



06
Juin
n°48

newsletter

La lettre d'information
de la CNBA.

Cher(e)s batelier(e)s,

Vous retrouverez ci-dessous les actualités du mois de mai 2014. Au sommaire :

- la demande d'indemnisation relative à l'arrêt de navigation consécutive à la grève des éclusiers,
- le transfert à l'URSSAF d'Ile-de-France des travailleurs indépendants bateliers,
- les premiers retours suite à la saisine de la Commission d'examen des pratiques commerciales,
- ainsi qu'un zoom sur les résultats de la réunion OEB/DG MOVE du 27 mai dernier.

Bonne lecture.
Cordialement,
Michel Dourlent

LES RENDEZ-VOUS A VENIR



Mercredi 11 juin, 9h :

Conseil d'administration du Port Autonome de Paris.



Mercredi 25 juin, 9h30 :

Conseil d'administration de la CNBA.



14 et 15 juin :

Pardon de la batellerie de Conflans-Sainte-Honorine et de Saint-Jean-de-Losne.



Mardi 1er juillet, 9h30 :

Réunion de la commission économique et sociale de la CNBA.



Lundi 16 juin, 9h30 :

Conseil d'administration du RSI.



DEMANDE D'INDEMNISATION RELATIVE À L'ARRÊT DE NAVIGATION CONSÉCUTIVE À LA GRÈVE DES ÉCLUSIERS

Le mouvement de grève des éclusiers des 19 et 20 mai 2014, a entraîné une **forte perturbation de la navigation** sur le bassin de la Seine (Seine amont et aval, Oise, Marne, canal du Nord, Yonne). De nombreux bateliers se sont trouvés bloqués aux écluses, engendrant pour eux une **lourde perte d'exploitation**. La CNBA a donc écrit à Voies Navigables de France en demandant la mise en place d'une **indemnisation** relative au dysfonctionnement du service de la voie d'eau.

Dans son courrier, la CNBA rappelle qu'une délibération de 2007 du Conseil d'administration de VNF prévoit l'indemnisation des transporteurs de marchandises en cas d'interruption de la navigation. Cependant, la grève ne fait pas partie de ce dispositif. Aussi, la Chambre nationale de la batellerie artisanale demande que les transporteurs fluviaux victimes de ce mouvement de grève bénéficient à titre exceptionnel d'une **indemnisation du préjudice commercial** subi suite à ces perturbations. Par conséquent, la CNBA demande :

- le versement d'une indemnisation sans franchise, calculée sur la base du nombre de jours de grève, soit du lundi 19 mai 2014 au mardi 20 mai 2014 inclus ;
- l'exonération des péages pour les transporteurs concernés par cet événement, sur les transports impactés.

La perte d'exploitation pour les mariniers est importante, c'est pourquoi, nous estimons qu'elle doit être un motif suffisant pour l'indemnisation automatique des transporteurs. Nous souhaitons que l'actuelle délibération sur les indemnités d'immobilisation soit modifiée en ce sens. Cette proposition pourra être portée à l'ordre du jour du prochain Conseil d'administration de VNF.

Par ailleurs, la CNBA en appelle à l'instauration d'un **service minimum** qui permettra d'assurer une continuité de l'activité du transport fluvial.



LES TRAVAILLEURS INDÉPENDANTS BATELIERS TRANSFÉRÉS À L'URSSAF D'ILE-DE-FRANCE

Le 1er janvier 2008, a été mis en place l'Interlocuteur Social Unique (ISU), dans le but de simplifier les démarches des travailleurs indépendants auprès des caisses RSI et des URSSAF.

Lors de la création du RSI, Monsieur Michel Dourlent, Président de la Chambre nationale de la batellerie artisanale avait obtenu que les artisans bateliers (code NAF : 5040Z – Transports Fluviaux de Fret), soient regroupés au sein du RSI IDF Centre, ce qui a été le cas, mais ils ont été rattachés à l'URSSAF de Rouen.

Monsieur Dourlent, en qualité d'administrateur et représentant de la population batelière au RSI IDF centre, réclamait depuis plusieurs années, dans un souci d'harmonisation, que les bateliers soient rattachés à l'URSSAF d'Ile-de-France.

Une décision du 15 novembre 2013 prise par le directeur de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (ACOSS) a décidé que l'URSSAF d'Ile-de-France était désignée pour assurer le calcul et l'encaissement des cotisations et contributions dues à titre personnel par les travailleurs indépendants bateliers dans le cadre des dispositions de l'article L.133-6-3 du code de la sécurité sociale.

Cette décision est effective à compter du 15 février 2014

Les dossiers des travailleurs indépendants bateliers seront donc transférés prochainement, de l'URSSAF de Seine maritime, à l'URSSAF d'Ile-de-France à Montreuil.

Par ailleurs, Monsieur Daudet, va entreprendre une action visant à rapatrier au RSI IDF Centre tous les bateliers qui dépendent actuellement d'autres caisses du RSI

La CNBA se félicite de cette avancée et espère une meilleure coordination entre les différents partenaires sociaux.



RETOUR SUITE À LA SAISINE DE LA COMMISSION D'EXAMEN DES PRATIQUES COMMERCIALES (CEPC)

Suite à la préconisation du rapporteur général de l'Autorité de la concurrence lors d'une entrevue en février 2012, la CNBA a saisi la Commission d'examen des pratiques commerciales par courrier en juin 2012.

