

EN PLEINE RENAISSANCE, LA BATELLERIE FRANÇAISE EST AUSSI EN PROFONDE MUTATION

Le grand retour des péniches

Plus économique, plus écologique... Dans le sillage du Grenelle de l'environnement, le transport fluvial, qui a longtemps périclité en France, voit un avenir prometteur s'offrir à lui, grâce notamment au projet de canal Seine-Nord Europe. Déjà, les bateaux se multiplient, le monde des mariners reprend vie, la profession rajeunit. Reportage sur la Seine, entre Le Havre et Paris.

Le changement est sous nos yeux, mais on ne le voit pas. « Arrêtez-vous deux heures sur les bords de Seine, et vous en aurez le cœur net ! », conseille Jean-Raymond Le Moine, adjoint du président-délégué général du CAF (Comité des armateurs fluviaux). Et c'est bien vrai : on peut y voir des convois de barges d'une longueur impressionnante, des automoteurs flambant neufs à plusieurs millions d'euros, vagues cousins des yachts amarrés dans le port de Cannes, BMW et hors-bord sur le pont arrière... mais chargés de 3.000 tonnes de gravier, et d'antiques péniches Freycinet toutes pimpantes et aux frets insoupçonnés.

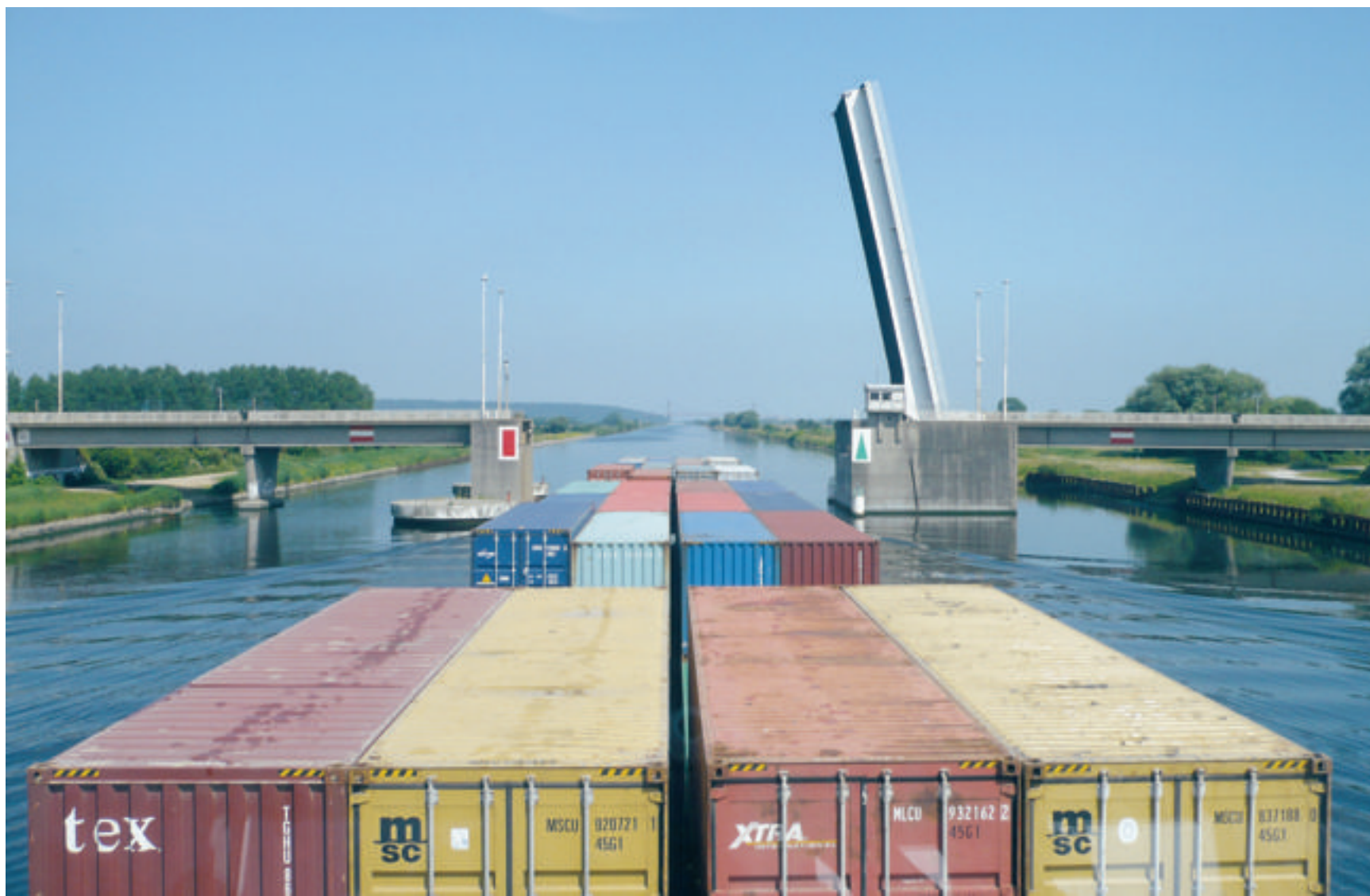
La France terrienne tourne ostensiblement le dos à ses 8.500 kilomètres de canaux, fleuves et rivières navigables, et n'a pas idée de l'ébullition qui agite sa batellerie. Un monde à part, farouchement indépendant, individualiste mais solidaire, sans illusions sur son poids politique et économique, campé sur son moteur et son minuscule appartement flottant, cristallisé sur sa famille-équipage, et « l'œil toujours rivé sur l'axe de la rivière », ironise un marinier : à 8 kilomètres/heure en moyenne, c'est tous les jours la course pour être bien placé au passage des écluses...

