

50377
1977
201-1

50377
1977

UNIVERSITE DES SCIENCES
ET TECHNIQUES DE LILLE 1

201-1

N° d'ordre H9

U.E.R DE GEOGRAPHIE

DOCTORAT DE 3^{ème} CYCLE



Analyse relationnelle des structures socio professionnelles de la chaîne de transport fluvial

TOME 1 - LE SYSTEME FLUVIAL

SCD LILLE 1



D 030 299616 5

JP. CHRUSZEZ 1977

50377
1977
201.1

50377
1977
201.1

Avant-Propos

Qu'il nous soit ici permis de remercier M. LENTACKER,
Directeur de cette thèse de 3^{ème} cycle, ainsi que M. TALMANT,
Directeur Régional de la Navigation du Nord et du Pas-de-Calais,
sans qui ce travail n'aurait pu voir le jour, puisqu'il n'est qu'une
tentative de systématisation de différents travaux réalisés sous sa
direction.





Introduction

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Le travail qui vous est présenté est une analyse de la chaîne de transport fluvial, définie comme un système social où interviennent plusieurs agents: transporteurs fluviaux, auxiliaires de transports, chargeurs fluviaux (industriels et commerçants) Administration (Ministère de l'Équipement, Office National de la Navigation).

En fait, ce système social ne constitue qu'un sous-système du système complet que constitue la société globale, ou même de l'ensemble que représente le transport en général. Notre démarche se limitera néanmoins à l'analyse du sous-système précédemment défini bien que, quand nécessaire, les conséquences de l'inter-action au système global seront largement développées.

Le point de départ de notre investigation est établi par l'analyse de Monsieur Michel CROZIER dans son ouvrage "La Société bloquée" (1) et en particulier par l'observation suivante : "... Mais il faut insister peut-être davantage sur la capacité "systémique" de l'ensemble social français, c'est à dire sur la possibilité pour la société française (ou pour les sous-systèmes qui la composent) d'instaurer entre les multiples groupes, organisations, classes ou secteurs entre lesquels elle se divise, des rapports de communication, de négociation, de conflit et de coopération qui permettent la connaissance exacte des faits, la prise de responsabilité réelle des partenaires, et qui conduisent de ce fait à l'élaboration d'un jeu plus constructif.

" Cette capacité systémique est particulièrement faible en France..."

Il s'agit pour nous dans les limites de notre objet de recherche : la chaîne de transport fluvial, d'analyser la capacité systémique de cet ensemble et de mettre en évidence les facteurs internes ou externes à ce sous-système social qui déterminent cette capacité.

(1) Edition de Seuil 1970.

Notre démarche s'est développée à deux niveaux d'approche différents :

- Au niveau des caractéristiques objectives qui définissent le sous-système social étudié : les infrastructures fluviales, le matériel fluvial, les différents agents, les règles du jeu régissant leur intervention -
- Au niveau des stratégies propres à chacun des groupes intervenants, stratégies qu'il s'agit de définir et mettre en évidence le plus clairement possible - stratégies d'ailleurs qui sont liées à la perception du rôle des autres agents. Nous nous devons de recueillir la perception du système fluvial par ces intervenants.

Il convient également de souligner les limites de notre démarche. Le système de transport de marchandises que nous avons quelque peu "isolé" pour les besoins de l'analyse n'a pas une telle autonomie.

Nous avons surtout cherché à formuler et interpréter les relations entre les transports intérieurs de marchandises et le système de production. D'autres liaisons existent, dont l'exploration serait nécessaire pour compléter notre analyse. Ce sont, par exemple, les interrelations entre transports de marchandises et de personnes, qui jouent un rôle majeur au plan des décisions et du financement des infrastructures ferroviaires et routières ; en ce qui concerne la voie d'eau, le problème des infrastructures est indissociable de celui des autres utilisations de l'eau : irrigation, énergie, consommations des industries et des agglomérations, etc... Il faudra aussi prendre en compte les relations entre l'évolution des transports internationaux, surtout maritimes, et les transports intérieurs. D'autre part, l'analyse des transports intérieurs est partiellement transposable aux transports internationaux de l'Europe de l'Ouest, dans le cadre d'une intégration économique croissante ; cependant, cette dimension nouvelle pose en des termes différents le problème de l'action des Etats.

La seconde limite de notre investigation est la dimension régionale de notre démarche, surtout en ce qui concerne le second niveau de notre intervention.

.../...

Le processus de transport fluvial dans la région Nord-Pas-de-Calais constituant notre champ d'étude limite le choix des intervenants dans la mesure où l'action de certaines catégories est régionalement déterminée. De plus, pour certaines catégories hétérogènes par la diversité de leur fonction ce sont les agents dont l'action est primordiale pour l'objet de notre analyse qui ont été retenus. C'est notamment le cas de la catégorie des auxiliaires de transport où le rôle du courtier fluvial est plus important pour la recherche de la capacité systémique que celui du manutentionnaire (dont l'importance est primordiale dans certains cas de figure économique).

De plus, un recul historique s'avérait bien souvent nécessaire, la situation actuelle est le fruit de processus qui se sont historiquement développés. La connaissance des facteurs décisifs dans l'évolution de ces processus est d'un grand intérêt quant à la détermination de la structure du système fluvial et de sa capacité systémique.

De même, la rareté de la littérature scientifique sur le transport fluvial en général et de celle traitant en particulier de problématiques apportant quelques éléments à notre réflexion, nous a incité à des enquêtes auprès des agents concernés eux-mêmes. Cette démarche a eu le double avantage de nous fournir les éléments d'analyse indispensables quant à la stratégie et logique des groupes en présence mais également de recueillir des données concernant les événements qui ont marqué l'histoire des vingt ou trente dernières années de certaines catégories et qui semblent avoir totalement échappé à la conscience collective de notre époque.

Nous avons également, afin de faciliter la lecture de ce rapport, constitué un lexique en annexe qui reprend tous les termes spécialisés utilisés dans ce travail.

DECEMBRE 1977

Première Partie

**LE SYSTEME
DE TRANSPORT FLUVIAL**

TABLE DES MATIERES

Première partie

Introduction

Chapitre I	-	Les agents de la chaîne de transport fluvial.	p 9
1.1.	-	Les transporteurs publics par voie d'eau.	p 9
1.2.	-	Les auxiliaires de transport.	p 20
1.3.	-	Les usagers de la voie d'eau.....	p 37
1.4.	-	Les Pouvoirs Publics.	p 52
Chapitre II	-	L'outil de travail.....	p 68
2.1.	-	Nécessité d'une démarche globale.....	p 68
2.2.	-	Importance respective des divers modes de transport	p 70
2.3.	-	L'outil de travail.....	p 79
Chapitre III	-	Les règles du jeu.	p 94
3.1.	-	La concurrence.....	p 94
3.2.	-	L'isolement.....	p107
3.3.	-	L'encadrement administratif.....	p114
Conclusion		p120

INTRODUCTION

La définition ou la caractérisation du sous-système social étudié par les données objectives qui le composent est une phase indispensable à notre analyse, à plus d'un titre.

Il était important de posséder une banque de données quantitatives sur ce sous-système afin de pouvoir le situer par rapport aux autres composantes de notre société ou de le comparer aux autres sous-systèmes internationaux.

De plus, dans la mesure où les données objectives du sous-système étudié sont le résultat de l'ensemble des inter-actions du système global, la connaissance des données objectives de ce sous-système nous permet d'évaluer son poids spécifique dans la totalité où il n'est qu'une composante, et du rôle qu'il lui est parfois dévolu ou assigné.

Dans ce sens, la réflexion sur le réseau fluvial ou le parc fluvial nous permet, par une approche évolutive et historique de cerner la politique des Pouvoirs Publics en matière de transport fluvial, ce qui est un indicateur pertinent de la place de ce sous-système dans l'ensemble du système total. Il nous faut néanmoins préciser une des limites importantes de cette démarche qui est notamment la polyvalence de la voie d'eau. La fonction transport de la voie d'eau n'est pas la seule, ou même la plus importante (fonction hydraulique, énergétique, etc...) C'est à dire que la place octroyée au sous-système fluvial de transport n'est pas le résultat unique de sa fonction transport. Par contre, la fonction transport de la voie d'eau est parfois recherchée et souhaitée non pas pour sa valeur intrinsèque mais pour les incidences à la baisse du coût de transport qu'elle provoque sur les modes de transport concurrents et notamment au niveau de la S.N.C.F. La position bord à canal, dans ce sens revêt beaucoup d'importance, et le gabarit de l'infrastructure fluviale dans la mesure où il a une conséquence sur le frêt fluvial, joue également un rôle décisif dans la stratégie des usagers ou de leur recherche d'une position avantageuse.

La connaissance des agents intervenant dans la chaîne de transport fluvial et des règles du jeu régissant leurs actions n'en n'est pas moins capitale quant à l'analyse ultérieure de la logique propre à chacun des groupes en présence. La réglementation, ou la production juridique en matière de transport fluvial, n'est comme ailleurs que le produit de la nécessité sociale qui va d'un ensemble de pratiques "réelles" structurées par des contradictions sociales "réelles" à un ensemble de codes juridiques et d'institutions ou d'appareils s'objectivant eux-mêmes dans de nouvelles pratiques. Il faut pour cela déchirer le "voile mystique" par lequel le droit masque la réalité sociale et d'abord la sienne propre : il faut décrypter le discours que tient le droit sur la société et sur lui-même, discours par lequel le droit se donne en permanence la double illusion qu'il est totalement autonome et indépendant des rapports sociaux et qu'il constitue le principe actif de leur transformation.

Notre démarche consistera à lire le droit non pas par lui-même mais en tentant systématiquement de le rapprocher de ce que nous saurons par ailleurs (cf. deuxième partie) des pratiques sociales effectives.

Les développements qui constituent la première partie de notre travail reposent essentiellement sur une analyse statistique des données fournies par les diverses publications de l'Office National de la Navigation, du Ministère des Transports et de l' I.N.S.E.E. mais procèdent également d'une réflexion sur la réglementation actuelle qui fait d'ailleurs l'objet de remises en cause de la part de certaines catégories d'usagers, ce qui semble démontrer que les conditions de sa production sont en voie de dépassement ou sont dépassées.

Chapitre 1

Les agents de la chaîne de transport fluvial

- * LES TRANSPORTEURS PUBLICS
- * LES AUXILIAIRES DE TRANSPORT
- * LES USAGERS DE LA VOIE D'EAU
- * LES POUVOIRS PUBLICS

CHAPITRE I

LES AGENTS DE LA CHAÎNE DE TRANSPORT FLUVIAL

Nous avons souligné en introduction générale l'impossibilité de procéder à une analyse des groupes en présence dans le processus de transport par voie d'eau tant étaient nombreux ces groupes dans certains cas de figure. De plus, certains de ces agents avaient une position secondaire par rapport aux objectifs de notre démarche. Nous examinerons dans ce sens, chacune des principales catégories, en explicitant le choix du groupe retenu pour l'analyse proposée en seconde partie.

1.1. - Les transporteurs publics par voie d'eau

1.1.1. - On distingue généralement les transports pour compte propre des transports publics. Les premiers sont réalisés par les industriels ou commerçants propriétaires de la marchandise transportée et du matériel fluvial usité. Leur réalisation fait l'objet d'une réglementation spécifique. Les seconds sont réalisés par les transporteurs publics par voie d'eau, propriétaires du matériel fluvial utilisé mais non de la marchandise. De même, ils font l'objet d'une réglementation particulière qui sera examinée au chapitre III de cette première partie. En fait, à ce niveau de l'approche nous pouvons observer que les transporteurs pour compte propre offrent peu d'intérêt pour notre recherche dans la mesure où ils sont en fait des salariés des entreprises productrices ou commerciales qui les emploient. Ils ne constituent pas véritablement un groupe de transporteurs spécifiques, bien que les entreprises réalisant des transports privés (ou pour compte propre) par voie d'eau méritent une attention particulière au niveau d'une réflexion plus large sur le transport en général.

1.1.2. - Les transporteurs publics par voie d'eau peuvent se définir comme l'ensemble des personnes physiques (patron - bateliers) ou personne morale (compagnie de navigation) propriétaire d'un ou plusieurs bateaux et dont la profession est d'effectuer pour compte d'autrui des transports par voie d'eau. Ces transporteurs publics par voie d'eau se décomposent en trois catégories d'agents ou groupes spécifiques :

- les artisans bateliers,
- les petites flottes,
- les compagnies de navigation.

Ces catégories ont fait l'objet d'une définition hybride qui fait appel à des considérations économiques : la taille des entreprises, et juridiques : la nature de la personne considérée. Il est évident que ces définitions n'ont de valeur que parce qu'usitées par l'Office National de la Navigation dans ses différentes publications statistiques.

Nous nous devons dans cette mesure de les préciser :

a) les personnes physiques

- Ce sont les patrons bateliers.

"Est patron batelier, au sens et aux effets du présent titre, toute personne, de l'un ou de l'autre sexe, dont la profession est d'effectuer des transports de marchandises par voie de navigation intérieure et qui, à cet effet, dispose au plus, en qualité de propriétaire, de co-propriétaire ou d'usufruitier, soit d'un bateau automoteur (1), soit de deux bateaux non automoteurs, à l'exclusion de tout bateau automoteur, ces bateaux devant être immatriculés dans un bureau d'immatriculation français des bateaux de navigation intérieure et être conduits par la personne susvisée ou par les membres de sa famille". Article 159 du Code des Voies Navigables.

(1) On considère comme bateau automoteur toute unité de transport fluvial qui possède ses propres moyens de propulsion à l'inverse des bateaux tractionnés (sans moteur) ou des pousseurs (sans cale).

Par abus de langage, on parle d'artisan - batelier. En fait, il est difficile de dégager une définition générale et exhaustive de l'artisan. En France, notamment, on a dénombré jusqu'à sept définitions légales simultanément en vigueur suivant qu'il s'agissait des lois fiscales, commerciales ou sociales.

Le maître artisan, protégé par le Code de l'Artisanat (1952) est un travailleur indépendant qui exerce personnellement, et à son compte, un métier manuel qui justifie de capacités professionnelles acquises, soit par un apprentissage au préalable, soit par un exercice prolongé du métier et qui se livre principalement à la vente du produit de son travail, de celui de son conjoint de ses enfants et de celui de cinq compagnons ou apprentis au plus.

Nous pouvons constater que le terme d'artisan - batelier est impropre, son activité principale n'étant pas la vente du produit du travail, celui-ci n'ayant aucune activité de production prise dans son sens premier : production de biens marchands. C'est donc par abus de langage, justifié par l'analogie avec les autres critères de la définition de l'artisan que l'on parle d'artisan - batelier ou de batellerie artisanale.

- les petites flottes : c'est l'ensemble des propriétaires d'un ou plusieurs automoteurs, et d'une ou plusieurs barges. Cette catégorie est très hétérogène. Elle comprend des exploitations voisines de celles de l'artisanat batelier et des entreprises bien plus importantes que certaines compagnies de navigation. Une fois encore, cette catégorie a été retenue uniquement parce que utilisée par l'O.N.N. Elle n'a aucune réalité sociologique, et est trop hétérogène pour être considérée comme une véritable entité économique.

b) personne morale

- Ce sont les compagnies de navigation.

Toute entreprise fluviale qui possède la personnalité juridique adéquate, c'est à dire tout groupement d'individus auquel la loi reconnaît une personnalité juridique distincte de celle de ses membres.

Il faut signaler que l' I.N.S.E.E., emploie une distribution plus pratique bien qu'encore éloignée de la réalité sociologique. Elle distingue également ces trois catégories mais les définit comme suit :

- Artisanat ou patrons bateliers : l'ensemble des possesseurs d'un ou deux bateaux (automoteurs ou non).
- Petites flottes : l'ensemble des propriétaires de trois ou quatre bateaux.
- Compagnies de navigation, entreprises exploitant cinq et plus de cinq bateaux.

1.1.3. - En fonction des catégories précédemment définies et des limites qu'elles véhiculent, inévitablement, il paraissait utile de comparer le poids économique des différentes catégories de transporteurs fluviaux. Cette analyse est effectuée à partir des transports publics de marchandises générales de trafic intérieur ou d'exportation : ce sont les transports effectués en vertu d'une convention au voyage, au tonnage, à temps ou à voyages multiples, donnant lieu au visa de la lettre de voiture dans les bureaux d'affrètement (1). L'année de référence retenue est 1974 et il nous faut également préciser que sont exclus de cette statistique :

- les transports d'importation,
- les transports privés ou spécialisés,
- les transports à réglementation internationale sur le Rhin et la Moselle

Notre trafic précédemment défini représente :

a) Rhin et Moselle exclus :

un peu plus de 1/3 du trafic total (1) ; un peu moins des 2/3 du trafic public total.

b) Rhin et Moselle compris :

un peu plus de 1/4 du trafic total et un peu plus de 1/3 du trafic public total.

Dans les deux cas, notre trafic représente une part supérieure à 1/3 du trafic public total.

Ce trafic se ventile comme suit entre les différentes Directions Régionales (2).

TABLEAU N° 1

VENTILATION PAR DIRECTION REGIONALE DU TRAFIC PUBLIC
DE MARCHANDISES GENERALES (intérieur et exportation)

Source O.N.N.

Année 1974

DIRECTION REGIONALE DE	TRAFIC EN TONNES	POURCENTAGE
PARIS	8.476.392	28,14 %
ROUEN	6.284.432	20,86 %
COMPIEGNE	4.347.531	14,43 %
LILLE	4.323.845	14,36 %
NANCY	2.339.351	7,17 %
NEVERS	1.388.463	4,61 %
LYON	1.302.035	4,32 %
NANTES	621.669	2,06 %
TOULOUSE	578.695	1,92 %
STRASBOURG	460.419	1,53 %
Ensemble (3)	30.122.832	100 %

(1) Le trafic total prend en compte les transports privés ou pour compte propre

(2) Le réseau national est découpé en dix circonscriptions administratives, intitulé Direction Régionale.

(3) La Sarre n'est pas comprise

.../...

Le faible pourcentage de la Direction Régionale de Strasbourg s'explique par la définition même du trafic considéré, le trafic à réglementation internationale étant exclus ainsi que les importations. Cette seconde caractéristique s'applique également à la Direction Régionale de Lille.

Il nous faut ventiler cette distribution précédente en fonction des catégories de transporteurs impliquées.

TABLEAU N° 2

DISTRIBUTION DU TRAFIC PAR DIRECTIONS REGIONALES ET
PAR CATEGORIES DE TRANSPORTEURS

Source O.N.N. Année 1974

(DIRECTIONS REGIONALES)	(COMPAGNIES DE NAVIGATION)	(PETITES FLOTTES)	(ARTISANS)	(PRIVES (1) + ETRANGERS)
(PARIS)	25,95	31,29	34,19	8,57
(ROUEN)	58,61	20,97	19,93	0,49
(COMPIEGNE)	4,67	16,29	46,90	31,74
(LILLE)	24,19	14,62	32,73	28,46
(NANCY)	7,27	9,84	53,55	29,34
(NEVERS)	5,71	21,13	58,23	14,93
(LYON)	32,54	11,48	48,31	7,67
(NANTES)	0	0,80	24,95	74,25 (1)
(TOULOUSE)	3,89	14,52	81,56	0,03
(STRASBOURG)	10,64	9,73	52,54	27,09
(Moyenne)	26,15	20,37	37,10	16,38

(1) Il s'agit uniquement de transporteurs privés réalisant occasionnellement un transport public de marchandises générales. A remarquer que pour la Direction Régionale de NANTES, ces transporteurs privés exécutent les 3/4 du trafic étudié. Pour les autres Directions Régionales, leur part est très minime.

Les artisans réalisent un peu plus de 1/3 du trafic étudié. Il nous faut néanmoins nuancer ce pourcentage par les remarques concernant les catégories utilisées. En effet, un transporteur possédant un automateur et une barge est classé dans la catégorie petite flotte, alors qu'il est en fait sociologiquement et économiquement un artisan - batelier.

Les compagnies de navigation réalisent environ 1/4 du trafic et les petites flottes 1/5 de ce même trafic. On peut estimer le pourcentage réalisé par les bateliers étrangers comme étant légèrement inférieur à 15 % du trafic considéré compte-tenu du rôle des transporteurs privés dans certaines Directions Régionales.

Une définition plus large de l'artisanat batelier, plus proche de la réalité, lui conférerait un pourcentage de trafic supérieur à celui énoncé précédemment. Cet exemple précis nous indique la prudence avec laquelle il faut manier les statistiques. Les catégories utilisées font souvent référence à des considérations parfois en contradiction avec les principes mêmes de toute démarche qui se veut scientifique. Loin de notre objet l'idée de faire un procès d'intention, mais tout discours fondé sur des relevés statistiques doit obligatoirement contenir les définitions précises des catégories utilisées.

TABLEAU N° 3

VENTILATION DU PARC 1973 : MARCHANDISES GENERALES PUBLIQUES
ENTRE LES COMPAGNIES, LES PETITES FLOTTES, LES ARTISANS

Source O.N.N. ..

CATEGORIES	NOMBRE DE BATEAUX	POIDS LOURD	% DE LA CAPACITE TOTALE	% NOMBRE TOTAL BATEAUX
Compagnies de Navigation	596	480.015	22,99 %	12,10 %
Petites flottes	1.322	509.147	24,39 %	26,84 %
Artisans	3.007	1.098.773	52,62 %	61,06 %
TOTAL	4.925	2.087.935	100 %	100 %

Le parc artisanal représente plus de la moitié de capacité de tonnage, avec près de 60 % du nombre des unités, alors que les compagnies avec un peu moins 1/4 de la capacité de tonnage ne possèdent que 10 % du nombre des unités. La catégorie petite flotte est bien une catégorie hétérogène, avec 1/4 de la capacité et 1/4 des unités.

L'analyse du rôle économique des différents transporteurs fluviaux nous montre l'importance de l'artisanat batelier quant au trafic considéré et nous incite à retenir ce groupe spécifique quant à notre problématique initiale. De plus, on constate qu'au niveau régional, son importance reflète la tendance nationale compte-tenu de la non-prise en compte des voyages à l'importation.

En fait, on peut accepter l'idée d'une bipolarisation effective des transporteurs publics par voie d'eau entre batellerie industrielle et batellerie artisanale. Par sa composition, la catégorie petite flotte a une pratique (1) qui se rapproche des pratiques de l'un ou de l'autre des deux groupes précédents, plutôt qu'une pratique particulière et autonome. Compte-tenu des remarques précédentes, nous avons tenté de caractériser l'évolution de ces deux catégories de transporteurs : artisanat batelier et compagnies de navigation.

1.1.4. - Cette analyse statistique repose d'ailleurs sur des définitions qui implicitement véhiculent l'idée d'une bipolarisation :

- l'artisanat batelier sera caractérisé par la notion de travail indépendant et vivant à bord du bateau (c'est à dire que cette catégorie comprend certains éléments précédemment classés dans la catégorie petite flotte).
- les compagnies de navigation seront définies comme les entreprises exploitant cinq et plus de cinq bateaux et qui emploient un personnel salarié pour l'exploitation de son matériel fluvial.

(1) Ce point fera l'objet d'un développement et approfondissement en seconde partie.

Cette catégorie comprend certains éléments de la catégorie petites flottes. Cette approche a été réalisée par l'INSEE, en accord avec le Ministère des Transports, qui a effectué en 1962, 1965, 1967 et 1969 le recensement des entreprises de navigation pour compte d'autrui.

Pour 1970, on peut estimer la population embarquée de plus de 20 ans à :

- artisans (hommes - femmes) : 6.400
- salariés ⁽¹⁾ (hommes - femmes) : 6.100

Une extrapolation du recensement général de la population de Mars 1968 nous donne une distribution par tranches d'âges de la population totale embarquée et des travailleurs indépendants propriétaires.

