



16  
Déc  
n°43

newsletter


La lettre d'information  
de la CNBA.


Cher(e)s batelier(e)s,

Vous retrouverez ci-dessous les actualités de la première quinzaine du mois de décembre : la remise du rapport du député Rémi Pavros sur la reconfiguration du canal Seine-Nord, la CCNR qui prédit l'avenir du fluvial lors de son congrès du début du mois, le courrier de la CNBA à VNF sur le sujet des COT ainsi qu'un zoom sur l'application de la TVA en cas de vente d'un bateau de commerce acquis précédemment hors TVA.

Bonne lecture.  
Cordialement,  
Michel Dourlent

## LES RENDEZ-VOUS A VENIR

 **Mercredi 18 décembre, 9h30 :**  
Réunion du bureau de la CNBA

 **Mercredi 18 décembre, 14h30 :**  
Réunion de coordination avec le Ministère.



### PROPOSITION DE LOI : OBLIGATION D'ÉTABLISSEMENT D'UNE TRACE ÉCRITE DES NÉGOCIATIONS ENTREPRISES AVANT LA CONCLUSION D'UN CONTRAT DE TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES

Suite à une rencontre en cours d'année entre le Président de la CNBA, Michel Dourlent et le député du Bas Rhin, Antoine Herth, une proposition de loi a été enregistrée le 23 octobre 2013 à l'Assemblée nationale visant à rendre obligatoire la confirmation de transport, formalisant ainsi les négociations orales entreprises avant la conclusion du contrat de transport par les partenaires commerciaux. Cette confirmation de transport, proposée par la profession, avait fait l'objet de nombreuses discussions au cours des négociations relatives à l'actualisation des règles commerciales dans le transport fluvial.

Vous trouverez la proposition de loi sur le lien suivant :  
<http://www.assemblee-nationale.fr/14/propositions/pion1490.asp>



## REMISE DU RAPPORT DU DÉPUTÉ RÉMI PAUVROS SUR LA RECONFIGURATION DU CANAL SEINE-NORD

En avril dernier, Frédéric Cuvillier, Ministre Délégué Chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, a confié à M. Pauvros la mission de reconfigurer le Canal Seine Nord Europe. Cette mission a pour objectif de revoir les caractéristiques du projet pour en réduire le coût, sans en changer les objectifs fondamentaux, de revisiter le volet financier et le mode de réalisation et de permettre de présenter dès le premier semestre 2014 un projet reconfiguré afin de pouvoir bénéficier de financements européens au taux maximum sur la période 2014-2020. Dès le démarrage de la mission, Rémi Pauvros a souhaité que ce projet ne soit pas considéré uniquement sous l'angle d'une infrastructure de transport mais bien comme un outil de compétitivité des ports et des territoires, synonyme de croissance, de développement durable et d'emploi. C'est dans cet objectif qu'en 7 mois, il a rencontré un maximum de parties prenantes dont la Chambre nationale de la batellerie artisanale - CNBA. Afin de confirmer l'intérêt économique du projet, une étude confiée à un cabinet

indépendant a été réalisée dans le cadre de la mission de reconfiguration. La reconfiguration technique du projet, conduite avec les services de Voies navigables de France (VNF) et de l'Etat a permis d'identifier des pistes d'économie. Les conclusions de la mission permettent de proposer un projet reconfiguré au coût réduit avec un financement européen à hauteur de 40%. Le bilan de la mission intègre également le crédit redonné à ce projet et une remobilisation générale de tous les acteurs, qui constituent un résultat concret permettant de proposer l'engagement des travaux préparatoires dès 2015 pour une ouverture en 2022 du tronçon central.

Si vous souhaitez visualiser l'intégralité du rapport de Rémi Pauvros, rendez-vous sur le site Internet de la CNBA. Vous trouverez sur la page d'accueil un article consacré exclusivement à la remise du rapport.

Pour un accès direct cliquez sur ce lien.



## LA CCNR PRÉDIT L'AVENIR DU FLUVIAL

Lors de son congrès tenu les 3 et 4 décembre 2013, la CCNR a dévoilé sa « vision 2018 », véritable feuille de route pour tenter de remédier aux maux du transport fluvial, en proposant plusieurs pistes de développement. Huit axes composent effectivement cette vision, et tous convergent avec la deuxième mouture du programme européen NAIADES. Parmi ceux-là figurent la « sécurité et la fiabilité », qui visent notamment à élaborer des normes équivalentes de prescriptions techniques. Le verdissement de la flotte a été également l'objet d'une grande attention, même si les moyens techniques pour y parvenir semblent ne pas faire consensus, étant donné la réticence des motoristes à investir sur un marché de faible importance et très diversifié (classe, secteur, âge,...). Le volet sur les qualifications professionnelles et les formations a abouti également à un long débat. Beaucoup d'efforts sont encore demandés aux professionnels pour que soient harmonisées les qualifications et les formations du personnel navigant, ce à quoi M. Dourent a répondu

que les métiers connexes et administratifs au fluvial devraient également mieux se former pour que leur action aient plus de sens dans la vie professionnelle des artisans bateliers. Enfin, de nombreuses interventions de juristes ont essayé de décrire le véritable « gruyère réglementaire » qui s'est emparé du fluvial depuis l'élargissement de l'Union Européenne, rendant le droit du travail très flou sur les conditions d'exploitation d'une entreprise.



## POINTS SUR LES PROBLÈMES COMMERCIAUX DANS LE TRANSPORT FLUVIAL

- Suite aux nombreux abus aux règles commerciales dont sont victimes certaines entreprises de transport fluvial de marchandises dans le bassin rhodanien, la Direccte de Rhône-Alpes a été saisie par la CNBA. Cette dernière a rendu ses observations à la Direction centrale de la concurrence et de la répression des fraudes de Paris qui nous fera part prochainement sur la possibilité ou non de réaliser d'autres enquêtes par les Directions régionales des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi territorialement concernées.