Un monde qui renaît pourtant après deux décennies de crise, une fois tournées les pages du tout-transport ferré des années Fiterman, puis du tout-routier et de l'envoi à la casse d'un grand nombre de bateaux, qui ont réduit la flotte fluviale française de 8.000 unités à un peu plus de 1.000 à la fin des années 1990. « On était proche du point de non-retour. Mais, depuis 2000, on a connu des taux de croissance à la chinoise », s'enthousiasme Jean-François Dalaize, président du CAF et du Port autonome de Paris.

A son compte à vingt ans

Car le fluvial a le vent en poupe. Le discours politique s'est fait plus engagé et les aides européennes à la modernisation et aux jeunes bateliers sont arrivées. L'établissement public Voies Navigables de France (VNF) a été créé en 1991 pour réhabiliter le réseau. Plus économique et écologique que le rail et la route, ce mode de transport vient d'être remis au goût du jour lors du Grenelle de l'environnement. L'appel d'offres lancé en avril pour la construction du canal Seine-Nord Europe, ce chaînon manquant qui connectera enfin les 600 kilomètres du bassin de la Seine (jusqu'ici « captif » pour les grands gabarits) aux 20.000 kilomètres de canaux et fleuves européens, lui ouvre de nouvelles perspectives... tout comme les projets d'un Grand Paris s'étirant jusqu'au Havre. Un défi pour un métier aux contours extraordinairement hétéroclites, où se mêlent multiples standards de bateaux, écluses de toutes tailles et voies d'eau autorisant des longueurs, des largeurs, des tirants d'eau (profondeur) et des tirants d'air (hauteur sous les ponts) très différents. Et qui, malgré les efforts de VNF, souffre d'infrastructures souvent en piteux état, clament les mariniers, toutes catégories confondues.

« Aujourd'hui, on a tout pour nous », résume Alain Bridiers, patron d'une péniche artisanale de 86 mètres et père de deux bateliers. Coque fabriquée en Chine ou en Europe orientale, aménagements signolés aux Pays-Bas, de nouveaux bateaux réétoffent la flotte française. « La profession rajeunit, car les jeunes voient bien que le secteur est porteur », estime Jean-Claude Malbrunot, rédacteur en chef de « La Vie batelière ». Symbole d'une véritable « vocation génétique », les petits-fils de mariniers reviennent au métier après la parenthèse imposée par leurs parents dans une tradition familiale souvent séculaire. Mais pas seulement : de nombreux « hors milieu », parfois surqualifiés, fréquentent le CFANI de Tremblay-sur-Mauldre (Centre français des apprentis de la navigation intérieure, l'une des trois écoles du secteur avec l'Institut supérieur de la navigation intérieure d'Elbeuf et le LEP de Schiltigheim), souligne son directeur, Francis Doreau. « La plupart de nos anciens élèves sont déjà installés à leur compte à vingt ans, après avoir emprunté 1 million d'euros pour acheter un gros bateau », ajoute-t-il. Patrons, et déjà mariés ! Car il faut être deux sur un bateau artisanal pour



A bord de l'« Obstiné », sur le canal de Tancarville. Digne d'un porte-conteneurs maritime, ce pousseur forme avec ses deux barges un convoi de 186 mètres de long.

le faire tourner jusqu'à dix-huit heures par jour et rembourser les crédits. A l'arrivée, artisans à leur compte et salariés estiment tous gagner plutôt bien leur vie. En dix ans, le trafic fluvial a augmenté de 40 %, et la crise économique semble jusqu'ici peu ou prou l'avoir ménagé.

Dans le port du Havre, l'« Obstiné », un pousseur de dernière génération de la CFT (Compagnie Fluviale de Transport), charge des conteneurs qu'un énorme navire maritime vient de déverser après avoir traversé la moitié des mers du globe. Au total 1.600 tonnes en 176 conteneurs, soit l'équivalent de 176 semi-remorques. Mais il peut aller jusqu'à 5.000 tonnes avec d'autres types de fret. Sur le Rhin, on rencontre même des « monstres » équivalents à 500 camions. L'« Obstiné » appareillera en fin d'après-midi, direction Gennevilliers, où sa cargaison sera éclatée vers ses différentes clientèles. Il parviendra à destination en trente et une heures, après avoir emprunté le canal de Tancarville, la Seine maritime jusqu'à la première écluse, et croisé d'autres collègues du même gabarit, appartenant à la Cemex ou à CMA-CGM.

