

KCC A1800693 KZZ  
13/02/2018



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Paris, le

**07 FEV. 2018**

**Le ministre de la transition écologique et  
solidaire**

**La ministre chargée des transports  
auprès du ministre d'Etat  
à**

Monsieur le Premier président de la Cour  
des Comptes

Objet : chambre nationale de la batellerie artisanale

En application des dispositions de l'article R. 143-11 du code des juridictions financières, vous nous avez adressé le référé n° S2017-3372 du 8 décembre 2017 de la Cour des comptes, qui fait suite à son rapport d'observations définitives sur les exercices 2009 à 2016 de la Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA).

Nous partageons, pour l'essentiel, le contenu de ce référé et constatons en particulier que :

- 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.

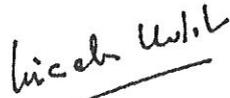
Pour toutes ces raisons, nous considérons que la CNBA n'est plus la structure adaptée aux missions de représentation du secteur professionnel du transport fluvial. La création d'un syndicat professionnel, représentant les artisans bateliers, semble aujourd'hui plus proche des missions réalisées par la CNBA au profit de ses membres. Une telle création conduirait, comme l'indique la Cour, à transférer ses missions régaliennes (tenue du registre des entreprises, centre de formalités des entreprises) à d'autres organismes tels que les chambres des métiers et de l'artisanat, comme c'est le cas pour d'autres secteurs.

Plus globalement, cette évolution s'inscrit dans le contexte de transition écologique et économique dans lequel le transport fluvial doit s'engager pour se positionner comme un mode de transport plus propre capable d'offrir des solutions logistiques crédibles à la congestion routière.

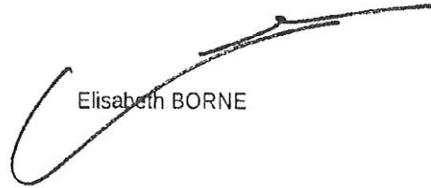
Pour relever ces défis et peser économiquement, le secteur fluvial dans son ensemble a besoin de se regrouper et de définir sa stratégie de développement.

La création d'une interprofession, prévue par l'article 10 de la loi n° 2012-77 du 24 janvier 2012 relative à Voies navigables de France, regroupant l'ensemble des acteurs du transport fluvial, au sein de laquelle les bateliers artisanaux ont vocation à prendre leur place, est de nature à apporter une réponse pertinente à ces défis et apporterait plus de lisibilité à ce secteur professionnel.

Tels sont les éléments que nous souhaitons porter à votre connaissance.



Nicolas HULOT



Elisabeth BORNE