TABLEAU N° 4

POPULATION EMBARQUEE

TRANCHES D'AGES	POPULATION TOTALE EMBARQUEE	TRAVAILLEURS INDEPENDANTS (PROPRIETAIRES)
Moins de 20 ans	4.406	
De 20 à 30 ans	3.410	297
De 31 à 40 ans	2.852	835
De 41 à 50 ans	2.860	971
De 51 à 55 ans	745	247
De 56 à 60 ans	1.051	383
De 61 à 65 ans	858	346
Plus de 65 ans	762	326
TOTAL	16.944	3.405

(1) Salariés des Compagnies de Navigation, mais aussi des petites flottes,

Nous disposons également d'une distribution statistique caractérisant l'évolution de la catégorie "travailleur indépendant" mais pas uniquement des propriétaires, c'est à dire que sont pris en compte en plus essentiellement les contre-maîtres à la part (1).

TABLEAU N° 5

TRAVAILLEURS INDEPENDANTS

SOURCE O.N.N.

CATEGORIE	ANNEE	:	:	:	:	:	:	
			1962	1968	1969	1970	1971	1972
Travailleurs indépen-		:	:	:	:	:	:	:
dants		:	4.098	4.453	4.457	4.267	4.034	3.826 (a)
		:	:	:	:	:	:	:

(a) Dont retraités en activité : 245 pour 1970 et 1971, 219 pour 1972.

La régression de l'effectif de cette catégorie est évident, on peut accepter l'idée de la diminution de la population batelière artisanale, cette observation sera affirmée par l'étude de l'outil de travail à savoir le parc fluvial artisanal au chapitre II. De plus, les mécanismes de reproduction de ce groupe seront examinés en seconde partie.

Quant aux compagnies de navigation, on estimait à environ 200 en 1957 leur nombre et à 120 en 1975. (2) . . . l'I.N.S.E.E. lors de ses recensements, comme l'indique le tableau n°6, obtient des données différentes.

(1) Le contremaître à la part n'est pas propriétaire du bateau dont il a néanmoins la liberté d'exploitation. Il ne conserve qu'un pourcentage de son chiffre d'affaires, le reste est remis aux propriétaires du bateau.

TABLEAU N° 6

COMPAGNIES DE NAVIGATION

SOURCE INSEE

	1962	1965	1967	1969
Nombre d'entreprises	80	75	77	79
<u>Personnel navigant</u> :				
a) ouvriers qualifiés	4.420	2.261	1.820	1.740
b) ouvriers non qualifiés		1.686	1.043	998

Le nombre d'entreprises recensées par l'I.N.S.E.E. est inférieur aux estimations généralement admises, mais la différence trouve son explication dans la séparation Public - Privé. Les compagnies de navigation dans la plupart des cas exercent une multitude d'activités (société de courtage, d'assurance, de construction, de réparation, transport privé). On les considère, comme compagnie de navigation en fonction du pourcentage du chiffre d'affaires dû à l'activité transport pour ~~leur~~ compte d'autrui.

Ce pourcentage variant suivant les enquêtes et enquêteurs, il est très difficile d'étudier le phénomène de concentration, s'il existe, de ces compagnies de navigation.

Notre démarche en conclusion de ce premier point, est surtout indicative, la carence en matière statistiques d'information fiable et de définitions précises en la matière limite fortement la portée scientifique de notre investigation. De plus, ces données datent, certaines ont près de 10 ans, cette remarque constitue d'ailleurs un indicateur pertinent de l'intérêt que suscitent les transporteurs fluviaux ou la voie d'eau en général.

Toutefois, la régression du nombre des transporteurs publics par voie d'eau et surtout des artisans bateliers est une observation qui peut être acceptée comme exacte et qui sera confirmée par l'étude de l'évolution du parc fluvial au chapitre II.

1.2. - Les auxiliaires de transport

1.2.1. - Nous avons déjà souligné la forte hétérogénéité de cette catégorie. Le choix du courtier fluvial dans cette catégorie était celui qui s'imposait en fonction des objectifs de notre recherche : définir la capacité systémique de l'ensemble social considéré. Le courtier, en tant qu'intermédiaire entre chargeurs fluviaux et transporteurs, constitue un élément déterminant du système.

L'article 17 de l'arrêté du 29 Juin 1942 donne la définition suivante du rôle du courtier en affrètement :

"Le rôle du courtier est de provoquer les offres de voyage, de rédiger les pièces réglementaires des divers contrats de transport, de faire au marinier les avances sur frêt qui sont immédiatement exigibles, de surveiller pour le compte de l'expéditeur le chargement et le déchargement de la marchandise, et d'une façon générale, de représenter l'expéditeur dans toutes les opérations relatives à l'exécution des contrats de transport".

Le rôle du courtier en affrètement étant précisé, il convient de définir la nature juridique du courtage en affrètement. L'article 532 du Code de Commerce stipule actes de commerce : "... toute entreprise de manufactures, de commission, de transport par terre ou par eau ; ...".

"... toutes opérations de change, banque et courtage...".

L'article 633 ajoute :

"... la loi répute pareillement actes de commerce : ... tout affrètement ou nolissement, emprunt ou prêt à la grosse...".

Le courtage en affrètement est donc un acte de commerce. De cette classification découle naturellement la compétence des tribunaux.

1.2.2. - Le courtier de frêt a le monopole de la représentation des tiers aux bourses publiques d'affrètement. Il fait obligatoirement partie d'une chambre syndicale de courtiers de frêt. Il est établi auprès de chaque Direction Régionale d'Affrètement une chambre syndicale de courtiers de frêts. Sont seuls admis à représenter les tiers aux bourses d'affrètement organisées dans la circonscription de la Direction Régionale, les courtiers de frêts inscrits à cette chambre syndicale et qui en observent le règlement.

Il existe en France 8 chambres syndicales des Courtiers de Frêt :

- la chambre syndicale de la 1ère région économique à Douai
- la chambre syndicale de la 3ème région économique (1) à Rouen
- la chambre syndicale de la région parisienne (1) à Paris
- la chambre syndicale de la 14ème région économique à Nancy
- la chambre syndicale de la région de Strasbourg à Strasbourg
- la chambre syndicale du centre (1) à Paris
- la chambre syndicale de Lyon à Lyon
- la chambre syndicale de la région du Midi à Toulouse

Ces chambres syndicales sont regroupées au sein de l'UNION FEDERALE DES CHAMBRES SYNDICALES DES COURTIERES DE FRET.

De plus, la même chambre syndicale peut fonctionner auprès de plusieurs Directions Régionales.

Il est à noter qu'en fait, le monopole n'est pas obligatoire, un détenteur de frêt peut l'offrir sans intervenir en bourse, dans la mesure où il est propriétaire de la marchandise et qu'il agit pour son propre compte.

(1) Les chambres syndicales de la région Parisienne, du centre et de la basse-Seine se sont fusionnées en une seule chambre syndicale dont le siège est à Paris.

Un courtier peut faire partie de plusieurs chambres syndicales, et chacune d'elle élit annuellement un Président et un bureau. Elle établit son règlement qui est soumis à l'approbation du directeur de l'Office National de la Navigation. Chaque chambre peut comprendre des membres titulaires et des membres stagiaires. Ces derniers pourront demander, après deux exercices à ce titre, à devenir titulaires.

Pour cela, ils devront :

- être français, domiciliés et patentés en FRANCE et jouir de leurs droits civils.
- présenter un certificat de capacité professionnelle et d'honorabilité délivré par une chambre de commerce.
- présenter une demande écrite d'admission contenant, avec l'engagement de respecter le règlement de la chambre syndicale et les obligations de la profession, celui de constituer et maintenir le cautionnement fixé par le règlement de la chambre syndicale.

Les sociétés inscrites au Registre du Commerce peuvent être agréées comme courtiers si elles présentent des garanties équivalentes à celles qui sont imposées aux personnes physiques. Le bureau de la chambre syndicale statue sur la demande du postulant. La notification de la demande est effectuée par le Président de ladite chambre. En cas de refus, un recours est possible auprès du Directeur de l'O.N.N., puis en cas de nouveau refus, auprès du Ministre des Transports.

L'inscription à la chambre syndicale comporte l'obligation de faire du courtage en affrètement sa profession habituelle. De plus, le courtier de frêt est tenu d'exercer sa profession dans un immeuble distinct de tout débit de boissons.

.../..

Des mesures disciplinaires sont prévues par l'article 21 de l'arrêté du 29 Juin 1942 dans les termes suivants :

"Les mesures disciplinaires que devra prévoir le règlement sont l'avertissement, le blâme, la saisie totale ou partielle du cautionnement, la suspension pour une durée n'excédant pas six mois et la radiation définitive. Les plaintes contre un courtier, qu'il s'agisse de ses faits personnels ou de ceux de ses employés, peuvent être formulées par un autre membre de la chambre syndicale, un transporteur, un expéditeur ayant traité avec le courtier, le directeur de la région auprès de laquelle fonctionne la chambre syndicale et le directeur de l'Office National de la Navigation".

"Elles doivent être adressées sous la signature du plaignant au président de la chambre syndicale qui consultera aussitôt le directeur de l'O.N.N. Si celui-ci le requiert, le bureau de la chambre syndicale doit statuer dans les huit jours. La décision prise par le bureau de la chambre syndicale est portée à la connaissance du directeur de l'O.N.N. qui peut, dans les huit jours requérir une nouvelle délibération".

"Lorsque le directeur de l'O.N.N. juge la peine insuffisante ou si la chambre syndicale ne se prononce pas, il saisit le secrétaire d'état aux Communications(1). Un recours peut également être formé devant lui par le plaignant ou par le courtier en cause."

"Le secrétaire d'Etat aux Communications prononcera l'une des sanctions ci-dessus prévues, il pourra en outre, étendre la radiation définitive d'une chambre à l'ensemble des chambres syndicales du territoire".

(1) Il s'agit d'un texte de 1942, il faut remplacer cette dénomination par
Ministre des Transports.

Cette précision du statut du courtier était indispensable à la compréhension des règles du jeu du système fluvial. De même, si nous avons donné des indications quant à son rôle, il nous faut développer les fonctions multiples que ce rôle peut provoquer.

1.2.3. - L'examen du statut du courtier nous a révélé que ceux-ci doivent remplir un certain nombre d'obligations dont notamment la suivante : ils doivent faire de la profession de courtier leur activité habituelle. Cela signifie qu'un courtier de frêt peut, à l'occasion avoir d'autres fonctions : habituel n'est pas synonyme d'exclusif ni de principal (1).

A de très rares exceptions près, les courtiers ont une autre activité, si bien que les chambres syndicales ont été amenées à se prononcer sur les professions jugées compatibles avec le courtage ; ont été reconnues comme telles les activités de :

- transporteur public,
- courtier ou agent d'assurances fluviales,
- expert ou arbitre fluvial,
- constructeurs ou réparateurs de bateaux fluviaux,
- agréés en douanes,
- transitaires,
- manutentionnaires,
- commissaires de transport.

Par contre "l'exercice simultané de toutes autres professions et notamment celles relatives au négoce des marchandises transportées devrait être prescrit à ceux qui, personne physique ou morale, exercent la profession de courtier de frêt".

Cette précision sur les autres activités complémentaires du courtier fluvial était nécessaire et préalable à l'analyse de ses différentes fonctions. Bien que ces fonctions soient en grande partie interdépendantes, nous les avons regroupées, pour la commodité de l'exposé,

(1) L'adjectif "habituel" est très ambigu : en effet, il implique la régularité de l'activité et celle-ci peut être très faible ou très intense.

dans les rubriques suivantes :

- fonctions administratives,
- responsabilités et fonctions d'organisation,
- fonctions financières,
- fonctions commerciales,
- autres fonctions.

On peut s'interroger sur la finalité de cette démarche, mais les relations entre groupes sociaux n'existent pas en dehors d'un ensemble de rapports organisés qui dépendent des différentes fonctions respectives de ces groupes. Quoique parfois très limitée, l'analyse "fonctionnaliste" s'avère à ce niveau de notre investigation l'outil propice à notre objectif.

a) Fonctions administratives.

Le courtier ayant reçu un transport de l'un de ses clients a pour mission de le faire exécuter :

- il prend contact avec le chargeur afin de préciser les conditions de chargement (date, lieu, nature de la marchandise).
- il fait afficher le transport en bourse d'affrètement.
- dès qu'un marinier s'est engagé à effectuer ce voyage, le courtier procède à la rédaction de la convention d'affrètement (ou contrat et, selon les cas, du connaissement ou de la lettre de voiture).
- il doit ensuite veiller à ce que le transporteur soit bien assuré : comme il cumule toujours son activité de courtier de frêt avec celle de courtier en assurances, ce problème est aussitôt réglé.
- il s'assure enfin que les pièces et documents de transport sont bien enregistrés par l'Administration.

Ce sont des tâches auxquelles se livrent tous les courtiers sans distinction de type et dont on peut dire qu'elles ne requièrent pas de compétence particulière.

Nous verrons (1) que le courtier perçoit théoriquement, pour ces tâches administratives, 25 F, et pour l'établissement d'un contrat et en cas de connaissance fluvial : 1°/.. de la valeur de la marchandise sans toutefois que la somme ainsi perçue puisse excéder 150 F.

En pratique, et malgré les recommandations de l'Union Fédérale, ces services ne sont pas facturés au client : il faut voir là une conséquence de la rivalité des courtiers à qui leur manque de discipline collective a finalement causé des difficultés financières.

b) Les fonctions d'organisation et de surveillance : la responsabilité du courtier.

Nous allons dans un premier temps, nous placer seulement dans le cas du contrat au voyage. Nous indiquerons ensuite comment il y a lieu de modifier notre analyse pour les contrats au tonnage.

- Cas des contrats au voyage.

Théoriquement, le courtier n'exerce pas de fonction d'organisation. Il est simplement mandataire d'un expéditeur pour exécuter un certain nombre d'opérations relatives au contrat de transport en particulier, comme nous l'avons déjà vu :

- inscrire l'offre de voyage faite par un expéditeur au tableau du tour de rôle.
- surveiller le chargement et le déchargement de la marchandise pour le compte de cet expéditeur.

(1) C.F. deuxième partie.

Par ailleurs, il exerce d'autres fonctions (rédaction des pièces du contrat, avances sur fret, rôle de ducroire), pour lesquelles on peut se demander s'il est toujours simplement mandataire de l'expéditeur ou s'il est en même temps mandataire du transporteur, ou encore s'il n'exerce en fait qu'un rôle qui lui est assigné par la loi, indépendamment de tout mandat.

Ce qui est certain, c'est que le courtier est normalement chargé d'exécuter des opérations parcellaires sans être véritablement censé organiser un ensemble d'opérations formant un tout.

Sur la plan des responsabilités, cette position de mandataire fait que le courtier n'a qu'une obligation de moyens et non une obligation de résultats.

Pour que le courtier ait une obligation de résultats et, corrélativement, ait la responsabilité de l'organisation du transport, il faudrait :

- qu'il soit incité à agir plus systématiquement en tant que commissionnaire de transport.
- qu'il puisse réellement assumer cette responsabilité, ce qui n'est guère possible à l'heure actuelle, aucune obligation de délai n'étant exigible du transporteur.
- que financièrement, il ait la possibilité d'assumer ce rôle de commissionnaire.

Pratiquement, la situation se présente un peu différemment et le courtier joue un rôle dont l'étendue dépend des désirs du client et des responsabilités qu'il accepte de prendre. C'est ainsi que tel courtier n'assume aucune responsabilité dans l'organisation de l'acheminement d'un produit, et n'est donc effectivement qu'un intermédiaire entre le chargeur et le transporteur, tandis que tel autre s'occupe des transports terminaux et de la manutention et agit presque comme commissionnaire de transport.

Le courtier est aussi censé surveiller, pour le compte de son client (l'usager), le chargement et le déchargement des marchandises ; mais, pas plus que pour le transport, il n'a de responsabilité dans l'exécution des opérations correspondantes.

Pratiquement, il est rare que le courtier puisse s'occuper à chaque fois, personnellement ou par le biais d'un représentant, du chargement comme du déchargement de la marchandise, en particulier si l'un des lieux correspondants est éloigné d'une de ses agences. De ce point de vue là, un courtier ayant une implantation géographique nationale est beaucoup mieux placé pour assurer cette surveillance. Toutefois, même dans ce cas, il semble que cette fonction ne soit qu'exceptionnellement exercée. Par contre, le courtier pourra être amené à intervenir ultérieurement comme médiateur entre chargeur et transporteur s'il y a litige.

- Cas du contrat au tonnage.

Ce que nous venons de dire est essentiellement vrai pour les contrats au voyage. Le rôle du courtier devient plus important quand on passe des contrats au voyage aux contrats au tonnage pour lesquels la liberté de contracter est plus grande, même si le contrôle préalable de l'administration y est plus rigoureux.

En particulier, le courtier négocie alors le frêt tant avec l'expéditeur qu'avec le transporteur et a une obligation de résultats avec l'expéditeur à partir du moment où il s'est engagé à faire assurer tel transport à tel prix. Dans ces conditions, le courtier agit alors pratiquement en tant que commissionnaire de transport.

Ainsi, en ce qui concerne les opérations physiques d'acheminement, on constate que, d'une part le courtier n'exerce que très rarement la fonction de surveillance dont il est chargé par la loi et que, d'autre part, il n'assume que très rarement la responsabilité de l'organisation du transport de bout en bout, fonction dont il n'est théoriquement pas chargé.

c) Les fonctions financières.

Elles sont au nombre de deux : le rôle de banquier et de ducroire.

Le courtier a servi d'intermédiaire entre un expéditeur et un transporteur en vue de l'établissement d'un contrat au voyage. Le marinier recevra, immédiatement après la bourse d'affrètement, une avance égale à 50 % du montant du frêt et pourra, à mi-parcours, exiger du courtier, un acompte sur le solde de 25 % du frêt.

Les 25 % restants seront dus et payés au marinier dès la fin du déchargement. En général, il ne réclame rien à mi-parcours et touche dans les 50 % du frêt après la fin du déchargement.

Autrefois, le marinier était réglé par le destinataire : les complications administratives engendrées par cette pratique furent telles, qu'à l'heure actuelle, c'est le courtier qui, dès l'annonce de la fin du déchargement, verse au marinier, directement ou indirectement (par crédit du compte de ce dernier), le solde du frêt et se fait rembourser par le chargeur. Cette procédure peut prendre un certain temps, en particulier pour les "gros courtiers".

Les modalités de paiement varient en fonction des clients ; ce point d'extrême importance pour le courtier va décider de la rentabilité de l'opération de courtage (1).

Le courtier est également ducroire du frêt. Cela signifie qu'il est tenu, quoiqu'il arrive, de verser au marinier la totalité du prix de transport. Le code des Voies Navigables et de la navigation intérieure accorde ainsi une grande protection au marinier en lui évitant les aléas de la vie économique - en particulier les faillites des clients ou les retards considérables nés d'une gestion officielle.

(1) Cette observation sera largement développée en seconde partie, lors de l'analyse de la concurrence interne au groupe des courtiers fluviaux.

d) Les fonctions commerciales.

Les textes réglementant la profession précisent que le courtier de frêt doit provoquer les offres de transport ; cela sous-entend qu'il doit prospector la clientèle susceptible d'avoir recours à la navigation fluviale.

Avant d'essayer d'apprécier la manière dont il s'acquitte de cette tâche, il convient d'effectuer d'abord un rappel historique de l'évolution de la réglementation, cette dernière étant particulièrement contraignante quant aux possibilités d'action du courtier.

Autrefois, le régime était celui de la liberté complète ; les frêts variaient au gré de l'offre et de la demande, la concurrence s'exerçant entre le rail et la voie d'eau et, à l'intérieur de celle-ci entre les compagnies et les artisans.

Au lendemain de la guerre de 1914 - 1918, le gouvernement décida de favoriser les lieux de rencontre et créa les bureaux d'affrètement. Le tour de rôle fut institué dès 1916, mais il était d'application limitée et possédait un caractère facultatif. Si les variations du frêt présentaient certains avantages du point de vue commercial, elles avaient un effet social désastreux pour les artisans. Les courtiers monopolisaient l'offre et la demande ; certains courtiers allaient jusqu'à proposer aux artisans des frêts très inférieurs au prix convenus avec les chargeurs.

En 1934, pour répondre aux vœux des artisans, on réglementa la profession de courtier de frêt, puis les contrats de transport mais on laissa le tour de rôle facultatif, ce qui permettait tous les abus. C'est dans ces conditions qu'éclatèrent les grèves de 1936, qui aboutiront à la réglementation des transports fluviaux.

La loi du 18 Juillet 1936 a institué le tour de rôle obligatoire pour tous les contrats au voyage ; les contrats relatifs à la navigation intérieure seraient traités à des taux de frêt obligatoires par des commissions régionales de régularisation composées de compagnies et d'artisans.

Dans le même temps, la gestion des bureaux d'affrètement passa sous l'autorité de l'O.N.N. Cette situation provoqua encore des remous dans la batellerie qui ne furent résolus qu'à la mise en vigueur de la Charte de la Batellerie, le 22 Mars 1941 : seul le directeur de l'O.N.N. est habilité pour fixer les frêts soumis à l'homologation ministérielle après consultation d'un comité de professionnels. L'O.N.N. publia des barèmes de frêt pour les contrats au voyage, barèmes qui ont été refaits en 1964 en tenant compte du prix de revient (kilomètres virtuels) de navigation sur telle ou telle voie d'eau.

Ce système apparut trop rigide, car il ne permettait pas de s'adapter en fonction de la concurrence exercée par les autres modes de transport. L'arrêté du 21 Mars 1949 créa des commissions régionales et une commission centrale qui furent habilitées à faire varier les frêts dans certaines limites (+ 10 % pour les commissions régionales, + 20 % pour la commission centrale) : il s'agissait d'équilibrer les trafics en opérant sur le niveau des frêts.

Pour qu'un courtier puisse conserver ses anciens clients, et en obtenir de nouveaux, il faut pratiquement que les conditions suivantes soient satisfaites :

- que le courtier possède une bonne connaissance :
 - . des possibilités techniques de la navigation fluviale (transport, moyens de chargement et de déchargement, possibilités de stockage),
 - . des contraintes relatives à la réglementation des transports fluviaux et des mécanismes correspondants.

- qu'il puisse présenter à son client des garanties de bonne exécution du transport,
- qu'il puisse lui offrir des prix compétitifs avec les autres modes de transport,
- et bien sûr, qu'il ait intérêt à conclure des contrats,
- et que le transport soit physiquement exécutable.

Nous examinerons lors de notre analyse sociologique du monde des courtiers fluviaux dans quelle mesure ces différentes conditions sont pratiquement satisfaites.

e) Autres fonctions exercées par le courtier.

Sa situation de double mandataire contribue à faire du courtier l'interprète des marins auprès des autres intervenants et vice versa. L'inter-action entre ces deux groupes sociaux constitue un élément capital dans notre problématique, dans la mesure où entre chargeurs fluviaux et transporteurs fluviaux (1) il n'y a pas de relations directes.

Le courtier est également utile à l'Administration pour le compte de laquelle il collecte les taxes : c'est une fonction encore importante à l'heure actuelle.

La T.V.A. sur le frêt est parfois payé par le courtier, ce qui permet au marinier, dans certains cas, de ne pas être en rupture de trésorerie.

Le courtier, par l'intermédiaire de son représentant à l'étranger fait fonction de bureau de change : il est rare en effet qu'un transporteur accepte de se faire payer intégralement en monnaie étrangère, le solde d'un voyage à l'exportation.

(1) Essentiellement pour l'artisanat batelier. Les Compagnies de Navigation ont leur service de courtage.

Nous avons fait une description assez fine des activités du courtier de frêt ; quelle en est la contre-partie pécuniaire ?

La commission de courtage a été fixée à 5 % et encore a-t-on prélevé 10 % de cette commission, soit 0,5 % au titre de la Loi Morice pour l'entretien des canaux.

Il est intéressant de constater que la loi autorise les courtiers à se faire facturer en sus deux tâches administratives :

- les frais de dossier, estimés à 25 F, qui pris individuellement peuvent sembler négligeables, mais qui augmentent de plus de 30.000 F l'actif d'un courtier faisant environ 1500 affrètements par an.
- la rémunération due au connaissance fluvial (1) négociable qui s'élève à 1°/.. de la valeur de la marchandise. Cette rémunération qui ne peut dépasser 150 F, contribue également à assainir la situation financière.