« En 1995, il n'y avait pas un seul porte-conteneurs sur la Seine. L'an dernier, 400.000 « boîtes » y ont été transportées », souligne-t-on au CAF. De nouveaux marchés sont apparus : pour des raisons de coût et d'image, les centres d'approvisionnement des Monoprix, Ikea, Auchan et autre Carrefour sont désormais livrés par voie d'eau.

Convois industriels

Avec ses deux barges de 79 mètres, arrimées par des vérins, l'« Obstiné » forme un convoi de 186 mètres de long. On est là dans l'« industriel », un secteur concentré et capitalistique : l'investissement dans un pousseur de 2 x 1.000 CV et ses barges peut dépasser les 5 millions d'euros, et le bateau tourne 24 heures sur 24, remontant et descendant inlassablement la Seine. A bord, un équipage salarié « 35 heures et RTT » de 5 personnes travaille par quarts de six heures, à raison d'une semaine de service à bord et une semaine de repos à terre. Cabines individuelles, cuisine-salle de séjour panoramique, on est ici un peu comme sur un navire de mer. Brouillard et crues rendent la navigation souvent difficile

sur les méandres des fleuves, et les bateaux y sont « tracés » comme des avions.

Au même moment, le « Kairos », une bonne vieille péniche Freycinet à la taille standard de 38,5 mètres de long et de 250 tonnes de capacité, charge à Conflans-Sainte-Honorine huit énormes tronçons de tuyaux de béton de 20 tonnes chacun, taillés à l'exacte largeur du bateau et destinés à une usine de retraitement des eaux de Lyon. Un voyage de 717 kilomètres à travers fleuves et canaux, émaillé de 159 écluses étroites et qui durera dix-sept jours, à raison de douze heures de navigation par jour en moyenne. « Ce chargement est une première pour le fabricant Bonna-Sabla, qui a décidé d'affréter 8 bateaux pour remplacer 64 convois exceptionnels par la route. C'est la nouvelle tendance. On ne fait plus que du vrac », explique le capitaine-artisan, Gil Bouchard.

La batellerie française va encore évoluer. A partir de 2015, les 100 kilomètres du canal Seine-Nord Europe entre Compiègne et l'Escaut vont permettre aux grandes unités artisanales du nord de l'Europe, belges et néerlandaises notamment, deux fois plus

productives, plus concurrentielles et pas assujetties aux 35 heures, de débarquer en France - et inversement : encore aujourd'hui, les canaux et écluses du nord de la France ne permettent qu'aux péniches de taille réduite de se faufiler à l'étranger, et réservent donc paradoxalement à la petite batellerie le monopole de l'international...

Une nouvelle complémentarité

Cette concurrence va forcément jouer sur les modes d'exploitation et de vie. Massification et spécialisation semblent en être les mots-clés. « L'avenir, c'est l'automoteur artisanal de grande dimension, de 90 à 110 mètres et d'au moins 1.500 tonnes, comme sur le Rhin. C'est la configuration la plus souple et la plus rentable », répète-t-on à l'envi. Le patron-artisan du « Bucentaure », un magnifique 110 mètres exploité en famille, estime pouvoir amortir son investissement de 4 millions d'euros en quinze ans.

Face à eux, les pousseurs industriels vont continuer à se spécialiser davantage (dans le transport de produits dangereux par exemple) ou à faire dans le sur-mesure, donnant du travail aux plus petits : « On a créé en mars dernier Coalis, une fédération de bateliers qui nous assure une complémentarité par segments de marché. On peut ainsi fournir des solutions globales de bout en bout », explique Pascal Girardet, président de la CFT. Depuis la fin de la gestion administrative des affrètements, début 2000, la formule des coopératives de bateliers rencontre un vif succès. Les petits gabarits sont à la recherche de « niches » et savent qu'ils vont devoir jouer le rôle de « commutateurs » régionaux pour les plus grands, en allant chercher ou en amenant le fret jusqu'au bout des voies navigables « capillaires ». La petite batellerie va ainsi jouer les trajets courts. Un peu comme aux Pays-Bas, où on rentre à la maison le soir pour reprendre la navigation le lendemain matin. Avec la possibilité d'en finir avec le handicap majeur de ce métier de familles nomades : le casse-tête de la scolarisation des enfants.



Les pousseurs et automoteurs de dernière génération sont équipés d'une timonerie télescopique : un verrin hydraulique l'élève à 14 mètres de haut, assurant une totale visibilité au-dessus du chargement. Bourrée d'électronique, informatisée, un « joy-stick » remplaçant la barre, elle ressemble à un cockpit d'Airbus.

DANIEL BASTIEN