

Les artisans bateliers : sociologie d'un groupe professionnel en mutation

Charlotte PAUL

Unité Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports, Travail (SPLOTT)

IFSTTAR

charlotte.paul@ifsttar.fr

Pour citer cet article, merci d'indiquer :

PAUL C., (2011) *Les artisans bateliers : sociologie d'un groupe professionnel en mutation*. 4 pages, Programme de recherche FLUIDE, Agence Nationale de la Recherche, Unité Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports, Travail.

Ce document n'engage que la responsabilité de son auteur

Les artisans bateliers : sociologie d'un groupe professionnel en mutation

Le réseau fluvial français est le plus grand d'Europe avec ses 8500km. Cependant, il présente quelques handicaps à la navigation, les nombreux ouvrages de franchissement, l'absence d'interconnexion entre bassins et la faible présence de voies à grand gabarit (24% du réseau, source VNF) concentrent le trafic de marchandises sur moins d'un quart des voies navigables [1]. Ainsi, le fluvial demeure un mode minoritaire dans le transport intérieur de marchandises avec 2,3% (t-km) en 2009 [1]. Cependant, en termes de production marchande, c'est le mode de transport qui résiste le mieux à la crise et enregistre la plus faible décroissance. En effet, depuis sa libéralisation en 2000^a, le trafic connaît une hausse de 3% en tonnes transportées et, de plus de 10% en tonnes kilomètres.

Sous l'impulsion européenne et dans le cadre du Grenelle de l'environnement [2], l'objectif de l'Etat français est de faire évoluer la part du fret non routier et non aérien de 14% à 25% en relançant le transport fluvial. En effet, les émissions de CO2 du secteur peuvent s'avérer 2 à 4 fois moindres que celles du transport routier sur une distance comparable [3]. Pour ce faire, il ambitionne de moderniser son réseau, sa flotte et cherche à introduire de nouvelles réformes. De nombreuses politiques de relance sont mises en œuvre, tant à l'échelle européenne que nationale, les entreprises implantées au bord de l'eau peuvent bénéficier d'aides de l'Etat pour construire des quais ou acquérir des appareils de manutention en échange de leur engagement à assurer une partie de leur transport par la voie d'eau [4]. L'Etat français étudie à nouveau des projets laissés longtemps de côté, le plus important étant le projet Canal Seine Nord, liaison de grand gabarit, devant relier d'ici 2017, le bassin de la Seine à celui de l'Escaut. L'intérêt de ce projet étant de relier les ports français aux ports de l'Europe du Nord qui permettrait de doubler les trafics et d'entraîner la création de plus de 6000 emplois dans le secteur [5].

Suite à la reprise, à la diversification des trafics ainsi qu'à la mise en œuvre de nouvelles infrastructures, le secteur est toutefois confronté à certaines difficultés. La question du renouvellement des générations se pose puisqu'un tiers des effectifs partira à la retraite dans les cinq prochaines années. Par ailleurs, avec l'ouverture du Canal Seine Nord, les bateliers français craignent la concurrence étrangère, mieux équipée, soutenue financièrement, et numériquement plus importante. Le marché du transport fluvial français pourrait s'en trouver bouleversé.

L'article propose un état des lieux des acteurs de la voie d'eau, les artisans bateliers ; il précise les récentes évolutions depuis la libéralisation du transport fluvial.

1. La place des artisans bateliers dans le transport fluvial de marchandises

Il existe deux types de transporteurs dans le transport fluvial : les artisans bateliers et les compagnies de navigation. Le groupe des artisans bateliers représente un ensemble de petites entreprises dont la définition présente un caractère flou. En effet, suivant le statut juridique, les artisans bateliers, ne produisant aucun bien, sont considérés comme commerçants (article 632 du Code de commerce) et emploient par convention moins de 6 salariés alors qu'ils sont classés comme artisans employant jusqu'à 9 salariés (transporteurs indépendants routiers et fluviaux 218a), selon la nomenclature de l'INSEE (PCS 2003).

^a La directive 96/75/CE du 19 novembre 1996 supprime progressivement les systèmes de « tour de rôle » afin d'aboutir à une libéralisation complète du marché le 1^{er} janvier 2000. Les contrats doivent désormais être librement conclus entre les parties concernées et les prix librement négociés, le cas échéant, au sein de bourses d'affrètement. La libéralisation du transport fluvial vise à stimuler la concurrence entre les différents modes de transport, à dynamiser le mode de transport par la voie d'eau et à s'harmoniser avec les autres états membres de l'Union Européenne.

