,00 €. Leur réalisation se porte à 1 100 164,98 €, soit 81,80 %.



Les principales actions menées en 2016 concernent la communication-promotion, le juridique, la formation et les aides et subventions accordées par la CNBA.

JURIDIQUE :

Le 5° de l'article R.4432-2-I du code des transports donne pour mission à la CNBA « de coordonner l'action des entreprises de batellerie artisanale, notamment par la création de services communs destinés à améliorer la rentabilité, la qualité, les techniques et les méthodes de cette batellerie ».

L'exercice 2016 a vu la poursuite des actions conduites dans le domaine juridique, notamment la réalisation d'études sur des sujets nécessitant le recours à une expertise extérieure :

- Étude relative à l'euro-comptabilité d'une exonération des prélèvements sociaux au regard de la réglementation européenne des aides d'État (22 800 € d'honoraires d'avocat) ;
- Note complémentaire sur les problématiques en matière de droit du domaine public fluvial (2 400 € d'honoraires d'avocat).

Ces actions viennent en complément du soutien juridique apporté par la juriste de la Chambre nationale de la batellerie artisanale :

- Collaboration avec les brigades fluviales de Douai sur les problématiques liées au cabotage illégal ;

- Élaboration des conditions générales de vente ;
- Lettre aux parlementaires, notamment sur le thème de l'exonération des plus-values sociales à court terme réalisées à l'occasion de la cession d'un bateau.

FORMATION :

Pour répondre à sa mission « de contribuer au développement de l'apprentissage et de concourir à l'organisation de la formation initiale et de la formation continue dans le domaine du transport fluvial » (article R.4432-2-I du code des transports), la Chambre nationale de la batellerie artisanale soutient l'amélioration de la formation dans le secteur.

La création du Baccalauréat professionnel « Transport fluvial » à la rentrée 2014, sous l'égide de l'Éducation nationale et de la Chambre nationale de la batellerie artisanale, participe d'une modernisation de la culture professionnelle du secteur et d'une amélioration des qualifications des élèves se destinant au métier de transporteur fluvial.

Dans un souci d'encouragement à la formation initiale, gage d'un renouvellement de la profession, et d'un soutien aux bateliers y concourant, la CNBA a élargi « l'aide à l'initiation » aux bateliers qui accueillent à bord de leur bateau un stagiaire bachelier réalisant ses Périodes de formation en milieu professionnel (PFMP) prévues dans

le cadre de la formation du Baccalauréat professionnel « Transport fluvial ».

Afin de contribuer au succès de cette formation, le conseil d'administration de la CNBA a décidé d'attribuer aux bateliers une aide à la formation au tutorat. Celle-ci comprend la prise en charge des frais afférents à la participation à ce stage (frais de repas, nuitées, remboursement des frais de déplacement). Une indemnisation des bateliers pour perte d'exploitation d'un montant de 139 euros par jour est également versée lorsqu'ils effectuent ce stage de formation au tutorat.

Ces aides viennent s'ajouter à « l'aide à l'initiation aux 100 jours de navigation » et à « l'aide à la formation continue », respectivement instaurées en 2009 et 2012.

Les aides à la formation figurent dans l'enveloppe « Intervention » de l'établissement.

COMMUNICATION :

L'établissement a poursuivi en 2016 ses efforts dans le domaine de la communication.

Les supports de communication de la CNBA sont à la fois :

- physiques (bulletin semestriel « Bateliers, notre métier » adressé à l'ensemble des bateliers, rapport annuel d'activité, guide juridique, annuaire des transporteurs, etc.) ;
- et numériques : newsletter, alimentation de la page Facebook de l'établissement et du site Internet de la CNBA, revue de presse hebdomadaire, mailing sur des thèmes spécifiques.

La présence de la Chambre nationale de la batellerie artisanale sur les salons permet de promouvoir l'établissement et plus largement le secteur du transport fluvial auprès des acteurs économiques.

La CNBA a participé en 2016 au salon Riverdating, qui s'est tenu le 9 novembre 2016.

Les crédits affectés à la participation de la CNBA aux salons étaient, dans le budget initial de l'exercice 2016, de 2 230 €. La réalisation s'élève à 1 320 €, soit près de 60 % du montant total budgété pour cette action.

Une rationalisation des dépenses, rendue nécessaire par la diminution des recettes, a été poursuivie sur le service de la communication. La réalisation des dépenses pour ce poste s'établit à 12 968,29 €.

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DES ENTREPRISES / AFFAIRES EUROPÉENNES :

Les postes de chargé d'études et de chargé d'Affaires européennes (créés en 2012) participent au développement économique des entreprises et à la promotion des intérêts de la batellerie artisanale au niveau européen.

Leurs actions en 2016 concernent notamment la poursuite du schéma de services de la CNBA (chargé d'études), les discussions relatives à l'observation de marché, la participation aux négociations visant la création d'une plateforme de représentation commune regroupant l'Organisation européenne des bateliers (OEB) et l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF), le suivi des réglementations et programmes européens : harmonisation des qualifications professionnelles dans le transport fluvial, régime de travail des personnels navigants des entreprises de navigation intérieure, etc. (chargé d'Affaires européennes).



CHARGES SPÉCIFIQUES

Dans le cadre de sa mission conférée par le 9° de l'article R.4432-2-I du code des transports, la CNBA est chargée de « verser des aides de secours et 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 (enveloppe « Intervention »).

Pour l'exercice 2016, la Chambre nationale de la batellerie artisanale a versé un total de 77 475,00 € d'aides de secours et de subventions, pour un budget de 133 241,00 € après adoption du budget rectificatif n°1 de l'exercice 2016 et réalisation des mouvements de crédits.

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

Aides et subventions versées par la CNBA pour l'année 2016

	Nombre de dossiers	Montants versés en €	Montants versés en %
Aides de secours (maladie, accident, décès, destruction bateau)	31	39 125,00	50,50 %
Aide « initiation 100 jours de navigation »	0	00,00	0 %
Aide à la formation initiale (ACP)	4	12 000,00	15,49 %
Aide à la formation continue / Indemnité perte exploitation	0	00,00	0 %
Subvention (écoles, pardons batellerie)	19	20 500,00	26,46 %
Participation financière aux institutions	0	00,00	0 %
Aide exceptionnelle en faveur d'un batelier	0	00,00	0 %
Charges à payer	-	5 850,00	7,55 %
TOTAL	54	77 475,00	100,0 %

• Aides alimentaires :

31 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 2016.

Le montant attribué par l'établissement s'établit à 39 125,00 €.

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

Aucune aide à l'initiation aux 100 jours de navigation, d'un montant forfaitaire de 1 000 €, n'a été versée au titre de 2016.

• Aide à la formation initiale (ACP) :

La Chambre nationale de la batellerie artisanale a versé 12 000,00 € au titre de l'aide à la formation initiale (4 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.

• Subventions (Pardons de la batellerie, écoles) :

En 2016, les subventions aux Pardons de la batellerie et aux écoles s'établissent à 20 500,00 € (+ 3 651 € sur un an ; 19 dossiers : 10 subventions accordées aux Pardons de la batellerie et 9 aux écoles). Le budget 2016 prévoyait le versement de 6 000,00 € de subventions aux écoles et de 12 000,00 € aux Pardons de la batellerie portant la réalisation de ce poste de 114,00 %.

• Participation financière aux institutions :

Au titre de l'exercice 2016, aucune participation financière aux institutions n'a été versée.



En application de la circulaire 2B20-15-3028 du 20 août 2015 relative à la gestion budgétaire et comptable publique des organismes et des opérateurs de l'État pour 2016, la Chambre nationale de la batellerie artisanale a opéré une baisse de ses dépenses de 6,85 % par rapport à 2015 (exercice lors duquel les dépenses avaient déjà connu une diminution de 6,94 %).

Malgré une tendance baissière s'agissant des recettes de la taxe CNBA (croissance dans le secteur des transports massifiés atone, concurrence des pavillons Nord-européens, etc.), accentuée par un ralentissement de l'activité dû pour partie à une mauvaise campagne céréalière, qui ont entraîné une diminution de 4,5 % du produit de cette taxe parafiscale par rapport à 2015 et le recours à un budget rectificatif qui établissait le résultat prévisionnel de l'exercice 2016 à - 100 000 €, celui-ci a été excédentaire

• Fonds d'aide exceptionnelle :

Créé par délibération du conseil d'administration du 18 mars 2014, le fonds d'aide exceptionnelle permet l'attribution par le conseil d'administration de la CNBA d'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 de 5 000,00 € pour l'exercice 2016.

Aucun batelier n'a sollicité d'aide exceptionnelle sur cette période.

• Charges à payer :

Les charges à payer de l'enveloppe « Interventions » pour l'exercice 2016 se sont élevées à 5 850,00 €.

dans sa réalisation, à hauteur de 49 877,00 €, grâce aux efforts engagés par l'établissement.

La diminution des demandes d'aides de secours : baisse des charges spécifiques (- 37 %), concomitante à une baisse des charges de personnel (- 15 % en glissement annuel) et des dotations aux amortissements (- 21 %) contribuent pour une large part à cet excédent.

Au total, malgré une dégradation de ses ressources annuelles issues de la taxe parafiscale CNBA, la situation budgétaire de la Chambre nationale de la batellerie artisanale reste viable puisque ses ressources lui permettent de financer son fonctionnement ainsi que les opérations d'intervention prévues à son budget.

La CNBA dispose par ailleurs d'un fonds de roulement qui lui permet de financer des actions telles que celles décrites précédemment.

REPRÉSENTER

LA CNBA RECUEILLE LES BESOINS DE SES ADHÉRENTS ET PORTE LEURS REVENDICATIONS COMMUNES



© Carini robin

La CNBA est l'interlocuteur privilégié des instances officielles nationales comme le ministère des Transports, des acteurs de la voie d'eau comme Voies navigables de France (VNF) ou des ports intérieurs et maritimes 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 sollicité sur les projets dans le domaine de la voie d'eau.

JANVIER 2016

LA CNBA ÉCRIT AUX NOUVEAUX PRÉSIDENTS DE RÉGIONS

Suite à l'élection des nouveaux présidents des conseils régionaux au début de l'année 2016, la CNBA a envoyé un courrier afin de leur adresser ses félicitations pour leur nomination et leur souhaiter réussite et succès dans leurs nouvelles fonctions.

Ce courrier fut également l'occasion de présenter les caractéristiques du transport fluvial ; les opportunités qu'offre ce moyen de transport en termes économique comme écologique et d'exposer les difficultés rencontrées par les bateliers français.

En offrant une alternative au mode routier, générateur de lourdes externalités négatives, le transport fluvial

constitue aujourd'hui une réponse aux enjeux de la transition énergétique de notre pays, notamment concernant la mobilité propre et la logistique urbaine.

En effet, la voie d'eau permet d'opérer une massification des marchandises transportées : un bateau de type Freycinet (d'une longueur de 38 mètres) représente ainsi l'équivalent de 10 à 14 camions ; une barge industrielle peut transporter jusqu'à 5 000 tonnes, soit l'équivalent de 200 camions. Par ailleurs, à distance comparable, le transport par le fleuve d'une tonne de marchandise génère en moyenne quatre fois moins d'émissions de CO₂ que par la route.

Empruntant le seul réseau de transport terrestre non saturé, le transport fluvial conserve un fort potentiel de croissance qui en fait un acteur incontournable du report modal, favorable à un désengorgement des axes routiers.

Malgré ses nombreux atouts, le transport par voie navigable pâtit depuis près de quarante ans

d'un sous-investissement structurel dans ses infrastructures fluviales et portuaires. Le transport par voie d'eau, vecteur de la rupture écologique souhaitée par les populations, a besoin d'une politique fluviale ambitieuse et d'un soutien des pouvoirs publics.

Pour toutes ces raisons, la CNBA a sollicité des entrevues avec ces nouveaux élus qui seront l'occasion d'échanger plus avant sur les enjeux, tant commerciaux, que techniques, ou encore réglementaires du transport fluvial. Ces entretiens permettront également d'aborder les difficultés que rencontre le transport fluvial, ainsi que les mesures souhaitables pour assurer son attractivité et sa compétitivité.

MARS 2016

RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION FLUVIALE SUR LE BIEF PARISIEN

Lors d'une rencontre de la CNBA avec Marc-René BAYLE, préfet et inspecteur général de l'administration au ministère de l'Intérieur, celui-ci nous avait exprimé son souhait de recueillir le point de vue et les attentes des professionnels de la voie d'eau concernant le renforcement de la sécurité de la navigation fluviale sur le bief parisien de la Seine.

Aussi, la CNBA lui a fait part d'un ensemble de propositions que vous trouverez ci-dessous :

1/ L'obligation pour tout type de bâtiment en navigation, quelle que soit sa longueur, d'être équipé d'un transpondeur AIS (Automatic Identification System). L'accouplement du transpondeur à un système cartographique pourrait être envisagé par la suite.

2/ L'harmonisation des informations portant sur la hauteur d'eau dans Paris, car il existe aujourd'hui trois circuits d'information différents, VNF, Vigiecrues et la Mairie de Paris qui délivrent différentes indications sur la cote d'eau : on observe jusqu'à 20 cm de variation. L'affichage de la cote d'eau par panneau lumineux, tel qu'il se trouve aux écluses de Port à l'Anglais, de Saint-Maurice et de Suresnes constitue une mesure essentielle pour la sécurité de la navigation et pourrait être élargi.

3/ La révision des restrictions de longueur des bateaux en temps de crue, aujourd'hui, la longueur est limitée à 105 m lorsque la cote d'eau atteint 1,60 m au pont d'Austerlitz. La CNBA propose de porter la limitation à 135 m jusqu'à 1,60 m de cote d'eau et à 125 m entre 1,61 m et 3 m. Au-delà de ce niveau, la limitation serait de 110 m, avec l'obligation d'être équipé d'un propulseur d'étrave. Concernant le passage montant dans le bras de la monnaie, la limitation est de 60 m, la CNBA demande, à l'instar des bateaux passagers, que la longueur soit portée à 80 mètres pour les bateaux de marchandises munis d'un propulseur d'étrave ;

4/ L'autorisation, pour les bateaux de moins de 40 mètres, venant et allant vers l'amont, d'accéder au canal Saint-Martin en temps de crue.

