



## Assemblée Générale de La Glissoire le 2 Avril 2011

C'est à bord du Je Sers que se sont retrouvés plus de 40 adhérents de La Glissoire et d'autres bateliers qui s'étaient déplacés pour débattre de la situation de notre profession.

Daniel Claeys a ouvert la séance par la présentation des comptes annuels et le bilan des adhérents qui s'élève à 194 en 2010. Il précise qu'aucun membre qui s'est déplacé pour des réunions n'a perçu d'indemnités : seuls quelques frais de déplacement ont été remboursés.

Le débat a mis en avant les faibles moyens financiers dont dispose le syndicat et la difficulté pour les bateliers de verser une cotisation conséquente alors qu'ils paient déjà de fortes sommes en taxe CNBA : l'assemblée retient à l'unanimité la proposition que soit soumise une proposition de modification des statuts de la CNBA pour que la cotisation versée par un batelier à un syndicat représentatif soit déduite à sa demande, du montant de ses taxes CNBA dans des conditions de plafonnement qui doivent être définies. Un syndicat pourrait être reconnu représentatif à partir du moment où 10% ou 15% du nombre de bateliers inscrits à la CNBA présenteraient la demande de reversement.

Le Président, Daniel Claeys a indiqué qu'il avait reçu à bord de son bateau Mr Papinutti Directeur Général de VNF) et ses collaborateurs qui ont découvert avec quelque étonnement l'état du réseau. Il a dit son mécontentement et indiqué qu'il y avait malaise dans certaines subdivisions et fait état d'un budget de 70 millions de crédits pour entretien courant. Peu de temps après cette visite, l'ingénieur de Melun a indiqué le lancement d'un appel d'offre public pour la remise en état de l'écluse RG d'Evry.

L'assemblée a très longuement débattu du rôle de la CNBA et des rapports difficiles et délicats avec son Président, Michel Dourlent : l'assemblée regrette les départs de 2 employées après à peine une année à la Chambre. Il s'agit de Mlle Stuelsatz, Secrétaire Générale qui n'a pas souhaité renouveler son contrat au terme d'une année de CDD, et de Mlle Bailleul, Conseillère juridique qui a présenté sa démission et quitte la Chambre le 8 Avril. Les membres du bureau ont indiqué leur regret de voir que les relations à la Chambre aient conduit au départ ces deux jeunes employées qualifiées avec lesquelles le travail était constructif et qui avaient su rapidement saisir les spécificités de notre métier. Le bureau a chargé le Président Claeys de leur remettre un petit cadeau symbolisant la batellerie le 8 Avril, jour du départ d'Oriane Bailleul en leur souhaitant un excellent parcours.

**Le débat a ensuite porté sur la modification des statuts de la CNBA : parmi les points discutés, l'assemblée s'est prononcée pour que soient inscrits dans les statuts les points suivants :**

- Une assemblée Générale obligatoire chaque année
- La publication des comptes-rendus des Conseils d'Administration (en intégral sur internet avec un résumé sur un bulletin)
- La réélection de l'ensemble du bureau après chaque élection partielle (tous les 3 ans)
- Le plafonnement des montants de taxes annuelles
- Enlever à VNF la perception des taxes CNBA et la saisir directement à la chambre après étude comparative des coûts (actuellement, VNF retient une commission sur les encaissements faits)
- Que la réforme des statuts qui est en cours soit largement soumise au débat des bateliers avec diffusion de tous les éléments nécessaires pour la bonne compréhension.
- Que le vote final de modification des statuts n'intervienne qu'après la tenue d'une assemblée générale des ressortissants de la Chambre qui est à programmer dès maintenant.

**Concernant l'Etat déplorable des réseaux** et les difficultés de faire prendre les demandes formulées, l'assemblée a pris connaissance des atermoiements du Ministère et de VNF de répondre aux questions soulevées par La Glissoire. Les conditions d'un travail constructif ne sont jamais réunies et mettent les bateliers dans l'obligation de s'engager dans des actions de pression pour avoir une chance d'être entendus. L'assemblée demande au bureau du Syndicat d'étudier la mise en place d'un compte bloqué de consignation pour le paiement des taxes VNF.

