

CHRONIQUE D'UNE MORT ANNONCEE.

Un secteur en voie de disparition, une population à protéger sous peine de voir disparaître une image d'Epinal.

Sur l'arrière de son bateau,
Le batelier promène
Sa maison naine
Par les canaux.
Elle est joyeuse, et nette, et lisse,
Et glisse
Tranquillement sur le chemin des eaux.

Emile Verhaeren en a fait rêver des enfants et leurs parents, le long des berges. Ce temps s'annonce faire partie du passé si une mobilisation massive de chacun d'entre nous ne fasse changer quelques mentalités. En effet sous prétexte d'un commerce libéralisé, sans foi ni loi, des intermédiaires oppriment toute une population de transporteurs fluviaux.

Chronologie d'une lente agonie :

1974, premier choc pétrolier. Nos voisins bateliers belges sortent de deux mois de grève afin d'instaurer un tour de rôle avec des bureaux d'affrètement dans leur pays. Deux ans plus tard le carburant nous est rationné et on nous distribue des cartes où nous devons inscrire l'achat de fuel. Pas plus de 500 litres à la fois ! En France, nous sommes encore 4000 entreprises batelières, nos charges sociales s'élèvent avec les cotisations de retraite basées sur le revenu. Nous faisons en moyenne un seul transport dans le mois. Nous avons des syndicats et les séances de bourse sont parfois houleuses contre les affréteurs et certains petits malins qui ne respectent pas les consignes ; Il n'y a pas de travail pour tout le monde ! Nous sommes dans un gouvernement de droite, Valéry Giscard d'Estaing est Président.

1977, le Journal de la Navigation fait paraître un article en faveur du transport par voie d'eau. Transport économique et écologique. Le travail manque et on recherche déjà une solution par une démolition des vieux bateaux par jumelage. On ne parle pas de construction.

1981, les syndicats arrivent à instaurer une subvention à l'attente à l'affrètement. Le transport par voie d'eau représente 4 % du transport des marchandises. Le gouvernement a préféré accepter de donner une subvention que de transférer une part de la route vers le fluvial. Ce gouvernement est socialiste, François Mitterand est Président. Un grand rassemblement est organisé à la Mutualité, Monsieur Fiterman, ministre des transports, est présent. On conclut qu'il y a trop de bateliers !

1983, création du conjoint collaborateur. Dans la profession, personne n'y adhère puisque l'entreprise paye une cotisation complément conjoint. Le revenu batelier est tout juste suffisant pour valider les quatre trimestres requis. Grand événement, on construit quelques automoteurs type canal du nord.

1984, un été de manifestations : Les rames de trains emmènent la nouvelle moisson et les péniches restent à quai. La profession en colère vide les wagons sur les rails et manifeste devant l'Assemblée Nationale. Le gouvernement décide d'une commission et d'un futur plan social. C'est la commission Grégoire. L'ANTIB est le fer de lance de la profession avec à sa tête Achille Delasalle. Un avocat est au service de la profession et défend les intérêts des bateliers. Le verdict de la commission : Il y a trop d'automoteurs. Fera t-on la même chose aujourd'hui avec les camions ?

1985, Création de la Chambre de la Batellerie et transformation de l'ANTIB en l'EATE. La première à fonction de presque une chambre des métiers et la seconde de défendre le côté économique et commercial. A sa tête, une personne irresponsable s'enfuit avec la caisse. L'organisation est dissoute. C'est l'époque aussi de la SCAMBA, caisse à fonction de banque et de parts sociales. 110 bateliers en ont abusé et elle a été dissoute aussi laissant une dette considérable. Celle ci fut couverte par la CNBA, notre argent !

**B
O
N
N
E**

**A
N
N
E
E**

**2
0
0
8**

**B
O
N
N
E**

1986, le plan social démarre, la démolition commence, le cancer prolifère...Quelques pansements sont posés comme les aides à la modernisation. Encore gérées par ONN, là aussi, quelques personnes malveillantes se sont servies sur le dos des bateliers. Entre primes de départ, retraite et reconversion, la corporation batelière faiblit. Economiquement c'est l'époque des remises de prix, des programmations, des surestaries négociées. Les syndicats disparaissent puisque la C.N.B.A représente la profession au gouvernement. Mais la Chambre est sous tutelle de l'Etat... La politique des transports est le tout routier.

Pendant plusieurs années nous payons une taxe pour le déchirage, c'est à dire pour nous détruire. Et gare à celui qui ne s'en acquitte pas, il lui est interdit de naviguer. Les aides à la modernisation se modernisent et passent parfois jusqu'à 50% des travaux si on n'a pas 35 ans ! Les voies navigables se dénavigabilisent sans que personne ne s'en soucis. On entend parler d'une décision en haut lieu : on aura, à l'avenir besoin que de 400 freycinets, on est encore 1800...La libéralisation va arriver...Ce sera mieux, les gens qui savent l'ont dit...

1993, VNF remplace l'ONN et vient s'installer à Béthune. Elle nous dit « dans dix ans le réseau sera rénové... »

1999, la fin du plan social et dur réveil pour les conjoints sans retraite propre. A l'aube de la libéralisation, les tableaux sont remplis de transports. Les bateliers voyagent beaucoup et ne s'imaginent pas que cela pourrait changer. Nous sommes 1200 entreprises. Le gouvernement donne une subvention pour que la profession s'organise. Des groupements se créent, et souvent à leur direction, il y a un affréteur...Une organisation se met doucement en place : le C.A.T.F(Coordination Artisanale des Transporteurs Fluviaux).Le C.I.S(Cale Info Service) est créer et démarre en 2000. Un système de téléphone wap par intranet permet sans se déplacer de visualiser les transports offerts. Ce système met en collaboration les clients et les transporteurs. Mais les clients préfèrent encore se faire représenter par les intermédiaires. Le C.I.S est pourtant une organisation indépendante des courtiers. Ceux-ci signent d'ailleurs une charte de bonne conduite avec Cale Info Service. Mais quelques années plus tard, ils ne la respectent plus.

2001, grève et boycott des transports en janvier. Au bout de trois semaines, les affréteurs acceptent une augmentations de 5% mais sans contrat écrit ces augmentations ne durent que quelques jours... Puis c'est la réforme des retraites...

2003, Une association se crée et essaie de faire reconnaître les droits des batelières tout en promouvant le transport fluvial. La Vague des Femmes Batelières est fondée dans le Béthunois, berceau de la batellerie française.

2005, instauration de la loi sur le coefficient gasoil. Mise en place d'un système de rachat pour les femmes. Six années de rachat pour espérer 200€ de retraite.

2007, la batellerie est toujours en péril. Devant la hausse des prix nous avons voulu répercuter à nos clients et les intermédiaires ont refusé...

Cette chronologie résume la santé de la batellerie, aujourd'hui en soins palliatifs. Quand nous voulions une meilleure répartition du transport et du travail pour tous, nous avons reçu des aides à l'affrètement. Quand nous voulions une reconstruction diversifiée de la cale, on a instauré les aides à la modernisation. Quand les batelières ont revendiqué leur carrière professionnelle, on a admis qu'elles travaillaient depuis six ans...

Nous avons tous la désagréable impression d'être sans cesse incompris et incomprises.

Françoise Jolly.

**2
0
0
8**

La Vague des Femmes Batelières.
La Vague des Femmes Batelières.