5/ Le ramassage systématique des embâcles en période de crue afin de sécuriser le plan d'eau. Les arbres à la dérive sont effectivement un facteur majeur des accidents de navigation et des pannes d'hélices.

6/ L'obligation pour tous les bâtiments de s'annoncer sur le canal 10 par une signalisation correspondante (panneau d'obligation B11), quel que soit le sens de navigation, à l'alternat et aux ponts du Carrousel, Royal et de la Concorde ainsi que l'affichage des noms des ponts parisiens lisible à une distance de 300 mètres.

7/ Le respect de la réglementation de la mise en éclairage des jardins flottants du port du Gros Caillou aux moyens de feux de nuit et d'une signalisation sur le bief parisien conforme aux prescriptions du CEVNI (Code européen des voies de navigation intérieure).

8/ Par principe de précaution en matière de sécurité, l'autorisation de passage au pont de Bercy et d'Austerlitz en passe rive gauche pour les bateaux avalants afin de désengorger la navigation entre les ponts de Sully et d'Austerlitz où les bateaux avalants stationnent généralement en rive gauche en attente de l'alternat.

9/ La réintégration dans le règlement particulier de police de la possibilité de remorquer un bateau pour porter assistance en cas de secours ou encore pour franchir un ouvrage d'art.

10/ L'obligation pour tout Etablissement recevant du public (ERP) et les bateaux-logements de rendre disponible aux autres usagers de la voie d'eau leurs bollards afin de garantir un stationnement en cas d'urgence et de leur assurer un accès piéton.

11/ L'obligation pour tout ERP, bateau- logement et jardin flottant d'un contrôle régulier de leurs amarres.

L'inertie des bâtiments soumet en permanence les amarres aux intempéries (gel, soleil, etc.) ce qui accélère la dégradation des cordes et risque de désamarrer le bâtiment ; leur renouvellement quinquennal pourrait être rendu obligatoire.

12/ La restriction des délivrances de COT dans Paris par Port de Paris et VNF afin de garantir une réserve de places disponibles en cas d'accostage d'urgence.

13/ L'obligation de tout bâtiment stationnant ou navigant d'être assuré contre tous les risques inhérents à la navigation.

14/ La formation en cas de situation de crue telle que la manoeuvre du guindeau pour toutes les personnes occupant des bateaux-logement ou autres bâtiments immobiliers (ERP).

15/ La sensibilisation de l'ensemble des usagers de la voie d'eau à une conduite plus respectueuse, en particulier concernant la vitesse excessive qui entraîne de forts remous et la conduite à contre sens qui provoque des situations à forts risques. Une attention particulière est également à apporter aux conducteurs de bateaux-bus qui multiplient les départs et les arrêts rapides sans tenir compte de la distance à respecter avec les autres bateaux. Enfin, l'usage de la langue française à la radio VHF doit être respecté pour la traversée du bief parisien.

MARS 2016

CRÉATION D'UN OBSERVATOIRE NATIONAL DE L'INFRASTRUCTURE FLUVIALE

Transporteurs fluviaux de France (TFF) qui regroupe l'ensemble de l'offre de transport fluvial française au travers de ses deux composantes à la fois artisanale (CNBA) et armatoriale (CAF) a souhaité attirer l'attention de M. Alain Vidalies sur la nécessité d'un Observatoire national de l'infrastructure fluviale. Vous trouverez ci-dessous un extrait du courrier de TFF.

« La question de l'efficacité et de la pérennité du système d'infrastructure fluviale est stratégique. Elle l'est en termes de continuité du service, de performance économique mais aussi de maintien de

la valeur patrimoniale de l'infrastructure.

A cet égard, plusieurs exemples récents témoignent de la fragilité de notre réseau d'infrastructures, comme les interruptions de service de l'écluse du Coudray, le retard pris dans l'entrée en service du Terminal Multimodal du Havre, les incidents à répétition sur les ouvrages de Méricourt sur la Seine ou bien encore l'indisponibilité de l'écluse de Bourg-Lès-Valence sur le Rhône. Plusieurs axes stratégiques sont ainsi en butte à des risques avérés.

La consolidation d'une stratégie de report modal que vous vous employez à bâtir ne peut se passer d'une ligne claire et surtout partagée avec les acteurs en présence nonobstant les consultations tout à fait régulières au sein des instances de concertation notamment au plan local ou au sein de chacun des gestionnaires pris individuellement.

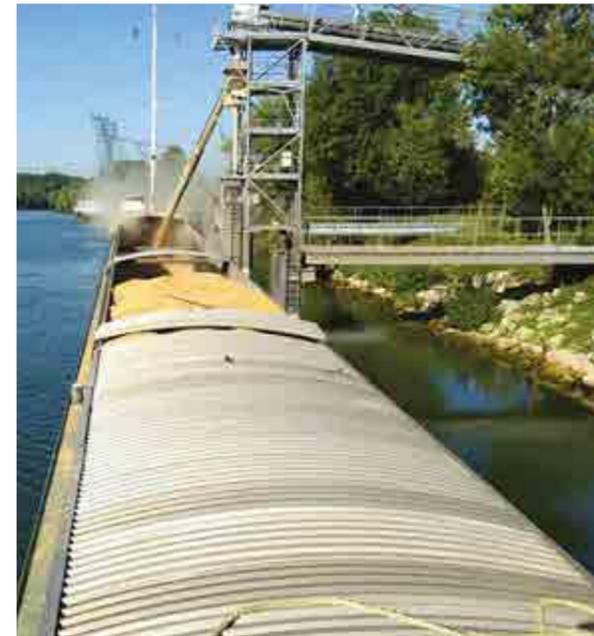
Car au-delà des investissements publics que vous vous efforcez d'amplifier pour la régénération et le développement du réseau des voies navigables, [...] notre pays n'arrive pas à enclencher une spirale suffisamment vertueuse pour attirer davantage les acteurs économiques à la voie d'eau.

Nous croyons que si la question de la revitalisation du réseau, ses enjeux économiques et de sécurité et le fléchage des projets faisaient l'objet d'un suivi beaucoup plus précis, en totale transparence avec l'ensemble des acteurs économiques et ce au plus haut niveau, cette fameuse spirale vertueuse pourrait alors être enclenchée.

Le transport fluvial français, outre le fait qu'il ne peut pas gérer sur le moyen et long terme les effets de ces à-coups budgétaires, a surtout besoin d'une programmation précise, gage de visibilité pour les acteurs économiques.

La profession en appelle ainsi à la création d'un Haut conseil de l'infrastructure fluviale ou d'un Observatoire de l'infrastructure fluviale où les enjeux majeurs de l'infrastructure sont publiquement posés et le sont en lien avec les enjeux de développement des trafics en application d'une feuille de route connue de tous.

Cette vision consolidée, vous en conviendrez avec nous, est une nécessité à la veille des annonces que vous vous apprêtez à faire en clôture des travaux de la Conférence nationale sur le fret fluvial. »



MARS 2016

LA CNBA REJOINT MEDLINK PORTS

Medlink Ports, qui rassemblait initialement les ports de l'axe rhodanien, compte désormais un représentant des transporteurs fluviaux avec l'adhésion de la Chambre nationale de la batellerie artisanale en mars 2016.

Medlink Ports se donne pour objectif de promouvoir le transport fluvial de marchandises et de développer l'offre multimodale des plateformes portuaires sur l'ensemble du bassin Rhône-Saône. Elle se présente comme la première entité fluvio-portuaire française et se prévaut d'un trafic de plus de 100 millions de tonnes en 2016 sur l'axe Rhône-Saône-Méditerranée, dont 8 millions de tonnes sur la voie fluviale.

L'agence créée en 2008 regroupe les ports de Marseille-Fos, Sète, Lyon, Chalon-sur-Saône, Mâcon, Pagny, Villefranche-sur-Saône, Vienne-Sud Salaise, Avignon-Le Pontet, Arles et Valence, ainsi que Voies navigables de France (VNF) et la Compagnie nationale du Rhône (CNR).

Afin d'être au contact des priorités des agents économiques et acteurs du report modal sur l'axe Rhône-Saône-Méditerranée et inclure tous les acteurs du transport et de la logistique, l'agence Medlink Ports a décidé d'élargir son partenariat. Lors de l'assemblée

générale de l'agence tenue à Lyon en présence de Monsieur le Préfet coordonnateur de bassin Michel DELPUECH, l'adhésion de sept nouveaux membres a ainsi été confirmée dont celle de la CNBA.

Ce partenariat avec Medlink Ports vise à atteindre quatre objectifs :

- Développer le trafic multimodal grâce à une amélioration de la chaîne logistique fluviale en favorisant la coopération et les bonnes pratiques entre les ports maritimes et fluviaux du bassin Rhône-Saône ;
- Promouvoir les solutions fluviales et multimodales des ports français du range sud de l'Europe en valorisant sous la bannière « Medlink Ports » l'offre fluviale et multimodale du bassin Rhône-Saône (services des plateformes portuaires, services de transport disponibles) ;
- Mener une politique active de conquête de nouveaux trafics en coordonnant et en mutualisant leurs actions, notamment en apportant un conseil logistique gratuit aux chargeurs souhaitant utiliser l'offre portuaire du bassin ;
- Faire le lien avec l'État et les collectivités territoriales pour la mise en place de politiques publiques favorisant le recours au transport fluvial et multimodal.

Des projets concrets naissent de la participation d'acteurs variés représentatifs du secteur à Medlink Ports : Medlink Safe délivre par exemple une expertise sur le transport de matières dangereuses. Medlink Ports propose également un maillage informatique qui simplifie les procédures douanières et la gestion opérationnelle des chargements et déchargements sur les ports intérieurs. D'autres projets sont à l'étude, notamment concernant le transport de colis exceptionnels, plus facile sur les fleuves ou le fer que par la route.

L'adhésion de la CNBA à l'agence Medlink Ports offre à l'établissement l'occasion de co-développer l'offre fluviale et logistique adaptée aux besoins des chargeurs du secteur ; de prendre part à des projets concrets sur l'axe Rhône-Saône-Méditerranée ; de participer à la construction d'un corridor performant d'accès au sud de l'Europe ; de bénéficier de l'expérience et de la dynamique du réseau Medlink Ports et de rejoindre une communauté d'acteurs assurant la représentativité sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône.

MAI 2016

LE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL DANS LE TRANSPORT FLUVIAL

La CNBA a assisté le 27 mai 2016 à la réunion du groupe de travail orienté sur le développement commercial dans les locaux de l'AUTF. Le groupe de travail a abordé deux thèmes :

1/ Le transport fluvial dans la filière des matériaux de construction avec une intervention de l'UNPG (Union nationale des producteurs de granulats) :

L'UNPG se classe comme le premier chargeur de la voie d'eau en France. Le transport de granulats représente 5 % du transport global. L'UNPG a conclu un contrat de partenariat avec VNF afin de répondre aux engagements du Grenelle de l'environnement. La convention prévoit notamment une augmentation de 50 % du transport fluvial (sur tout le territoire français) de granulats et de construction d'ici 2022.

2/ La place du transport fluvial dans la commande publique avec une intervention de la direction des achats de l'État :

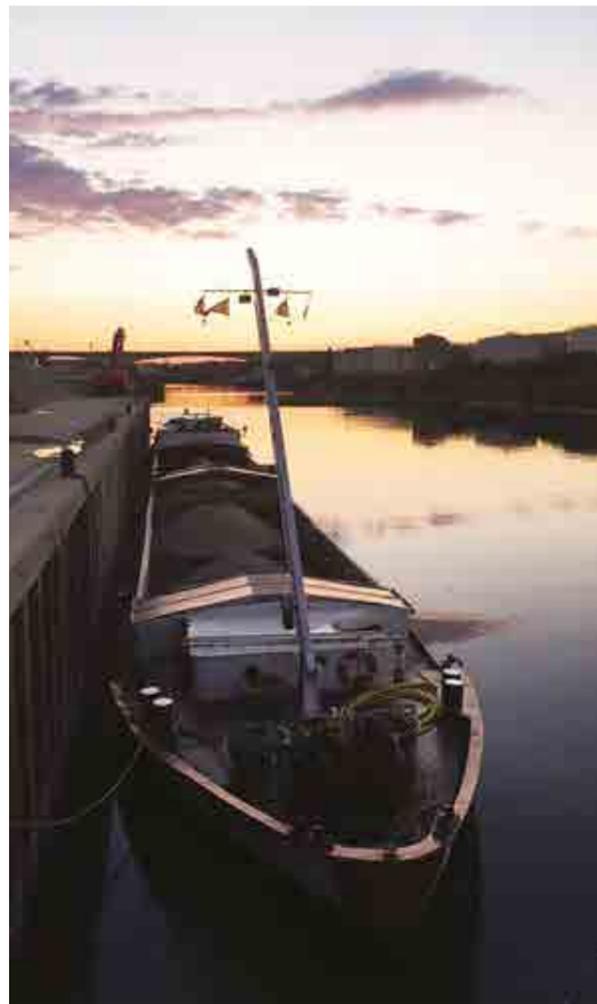
Des dispositifs favorisant la prise en compte du développement durable et de l'environnement ont été intégrés dans le droit des marchés publics français.

Les textes se rapportant aux marchés publics autorisent les considérations environnementales comme critères d'attribution, à condition qu'elles soient en rapport avec l'objet du marché. L'aspect environnemental concerne également le processus utilisé dans le cadre du marché tel que le mode de transport.

La question est de savoir si le critère environnemental primera sur les autres critères (notamment le prix) figurant sur les appels d'offres concernant une commande de prestation de transport.

La direction des achats de Bercy a reconnu qu'elle n'avait pas encore réfléchi à recourir à une alternative au routier.

La commande publique dans le transport fluvial de marchandises dépendra du niveau de maturité dans le secteur.