D'après les données officielles, on peut faire le constat suivant : le nombre d'entreprises et de bateaux du secteur ainsi que le nombre d'actifs diminuent depuis 2001, alors que le chiffre d'affaires et la cale disponible augmentent.

Le nombre des entreprises artisanales et ses effectifs montrent que ce type de batellerie demeure prépondérant et nécessaire au fonctionnement du transport fluvial. Il n'existe pas de données publiques récentes et précises sur l'activité des artisans bateliers. Les seules informations disponibles sont celles fournies par la Chambre Nationale de la

Batellerie Artisanale (CNBA). Au 1^{er} juin 2009, la CNBA recense 1050 chefs d'entreprises. Une partie des artisans n'est probablement pas comptabilisée, il semblerait que les artisans migrants français (600) trouvent dans le Bénélux des conditions économiques et sociales plus avantageuses grâce aux facilités qu'offre la législation de l'Union Européenne [7].

La batellerie artisanale offre la plus grande capacité de cale disponible liée à une quantité importante de bateaux. Seulement, la flotte artisanale devient de moins en moins adaptée à l'essor du trafic, les deux tiers de la flotte sont construits avant 1970 et l'année moyenne de construction des bateaux de la flotte artisanale serait de 1956. De plus, les artisans bateliers, propriétaires en général d'un ou deux bateaux, naviguent principalement sur des bateaux de petit gabarit de type « Freycinet » (38,5m ; 350t) ce qui explique le faible tonnage moyen. D'après la CNBA, 60% de la flotte est constituée de ce type de bateaux, 25% de bateaux d'un port en lourd compris entre 400 et à 1000t et 15% de plus de 1000t. Les bateaux de petit gabarit permettent aux artisans bateliers de naviguer sur l'ensemble du réseau européen et d'après certains d'entre eux, ils présentent un atout considérable sur le marché du transport fluvial français puisque le réseau est majoritairement constitué de voies accessibles à ce type de bateaux (66,6%). D'après les premiers éléments de notre enquête auprès d'artisans bateliers, le choix d'investir dans un nouveau bateau en remplacement ou en addition avec le précédent s'effectue en général tous les 10 ans.

La batellerie artisanale et les flottes industrielles présentent des caractéristiques similaires en termes de flotte (âge, nombre de bateaux, cale disponible). Cependant on constate un écart considérable en termes de chiffres d'affaires, les artisans réalisent près d'un tiers du chiffre d'affaires total.

2. Morphologie d'un groupe professionnel en évolution

Le groupe des artisans bateliers se définit par une culture, par une transmission à l'échelle des générations, non seulement de savoirs et de savoir-faire capitalisés [8], mais aussi de valeurs, de manières d'être, au cours d'une trajectoire sociale.

Les artisans bateliers possèdent leurs propres institutions et leur syndicat (la Glissoire). Des caisses sociales sont spécialement dédiées à leur profession, les bateliers sont rattachés au régime Sociale des Indépendants (RSI) Ile de France Centre qui regroupe la santé, la retraite et l'URSSAF. Affiliés à l'Organisation Européenne des Bateliers, les artisans sont tous adhérents, à l'échelle nationale, de la CNBA (établissement public national à caractère administratif), créée en 1985 suite à une demande de la profession d'obtenir un statut officiel. Elle leur permet d'affirmer leur identité

Evolution du transport fluvial de marchandises			
	2001*	2007*	2009 (source CNBA/VNF)
Transport (compte propre+autrui) du pavillon français effectué sur le réseau français (en millions de tonnes)	25.67	30.36	29.02
Transport (compte propre+autrui) du pavillon français effectué sur le réseau français (en milliards de t-km)	4.09	5.24	4.91
Entreprises du secteur	834	782	n.c
Part des entreprises artisanales	97%	95%	n.c
Chiffre d'affaires net du secteur (millions d'euros)	244.7	365.3	n.c
Part du CA des entreprises artisanales	37%	28%	n.c
Effectif total	1613	1936	n.c
Part de l'effectif des entreprises artisanales	70%	62%	n.c
Flotte des bateaux	1894	1369	1336
Part de la flotte artisanale	n.c	n.c	70%
Cale totale disponible (millions de tonnes)	1,28	1,073	1.16
Part de la cale artisanale disponible	n.c	n.c	67%

Sources : Memento de statistiques et EAE des transports [6] en 2007, VNF, CNBA

professionnelle en défendant leurs intérêts matériels. En effet, elle joue le rôle d'une chambre de métiers et de centre de formalités des entreprises. Elle représente la principale source de données sur le groupe professionnel.