1.2.4. - Nous ne pouvons achever cette analyse descriptive du rôle des courtiers fluviaux sans procéder à une analyse statistique de cette population et de son activité. En 1972, il y a en France 107 courtiers régulièrement inscrits auprès d'une chambre syndicale et acquittant leur cotisation. Il y a huit chambres syndicales fonctionnant auprès des dix Directions Régionales rattachées à l'Office National de la Navigation. Chaque courtier pouvant appartenir à plusieurs chambres syndicales, le nombre total des inscriptions s'élevaient pour cette même année à 226.

De 1954 à 1972, on constate que le nombre d'agences de courtage inscrites auprès des huit chambres syndicales est passé de 301 à 226.

TABLEAU N° 7

CONCENTRATION DES ENTREPRISES DE COURTAGE FLUVIAL

C.S. ANNEES	PARIS	NORD	NANCY	STRASBOURG	ROUEN	CENTRE	LYON	MIDI
	1954	69	67	35	33	34	40	23
1972	49	45	31	24	28	25	18	6

On observe une diminution de 25 % du nombre des entreprises, ce qui est un taux élevé pour une profession caractérisée par une multitude d'entreprises artisanales.

De plus, le tableau n°8, ci-dessous, exprime par année et pour la Direction Régionale de Strasbourg le nombre N de courtiers ayant effectivement fait du courtage ainsi que le pourcentage de l'activité des quatre premiers.

TABLEAU N° 8

ENTREPRISES DE COURTAGE DE LA D.R. DE STRASBOURG

ANNEES	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71
N	18	16	16	14	16	14	15	14	13	12	11	9	8	7	7	8	8	7	6
%	80	82	81	85	77	88	86	92	93	92	87	96	97	97	97	98	95	95	94



Il est à constater que le courtage s'est concentré et qu'à l'heure actuelle, pour la Direction Régionale de Strasbourg, après la fusion SANARA / H.P.L.M. ne subsistent pratiquement plus que trois sociétés : SEE. G.MULER, NAVALSA et SANARA.

De même, on constate une concentration de l'activité au niveau régional. Cette concentration peut se mesurer au nombre d'agences faisant effectivement du courtage dans chacune des huit chambres syndicales ainsi que par le pourcentage P du chiffre d'affaires réalisé par les M plus importantes agences.

TABLEAU N° 9

CONCENTRATION DE L'ACTIVITÉ AU NIVEAU REGIONAL

SOURCE O.N.N.

Année 1972

Chambre Syndicale	Nombre de Charges	Pourcentage de l'activité exercé par les m plus importantes	
		Importantes M	Charges P
PARIS	34	2 5 10	34 56 74
NORD	35	2 5 10	36 59 78
NANCY	17	2 4 8	56 70 86
STRASBOURG	11	2 6	53 97
ROUEN	19	2 4 6	39 65 78
CENTRE	13	2 4 6	56 83 95
MIDI	3	1	86
LYON	9	2 4	81 94

Concentration de l'activité au niveau régional mais également national. Elle se mesure par le nombre n de courtiers réalisant le pourcentage p du chiffre d'affaires.

TABLEAU N° 10

CONCENTRATION DE L'ACTIVITE AU NIVEAU NATIONAL

SOURCE O.N.N.

ANNEE 1972

{	:	:	:	:	:	}
{	Nombre de courtiers	: 2	: 5	: 9	: 24	: 107107 }
{	-----	-----	-----	-----	-----	----- }
{	% de l'activité	: 36	: 54	: 65	: 85	: 100 }

Hormis quelques entreprises qui disposent d'un réseau national d'agences, le courtage est resté une activité concentrée sur une ou deux relations. Les combinaisons sont multiples :

- ROUEN/PARIS - PARIS/NORD - PARIS/CENTRE - NANCY-STRASBOURG.

En conclusion de cette approche, il nous reste à caractériser le poids des transports fluviaux réalisés par l'intermédiaire d'un courtier fluvial.

En 1971, le nombre total des affrètements réalisés dans les bureaux d'affrètement a été de 107.652 dont 13.056 transports ont été conclus sans l'intermédiaire d'un courtier. Ce nombre passe à 5.729 si l'on déduit les transports (7.327) de la Direction Régionale de Nantes qui n'a pas de chambre syndicale de courtiers de frêt.

Le pourcentage des affrètements sans courtiers est donc de :
 $5.729 : (107.652 - 7.327) = 5,7 \%$.

.../...

De plus en 1972, le trafic total s'est élevé à 108,7 M de tonnes, le trafic public total à 35,2 M de tonnes. Il nous faut retrancher les transports effectués dans la Direction Régionale de Nantes, environ 0,8 M de tonnes et ceux conclus sans l'intermédiaire d'un courtier, environ 2 M de tonnes.

Le tonnage total maximum traité par les courtiers s'élève donc à 32,4 M de tonnes, soit 29,8 % du tonnage total de toutes les marchandises transportées en 1972. Plus de 70 % des transports par eau ne concernaient pas les courtiers, c'est là un pourcentage important.

1.3. - Les usagers de la voie d'eau

Ce terme d'usager recouvre en fait les industriels ou commerçants dont l'activité a fait l'objet d'un transport par voie d'eau. Nous ne possédons aucune donnée statistique précise sur cette population et la nécessité de procéder à un recensement était inévitable. Dans ce sens, nous avons tenté de recenser l'ensemble des utilisateurs de la Direction Régionale de la Navigation du Nord - Pas-de-Calais (1) à partir des trafics voie d'eau réalisés en 1974. Certaines difficultés sont apparues, notamment lors du recensement des utilisateurs des ports publics, nous ne pouvons affirmer posséder un listing complet de cette population, néanmoins par rapport au tonnage total transporté par voie d'eau en 1974 par cette population, notre sous-population d'usagers recensés représente 98 % du tonnage total. On peut dans ce sens estimer acceptable notre univers d'enquête.

De plus, pour des raisons d'ordre technique (possibilité de croiser certaines variables structurelles de notre population avec certaines données recueillies lors de l'enquête postale auprès de cette population, nous avons procédé à l'analyse structurelle de notre population sur notre échantillon d'usagers ayant répondu à notre questionnaire postal (le taux de réponse a été de 90 % et les tests mathématiques appropriés ont affirmé la représentativité de cette population).

(1) Les limites géographiques de la Direction Régionale ne coïncident pas rigoureusement avec les limites de la région NORD - PAS-DE-CALAIS. La Sambre au gabarit Freycinet à l'Est et une petite partie des canaux du Nord et de St-Quentin sont rattachés à la Direction Régionale de Compiègne.

1.3.1. - Notre étude a pour population les utilisateurs de la voie d'eau en 1974. Cette définition de notre univers d'enquête est significative mais trop imprécise : il nous faut affiner notre proposition. Dans ce sens, nous avons procédé à une analyse descriptive de notre population à partir des données structurelles de l'échantillon ayant répondu à notre questionnaire d'enquête postal.

Le terme entreprise sera usitée plusieurs fois au cours de cette analyse, il nous faut préciser la réalité qu'il recouvre dans le cas particulier de notre investigation.

Nous avons pour chacun des établissements de notre population codifié leur nature en usitant la grille de codification de l'I.N.S.E.E., développée ci-dessous :

- 1 - Usine ou atelier.
- 2 - Chantier.
- 3 - Atelier ou chantier de réparation (réservé aux transports).
- 4 - Magasin de vente.
- 5 - Atelier - Magasin de Vente.
- 6 - Commerce non sédentaire.
- 7 - Commerce en appartement.
- 8 - Bureau.
- 9 - Entrepôt, dépôt ou remise.
- 0 - Autres.

.../...

Cette grille de codification très fine est adéquate pour l'ensemble des établissements du territoire national, mais présente trop de modalités pour notre population spécifique. Dans ce sens, nous avons procédé à un regroupement des modalités comme l'indique le tableau n°11.

TABLEAU N° 11

GRILLE DE CODIFICATION

CODE USITE Modalités	:	CODE I.N.S.E.E. Modalités correspondantes
Autres	0	0, 3, 8 X
Usines ou ateliers	1	1
Chantiers	2	2
Commerces	3	4, 5, 6, 7
Entrepôts	4	9

L'ensemble de notre population interrogée se distribue comme suit, en fonction de cette grille de codification.

.../...

TABLEAU N° 12 : Nature de l'Entreprise

Caractéristiques	Modalités						TOTAL
	Autres	Usines ou Ateliers	Chantiers	Commerces	Entrepôts		
Effectifs	0	1	2	3	4	178	
Pourcentages	13,48 %	44,38 %	10,11 %	24,72 %	7,30 %	100 %	

La réflexion sur la nature des établissements de notre échantillon nous permet de préciser la notion de cycle de production employé précédemment : nous appellerons production l'ensemble des processus qui vont de l'élaboration d'un objet à sa consommation. Dans ce sens, on peut distinguer deux sous-systèmes dans ce cycle complet : la production proprement dite et la distribution.

Ces deux sous-systèmes représentent respectivement :

- 63 % des entreprises de notre échantillon pour la production proprement dite.
- 37 % des entreprises de notre échantillon pour la distribution.

(Ces pourcentages sont établis, la catégorie "Autres" exclue).

De même, nous avons procédé à partir de la classification par activités de l'I.N.S.E.E. à l'élaboration de 10 catégories qui couvrent l'ensemble des activités économiques selon une structure adaptée au transport par voie d'eau.

.../...

TABLEAU N° 13 : Nomenclature des secteurs d'activités

SECTEURS D'ACTIVITES	CODES
Industries agricoles et alimentaires	0
Activités liées à la production d'énergie	1
Industries du bâtiment et des travaux publics	2
Industries sidérurgiques et métallurgiques	3
Industries électriques, mécaniques et biens d'équipement	4
Industries chimiques	5
Industries textiles	6
Industries du bois, papier et denrées	7
Commerces et Services	8
Industries diverses	9
Auxiliaire de transport	10

Pour chacune de ces catégories figure en annexe la correspondance avec la nomenclature N.A.E. de l'I.N.S.E.E.

.../...

TABLEAU N° 14 : Secteurs d'Activité

en nombre d'entreprises

Caractéristiques	Secteurs d'Activité												TOTAL
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
Effectifs	49	6	31	12	1	14	1	3	56	2	3	178	
Pourcentages	27,53	3,37	17,42	6,74	0,56	7,87	0,56	1,69	31,46	1,12	1,69	100 %	

Nous avons souligné précédemment que les commerces constituaient environ 37 % du nombre de nos entreprises, on retrouve ce fort pourcentage pour l'activité commerciale qui regroupe 31,46 % de nos entreprises, suivie des industries agricoles et alimentaires qui regroupent 27,53 % des entreprises. Il faut également remarquer les industries du bâtiment et des travaux publics qui regroupent 17,42 % de nos entreprises.

Ces trois secteurs d'activités : industries agricoles et alimentaires, industries du bâtiment et des travaux publics, commerces et services, représentent ensemble plus de 76 % du nombre des entreprises ayant utilisé la voie d'eau en 1974.

Il faut néanmoins conserver présent à l'esprit que ces classifications par secteurs d'activité repose sur le nombre d'entreprises que renferme un secteur donné mais non sur le tonnage réalisé par voie d'eau par ces mêmes secteurs. Ce deuxième critère conférerait un tout autre classement.

On peut également définir une notion de taille de l'entreprise à partir du nombre de salariés qu'elle emploie comme l'indique le tableau n°15.

TABLEAU N° 15 : Nombre de salariés

Caractéristiques	Taille (1)	0	1	2	3	4	5	6	7	8	TOTAL
	Effectifs		63	37	27	6	22	8	8	6	1
Pourcentages		35,39	20,79	15,17	3,37	12,36	4,49	4,49	3,37	0,56	100 %

- (1) 0 = 0 à 19 salariés 5 = 500 à 999 salariés
 1 = 20 à 49 salariés 6 = 1000 à 1999 salariés
 2 = 50 à 99 salariés 7 = 2000 à 4999 salariés
 3 = 100 à 199 salariés 8 = + de 5000 salariés
 4 = 200 à 499 salariés

Environ 56 % de nos entreprises ont un nombre de salariés inférieur à 50 salariés, 71 % à 100 salariés et seules 8 % des entreprises ont un nombre de salariés supérieur à 1000 salariés.

Si l'on retient la définition courante des P.M.E. (Petites et Moyennes entreprises) comme l'ensemble des entreprises ayant de 10 à 499 salariés (dans ces cas précis nous étendrons l'échelle de 0 à 499 salariés), 87 % de nos entreprises sont des P.M.E.

C'est d'ailleurs dans les secteurs précédemment mis en évidence : industries agricoles et alimentaires, industries du bâtiment et des travaux publics, commerces et services, que l'on trouve les forts pourcentages de P.M.E.

.../...

A titre d'exemple, on peut reprendre quelques données de l'étude réalisée par la C.R.C.I. du Nord - Pas-de-Calais sur les M.P.I. régionales (moyennes et petites industries). Il y a dans la Région Nord, 4.480 entreprises employant de 10 à 499 salariés qui se décomposent comme suit par branches d'activité.

TABLEAU N° 16

REPARTITION PAR BRANCHES D'ACTIVITE DES M.P.I. (1)

	:	:	:
	:	Nombre d'entreprises	
	:	M.P.I.	

	:)
Bâtiment - Travaux Publics	:	1.400)
Textile	:	986)
Métallurgie	:	849)
Industries Alimentaires	:	382)
Bois et Ameublement	:	196)
Verre - céramique - matériaux de construction	:	158)
Presse - édition	:	127)
Chimie - caoutchouc - Corps gras	:	114)
Papier - carton	:	65)
Transformation matières plastiques	:	54)
Divers	:	149)

(1) ne sont pas pris en compte les commerces, les services ou les coopératives agricoles, etc.....

Le réseau des Voies Navigables du Nord et du Pas-de-Calais comprend 524 Km de Voies Navigables dont 220 Km actuellement à plus de 3000 T, le reste 304 Km ayant un gabarit de 250 à 340 T.

Il paraissait indispensable de ventiler nos entreprises en fonction de leur situation vis à vis de l'infrastructure fluviale à savoir :

- 1) : réseau Freycinet (250 T).
- 2) : réseau à Grand Gabarit (3000 T).
- 3) : l'un et l'autre (certaines entreprises ayant plusieurs établissements situés indifféremment au bord du réseau Freycinet ou au bord du Grand Gabarit).

TABLEAU N° 17 : Localisation

en nombre d'entreprises

Localisation	Réseau Freycinet	Réseau à Grand Gabarit	L'un et l'autre	TOTAL
Effectifs	81	84	13	178
Pourcentages	45,51 %	47,19 %	7,30 %	100 %

Les entreprises prises en considération se distribuent d'une manière identique entre réseau Freycinet et réseau à Grand Gabarit.

.../...

Notre démarche a caractérisé essentiellement jusqu'à ce stade la notion d'entreprise ; il nous faut également préciser la notion d'utilisation de la voie d'eau. Deux variables sont prises en compte : la nature du trafic et le tonnage transporté.

Nous avons établi trois catégories pour la variable "nature du trafic" :

- les entreprises n'effectuant UNIQUEMENT que des arrivages.
- les entreprises n'effectuant UNIQUEMENT que des expéditions.
- les entreprises réalisant arrivages ET expéditions.

Notre population se distribue comme suit en fonction de ces modalités.

TABLEAU N°18 : Nature du Trafic

Caractéristiques	Nature du Trafic	Arrivages uniquement	Expéditions uniquement	Arrivages et Expéditions	TOTAL
	Effectifs		83	33	62
Pourcentages		47 %	18 %	35 %	100 %

145 entreprises reçoivent par voie d'eau dont 83 uniquement, par contre seules 95 entreprises, soit un peu plus de 50 % expédient par voie d'eau dont 33 uniquement. Il y a une utilisation dominante de la voie d'eau pour les arrivages, c'est à dire pour les approvisionnements des entreprises. Cette dominante est-elle confirmée par le tonnage réellement transporté ?

L'analyse des tonnages réellement transportés a été établie à partir de données statistiques fournies par l'O.N.N. pour chacune des entreprises, et non à partir des résultats de l'enquête. Cette remarque explique la différence de la ventilation entre les différentes modalités de la variable "nature du trafic".

TABLEAU N° 19 : *Nature du Trafic - Ecart*

Sources	Nature du Trafic	
	Arrivages	Expéditions
Enquête Postale	145	95
O.N.N.	149	97

De plus, notre analyse des données O.N.N. porte sur l'année 1974, alors que notre investigation postale a été réalisée courant 1976, ce qui peut expliquer également les différences observées.

Nous avons, pour chacune des entreprises, étudié le trafic réalisé par voie d'eau en 1974.

.../...

TABLEAU N° 20 : Tonnage total

SOURCE O.N.N.

Année 1974

Caractéristiques	Trafic									
	- 1000T	1 à 2000T	2 à 5000T	5 à 10000T	1 à 20000T	2 à 50000T	5 à 100000T	1 à 200000T	+200000T	TOTAL
Effectifs	17	13	22	24	28	24	25	14	11	178
Pourcentages	9,55%	7,30%	12,36%	13,48%	15,73%	13,48%	14,04%	7,87%	6,18%	100 %

Près de 43 % des entreprises réalisent un trafic fluvial annuel et total inférieur à 10.000 T et seules 14 % réalisent un trafic supérieur à 100.000 T.

Une analyse plus fine nous a permis de distinguer la nature du trafic précédent : chargements, déchargements. 97 entreprises ont réalisé des expéditions et 149 entreprises des arrivages. (Voir tableau n°19).

TABLEAU N° 21 : Tonnage chargé

SOURCE O.N.N.

Année 1974

Caractéristiques	Trafic									
	- 1000T	1 à 2000T	2 à 5000T	5 à 10000T	1 à 20000T	2 à 50000T	5 à 100000T	1 à 200000T	+200000T	TOTAL
Effectifs	18	10	13	13	13	14	12	3	1	97
Pourcentages	18,60%	10,3%	13,4%	13,4%	13,4%	14,4%	12,4%	3,1%	1 %	100 %

Seules 4 % des entreprises ont expédié des tonnages annuels supérieurs à 100.000 T net. environ 56 % des tonnages inférieurs à 10.000 T.

TABLEAU N° 22 : Tonnage déchargé

SOURCE O.N.N.

Année 1974

Caractéristiques	Trafic									
	- 1000T	1 à 2000T	2 à 5000T	5 à 10000T	1 à 20000T	2 à 50000T	5 à 100000T	1 à 200000T	+200000T	TOTAL
Effectifs	22	10	16	21	22	22	19	10	7	149
Pourcentages	14,8%	6,7%	10,7%	14,1%	14,8%	14,8%	12,7%	6,7%	4,7%	100 %

46 % des entreprises reçoivent annuellement par voie d'eau moins de 10.000T mais 11% reçoivent plus de 100.000 T.

L'importance des arrivages, tant au nombre des entreprises concernées qu'au tonnage transporté est une caractéristique du transport fluvial.

1.3.2. - Cette approche descriptive a mis en évidence certaines variables structurales de notre population, il s'agit de poursuivre l'analyse en recherchant les liaisons ou relations, si elles existent entre ces variables. Notre démarche devant aboutir à l'élaboration d'une typologie, grossière certes, de notre population.

Dans la mesure où, nous avons précédemment mis en évidence le poids structurant de la variable "nature du trafic", il nous est apparu judicieux de rechercher les corrélations de cette variable avec les variables suivantes :

- Localisation,
- Taille,
- Secteur d'activité,
- Nature de l'établissement.

.../...

Ce travail statistique important a été réalisé, mais il serait fastidieux de faire figurer tout le développement de notre démarche dans ce rapport ce qui risquerait de compliquer sa lecture inutilement. Dans ce sens, nous développerons ci-après uniquement les résultats obtenus, à savoir une première typologie de cette population.

Nous avons fait figurer pour les principaux secteurs d'activité dont les entreprises sont utilisatrices de la voie d'eau, les caractéristiques essentielles de notre analyse statistique.

Les utilisateurs de la voie d'eau peuvent être classés en deux groupes :

- 1° Une multitude de petites et moyennes industries réalisant annuellement des tonnages peu importants, essentiellement en "arrivage" - les secteurs d'activité dominants de cette catégorie étant les industries agricoles et alimentaires et les commerces et services.
- 2° Un nombre restreint de grandes entreprises réalisant annuellement des tonnages élevés, en "arrivage", mais également en "expédition". Le secteur dominant de cette catégorie étant constitué des industries sidérurgiques et métallurgiques.

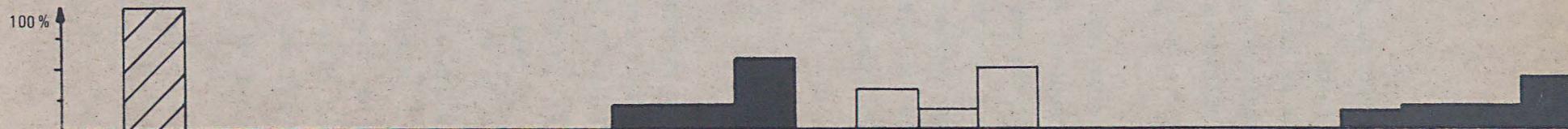
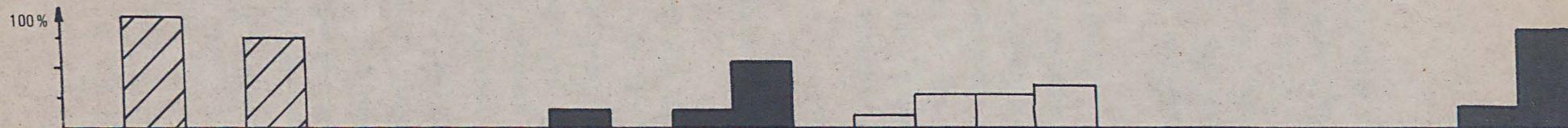
TABLEAU N°23

PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DES UTILISATEURS DE LA VOIE D'EAU

NATURE DE TRAFIC	
ARRIVAGES	EXPEDITIONS

TONNAGES TRANSPORTES							
ARRIVAGES				EXPEDITIONS			
0 à 2000t	2 à 10 000t	10 à 50 000t	5 à 200 000t	0 à 2000t	2 à 10 000t	10 à 50 000t	5 à 200 000t

TAILLE (nombre de salariés)				
0 à 19	20 à 49	50 à 199	200 à 499	500 à de 5000



1.4. - Les pouvoirs Publics

Il nous faut distinguer l'ensemble des questions relatives à l'entretien, le développement et la police des voies navigables qui est placé sous la tutelle du Directeur des Ports Maritimes et des Voies Navigables au Ministère de l'Équipement et l'ensemble des questions relatives à l'organisation de l'exploitation des voies navigables, placé sous la tutelle de l'Office National de la Navigation, créé à cet effet.

Nous focaliserons essentiellement notre analyse sur l'Office National de la Navigation, dont l'existence même nous indique qu'il a été amené à jouer un rôle particulier dans l'ensemble des relations entre intervenants de la chaîne de transport. L'approche historique s'avère dans ce cas indispensable, de même que la lecture des contradictions sociales que l'investigation historique met en relief. L'évolution des conditions d'exploitation comporte depuis la fin du XIX^{ème} siècle quatre périodes.

1.4.1. - *La navigation intérieure avant la création de l'O.N.N.*

La réalisation partielle du programme de travaux dit "Plan Freycinet" (Loi du 5 Août 1879) transforme profondément la navigation intérieure en France en créant de nouvelles voies et en donnant au réseau l'homogénéité qui jusque là lui faisait défaut. Il en résulte un développement important du trafic qui passe de 1,4 milliard de tonnes-kilomètres en 1870, à 2 milliards en 1880, 3,2 milliards en 1890 (24 millions de tonnes), 4,7 milliards en 1900 (32 millions de tonnes), pour atteindre 6,1 milliards en 1913 (42 millions de tonnes). Malheureusement, le rendement du matériel -- il s'agit alors de bateaux halés ou remorqués -- reste très insuffisant et, du fait d'une concurrence accrue du chemin de fer, le prix des transports fluviaux a nettement

tendance à baisser. Les compagnies de navigation, dotées de services commerciaux et disposant souvent de remorqueurs, arrivent à lutter contre le fer ; la situation est toute différente pour le petit marinier indépendant, inorganisé : "une grande partie du temps des bateliers, dit un document officiel de l'époque, se passe à attendre, attendre toujours et partout".