© Fabien Fouquier

MAI 2016

REGARD DES PROFESSIONNELS SUR L'OFFRE DE SERVICES FLUVIAUX

La démarche de réflexion sur le projet stratégique de Voies navigables de France (VNF) s'inscrit dans la suite de la réforme de l'établissement public administratif et dans le cadre de l'évolution générale du contexte fluvial : des trafics stables mais des acteurs économiques fragiles.

Six mois après son adoption, ce projet stratégique a été l'occasion d'une réunion en mai 2016 regroupant VNF, la CNBA et ELV (coopérative de transporteurs européens) afin d'échanger sur les premières modalités de mise en oeuvre de ce projet et sur l'organisation de l'offre de services.

Le projet d'établissement de VNF est construit autour de quatre orientations stratégiques :

- Organiser le réseau fluvial en fonction d'une offre de service raisonnée qui réponde aux enjeux économiques et environnementaux,
- Agir avec les acteurs institutionnels et économiques au bénéfice du développement du réseau, de la préservation du patrimoine et de l'aménagement du territoire,
- Contribuer au développement des activités au bénéfice du report modal, de l'économie touristique et des territoires,
- Construire un établissement socialement et économiquement responsable.

Les orientations du projet stratégique de l'établissement servant « de socle pour établir le Contrat d'objectifs et de performance » entre VNF et l'État.

Trois grands sujets ont été évoqués au cours de cette réunion :

- Le réseau, les horaires et les services à la demande,
- Les pannes, l'accessibilité et la réactivité,
- La concertation avec les usagers.

Pour la CNBA, la baisse du trafic est la conséquence en partie de la dégradation du réseau fluvial, dû à un manque d'entretien par les services de VNF. La CNBA a réitéré sa demande de maintenir une plage horaire de navigation de 12h, y compris dans le service à la demande, afin que les transporteurs puissent respecter les délais fixés avec leurs clients et donc rester compétitifs.

De son côté, VNF indiquait que l'établissement a fait le pari de garder toutes les voies ouvertes bien que cela coûte très cher. En 2020, la déclinaison du plan stratégique prendra fin et une nouvelle organisation verra le jour. La priorité est effectivement donnée au grand gabarit mais il y a encore une garantie de services sur le petit gabarit. Aujourd'hui, VNF n'a pas les moyens de refaire tout le petit gabarit, d'autant que tous les ouvrages ne sont pas homogènes (constructions et époques différentes).

Concernant les pannes sur le réseau, la CNBA et ELV ont souligné d'une part l'importance de garder des agents VNF sur le terrain pour permettre une meilleure réactivité en cas de panne et d'autre part, la perte d'attractivité pour les nouveaux entrants dans la profession, généralement propriétaire de Freycinet, en

raison de la dégradation des conditions de navigation sur le réseau. Par ailleurs, les deux organisations ont soulevé les problèmes de formation des agents de VNF, en particulier ceux des saisonniers.

Aux Pays-Bas, il existe une agence d'intérimaire spécialisée dans le fluvial ce qui permet de recruter lorsque le besoin est avéré et de disposer de personnel déjà formé.

La CNBA a réaffirmé que l'accessibilité sur le réseau devient un enjeu majeur de sécurité pour les usagers. Les transporteurs sont de plus en plus « enfermés » à l'extérieur (grillages, manque ou inaccessibilité des stationnements), ce qui constitue un risque pour eux mais aussi une entrave à la bonne marche de leur vie privée comme professionnelle.

Au sujet de la concertation avec les usagers, la CNBA a déploré que les transporteurs soient écoutés mais pas entendus. Le cas de l'écluse de Courcy en est un exemple : alors que la profession avait demandé que les vannes soient disposées sur chaque côté des portes afin de faciliter et de sécuriser l'entrée dans l'écluse, VNF a disposé les vannes sur la même porte, comme à l'origine.

La CNBA a également exprimé son regret de voir l'offre de service déterminée sur le tonnage et la faible prise en compte de la fréquentation. Il est demandé de comptabiliser les passages à vide. ELV de son côté, a proposé que dans le système VELI (outil pour déclarer les transports de marchandises par Internet) une option « passage à vide » soit offerte comme c'est le cas en Wallonie qui a inclus les passages à vide dans son système de facturation. VNF souhaite une lecture plus fine des passages à vide sur son réseau mais rencontre des difficultés pour le recenser. Il paraît difficile d'imposer l'enregistrement de ces passages au regard du droit commercial. Le sujet reste donc à creuser.

Cette réunion entre le gestionnaire des voies d'eau et les transporteurs fluviaux français et européens a permis de comprendre les besoins et obligations de chacun.

Le projet stratégique de VNF qui vise à travailler sur l'offre de service, notamment en poursuivant les efforts sur la recherche de chargement et le développement des infrastructures prendra fin en 2020. L'ensemble des éléments abordés au cours de cette réunion seront transmis et discutés avec le directeur général de VNF et l'ensemble des directions territoriales de l'établissement.

MAI 2016

RÉFLEXIONS SUR LA COMPÉTITIVITÉ DE LA BATELLERIE FRANÇAISE

Suite aux dernières élections régionales qui ont eu lieu en décembre 2015, la CNBA avait adressé un courrier à tous les nouveaux présidents de région afin de leur présenter les caractéristiques et avantages du transport fluvial et solliciter un entretien. M. Daniel LECA, conseiller régional de la région Hauts-de-France, très intéressé par la politique des transports, a rencontré Michel DOURLENT, président de la CNBA, au cours d'une entrevue en mai 2016.

Suite à cet entretien et en réaction au rapport prospectif relatif aux infrastructures de transport, présenté par Gérald DARMANIN, vice-président de la région des Hauts-de-France en session plénière, M. Daniel LECA est intervenu afin de soulever les différentes interrogations de la CNBA.

À cette occasion, M. LECA a tout particulièrement mis en avant les problématiques qui touchent l'Oise avec l'exemple du Canal Seine-Nord Europe et a appelé à ce qu'un groupe de travail sectoriel se réunisse pour réfléchir sur la compétitivité de la batellerie française et envisager un soutien de la région.

Vous trouverez ci-dessous une partie de son intervention :

« Nous pensons absolument nécessaire de décliner dans les plus brefs délais notre vision des transports en l'appliquant dans des projets concrets et qui touchent à la vie quotidienne des habitants des Hauts-de-France.

Le Canal Seine-Nord Europe tout d'abord, dont nous adoptons le plan de financement et les principes de gouvernance. C'est avec beaucoup de satisfaction que nous voyons aujourd'hui s'engager concrètement un projet que nous avons soutenu depuis longtemps.

Aujourd'hui, nous marquons donc notre détermination à avancer et surtout nous disons clairement à tous nos partenaires et à tous les observateurs que ce projet est irréversible. Et ce ne sont pas les élections, fussent-elles présidentielle et législatives, qui changeront cela. Le lancement des études Magéo pour adapter le cours de l'Oise entre Creil et Compiègne, le lancement d'études visant à la

mise au gabarit européen de tout le réseau navigable de la région réaffirmant par là même la vocation du canal qui est de créer un lien entre le nord et le sud de l'Europe. Ce projet structurant sera la colonne vertébrale de notre région, et il peut être le point de départ d'une nouvelle histoire économique pour elle.

Le deuxième défi sera celui de la performance des plateformes multimodales. Sans ces plateformes, le canal ne sera qu'un vaste couloir de passage entre la Seine et le Nord de l'Europe. Un vaste couloir coupé des territoires et sans intérêt pour le développement économique.

Maintenant que l'initiative de ces infrastructures revient aux collectivités locales, nous devons nous pencher sur la question de leur gouvernance et de leur financement. La région doit, à nos yeux, être présente dans la gouvernance, ne serait-ce qu'au regard de leur impact en matière de développement économique et d'aménagement. La région doit aussi être présente pour apporter le soutien technique et en matière d'ingénierie territoriale tant ces projets sont complexes.

Dernier défi, il est celui des filières qui pourront se voir dynamisées par le canal et sur lesquelles nous devons rapidement intervenir. En l'occurrence deux secteurs sont principalement concernés.

La batellerie tout d'abord. Convaincus par la pertinence de l'infrastructure, les professionnels français de la batellerie sont cependant inquiets quant à leur capacité à affronter la concurrence notamment venue des pays du Nord de l'Europe.

Ils estiment que la France n'est pas suffisamment armée pour assurer la montée en tonnage permise par le canal. De la même manière, les chantiers navals spécialisés dans la construction et/ou la réparation de ces bateaux et barges sur notre territoire régional ne sont pas adaptés.

C'est pourquoi nous souhaitons que des groupes de travail sectoriels puissent se réunir rapidement à l'initiative de la région afin de définir une politique incitative pour accompagner les professionnels par le biais d'aides à l'investissement ».

La CNBA est persuadée que la réussite de la région Hauts-de-France reposera sur sa capacité à prioriser ses projets et à se projeter dans une logique d'aménagement du territoire en concertation avec toutes les parties prenantes et tous les territoires.

MAI 2016

DES PISTES D'AMÉLIORATION DE L'ATTRACTIVITÉ DES FAÇADES MARITIMES



Courant mai 2016, les représentants de l'association Transporteurs fluviaux de France (TFF), la Chambre nationale de la batellerie artisanale et le Comité des armateurs fluviaux, étaient auditionnés par les parlementaires en charge de la mission pour le renforcement de l'attractivité et de la compétitivité des principales portes d'entrée maritimes françaises qui leur a été confiée par le Premier ministre.

Les représentants de la profession ont salué les initiatives gouvernementales en faveur de la voie d'eau telles que la conférence ministérielle sur le fret fluvial, l'ordonnance relative à la création de la Société du canal Seine-Nord Europe, ou encore la mission consacrée à l'amélioration de l'attractivité des ports dont les professionnels attendent beaucoup pour le développement de la part modale du transport fluvial et l'augmentation de la compétitivité de la flotte nationale.

M. Charles REVET (sénateur) a rappelé la position privilégiée des ports maritimes français ; malgré cet atout géographique, ceux-ci sont surclassés par les ports Nord européens en termes de tonnes de marchandises transportées. TFF a fait remarquer que les ports européens les plus attractifs : Rotterdam, Anvers, Hambourg, bénéficient tous d'une intégration poussée avec leur hinterland fluvial. La voie d'eau

constitue à ce titre un levier pour dynamiser l'activité des ports : non-saturés, les principaux axes fluviaux français offrent un fort potentiel de croissance.

La France dispose du réseau fluvial le plus étendu d'Europe, mais la part modale de la voie d'eau y reste l'une des plus faibles. Deux explications structurelles à cela : l'absence de politique publique fluviale avec pour corollaire un réseau vieillissant, mal entretenu, peu compétitif ; et un déficit de performance des ports français entraînant des détours de trafics, des conditions de chargement et déchargement dégradées, etc.

Parmi les freins à l'amélioration de l'attractivité des ports nationaux, les représentants du secteur ont notamment évoqué la rupture de charge et les coûts de manutention qui ont connu une forte augmentation depuis la réforme portuaire engagée en 2008 et qui sont supérieurs à ceux des ports belges et néerlandais. De plus, TFF a déploré une tarification portuaire peu incitative pour ce qui concerne le recours au transport fluvial, qui supporte des coûts de manutention supplémentaires dont n'ont pas à s'acquitter les modes ferroviaire et routier.

Dans un contexte budgétaire contraint, Mme Valérie FOURNEYRON (députée) s'est interrogée sur la légitimité pour l'État de financer la totalité des voies navigables françaises. Elle a proposé que la gestion du réseau magistral reste de compétence régaliennne tandis que le réseau secondaire pourrait être financé par les régions. Les représentants des transporteurs fluviaux ont rappelé à Mme la députée l'échec de l'expérimentation de décentralisation des voies navigables bourguignonnes auprès de la région lancée en 2010 et interrompue en 2012 faute de financements. Par ailleurs, plutôt que de raisonner en termes de gabarit, Transporteurs fluviaux de France a proposé une approche plus globale visant à appréhender le réseau par itinéraires.

L'investissement pour l'entretien et la modernisation de la voie d'eau par itinéraire, du réseau capillaire au réseau magistral, est essentiel pour augmenter les trafics depuis et vers les ports, qui sont ses débouchés naturels.

TFF a demandé à ce que les transporteurs fluviaux soient davantage intégrés au processus décisionnel au sein des ports et puissent à cette fin siéger dans les commissions nautiques chargées notamment d'examiner les projets de réalisation ou de transformation d'équipements maritimes. Les représentants des transporteurs fluviaux ont

également demandé un assouplissement des contraintes administratives relatives aux opérations de chargement et de déchargement dans les ports, en particulier s'agissant des matières dangereuses, sans déroger à l'impératif de sécurité.

Suite à ces échanges, les parlementaires se sont déclarés attachés à améliorer l'intégration du mode fluvial dans les hinterlands portuaires.

JUIN 2016

L'ÉVOLUTION DE LA FLOTTE À L'HORIZON 2030 ET SON FINANCEMENT

La CNBA a assisté mercredi 1^{er} juin à la réunion du groupe de travail n°1 de la Conférence nationale sur le fret fluvial consacrée à l'évolution de la flotte à l'horizon 2030 et à son financement.

1/ Evolution de la flotte à l'horizon 2030 :

La capacité de la cale européenne est passée de 10 à 12 millions de tonnes entre 2005 et 2015. Le nombre de bateaux est resté stable sur cette période : il est de 12 000 en 2015 et est estimé à environ 8 000 en 2030, avec un tonnage stable.

S'agissant de l'évolution de la flotte française à l'horizon 2030, en ayant pour hypothèse de travail la réalisation du canal Seine-Nord Europe, il a été indiqué que les besoins en termes de cale concerneront principalement les bateaux de plus de 1 500 tonnes.

La demande pour les autres types de bateaux restant stable. La structuration de la flotte sur les bassins du Nord et de la Seine se rapprocheraient de celle du Rhône où les bateaux sont plus grands.

