



## Discours Michel Dourlent - Jubilé 28 septembre 2015.

Chambre  
Nationale  
de la  
Batellerie  
Artisanale

Etablissement  
Public National  
à caractère  
Administratif

43, rue de la  
Brèche aux Loups  
75012 Paris  
Téléphone :  
01.43.15.96.96  
Télécopie :  
01.43.15.96.97

E-mail :  
CNBA.PARIS@wanadoo.fr  
www.cnba-transportfluvial.fr

Monsieur le Vice Premier Ministre belge, Kris Peeters,

Madame, la Député européenne, Gesine Meissnet,

Monsieur, le Député, Roland Kortenhorst,

Monsieur le directeur du service port et navigation intérieure de la DG MOVE, Dimitrios Theologitis,

Monsieur le Directeur de l'Organisation Européenne des Bateliers, Christiaan Van Lancker,

Mesdames et Messieurs,

Cela fait quarante ans que l'Organisation européenne des bateliers a été créée pour représenter et défendre auprès des instances européennes les intérêts de la batellerie artisanale. Dès sa création en 1985, la Chambre nationale de la batellerie artisanale a rejoint l'OEB dans sa participation au développement du fluvial comme mode de transport sûr et performant participant à la réalisation du marché européen.

L'Europe a considérablement évolué. Ce qui, autrefois, n'était qu'une communauté européenne, s'est transformé en une Union européenne qui a orienté le devenir des transporteurs. La création de l'espace Schengen, l'instauration de la monnaie unique et les derniers élargissements à d'autres pays européens ont modifié la donne dans l'exercice de la profession de transporteur fluvial artisanal.

C'est dans cette logique que l'OEB a pu remplir pleinement son rôle en valorisant le potentiel de l'entrepreneur artisan et en défendant la profession de batelier à l'heure de la mondialisation des échanges et de la concentration du secteur des transports.

Dans le domaine fluvial, l'entrepreneur artisan d'aujourd'hui ne manque pas d'atouts face à la demande : sa réactivité constitue le cœur de son avantage concurrentiel. Lorsqu'il lui est autorisé de naviguer 14 heures par jour sur le réseau européen, le transporteur artisan peut alors démontrer une compétitivité à toute épreuve face aux autres modes de transport.

Le transporteur artisan se caractérise également par sa souplesse étant donné que son lieu de travail et de vie familiale se situent très souvent sur le bateau. Cette situation unique dans l'économie du transport est très appréciée par les clients.

Naturellement compétitif et travailleur, l'entrepreneur artisan dans le transport fluvial voit pourtant son avantage compétitif être limité par de nombreux obstacles, qu'il se refuse à considérer comme une fatalité.

Tout d'abord, l'entrepreneur artisan a besoin d'une harmonisation fiscale et sociale et un réseau moderne et entretenu pour soutenir la concurrence avec les autres modes de transport. La politique du tout routier a érodé les avantages naturels du transport fluvial qui a souffert d'un manque de soutien de la part des pouvoirs publics.

En France, le réseau dit à « petit gabarit » a été progressivement abandonné par la puissance publique. Cela constitue une erreur, sachant que le transporteur fluvial bénéficie d'une position unique, du fait de ses 8 500 km de voies fluviales. Situation qui rappelons-le permet au transporteur de relier Marseille à Bratislava.

Aujourd'hui nous assistons à une tentative de redynamisation des voies fluviales de la part de l'Union européenne.

Que de temps perdu et d'argent gaspillé !

Il aura fallu une récente prise de conscience des institutions européennes pour initier un transfert modal vers le fluvial et la création de corridors pour que ce mode de transport écologique et économique ait une chance de croître à nouveau.

Devant à un tel retard, les pouvoirs publics semblent quelquefois dépassés par les actions à entreprendre. Il suffit de voir les nombreuses hésitations des acteurs politiques et économiques face à l'éventuelle construction du canal seine-Nord Europe. Un projet dont on parle depuis plus de 40 ans !