Afin de supprimer cette disparité entre les progrès de l'infrastructure et la médiocrité du rendement économique, l'Administration envisage de créer des Chambres de batellerie en 1890, puis un Comité Consultatif de la navigation intérieure en 1902, enfin un "organisme central d'exploitation" en 1909.

La création de Chambres de batellerie fait l'objet d'un projet de loi déposé le 15 Juillet 1890 par Monsieur Yves GUYOT, ministre des travaux publics. Ce texte prévoit la création de quatre chambres principales (Nord, Est, Sud-Est et Centre) et éventuellement de deux chambres secondaires (Ouest et Sud-Ouest), établissements publics qui, à l'instar des chambres de commerce maritimes, assisteraient l'Etat dans l'administration des intérêts de la navigation, chacune pour un réseau déterminé :

- en éclairant les pouvoirs publics sur les besoins commerciaux des usagers ;
- en établissant et en gérant des outillages publics d'exploitation, suivant des conditions et tarifs déterminés ;
- en contribuant aux dépenses d'extension et d'amélioration du réseau par des avances ou des subventions, moyennant la perception de péages.

L'indifférence des compagnies, les craintes des courtiers, la méfiance des artisans font échouer toutes ces tentatives d'inspiration libérale. L'absence de toute coordination entre les propriétaires de matériel, les services de traction et l'exploitation des voies apparaissant de plus en plus comme le principal élément de faiblesse de la navigation intérieure. L'Etat, devant la carence de l'initiative privée, se décide à intervenir en 1912 en créant l'Office National de la Navigation.

1.4.2. - L'Office National de la Navigation jusqu'en 1934

A l'époque, les contrats de transports fluviaux sont régis par les règles du droit privé édictées par le code civil et le code de commerce. La mission confiée à l'Office par la loi du 27 Février 1912 et le décret du 23 Septembre 1912 est donc légère ; il s'agit, d'une part d'éclairer les pouvoirs publics, d'autre part de coordonner, dans le cadre d'une économie libérale, les diverses activités concourant au transport fluvial dans la limite permise par le caractère privé des entreprises. Son organisation tend à assurer son indépendance vis à vis des exploitants ; elle comprend :

- un conseil d'administration,
- un directeur,
- un donneur d'avis : le comité consultatif.

Tous ces organes sont désignés par les pouvoirs publics le conseil d'administration et le comité consultatif comprennent une majorité de fonctionnaires.

Mais très rapidement, certaines attributions industrielles et commerciales sont confiées à l'O.N.N. : services de halage dans les souterrains, services de traction (1), grues, hangars

(1) Ces services de traction sont d'abord assurés par l'O.N.N. lui-même, concessionnaire de l'Etat, puis, à partir de 1926, par la Compagnie Générale de Traction sur les voies navigables, société d'économie mixte fondée par l'Office et où celui-ci détient la majorité des voix.

exploitation de bateaux durant la première guerre mondiale, participation à l'administration de la Compagnie Générale pour la navigation du Rhin et de la Société de navigation Danubienne, construction de péniches à la fin des hostilités. Une première étape dans l'évolution de l'Office est ainsi franchie.

De plus, la situation des artisans, loin de s'améliorer, s'aggrave : rendement insuffisant du matériel, baisse des frêts, appauvrissement des intéressés - premiers effets de la crise économique de 1930. Les petits bateliers commencent à réclamer la création de bourses d'affrètement. Une première tentative dans ce sens en 1921 échoue, cette création étant laissée à l'initiative privée. Des grèves éclatent en 1933. Le Gouvernement charge le Conseil National Economique de procéder à une enquête, à l'issue de laquelle intervient le décret-loi du 30 Juin 1934.

1.4.3. - L'O.N.N. de 1934 à 1949

Le décret-loi du 30 Juin 1934 marque, dans l'évolution de l'Office, le début d'une seconde étape qui, en transformant, du moins pour une catégorie professionnelle, le marché du transport fluvial, va aboutir à l'élaboration d'un droit nouveau, spécifique, s'écartant des dispositions du code civil et du code du commerce.

Ce décret-loi du 30 Juin 1934, outre qu'il réglemente la profession de courtier, encourage la création de bourses publiques d'affrètement et impose au transporteur et à son client l'obligation d'un écrit afin de bien définir les rapports de droit entre les deux parties en présence. L'objectif de ce texte est triple : les Pouvoirs Publics veulent améliorer la rotation du matériel, assurer une certaine publicité des frêts et régulariser les conditions d'affrètement ; mais il ne s'agit nullement de priver les transporteurs fluviaux de leur liberté commerciale et c'est à l'initiative privée, sous un très léger con-

trôle de l'Administration, que l'on confie le soin de créer les bureaux d'affrètement. En bref, les Pouvoirs Publics tentent de persuader les transporteurs et les usagers de s'organiser dans le cadre d'une économie libérale.

Cette tentative se solde par un échec complet dû à une totale inertie de la part des intéressés : manque d'intérêt des compagnies qui s'accomodent fort bien de la situation, hostilité des affrêteurs craignant de perdre leurs privilèges, manque d'information, division des bateliers, les uns propriétaires de bateaux tractionnés - réclamant maintenant le tour de rôle obligatoire, tandis que les autres - patrons d'automoteurs - s'opposent au tour de rôle obligatoire mais demandent la création de bourses publiques afin de faire face à la concurrence des compagnies.

Dès lors, les circonstances politiques aidant, l'évolution se précipite : à la suite d'une nouvelle grève en 1936, une loi du 18 Juillet 1936 rend le tour de rôle obligatoire, puis un décret du 11 Novembre 1938 prévoit la reprise des quelques bureaux d'affrètement existants par l'O.N.N. et la création d'autres bureaux par l'Office.

Parallèlement, on assiste aux premiers essais de coordination "fer - voie d'eau" ; un décret-loi du 15 Mai 1934 institue un contingentement du parc fluvial mais, du fait de la pénurie de transports durant la guerre, ce texte tombe en désuétude.

Durant les hostilités et même, après la guerre, durant la période de reconstruction, on assiste, du fait des circonstances, à de nouvelles interventions de l'Etat allant jusqu'à la réquisition ; les attributions de l'Office s'en trouvent encore augmentées.

Ces attributions sont précisées par le décret du 3 Novembre 1936 et la loi du 11 Novembre 1940 :

1°) Fonction d'études et d'information : à ce titre, véritable service technique spécialisé du ministère des travaux publics, l'O.N.N. élabore, pour le compte de celui-ci, la plupart des textes et règlements et contribue ainsi à assurer l'unité de direction qui faisait défaut sur les rivières et canaux ;

2°) Organe d'exécution du ministre des travaux publics pour tout ce qui concerne ce que l'on appelle désormais l' "exploitation réglementée" des voies navigables. Cette exploitation réglementée qui résulte des textes intervenus durant la période de 1934 à 1938, comporte les quatre points essentiels ci-après :

- publicité du marché assurée dans les bureaux d'affrètement,
- nécessité pour tous les contrats de transport souscrits d'être conformes à un modèle-type fixant les rapports de droit entre transporteurs et chargeurs ; ce modèle-type, particulièrement minutieux et contraignant pour les transports au coup par coup, laisse cependant une liberté appréciable aux parties lorsqu'il s'agit de contrats au tonnage dont les artisans sont toutefois exclus,
- répartition du trafic au coup par coup selon le système dit du tour de rôle : les transporteurs sont invités, selon leur ordre de disponibilité à choisir librement parmi les offres de transport,

- prix de frêt préétablis, obligatoires, auxquels les parties peuvent toutefois déroger quand il s'agit de contrats.

L'O.N.N. gère les bureaux d'affrètement ; dans ces derniers, l'Office assure le fonctionnement du tour de rôle, vérifie à l'occasion de chaque transport, que le contrat est conforme au modèle-type et contrôle les prix.

3°) Attributions industrielles et commerciales, auxquelles on peut ajouter la participation de l'Office à la reconstruction du parc, après les hostilités ; en raison du développement de ces attributions, le décret du 3 Novembre 1936 reconnaît à l'Office le "caractère industriel et commercial".

L'organisation de l'Office, qui s'est compliquée en raison notamment de la gestion des bureaux d'affrètement, comprend maintenant :

1) une administration centrale :

a) le conseil d'administration est supprimé par la loi du 11 Novembre 1940 et remplacé par une sorte de triumvirat - le Comité de Direction - composé du Directeur de l'Office, d'un membre du corps des Ponts et Chaussées et d'un membre du Conseil d'Etat ; la direction administrative de l'Office est ainsi totalement enlevée aux usagers et confiée à trois fonctionnaires ;

b) le comité consultatif dont les membres - fonctionnaires au nombre de quatre, et exploitants de la voie d'eau - sont désignés par le ministre des travaux publics ;

c) le Directeur, nommé par décret, sur proposition du ministre des travaux publics.

2) des services extérieurs :

l'ensemble du réseau est divisé, en vue de l'application de l'exploitation réglementée des voies navigables, en directions régionales qui comportent chacune un certain nombre de bureaux d'affrètement ;

3) des exploitations en régie.

1.4.4. - L'O.N.N. depuis 1949

Dès 1949, les pouvoirs publics adoptent de nouvelles orientations :

Tout d'abord, ils associent à leur action les diverses catégories professionnelles en créant :

- en 1949, la Commission Centrale et les Commissions Régionales de Frêts et d'Exploitation, ayant notamment le pouvoir, sous le contrôle de l'Etat, de nuancer les prix ;
- en 1953, la Commission Consultative de la "Loi Morice", dans le but d'associer les transporteurs à la politique d'infrastructure ;
- en 1967, les Commissions Spéciales Tarifaires, ayant le pouvoir de nuancer les prix, sans contrôle mais dans certaines limites.

Dans le même esprit, les attributions et l'organisation du Comité Consultatif sont précisées par le décret du 26 Décembre 1960. Ce Comité étudie notamment une nouvelle tarification basée sur le prix de revient de l'automoteur de 38,50 m. Cette nouvelle tarification est mise en vigueur le 10 Juillet 1964.

Ces tentatives, pour donner à l'O.N.N. un caractère d'administration concertée, ne donnent toutefois que des résultats assez décevants, du fait des divisions internes de la profession qui, incapable d'adopter une position commune, a maintenant pris l'habitude de s'en remettre aux pouvoirs publics pour régler les problèmes.

L'Etat s'efforce alors de rendre la profession plus compétitive et propose à cette dernière un plan d'adaptation économique et social comportant :

- l'amélioration de la formation professionnelle,
- une aide matérielle aux petits marinières âgés désirant cesser leur activité,
- une meilleure adaptation de l'offre de cale à la demande de transport par le déchirage des bateaux vétustes ou inadaptés,
- un assouplissement des règles de l'affrètement tout en conservant le principe du tour de rôle.

L'Etat propose de financer lui-même le coût de ce programme, à concurrence des 5/12, la profession en supportant les 7/12.

Les discussions, engagées sur ces bases dès l'automne 1967, se poursuivent au cours des années 1968, 1969, 1970 jusqu'au 18 Mai 1971, date à laquelle un protocole d'accord est enfin signé par le ministre des transports, les représentants des compagnies et le Président du Cartel des organisations artisanales. Accepté par le sommet, le "Plan Batellerie" est repoussé par la "base" ; les patrons bateliers se mettent en grève du 17 Juillet au 3 Août 1972. L'idée du Plan est abandonnée par les Pouvoirs Publics.

1.4.5. - Cette approche historique sur l'évolution de la structure de l'Office National de la Navigation se devait d'être complétée par une description de sa nature, de ses attributions et de son organisation actuelle.

Les Voies Navigables sont, pour la plupart, des dépendances du domaine public : c'est donc le ministre chargé de l'Équipement (Direction des Ports Maritimes et des Voies Navigables) qui assure l'exécution des travaux de modernisation et des travaux d'entretien de ces voies, ainsi que la sécurité des usagers et la police de la navigation.

Par ailleurs, les bateaux appartiennent soit à des particuliers, soit à des sociétés (armements publics et transporteurs privés) ; mais, nous l'avons vu, le marché du transport fluvial n'est pas libre : le Secrétaire d'État chargé des transports (Direction des Transports Terrestres) contingente le parc fluvial, intervient dans l'affrètement des bateaux de façon plus ou moins poussée, suivant la nature du contrat de transport, pratiquement suivant qu'il s'agit de petits mariniers ou de sociétés, fixe les prix de façon plus ou moins rigide suivant la même distinction. Le Secrétaire d'État aux Transports, enfin, suit, avec les autres ministres intéressés, les affaires sociales concernant la batellerie.

L'Office National de la Navigation relève ainsi de deux départements ministériels : Équipement (Direction des Ports Maritimes et des Voies Navigables) et Transports (Direction des Transports Terrestres).

Son statut est fixé par le décret n° 60.1441 du 26 Décembre 1960 ; l'article 1er de ce texte précise sa nature juridique : établissement public à caractère industriel et commercial.

Nous retrouvons les trois catégories d'attributions déjà confiées à l'Office par le décret du 3 Novembre 1936 et la loi du 11 Novembre 1940, mais leur importance respective s'est modifiée depuis 1949 :

1°) Fonction d'études et d'information

La fonction d'information a été améliorée, notamment en ce qui concerne les statistiques - statistiques du trafic et statistiques du parc - grâce à l'implantation d'un ordinateur au siège de l'administration centrale ; par ailleurs, des renseignements peuvent maintenant être fournis sur les mouvements des bateaux, tant sur la Seine que dans d'autres régions (Compiègne, Centre, etc...) l'Office a également tenté en 1965, mais il faut bien le dire, sans grand succès, et cette action a dû être abandonnée en 1967 faute ... d'interlocuteurs, de sensibiliser les bateliers aux problèmes de gestion de la petite entreprise ; ses services extérieurs tiennent enfin régulièrement employeurs et salariés de la navigation intérieure au courant des demandes et des offres d'emplois.

Quant à la fonction d'étude, les différentes catégories professionnelles ont été invitées à y participer : c'est ainsi que la plupart des questions d'exploitation, de tarif et de financement de l'infrastructure sont examinées, tant sur le plan local que sur le plan national, par les différentes commissions auxquelles il a déjà été fait allusion.

2°) Organe d'exécution des décisions du ministre chargé des transports

A cet égard, les attributions de l'Office ont changé, sinon de nature, du moins d'aspect puisque les décisions ministérielles sont maintenant prises, après concertation ou tentative de concertation, avec la profession. Par ailleurs, ces attributions se sont étendues puisqu'elles ne concernent plus seulement les problèmes d'exploitation commerciale mais également les problèmes de financement des travaux d'infrastructure ; à ce titre, l'O.N.N. contracte des emprunts et perçoit des péa

ges destinés à amortir ces emprunts.

3°) Attributions industrielles et commerciales

Celles-ci ont, par contre, considérablement diminué ; depuis le 1er Janvier 1974, date à laquelle les Ports de Bonneuil et de Conflans ont été repris par le Port Autonome de Paris, les exploitations gérées en régie par l'Office ne comprennent plus guère que quelques souterrains.

L'Office National de la Navigation comprend une administration centrale et des services extérieurs. L'Etat le soumet à une tutelle très étroite.

1°) L'Administration Centrale

Ses organes essentiels sont :

- le Conseil d'Administration,
- le Comité Consultatif,
- la Commission Centrale des Frêts et d'Exploitation,
- le Directeur.

a) Le Conseil d'Administration, rétabli en 1960, comprend sept membres, désignés, sur proposition des administrations intéressées par les Ministres chargés de l'Equipement et des Transports :

- un représentant du Ministre de l'Equipement,
- un représentant du Secrétaire d'Etat aux Transports,
- un membre du Conseil d'Etat,

- un membre de la Cour des Comptes,
- deux représentants du Ministre des Finances et des Affaires Economiques (Direction du Budget et Direction du Trésor),
- un représentant du Ministre des Affaires Etrangères.

Un Président et un Vice-Président du Conseil sont désignés par les ministres chargés de l'Equipement et des Transports.

La Direction Administrative de l'Office reste donc confiée à des fonctionnaires.

- b) Le Comité Consultatif voit son organisation et ses attributions précisées par le décret du 26 Décembre 1960.

Composé de trente trois membres au total - quatre fonctionnaires, quatorze représentants des différentes catégories de transporteurs fluviaux, un courtier, quatre salariés de la batellerie, dix représentants des utilisateurs - le Comité Consultatif choisit un Président et un Vice-Président parmi ses membres autres que les utilisateurs, pratiquement parmi les transporteurs. Le Directeur de l'O.N.N. participe aux délibérations du Comité sans prendre part aux votes.

Le Comité donne son avis sur toutes les questions qui lui sont soumises par les ministres chargés des transports et des voies navigables ; il est obligatoirement consulté sur un certain nombre de problèmes (barèmes de frêts, réglementation de l'affrètement et

des contrats, composition du parc, etc...).

Le fonctionnement du Comité Consultatif a connu certaines difficultés à la suite de la grève de mai - juin 1973. Le mandat de ses membres étant venu à expiration le 31 Décembre 1973, ce n'est que le 25 Juin 1974 qu'un arrêté ministériel a désigné les nouveaux membres du Comité.

c) La Commission Centrale des Frêts et d'Exploitation, créée par arrêté du 21 Mai 1949 et composée de six fonctionnaires, neuf transporteurs, deux courtiers et quatre usagers, tous désignés par décision ministérielle, peut, sous la présidence du Directeur de l'O.N.N. nuancer les tarifs d'application de 20 % en plus ou en moins.

c) Le Directeur, nommé par arrêté des ministres chargés de l'Equipement et des Transports après avis du Conseil d'Administration, est choisi parmi les fonctionnaires en activité du corps des Ponts et Chaussées.

2°) Les Services Extérieurs

Ils comprennent dix directions régionales (Paris, Rouen, Compiègne, Lille, Nancy, Strasbourg, Nevers, Lyon, Nantes et Toulouse) à la tête desquelles se trouve l'Ingénieur en Chef du Service de la Navigation qui, en qualité de directeur régional de la navigation, est le représentant de l'Office dans sa circonscription.

Une commission régionale des frêts et d'exploitation a été instituée en 1949 dans chaque direction régionale ; composée de représentants de transporteurs, de courtiers et d'usagers, elle peut, sous la présidence du directeur régional, nuancer les tarifs d'applica-

tion de 10 % en plus ou en moins.

Chaque direction régionale comporte un certain nombre de bureaux d'affrètement ; il en existe une cinquantaine au total.

3°) Le contrôle de l'Etat

a) Le Directeur des Ports Maritimes et des Voies Navigables exerce les fonctions de commissaire du Gouvernement auprès de l'Office, tandis qu'un représentant de la Direction des Transports Terrestres exerce celles de commissaire suppléant. Le commissaire du Gouvernement assiste aux séances du Conseil d'Administration, tandis que le commissaire suppléant assiste à celles du Comité Consultatif.

b) Les dépenses relatives au fonctionnement administratif de l'Office sont couvertes partie par le produit de taxes (taxes de visa et d'exploitation) perçues à l'occasion de chaque transport, partie par le budget de l'Etat. Mais ces deux participations aux frais de gestion sont d'importance très inégale, la seconde étant à l'heure actuelle environ deux fois plus forte que la première.

Aussi le contrôle financier est-il très rigoureux :

- l'état des prévisions de recettes et de dépenses et le compte financier annuel sont approuvés par les deux ministres chargés de l'Equipe-ment et des Finances ; le compte financier doit d'ailleurs être conforme à un modèle fixé par le second ;

- la comptabilité est tenue suivant un plan comptable approuvé par le ministre chargé des Finances, par un agent comptable nommé par arrêté des deux mêmes ministres ;

- enfin, l'O.N.N. étant soumis au contrôle économique et financier de l'Etat, un contrôleur d'Etat assiste aux séances du Conseil d'Administration et vise tous les engagements de dépenses.

En conclusion de ce chapitre qui nous a permis d'examiner rapidement les divers acteurs de notre système social, on peut d'ores et déjà, par l'existence même de l'Office National de la Navigation, soupçonner une carence profonde au niveau des possibilités de communication et de concertation de ces acteurs. C'est cette carence qui a conduit historiquement à la naissance de l'O.N.N. dont l'encadrement administratif s'est développé simultanément au refus des groupes sociaux considérés de gérer leur propre destinée.

NECESSITE D'UNE DEMARCHE GLOBALE

IMPORTANCE RESPECTIVE DES DIFFERENTS NIVEAUX DE TRAVAIL

OUTIL DE TRAVAIL

Chapitre 2

L'outil de travail

- * NECESSITE D'UNE DEMARCHE GLOBALE
- * IMPORTANCE RESPECTIVE DES DIVERS MODES DE TRANSPORT
- * L'OUTIL DE TRAVAIL

CHAPITRE II

L'OUTIL DE TRAVAIL

Il serait aisé de discuter de l'opportunité de traiter de l'outil de travail à savoir des infrastructures et du matériel fluvial dans le champ de notre problématique.

2-1 Nécessité d'une démarche globale

L'analyse de la capacité systématique de l'ensemble social que constitue la chaîne de transport fluvial, ne peut pas, ignorer l'existence d'un marché du transport, et d'une concurrence intermodale. Les relations des acteurs du transport fluvial et du monde industriel font partie intégrante du champ de relations du monde de la production avec l'ensemble des divers modes de transport. C'est-à-dire que la position stratégique des acteurs du transport fluvial ou la nature du champ de leurs relations, vis à vis des agents du système de production est dépendante de l'état de cette concurrence intermodale. L'étude de cette concurrence intermodale revêt alors une importance capitale. En fait c'est la place du transport dans la société et la position de la voie d'eau dans la concurrence entre les différents modes qu'il s'agit de préciser.

De plus, nous ne pouvons abstraire le potentiel théorique qui préside à notre approche. Ici encore nous avons fait appel à Michel Crosier (1) et adopté sa démarche théorique.

" En fait l'expérience scientifique déjà accumulée nous a appris :

1) que l'harmonie n'est pas la forme vers laquelle tend un système ; conflits et contradictions sont inséparables de son fonctionnement, ils ne sont jamais résolus mais dépassés dans d'autres conflits et d'autres

(1) Michel Crosier La Société Bloquée. Edition du Seuil.

contradictions ;

2) qu'il subsiste toujours une large marge de jeu entre les divers éléments d'un système et les différents niveaux d'une réalité: dans tous les systèmes vivants que nous connaissons coexistent des éléments théoriquement incompatibles , le principe de la cohérence n'est pas un principe plus régulateur que le principe d'harmonie..

3) que s'il y a toujours répercussion dans le fonctionnement d'ensemble d'un système d'un changement opéré à un seul niveau, ce n'est pas le niveau le plus profond qui commande : un rajustement peut avoir lieu à partir de n'importe quel point et de n'importe quel niveau."

Ce développement théorique a le double avantage de présider à notre analyse quelque soit le niveau auquel nous nous plaçons : sous système d'un système, système d'un ensemble plus vaste.

De plus, nous nous devons de rappeler qu'aucune relation concrète entre des individus, et entre des groupes humains ne peut jamais être dépouillée de sa dimension de pouvoir. Le pouvoir n'existe pas en soi, la relation de pouvoir ne s'établit que si les deux parties s'intègrent au moins temporairement dans un ensemble organisé. Le pouvoir n'est pas seulement une relation mais il est un processus inséparable du processus d'organisation.

Les termes de l'échange ne s'établissent ni au hasard, ni selon un rapport de force abstraite et théorique. Ils sont les résultats d'un jeu dont les contraintes souvent sévères constituent des points de passage obligatoires, des occasions de manipulation pour les protagonistes et tendent à déterminer finalement leur stratégie.