Pour rappel : la CEPC est une instance consultative placée auprès du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, qui veille à l'équilibre des relations commerciales en donnant des avis sur la conformité au droit de la pratique ou du document dont elle est saisie. Sa mission consiste également à examiner toutes pratiques susceptibles d'être regardées comme abusives dans la relation commerciale.

Ce courrier de saisine relatait les différents **disfonctionnements constatés dans les rapports**

commerciaux entre les partenaires économiques dans le transport fluvial, à l'origine de l'important déséquilibre constaté actuellement au détriment des transporteurs fluviaux. Suite à ce courrier, un rapporteur a été nommé pour instruire la requête déposée.

Le 26 mai dernier, la Commission d'examen des pratiques commerciales a répondu par courrier à la CNBA. Elle précise que l'instruction de la demande de la CNBA a été confiée à M. Christophe Paulin (professeur de Droit à la faculté de Toulouse) qui a remis son rapport à la Commission le 15 mai 2014. Celui-ci a été examiné par la Commission le même jour.

Au cours de cet examen, des membres ont souhaité que le rapport ne fasse pas état du droit prospectif (modifications réglementaires en particulier) et qu'il soit précisé, notamment sur la qualité de l'intermédiaire, sur sa responsabilité. Enfin, il a été souhaité que le rapport soit enrichi d'illustrations pratiques.

La Commission a donc décidé de mettre en place un **groupe de travail** informel associant des représentants de la DGCCRF (Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes), de l'ANIA (Association Nationale des Industries Alimentaires) et de Coop de France (fédération représentative des coopératives agricoles). Les résultats des travaux devraient, en principe, être soumis aux membres de la Commission lors de la séance prévue le 22 septembre prochain. A la lecture de ces résultats, la CEPC formulera des recommandations sur les actions à mener pour parvenir à un **équilibre commercial** dans le transport fluvial de marchandises.

..... ZOOM SUR ...

RÉSULTATS DE LA RÉUNION OEB/DG MOVE DU 27 MAI

Les derniers mois ont vu la constitution à l'OEB de deux groupes de travail sur des éventuelles mesures de crises à prendre pour essayer d'améliorer le fonctionnement du marché fluvial.

Deux groupes de travail ont été ainsi constitués pour rechercher des solutions dans la cale citerne et la cale sèche. Les représentants de la CNBA ont participé activement au groupe de travail de la cale sèche, répétant à l'envie l'opposition des élus de la Chambre à toutes mesures de capacité (règle du vieux pour neuf et déchirage) et en émettant des doutes argumentés sur des mesures visant à contrer la loi de la concurrence libre et non faussée. Les représentants de la chambre se sont également tenus au courant des résultats de groupe de travail cale citerne en émettant sensiblement les mêmes remarques.

Ce deuxième groupe de travail a émis un document établissant une liste de mesures à prendre, censées servir de base de discussion avec la Commission européenne. Le 23 mai, à l'occasion d'une réunion préparatoire OEB, il a été affirmé avec autorité que les mesures à prendre pour la cale citerne et sèche étaient sensiblement les mêmes et qu'il fallait donc discuter avec la Commission européenne d'une crise de cale globale européenne, alors que les correspondances précédentes entre le secrétariat de l'OEB et de la DG Move n'évoquaient que les problèmes liés à la cale citerne. Cette annonce inattendue a fait réagir la CNBA qui a réitéré ses positions prises lors du CA du 7 février dernier dans une lettre envoyée aux représentants de la Commission européenne deux jours avant la tenue de la réunion du 27 mai, afin de clarifier une nouvelle fois ces positions.

La réunion en soit a vu l'examen des mesures proposées par l'OEB par le chef du bureau fluvial de la CE, M. Théologitis, entouré de ses deux adjoints M. Van Der Hagen et M. Dieters. S'ils ont salué l'effort de réflexion fait de la part de l'OEB, ils ont pointé le manque de précision des mesures demandées et surtout l'absence de données chiffrées. Cela concerne notamment l'opacité qui règne dans la négociation de transport entre courtiers et transporteurs sur laquelle la Commission européenne n'a que peu de prise, d'autant plus que les bateliers en général ne sont pas enclins à vouloir donner leurs données comptables. Cela dit, la CE s'est montré beaucoup plus favorable à agir pour une meilleure observation du marché, afin de limiter les phénomènes de surcapacité.

La discussion fut plus tendue lorsqu'il a été abordé l'éventualité d'une mise en place d'une règle du vieux pour neuf largement soutenue par les représentants de Belgique et la Hollande. Cependant, la CE a douché leurs espoirs arguant que cette règle est trop pénalisante notamment pour l'arrivée future des doubles coques dans la cale citerne et que jusqu'à présent aucun Etat-Membre de l'UE n'avait formulé explicitement la demande de reconnaissance d'Etat de crise, condition sinequanone pour activer une telle mesure.

La mesure dite de « désactivation de la flotte » n'a pas non plus remporté un grand succès auprès de l'administration européenne. Les plans de déchirages, qui étaient compris dans cette mesure, sont en effet difficiles à réaliser étant donnée le morcellement du marché du transport fluvial européen.

Les contradicteurs de l'OEB ont conclu qu'il n'y avait aucun problème à ce que les membres de l'OEB expriment leurs désaccords, et que cela ne nuit en rien à leur image, et qu'ils seront toujours ouverts à de nouvelles discussions. Ils rappellent donc leur accord pour améliorer l'observation du marché, mesure qui fera l'objet d'une réunion entre le secteur et l'UE en septembre prochain.

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