Plus généralement, les représentants du secteur (CNBA et CAF) ont appelé à ce que le ministère des Transports diligenterait des contrôles pour ce qui concerne la pratique du cabotage. VNF s'est déclaré prêt à fournir aux forces de contrôle les déclarations de chargement des bateaux battant pavillon étranger.

2/ Financement de la flotte :

Il a été rappelé que la flotte française est vieillissante et a besoin d'être renouvelée.

Une mise au norme, notamment en matière de motorisation, constitue la prochaine étape dans la modernisation de la flotte. Les investissements à venir dans un secteur à la rentabilité limitée nécessitent des fonds de garantie et un allongement de l'échéancier de remboursement de l'emprunt.

La CNBA a estimé que des investissements pour les remotorisations répondant aux normes EMNR n'étaient pas économiquement viables pour les entreprises de batellerie sans des subventions de l'Etat.

La CNBA a réitéré à cette occasion sa demande d'exonération de taxation des plus-values à court terme, celle-ci constituant un frein au renouvellement de la flotte.

OCTOBRE 2016

PROJET DE REVITALISATION DES VOIES NAVIGABLES

L'état du réseau à petit gabarit se détériore depuis plusieurs dizaines d'années en raison des difficultés que représente l'entretien d'infrastructures vieillissantes et de la diminution des budgets alloués au petit gabarit. Les pannes successives et l'envasement des canaux contraignent aujourd'hui les transporteurs à réduire leur vitesse et leur capacité de chargement afin de ne pas endommager leur matériel. Cette situation contribue à la perte de clients qui préfèrent se reporter sur des modes de transport plus fiables.

Le maintien et le développement du réseau dit « secondaire » est primordial pour donner de la résonance à la notion de « réseau » navigable. L'envergure des projets de développement ne réside pas uniquement sur le développement du réseau à grand gabarit. Les projets de développement à l'échelle nationale doivent s'ancrer sur des itinéraires interbassins solides.

Aujourd'hui, la fragilité de l'ensemble de ces voies et de ces ouvrages entraîne une répartition inégale des trafics sur le territoire. Pourtant, un réseau fluvial maillé est crucial pour rendre le transport fluvial attractif et compétitif. Ainsi, il est nécessaire de conserver un maximum de voies ouvertes pour assurer la complémentarité du grand et du petit gabarit et

offrir un service attractif pour les chargeurs.

L'expérience montre que les voies navigables fermées finissent toujours par ouvrir à nouveau. Le coût n'est alors que plus élevé. C'est d'ailleurs la Direction territoriale Sud-Est de VNF qui étudie en 2016 le potentiel économique du transport de marchandises sur le canal des Deux Mers et sa faisabilité. Elle constate qu'il existe un potentiel de transport de marchandises par voie fluviale, avec 21 % des chargeurs bords à canal interrogés qui se disent prêts à utiliser le mode fluvial.

La CNBA souhaite encourager la promotion du transport fluvial et susciter l'intérêt pour ce mode de transport auprès des chargeurs potentiels.

Pour ce faire, elle a cherché, au cours du second semestre 2016, à fédérer autour de ce projet dans un premier temps les représentants des usagers concernés par la dégradation du réseau, principalement les acteurs du transport de marchandises (CAF, BLN, syndicats), les passagers, les plaisanciers, les pêcheurs et les gestionnaires du réseau (VNF). En effet, l'absence ou la raréfaction de transport de marchandises conduit généralement à l'envasement et à la prolifération d'algues dans le cours d'eau qui affectent de la même façon les autres activités fluviales. Dans un second temps, il paraissait essentiel d'associer également les acteurs économiques du secteur (logistique), les CCI et les collectivités territoriales.

Le projet de revitalisation s'articule autour de deux grands axes de travail étroitement liés :

1- La remise en état du réseau freycinet constitue le premier objectif que souhaite poursuivre la CNBA. Les priorités demeurent la garantie d'un mouillage minimum de 2,20 m, l'arrêt de restrictions supplémentaires du tirant d'eau, la prévention des déficits en eau dus aux sécheresses ou aux changements climatiques, le maintien des horaires, la remise en état des écluses pour les 50 prochaines années et enfin la préservation des plages horaires de navigation. Parallèlement, la perspective de création de nouvelles liaisons fluviales doit être envisagée dans le cadre du développement du réseau à petit gabarit.

2- Accroître les trafics sur le réseau freycinet constitue le second objectif que se fixe la CNBA. C'est la condition indispensable pour répondre au premier. Il est donc essentiel de fidéliser les clients actuels de la voie d'eau mais et surtout conquérir de nouveaux marchés.

Le périmètre de cette étude se focalisera sur le canal du Centre, le canal de Briare, le canal latéral à la Loire, le canal de Bourgogne, le canal du Nivernais, le canal du Rhône au Rhin, le canal des Vosges, le canal des Ardennes, le canal de la Marne au Rhin, la Meuse, le canal entre Champagne et Bourgogne et le canal du Rhône à Sète.

Les étapes principales de l'étude se déterminent comme suit :

Étape 1 : évaluer l'intérêt des chargeurs pour le transport fluvial sur le périmètre donné et lister les principales attentes de ces chargeurs vis-à-vis du service (entretiens/questionnaires).

Étape 2 : caractériser les différentes activités susceptibles d'être en mesure d'emprunter la voie d'eau sur le périmètre préalablement défini.

Étape 3 : analyser les flux des trois principaux types de transport (route, ferroviaire et fluvial) et comparer le coût et l'impact environnemental à la tonne de chaque mode en fonction des résultats du sondage et de la recherche documentaire.

Étape 4 : fournir des recommandations opérationnelles sur la faisabilité du transport de fret sur les canaux, en accord avec les résultats d'étude. Il s'agit d'examiner sa faisabilité réglementaire et d'évaluer financièrement la remise en état des ouvrages pour une activité de fret (coûts d'exploitation, dragage, rénovation des écluses, des berges, investissements quais, équipements de manutention, etc).

Plus largement, il est attendu d'évaluer les investissements bateaux nécessaires, d'estimer les revenus péages VNF et la taxe CNBA. Il est essentiel d'identifier les impacts indirects et induits sur le territoire en termes de dynamisme économique et notamment la création d'emplois et d'entreprises fluviales ainsi que la réduction de CO₂.



DÉFENDRE

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



© Gaudry François

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 2016

QUELS BESOINS DE FINANCEMENT POUR LA MODERNISATION DU TRANSPORT FLUVIAL ?

En octobre 2015, l'OEB (Organisation européenne des bateliers) et l'UENF (Union européenne de la navigation fluviale) ont organisé une enquête avec l'appui technique du projet PLATINA II financé par l'Union européenne. Celle-ci visait à identifier les besoins de financement spécifique au secteur fluvial de façon à adapter les instruments financiers pour favoriser les investissements requis par la modernisation du secteur de la navigation fluviale.

Très intéressée par les résultats de cette enquête tant au niveau national qu'europpéen, la CNBA a largement diffusé cette consultation auprès des transporteurs fluviaux français afin que ceux-ci expriment, le cas échéant, leurs besoins en termes de renouvellement et d'évolution de leur bateau. Les résultats de cette

enquête ont été diffusés en février 2016.

Comme les autres secteurs composés majoritairement de petites et moyennes entreprises, le secteur de la navigation fluviale subit les conséquences de la crise du crédit. La plus importante est la difficulté croissante pour obtenir des crédits auprès des bailleurs de fonds traditionnels : les banques. Cela ne vaut pas seulement pour les opérations au jour le jour, mais aussi pour les nouveaux investissements. Car qui dit modernisation, dit investissement qui nécessite un financement adéquat.

C'est suite à ce constat que cette étude a été menée au niveau européen avec pour objectif de trouver des moyens pour stimuler les initiatives de modernisation du secteur de la navigation intérieure.

Les « petites entreprises » avec un seul bateau représentent 70 % des répondants à l'enquête ; les « moyennes entreprises » ayant de 2 à 10 bateaux représentent 23 % des répondants ; enfin les « grandes entreprises » avec 11 bateaux ou plus représentent 7 % des personnes ayant répondues.

Le type d'investissement le plus souvent mentionné

par les petites entreprises est l'installation d'un nouveau moteur diesel conventionnel CCNR II, suivi par des investissements dans les systèmes de post-traitement et en troisième position l'installation d'une motorisation alternative (gaz naturel, biocarburant, hydrogène). 26% des petites entreprises répondent vouloir également investir dans des équipements pour améliorer leur bateau ou leur activité (équipement de manutention, planchers en acier, utilisation d'énergie solaire pour le système électrique de navire, etc.).

Sans grande surprise, l'enquête indique que les petites entreprises ont plus de difficultés à obtenir la capacité financière souhaitée comparé aux entreprises de taille moyenne et aux grandes entreprises.

Environ 14 % des sociétés qui ont participé à l'enquête ont déjà reçu des subventions de l'Union européenne dans le passé dans un but d'investissement. Et environ la moitié des sociétés examinées a reçu des subventions nationales.

Environ 68 % des entreprises ayant répondu à l'enquête ont été impliqués récemment (au cours des trois dernières années) dans une recherche de financement (prêt) pour la modernisation de leur équipement, l'achat d'un moteur et/ou l'entretien de leur bateau.

Les raisons principales du rejet de la demande de prêt diffèrent selon la taille des entreprises.

Pour les petites entreprises les principaux arguments invoqués sont le manque de ressources propres, des difficultés financières auprès des banques, des bateaux trop « vieux » et un risque d'investissement trop élevé pour les banques. Pour les sociétés de taille moyenne, la raison la plus souvent mentionnée est que l'établissement financier a demandé des garanties complémentaires que les entreprises n'ont pu ou voulu fournir.

La majorité des entreprises dont la demande de prêt a été rejetée a décidé d'annuler son plan d'investissement. C'est particulièrement le cas pour les petites et moyennes entreprises.

Pour 53 % des répondants, la législation actuelle contraignante et les procédures complexes (53 %) représentent les obstacles principaux à la modernisation de leur unité fluviale. Sont également cités, l'incertitude au sujet des normes d'émission et des conditions de marché ainsi qu'un manque de connaissance sur les possibilités existantes en

termes d'investissement (26 %).

Les petites entreprises recherchent avant tout un accompagnement et des prestations de conseil concernant le rendement énergétique et/ou la réduction des émissions de leurs bateaux, ainsi qu'un suivi et un soutien des demandes de financement auprès des institutions financières.

Une des questions principales de cette étude portait sur l'intérêt pour les bateliers de la mise en place de nouveaux instruments financiers : prêts, microcrédits, instruments de capitaux propres et plans de crédit-bail.

Parmi ces 4 instruments financiers, la possibilité d'accéder à des prêts fournis à de meilleures conditions comparées aux prêts commerciaux typiques est l'instrument financier préféré des entreprises. Environ 83 % des répondants sont intéressés par de tels prêts. Au premier regard, le crédit-bail semble être l'instrument qui emporte le moins l'adhésion des chefs d'entreprise.

A la question des perspectives d'investissement des entreprises pour les 3 à 5 années à venir, 48 % des personnes ayant répondu ont indiqué ne pas avoir de plan d'actions en vue et 16 % être actuellement en train d'y travailler. La majorité des entreprises françaises (toutes tailles confondues) souhaiterait augmenter leur activité économique (58 %) et remplacer leurs moteurs (53 %).

L'une des premières conclusions de cette enquête est le fort besoin en conseil de la part des chefs d'entreprise. Ceux-ci font face à des procédures qui leur semblent trop complexes. Une recommandation serait donc d'offrir des instruments financiers associés à des services consultatifs afin de maximiser leur efficacité et impact.

Toutes les entreprises (indépendamment de leur taille) tireraient bénéfice d'un conseil sur le rendement énergétique ; la réduction des émissions et d'un appui à leurs demandes de financement. Les « petites entreprises » tendent à focaliser leurs investissements davantage sur le renouvellement et l'évolution de leur bateau, comparé aux entreprises plus grandes.

Malgré une réticence vis-à-vis des prêts commerciaux classiques, ils restent l'instrument financier préféré des entreprises. Toutefois, davantage d'attention pourrait être portée aux conditions de l'octroi de ces prêts.

FÉVRIER 2016

FAVORISER LE DIALOGUE ENTRE OPÉRATEURS PORTUAIRES ET TRANSPORTEURS

Plusieurs bateliers et courtiers de fret ont alerté la Chambre nationale de la batellerie artisanale des difficultés qu'ils avaient rencontrées auprès d'installations portuaires céréalières à Rouen au cours d'opérations de déchargement.

La CNBA, défendant l'intérêt général de la profession de transporteur fluvial de marchandises, a donc souhaité dialoguer avec le gestionnaire des infrastructures portuaires céréalières afin de rappeler la réglementation applicable en matière de surestaries.

Les surestaries sont définies par le contrat type au voyage (article annexe à l'article D4451-4 du Code des transports) comme des indemnités payées au transporteur en cas de dépassement du délai de planche qui est le délai conventionnel imparti pour les opérations de chargement et de déchargement d'une unité fluviale.

Aussi, et en vertu de l'article 6 de l'arrêté du 29 juin 1942 non abrogé réglementant les conventions d'affrètement pour la navigation intérieure « les surestaries sont dues de plein droit, sans qu'il soit besoin de mise en demeure, même en cas de force majeure (...). Elles sont payées, sous la garantie (...) à l'arrivée par le destinataire ».

La plupart des contrats de transport utilisés par les artisans bateliers (lettres de voiture) pendant la période concernée mentionnent le dit gestionnaire en tant que destinataire.

En conséquence, il apparaît pour la CNBA qu'il appartient au gestionnaire, en tant que réceptionnaire des marchandises, d'indemniser les bateliers immobilisés au-delà du délai prévu pour le déchargement conformément aux dispositions réglementaires précitées.

Toutefois, le gestionnaire des infrastructures portuaires céréalières a fait valoir que les perturbations liées aux opérations de déchargement ont été occasionnées par une grève des dockers manutentionnaires. Or, aucun préavis de grève n'avait été émis par

les manutentionnaires. Par ailleurs, selon leurs représentants, le manque de personnel sur les installations n'était pas consécutif à une grève mais à une rupture du contrat de prestation de manutention, à l'initiative du gestionnaire.

