



15ème législature

Question N° : 13410	De M. Jean-Luc Reitzer (Les Républicains - Haut-Rhin)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transition écologique et solidaire
Rubrique > transports par eau	Tête d'analyse > Avenir Chambre nationale de la batellerie artisanale	Analyse > Avenir Chambre nationale de la batellerie artisanale.
Question publiée au JO le : 16/10/2018 Réponse publiée au JO le : 24/09/2019 page : 8348 Date de changement d'attribution : 17/07/2019		

Texte de la question

M. Jean-Luc Reitzer attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports sur l'avenir de la chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA), unique représentation du secteur du transport artisanal de marchandises par voie fluviale. Alors que la Chambre nationale de la batellerie artisanale est le seul établissement public administratif représentant les transporteurs fluviaux, profession qui connaît actuellement de profondes mutations marquées notamment par des enjeux économiques, réglementaires et environnementaux forts, le Gouvernement souhaite inclure dans le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM), la dissolution de cet établissement. Défendant depuis plus de 30 ans les intérêts de la batellerie artisanale et ses spécificités, intrinsèques à l'itinérance qui la caractérise, la Chambre nationale de la batellerie artisanale verse par ailleurs à ses membres des aides de secours visant à traiter les conséquences économiques liées aux contingences de l'activité du transport fluviale de marchandises. La CNBA, interlocuteur reconnu pour son expertise dans le domaine de la navigation fluviale et de l'aménagement du réseau, fonctionne grâce à la taxe parafiscale qui lui est affectée. En conséquence, la fermeture de la CNBA entraînerait fatalement un retour à la situation antérieure à la création de l'établissement, où la profession était représentée par une multitude de petites structures, associations et syndicats peu organisés. La volonté des pouvoirs publics de supprimer cette représentation institutionnelle de la batellerie se traduira à court termes, à un affaiblissement de la représentation des transports fluviaux artisans, aussi bien au niveau national qu'au niveau européen. La structure de la batellerie française, différente de celle des pays fluviaux de l'Europe du nord, nécessite un organisme à même de faire valoir ses intérêts à l'échelle communautaire. Aussi, un affaiblissement de la représentation de la batellerie artisanale serait extrêmement préjudiciable au secteur, qui, faute d'une entité de défense solide, subirait encore plus fortement la concurrence des pavillons non-nationaux. En effet, dans l'optique d'une ouverture du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe reliant l'axe séquanien à l'Escaut et au réseau Nord-Européen, il est essentiel pour la batellerie artisanale française de disposer d'une représentation capable de coordonner l'action de ses entreprises, de favoriser la professionnalisation des métiers du fluvial et de contribuer à l'adaptation de la capacité de la flotte. *In fine*, la suppression de la CNBA aurait un effet déstabilisateur sur l'ensemble du secteur du transport fluvial de marchandise dont la batellerie artisanale représente 60 % des volumes transportés. Au vue de ces éléments, il lui demande quelles sont les garanties que le Gouvernement compte mettre en œuvre pour assurer une représentation de la batellerie artisanales.

Texte de la réponse

Le référé de la Cour des comptes du 8 décembre 2017 (Réf. : S2017-3372) a dressé un constat sévère des insuffisances de gestion et de défaut de prestation de service de l'établissement public administratif (EPA) Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA) : - une évolution du contexte de relations commerciales administrées du transport fluvial de marchandises, qui avait justifié la création d'un EPA en 1982, et qui a changé suite à la libéralisation de ce mode de transport en 2000 ; - un statut d'établissement public qui ne semblait 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 ; - des ressources de la CNBA servant principalement à financer son fonctionnement et bénéficient insuffisamment à la profession ; - une 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, la Cour des comptes avait recommandé la suppression de l'EPA CNBA qui ne constituait plus la structure adaptée aux missions de représentation de ce secteur professionnel. Le Gouvernement a donc proposé 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 ont été adoptées par le Parlement à travers l'article 26 de la loi n° 2018-1317 du 28 décembre 2018 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 au réseau des chambres des métiers et de l'artisanat (CMA). Les entreprises de batellerie artisanale seront enregistrées au répertoire des métiers à partir du 1er juillet 2019. Des travaux sont en cours pour préparer ce transfert avec la direction générale des entreprises et CMA France (l'établissement public national fédérateur du réseau des chambres de métiers et de l'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 représentant l'ensemble des transporteurs fluviaux français. Dans le même temps, des travaux sont en cours pour créer une interprofession fluviale regroupant l'ensemble des acteurs du secteur, afin de répondre aux défis de compétitivité et de transition écologique et numérique, et d'apporter plus de lisibilité au secteur. Une attention particulière sera portée au secteur de la batellerie artisanale, dont l'activité est essentielle au transport fluvial de marchandises.