La place de chaque acteur dans l'ensemble organisé que constitue la chaîne de transport fluvial est déterminante dans ses relations avec les autres intervenants et ces places stratégiques sont le résultat du processus d'organisation dont les facteurs d'évolution sont liés au système de transport dans sa globalité.

.../...

En d'autres termes la situation du sous système fluvial dans le système transport global fixe les places des différents intervenants et leur champ de relations. Le pouvoir d'un groupe social donné sera lié à sa position stratégique dans l'ensemble organisé ou de ses possibilités d'intervention pour modifier cet ensemble pour la recherche d'une position stratégique favorable. Au niveau d'un sous système donné, cette recherche peut être déterminée par les possibilités d'intervenir au niveau du système global afin de fixer les règles d'organisation du sous-système allant dans un sens plus avantageux pour le groupe protagoniste.

2-2 Importance respective des divers modes de transport(1).

Trois facteurs interviennent à des degrés divers pour déterminer la place d'un mode de transport dans la société.

- le volume de trafic assuré et la qualité du service rendu à l'économie ;
- le poids du personnel assurant le transport ;
- le poids économique et social de la production de l'outil de transport ;

La faiblesse de la voie d'eau vient moins du premier facteur que des deux autres : poids économique de l'automobile ; poids social du monde du rail.

Le transport par voie d'eau dans l'ensemble de la FRANCE et dans la région Nord en particulier, est loin d'être quantité négligeable comme le montrent les chiffres ci-après, même si le transport par voie d'eau semble tout bonnement avoir disparu des consciences.

La répartition du trafic de marchandises entre les différents modes de transport varie dans des proportions très considérables d'un pays à l'autre, en fonction de la géographie (orientation et importance des cours d'eau), de la politique d'équipement poursuivie au cours des siècles, des distances entre centres de population (le chemin de fer étant mieux adapté à de grandes distances) etc... Pour s'en tenir aux différents pays européens, la part de la voie d'eau varie de près de 30 % aux Pays-Bas à 0 % en Italie.

(1) Voie d'eau S.N.C.F. Au delà du miroir 1977. Direction Régionale de la Navigation du Nord Pas-de-Calais.

En France, la voie d'eau assure un peu plus de 7 % du trafic de marchandises, c'est-à-dire, nettement moins que la République Fédérale Allemande (23,2 %), la Belgique (17 %) et les Pays-Bas (30 %).

Par contre, la France se caractérise par le rôle très important joué par la voie ferrée : près de 40 % des transports de marchandises. La République Fédérale Allemande qui arrive en second rang ne transporte par chemin de fer que 32 % des marchandises. Le chemin de fer joue un rôle négligeable par contre aux Pays-Bas : moins de 5 % du trafic des marchandises.

C'est en Allemagne Fédérale, pays par excellence des autoroutes, que la route assure pourtant la plus faible part du trafic des marchandises : 44,4 %. En France, la route assure la moitié du transport des marchandises mais ce trafic est en croissance très rapide.

En Grande-Bretagne et en Italie par contre, la route assure plus des trois quarts du transport des marchandises.

Dans le concert européen, la voie d'eau constitue donc un interlocuteur majeur.

Revenons maintenant à la France. La S.N.C.F., on vient de le voir, représente en tonnes x kms 5,6 fois la voie d'eau (40 % du trafic total par voie ferrée et 7 % par voie d'eau).

Mais cela est en grande partie dû au fait que, faute de ramifications, la voie d'eau n'assure en France, pour des transports intérieurs, que des transports de courtes distances (125 kms), la S.N.C.F. assurant des transports sur de plus longues distances (290 kms en moyenne) ; en tonnes transportées, la S.N.C.F. ne prend en charge que 2,4 fois plus de trafic que la voie d'eau.

Il s'établit ainsi une hiérarchie, la route s'impose sans conteste pour les transports à courte distance (distance moyenne de transport 54 kms) puis vient la voie d'eau qui constitue un très bon moyen de transport pour autant que le réseau de canaux s'y prête, enfin le chemin de fer.

Compte tenu de l'importance de son réseau, la région Nord utilise la voie d'eau nettement plus que la moyenne française : ainsi, si l'on met à part les transports de marchandises internes à la région, la route ne prend en charge que 2,4 fois plus de tonnes de marchandises que la voie d'eau et le chemin de fer 1,4 fois plus de tonnes que la voie d'eau.

On a donc bien des trafics du même ordre de grandeur.

Toutefois, les transports par voie ferrée et par voie d'eau sont beaucoup plus fragiles que les transports par route : faible valeur des produits transportés ; faible diversification ; sensibilité forte à la conjoncture.

Le chiffre d'affaires de la voie d'eau rapporté à la tonne kilomètre n'est que de 6 centimes contre 10 centimes pour la voie ferrée et 40 centimes pour la route. En effet, voie ferrée et voie d'eau transportent de manière privilégiée un petit nombre de produits pondéreux, non périssables et de faible valeur à la tonne : combustibles, produits de la sidérurgie, matériaux de construction, produits pétroliers et produits agricoles en vrac.

De plus, la crise a eu tendance à accroître la spécialisation de la voie d'eau (les 5 principaux produits transportés représentent un pourcentage croissant du total des tonnages) ce qui augmente encore la fragilité de la voie d'eau en la mettant à la merci d'offensives commerciales de la S.N.C.F. ou de la route, notamment dans des domaines comme les matériaux de construction ou les céréales.

Mais retenons essentiellement pour notre propos que rien, dans les chiffres qui viennent d'être énoncés, ne justifie la faible place du transport par voie d'eau dans la perception que l'on en a ordinairement. La raison doit en être cherchée ailleurs, dans l'absence de place économique et sociale du transport par voie d'eau dans l'ensemble de la nation, le trafic réellement transporté étant loin d'être le seul à définir cette place.

.../...

Sans négliger les capacités d'organisation et d'intervention au niveau administratif et politique des transporteurs routiers, c'est incontestablement le fait que le transport routier se situe dans la mouvance d'ensemble du développement automobile qui en fait la force.

On connaît bien la manière dont l'augmentation rapide du taux de motorisation a transformé la vie, les habitudes et les paysages quotidiens. Peut-être est-il ici plus utile de souligner qu'en fait tout le développement économique postérieur aux années 60 a été fondé sur l'automobile, la branche automobile, à laquelle il faut adjoindre l'ensemble de ces sous-traitants, constitue et de loin la première branche économique et celle qui a connu le plus rapide développement.

C'est sur elle qu'a reposé une bonne partie des créations d'emplois dans une conjoncture où cette création a revêtu une signification politique de plus en plus aiguë et il ne faut pas oublier notamment que plus de la moitié des emplois décentralisés en province, dans le cadre de la politique de l'aménagement du territoire, sont des emplois touchant directement ou indirectement l'automobile.

On a même de bonnes raisons de penser que ce sont les besoins en essence qui ont amené le développement du fuel lourd.

Dans une conjoncture économique aussi impérieuse, l'administration de l'Équipement n'a eu qu'une politique de réponse à la demande, politique d'autant plus rapide dans les années 60 qu'elle avait subi un retard initial (la fonction "transport" et surtout la fonction "développement urbain" qui recouvre essentiellement des investissements en matière de voiries urbaines ou de rase campagne ont été, au cours des 5e et 6e plans, des fonctions collectives en croissance très rapide).

La problématique générale, de "suivi de la demande" était très favorable aux transporteurs routiers.

Que l'on songe par exemple au rôle déterminant des poids lourds dans le dimensionnement des chaussées, dans leur coût et dans leur dégradation.

Tout se passe comme si l'on avait développé des canaux au fur et à mesure que des bateaux, de plus en plus grands, en raclaient le fond et les bords.

Le développement des transports routiers s'est également situé dans la mouvance de la tolérance générale de la société à l'égard du phénomène automobile : faiblesse de la répression des surcharges par exemple.

Quand on aborde la question des transports routiers, on reconnaît volontiers que l'infrastructure de transport lui est fournie gratuitement mais il ne semble pas qu'on ait cherché à chiffrer, ce qui serait plus significatif encore, tous les coûts supplémentaires que représente ce développement.

L'idée même de chiffrer ces coûts supplémentaires apparaît provocante car il faudrait alors chiffrer également les coûts liés au développement de l'automobile particulière et cela remettrait en cause les formes mêmes de notre développement économique actuel.

Les altermoiements pour la limitation de la consommation d'essence ou pour la limitation de vitesse en fournissent trop d'abondantes illustrations pour qu'il soit utile de développer ce point plus avant.

Ajoutons enfin que les transports routiers et les transports par chemin de fer ont ceci de commun qu'ils utilisent les infrastructures servant simultanément aux transports de voyageurs et aux transports de marchandises.

Les actions revendicatives des personnels chargés de ces transports ont de ce fait un retentissement dans le public bien plus considérable : le blocage des boulevards périphériques de Paris par des chauffeurs routiers ou une grève de la S.N.C.F. ont une portée immédiate dans le public. Mais

.../...

barrer les canaux...

La S.N.C.F., cela est évident, a un poids social, économique et politique sans commune mesure avec celui de la voie d'eau. Poids social par le nombre de ses agents, poids économique par sa capacité à abaisser les coûts de transport, poids politique enfin, à travers son statut de service public.

Plutôt que de développer des thèmes parfaitement connus, il nous a paru intéressant de montrer comment ces rapports de force ont historiquement pesé lourd dans la coordination qui a été mise en place entre S.N.C.F. et voie d'eau, cette coordination ressemblant par certains aspects aux relations amicales du pot de fer et du pot de terre.

Tout commence au moment de la crise économique de 1933 qui se traduit par un déficit rapidement croissant des chemins de fer et par une grave crise de la batellerie.

Pour faire face à cette crise, il fut décidé une série de mesures, apparemment fondées sur un équilibre entre le transport par voie d'eau et le transport par chemin de fer, cet équilibre, comme on le verra, se soldant en réalité finalement par des mesures en faveur de la S.N.C.F.

Les mesures étaient de trois ordres :

- répartition du trafic entre chemin de fer et voie d'eau. Cette répartition n'a jamais été effective et les sanctions prévues en cas de non respect se sont avérées inapplicables.

- Respect des trafics : en même temps que l'instauration d'un tour de rôle entre les transporteurs par voie d'eau, le principe d'éviter les luttes de tarifs par lesquels l'un et l'autre modes de transport cherchaient à s'enlever mutuellement une partie de leur trafic avait été adopté. En particulier, l'établissement par les chemins de fer de prix spéciaux en cas de concurrence avec la voie d'eau ne devait plus, en principe, être envisagé.

.../...

- Limitation du parc fluvial tant public que privé, En contrepartie des mesures précédentes, il fut décidé de limiter la concurrence étrangère et d'interdire à la batellerie d'augmenter son parc sans autorisation spéciale, de façon à ce que le maintien ou le relèvement des tarifs de chemin de fer ne détourne pas la clientèle vers la voie d'eau dont les possibilités augmenteraient en conséquence.

Il fut donc interdit :

- de construire de nouveaux bateaux sans "déchirer" un tonnage équivalent ;
- d'installer la propulsion mécanique à bord d'un bateau sans déchirer un tonnage équivalent ;
- d'utiliser du matériel privé pour les transports publics sans autorisation ministérielle.

Des dispositions en vue de l'éviction du matériel étranger furent également prises. Ces mesures furent renforcées par le décret du 12 novembre 1938 qui subordonna à la mise hors service d'un certain tonnage, la vente d'une flotte privée à des transporteurs publics.

Ces dispositions furent à l'origine du "certificat de déchirage" délivré à tout transporteur qui détruisait un vieux bateau et à la fourniture duquel il était alors possible d'obtenir l'autorisation soit de construire un bateau neuf, soit d'installer à bord un moyen de propulsion mécanique.

Les dispositions de limitation de la cale suivirent ensuite différentes fluctuations en fonction de la conjoncture économique, ces fluctuations allant la plupart du temps dans le sens d'une réduction de la cale.

On peut parler à ce sujet d'un véritable "effet de cliquet" ; par exemple, tout matériel qui n'a pas été utilisé un certain temps n'est plus remplaçable sans qu'il y ait à l'inverse de création sans contrepartie.

.../...

Il est très frappant de voir qu'en 40 ans, la signification de ces mesures de limitation de la cale ont vu leur signification évoluer très profondément.

Les attendus du décret de 1934 étaient parfaitement clairs : "interdiction pour la batellerie d'augmenter son parc sans autorisation spéciale, de façon à ce que le maintien ou le relèvement des tarifs de chemin de fer ne détourne pas la clientèle vers la voie d'eau dont les possibilités augmenteraient en conséquence".

A partir des années 1960, l'absence de politique en faveur de la voie d'eau et les limites introduites à sa modernisation ont produit, conjointement avec le développement du transport routier, l'affaiblissement du transport par voie d'eau.

On indemnise les propriétaires de péniches acceptant de les détruire comme on indemnise l'arrachage des pieds de vigne.

Si la limitation de la cale était une mesure prise initialement à l'encontre de la voie d'eau, on aurait pu penser que les deux autres mesures, répartition du trafic et respect des tarifs, seraient au moins équitables.

En fait, comme on l'a vu, la répartition des trafics n'a jamais été appliquée et le respect des tarifs ne l'est plus s'il l'a jamais été.

La meilleure conclusion de cette analyse est sans doute cette déclaration de Alain PEYREFITTE (1) : "Des cloisonnements et des rivalités entre la SNCF et le secrétariat général à l'aviation civile, la direction des routes et la direction des voies navigables, qu'est-t-il sorti sinon un immense retard de nos réseaux de communications ? L'aérotrain a été tué dans l'oeuf parce que ce n'était pas une idée de la SNCF, et qu'elle craignait

(1) "Le Mal Français" Edition PLON 1976.

qu'il ne menaçât son monopole. Dans le Nord, les canaux n'ont commencé d'être mis "à grand gabarit" que lorsque le déclin du charbon y a rendu le rail moins âpre à défendre son monopole, c'est-à-dire quand le grand gabarit y est devenu presque inutile."

Pourtant, semble-t-il, on parle beaucoup de la voie d'eau. Aurait-elle donc des supports socio-politiques plus forts qu'il n'y paraît au premier abord ? A y regarder de plus près, de quoi parle-t-on ? Non pas du transport par voie d'eau mais des infrastructures fluviales, ce qui est différent.

Quand on parle transports routiers, on parle camions. Quand on parle S.N.C.F., on parle cheminots, Quand on parle transport voie d'eau on parle canaux. Comment expliquer un phénomène aussi surprenant ? On peut en fournir plusieurs explications partielles, la réalité venant probablement de la convergence de différents phénomènes.

En premier lieu, la réalisation d'une voie d'eau, parce qu'elle introduit une concurrence potentielle, abaisse les coûts de transports pratiqués par les autres modes de transport. Son effet économique est certainement réel mais n'est pas toujours celui qu'espéreraient les réalisateurs de la voie d'eau ; le rôle de croquemitaine n'est pas le rôle le plus drôle.

Au niveau de la population et des élus, la réalisation d'infrastructures fluviales a un retentissement non négligeable. D'autre part, parce que l'aménagement d'une voie d'eau s'accompagne, par exemple dans le Nord, de retombées importantes au niveau de la lutte contre les inondations, du dénoisement des terres, etc..., d'autre part, parce que la voie d'eau garde une force symbolique insoupçonnée. C'est l'image même de la richesse. L'effet bénéfique de la création d'une voie d'eau semble parfois aller de soi, sans qu'une démonstration supplémentaire soit nécessaire. Ce phénomène, caractéristique de la plupart des grandes infrastructures (il y a bien un mythe de l'autoroute), est encore plus sensible dans le domaine de l'eau.

L'existence d'un support socio-politique pour la réalisation de la voie d'eau et la faiblesse du support en faveur du transport par voie

.../...

d'eau constituent peut-être l'une des explications de la faiblesse des investissements publics en matière de promotion de la voie d'eau, comparée à la relative importance des investissements consentis pour la modernisation des canaux.

La pression des milieux industriels en faveur du développement des infrastructures par voie d'eau n'est pas non plus exempte d'ambiguïté. Outre l'introduction d'une concurrence aux différents autres modes de transport, le besoin d'eaux industrielles abondantes n'est pas à négliger.

Pour beaucoup de grosses entreprises, l'implantation au bord du canal officiellement justifiée par l'utilisation du transport par voie d'eau se révèle, dans les faits, nécessaire avant tout pour disposer de quantités importantes d'eaux de refroidissement. C'est d'ailleurs une des fonctions les plus importantes de la voie d'eau.

2-3 L'outil de travail

L'analyse précédente nous permet de situer les rapports de forces entre modes de transport terrestre, mais nous nous devons également d'analyser la répercussion de cette concurrence sur le sous-système fluvial. Nous avons retenu deux variables importantes de ce sous-système, à savoir : l'infrastructure fluviale, le matériel fluvial. L'analyse en termes d'évolution de ces deux variables, est un reflet au niveau du sous-système fluvial de la concurrence au niveau du système transport global, mais nous permet également de préciser les positions des acteurs du sous-système, qu'induit cette inter-action.

Les transports conditionnent toutes les activités humaines et c'est pourquoi dès les temps les plus anciens, les collectivités organisées se sont appliquées à étendre et à améliorer leurs voies de communication. Nous savons qu'il existait en Gaule, avant l'occupation romaine, un réseau cohérent de routes bien tracées. Son existence explique en partie la rapidité de marche des légions de César.

Il est hors de notre propos de retracer l'histoire de la navigation fluviale, nous nous bornerons à décrire son évolution à certaines périodes importantes.

Les principats d'Auguste, de Tibère et de Claude, les règnes de Saint-Louis, d'Henri IV et Louis XIV marquent les étapes essentielles

d'une politique de construction et d'organisation qui, à chaque époque, trouvait sa raison d'être non seulement dans les besoins de l'économie mais dans la nécessité de la défense nationale et d'un renforcement de l'autorité administrative. Les voies de communication, pourrait-on dire, se sont développées parallèlement à la notion de l'Etat.

De nos jours, celui-ci ne limite plus son action à la construction et à l'entretien des réseaux, mais intervient de plus en plus dans leur exploitation.

C'est au XVIII^e siècle que fut progressivement constituée l'administration des Ponts et Chaussées qui, en prenant conscience de ses responsabilités, marqua en ce domaine, le début de l'époque contemporaine. Le 1er Février 1716, le directeur des Ponts et Chaussées réunit en un corps unique les ingénieurs jusqu'alors isolés et leur donna sous les ordres d'un inspecteur général, une constitution hiérarchisée. Afin d'assurer le recrutement et la formation des ingénieurs dont il avait besoin, il fut créé, en 1747, "l'Ecole des Ponts et Chaussées" dont PERRONET fut le premier directeur. Les Voies Navigables comprenaient en 1786 1.000 kms de canaux qui, grâce à leurs fonctions, constituaient le système le mieux organisé d'Europe.

L'attribution régulière de crédits importants permit au Service des Ponts et Chaussées d'envisager de vastes programmes : c'est ainsi que le développement de l'industrie ayant fait apparaître les difficultés et le coût élevé des transports de produits lourds par la route, on établit dès 1804 un plan gigantesque de travaux dont l'exécution aurait permis la desserte par eau de toutes les régions de France. Seule une partie de ce programme se trouvait réalisée lorsque la Restauration lui substitua un plan plus modeste qui tenait mieux compte des réalités économiques. Son achèvement en 1850 porte à 10.600 kms la longueur fréquentée des voies navigables.

Les chemins de fer, exigèrent pour leur construction un effort énorme d'investissement, qui pendant près de quatre vingts ans devait prélever une partie importante de l'épargne française.

La loi 1842 souvent appelée "charte des chemins de fer"

consacre définitivement le régime de concession de service public. Dans ce système l'Etat prend à sa charge les travaux d'infrastructure, promulgue les tarifs et fixe les conditions dans lesquelles les lignes sont exploitées pour son compte par des compagnies qui exécutent à leurs frais les travaux de superstructures. Un tel effort dans le domaine de la construction des chemins de fer ne permit pas de poursuivre aussi activement que par le passé l'aménagement des routes et des voies navigables. La longueur fréquentée des rivières et canaux s'éleva seulement de 10.850 kms en 1850 à 11.260 kms en 1870.

Sous l'inspiration de Gambetta, qui voyait dans l'exécution d'un vaste programme de travaux "un des plus puissants moyens de consolider la République" Freycinet fit voter le 17 Juillet 1879 le plan qui porte son nom et qui comportait la construction aux frais de l'Etat d'un ensemble important de canaux et de voies ferrées. De 1880 à 1903, 1.300 kms de canaux furent construits portant à 12.240 kms la longueur des voies d'eau fréquentées et 4.000 kms furent approfondis à deux mètres pour les rendre accessibles aux péniches "flamandes" de 300 tonnes.

Le réseau fluvial comme le réseau ferré fut une des grandes victimes de la dernière guerre. La remise en état des rivières et canaux fut elle néanmoins très rapide. Dès 1945, la circulation reprenait sur les principales artères. Dès lors, un certain nombre d'aménagements était entrepris, en particulier, la mise au grand gabarit de certaines sections très fréquentées et la canalisation de la Moselle. L'aménagement de la Seine, du Rhin et du Rhône a été d'autre part poursuivi. Mais, il faut reconnaître que les travaux gigantesques exécutés sur le cours de ces deux derniers fleuves s'expliquent plus encore par le besoin de mettre en valeur des ressources énergétiques considérables que par la nécessité d'aménager des voies de transport puissantes sur des relations que les chemins de fer et la route desservaient déjà dans l'excellentes conditions. Il n'en reste pas moins que la longueur des rivières et des canaux à l'état d'entretien n'atteint plus que 8.000 kms en 1957, soit 3.000 kms de moins qu'en 1920. La raison en est que l'Administration a progressivement reconnu que le trafic d'une partie des rivières dites navigables ne justifiait pas leur entretien.

Même aussi réduit, le réseau n'est pas entièrement utilisé par les transporteurs. Seuls connaissent une circulation importante les biefs dont la profondeur permet la navigation des bateaux de 300 T, et plus, soit 5.000 kms environ, dont 4.100 kms desservent les régions du Nord, de l'Est et le Bassin de la Seine.

Une évolution s'est dessinée de 1968 à 1975 dans la longueur du réseau utilisable comme l'indique le tableau ci-après, évolution qui se caractérise par une stagnation et même une réelle régression de 264 km.

TABLEAU N° 24
EVOLUTION DU RESEAU DES VOIES NAVIGABLES

<u>Sources O.N.N.</u>	<u>Unité km</u>				
: Classe (1) : Accessible aux bateaux en com- vois poussés d'un port en lourd	: 1968	: 1970	: 1972	: 1975	: 1976
: De 50 à moins de 250 T	: 2266	: 2213	: 2082	: 2003	:
: I : de 250 T à moins de 400 T	: 3969	: 3588	: 3685	: 3908	:
: II : de 400 T à moins de 650 T	: 236	: 475	: 480	: 283	:
: III : de 650 T à moins de 1000 T	: 602	: 435	: 439	: 437	:
: IV : de 1000 T à moins de 1500 T	: 87	: 89	: 89	: 67	:
: V : de 1500 T à moins de 3000 T	: 1005	: 788	: 693	: 372	:
: VI : 3000 T et plus	: 667	: 1035 ⁽²⁾	: 1155 ⁽²⁾	: 1498	:
: TOTAL	: 8832	: 8623	: 8623	: 8568	:

(1) classes de Voies Navigables définies par l'Office Statistique des Communautés Européennes.

(2) Y compris 43 kms de sections maritimes.

A titre indicatif, nous avons pour l'année 1975 fait figurer pour chaque classe la longueur réellement fréquentée par les transporteurs fluviaux. Ces données sont reprises par le tableau n° 25 ci-après.

.../...

TABLEAU N° 25
VOIES NAVIGABLES FREQUENTEES

Source O.N.N.