Au regard de ces éléments, la CNBA induit que l'imprévisibilité et l'irrésistibilité, qui caractérisent entre autres le cas de force majeure invoqué dans le courrier comme exonératoire de toute responsabilité, ne sont pas établies.

Pour la CNBA, il appartenait au gestionnaire des infrastructures portuaires de prendre les mesures nécessaires pour procéder aux opérations de manutention dans les délais impartis.

La Chambre nationale de la batellerie artisanale a également rappelé qu'obtenir d'un transporteur la réalisation de services sortant du cadre de transport proprement dit, en l'occurrence utiliser le bateau comme lieu de stockage de la marchandise et sans contrepartie financière pourrait être considéré comme un avantage au détriment du transporteur, assimilable à un déséquilibre significatif sanctionné par l'article L.442-6-1-2° du code de commerce.

Par ailleurs, le bannissement ou l'exclusion d'un batelier en raison de son refus de se soumettre à des conditions abusives telles que citées plus haut, engendre la responsabilité de son auteur.



© Jean-Marc

AVRIL 2016

CADRE JURIDIQUE DES RELATIONS COMMERCIALES DANS LE TRANSPORT FLUVIAL

La situation commerciale dans le secteur du transport fluvial connaît depuis plusieurs années des difficultés ayant amené la Chambre nationale de la batellerie artisanale à saisir la Commission d'examen des pratiques commerciales (CEPC) le 12 juin 2012.

Cette instance consultative a rendu son avis au cours d'une séance plénière en 2016. Celui-ci confirme le déséquilibre commercial dans les relations entre les transporteurs et leurs cocontractants au détriment des premiers. Cette situation avait conduit les bateliers à engager un mouvement de grève en 2010.

L'actualisation des contrats types et la redéfinition du cadre juridique des surestaries faisant partie intégrante des engagements actés dans le protocole de sortie de crise, signé le 5 mai 2010, ont été revues dans le cadre de plusieurs sessions de négociations qui ont débuté la même année, après quelques interruptions. Les représentants des transporteurs et des donneurs d'ordres sont parvenus à un projet de texte définitif du contrat type au voyage en octobre 2015.

Le groupe de travail a clos les discussions par la rédaction d'un guide de bonnes pratiques que la profession souhaite annexer au contrat type actualisé.

Néanmoins, la profession reste persuadée que les règles dites supplétives du contrat type ne permettront pas de retrouver efficacement un équilibre commercial en faveur des artisans bateliers dès lors que les parties contractantes peuvent librement y déroger.

Mme Beaumeunier, rapporteur général de l'Autorité de la concurrence avait d'ailleurs confirmé lors de l'entrevue organisée en 2012 par notre ministère de tutelle que le rétablissement d'un équilibre commercial dans le secteur supposait la mise en place d'un cadre réglementaire obligatoire.

Plusieurs groupes de travail relatifs à l'instauration de règles impératives ont été créés en parallèle des discussions portant sur la refonte du contrat type au voyage et la CNBA regrette que le projet établi dans le cadre de ces groupes de travail n'ait pas abouti.

Le caractère consensuel du contrat de transport fluvial accentue fortement le déséquilibre actuel dès lors que l'écrit n'est exigé qu'à titre de preuve.

Pour cette raison, la CNBA a depuis quelques années mené un travail en faveur de la mise en place d'une confirmation de transport obligatoire sur le modèle de la commande de transport applicable dans le transport routier, prévue par l'article L3222-4 du code des transports.

La loi « pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques » publiée le 6 août 2015 a répondu à l'attente des professionnels en créant l'article L4451-7 du code des transports qui dispose désormais que « dans le cas du contrat au 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 ». Ce même article précise dans son dernier alinéa que « la forme et les informations contenues dans la confirmation de transport sont fixées par arrêté du ministre chargé des transports ».

Or l'arrêté permettant l'application effective des dispositions de l'article L4451-7 du code des transports n'est en 2016 toujours pas entré en vigueur. Par conséquent, la CNBA a interpellé M. Marc SANDRIN, Commissaire du Gouvernement auprès de la CNBA en lui transmettant un modèle de confirmation de transport rédigé par l'établissement, pouvant servir de base à l'élaboration de l'arrêté d'application.

Enfin, la CNBA a demandé qu'une clarification soit apportée en ce qui concerne les délais de paiement dans le transport fluvial de marchandises.

Le batelier est exclu du bénéfice de l'article L 441-6-1 alinéa 11 du code de commerce fixant à 30 jours le délai de paiement dès lors que ce texte s'applique uniquement aux transporteurs routiers et aux intermédiaires de transport.

La relation commerciale liant le transporteur fluvial et son cocontractant est donc régie par l'alinéa 9 du texte de loi précité, qui dispose que le délai de paiement convenu entre les parties ne peut dépasser soixante jours à compter de la date d'émission de la facture, et par dérogation quarante-cinq jours fin de mois à compter de la même date.

La profession demande en conséquence un alignement sur le mode routier s'agissant du délai de paiement par l'ajout de la mention « pour le transport fluvial » dans le texte de l'article L 441-6-1 alinéa 11 du code de commerce.

JUN 2016

CRUES : DEMANDE D'UNE AIDE EXCEPTIONNELLE EN FAVEUR DES BATELIERS

Les fortes précipitations de mai et juin 2016 qui ont touché l'Île-de-France ainsi qu'une partie du Centre ont entraîné un épisode de crue historique, en particulier sur l'axe séquanien et sur la Marne.

Cette crue exceptionnelle a fait apparaître, si besoin en était, l'insuffisance de l'entretien du réseau fluvial français et de ses infrastructures. Les barrages, vieillissants et pour certains en travaux, n'ont pas joué pleinement leur rôle de régulation des risques hydrologiques. Le manque chronique de dragage des fleuves, rivières et canaux, propice à un envasement des voies d'eau, a aggravé les effets d'une crue déjà exceptionnelle.

L'augmentation du niveau des cours d'eau a conduit à des interdictions totales de navigation sur la Seine, la Marne, la Moselle, l'Yonne, le Loing, le canal de Briare, le réseau Nord-Pas-de-Calais, etc. et ce, durant plusieurs jours. Des centaines de bateaux de marchandises s'y sont trouvés bloqués, entraînant d'importantes pertes d'exploitation qui ont atteint plusieurs dizaines de milliers d'euros par jour pour les plus grandes unités fluviales, ainsi que des mises au chômage technique.

Au total, c'est l'ensemble de la filière fluviale qui s'est trouvé fragilisé par cet épisode de crue. Les réseaux de logistique, dont le fluvial constitue un maillon essentiel, ont eux aussi été affectés, notamment s'agissant des transports de céréales, de matériaux de construction et de granulats.

La décrue qui s'est amorcée par la suite, a suscité également des inquiétudes de la part des professionnels du secteur fluvial qui n'étaient pas assurés de pouvoir retrouver des conditions de navigation garantissant un niveau de sécurité satisfaisant.

En effet, la crue a provoqué des dommages sur de nombreux ouvrages fluviaux : digues rompues, berges et quais effondrés, barrages endommagés, portes d'écluses éventrées, plateformes logistiques inondées, signalisation arrachée, etc.

La réouverture progressive à la navigation quant à

elle, s'est étalée sur plusieurs semaines, voire, sur certains réseaux, sur plusieurs mois.

Le manque à gagner pour les transporteurs fluviaux jusqu'à la reprise normale de la navigation a été considérable et a menacé de nombreuses entreprises fluviales, au premier rang desquelles les entreprises artisanales - qui représentent près de 70 % de l'activité du secteur - déjà affaiblies par un contexte économique défavorable pour ce qui concerne le transport de marchandises.

C'est pourquoi, la Chambre nationale de la batellerie artisanale a interpellé Mme Ségolène ROYAL, Ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer en lui demandant que les entreprises de transport fluvial ayant subi cet épisode de crue puissent bénéficier d'une aide exceptionnelle afin de pallier aux pertes d'exploitation générées par celui-ci.

JUN 2016

VERS UN SYSTÈME DE CERTIFICATION COMMUN POUR L'ENSEMBLE DES PROFESSIONS FLUVIALES

La finalisation de la proposition de directive du Parlement européen et du conseil de l'Union européenne au sujet de la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le transport fluvial remplaçant les directives 96/50/CE et 91/672/CE du conseil des Communautés économiques européennes était en cours de finalisation au début du second semestre 2016.

Le projet de directive établit un système commun de certificat pour l'ensemble du personnel de pont - et non pour les seuls capitaines, comme c'est le cas aujourd'hui -, basé sur les compétences liées aux différentes fonctions exercées sur un bateau.

C'est le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI), un organisme international institué sous l'égide de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), qui élabore les différentes normes de compétences, pour le compte à la fois de l'Union européenne et de la CCNR. Des renvois vers ces normes seront introduits dans la directive au fur et à mesure

de leur adoption, assurant ainsi une homogénéité de la réglementation sur l'ensemble des voies navigables européennes, Rhin compris.

L'objectif de cette directive est d'assurer la mobilité des travailleurs du fluvial et de rehausser l'attractivité du secteur. Les nouveaux venus pouvant obtenir ce certificat en démontrant qu'ils disposent d'un ensemble de connaissances et aptitudes approuvées au niveau européen. Le nouveau système doit réduire les obstacles à l'entrée dans la profession fluviale et améliorer les perspectives de carrière dans le secteur, rendant ce dernier plus attractif.

Mais le texte adopté, fortement inspiré de la réglementation rhénane, ne satisfait pas les représentants de la profession, dont la CNBA, qui estime la future directive trop exigeante.



Elle aboutirait en effet à imposer un certificat de qualification pour l'ensemble du personnel de pont, là où la réglementation française n'exige un tel document que pour les conducteurs. De plus, la délivrance de ces certificats de qualification est soumise, selon l'annexe du texte actuel, à des exigences de temps de navigation particulièrement sévères (de 90 jours pour un « batelier » à 360 jours pour un « conducteur » et même 720 jours pour la conduite de grands convois), applicables à l'issue d'une période transitoire de dix ans.

Pourtant présenté comme mettant avant tout l'accent sur les compétences, au contraire de la réglementation actuelle dans laquelle les

qualifications sont atteintes en fonction d'un temps défini de navigation, le texte abouti, selon la CNBA, à mettre en place des conditions de temps de navigation très sévères à l'obtention d'un certificat de qualification.

La volonté affichée de renforcer le rôle du CESNI est par ailleurs mise à mal par la présence d'annexes relativement détaillées concernant les « exigences minimales en matière d'âge, de conformité administrative, de compétence et de temps de navigation » ; les « exigences essentielles en matière de compétence » et les « exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale » conditionnant la délivrance des certificats. Les autorités françaises demandaient, plus simplement, que ce soit le livret de service qui fasse office de certificat de qualification pour les membres d'équipage autres que les conducteurs.

Le projet de directive, qui s'applique à l'ensemble des voies de navigation intérieure de l'Union (excepté la navigation saisonnière sur les lacs ou les cours d'eau nationaux non reliés au réseau navigable d'un autre État membre), semble par ailleurs peu cohérent avec la directive actuelle sur les prescriptions techniques, qui définit au contraire différentes zones de navigation.

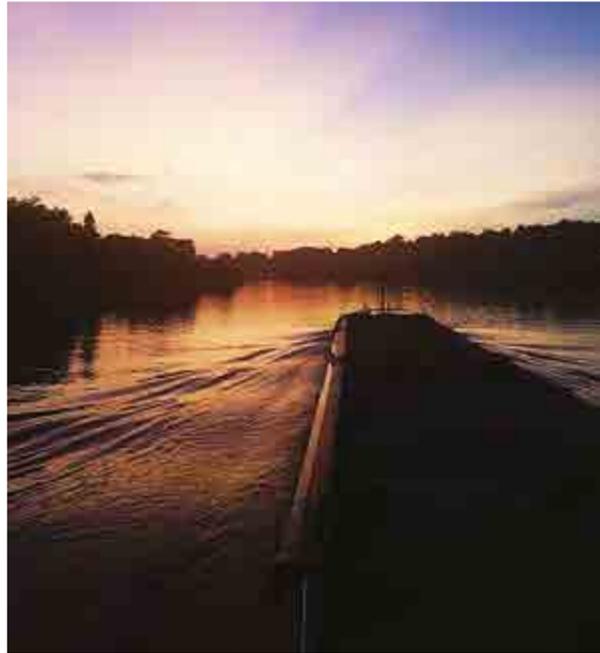
Dans les discussions préalables à l'adoption de l'orientation générale du Conseil, la France proposait de garder la distinction entre le Rhin, qui aurait fait l'objet d'exigences supplémentaires, et les autres voies navigables, avec des exemptions pour les voies d'eau non reliées au réseau européen (Rhône, Rhin, Gironde).

Derrière l'effet d'annonce, la volonté réelle de Bruxelles de renforcer le travail de coopération entre l'UE et la CCNR au travers du CESNI apparaît fortement restreinte par les conditions posées à une reprise des normes élaborées par cette dernière instance (« sous réserve que les modifications du processus décisionnel du CESNI n'affectent pas les intérêts de l'Union »).

La CNBA, après de nombreuses discussions en interne ainsi qu'avec la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, a demandé au ministère des Transports à ce que le texte ne soit pas adopté en l'état et qu'il fasse l'objet d'une réécriture.

JUIN 2016

LE COURANT PASSE SUR L'AXE SEINE



© Fabrice Leroy

L'installation de prises pour fournir de l'électricité aux bateaux amarrés a fait l'objet d'une expérimentation sur l'axe Seine au cours du premier trimestre 2016, avant un déploiement à plus grande échelle. L'objectif affiché : moins de groupes électrogène, pour moins de CO₂.

Actuellement, en plaisance, la fourniture de courant électrique sur les pontons des marinas est la règle, tandis que les bateliers doivent se contenter du bruyant, polluant et coûteux groupe électrogène.