Ce projet emblématique ne doit d'ailleurs pas faire oublier la liaison Saône-Moselle, ni la liaison Méditerranée-Mer de la Manche, qui constitueraient un grand bond en avant pour le monde fluvial. Difficile dans ces conditions de se projeter dans l'avenir pour le transporteur artisan européen...

Même si les évolutions du fluvial demeurent incertaines, les organisations doivent anticiper le futur de l'entrepreneur artisan. Les différents programmes européens en termes d'infrastructure, d'innovation, et de financement montrent une certaine prise de conscience du politique à l'égard du fluvial.

En effet, si l'infrastructure suit, et si le report modal s'intensifie, la petite cale retrouvera naturellement toute son importance. Nous avons par conséquent encore et toujours besoin d'entrepreneurs indépendants pour assurer le transport de marchandises à travers toutes l'Europe, sur toutes les classes de réseau navigable.

Ainsi, si la part du fluvial devait augmenter, il faudrait également un plan de renouvellement de la petite cale pour répondre à cette évolution. De nombreux programmes européens insistent sur la modernisation et sur l'innovation pour la cale existante. Mais pour répondre à la demande de transport fluvial que nous souhaitons croissante, il est évident que nous ne pourrons plus utiliser la cale existante issue de la fin de la seconde guerre mondiale. Nous comptons donc sur le lancement de plans nationaux et européen de renouvellement de la petite cale (inférieur à 1 500 tonnes) sur laquelle l'entrepreneur indépendant pourra déployer tout son savoir-faire.

Les organisations représentatives des transporteurs fluviaux ont également compris que l'entrepreneur artisan devra anticiper les évolutions du commerce international. Le batelier devra s'investir de plus en plus dans le transport de conteneur qui devient l'unité de référence dans le secteur des transports. Une nouvelle forme de bateau plateforme devrait d'ailleurs voir le jour, il serait capable de transporter, au minimum, dix conteneurs. C'est cette nouvelle forme de bateau qui représenterait l'avenir de l'entrepreneur indépendant et du secteur de la petite cale.

Nous le constatons, le batelier artisan et son conjoint, propriétaire de son entreprise qui travaille, entreprend, et innove peut tout à fait rester maître de son destin, s'il dispose du soutien des autorités assurant la gestion du réseau fluvial.

Il devra toutefois modérer sa nature indépendante pour s'assurer un avenir serein. Face à la concurrence des autres modes de transport, le batelier du futur devra comprendre qu'il ne peut ignorer le mal qui touche presque tous les membres de sa profession, à savoir le prix dérisoirement faible de son fret qui tire tout le secteur vers le bas. Le batelier artisan doit donc consentir à davantage de partage d'information pour que les données du marché soient connues et orientent mieux les choix économiques des bateliers artisans.

En résumé, il ne faut pas que la batellerie européenne devienne malade de son indépendance.

Dans la négociation commerciale, la position du batelier demeure souvent trop faible et conduit celui-ci à pratiquer une concurrence à outrance. C'est ainsi qu'un cercle vicieux se met en place pour toute une profession.

En combinant l'esprit d'entrepreneuriat du batelier et l'amélioration de l'image du fluvial dans les consciences écologiques et citoyennes, le transport fluvial artisanal peut tout à fait conserver et améliorer sa place en abordant son avenir sereinement.

A force de travail et de sacrifice, l'artisan d'aujourd'hui, peut encore accéder à une certaine réussite professionnelle. Mais au-delà des signes extérieurs de réussite, c'est les opportunités qui représentent une véritable richesse dans la vie d'un artisan. Comme il en arrive peu dans une vie d'entrepreneur, il va s'en dire qu'elles seront saisies par notre organisation, à qui je souhaite, car c'est aussi l'objet de notre évènement, un bon jubilé !