



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>12505</b>	<b>De M. Philippe Huppé ( La République en Marche - Hérault )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Transports</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Transports</b>
<b>Rubrique &gt; transports par eau</b>	<b>Tête d'analyse</b> >Représentation des artisans bateliers	<b>Analyse &gt; Représentation des artisans bateliers.</b>
Question publiée au JO le : <b>25/09/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>08/01/2019</b> page : <b>213</b> Date de signalement : <b>27/11/2018</b>		

### Texte de la question

M. Philippe Huppé interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'avenir de la représentation du secteur du transport artisanal de marchandises par voie fluviale, dans le cadre de la réflexion autour du futur projet de loi d'orientation des mobilités (LOM). En effet, alors que la chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA) est le seul établissement public administratif représentant les transporteurs fluviaux, profession sujette à de profondes mutations marquées notamment par des enjeux économiques, règlementaires et environnementaux forts et nécessitant par conséquent une assise claire de dialogue avec les pouvoirs publics, il est évoqué dans le projet de LOM la dissolution de cet établissement. La chambre nationale de la batellerie artisanale représente pourtant depuis trois décennies les professionnels de la batellerie artisanale, afin de faire entendre les spécificités inhérentes à leur métier, en particulier l'itinérance mais surtout promouvoir un mode de transports multiséculaire s'inscrivant dans l'objectif croissant de préservation de l'environnement. Par ailleurs, la CNBA accompagne les artisans bateliers au quotidien en leur versant des aides de secours visant à traiter les conséquences économiques liées aux contingences de l'activité du transport fluvial de marchandises. Pour cela, elle fonctionne grâce à une taxe parafiscale qui lui est affectée, et ne bénéficie par conséquent d'aucune subvention pour charges de service public, contrairement à la plupart des établissements publics administratifs de l'État. Si une réforme de la CNBA est évidemment souhaitable afin de lui donner les moyens de répondre aux nouveaux enjeux du transport fluvial artisanal, la suppression pure et simple de la CNBA risquerait néanmoins d'affaiblir la représentation des artisans bateliers, dans un contexte appelant pourtant à la coordination des professionnels du secteur et à leur association avec les pouvoirs publics, dans l'optique d'une ouverture du canal Seine-Nord Europe et afin de respecter les engagements de l'État en matière d'écologie. C'est pourquoi il souhaiterait connaître les mesures qu'elle compte mettre en œuvre afin de garantir *a minima* que les artisans bateliers bénéficieront toujours d'une structure reconnue, leur permettant de dialoguer avec les pouvoirs publics.

### Texte de la réponse

Les rapports de la Cour des comptes de 2010 et de mai 2017 ont dressé un constat sévère des insuffisances de gestion et de défaut de prestation de service de l'établissement public administratif (EPA) CNBA. Le rapport de la Cour des comptes de 2017 fait ainsi les constats suivants : - le contexte de relations commerciales administrées du transport fluvial de marchandises, qui a justifié la création d'un établissement public administratif en 1982, a changé suite à la libéralisation de ce mode de transport en 2000 ; - le statut d'établissement public ne semble plus

adapté aux missions assurées par la CNBA et occasionne des modalités de gestion trop lourdes au regard de la taille réduite de l'établissement ; - les ressources de la CNBA servent actuellement principalement à financer son fonctionnement et bénéficient insuffisamment à la profession ; - en outre, la taxe perçue par la CNBA, qui représente en moyenne 1 500 € par entreprise et par an, pèse sur les artisans bateliers. Pour toutes ces raisons, il apparaît que la CNBA n'est plus la structure adaptée aux missions de représentation de ce secteur professionnel et la Cour des comptes recommande sa suppression. Le Gouvernement propose donc la suppression de la CNBA et de la taxe qui lui est affectée pour exercer ses missions. Ceci contribuera à améliorer la compétitivité des entreprises de batellerie artisanale (moins de 7 salariés), qui sont les seules entreprises de transport fluvial à la payer. Ces dispositions sont prévues à l'article 9 du projet de loi de finances pour 2019. Les missions régaliennes actuellement assurées par la CNBA (tenue du registre des entreprises, centre de formalité des entreprises) vont être transférées à une ou des chambres des métiers et de l'artisanat. Les entreprises de batellerie artisanales seront enregistrées au répertoire des métiers. Des travaux sont en cours pour préparer ce transfert avec la direction générale des entreprises et l'assemblée permanente des chambres de métier et d'artisanat, auxquels la CNBA est étroitement associée. Dans le cadre de la liquidation, le Gouvernement portera une attention particulière au devenir des 5 salariés actuels de la CNBA, contractuels de droit public. Le Gouvernement encourage par ailleurs les artisans bateliers à anticiper la dissolution de la CNBA en créant rapidement une structure les représentant, par exemple sous la forme d'un syndicat professionnel, dans le cadre du droit privé et non plus dans le cadre d'un établissement public encadré par le code des transports et les règles de la comptabilité publique. Dans le même temps, des travaux sont en cours pour créer une interprofession fluviale regroupant l'ensemble des acteurs du secteur fluvial, afin de répondre aux défis de compétitivité et de transition écologique et numérique, et apporter plus de lisibilité au secteur. Une attention particulière sera portée au secteur de la batellerie artisanale, dont l'activité est essentielle au secteur du transport fluvial de marchandises.