Le groupe professionnel est hétérogène mais se caractérise par un ensemble de traits sociaux communs. Parmi eux, l'âge, la formation et le statut de la femme montrent l'évolution de la morphologie du groupe.

Âge, la population batelière artisanale, dont l'âge moyen est de 45,7 ans en 2010, est souvent dite vieillissante. D'après les données de la CNBA, on sait que 30% des bateliers ont moins de 41 ans, 60% des bateliers ont entre 41 et 60 ans, et 10% plus de 60 ans en 2010. On constate que la population des moins de 31 ans a pratiquement quadruplé depuis 2004 ce qui indique que le groupe professionnel se renouvelle et rajeunit.

Evolution de la population batelière artisanale		
Classes d'âge	2004 (%)	2010 (%)
> 30 ans	4	14
31 et 40 ans	16	18
41 et 50 ans	24	29
51 et 60 ans	3	29
61 et 70 ans	24	9
< 71 ans	1	1

Source : CNBA

Formation, le mode de transmission est encore largement traditionnel et familial. En effet, la superposition de la sphère privée et de la sphère professionnelle au bateau facilite l'apprentissage d'un vaste ensemble de connaissances pratiques par un processus d'imitation des paroles et gestes techniques dès le plus jeune âge. Toutefois, la composition du groupe professionnel tend à se modifier, la reproduction sociale « à l'identique » au sein du groupe est en recul et les artisans du transport fluvial longtemps issus de familles batelières commencent à changer de profil. Ainsi, les voies d'accès à la profession s'élargissent avec de nouveaux entrants dit « d'à terre ». Selon les enseignants des deux principaux établissements qui forment aux métiers de la batellerie, entre un tiers et deux tiers des élèves scolarisés, seraient issus « d'à terre ». Suite à l'arrivée de ces entrants qui ne font pas l'expérience d'un tel processus d'acquisition de connaissances et de patrimoine, et à la recherche d'une harmonisation européenne, les différentes institutions du transport fluvial cherchent à améliorer le niveau de formation des acteurs. L'Education Nationale a mis en place en 2003 le diplôme de la mention complémentaire « transporteur fluvial » qui, en renfort du CAP « navigation fluviale », cherche à préparer le futur batelier aux logiques entrepreneuriales. Elle vise à faire acquérir les compétences nécessaires à l'exercice de la profession en termes de gestion (droit, comptabilité, fiscalité) et en termes techniques (sécurité, conduite). Cette formation devrait être progressivement remplacée en faveur d'un baccalauréat professionnel de navigation pour la rentrée 2012. De plus de nouveaux modes de création et de transmission d'entreprises sont mis en œuvre dans le cadre du Contrat d'objectifs et de performance 2010-2013.

Place de la femme, enfin, les artisans bateliers exploitent en général leur bateau avec leur épouse. À partir de plusieurs observations de terrain, on peut dégager un « idéal type » d'organisation fondé sur une division sexuelle du travail. Selon les situations de travail, la femme peut être à la barre ou aux cordages mais elle a principalement à la charge des tâches « invisibles » c'est-à-dire la gestion de l'économie familiale et domestique voire la gestion commerciale et administrative. Au sein du bateau, son rôle semble indispensable à la bonne marche de l'entreprise. Pourtant elle ne bénéficie toujours pas d'un statut qui garantit ses droits. Différentes mesures ont été mises en place afin d'y remédier. Depuis 2005, le conjoint du chef de l'entreprise artisanale est obligé d'opter pour l'un des trois statuts [9] : conjoint collaborateur, conjoint salarié et conjoint associé. La CNBA recense en 2010, 364 conjoints collaborateurs. Ce statut permet alors aux femmes de bénéficier d'une retraite. Mais une grande partie des femmes de bateliers ne se déclare toujours pas, la cotisation à l'assurance vieillesse, devenue obligatoire depuis 2007, représente un coût parfois trop important à supporter pour le couple d'artisans.

Le statut et la reconnaissance du rôle de la femme tend à évoluer, lié sans doute à l'arrivée de nouvelles entrantes « d'à terre » et aux efforts des diverses associations (Associations familiales batelières, la Vague des Femmes Batelières). Mais la reconnaissance de la femme reste encore fragile, dépendante de son mari ; le divorce peut entraîner une forte précarisation et une absence quasi-totale de ressources.