L'idée est donc d'installer des prises électriques sur les quais de stationnement et de chargement, ou encore aux postes d'attentes aux écluses. Cette démarche ayant pour corollaire des bénéfices en termes de pollution atmosphérique et de nuisances sonores.

Mais la mise en place de telles installations a présenté quelques difficultés. Car des prises existent bel et bien sur la Seine ou dans le Nord-Pas-de-Calais, mais leurs puissances n'est pas toujours adaptée aux usages des utilisateurs du réseau fluvial. De plus, les types de branchement et les systèmes de paiement différents selon les lieux d'implantation.

Un groupe de travail a donc été mis en place, réunissant les transporteurs fluviaux représentés par la CNBA et

le CAF, les gestionnaires d'infrastructures que sont VNF et Haropa, ainsi que Logistique Seine-Normandie.

L'objectif était double :

- d'une part, définir un référentiel commun, tant du point de vue technique que pour l'accès au service et le paiement ;
- d'autre part, installer neuf bornes électriques sur quatre sites de l'axe Seine, qui serviraient à valider les solutions retenues avant un plus large déploiement.

La démarche a été entreprise à l'initiative des usagers et en partant d'un constat simple : les bateliers passent beaucoup de temps amarrés, mais sans bénéficier du réseau électrique qui existe pourtant à proximité.

Aux Pays-Bas, où 1 200 prises sont installées sur le réseau fluvial, le branchement est obligatoire. Les navigants n'utilisent pas leur groupe électrogène lorsqu'ils sont amarrés, ce qui est plus propre, moins bruyant et aussi plus économique.

Afin que cette initiative soit couronnée de succès, l'ensemble des bornes électriques installées doivent répondre aux mêmes normes techniques : type de prise, nombre de phases, tension et intensité du courant électrique distribué. L'accès aux bornes électriques doit aussi se faire de façon identique sur l'ensemble du réseau, l'identification du bateau et la facturation de la consommation devant rester simples pour que le service rencontre un succès rapide auprès des bateliers.

Le groupe de travail s'est avant tout attelé à bâtir ce référentiel, qui doit convenir aussi bien aux artisans qu'aux armateurs, aux gros bateaux comme aux petits. Cela a abouti à l'élaboration d'un cahier des charges, finalisé par l'ensemble des partenaires.

L'installation des neuf premières bornes électriques le long de l'axe Seine se feront au port du Havre (trois bornes), au port de Rouen (deux bornes), une au port de Paris et trois sur le réseau VNF.

Après la pose de ces bornes, le dispositif sera testé pendant deux ans avant une évaluation qui décidera de son avenir.

L'idée est également de fournir une solution technique clef-en-main à des collectivités ou des CCI qui voudraient doter des quais fluviaux de courant électrique mais y renoncent du fait de difficultés techniques ou liées à la facturation de la consommation.

Le déploiement d'un tel réseau de bornes électriques, outre l'économie de 50 tonnes de CO₂ par borne, constitue aussi un préalable indispensable à l'éclosion d'une génération de bateaux fluviaux utilisant, sous une forme ou une autre, l'électricité comme énergie pour leur propulsion.

OCTOBRE 2016

CRISE CÉRÉALIÈRE : DES MESURES URGENTES DE SOUTIEN AU SECTEUR DE LA BATELLERIE

Jeudi 29 septembre, mercredi 5 octobre et vendredi 25 novembre 2016, la Chambre nationale de la batellerie artisanale a rencontré le cabinet du secrétaire d'État chargé des Transports afin de demander des mesures urgentes de soutien au secteur de la batellerie.

La CNBA a réitéré les demandes formulées par courrier aux ministres s'agissant des difficultés rencontrées par les bateliers français consécutives à la mauvaise récolte céréalière.

En effet, après les pluies et les inondations du printemps 2016, la récolte de céréales s'est montrée particulièrement mauvaise, avec une baisse de la production nationale estimée à plus de 25 % par rapport à l'année précédente, soit son plus bas niveau depuis 13 ans. La prévision de récolte de blé quant à elle est la plus faible depuis 40 ans.

Fin juillet 2016, M. Stéphane LE FOLL (Ministre de l'Agriculture, de l'Agroalimentaire et de la Forêt) a lancé un plan de soutien aux céréaliers. Il prévoit des mesures fiscales, le report de cotisations sociales, des mesures spécifiques sur le remboursement de la TVA, ainsi qu'un « fonds de garantie » mis en place par la Banque publique d'investissement, « pour aider à la mise en oeuvre des allègements et des reports de prêts au niveau bancaire ».

Si les producteurs céréaliers restent les plus affectés par cette crise, d'autres professions souffrent également de ce contexte défavorable ; notamment les transporteurs fluviaux artisans dont les entreprises tirent une part importante de leur chiffre d'affaires du transport de céréales. La voie d'eau contribuant historiquement et dans une large proportion au transport de produits céréaliers en France.

Ainsi, la chute des récoltes céréalières a entraîné avec elle une forte baisse des trafics traditionnellement réalisés par la batellerie artisanale française, de l'ordre de 20 % à 35 % selon les régions, alimentant par la même occasion, une pression baissière sur les taux de fret.

Cette situation a fait peser un gros risque sur la santé économique du secteur du transport fluvial et mis en danger la survie de nombreuses entreprises de batellerie artisanale, déjà fragilisées par les interruptions de navigation consécutives à l'épisode de crue.

C'est pourquoi, de la même manière que l'État a mis en oeuvre un dispositif d'aide au secteur des grandes cultures, la CNBA a sollicité l'intervention de M. Alain VIDALIES (secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche) pour que les pouvoirs publics prennent des mesures exceptionnelles d'accompagnement visant à soutenir les entreprises de la batellerie artisanale.

Plus précisément, la Chambre nationale de la batellerie artisanale a formulé plusieurs demandes pour la profession :

- un soutien financier de l'État aux entreprises de la batellerie artisanale,
- un gel des crédits des entreprises,
- l'exonération des cotisations sociales du RSI,
- l'augmentation du plafond du fonds d'action du RSI,
- l'exonération des péages VNF,
- la gratuité du stationnement au-delà de 30 jours consécutifs,
- le cautionnement des prêts bancaires par des organismes tels que BPI France,
- la possibilité pour les entreprises de bénéficier d'une assurance au voyage et stationnement.

Au-delà de ces mécanismes d'urgence, le secteur de la batellerie artisanale doit être accompagné par une politique publique ambitieuse de report modal vers la voie d'eau.

OCTOBRE 2016

ARRÊTONS LA PRESSION FISCALE QUI AFFAIBLIT LES ENTREPRISES DE LA BATELLERIE ARTISANALE

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 octobre 2016, la CNBA a adressé une nouvelle lettre à tous les parlementaires français intitulée « Arrêtons la pression fiscale qui affaiblit les entreprises de la batellerie artisanale ! ».

La loi n°2011-1906 portant loi de financement de la Sécurité sociale pour 2012 a introduit une modification dans la base soumise à cotisations sociales des revenus des travailleurs non-salariés. L'article 37 de la loi prévoit l'application de prélèvement fiscaux (CSG, CRDS) et sociaux (cotisations sociales) sur les plus-values à court terme constatées lors des cessions de bateaux, alors que ces mêmes plus-values à court terme sont exonérées d'impôt sur le revenu dans le cadre de plusieurs dispositifs⁽¹⁾. Ces taxations sont codifiées aux articles L136-3 et L131-6 du code de la Sécurité sociale.

De tels prélèvements constituent une charge importante pour les entreprises individuelles et les sociétés de transport fluvial soumises à l'impôt sur le revenu souhaitant vendre leur bateau de commerce ou cesser leur activité.

Les prélèvements fiscaux et sociaux applicables aux plus-values à court terme freinent aujourd'hui considérablement la vente des bateaux de commerce

⁽¹⁾ - l'exonération en cas de cession d'une entreprise (en fonction des recettes) visée à l'article 151 septies du Code général des impôts (CGI) ;

- l'exonération applicable en cas de transmission d'entreprise (en fonction du prix de cession des éléments cédés) visée à l'article 238 quidecies du CGI ;

- l'exonération applicable en cas de cession d'une entreprise dans le cadre d'un départ à la retraite visée à l'article 151 septies A du CGI ;

- l'exonération des plus-values de cessions de bateaux, spécifiquement conçue pour les entreprises de la batellerie (applicable en cas de emploi du prix de cession) et visée à l'article 238 sexdecies du CGI.

en France, paralysant l'investissement et entraînant ipso facto un vieillissement de la flotte. Ils sont d'autant plus problématiques pour les bateliers qui partent à la retraite, dès lors qu'ils se voient déjà assujettis au moment de leur cessation d'activité, et cela avant même de procéder à la vente de leur bateau de commerce.

Pour ces raisons, la Chambre nationale de la batellerie artisanale sollicite auprès des parlementaires une intervention en faveur de la mise en place d'une exonération des prélèvements fiscaux et sociaux sur les plus-values à court terme issues de la cession de bateaux de navigation intérieure affectés au transport de marchandises, en application du régime de minimis.

La CNBA demande plus précisément un alignement des règles sociales sur les règles fiscales en matière de plus-values. Pour les trois premières hypothèses de cessation d'activité (les articles 151 septies, 238 quidecies, et l'article 151 septies A du code général des impôts), il pourrait être envisagé une mesure d'exonération des prélèvements fiscaux et sociaux consistant en une franchise de prélèvements à hauteur du seuil de minimis de deux cent mille euros.

Pour la dernière hypothèse concernant la cession avec emploi (l'article 238 sexdecies du code général des impôts), cela consisterait en la mise en place d'une franchise de prélèvements à hauteur du solde du seuil de minimis non consommé par l'application de l'exonération des plus-values réalisées lors de la cession.

La mesure des minimis, plafonnée par le seuil de deux cent mille euros, permettra d'échapper à la procédure longue et complexe de notification devant la Commission européenne dès lors qu'elle n'est pas susceptible d'être analysée comme une aide d'État prohibée.

Alléger la pression fiscale en faveur des artisans bateliers sera un atout vital pour la compétitivité du transport fluvial français ainsi que pour une croissance pérenne du secteur, surtout à l'heure où l'on parle du canal Seine-Nord Europe !



ACCOMPAGNER

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



© Pascal Poggi

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.

FÉVRIER 2016

LA CNBA ACCOMPAGNE L'INSEE DANS LE RECENSEMENT DE LA POPULATION BATELIÈRE

C'est avec les données collectées lors du recensement de la population que de nombreux projets d'utilité publique peuvent être étudiés. Le recensement permet de savoir combien de personnes vivent en France et fournit également des informations sur les caractéristiques de la population : âge, profession, moyens de transport utilisés, conditions de logement, etc. La connaissance de ces statistiques est un des éléments qui permettent de définir les politiques publiques.

Le recensement des bateliers a été réalisé par l'Insee en janvier et février 2016 avec la collaboration de la CNBA.

Celle-ci a transmis à l'Insee des informations dans le cadre de l'arrêté du 23 février 2016 autorisant la mise en œuvre d'une collecte d'informations auprès des bateliers et des personnes vivant sur les bateaux pratiquant la navigation fluviale. Cette collaboration a permis à l'Insee de mener à bien cette opération.

Les résultats statistiques issus de cette enquête, qui décrivent quelques caractéristiques socio-démographiques de la population batelière, sont présentés ci-dessous.

Le recensement des bateliers concerne les bateaux pratiquant la navigation fluviale utilisés à titre professionnel. Les bateaux stationnés « à quai » de manière permanente ne sont pas concernés par ce recensement.

Toutes les personnes résidant sur ces bateaux à titre principal sont recensées, il s'agit des transporteurs fluviaux, de leur famille ou de toute autre personne vivant à bord de manière habituelle. Le recensement des bateliers est réalisé tous les 5 ans par l'Insee.

En 2016, 1 130 personnes ont été recensées dans des

bateaux pratiquant la navigation fluviale et utilisés à titre professionnel. En 2011, 1 005 personnes avaient été recensées (il s'agit de données brutes de collecte. Elles dépendent de la proportion de personnes ayant refusé de répondre qui peut être différente en 2011 et 2016.

En 2016, en moyenne, chaque bateau est habité par 2,5 personnes. 17 % des bateaux sont occupés par une seule personne, 44 % par 2 personnes, 15 % par 3 personnes, 19 % par 4 personnes et 5 % par 5 personnes ou plus.

Dans 9 communes, plus de 20 bateliers ont été recensés (voir ci après). A elles seules, ces 9 communes rassemblent plus de la moitié de la population recensée.

Les personnes recensées sont comptabilisées dans la population municipale de la commune où se situe leur « résidence à terre » (information recueillie dans la « feuille de bateau » remplie lors du recensement). Si aucune adresse de résidence à terre n'est déclarée, elles sont comptabilisées dans la population municipale de la commune où elles sont inscrites sur les listes électorales (information recueillie dans la « feuille de bateau » remplie lors du recensement). Si aucune information n'est disponible ni sur la commune de résidence à terre, ni sur la commune d'inscription sur les listes électorales, les personnes sont comptabilisées dans la population municipale de la commune où le courrier annonçant le recensement a été envoyé, c'est à dire la commune de l'adresse connue par la CNBA.

Parmi les 1 130 personnes recensées, plus de 60 % sont comptabilisées dans la population municipale de leur résidence à terre, un peu moins de 20 % dans la population municipale de leur commune d'inscription sur les listes électorales et un peu moins de 20 % dans la population municipale de la commune où le courrier d'annonce du recensement leur a été envoyé.