Unité km

: Voies ouvertes aux bateaux et convois : poussés en 1975	: Longueur totale	: Longueur utilisée	:
: Moins de 250 T	: 2003	: 880	:
: 250 T à 400 T	: 3908	: 3756	:
: 400 T à 650 T	: 283	: 244	:
: 650 T à 1000 T	: 437	: 354	:
: 1000 T à 1500 T	: 67	: 17	:
: 1500 T à 3000 T	: 372	: 345	:
: 3000 T et plus	: 1498	: 1484	:
<hr/>			
: TOTAL	: 8568	: 7080	:
<hr/>			

Ce sont essentiellement les infrastructures au gabarit inférieur à 250 T qui sont les moins fréquentées puisque seul 44 % de ce réseau est fréquenté.

Cette observation induit d'autres considérations non négligeables. L'entretien d'une voie navigable particulière, c'est-à-dire dans des conditions de navigabilité supportable, se justifie essentiellement au niveau du discours administratif par son utilisation, (sa rentabilité). Très rapidement d'ailleurs les explications concernant cette évolution s'enferment dans un cercle vicieux : c'est la carence en crédit d'entretien qui rend impraticable certaines voies et leur non utilisation et réciproquement c'est la non utilisation de ces voies fluviales qui justifie la carence en crédit d'entretien...

Mais le fait capital est la régression du réseau Freycinet (en longueur réelle et en longueur fréquentée), réseau exclusif aux unités artisanales de navigation : le 38,50 m (la péniche flamande), et qui de ce fait interdit toute concurrence entre catégories différentes de transporteurs. Cette régression limite le champ d'intervention spécifique aux artisans bateliers, limite sa position de force, et rend plus âpre la concurrence sur les voies autorisant la navigation de toutes les catégories de matériel fluvial. Comme le souligne

.../...

F. Beaudouin (1), conservateur du musée d'intérêt National de la Batellerie.
 "... d'autre part, le gabarit (celui des automoteurs classiques) permet l'accès à tout le réseau français, dans ce domaine, qui peut le moins peut le plus (et non le contraire)..."

L'évolution du réseau fluvial national, modifie les conditions objectives de la concurrence entre transporteurs fluviaux et réduit la position stratégique favorable à l'artisanat batelier. De même le changement qualitatif qui s'opère, apparition des canaux à grand gabarit témoigne d'un changement qui s'opère au niveau du matériel fluvial. Il nous faut focaliser notre attention sur cette seconde variable.

Nous avons vu que le parc fluvial a fait l'objet de mesures strictes, notamment le contingentement lors des essais de coordination entre la voie d'eau et la S.N.C.F. Il s'agit d'étudier plus finement les effets de ce contingentement.

En effet, être artisan, comme être batelier, nécessite la possession de ses instruments de travail. Les mesures de contingentement du parc fluvial, limite l'accès à la profession de batelier et modifie les processus traditionnels de reproduction de ce groupe social.

Un examen de la "flotte artisanale" nous permettra de mieux cerner cette situation.

Une première approche consiste à décrire l'évolution du parc fluvial des bateaux porteurs, public et privé confondus. Nous avons repris pour cette description les catégories de bateaux usitées par l'O.N.N. à savoir :

- les bateaux de rivière, ce sont les bateaux ne pouvant pas franchir les écluses de 38 m 50. Les chalands du Rhin sont compris dans cette catégorie.
- les bateaux de canal, ce sont les bateaux pouvant franchir les écluses de 38 m 50 et ayant une longueur au moins égale à 34 m.

(1) "Conflans Ste Honorine et la Batellerie" Edité par l'Association des Amis du Musée.

- Les petits et très petits bateaux, ce sont : les petits bateaux qui ont une longueur inférieure à 34 m et d'un tonnage au plus grand enfoncement supérieur à 60 T., les très petits bateaux d'un tonnage au plus grand enfoncement au plus égal à 60 T.

TABLEAU N° 26
PARC DES BATEAUX PORTEURS

Source O.N.N.

CATEGORIES	1962	1965	1967	1969	1972	1974
Bateaux de Rivière	1184	1261	1248	1192	1260	1249
Bateaux de Canal	6804	6812	5988	5584	5294	5066
Petits et très petits bateaux	1584	1615	540	433	380	299
			(1)			
TOTAL	9572	9688	7776	7209	6934	6614

De 1962 à 1974 le parc fluvial a régressé de 2958 unités. Cette régression résulte de deux évolutions contraires :

- Une augmentation de 65 unités des bateaux de rivières ;
- Une régression des bateaux de canal de 1738 unités et des petits bateaux de 1285 unités soit au total de 3023 unités.

Cette évolution en nombre d'unités surestime l'ampleur de la catégorie petits et très petits bateaux. Par contre une approche en terme de capacité nous permet de mieux saisir cette évolution.

(1) - La rubrique très petits bateaux ne figure plus dans les données de l'O.N.N.

TABLEAU N° 27
EVOLUTION DE LA CAPACITE TOTALE

<u>Sources O.N.N.</u>	<u>En milliers de tonnes</u>					
CATEGORIES	1964	1970	1971	1972	1973	1974
Bateaux de Rivière	1002	927	995	1025	1041	1043
Bateaux de canal	2450	1997	1995	1914	1892	1834
Petits et très petits bateaux	171	70	69	62	58	51
TOTAL	3623	2994	3019	3001	2991	2928

La capacité totale du parc des bateaux porteurs régresse de 3623 milliers de T. en 1964 à 2938 milliers de T. en 1974.

Cette régression de 695 000 T s'explique par :

- Une augmentation de 41 000 T. de la capacité des bateaux de rivière et par une régression de 616 000 T des bateaux de canal et de 120 000 T des petits et très petits bateaux.

Premier point, la réduction rapide du nombre de bateaux.

Entre 1962 et 1974, on passe de 9.572 bateaux à 6.614 bateaux soit une réduction du parc de l'ordre de 30 %.

Mais tandis que les bateaux de rivière voyaient leur nombre augmenter, les petits bateaux (inférieurs à 300 tonnes) disparaissaient presque totalement et les bateaux de canal passaient de 6.600 à 5.060 unités, soit une perte de 1/4 des bateaux de canal.

Cette réduction du nombre de bateaux, qui traduit

.../...

"l'efficacité" de la politique de déchirage ne se trouve pas compensée par une augmentation du tonnage moyen : la cale totale représentée par les bateaux de canal passe en effet de 2.450.000 tonnes en 1964 à 1.834.000 tonnes en 1974 : la cale totale chute exactement dans la même proportion que le nombre de bateaux de canal, ce qui signifie tout simplement qu'il s'agit d'une disparition pure et simple du quart des bateaux de 38,50 m.

En Allemagne, par comparaison, où la navigation est avant tout une navigation de rivière et où une politique active de déchirage s'est mise en place, on constate entre 1969 et 1975 la disparition de 2.200 bateaux mais ces 2.200 bateaux déchirés sont remplacés par 850 nouveaux représentant le même tonnage que le tonnage initial : modernisation de la flotte dans le cas allemand, ablation pure et simple d'une partie de la flotte dans le cas français.

Mais, de quelle flotte s'agit-il ? Commençons par faire la distinction entre parc public et parc privé (1). Entre 1962 et 1975, le parc public perd 25 % de ses effectifs alors que le parc privé perd 45 % du sien.

TABLEAU N° 28
VENTILATION DU PARC DES BATEAUX DE CANAL

Source O.N.N.

BATEAUX DE CANAL	: 1962	: 1965	: 1967	: 1969	: 1972	: 1974	:
Public	: 5940	: 5961	: 5331	: 4960	: 4669	: 4472	:
Privé	: 864	: 851	: 657	: 624	: 625	: 594	:
TOTAL	: 6804	: 6812	: 5988	: 5584	: 5294	: 5066	:
	:	:	:	:	:	:	:

(1) - Sont considérés comme transporteurs privés les propriétaires de bateaux (industriels, commerçants) qui transportent habituellement des marchandises leur appartenant ou faisant l'objet de leur industrie, de leur commerce ou de leur exploitation et dont l'activité n'est pas le transport.

.../...

La liquidation très rapide du parc privé, beaucoup plus rapide que celle du parc public, semble pouvoir s'expliquer par deux phénomènes : une partie du parc privé était composée de petits bateaux dont on a vu qu'ils avaient presque disparu au cours des dix dernières années ; de plus, les flottes privées sont conduites à apprécier le rendement de leur capital et, ce rendement étant faible, les sociétés assurant leur propre transport ce sont progressivement débarassées de leur flotte, bien souvent pour passer à un autre mode de transport.

De même on peut ventiler ce parc public de bateaux de canal en fonction de la nature de la marchandise transportée : les bateaux de "marchandises générales", ce sont les bateaux ne comportant pas d'équipements permanents pour le transport de marchandises de nature particulière ; les bateaux "spécialisés", ce sont les bateaux comportant un équipement permanent les rendant aptes exclusivement au transport des marchandises définies par l'arrêté du 11 juin 1969.

TABLEAU N° 29

VENTILATION DU PARC PUBLIC DES BATEAUX DE CANAL

Source O.N.N.

: PARC PUBLIC DES BATEAUX DE CANAL	: 1962	: 1974	:
: -----	: -----	: -----	:
: Bateaux de "Marchandises générales	: 5582	: 4180	:
: Bateaux "spécialisés"	: 358	: 292	:
: -----	: -----	: -----	:
: TOTAL	: 5940	: 4472	:
: -----	: -----	: -----	:

C'est la régression de 1402 unités des bateaux de "marchandises générales" qui explique la régression de 1468 unités du parc public des bateaux de canal.

En poursuivant la même démarche on peut décomposer le parc public des bateaux de canal des "marchandises générales" en fonction du mode de propulsion.

TABLEAU N° 30

VENTILATION DU PARC PUBLIC DES BATEAUX DE CANAL
DE "MARCHANDISES GENERALES"

Source O.N.N.

: PARC PUBLIC DES BATEAUX	:	:	:	:	:	:
: DE CANAL DE "MARCHANDISES	: 1962	: 1966	: 1970	: 1972	: 1974	:
: GENERALES".	:	:	:	:	:	:

: Bateaux tractés	: 1845	: 1080	: 330	: 177	: 122	:
: Barges (poussées)	: 2	: 12	: 85	: 118	: 143	:
: Automoteurs	: 3735	: 4259	: 4142	: 4060	: 3915	:

: TOTAL	: 5582	: 5451	: 4557	: 4355	: 4180	:
:	:	:	:	:	:	:

L'analyse de ce tableau revêt une importance particulière dans la mesure où l'on accepte comme définition de la flotte artisanale, la définition suivante : c'est l'ensemble des bateaux de canal, public et porteur de "marchandises générales."

C'est d'ailleurs une définition similaire qui a été utilisée dans l'étude réalisée par la Conférence Nationale des Usagers des Transports et publiée dans la Revue de la Navigation Fluviale Européenne du 10 mars 1975.

Mais on ne peut utiliser cette définition sans précautions élémentaires. L'évolution du parc précédemment défini induirait facilement à la conclusion suivante : c'est essentiellement la réduction du Parc Artisanal qui explique la régression du Parc Fluvial National.

En fait notre définition de la flotte artisanale correspond à une réalité concrète depuis les années 1970. Les bateaux de canal, dans les années antérieures n'étaient pas uniquement l'unité de navigation par excellence de l'artisanat, mais également des Compagnies de Navigation et des petites

.../...

flottes. Les plans de contingentement du parc n'ont pas touché uniquement l'Artisanat.

De plus deux phénomènes vont encore atténuer cette politique de déchirage durant les années 1960 pour l'Artisanat.

- l'existence de construction neuve durant cette période. De 1960 à 1969, 336 automoteurs de canal ont été mis en service.

- La vente des unités type bateaux de canal des compagnies de Navigation à leurs contremaîtres à la part ou à l'Artisanat Batelier. L'ampleur de ce transfert n'a fait l'objet d'aucune publication statistique. De plus les statistiques étant élaborées jusqu'en 1966 à partir de l'immatriculation et à compter de 1967 à partir des permis d'exploitation, certaines Sociétés dans le cadre d'une "location vente" ont conservé le permis d'exploitation jusqu'à recouvrement de la créance.

Par contre la réduction du Parc qui s'amorce depuis 1970 et qui porte comme précédemment sur la disparition des unités vétustes, essentiellement tractées (diminution de 1723 unités tractées de 1962 à 1974), touche directement l'Artisanat dans la mesure où il n'existe plus d'unités nouvellement construites. Si cette réduction est en partie le fait de départ à la retraite de vieux bateliers, il n'en reste pas moins que les nouvelles générations de jeunes bateliers, se trouvent handicapées pour acquérir leurs outils de travail : parc contingenté, arrêt des constructions neuves, crédit au taux élevé.

De plus le parc artisanal date en âge comme l'indique le tableau n° 31.

.../...

TABLEAU N° 31

VENTILATION PAR ANNEE DE CONSTRUCTION

DU PARC DES BATEAUX DE CANAL PORTEUR DE "MARCHANDISES GENERALES" (1)

Source O.N.N.

Année de construction	Dates								
	Avant 1910	1910 à 1919	1920 à 1929	1930 à 1939	1940 à 1949	1950 à 1959	1960 à 1969	1970 à 1972	inconnues
Tractes	24	7	95	63	19	76	13	-	1
Barges	5	2	44	80	18	65	53	1	1
Automoteurs	214	135	1000	914	478	1297	270	2	38
TOTAL	243	144	1139	1057	515	1438	336	3	40

52 % de cette flotte date d'avant 1940, 40 % a été construit de 1940 à 1959, 7 % de 1960 à 1972 (le 1 % manquant étant les bateaux dont la date de construction est inconnue). La "vétusté" du parc artisanal accroit.

Si l'on examine maintenant l'évolution récente, entre 1972 et 1975, on constate pratiquement une stabilisation des effectifs de bateaux des artisans et des petites flottes, qu'il s'agisse des marchandises spécialisées ou des marchandises générales (perte totale inférieure à 5 %).

Par contre, en l'espace de 3 ans, le parc appartenant à des compagnies de navigation se réduit de près de 30 % ! Ceci s'explique par l'augmentation de la taille moyenne des bateaux mais aussi vraisemblablement par un abandon du transport par voie d'eau par le capital financier pour se reconvertir notamment dans les autres modes de transport.

(1) Publics et privés confondus.

Réduction rapide des effectifs, réduction de la cale, abandon par une partie du capital financier du transport par voie d'eau, telles semblent bien être les conclusions que l'on peut tirer de l'étude de l'évolution du parc. Le secteur qui s'est mieux maintenu est le secteur socialement le mieux capable de supporter un rendement anormalement bas du capital privé.

Cette utilisation du transport fluvial, et notamment du parc fluvial comme régulateur de la concurrence voie d'eau-chemin de fer, n'est pas récente.

Nous citerons en exemple un passage tiré du livre de (1) Louis "La Batellerie" qui d'ailleurs procède à une analyse similaire à la nôtre sur ce point:

"Le réseau des voies navigables françaises est notoirement insuffisant. Cela, et depuis longtemps ne fait aucun doute pour quiconque. On l'a écrit, on l'a proclamé dans la presse, à la tribune dans les congrès et les assemblées délibérantes. Il n'est personne qui ayant eu à examiner la question et à en discuter, n'ait été amené à faire cette constatation et n'ait eu sujet de la déplorer."

"Aussi bien, le problème de l'extension de nos chemins qui marchent s'est-il posé de tout temps. Sous l'ancien régime comme à l'époque actuelle, c'est à qui dénoncera l'infériorité de nos voies de navigation intérieure et la trop grande faiblesse de leur trafic"

"Ce réseau est incomplet. C'est dans un rapport substantiel et dressé de main de maître que M. le Colonel Espitallier, en plein Congrès du Génie Civil, après tant d'autres, a fait cette déplorable constatation."

"Non seulement il est incomplet, mais son rendement est lamentable. Le tout, considéré en face du développement et de la production des réseaux voisins!"

"M. le Sénateur Andiffred, en 1918 disait que le trafic sur les voies fluviales françaises, avait été en 1880 de 1500 millions et qu'il avait atteint en 1913, 5850 millions. Cette progression doit elle permettre de

(1) Edition Gaston DOIN 1933.

conclure que tout est pour le mieux chez nous en matière de batellerie ? On n'osera ici, se laisser aller à pareil optimisme. Pour les mêmes années et toujours d'après M. le Sénateur Andiffred, le trafic a été, pour les chemins de fer de 12 870 millions, en 1880 et pour 1913 de 24 818 millions."

"L'écart est grand, ainsi qu'on le voit aisément entre les deux systèmes de transport. Et le rail l'emporte de beaucoup sur la voie d'eau."

"C'est ainsi que cette dernière ne s'est pas développée comme l'a fait le chemin de fer. M. Edgar Milhaud, dans son livre d'une puissance indéniable : les Fermiers généraux du rail, nous dit que la longueur des voies navigables françaises a passé de 10.940 kilomètres à 11 318 de l'an 1880 à l'année 1913. Trois cent soixante seize kilomètres de développement pour une aussi longue période ! On avouera que c'est peu, surtout quand l'on songe que dans le même temps, pour l'Allemagne, le réseau a passé de 12 411 kilomètres à 24 519"

"Ces chiffres là sont des chiffres qu'on ne saurait contester. Et ils conduisent à faire cette remarque que, si les besoins grandissent les moyens de les satisfaire que fournissent les voies d'eau ne suivent d'aucune sorte la même marche progressive"

"On doit le regretter. On le doit d'autant plus, que l'extension du trafic fluvial, outre qu'elle serait d'une très avantageuse conséquence pour les intérêts de la nation toute entière, aurait une répercussion des meilleures pour toute l'industrie des transports par voie d'eau, pour la corporation batellière.

Pourquoi n'en va t-il pas ainsi ?"

Chapitre 3

Les règles du Jeu

* LA CONCURRENCE

* L'ISOLEMENT

* L'ENCADREMENT ADMINISTRATIF

CHAPITRE IIILES REGLES DU JEU

Le régime actuel de l'affrètement fluvial, qui fait l'objet d'une importante production juridique, et d'une intervention croissante de l'Etat au niveau du sous-système fluvial, est le produit de la concurrence intermodale comme nous le soulignons au chapitre précédent, mais également des réactions propres des acteurs du sous système, notamment les transporteurs fluviaux, réactions souvent provoquées par des révolutions technologiques bouleversant les équilibres établis.

Nous avons déjà insisté lors de la présentation de notre démarche théorique, sur l'importance de l'interaction entre les différents niveaux d'un même système, et illustré concrètement cette affirmation. C'est la même démarche que nous adopterons afin de tenter d'expliquer la production juridique actuelle en matière de transport fluvial, et des pratiques qu'elle induit. Dans ce sens, nous risquons d'insister de nouveau sur certaines données précédemment déjà usitées, mais ces facteurs interviennent à différents niveaux d'une même réalité sociale, que pour la commodité de l'analyse nous décomposons en champ d'études différents. Il faut signaler l'importance de ce chapitre, quant à notre investigation globale et surtout pour la démarche empirique développée en seconde partie de cette recherche. La production juridique est le produit de pratiques sociales antérieures et contradictoires, mais également une des causes des pratiques sociales actuelles.

C'est-à-dire que notre démarche ne peut faire abstraction d'un recul historique suffisant, faute de quoi, nous accepterions à priori comme vrai l'adaptation simultanée de la production juridique aux situations sociales en cause. Il semble, au contraire, du moins en matière d'affrètement fluvial qu'un décalage existe. Le principe de l'harmonie nous l'avons déjà souligné est à rejeter.

3-1 La concurrence.

Quelle doit être l'ampleur de notre recul historique ?

Une recherche similaire a été entreprise par le GETRAM (1) dont nous tirons la conclusion suivante : "Nous recherchons dans tout ceci, la formation du

(1) GETRAM : Groupe d'études pour l'Équipement, les transports et l'aménagement "La batellerie artisanale" GETRAM 1976.

groupe actuel des artisans bateliers. Nous pouvons situer l'étape décisive de cette formation dans le dernier quart du XIXe siècle. Pour établir ce fait, il nous a fallu remonter beaucoup plus loin dans le temps. Produit de la révolution industrielle du XIXe siècle, le groupe batelier français porte aussi l'héritage d'une partie des anciennes batelleries. Mais son histoire spécifique n'en fait pas un phénomène unique : l'artisanat batelier s'est constitué massivement à la même époque en Belgique, en Allemagne, aux Pays bas et subsiste encore aujourd'hui dans ces pays".

Il nous faut également reprendre l'explication fournie par l'équipe qui a réalisé ce travail : F Lille, D. Chabaud, F. Mason, P. Meslier, L. Jubelin et qui nous permet de préciser le troisième niveau explicatif de notre démarche. Le dernier quart du 19^{ème} siècle est pour eux l'éclosion d'un nouveau stade du capitalisme ; l'impérialisme. L'accumulation capitaliste trouve un nouveau débouché dans le partage et la mise en exploitation accélérée du reste du monde. C'est l'époque des dernières conquêtes coloniales, des derniers partages et surtout de la mise en valeur de ces conquêtes extérieures et des pays européens mais développés. Les transports sont à la base de cette valorisation : compagnies maritimes à vapeur, ports, chemins de fer. Le capital financier se lance dans ces nouvelles aventures intégrant le capital industriel et drainant l'épargne et l'accumulation disponibles vers les grands travaux extérieurs : Suez-Panama, chemins de fer d'Europe de l'Est et de Russie, et aussi les champs d'action mieux protégés d'Algérie, d'Indochine, d'Afrique... Corrélativement le développement industriel change de contenu en France. La première vague d'industrialisation portuaire moderne se développe sur des bases monopolistes, prenant le relai des industries contrôlées par les bourgeois marchandes des ports. Elle est au service de la construction du système de transport extérieur, et de la transformation des produits arrivant à l'étranger : construction navale et activités annexes, en grains, huileries, etc...

Les réseaux ferroviaires qui furent le pôle de constitution du système bancaire et financier, n'offrent plus le même intérêt aux groupes industrialo-financiers qui placent leurs investissements ailleurs.

Le développement du réseau secondaire ferroviaire sera imposé et financé par l'Etat plus que par les compagnies. L'Etat va se charger aussi de l'adaptation des ports maritimes à la navigation moderne. Il va enfin

lancer, sans rencontrer d'opposition irréductible des groupes financiers, le plan de développement des voies navigables.

Le processus qui conduira à la nationalisation des chemins de fer est amorcé en France (il est beaucoup plus avancé en Allemagne dès 1870 pour le réseau principal mais sous l'égide des Etats : le transfert au Reich sera achevé en 1920).

Cette approche rapide nous permet ici de préciser le troisième niveau d'approche qui est celui du système de production dont le sous-système transport n'est qu'un des éléments. L'évolution du système de production, détermine à son tour la concurrence des divers transports terrestres.

Pour comprendre ce que cette période a de crucial, il faut comparer les projets initiaux aux réalisations effectives. Le plan Freycinet était un plan d'interconnexion générale et homogène (le gabarit retenu 38,50 m x 5,05 m x 1,80m) des bassins : Loire, Garonne, Seine, Rhône-Saône, Rhin Meuse, Moselle, Escaut.... Comment se font les arbitrages entre les voies à réaliser ou à moderniser, et les projets rejetés dans l'avenir, puis renvoyés aux calendes ? Le fait est que les crédits du plan Freycinet dominent régulièrement à mesure que sont mises en service les voies intéressant les industries dominantes. Les interventions et doléances des chambres de commerce des ports de l'Ouest, des villes de la Loire sont de peu d'effet. Il faut compter aussi avec le poids financier et politique des réseaux, qui reste considérable. Face aux usagers industriels dispersés, aux bourgeoisies marchandes des ports, aux campagnes de navigation fluviale, le jeu n'est pas égal. La règle majeure de l'égalité de traitement des usagers, corollaire de la notion de service public, est tournée sans difficulté, on observe des variations de flux de la tonne kilomètre allant du simple au double suivant que la relation ferroviaire est ou non en concurrence par la voie d'eau moderne.

