



Quelques Chiffres préoccupants

Une étude publiée dans la revue « Transports N°464 de Novembre/décembre 2010 porte un titre qui fait un peu froid dans le dos : « **COMMENT EXPLIQUER LA PERMANENCE DE L'ARTISAN DANS LE TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES** ». Autrement dit, les économistes de la Sorbonne qui en sont les auteurs (Marianne FISCHMAN et Emeric LENDJEL) se demandent comment les artisans bateliers arrivent à exister encore alors que tous les clignotants économiques logiques sont dans le rouge.

La conclusion n'étonnera personne : « les chargeurs, tout comme les flottes industrielles trouvent en effet avantage à disposer d'une cale de réserve atomisée susceptible de réagir rapidement à toute demande imprévue »...cette cale de réserve présente une qualité essentielle : « une productivité horaire supérieure au salarié »...En d'autres termes, l'artisan peut attendre un affrètement ou dans un port, mais il peut aussi naviguer jour et nuit pour rattraper le temps perdu pour le plus grand bonheur du client.

Malheureusement, cette étude n'aborde pas le volet des ressources financières des bateliers et ne met pas en avant l'idée que cette flotte de réserve n'a pas à être financée par les gros armements. Elle précise toutefois qu'en période de crise, les grosses flottes réintègrent les trafics pour eux.

Mais avant d'arriver à ces conclusions, une série de chiffres retient l'attention :

- Au 19eme siècle, le fluvial assurait 30% du total des marchandises transportées, en 2009 il en assurait 3,1%.
- Entre 1998 et 2008, il y a eu une augmentation de 20,9% de TK (tonnes Kilométriques) transportées sur la totalité du réseau, ...mais une diminution de 11,1% de TK sur le réseau Freycinet.
- En 1980, le réseau Freycinet était utilisé à 95% de son linéaire, en 2008 il n'est plus utilisé qu'à 75%.
- En 2000 il y avait un total de 1070 entreprises fluviales, en 2007 il en reste 890.
- En 1985, il y avait 2800 entreprises **artisanales**, en 2007 il en reste 746 (le nombre est divisé par 4 en 22 ans)
- En 1980, on comptait 5000 bateaux pour une capacité totale de port en lourd (TPL) de 2.500 000 T, en 2010 , il nous reste 1400 bateaux pour un TPL de 1.200 000 T

CATEGORIE	Nbre en 2003	Nbre en 2008
Freycinets	950 unités	580 unités
400 t à 650 t	430 unités	310 unités
650 t à 1000 t	200 unités	200 unités
1000 t à 1500 t	200 unités	200 unités
plus de 1500 t	100 unités	100 unités

- La batellerie représentait : 33 000 emplois en 1930
1613 emplois en 2001
1936 emplois en 2007
- Entre 2001 et 2007 : le nombre d'artisans a diminué de 16%,
le nombre de salariés a augmenté de 73%

L'étude relève un vieillissement de la population artisanale et souligne le départ en retraite de 1/3 des artisans bateliers dans les années proches.

Derrière ces chiffres il n'y a pas grand-chose à dire, si ce n'est que l'on est en droit de s'interroger sur la survie de notre métier d'artisans bateliers. On savait déjà que dans les années 70, les grosses compagnies se sont débarrassées de leur flotte Freycinet en les revendant à leurs propres salariés, preuve s'il en était que l'artisan leur coûtait moins cher que le salarié. Cette étape a marqué le début du déclin du réseau Freycinet, largement abandonné par l'Etat Français qui a amené progressivement le Fluvial au rang du parent pauvre des Transports, loin derrière la route qui continue d'ingurgiter les impôts de Monsieur Tout le Monde en ronds-points divers et Améliorations du réseau. Il faut dire que les grands bénéficiaires sont les entreprises de BTP, les entreprises pétrolières et les banques qui savent judicieusement renvoyer l'ascenseur au moment des campagnes électorales...les bateliers, on le sait n'ont guère les moyens de financer une campagne électorale, qu'elle soit Présidentielle ou non et représentent une force électorale dérisoire.

La Modification des Statuts de la CNBA En Débat

Le 25 Mars, la CNBA va réunir son conseil d'administration pour notamment débattre de la modification des Statuts de la Chambre qui datent des premiers jours de la Chambre qui vient de clôturer ses 25 ans d'existence.

Les réalités quotidiennes de la batellerie artisanale d'aujourd'hui, qu'elle soit Française ou Européenne, offrent des perspectives inquiétantes pour le futur proche : il est clair que les solutions ne viendront pas de la bonne volonté ou de la générosité des pouvoirs publics ou des donneurs d'ordre. En France, nous avons l'énorme privilège d'avoir une structure bien à nous, financée par nous et qui dispose de moyens financiers importants : il faut que cette structure apporte à la profession, pendant qu'il en est encore temps, tous les services qui lui permettent de reprendre une place correcte dans l'économie du transport.

La Cour des comptes a conclu que les services rendus à la profession ne correspondaient pas au financement apporté : il faut donc en tirer les enseignements et redéfinir les missions de la Chambre vers les bateliers, pour être plus efficaces et plus près des ressortissants

Pour cela, il est indispensable d'ouvrir un débat de fond à tous les bateliers : cela signifie que les ressortissants de la chambre doivent avoir tous les éléments d'appréciation entre les mains et qu'il faut prendre le temps de faire le tour de toutes les propositions et idées qui viendront dans le débat.

A l'heure où ces lignes sont écrites, la Chambre n'a pris aucun engagement sur l'ouverture d'un tel débat, et n'a publié ni mis en discussion aucune proposition : je formule le vœux que le CA du 25 Mars décide d'aller vers la consultation des bateliers pour se donner un nouvel élan propice à mieux résoudre les problèmes auxquels il nous faudra faire face demain.

Il appartient à chacun de dire à la Chambre ce qu'il souhaite. Je reçois beaucoup de messages de confrères qui me disent leur attente d'un vrai débat : mais je vous invite à le dire à la Chambre, par courrier, par mail, par téléphone...c'est comme cela qu'on avancera.

Jacques DELHAY

NEGOCIATION SUR LES CONTRATS TYPES Le 24 Mars à la défense

Le Ministère a confirmé qu'une nouvelle réunion se tient le 24 Mars. Entre temps, la CNBA et La Glissoire avaient manifesté leur exigence de voir le Ministère prendre toutes ses responsabilités en assumant la Présidence de cette commission. Il a aussi été demandé que la clarté soit faite sur la représentativité des courtiers qui participent à cette commission : dans les faits, chaque courtier présent parle en son nom propre et ne représente que lui-même avec la particularité que ce sont toujours les mêmes qui interviennent pour bloquer toute tentative de progrès.

Nous allons mesurer la volonté du Ministère de créer les conditions pour sortir de ce qu'il faut bien appeler le Diktat des donneurs d'ordre qui entendent bien maintenir la profession dans un statut d'assujettissement total.

La question fondamentale est de savoir si les pouvoirs publics vont user de leurs prérogatives pour imposer le respect des règles et donc pour mettre un terme à la position dominante des donneurs d'ordre sur le secteur du transport fluvial : l'économie libérale nous a-t-on affirmé suppose la transparence et l'interdiction de position dominante d'un partenaire sur l'autre. C'est très exactement le contraire qui se passe dans la relation entre donneurs d'ordre et bateliers ...il faut donc y mettre un terme, et cela dépend des autorités.

Si cela n'est pas réglé, il est difficile d'imaginer une suite sereine à ces discussions.