9 communes avec plus de 20 bateliers recensés

Commune	Nombre de bateliers recensés
Douai	220
Conflans-Sainte-Honorine	60
Dunkerque	57
Saint-Mammès	55
Janville	48
Longueil-Annel	45
Arleux	39
Béthune	38
Thourotte	23

Un tiers de plus de 50 ans

Âge	%
0 à 14 ans	19
15 à 19 ans	7
20 à 24 ans	4
25 à 29 ans	7
30 à 39 ans	13
40 à 49 ans	18
50 à 59 ans	22
60 ans ou plus	10
Ensemble	100

- 80 % vivent en couples

Couple	%
Vit en couple	79
Ne vit pas en couple	21
Ensemble	100

- 98 % sont de nationalité française

Nationalité	%
Nationalité française	98
Nationalité étrangère	2
Ensemble	100

- CAP et BEP majoritaires, même chez les plus jeunes

Diplôme	15 - 29 ans	30 ans ou plus	Ensemble
Aucun diplôme - Non scolarisé ou scolarité arrêtée avant la fin du primaire	0	4	3
Aucun diplôme - Scolarité arrêtée à la fin du primaire ou après	12	28	24
CEP (certificat d'études primaires)	1	9	7
BEPC, brevet élémentaire, brevet des collèges, DNB	23	4	8
CAP, BEP ou diplôme de niveau équivalent	31	40	38
Baccalauréat général ou technologique, brevet supérieur, capacité en droit, DAEU, ESEU	13	3	5
Baccalauréat professionnel, brevet professionnel, de technicien ou d'enseignement, diplôme équivalent	11	9	9
BTS, DUT, Deug, Deust, diplôme de la santé ou du social de niveau bac+2, diplôme équivalent	3	2	2
Licence ou plus	4	1	2
Ensemble	100	100	100

- Un tiers de salariés et deux tiers de non-salariés

Statut	%
Salarié	33
Non-salarié, indépendant	31
Non-salarié, employeur	33
Non-salarié, aide familial	3
Ensemble	100

- 9 salariés sur 10 en CDI

Type d'emploi	%
Emploi à durée limitée, CDD, contrat court, saisonnier, vacataire, etc.	4
Emploi sans limite de durée, CDI, titulaire de la fonction publique	88
Autre	8
Ensemble	100

FÉVRIER 2016

LE GUIDE DES ADMINISTRATEURS DE LA CNBA

La Chambre nationale de la batellerie artisanale a enrichi et réédité son guide des administrateurs suite au renouvellement de son conseil d'administration en tout début d'année 2016. Il est destiné à accompagner les administrateurs de la CNBA dans leurs missions et l'exercice de leur fonction.

Ce guide vise à clarifier les responsabilités des membres du conseil d'administration de la CNBA en favorisant leur implication.

Dans l'exercice de leur mandat, les administrateurs sont amenés à prendre des décisions importantes :

- élaboration de la politique générale de l'établissement,
- décisions budgétaires et financières,
- délibérations, etc.

Il paraissait important de mettre à leur disposition un outil de référence qui leur offre des repères utiles dans l'exercice de leur mandat et constitue un lien permanent avec l'action que mène la CNBA.

Il détaille et aide à comprendre le cadre réglementaire entourant l'activité de l'établissement, les missions affectées à la CNBA et leurs responsabilités en tant qu'administrateurs élus par la profession.



Le guide est organisé en quatre grands chapitres :

- les textes réglementaires : cette section présente la partie législative et réglementaire du Code de transports ; le décret fixant les statuts de la CNBA ; le règlement intérieur ainsi que les autorités de tutelle (administrative et budgétaire) dont dépend la CNBA,
- l'organisation de la CNBA : cette section précise les membres du conseil d'administration de la CNBA ; les membres de l'équipe administrative et leurs missions ainsi que les fonctions des différentes commissions de l'établissement,
- le fonctionnement de la CNBA : cette section expose le fonctionnement des missions des administrateurs élus ; des ordres de missions ; des frais de missions ; des indemnités journalières de fonction et la nécessité d'établir des compte-rendus de réunion pour faciliter les échanges avec les ressortissants de la CNBA,
- les contacts utiles dans l'exercice du mandat d'administrateur élu à la CNBA.

FÉVRIER 2016

DES CONNAISSANCES LINGUISTIQUES MINIMALES POUR GARANTIR LA SÉCURITÉ

Lors de la dernière réunion du Groupe de travail du règlement de police pour la navigation du Rhin, le projet de RIVERSPEAK (glossaire multilingue des phrases clés pour la navigation) a été examiné. Les délégations ont souligné que ce document était très complet et assez volumineux et devait donc être simplifié.

Pour les délégations, le RIVERSPEAK est parfaitement adapté pour servir dans le cadre d'une formation. Par contre, comme le RIVERSPEAK contient 795 phrases types, il sera difficile pour le conducteur de toutes les mémoriser.

Le Groupe de travail du règlement de police pour la navigation du Rhin a donc souhaité identifier avec ses partenaires, un nombre limité de phrases qui correspondraient à des « exigences minimales de connaissance linguistiques » et qui couvrent les situations présentant le plus grand risque pour la sécurité de la navigation. Ces phrases devraient absolument être maîtrisées par le conducteur. Le groupe de travail du règlement de police a décidé que ces connaissances linguistiques minimales seraient à insérer dans la partie régionale du Guide de radiotéléphonie en remplacement de celles déjà existantes au paragraphe 4 du guide.

Le Secrétariat de la CCNR a modifié en conséquence le tableau. Ce document sera examiné lors de la prochaine réunion du Groupe de travail du règlement de police avant d'être intégré dans la prochaine édition de la partie régionale du guide de radiotéléphonie.



© Patrick Berthou

MARS 2016

“UNE VIE AU FIL DE L’EAU”, UN DOCUMENTAIRE SUR LES MÉTIERS DE LA NAVIGATION FLUVIALE

La société de production « Les Films d'un Jour » a contacté la Chambre nationale de la batellerie artisanale en mars 2016 dans le cadre de la réalisation d'un projet de film sur la nouvelle génération de jeunes qui se forment au métier de batelier.

Le réalisateur a choisi d'aborder cette profession à travers des portraits de jeunes gens qui pratiquent ce métier depuis peu ou qui sont encore en période de formation, des jeunes gens issus de milieux différents et pour qui la batellerie ne s'inscrit pas dans une tradition familiale. L'idée étant de découvrir à travers leurs premières expériences un métier qui répond à des enjeux contemporains, et qui au-delà d'un simple travail, nécessite engagement et passion pour en faire un mode de vie.

Ce film documentaire, coproduit par France 3 Nord-Ouest, a été réalisé, entre autres, avec le partenariat de la CNBA.

« Qui donc a dit que la navigation fluviale était un mode de transport d'un autre âge, incapable de relever les défis de la logistique moderne ?

Bien loin de tout cliché passéiste, de toute image poétique et désuète, aujourd'hui la batellerie est au contraire au goût du jour. Depuis 1997, le transport fluvial a conquis une crédibilité auprès des entreprises qui font de nouveau appel à ce type de transport en reconnaissant maintenant sa sécurité, sa régularité, son faible coût et son impact minimum sur l'environnement.

Aujourd'hui, ce mode de vie, ce métier, deviennent porteurs d'espoirs économiques et écologiques. Un fort besoin de main-d'oeuvre nouvelle se fait sentir dans le monde de la batellerie française. La demande se situe autant dans le transport de marchandises que dans le transport de passagers qui connaît aussi un succès croissant. Si le métier de batelier s'est perpétué de génération en génération, actuellement la tradition familiale se perd et le milieu s'ouvre aux gens « d'à terre », c'est-à-dire des jeunes qui découvrent tout de ce métier et de ce mode de vie éloigné des standards sociaux des sédentaires ; des jeunes qui ont fait un

choix et pour qui c'est une réelle aventure.

La modernisation des bateaux, l'apport des nouvelles technologies aux systèmes de navigation et le développement de la logistique des entreprises nécessitent de nouvelles connaissances pluridisciplinaires. La tradition de promotion interne ne suffit plus face à la demande de personnels qualifiés. Aussi, une nouvelle formation plus pointue a été mise en place. Aux deux ans du CAP de navigation fluviale s'est ajoutée une troisième année qui forme de véritables chefs d'entreprises des transports fluviaux.

Le réalisateur est donc parti à la rencontre de ces jeunes apprentis, afin de saisir les enjeux de la batellerie française et ainsi découvrir un véritable mode de vie.

Jean-Yves PHILIPPE, le réalisateur du documentaire « Une vie au fil de l'eau » a choisi d'accompagner quatre personnalités différentes et représentatives de cette nouvelle génération de bateliers. Chacun a son expérience, son ressenti et son approche du métier.

Le documentaire nous emmène donc à la rencontre de :

- Alison, en formation sur le bateau de ses parents, artisans bateliers,
- Valentin, apprenti sur le bateau d'une grande compagnie fluviale,
- Clément, en reconversion professionnelle sur le bateau d'un artisan batelier,
- Jérémy, en formation sur un bateau à passagers.

Tout au long du film, ces quatre portraits se dévoileront progressivement, par touches successives. Avec eux, le réalisateur nous fait découvrir à la fois un métier méconnu qui reprend sa place au sein de la société, mais aussi une façon d'être si différente des sédentaires « d'à terre ». Le réalisateur a également eu à coeur de montrer la transmission qui existe et reste importante entre les « anciens », professeurs des centres de formation ou bateliers expérimentés qui accueillent les jeunes en apprentissage.

Il était important pour Jean-Yves PHILIPPE que le documentaire donne à voir un mode d'existence où l'on est fier de revendiquer et de prouver que lenteur et sérénité vont de paire avec efficacité et rentabilité.

Via ce partenariat avec la société de production, la Chambre nationale de la batellerie artisanale a acquis les droits de reproduction, de représentation et d'exploitation du documentaire dans un cadre promotionnel et pédagogique. Celui-ci participera à la promotion des métiers du fluvial et servira de support lors des événements auxquels la CNBA participera.

MAI 2016

FACEBOOK : CRÉATION D'UN GROUPE PRIVÉ DÉDIÉ EXCLUSIVEMENT AUX BATELIERS CNBA



© Wendy Uendi

À la demande de bateliers, la CNBA a décidé de créer un groupe Facebook fermé, exclusivement dédié aux bateliers CNBA : « l'espace Adhérents CNBA ». Ce nouveau groupe est un outil mis à la disposition des artisans bateliers pour échanger de façon simple et directe avec la Chambre nationale de la batellerie artisanale. Ce groupe fermé permet :

1/ à la CNBA d'interroger les bateliers sur des sujets d'actualités afin de recueillir rapidement leurs avis et suggestions (sous la forme de sondage par exemple),

2/ à la CNBA de disposer de l'opinion ciblée des bateliers ressortissants de l'établissement et non de l'ensemble des personnes qui figurent sur les groupes Facebook actuels (le public actuel sur ces groupes ne représente pas toujours l'avis réel de la profession),

3/ aux bateliers de disposer d'un espace privé pour s'exprimer sur des sujets précis,

4/ aux bateliers de jouir d'un espace privé pour poser des questions à la CNBA et disposer d'informations exclusives.

Lors de l'inscription au groupe Facebook, chaque demande est vérifiée et validée en concordance avec le fichier des entreprises de la CNBA (le numéro d'identification CNBA est demandé). Si la personne n'est pas adhérente à la CNBA son inscription est refusée. Toute personne non-membre du groupe ne peut en aucun cas lire ou publier sur le groupe. Il est strictement privé et réservé aux bateliers de la CNBA.

JUN 2016

CRUES EXCEPTIONNELLES : LA CNBA SOUTIENT LES BATELIERS

Suite aux importantes précipitations des mois de mai et juin 2016, plusieurs cours d'eau étaient en crue, ce qui a conduit Voies navigables de France à imposer des arrêts de navigation.

Dès le mercredi 1^{er} juin 2016, la navigation a ainsi été interdite en traversée de Paris, depuis l'entrée du bassin de l'Arsenal jusqu'au pont de Grenelle. D'autres bassins de navigation sont également impactés, en particulier dans le centre et l'Est de la France. Sont concernés par des arrêts de navigation : en région Centre et Bourgogne, le canal du Nivernais, le canal latéral à la Loire, le canal de Briare, la Seille et le canal du Loing ; en région Grand-Est le canal des Faux-Remparts à Strasbourg et le canal de la Marne au Rhin à Nancy ; en région Hauts-de-France, le canal de la Scarpe, le canal de la Deûle, le canal de la Sensée, la Lys, l'Aire, le canal de Neufossé et la Sambre canalisée.

Depuis plusieurs années, la CNBA a progressivement mis en place un dispositif d'aides alimentaires destinées aux bateliers en difficulté. Depuis 2011, elle a étendu le versement des aides aux bateliers immobilisés au cours d'un transport.

Selon les termes de la délibération, une aide alimentaire peut être accordée dans le cas d'une immobilisation imprévue d'un bateau de transport au cours d'un déplacement. Cette immobilisation devra avoir l'une des causes suivantes : accident d'un bateau tiers entraînant un blocage de la navigation ; phénomène météorologique exceptionnel (crues, ouragan, etc.) entraînant l'impossibilité de naviguer ; arrêt officiel de navigation imprévu (hors carte des chômages). L'aide est versée à partir de 7 jours d'immobilisation complète et non interrompue du bateau. Elle prend fin au moment de la reprise de la navigation, dans la limite de deux mois à compter de l'immobilisation.

L'épisode de crue de l'année 2016 a entraîné une forte perturbation dans l'activité professionnelle des bateliers, Nombre d'entre eux se sont retrouvés bloqués aux écluses, engendrant une lourde perte d'exploitation. 68 bateliers ont fait appel à la CNBA pour obtenir un soutien financier dans le cadre de cette crue exceptionnelle.

JUILLET 2016

PROJET STRATÉGIQUE 2016-2021 DE LA CNBA

Le décret n°2015-873 du 16 juillet 2015 relatif à la batellerie artisanale et à la Chambre nationale de la batellerie artisanale, qui modifie la partie réglementaire du code des transports, vise à réformer les statuts de l'établissement en confortant ses missions, en élargissant ses prérogatives ainsi qu'en modernisant son fonctionnement et en simplifiant sa gouvernance.