3. Mutations depuis la libéralisation du transport fluvial

Depuis 10 ans, les pratiques des artisans bateliers tendent à se transformer, le tour de rôle^b, acquis en 1938 à la suite de mouvements de grève pour contourner les intermédiaires, est définitivement supprimé en 2000. Jugé peu commercial, il constituait néanmoins pour les artisans l'unique porte d'entrée du marché du transport fluvial.

Les bourses d'affrètement représentaient alors de véritables lieux d'échanges, de rencontres et même de scolarité pour les enfants lorsque les artisans « se mettaient en tour » (temps d'attente d'attribution d'un voyage). Cet espace de sociabilité, favorisant « l'entre soi », garantissait d'une part la circulation des informations de type privé (décès, baptêmes) et commercial (prix). Il assurait d'autre part la transmission des savoirs professionnels (connaissances du réseau, difficultés de navigation) et l'échange de « bons tuyaux ». Le tour de rôle maintenait ainsi un réseau social, en particulier pour les femmes. Depuis la libéralisation du transport fluvial, de nouvelles pratiques tant sociales que professionnelles semblent être à l'œuvre.

On observerait un affaiblissement du lien social. Les membres du groupe professionnel, privés d'informations et de plus en plus isolés, développent pourtant de nouveaux espaces de sociabilité, des réseaux sociaux virtuels. En effet, on constate une multiplication de blogs/journaux de bord créés par les bateliers eux-mêmes (Kairospeniche), de sites internet qui leur sont dédiés (vagus-vagrant, groupes Facebook « infos batellerie » ; « forum batellerie », bordabord, etc.) ainsi que de forums portés par les différentes institutions du transport fluvial (VNF, la Glissoire). La mise en œuvre de ces sites, fréquentés par une grande partie de la profession favorise les relations sociales au sein du groupe et renforce leur culture professionnelle. Au-delà des échanges personnels, ces sites facilitent l'obtention des informations sur les difficultés de navigation (avaries, pannes d'écluse) en temps réel et permettent de maintenir une cohésion sociale en publiant par exemple les avis de décès dans la profession. Le renouvellement d'espaces de sociabilité, à travers ces réseaux virtuels, contribue au renforcement de leur identité professionnelle. Ils permettent de se définir par un travail de distinction vis-à-vis de l'extérieur (opposition par rapport aux non navigants) et par le partage d'une culture commune. Néanmoins, des espaces de sociabilité « physiques » persistent encore. « Les Pardons de la batellerie » (messes, baptêmes de bateaux et concours de pavoiement) sont également l'occasion de recueillir des informations et de renforcer les liens familiaux et amicaux.

Aujourd'hui, l'activité commerciale a pris une large place dans l'exercice de la profession. Les artisans seraient passés ainsi d'une logique professionnelle traditionnelle à une logique d'entreprise. Ils recherchent leur fret par eux-mêmes, mais isolés et peu formés aux rouages du marché, ils ont aujourd'hui peu de contacts directs avec les chargeurs. C'est la raison pour laquelle la partie commerciale reste encore largement confiée à des intermédiaires. D'autres choisissent d'intégrer des coopératives et évoluent encore dans un système de tour de rôle. Les artisans bateliers ne semblent pas mettre en œuvre de réelles stratégies commerciales, on observe toutefois des stratégies d'adaptation qui passent par l'acquisition de nouvelles technologies. Une partie d'entre eux investissent dans des bateaux de gabarit plus important (automoteurs de type rhéna, capacité de 1000 à 4000t, 135m x 11,45m) en vue de l'ouverture du Canal Seine-Nord ou dans des bateaux destinés à des trafics plus spécifiques tels que les matières dangereuses, pour disposer d'un avantage comparatif. L'électronique embarquée est également de plus en plus présente. L'Europe incite l'ensemble des navigants à s'équiper de système d'identification automatique (AIS)^c qui permet l'échange

^b Un système qui consiste à répartir dans une bourse d'affrètement, à des prix fixés préalablement et selon des conditions affichées, les demandes de transport émanant de la clientèle, selon le rang dans lequel les bateaux deviennent disponibles après leur déchargement. Les transporteurs sont invités, dans l'ordre de leur inscription à tour de rôle, à choisir successivement un transport parmi ceux qui sont offerts. Ceux qui ne choisissent pas conservent néanmoins le bénéfice du rang de leur inscription (Art. 1, Directive 96/75/CE du Conseil du 19 novembre 1996 concernant les modalités d'affrètement et de formation des prix dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable dans la Communauté).

