



C . N . B . A .

N° 3 – Juillet 2002.

## « L'AVENIR du FLUVIAL »

La Lettre parlementaire de la  
Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale

### EDITORIAL

*Les graves incidents survenus récemment sur plusieurs barrages du bassin de la Seine ont créé d'importantes perturbations dans le transport fluvial (ruptures de charge, retards, coûts supplémentaires, risques graves pour les hommes, les bateaux et le fret...). Cela montre à quel point nos infrastructures souffrent d'un réel manque d'entretien.*



Michel DOURLENT

*Le retard mis par ailleurs à réaliser la liaison Seine - Nord, depuis longtemps reconnue comme indispensable, met aussi en évidence l'écart qui s'est creusé ces dernières années entre le discours officiel d'encouragement au transport fluvial et la réalité du terrain.*

*Pour que la batellerie française remplisse pleinement sa mission, il faut maintenant que le nouveau Gouvernement prenne le problème à bras le corps et engage rapidement les décisions nécessaires à la mise à niveau de nos infrastructures fluviales.*

**Michel DOURLENT**  
Président de la délégation de la  
C.N.B.A.

NB : Michel DOURLENT assure temporairement la présidence de la C.N.B.A., en remplacement du Président Bernard BEAUSSART actuellement convalescent après un grave accident d'automobile. Nous espérons son retour prochain et lui adressons nos vœux chaleureux de rapide et complet rétablissement.

**Chambre Nationale de  
la Batellerie Artisanale**

34, Rue du Télégraphe - Bât. B - 75020 - PARIS  
Tél : 01 43 15 96 96 - Fax : 01 43 15 96 97  
e-mail : CNBA.PARIS@wanadoo.fr

### Le transport fluvial, un métier d'avenir ?

Alors que les autres modes de transport ont montré leurs limites, les bateliers devraient être confiants dans leur avenir : ne sont-ils pas capables d'assurer le transport de marchandises variées dans des conditions de sécurité, de coût, de respect de l'environnement tout à fait exceptionnelles ? (\*)

Pourtant, de nombreuses sources d'inquiétude rendent cet avenir incertain :

a) le coût du remplacement de leur bateau est aujourd'hui pénalisé par une taxation inadaptée sur les plus-values. Le seuil d'application de cette taxe doit impérativement être relevé pour favoriser les investissements et permettre le renouvellement normal de la flotte.

b) la réforme du régime des retraites des commerçants ne prend pas en compte la situation particulière des bateliers, itinérants qui travaillent dans le cadre de petites exploitations familiales, qui ont l'obligation d'être deux personnes à bord et dont le conjoint ne bénéficie pourtant d'aucun statut lui permettant de percevoir une retraite personnelle. La

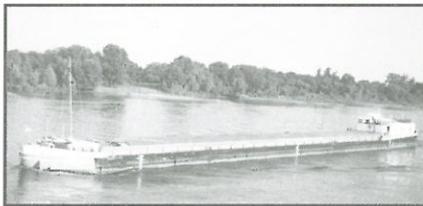
réversion modique qui était versée au chef d'entreprise au titre de son conjoint lorsque celui-ci atteignait 65 ans va, quant à elle être supprimée, privant ainsi définitivement les conjoints de tous droits ou les contraignant à adopter un statut que ces entreprises n'auront pour la plupart pas les moyens de financer.

c) l'application des « 35 heures » aux personnels d'exploitation du réseau limite considérablement les horaires de navigation, en particulier sur le réseau à petit gabarit, engendrant contraintes, pertes de trafics et diminution des revenus des transporteurs.

d) enfin, tandis que l'on construit sans cesse de nouvelles infrastructures pour les camions, le réseau fluvial n'a pendant longtemps bénéficié d'aucun investissement et se trouve donc aujourd'hui dans un état critique.

Confrontée à ces difficultés, la population batelière vieillit et ne se renouvelle pas. Afin de retrouver la foi dans une profession qui semble pourtant promise à un bel avenir quand on regarde de l'autre côté de nos frontières, les bateliers et leurs enfants attendent donc aujourd'hui des signes forts de la part des Pouvoirs Publics. Ne laissons pas passer notre chance d'offrir aux générations futures un environnement plus sain !

(\*) Une seule péniche de 38,5 mètres charge l'équivalent de 14 semi-remorques de 25 T !



### Une idée de « QUESTION ECRITE »

à poser au Ministre des Transports  
sur l'avenir du transport fluvial en  
France.

Une fois encore, le Gouvernement, par la voix du Premier Ministre, vient de manifester sa volonté d'encourager le transport par voie d'eau à la fois moins polluant, moins bruyant et moins coûteux.

Pour autant, comparé à nos voisins européens, le réseau fluvial français est en retard, tant par la taille de ses infrastructures que par son niveau d'entretien. De plus, les bateliers français supportent des contraintes sévères (horaires de navigation restreints sur la

majeure partie du réseau, taxation, conditions de retraites...), qui les pénalisent face à la concurrence européenne.

Ce contexte est suffisamment inquiétant pour que la profession traverse actuellement une crise sérieuse dans le recrutement de ses hommes et le renouvellement de ses bateaux. Si l'on y prenait garde, cela pourrait à terme hypothéquer gravement son avenir.

C'est pourquoi le Parlementaire souhaiterait connaître les intentions réelles du Gouvernement à moyen et long terme, tant pour le développement et l'entretien des infrastructures que pour l'amélioration des conditions d'exercice du métier de batelier.