L'article R.4432-2-II du code des transports dispose que la Chambre nationale de la batellerie artisanale « élabore, dans les six mois suivant chaque renouvellement de son conseil d'administration, un projet stratégique qui, pour une durée de cinq ans, détermine : le positionnement stratégique et la politique de développement de l'établissement ; l'organisation de l'établissement pour exercer ses missions et mettre en oeuvre sa politique de développement ; les moyens prévisionnels dont dispose l'établissement pour réaliser ses objectifs et les indicateurs permettant de mesurer l'atteinte de ces objectifs. Ce projet stratégique est transmis pour approbation au ministre chargé des Transports. »

Le 9 février 2016, la Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA) a vu pour la première fois son conseil d'administration renouvelé dans son intégralité.

L'organe délibérant a défini, pour la durée de son mandat, trois grands axes d'orientation stratégique et de développement pour la CNBA. Ceux-ci concernent la dynamisation de la profession d'artisan batelier, l'amélioration de la compétitivité de la batellerie artisanale et enfin, le développement de l'offre de services de l'établissement à destination de ses membres.

S'il se veut ambitieux, le premier projet stratégique de la Chambre nationale de la batellerie artisanale se fixe toutefois des objectifs réalisables et s'appuie notamment sur l'approfondissement des partenariats existants et le développement de nouveaux.

Économique, fiable, sûre et dotée d'une bonne performance environnementale, la batellerie artisanale dispose de nombreux atouts que la CNBA entend favoriser et accompagner pour répondre aux enjeux du secteur et lui assurer un développement

pérenne, dans une démarche partenariale.

Le projet stratégique de la CNBA est le fruit d'une large concertation entre les organisations de représentation de la batellerie artisanale : associations et syndicats, mais aussi des bateliers.

Les propositions et observations des principales institutions du secteur ont également été sollicitées, conférant au projet stratégique un caractère davantage opérationnel.

Lors de la séance du 20 juillet 2016, le conseil d'administration de la Chambre nationale de la batellerie artisanale a approuvé le projet stratégique de l'établissement pour la période 2016-2021.



La CNBA se donne trois grandes orientations stratégiques :

• DYNAMISER LA PROFESSION D'ARTISAN BATELIER :

Empruntant un réseau de transport non saturé, le fluvial, vertueux en termes d'émissions de polluants atmosphériques, apparaît comme un mode de transport écologique, fiable et sûr. Dans un contexte où les préoccupations environnementales et économiques sont au coeur des politiques publiques, l'objectif pour la Chambre nationale de la batellerie artisanale est de sensibiliser les décideurs : personnel politique, logisticiens, chargeurs, gestionnaires du réseau et des ports, etc. aux atouts de la batellerie artisanale et aux défis qu'elle doit relever.

Pour atteindre cet objectif, la CNBA va :

1. renforcer son action de lobbying auprès des pouvoirs publics et des parlementaires européens et français ;
2. renforcer ses relations avec les organisations

internationales ;

3. communiquer les atouts et les informations clés de la batellerie artisanale auprès des régions, des collectivités territoriales, des CCI, etc. ;
4. et réaliser en partenariat avec les organisations du secteur une campagne de promotion auprès des clients, chargeurs et courtiers pour améliorer la visibilité de la batellerie artisanale.

L'âge moyen des patrons et compagnons bateliers (46 ans) et la structure de la pyramide des âges de la batellerie artisanale font apparaître un besoin de renouvellement de la profession. Cette opportunité en termes d'emplois et de modernisation des pratiques constitue également un enjeu pour le secteur. L'objectif pour l'établissement est de contribuer à attirer de nouveaux entrants dans la profession, notamment en modernisant l'image de la batellerie artisanale.

Pour cela, la CNBA va :

1. augmenter sa participation à des salons nationaux et régionaux ;
2. créer des sessions de découverte in situ du métier de batelier ;
3. et participer à l'adaptation de l'offre de formations au métier de transporteur fluvial.

Le transport fluvial est également marqué par de profondes mutations économiques, réglementaires et environnementales qui impactent la profession. La CNBA s'engage donc à :

1. accompagner ses membres en contribuant à la mise en oeuvre de formations adaptées aux nouveaux besoins des artisans bateliers ;
2. et à leur fournir une information précise s'agissant du cadre économique et réglementaire du secteur.

Pour poursuivre cet objectif, la CNBA souhaite permettre aux membres de se former tout au long de leur carrière.

Enfin, tandis que les cadres réglementaire et commercial tendent à se durcir, la CNBA s'attachera en lien avec les pouvoirs publics à représenter, défendre et protéger les intérêts des entreprises de batellerie artisanale. Pour cela, la CNBA souhaite :

1. être force de proposition dans le cadre réglementaire du secteur ;
2. rendre un avis sur les textes législatifs et réglementaires (projets de loi, de décret, d'arrêté, etc.) pour lesquels la CNBA est saisie ;
3. et s'assurer du respect par les entreprises de batellerie artisanale non résidentes des dispositions réglementaires s'appliquant à ces dernières.

• AMÉLIORER LA COMPÉTITIVITÉ DE LA BATELLERIE ARTISANALE :

Pour définir et prioriser les besoins du secteur de la batellerie artisanale et les stratégies de développement des entreprises à mettre en oeuvre, la Chambre nationale de la batellerie artisanale s'appuiera sur des données objectives et actualisées. Pour y parvenir, la CNBA ambitionne de créer et exploiter des indicateurs économiques et structurels provenant du registre interne de la CNBA et d'organismes partenaires afin d'en tirer un diagnostic sur la structuration du secteur.

La Chambre nationale de la batellerie artisanale ambitionne également d'accompagner les évolutions structurelles du transport fluvial de marchandises afin de préparer et orienter au mieux l'avenir des entreprises sur le marché. Pour cela trois enjeux ont été identifiés :

1. participer à la modernisation et à l'adaptation de la flotte artisanale ;
2. financer des études de recherche et développement ;
3. et élaborer un schéma du potentiel de développement du réseau fluvial.

L'amélioration de la rentabilité des entreprises de batellerie artisanale est impérative pour rester compétitives auprès de leurs partenaires commerciaux. La CNBA entend mettre à leur disposition des outils d'information visant l'optimisation de leur rentabilité. Pour cela, la CNBA entend :

1. créer des outils à destination des chargeurs pour réduire les voyages à vide des bateaux des entreprises artisanales ;
2. et informer les bateliers sur les performances économiques des différents types d'unités fluviales.

• DÉVELOPPER L'OFFRE DE SERVICES DE LA CNBA :

La CNBA se fixe pour objectifs de répondre aux exigences des transporteurs fluviaux immatriculés à son registre, d'améliorer la qualité du service rendu et d'être en mesure d'adapter ses actions aux besoins de ses membres. Pour mettre en oeuvre cette ambition, la CNBA souhaite :

1. élaborer un schéma de services du réseau ;
2. renforcer l'accompagnement des bateliers dans leurs démarches administratives, juridiques, etc. ;
3. et développer les relations avec ses membres.

La CNBA souhaite également optimiser son dispositif d'aides de secours en l'ajustant aux besoins de ses membres. Elle ambitionne également de proposer un accompagnement des bateliers immatriculés à son registre dans leurs relations avec les organismes sociaux. Pour cela, elle entend :

1. optimiser son dispositif d'aides de secours ;
2. informer les membres sur les autres dispositifs de soutien existants par ailleurs ;
3. et renforcer/ simplifier les relations et démarches auprès des organismes sociaux.

Les ressources de la CNBA proviennent pour l'essentiel du produit de la taxe parafiscale prévue à l'article L.4432-3 du code des transports. Celles-ci, corrélées à l'intensité de l'activité économique du secteur, connaissent une tendance baissière. L'établissement doit veiller à maximiser l'utilisation de ses ressources et chercher à les diversifier. Pour atteindre cet objectif, la CNBA entend optimiser ses coûts de fonctionnement ; commercialiser ses publications et maximiser les ressources issues de sa taxe.

La dématérialisation apparaît comme un enjeu stratégique pour la simplification du fonctionnement de l'établissement, tant pour son organisation interne que pour proposer à ses membres une offre de services moderne. Aussi, il est essentiel, eu égard à l'itinérance propre à cette profession, de lui permettre d'effectuer certaines démarches et opérations d'échange et de stockage d'informations sans support papier. Pour poursuivre cet objectif, la CNBA souhaite proposer à ses membres un accès dématérialisé aux dispositions réglementaires relatives à l'exercice du métier de batelier ; accompagner ses membres dans leurs démarches administratives relatives au métier de transporteur fluvial ; créer un espace de partage pour les administrateurs et les agents et mettre en place une gestion électronique des documents.



© Malbrunot

SEPTEMBRE 2016

LA CNBA LANCE UN SERVICE D'ALERTE SUR INTERNET

Au cours de leur navigation, les bateliers peuvent rencontrer des dysfonctionnements sur le réseau navigable français. La Chambre nationale de la batellerie artisanale a développé un outil qui leur permet de déclarer ces incidents dans un « rapport de l'utilisateur ».

Embâcles, signalisation absente, retards et temps d'attente, mouillage insuffisant, problèmes de sécurité, etc. La navigation sur le réseau fluvial français n'est pas toujours un long fleuve tranquille.

Ces difficultés rencontrées par les bateliers peuvent d'ailleurs avoir un impact direct sur leur activité professionnelle. Consciente du problème, la CNBA a développé un nouvel outil d'alerte à destination des navigants.

Un formulaire est ainsi disponible sur Internet. Il permet de signaler un incident, en indiquant sa localisation, la date et en précisant les répercussions sur l'activité professionnelle (perte de temps, capacité d'emport réduite, dommage matériel, risque humain, nécessité d'intervention, inaccessibilité, etc.). L'utilisateur a également la possibilité de télécharger des photos de l'incident rencontré.

Ces rapports de l'utilisateur seront ensuite collectés, archivés et analysés par la CNBA qui se chargera de transmettre ses observations et d'assurer le suivi des problèmes identifiés auprès des gestionnaires du réseau fluvial.

Les éléments recueillis seront également utilisés dans la constitution de dossiers de demande de budget auprès des pouvoirs publics pour l'entretien et la modernisation des voies navigables.

Enfin, l'utilisation du rapport de l'utilisateur n'est pas réservé qu'aux adhérents de la CNBA : une version en anglais est d'ores et déjà disponible et une déclinaison en allemand sera mise à disposition ultérieurement.



© Transport Fluvial Transfluvrac

OCTOBRE 2016

LA DISTRIBUTION DE LA CARTE EUROPÉENNE D'ASSURANCE MALADIE DEVIENT AUTOMATIQUE

Dans le cadre de leurs déplacements en Europe, dans un État de l'Union Européenne / Espace Economique Européen ou en Suisse, les bateliers doivent se faire délivrer une Carte Européenne d'Assurance Maladie.

Cette carte permet à son détenteur d'attester de ses droits à l'assurance maladie et de bénéficier de la prise en charge de ses soins médicaux selon la législation et les formalités en vigueur dans le pays de séjour.

Soucieuse d'assister les entreprises de la batellerie, la Chambre nationale de la batellerie artisanale, en association avec le RSI Ile-de-France Centre, ont mis en place une nouvelle procédure pour la délivrance et le renouvellement de la Carte Européenne d'Assurance Maladie (CEAM).

Celle-ci a été délivrée automatiquement en 2016 et elle sera renouvelée tous les deux ans, sans intervention aucune des transporteurs fluviaux.

VOS CONTACTS CNBA



© Geneviève André

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 DU BUREAU 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	contact@cnbafluvial.fr
------------	----------------------------------------------	----------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------

COORDONNÉES DES ADMINISTRATEURS DE LA CNBA

BRIDIERS Lionel	06.21.45.65.85	l.bridiers@cnbafluvial.fr
BRITSCH Joël	06.21.45.66.13	j.britsch@cnbafluvial.fr
CARPENTIER Didier	06.21.45.66.76	d.carpentier@cnbafluvial.fr
COSSIAUX Bruno	06.21.45.65.89	b.cossiaux@cnbafluvial.fr
DANCOING Willy	06.21.45.66.09	w.dancoing@cnbafluvial.fr
DEL COURT Olivier	06.21.45.66.43	o.delcourt@cnbafluvial.fr
DOURLENT Michel	06.21.45.65.77	m.dourlent@cnbafluvial.fr
DUBOURG Pierre	06.21.45.66.04	p.dubourg@cnbafluvial.fr
DUBOURG Viviane	06.21.45.66.54	v.dubourg@cnbafluvial.fr
DURIEUX Michaël	06.21.45.66.37	m.durieux@cnbafluvial.fr
FOUQUIER André	06.21.45.65.84	a.fouquier@cnbafluvial.fr
GAMBIER Joan	06.21.45.66.72	j.gambier@cnbafluvial.fr
LAVAL José	06.21.45.65.97	j.laval@cnbafluvial.fr
LEPERCQ Christophe	06.21.45.66.77	c.lepercq@cnbafluvial.fr
MALBRUNOT Pascal	06.21.45.66.79	p.malbrunot@cnbafluvial.fr
MALCUIT Dario	06.21.45.66.78	d.malcuit@cnbafluvial.fr
SAMUEL Jean-Marc	06.19.29.17.11	jm.samuel@cnbafluvial.fr
VERBEKE Marilyn	06.24.16.35.84	m.verbeke@cnbafluvial.fr
WOOTTON Leigh	06.21.45.65.95	l.wootton@cnbafluvial.fr



© Carini robin

COORDONNÉES DE L'ÉQUIPE ADMINISTRATIVE CNBA

CHAMOT Didier	Secrétaire général	01.43.15.91.51	d.chamot@cnbafluvial.fr
GIRARDEAU Vanessa	Chargée de communication et de formation	01.43.15.91.57	v.girardeau@cnbafluvial.fr
KULPHOM-COPIN Sophie	Chargée des relations extérieures	01.43.15.91.56	s.kulphom-copin@cnbafluvial.fr
LACOUR Henri	Chargé d'affaires européennes	01.43.15.80.50	h.lacour@cnbafluvial.fr
MENDY Angelina	Comptable adjointe	01.43.15.91.53	a.mendy@cnbafluvial.fr
ZADVAT Aïcha	Agent Comptable	01.43.15.91.55	aicha.zadvat@dgfip.finances.gouv.fr

A series of horizontal dotted lines for writing, spanning the width of the page.



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