^c En 2005, l'Union européenne a promulgué une directive 2005/44/CE relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les eaux intérieures de l'UE. Ces services comprennent un ensemble de services électroniques qui harmonisent l'échange d'informations entre la rive et le bateau. Grâce aux SIF, des informations relatives à des bateaux, leur cargaison et leur route, par exemple, peuvent être échangées de façon standardisée avec des bateaux dans toute l'Europe. Cela contribue à faciliter le trafic fluvial, à le rendre plus sûr et plus efficace dans toute l'Europe.

A l'instar de la Commission européenne, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) n'impose pas encore aux bateaux de navigation intérieure l'utilisation d'AIS à bord. La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin a déjà agréé des types et installateurs. Et les ports d'Anvers, Gand et Zeebruges rendent l'AIS obligatoire pour la navigation intérieure depuis le 1er mars 2011.

d'informations (l'identité, la position, la route des navires) entre bateaux ou avec la terre, dans une zone de navigation donnée.

Dans ce nouveau contexte libéral, la concurrence entre artisans bateliers est très forte, ces derniers estiment que les relations entre les différents acteurs du marché (bateliers, courtiers) se sont durcies. On remarque que cette concurrence accroît les comportements de surveillance réciproque, permis et renforcés par ces nouveaux outils technologiques.

Depuis 10 ans, les contours de l'identité professionnelle des artisans bateliers tendent à se redessiner. On observe une recomposition du groupe en termes de caractéristiques sociales, de pratiques culturelles et professionnelles. L'artisan batelier semble être le produit de nouveaux processus de socialisation impliquant l'introduction de nouveaux comportements, de nouveaux rôles professionnels disposant de stratégies de « carrière » [10]. Le cadre de référence des pratiques [11] de la batellerie artisanale (la culture de métier, le système de croyances, de valeurs et de normes) évolue mais demeure solide pour l'activité du transport fluvial.

BIBLIOGRAPHIE

- [1] Rapport sur voies navigables (RGPP opérateurs), N. de Saint Pulgent, C. Lecomte, M. Bradant, M. Jutteau, D. Lepidi, P. Rattier, juillet 2009
- [2] SOeS (actualisé au 1^{er} juin 2011), *Memento de statistiques des transports*, SOeS, Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement (<http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-densemble/1869/873/memento-statistiques-transports.html>)
- [3] Etude sur le niveau de consommation de carburant des unités fluviales française – Efficacités énergétiques et émissions unitaires de CO2 du transport fluvial de marchandises, TL & Associés consulting pour le compte l'ADEME, VNF, Janvier 2006
- [4] La navigation intérieure européenne, Observation du marché, 2010-1, Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, 2010.
- [5] VNF, Dossier de Presse Canal Seine-Nord Europe, 10 novembre 2010
- [6] SOeS (2009), *Enquête annuelle d'entreprises de transport en 2007* (<http://developpement-durable.bsocom.fr/statistiques/TableViewer/tableView.aspx?ReportID=583>)
- [7] Conseil Economique et Social Régional Champagne-Ardenne, Pour une politique régionale de développement de la voie d'eau en Champagne-Ardenne, séance plénière du 8 octobre 2004
- [8] ZARCA B., 1986, *L'artisanat français, du métier traditionnel au groupe social*. Economica, Paris
- [9] Loi n°2005-882 du 2 août 2005 (article 12 à 18) et le décret n°2006-966 du 1^{er} août 2006 obligent le conjoint du chef d'une entreprise artisanale, commerciale ou libérale qui y exerce de manière régulière une activité professionnelle, à opter pour un statut.
- [10] HUGHES E., 1958, *Men and their Work*, The Free Press, Glencoe.
- [11] DE COSTER M., PICHULT F., 1998, *Traité de sociologie du Travail*, De Boeck Supérieur, Bruxelles.

Projet FLUIDE (Fleuve, Urbain, Intermodal, Durable)
Au service d'une mobilité durable : les grandes villes fluviales françaises et leur port.
Etude comparée Paris-Lyon-Lille-Strasbourg et comparaisons internationales
(2010/2013)



Paris, Lyon, Lille et Strasbourg disposent chacune d'un ou plusieurs ports fluviaux situés au cœur de leur aire urbaine. Ces derniers peuvent-ils être au service d'une mobilité durable pour approvisionner en marchandises leur aire urbaine, depuis les grands flux internationaux jusqu'à la distribution en ville ?

<http://www.inrets.fr/les-partenariats/sites-web-projets-de-recherche/fluide.html>