Ces effets Malthusiens de la concurrence pontuels et dispersés dans la zone où la voie navigable est compétitive, ont des effets beaucoup plus radicaux dans le reste de la France. La campagne des chemins de fer du Midi, prélève sur le canal latéral et le canal du Midi qui lui sont compris depuis 1851 un péage qui double en fait le flux du transport.

.../...

Les chemins de fer de l'Ouest parviennent à éliminer les principaux trafics de la Loire. Les résultats de ces luttes tarifaires fournissent en outre, l'argument nécessaire pour repousser la modernisation des voies d'eau dont le trafic régresse.

Le réseau Freycinet, dans sa forme actuelle est à peu près constitué au début du XX^e siècle, sur cet espace réduit, mais enfin constitué en un réseau cohérent ; les formes d'exploitation de la voie navigable se divisent déjà en "grande" et "petite" batellerie, armements et batellerie artisanale, plus quelques flottes d'usagers industriels.

Les armements sont fortement concentrés, mais très minoritaires dans la flotte : 11 % des bateaux, 13 % de la jauge, appartiennent à douze flottes de quarante bateaux et plus, en 1891. Un seul armement H.P.L.M. (1), possède ou contrôle plus de la moitié de cette capacité. Le reste se répartit entre armements moyens et flottes privées (notamment des houillères).

Les armements limitent leur activité aux grands axes, où ils concurrencent efficacement les chemins de fer par des liaisons rapides de messageries (2) ; ils utilisent pour cela des "porteurs", automoteurs à vapeur à roues ou à hélices. Ils exploitent en outre des chalands tractés par leurs propres remorqueurs et toueurs.

H.P.L.M. se taille la part du lion, avec les liaisons Havre-Rouen-Paris (500 000 T.), Paris-Lyon (300 000 T.), Lyon-Marseille (500 000 T.) et trois autres lignes, totalisant 300 000 T.

Les autres compagnies ne semblent pas en concurrence avec H.P.L.M., ni entre elles. Il y a partage spatial du marché. La concurrence s'exerce à l'encontre du seul chemin de fer pour les lignes de messageries automotrices ; du chemin de fer et de la petite batellerie pour le reste.

(1) Cie Générale de navigation Havre-Paris-Marseille.

(2) Les "Messageries" désignent, à l'époque, les marchandises de valeur élevée : vin, blé, fruits, tissus, denrées coloniales, etc...

L'arme principale des compagnies fluviales, le bateau porteur en fer, ne réalise au total que 3 % du trafic chargé par voie navigable en 1891. C'est d'ailleurs un maximum qui sera suivi d'une régression. Il faudra attendre 1926 pour que le trafic des automoteurs atteigne à nouveau 3 %, mais il ne s'agira plus alors de navigation à vapeur.

Entre H.P.L.M., les quelques flottes privées, et armements moyens et la petite batellerie, il n'y a pas grand chose. Cette structure spécifique de la batellerie va se reproduire au long du XX^e siècle. Elle comporte déjà, en 1891 :

- . une petite "grande batellerie", très concentrée, mais peu expansive
- . des flottes privées, qui tendront à se développer mais sans dépasser un seuil
- . un assez petit nombre d'armements moyens
- . une grande "petite batellerie", qui est déjà et restera largement majoritaire dans la flotte de transport public.

La forme dominante de la petite batellerie est, et restera, l'artisanat. Les propriétaires exploitants d'un seul bateau sont les plus nombreux (6 381), ceux qui possèdent deux ou trois bateaux (1 325) ne s'en différencient pas beaucoup, il semble s'agir plus d'exploitations familiales que d'embryons de flottes.

Le matériel utilisé est encore extraordinairement diversifié. En 1887, on recense 15 730 bateaux répartis entre 11 groupes et 72 types, sans compter encore un bon millier de "divers". Ce sont encore les dénominations des bateaux traditionnels : flûtes, tartanes, berrichons, sapines du Rhône, etc...

Les deux premiers groupes recensés, les péniches ou belandres et les chalands constituent environ 50 % de la flotte. C'est en leur sein, et à partir de plusieurs types différents, que s'étend le plus rapidement la normalisation au gabarit Freycinet (38,50 m x 5,05 m x 1,80 à 2 m).

Les structures de la batellerie précisées, il nous

.../...

faut, étudier les réactions spécifiques de chacune des ces composantes face aux transformations technologiques de l'outil de travail qui marquent la première moitié du XXème siècle.

Notre approche de l'évolution des techniques de navigation s'effectuera sous deux aspects complémentaires, : la modernisation que nous considérons comme une amélioration des techniques existant déjà et l'innovation qui elle, est une modification radicale de l'outil de travail. A titre d'exemple nous considèrerons la motorisation des 38,50 m comme une innovation technique, par rapport à l'accroissement de la puissance des moteurs qui sera caractérisé comme une modernisation.



Il existe une interaction entre l'outil de travail et le groupe social qui le gère. Modernisation et innovation technique sont deux processus qui visent à augmenter la productivité de l'outil de travail. La modernisation sera considérée comme une évolution technique permettant un gain de productivité qui dans son application pratique ne remet pas fondamentalement en cause l'équilibre existant entre les divers composants du groupe social concerné. Par contre, l'innovation technique, en transformant radicalement l'outil de travail, nécessite pour obtenir un gain de productivité, une modification des règles régissant le groupe social et perturbe l'équilibre qu'assumaient ces règles.

Jusqu'à la première guerre mondiale, seules quelques flottes utilisaient les bateaux munis de leur propre engin de propulsion. Par contre, l'évolution des techniques : moteurs à essence, diésel deux ou quatre cylindres. transmission motogodille...etc... incita certains artisans à la motorisation de leur bateau de bois ou de fer, parallèlement à la motorisation de certaines petites flottes et grandes flottes. Cette période se caractérise par l'absence totale de réglementation, (1) la liberté d'entreprise la plus totale. L'artisan qui avait la possibilité matérielle de procéder à cet investissement avait la liberté d'exploitation lui permettant de le rentabiliser. De plus, si l'automoteur à trafic égal avec le bateau tracté n'avait pas une rentabilité supérieure compte tenu des charges et des capitaux investis, l'indépendance que lui assurait son moteur, la rapidité d'exécution du transport et la facilité de se déplacer librement vers les lieux où le frêt était offert lui

(1) Les contrats de transports fluviaux sont régis par les règles du droit privé édictées par le code civil et le code de commerce.

donnaient un avantage considérable. L'innovation technique procurait un gain de productivité indéniable.

En chiffre rond, le parc fluvial se décomposait comme suit en 1933 :

. Bateaux tractionnés :	- 6 000 pénichiens - artisans
	- 4 000 contremaîtres
. Automoteurs	: - 700 artisans
porteurs	- 1 000 contremaîtres

Si en majorité les bateaux tractionnés sont la propriété des bateliers artisans, on constate que pour les automoteurs le plus grand nombre est conduit par des contremaîtres salariés. La distinction transporteur public, transporteur privé n'étant pas établie dans les données présentées ci-dessus, on peut, sans se tromper, accepter l'idée que les artisans bateliers ont innové en nombre d'unités dans des proportions voisines de celles des Compagnies de Navigation.

Le conflit qui éclate en 1933, est un conflit qui oppose groupe innovateur et groupe non innovateur. Le groupe innovateur comprend les artisans bateliers propriétaires d'un automoteur et les compagnies de navigation réunis dans le Groupement de la Navigation Rapide. Le groupe n'ayant pas innové se compose d'une forte majorité de propriétaires de bateaux tractionnés, soutenus par les salariés des sociétés de remorquage et de halage. Le syndicat Unitaire de la batellerie ainsi que la C.G.T.U. ayant une part fort active dans les grèves qui vont se succéder jusqu'en 1936.

Un examen des revendications formulées par le groupe non innovateur lors des différents conflits des années 1930 s'avère utile, Ces revendications sont les suivantes :

- Suppression des fausses bassinées en cas de manque d'eau ;
- Suppression totale de trématage des automoteurs ;
- Droit de s'arrêter en bief à la tombée de la nuit à la condition de ne pas gêner la navigation ;
- Contre la brutalité aux écluses et pour un peu plus de correction de la part des fonctionnaires des Ponts et Chaussées ;

.../...

- Suppression de l'éclusage des moteurs avant et après la traction électrique ;
- Pour la fermeture des écluses de 19 h à 6 h en été et du coucher au lever du soleil en hiver ;
- Pour l'application du décret du 28 Novembre 1919, règlementant le travail dans la batellerie ;
- Pour l'amélioration de la traction ;
- Pour l'ouverture du canal du Nord au gabarit de 300 tonnes ;
- Pour l'organisation de bureaux de tour etc...

On observe que l'essentiel des revendications formulées vise à limiter l'avantage technique que possède l'automoteur, c'est-à-dire la possibilité d'effectuer des voyages plus nombreux car se déplaçant plus rapidement et étant indépendant des techniques de remorquage ou de halage.

De plus les artisans bateliers, propriétaires de bateaux tractionnés espéraient qu'une rigoureuse limitation de la durée journalière de la navigation des automoteurs conduits par des contremaîtres, obligerait les compagnies exploitantes à accroître leur personnel et par suite à demander des frêts plus élevés.

L'innovation technique, l'automoteur, ne s'impose comme productive que dans la mesure où son exploitation s'effectue sur un nombre de relations plus élevées, c'est-à-dire une exploitation plus continue.

Ces grèves vont aboutir à deux résultats capitaux pour les transporteurs publics par voie d'eau :

- La loi du 18 juillet 1936 qui rend le tour de rôle obligatoire, puis un décret du 11 novembre 1938 prévoit la reprise des quelques bureaux d'affrètement existants par l'O.N.N. et la création d'autres bureaux par l'Office. Bureaux d'affrètement et tour de rôle obligatoires vont permettre de régulariser la concurrence entre bateaux automoteurs et bateaux tractionnés. En limitant les rotations possibles des automoteurs, ou en permettant aux tractionnés de supporter la concurrence des automoteurs, le tour de rôle va permettre à l'innovation technique de se généraliser. Il est le régulateur de la concurrence, entre les artisans bateliers. Nous disons entre artisans car la loi du 22 mars 1941 sur l'exploitation des transports par fer et par navigation intérieure instaure, article 15 que :

.../...

- "Les patrons bateliers, tels qu'ils sont définis dans le texte concernant leur statut, ne peuvent traiter des transports que par contrat au voyage ou à temps. Toutefois, ils peuvent traiter autrement pour l'exécution d'un ou de plusieurs contrats lorsqu'ils groupent dans des conditions qui sont fixées par arrêté du Secrétaire d'Etat aux Communications."

Cette loi instaure les règles de la concurrence entre Artisans bateliers et Compagnies de Navigation, en autorisant les contrats au tonnage, c'est-à-dire une exploitation en continu du matériel fluvial qu'aux seules Compagnies de Navigation.

Si l'on s'interroge sur les revendications des artisans propriétaires d'automoteurs durant cette période on constate que s'ils sont hostiles au tour de rôle obligatoire, ces artisans demandent la création de bourses publiques, afin de faire face à la concurrence des compagnies. A matériel égal, en l'occurrence automoteur, l'artisan batelier a un avantage considérable, par rapport aux compagnies de navigation dans la mesure où il ne doit pas supporter les charges salariales qu'impliquent le contremaître à la part pour les compagnies de navigation. La publicité des prix au sein de bourse publique étant dans ce sens une revendication qui ne pouvait que les avantager.

Cette période qui fixe les règles de la concurrence entre transporteurs fluviaux est également marquée (nous l'avons souligné au chapitre II de la première partie) par une tentative de coordination des transports par voie d'eau et par chemin de fer. En 1934, la surabondance des moyens de transport en regard des besoins a pour effet de réduire l'activité du matériel ferroviaire et du matériel fluvial, d'amener le fer à réduire ses tarifs et d'avilir les cours des frets. Le décret du 15 mai 1934 subordonne l'immatriculation de tout nouveau bateau à la justification du déchirage d'un tonnage équivalent, 2 tonnes de tractionné valant 1 tonne d'automoteur, il interdit aux bateaux des flottes privées d'effectuer des transports publics, prend des mesures pour réserver l'affrètement aux bateaux français et crée un Comité de coordination rail-eau. La voie d'eau fait les frais de la première expérience de coordination. De plus contingenter le matériel fluvial ne résolvait pas le problème. Le comité central des transports, créé par le décret du 15 mai 1934, s'emploie alors à conclure des accords directs entre la batellerie et les compagnies de chemin de fer accords partiels limités à une catégorie de marchandises sur une relation déterminée (par exemple, transport de bois d'importation au départ des ports de la

région du Nord), accords généraux répartissant l'ensemble du trafic entre le fer et l'eau sur de grands axes. (Trois accords de ce type sont conclus pour le Rhône, la Seine, les canaux du midi). La conclusion de tels accords se heurte à de multiples difficultés et le respect des accords conclus ne peut être obtenu, malgré la menace de sanctions difficiles à appliquer en fait. La guerre interrompt l'expérience : "En (1) contingentant le parc fluvial, on tente de cristalliser, à un moment donné la répartition du trafic entre le fer et la voie d'eau".

On ne peut achever l'examen de cette période sans souligner le rôle joué par les pouvoirs publics dans la régulation de la concurrence, surtout entre transporteurs fluviaux. Les bureaux d'affrètements sont gérés par l'Office National de la Navigation, qui de plus donne son autorisation pour toute proposition de contrats au tonnage et peut décider du report au tour de rôle d'un pourcentage variable de contrats au tonnage.

La période allant de la seconde guerre mondiale aux années 1960 peut essentiellement se caractériser par une motorisation croissante du Parc fluvial. En 1947 fut créée la Société pour la Reconstruction et le Renouvellement du Parc Fluvial. En fin 1954, les bateaux susceptibles d'être réparés sont tous remis en état. De plus 16.000 bateaux automoteurs de remplacement sont en service.

M. Charle Jaunet dans un article paru dans le journal de la Navigation du 7 mars 1975 n° 57 affirme que cette tendance à la motorisation du Parc fut freinée par des prêts accordés par les Sociétés de remorquage aux artisans bateliers pour l'achat de bateaux tractionnés, prêts comportant une clause stipulant le remboursement immédiat en cas de motorisation de l'unité pour laquelle le prêt fut accordé. "C'est ainsi qu'en 1950 il y avait 29 % d'automoteurs en France contre 54 % en Belgique".

Cette motorisation du parc fluvial pose le problème de la reconversion des sociétés de halages sur berge et de remorquage. La suppression progressive, conduite par l'O.N.N. des services publics de halage sur berge décidée en 1965 est terminée le 1er octobre 1970.

(1) M. VAN DEN BESSELAER, article paru dans la Revue "Equipelement logement, transport", n° 88 (octobre 1974).

En fait, le décret du 21 avril 1953 avait concédé à la "Compagnie Générale de Traction sur les Voies Navigables" (C.G.T.V.N.) l'exploitation de la plupart des services de traction qu'elle assurait dans le Nord, l'Est et le Centre de la France. De même, il était concédé à la Société "Traction de l'Est" l'exploitation de tous les services qu'elle assurait : canal de la Marne au Rhin, Niederviller à Strasbourg, canal du Rhône au Rhin, de Strasbourg à Mulhouse ; embranchement de Colmar et de Huningue.

C'est la C.G.T.V.N., Société d'économie mixte fondée par l'O.N.N. et où celui-ci détient la majorité des voix, qui rachète aux Sociétés de Remorquages leurs remorqueurs qu'elle met hors service peu de temps après leur achat. On peut distinguer deux types de sociétés de remorquages :

- Celles qui font partie de compagnies de navigation : Société Générale de Navigation Fluviale, l'Union Normande, la Compagnie Générale de Navigation, H.P.L.M., Compagnie fluviale et maritime de transport etc... pour qui la fin du remorquage n'est que la cessation d'une activité spécifique parmi un ensemble d'activités liées à la navigation.
- Celles dont le remorquage était l'activité principale : la Société Générale de touage et de remorquage (les "Guêpes", la Société de remorquage la "Pénichienne", la S.R.B.R. dite société des "Bleus" etc... pour qui la fin du remorquage correspond à la cessation de l'activité, la "Pénichienne" par exemple ou une reconversion de l'activité aux transports fluviaux, la C.G.T.V.N. qui devient C.G.P.V.N. (Compagnie générale de poussage sur les Voies Navigables) ou comme pour la S.R.B.R. à la construction d'unités neuves (elle assure la transformation de remorqueurs anciens en pousseurs).

En 1964, apparaît la seconde innovation technique : le poussage. En fait, deux caractéristiques importantes différencient les deux phénomènes d'innovation que sont motorisation et poussage :

- Le poussage n'est possible que sur les canaux à grand gabarit (1350 T et plus) et de plus, il représente des investissements importants que seules les compagnies de navigation et certaines petites flottes pouvaient assumer.
- La motorisation fut une innovation commune à tous les transporteurs fluviaux :

artisans, petites flottes, compagnies de navigation, mais le poussage, en raison des investissements qu'il nécessite, n'est rentable que pour une exploitation en continu, c'est-à-dire une exploitation jour et nuit sur des contrats à longue durée. Il ne s'adresse pas à l'ensemble des transporteurs fluviaux que l'on peut classer en deux catégories : (1)

- "La première : transporteurs privés, transporteurs spécialisés, compagnies de navigation, libres en principe de leur marché et de leurs prix et pouvant souscrire des contrats ;"

- "La seconde : la batellerie artisanale, enfermée dans les règles du bureau de tour et de prix pré-établis..."

Nous pouvons analyser l'évolution du parc des pousseurs et remorqueurs durant cette période.

TABLEAU N° 32

PARC DES POUSSEURS ET REMORQUEURS

CATEGORIE		1962	1965	1967	1969	1972
Remorqueurs	Publics	181	162	54	37	27
	Privés	251	243	49	36	33
	TOTAL	432	405	103	73	60
Pousseurs (2)	Publics	28	69	61	72	111
	Privés	13	46	35	52	61
	TOTAL	41	115	96	124	172

Une nette progression des pousseurs coïncide avec une nette régression des remorqueurs. On peut remarquer que ces tendances sont déjà évidentes avant 1965, année où la suppression du halage et du remorquage est décidée

(1) M. VAN DEN BESSELAER article déjà cité.

(2) Au sein de la catégorie pousseur sont pris en compte les remorqueurs transformés en pousseurs. L'O.N.N. a cessé dès 1966 de distinguer ces deux rubriques : Pousseurs et remorqueurs transformés en pousseurs.

A titre indicatif on peut examiner l'évolution de la reconversion des remorqueurs en pousseurs pour les années antérieures à 1966.

TABLEAU N° 33

Source O.N.N.

: Remorqueurs transformés	: 1962	: 1963	: 1964	: 1965/
: en pousseurs	:	:	:	:
: Unité 1	: 10	: 13	: 28	: 40
:	:	:	:	:

De même la reconversion croissante des remorqueurs en pousseurs est antérieure à l'année 1965.

Nous émettions l'hypothèse que le poussage est une évolution technique qui ne touche pas les transporteurs publics par voie d'eau de la même manière. Les résultats du recensement général des transports de 1963 et des enquêtes de structure de 1966, 1970 réalisées par l'INSEE et le Ministère des transports confirment notre hypothèse.

TABLEAU N° 34

: Navigation pour compte	: 1962	: 1965	: 1967	:
: d'autrui (1)	:	:	:	:
: Remorqueurs	: 86	: 72	: 25	:
: Pousseurs	: 47	: 68	: 82	:
:	:	:	:	:

Sur 96 pousseurs en 1967, 82 appartenait aux compagnies de Navigation.

Le groupe des artisans batelier n'est plus menacé par une innovation technique endogène mais exogène. La concurrence entre groupe

(1) Les artisans bateliers (1 et 2 bateaux) et les petites flottes (3 à 4 bateaux) ne sont pas compris. Ces définitions sont celles de l'INSEE.

ayant innové ou non se traduit au niveau des affrètements par une régression des tonnages distribués par le Tour de Rôle et par une augmentation des tonnages réalisés hors tour de rôle.

De 1964 à 1974, les transports qui ne sont pas soumis au Tour de Rôle (transports privés, trafics rhénan et mosellan, transports spécialisés, transports publics de marchandises générales effectués par les compagnies sous contrat au tonnage) ou du moins aux frets obligatoires (exportation par la frontière franco-belge) augmentent de 51 % (de 58 millions de tonnes en 1964 à 88,6 millions de tonnes en 1974). Par contre durant la même période, les transports publics de marchandises générales affrétés au Tour de Rôle et soumis aux frets obligatoires, diminuent de 25 % (de 27 millions de tonnes en 1964 à 20,1 millions de tonnes en 1974). Les importations et exportations par la frontière franco-belge ne compensent que très partiellement ces pertes pour la batellerie artisanale car ces trafics sont assurés aussi bien par les bateliers étrangers que français.

Les conséquences que nous soulignons ci-dessus ne sont pas nouvelles. Dès 1937, le déséquilibre tendanciel du nouveau système était apparu et un correctif est apporté : la réversion au "Tour de Rôle" d'une part des contrats signés par les compagnies. Mesure salubre conforme à une logique de la présentation par l'Etat de catégories de transporteurs dont l'utilité économique ne fait pas de doute, explicable par l'ampleur des luttes sociales de l'époque. Mais c'est une mesure qui relance et va renforcer une modalité ancienne d'utilisation des artisans, la sous-traitance des trafics des compagnies.

3-2 L'isolement.

La période retenue précédemment voit se constituer en même temps que le groupe batelier, les composantes de son insertion socio-économique. Nous insisterons essentiellement sur cet aspect important pour notre problématique : l'artisan perd durant cette période de la capacité de négocier avec les usagers.

.../...

Legrand (1) décrit comme suit l'apparition des courtiers de fret dans le Nord.

Initialement, les compagnies minières ont en leur sein des bureaux d'affrètement. Au début du siècle, ces bureaux commencent à envoyer systématiquement les délégués aux points de passages importants des péniches (Lille, Douai, Cambrai), pour mieux mettre en concurrence les bateliers. Les offres de fret sont faites en public. Il n'y a pas encore de courtage. Mais peu à peu, les usagers cessent de rémunérer les affrêteurs, et les envoient prélever un droit de courtage sur le fret dû aux bateliers. Les affrêteurs se multiplient rapidement, on distingue les "courtiers de fret" à la tête de maisons importantes, les affrêteurs ordinaires (ou forfaitaires) qui se font une vive concurrence, les "petits affrêteurs" (cabaretier par exemple) qui cherchent les frets les plus bas. Une quatrième catégorie s'affirme, ce sont les propriétaires de bateaux et particulièrement les compagnies de navigation.

La division du travail s'accroît et contraint le batelier à une spécialisation croissante qui ne contredit pas leur mise en concurrence systématique avec les compagnies et les chemins de fer.

L'essor industriel et en particulier de l'exploitation du charbon va conférer une importance considérable au bassin du Nord et du Pas-de-Calais, ainsi qu'aux transporteurs fluviaux de ce bassin. Ainsi le trafic de charbon entre la région du Nord-Pas-de-Calais et Paris s'élève en 1905 à 1.821.000 tonnes pour la voie d'eau et 2.608.000 pour le chemin de fer.

Dès la mise en exploitation des mines de houille du Nord et du Pas-de-Calais, les compagnies des mines avaient ouvert chez elles des bureaux d'affrètement où elles affrétaient les bateaux dont elles avaient besoin. Mais ce procédé avait un très grave défaut : l'éloignement, la dispersion de ces bureaux rendaient la recherche du travail très pénible pour les marinières puisqu'il leur fallait frapper à toutes les portes et faire des pérégrinations d'une semaine parfois, avant de trouver une convention d'affrètement.

Cette façon rudimentaire de procéder avait pour premier résultat d'accumuler les bateaux à certains rivages de mines, tandis

(1) "Condition économique et sociale des Mariniers du Nord" 1910

que d'autres étaient entièrement dégarnis. C'est alors que survinrent les intermédiaires qui allaient prendre les commandes aux mines et sachant le nombre de bateaux nécessaires pour les expéditions des compagnies minières, arrêtaient les marinières à leurs principaux passages : Douai, Cambrai, Lille et leur proposaient les voyages dont ils avaient la commande.