- Dans le cadre de la saisine de la Commission d'examen des pratiques commerciales effectuée par la CNBA au courant de l'année 2012, un rapporteur a été nommé récemment par ses membres. Il s'agit d'un spécialiste du droit des transports, professeur agrégé des facultés de droit, Monsieur Christophe Paulin. Celui-ci a été chargé entre autres, d'émettre

des avis sur la conformité au droit des pratiques actuellement constatées dans le secteur du transport fluvial. La CNBA a fait part au rapporteur des difficultés commerciales rencontrées actuellement par les bateliers.

- Pour rappel, et conformément à une délibération du Conseil d'administration en date du 26 septembre, la CNBA peut prendre en charge une partie des frais de procédure (à hauteur de 60%) pour toute action en justice engagée par un ou plusieurs bateliers dès lors que l'objet du contentieux soulevé porte sur l'intérêt général de la profession et est susceptible de faire jurisprudence.

Le(s) batelier(s) qui souhaite(nt) obtenir une participation financière de la CNBA pour un tel contentieux doivent faire parvenir leur demande par lettre motivée adressée au président de la Chambre qui décidera de sa recevabilité après consultation des membres du bureau de la CNBA.



## LA CNBA RÉPOND À VNF SUR LES COT

Le Directeur Général de Voies Navigables de France a soumis pour avis à la CNBA, le 02 décembre 2013, un projet de décision fixant le montant et le régime des redevances applicables aux occupations du domaine public fluvial (COT) par les bateaux des artisans bateliers pour une application au 1er janvier 2014. La Commission des Affaires Économiques et Sociales de la CNBA s'est réunie le 05 décembre dernier afin d'apporter ses remarques sur ce dossier épineux. La mise en place d'une telle grille tarifaire est proprement inacceptable pour la profession, c'est pourquoi la CNBA affiche une position ferme sur ce dossier. Aussi, il est demandé de maintenir l'accord de 2004 entre la CNBA et VNF qui prévoit la gratuité pour les artisans bateliers en activité pour l'occupation du domaine public fluvial. En outre, la commission a demandé l'approfondissement de cet accord en formulant deux propositions supplémentaires.

**Vous trouverez sur le site Internet de la CNBA (section adhérents / S'informer / Courriers CNBA), le courrier adressé, le 13 décembre 2013, au Directeur général de Voies Navigables de France. Vous y trouverez également la proposition initiale de VNF ainsi qu'un exemple concret illustrant la mesure.**

ZOOM SUR ...

## LA TVA EST-ELLE APPLICABLE DE CAS DE VENTE D'UN BATEAU DE COMMERCE ACQUIS PRÉCÉDEMMENT HORS TVA ?

La Direction de la législation fiscale (DLF) saisie de cette question par la CNBA en avril dernier a répondu le 14 novembre 2013 que désormais l'exonération de TVA prévue par l'article 261-3-1°-a du CGI ne s'applique pas à la cession de péniches qui ont, depuis leur acquisition, été affectées à des opérations soumises à la TVA.

La cession de péniche réalisée par un batelier est dorénavant soumise à la TVA au taux de 19.6% (ce taux passant à 20% à compter du 1er janvier 2014).

La DLF a fondé sa décision sur l'article 136 de la Directive 2006/112/CE du 28 novembre 2006 qui est beaucoup plus stricte que le texte français et la doctrine administrative.

En effet, le texte communautaire dispose que :

« Les Etats membres exonèrent les opérations suivantes :

1. Les livraisons de biens qui étaient affectées exclusivement à une activité exonérée (...), si ces biens n'ont pas fait l'objet d'un droit à déduction ;
2. Les livraisons de biens dont l'acquisition ou l'affectation avait fait l'objet de l'exclusion du droit à déduction de la TVA conformément à l'article 176. »

Cette disposition restreint l'exonération aux biens affectés à une activité exclusivement exonérée ou aux biens dont l'acquisition avait fait l'objet d'une mesure d'exclusion particulière.

Or les péniches sont utilisées dans le cadre d'une activité taxable et ne font pas l'objet de mesure d'exclusion particulière.

En se prononçant ainsi la DLF déclare l'incompatibilité du texte français (considéré trop large) à la Directive 2006/112/CE du 28 novembre 2006.

S'agissant des personnes qui souhaitent vendre leurs péniches et qui ont cessé leurs activités pour cause de départ à la retraite par exemple, ces dernières pourront vendre leurs biens hors TVA en tant que non-assujetties. Cependant ces personnes n'échappent pas à la régulation de la TVA qui se fait en moment de la cessation d'activité et qui consiste à reverser de la TVA pour tous les travaux d'entretien et d'amélioration sur les cinq années qui ont précédé l'arrêt d'activité.

**Si vous êtes un batelier en activité et que vous avez vendu votre bateau entre le 12 avril 2013 et le 14 novembre 2013 (délai de saisine de la DLF par la CNBA) et que vous n'avez pas encore payé la TVA y afférente, veuillez contacter le bureau des affaires juridiques de la CNBA, Mme Ruff Caroline au 01.43.15.91.58, pour connaître vos droits.**

## NOUS CONTACTER :

### CNBA PARIS

Tel : 01.43.15.96.96

Fax : 01.43.15.96.97

cnba.paris@wanadoo.fr

### CNBA DOUAI

Tel : 03.27.87.54.93

Fax : 03.27.90.80.34

cnba.douai@orange.fr

### CNBA LYON

Tel : 04.78.37.19.46

Fax : 04.72.40.00.41

cnba.lyon@orange.fr