L'évolution de la production industrielle et des échanges commerciaux qu'elle a induit, a entraîné une division du travail chez les transporteurs fluviaux et a permis l'apparition d'un intermédiaire, le courtier.

Les intermédiaires, se contentant au début d'une légère commission, rendaient aux mines et aux marinières des réels services, en évitant à ces derniers des démarches et une perte souvent coûteuse et inutile. Mais le métier de courtier étant devenu très lucratif, le nombre de ceux-ci augmenta, augmentation surtout provoquée par l'arrivée à Lille et Douai des courtiers de la région de Charleroi.

L'agence d'affrètement de Charleroi fut créée sous l'inspiration de la Société du canal de la Sambre à l'Oise, désireuse de favoriser le transit par ce canal où elle prélevait un droit élevé. Cette société, pour inciter le marinier à se servir du canal, et le détourner aussi de passer par la Meuse, ne demanda plus aux marinières qu'une légère commission d'affrètement. La création de cette agence provoqua le départ des affrêteurs belges très nombreux, de la région de Charleroi vers la région de Lille et Douai, affrêteurs qui ne pouvaient concurrencer les tarifs de cette agence.

L'arrivée de ces courtiers enleva aux compagnies houillères la plus grosse part de leurs affrètements directs.

Les compagnies affrêtaient 90 % des bateaux de houille cette proportion tomba à 10 %. La concurrence accrue entre courtiers ne fit qu'accentuer certains abus qui provoquèrent le mécontentement des compagnies houillères et des bateliers.

De plus, il y avait une oscillation constante des prix liée à l'activité des courtiers. Ceux-ci baissaient le fret pour s'acquérir la clientèle destinataire ou au contraire, munis de nombreuses

commandes du commerce, acceptaient des frets élevés lorsque les mariniens se trouvaient en petit nombre.

Ces irrégularités constantes entre l'offre et la demande occasionnaient des perturbations continuelles sur le marché du fret et empêchaient toute fixité des cours.

La Chambre de Houillères émit à la date du 29 avril 1899 un voeu favorable à la création d'une chambre d'affrètement à Douai sur le modèle de l'agence d'affrètement de Charleroi. Cette chambre fut créée en juillet 1904. A l'origine, la Chambre des Houillères et la Chambre de Commerce de Douai se décidèrent à gérer ensemble cette création. Mais la Chambre de Commerce ne put obtenir l'autorisation nécessaire du Ministère du Commerce, qui n'a pas cru devoir lui permettre de prendre, sous son patronage, une organisation concurrente de commerçants patentés.

Cette tentative visait essentiellement à régulariser les cours du fret, en centralisant toutes les commandes dans un bureau central et de les répartir par le système du tour de rôle aux bateliers.

Les bateliers ne virent dans la chambre d'affrètement qu'une création des compagnies des houillères qui ne présageait rien de positif. "Dès que nous serons sous l'autorité des mines affirmaient-ils avec entêtement, nous serons moins libres encore que nous l'étions sous le gouvernement des affrêteurs". (1)

Parmi les diverses organisations syndicales de l'époque, le Groupement Général de la Batellerie avait une position et un programme revendicatif concernant les chambres d'affrètement. Ce groupement se transformera, à la suite d'une réunion à Pontoise le 10 juillet 1905 en un syndicat ayant ses statuts, une organisation précise et un vaste programme revendicatif. Communément appelé syndicat Chavonin, ce syndicat s'intitulait "Syndicat corporatif et mutuel des bateliers du Nord, de l'Est, de l'Ouest, du Centre de la France et de la Belgique. "Il s'agit pour nous d'analyser sa position sur le problème de l'affrètement dans la mesure où son influence et son rôle ont influé l'évolution de l'organisation commerciale.

(1) "les mariniens du Nord et leur dernière grève" de Léon de SEILHAC 1905".

Ce programme peut sur le problème de l'affrètement se décomposer en trois points :

- 1°) le syndicat fermé par M. Chavonin réclama la disparition complète des courtiers.
- 2°) il se montra hostile à toutes les chambres d'affrètement synonymes de suppression de l'indépendance du marinier et qui représentent les intérêts des "capitalistes".
- 3°) il préconise l'organisation d'un groupement qui traite seul et directement par son administration avec "le commerce, les usines, les compagnies, le gouvernement, les villes". Sa direction exécute ses lois et ses statuts, actionne ses bateaux, les dirige vers les points de chargement et de déchargement, passe des traités d'affrètement avec des tiers, sous l'égide de "lettre de voiture" créée par la Batellerie. Les "lettres de voiture" qui correspondront à chaque genre d'industrie ne supporteront d'autre augmentation de fret que celle des Hautes Eaux.

Ce cas absolument spécial, le fret devra absolument être le même pendant toute l'année. De plus, le marinier sera libre d'accepter ou de refuser l'ordre d'affrètement proposé par le groupement, mariniers affrétés suivant un tour de rôle. Le financement du groupe provient de la commission de 5 % laissée par le marinier : "C'est la rémunération d'une peine et tout naturellement toute peine mérite salaire."

Ce syndicat est à l'origine des grèves de 1904 à Dunkerque et à Douai. La grève de Dunkerque se terminera par la création d'un bureau dit "Bureau de Tour" géré par les courtiers fluviaux et les représentants mariniers, sous la surveillance de la "Chambre conciliatrice des courtiers fluviaux de Dunkerque" et des mariniers pour la défense des intérêts communs et de mariniers délégués".

La période qui précède la première guerre mondiale est marquée par un mouvement qui s'amorce pour la création de bureaux d'affrètement, une attribution des transports au tour de rôle, ainsi qu'une certaine tarification. Période fortement marquée par l'action du Syndicat Chavonin. (1)

(1) La Société de remorquage "La Perrichienne" fut créée à l'instigation de ce syndicat.

Mais dès la fin de la guerre 1914-1918, par un décret du 12 novembre 1920, la liberté totale a été rétablie et il n'a plus été question de bureau d'affrètement, de frets réglementés, de tour de rôle. C'est un retour inévitable à une situation anarchique. Cette période difficile pour la batellerie s'aggrave par la crise de 1930. Les bateliers commencent à réclamer la création de bourses d'affrètement.

Un décret du 11 janvier 1921 et un autre du 30 juin 1934 ont introduit un nombre de mesures afin de mettre un peu d'ordre :

- Réglementation de la convention au voyage ;
- Création des bureaux d'affrètement ;
- Création des chambres syndicales des courtiers de fret et réglementation de la profession de courtier.

Mais on laissa le tour de rôle facultatif, ce qui permettait encore tous les abus. De plus, il ne s'agit nullement de priver les transporteurs fluviaux de leur liberté commerciale et c'est à l'initiative privée sous un léger contrôle de l'Administration que l'on confie le soin de créer les bureaux d'affrètement. Cette tentative se solde par un échec.

La situation va évoluer jusqu'à la crise de 1936 que nous avons analysée au chapitre précédent et qui aboutit à l'instauration du tour de rôle obligatoire, le décret du 11 novembre 1938 qui place les bureaux d'affrètement sous l'autorité de l'O.N.N. et qui attribua également aux commissions régionales de fret le rôle de fixer le prix de revient des transports au voyage.

Les modifications qui suivirent ne furent que des aménagements ou assouplissements de cette réglementation. Ainsi, en juillet 1967, il y a création des commissions spéciales de fret qui permettaient de faire varier les prix dans une fourchette de 5 % puis 7,5 % par rapport aux prix fixés par les commissions régionales qui peuvent, elles, faire varier les frets dans une liberté de 10 % par rapport au barème. Si l'on ajoute que la commission centrale peut aller jusqu'à la limite de 20 %, la liberté des prix autour des barèmes peut aller jusqu'à 27 %.

.../...

Cette approche de l'évolution de la réglementation du système d'affrètement appelle des remarques fondamentales :

- Cette réglementation s'est adaptée à l'évolution des situations économiques et aux pressions des acteurs qu'elle mettait en cause. C'est une réglementation qui a constamment évolué en fonction de ces deux facteurs. Il est évident que certaines situations politiques précises l'ont également fortement orientée à des périodes données (après guerre 1914-1918 par exemple).

- A la volonté manifestée au début du XX^e siècle par les organisations syndicales batelières de gérer le système d'affrètement s'est substitué un abandon de cette gestion à l'Etat.

L'isolement social du groupe se précise à la fois comme conséquence de l'insertion économique et comme condition favorable au maintien de cette insertion.

C'est ainsi que, les artisans bateliers se sont par nécessité sans doute plus que par choix, nomadisés. L'habitat à bord n'est pas par nature exclusif d'un domicile permanent à terre mais il l'est généralement devenu pour des raisons économiques.

François Beaudouin (1) décrit comme suit cette importante transformation :

" Autrefois, dans la plupart des batelleries de notre pays la navigation était un métier exclusivement masculin ; le marinier possédait une maison où vivait sa famille et où il habitait entre deux voyages ; à bord il n'y avait que des hommes, comme en mer. Cependant, il semble que dans les eaux calmes, du Nord de la France, la présence de la femme à bord de la péniche soit une habitude relativement ancienne ; elle est attestée déjà au début du XIX^e siècle, mais là aussi, le marinier possède et habite normalement une maison. C'est au cours du XIX^e siècle que la présence de la femme à bord devient la règle, en même temps que l'habitat

(1) opuscule déjà cité

sédentaire est abandonné. Trois facteurs semblent avoir joué un rôle important dans cette évolution :

- La prépondérance des voyages à longue distance, à la suite de la généralisation des canaux de fonction, notamment le Nord-Paris, d'une durée de trois mois au moins ; ce qui est une incitation à la présence de la femme à bord.
- La navigation en canal, qui peut être pratiquée par deux personnes en bateau dans la plupart des cas : le patron qui demeure en permanence à l'amintot (ou au boutage à la perche lorsque la péniche est vide) est un aide dont la présence n'est requise que par moment pour des opérations peu dures physiquement comme l'amarrage et qui assure le reste du temps les tâches domestiques. Une femme remplit mieux qu'un aide masculin une telle fonction, mais ce ne peut être que l'épouse du marinier. On peut résumer cette évolution en disant que la navigation fluviale d'autrefois était masculine, alors que la navigation de canal qui s'est particulièrement développée au XIX^e siècle, mais qui est plus ancienne dans le Nord de la France, appelait la présence de la femme.
- Le troisième facteur est la concurrence du chemin de fer qui oblige la batellerie à comprimer ses prix ou à disparaître.

La présence permanente de la femme et son travail à bord sont un très gros avantage économique ; en son absence, il faudrait payer un aide extérieur permanent et la rentabilité de l'entreprise diminuerait fortement. La présence de la mère entraîne celle des enfants qui constituent une main-d'oeuvre gratuite non négligeable."

Cet isolement de l'artisanat batelier se double d'une intervention simultanée et croissante du rôle de l'Etat dans le système de transport fluvial.

3-3 L'encadrement Administratif

Ainsi que nous l'avons constaté, l'action de l'Etat au début du XX^e, siècle est limitée à la construction et au fonctionnement

.../...

de l'infrastructure "voies navigables". Elle est faible sur les ports, quasi nulle sur le fonctionnement des entreprises et du marché.

Cette action va s'étendre par étapes à des domaines nouveaux, qui sont :

- . les principaux ports publics, en association avec les collectivités locales. Strasbourg devient "port autonome" (1) le premier en 1924.
- . la traction sur berge, sous l'autorité de l'Office National de la Navigation, dès 1912 sur certaines voies, à partir de 1926 pour l'ensemble du réseau.
- . le parc, dans les phases de reconstruction d'après-guerres, et à partir de 1934 par le contingentement et les incitations au "déchirage" du matériel ancien.
- . le fonctionnement du marché, de manière incitative (2) jusqu'en 1936 et par prise en main directe (par l'O.N.N.) des règles et institutions de base par la suite.
- . l'"encadrement social" des artisans.

Le seul exemple comparable de tutelle multidimensionnelle et spécifique de l'Etat sur une profession est celui de l'Inscription Maritime (3) beaucoup plus ancien et plus complet (économique, sociale, et militaire). Le rôle de l'O.N.N., à sa création en 1912, est d'améliorer le fonctionnement économique des voies navigables intéressant le plus la grande industrie. C'est d'abord sur l'organisation de la traction que se porte l'effort, là où il s'avère que, ni les concurrences effrénées, ni les tendances au monopole de fait, ni les efforts des collectivités locales, n'arrivent à des résultats satisfaisant les besoins croissants du système de production. C'est ensuite l'organisation des ports, puis du marché du transport par eau. Enfin, mais de manière beaucoup plus irrégulière, l'ONN et le pouvoir législatif sont amenés à intervenir dans les conditions de reproduction du type de force de travail utilisé le plus massivement sur la voie

(1) Le statut de port autonome tel qu'il fonctionne dans les principaux ports maritimes et fluviaux concrétise en fait la prépondérance de l'Etat, (par l'administration des Ponts et Chaussées) sur les intérêts locaux.

(2) sauf en temps de guerre.

(3) dont dépendait encore à la Révolution une partie des bateliers.

d'eau; l'artisanat batelier.

Nous avons relevé un certain nombre d'étapes significatives de l'intervention croissante de l'Etat dans ces divers domaines.

- . 1902 : création du "comité consultatif de la navigation et des ports" auprès du ministère des Travaux Publics.
- . 1907 : Première réglementation des temps de chargement et déchargement des bateaux (jours de planche, surestaries et contrestaries).
- . 1912 : Création de l'O.N.N. (Loi de finance du 27.2 et décret du 23.9)
- . 1915 : Institution d'un système de répartition des trafics au tour de rôle, dans le cadre de l'organisation de guerre des transports.
- . 1917 : Création de l'hypothèse fluviale, qui ouvrira aux mariniers des possibilités nouvelles d'emprunt (1) sur le bateau, considéré comme un bien immeuble.
- . 1920 : Réorganisation de l'O.N.N. (décret du 22.12) suppression du tour de rôle.
- . 1921 : Première organisation réglementée de l'affrètement (décret du II juin). La création de bureaux d'affrètement est laissée à l'initiative privée (2). Pas de tour de rôle obligatoire.
- . 1924 : Création du Port Autonome de Strasbourg.
- . 1926 : Déclassement de voies navigables secondaires - réorganisation de L'O.N.N.
- . 1934 : Mise en place du premier système de Coordination des transports contrôle du tonnage, codification de la distinction en transport privé et public.
Premier statut des courtiers en transport par eau, conventions types au voyage, au tonnage, à temps.

(1) Il semble que la première hypothèque fluviale ait été instituée en 1895 (loi du 21.12), mais suivie de peu d'effet.

(2) La chambre de Douai existait déjà. Des chambres se créent à Lille, Béthune Valenciennes, Calais, puis Dunkerque et Strasbourg.

- . 1936 : Substitution du service public (O.N.N) aux bureaux d'affrètement privés, généralisation du système (52 bourses en France).
Institution du tour de rôle obligatoire et du double secteur de l'affrètement (compagnies = contrats au tonnage, artisans = contrats au voyage et tour de rôle + contrats à temps).
tarification obligatoire pour les contrats au voyage.
Réorganisation de l'O.N.N. (décret du 3.11)

- . 1937 : Principe de réversion au tour de rôle d'une partie des contrats au tonnage passés par les compagnies.

- . 1938 : premier statut du marinier (décret du 12/11 annexe c) et projet de création de chambres de la Batellerie. Projet de création d'internats pour les enfants des bateliers (décret du 12.7). (Dispositions suivies de peu d'effets, notamment au niveau de la domiciliation des bateliers et des internats.)

- . 1940 : Réorganisation de l'O.N.N. (décret du 11.11)

- . 1942 : Pour mémoire : organisation corporative de la navigation intérieure.

- . 1945 : Institution de la Communauté de Navigation Française Rhénane, exploitant en commun la flotte, les installations à terre et appareils de manutention situés à l'étranger.

- . 1958 : Nouvelle tentative de statut du marinier lui donnant le choix entre des domiciles légaux (sans résidence effective) dans des centres définis par l'administration (ordonnance du 7.10). Disposition restée sans effet.

- . 1960 : Réorganisation de l'O.N.N. (décret du 26.12).

Dans cette succession de mesures, dont beaucoup parlent d'elles-mêmes, nous estimons surtout nécessaire d'explicitier le contexte et la signification de l'organisation du marché de l'affrètement, et plus généralement de l'institutionnalisation de la situation sociale et économique des bateliers.

.../...

Nous avons vu, en effet, que cette situation était déterminée, dans ses grandes lignes, dès le début du siècle. A ce groupe professionnel dominé, "asservi" au travers des mécanismes d'un marché qu'il ne peut parvenir à contrôler, il manquait encore la tutelle administrative. Celle-ci revêt un double caractère, à la fois protecteur et contraignant.

Jusqu'en 1914, les tentatives d'organisation du marché se résument aux quelques résultats des luttes que nous avons décrites.

Entre 1920 et 1934, l'action de l'Etat s'exerce dans le sens de l'amélioration du fonctionnement du marché, sans que le rapport de force soit réellement modifié.

La batellerie dans son ensemble résiste mieux que les compagnies ferroviaires aux effets conjugués de l'expansion du transport routier et de la crise générale. La mise en place de la première politique de coordination en 1934 va, en fait (sinon dans les intentions exprimées), tendre à rééquilibrer la situation en faveur du chemin de fer. Le contingentement de la flotte n'est pas compensé par des mesures efficaces de répartition du trafic entre fer et eau. Bien au contraire, l'affirmation de la vocation privilégiée de la voie d'eau pour les trafics de cargaisons complètes renforce une spécialisation déjà ancienne, mais que la motorisation du parc fluvial tendait à estomper quelque peu. Confinée d'autorité aux trafics de pondéreux, la batellerie ne bénéficie pas en échange d'une protection sur ces mêmes trafics.

La coordination a des retombées secondes mais très importantes pour les artisans, dans la mesure où elle entraîne de facto l'officialisation de la distinction entre transport public et privé, la réglementation des professions d'affrèteur, l'établissement de contrats-types. L'assainissement des pratiques commerciales qui en résulte est positive, mais la position de l'intermédiaire, ainsi institutionnalisé, se renforce.

En 1936, dans le contexte social et politique que l'on connaît, le pas décisif du tour de rôle obligatoire est franchi. Mais

.../...

il faut bien mesurer la différence de fond entre ce que voulaient les bateliers et ce qu'ils ont obtenu. La revendication ancienne est celle du tour de rôle généralisé. La réalité est le confinement des artisans sur un marché réservé, celui des contrats au voyage. C'était déjà leur marché principal, mais ce qui résultait d'un mécanisme économique devient réglementaire. Les contrats au tonnage passés avec les compagnies constituent le secteur libre.

La neutralisation de la concurrence interne, qui est incontestablement un succès, un acquit positif et durable, pour les bateliers, implique en outre la tarification, autre revendication ancienne. Mais la concurrence se reconstitue à un autre niveau, c'est-à-dire entre l'artisanat enfermé dans son "marché privilégié" d'une part, les compagnies de navigation et transporteurs terrestres, d'autre part.

Les conséquences ne tardent pas à apparaître : les compagnies drainent le trafic, et la situation des artisans devient catastrophique. Le déséquilibre tendanciel du nouveau système est évident, et un correctif est apporté en 1937 : la réversion au "tour de rôle" d'une part des contrats signés par les compagnies. Mesure salutaire, conforme à une logique de la préservation par l'Etat de catégories de travailleurs dont l'utilité économique ne fait pas de doute, explicable aussi par l'ampleur des luttes sociales de l'époque. Mais c'est aussi une mesure qui relance et va renforcer une modalité ancienne d'utilisation des artisans, la sous-traitance des trafics des compagnies.

Les conséquences structurelles de l'ensemble de ces mesures sont la "nationalisation" des bureaux de frets, confiés à l'ONN, et leur extension à l'ensemble du réseau (52 bureaux).

En résumé, le contrôle d'Etat qui se met en place entre 1934 et 1937 ne modifie pas les rapports de force que nous avons vu se créer au début du siècle entre usagers, compagnies et artisans. Il les étend, les généralise, les rend permanents. Il ne supprime pas l'écran du marché qui s'est tissé entre les bateliers et les usagers, mais au contraire le renforce et le double d'un écran administratif.

.../...

Conclusion

La recherche des fondements actuels du transport fluvial nous a conduit à caractériser les données objectives intervenant dans la détermination de la capacité systématique du système de transport fluvial.

L'évolution de la sphère de production, avec l'apparition de la grande industrie, accentue la division du travail au niveau du système transport fluvial, consacre la naissance de l'intermédiaire : le courtier de frêt, et confine le transporteur dans une tâche de plus en plus "spécialisée", la fonction transport uniquement.

Cette rupture entre l'utilisateur et le transporteur est néanmoins différentielle selon la taille de l'entreprise de transport fluvial. Complète pour l'artisanat batelier, elle est totalement dépassée par les compagnies de navigation qui disposent de leur propre service commercial, dont l'activité dépasse le cadre des limites de leur entreprise.

La concurrence entre les divers modes de transport terrestre, notamment celle du fer et de la voie d'eau, accentue l'isolement de l'artisanat batelier, en le forçant, pour des raisons économiques, à l'adoption de l'habitat à bord. Cette modification du mode de vie de l'artisan autorise également l'installation de l'intermédiaire fluvial dans le procès de travail.

Cette concurrence est aussi prétexte à l'intervention étatique qui par diverses mesures visent à la régulariser. Mais c'est en limitant le champ d'intervention de l'artisanat batelier sur le marché du transport, que cette régulation est réalisée. Il est à noter que la signification de la concurrence intermodale est elle-même différente suivant la catégorie de transporteurs fluviaux considérés. Si elle correspond pour l'artisanat batelier à l'affrontement réel de techniques de transport ayant chacune leurs avantages économiques, elle se réduit à la recherche du meilleur rendement pour les compagnies de navigation qui en fait ne constituent que la branche fluviale d'entreprises à activités multiples et disposant de tous les modes de transport (camions, wagons privés...).

L'évolution des techniques de navigation ont bouleversé l'équilibre existant entre transporteur fluviaux. La motorisation conduit à l'affrontement des groupes ayant innové ou non et aboutit à une régulation nouvelle de la concurrence par le tour de rôle. Ce conflit instaure définitivement l'intervention de l'Etat au sein du système fluvial dont il assume définitivement le fonctionnement ce qui institutionnalise les ruptures et équilibres précédemment soulignés.

La seconde innovation technique : le poussage, limite la portée de la régulation établie par le tour de rôle. Seules les Compagnies de navigation ont la capacité financière d'innover et adoptent une pratique d'exploitation nouvelle, hors tour de rôle. Celui-ci ne régularise plus que la concurrence entre artisans bateliers.

La concurrence entre transporteurs fluviaux se déplace et correspond à deux pratiques d'exploitation différentes (se confirmant sur des réseaux spécifiques) qui bénéficient essentiellement aux Compagnies de Navigation. C'est l'intervention étatique, par le biais de l'Office National de la Navigation qui régularise alors par des mesures réglementaires et autoritaires cette concurrence.

Le dialogue antérieur entre le transporteur et l'utilisateur se transforme pour l'artisanat batelier en un dialogue avec l'organisme de Tutelle : O.N.N. et laisse aux intermédiaires fluviaux le soin de négocier avec le monde économique.

Il est à noter que les possibilités du dialogue lui-même avec l'organisme de Tutelle sont différentes suivant les catégories de transporteur. L'organisation de l'artisanat et son "pouvoir" de négociation sont différents du pouvoir de négociation ou de dialogue des Compagnies de Navigation Filiales de grands groupes financiers et internationaux.

Il faut également remarquer que l'encadrement administratif de l'artisan batelier qui fixe les règles de sa reproduction assume également par des mesures d'assistance sa survie, manifestant aussi de manière indirecte que l'existence de l'artisanat batelier n'est pas le

fait du hasard et qu'il joue sur le plan économique un rôle particulier, qui, à ne pas en douter, constitue un axe de recherche intéressant.