**Le Secrétaire, Jacques Delhay apporte le résultat de la rencontre du 30 Mars : une délégation de La glissoire reçue par Mr Bourven**, nouveau responsable des Voies Navigables à la direction des transports a soulevé CINQ questions essentielles:

- 1 - La concurrence déloyale induite par les aides et cautions de l'état néerlandais pour la construction d'une énorme cale en surnombre met la batellerie Française en grande difficulté. Nous demandons depuis les grèves d'Avril Mai 2010 que l'Etat français intervienne à Bruxelles pour y mettre un terme.

- **REPONSE** : *il est impensable qu'il y ait une telle intervention d'Etat à Etat. La seule piste que je puisse vous conseiller, c'est de faire appel à un avocat International de bonne pointure qui lui pourra saisir la cour européenne et définir si les interventions de l'Etat néerlandais sont légales ou non. La CNBA dispose d'un trésor de guerre conséquent (rapport de la cour des comptes) il vous appartient de faire en sorte qu'elle l'utilise en la circonstance.*
- 2 - Depuis les grèves, nous demandons l'ouverture d'une enquête de la DGCCRF sur les trafics de Moselle pour vérifier la réalité du travail à prix anormalement bas ainsi que des contrôles de police pour vérifier le respect des règles en matière d'équipages, de déclaration de chargement, d'enfoncement des bateaux..rien n'été fait
- **REPONSE** : *nous reprendrons contact avec la DGCCRF et vous tiendrons informés.*
- 3 - Les discussions en cours sur la refonte des contrats types n'ont guère de signification dans la mesure où les donneurs d'ordre et courtiers maintiennent un chantage permanent sur les prix et les conditions de réalisation des transports (délais de route, surestaries...) : le batelier récalcitrant étant automatiquement privé de travail.
- **REPONSE** : *il faut aller au bout des contrats types, mais s'il faut revoir les règles de comportement, on peut l'aborder en parallèle.*
- 4 - Dans les ports, il n'y a aucune règle qui définisse les obligations du maître des lieux à l'égard des bateliers : nous proposons d'élaborer un premier projet de texte récapitulatif des besoins et règles minimums pour les bateliers : êtes-vous d'accord pour travailler à partir de cette base
- **REPONSE** : *je suis preneur.*
- 5 - L'accident du Waldhof, laisse apparaître que ce bateau double coque n'avait pas de cloison centrale dans l'axe du bateau. Il semble que ce soit le cas de nombreux autres bateaux de ce type. Nous sommes stupéfaits que la mise en circulation de telles unités ait pu être acceptée par les commissions de sécurité (du Rhin ou des Voies navigables françaises) : nous demandons au Ministère de réclamer les résultats d'enquête et de nous informer de sa teneur et des décisions qui seront prises.
- **REPONSE** : *nous sommes avec tous les états membres, dans l'attente des conclusions et nous suivons cette affaire de très près dans la mesure où des unités de ce type sont sous contrôle Français. Nous vous tiendrons informés.*

*L'assemblée se termine sur différentes informations :*

- La pétition lancée par des bateliers de Seine pour demander le respect des règles de cabotage pour les pavillons étrangers. Le Syndicat se félicite que de telles initiatives soient prises par les professionnels eux même. Daniel Claeys a transmis cette pétition et demandé au Ministère et à VNF que les sanctions prévues en cas d'infraction aux règles soient également appliquées aux donneurs d'ordre et courtiers qui commanditent et encouragent ces pratiques pour faire baisser les prix. Il a insisté également pour que tous les cas soient traités (des 38 m en Seine qui font le sable, d'autres exploitations, pousseur et automoteurs...)
- Le 11 Avril, une délégation de La Glissoire sera reçue par le Grand Port de Rouen sur la mise en place d'une taxe. Voir ci-dessous le Compte rendu fait par Andy Fouquier après l'entrevue.

## **Taxes Portuaires à Rouen**

**Une délégation réduite de la glissoire a été reçue ce mardi 11 Avril par le grand port maritime de ROUEN par Madame Latron et Monsieur Morin : Ils ont présenté la nouvelle REDEVANCE FLUVIALE. La CNBA, VNF le CAF et UNICEM avaient été auparavant informés de cette « nouveauté » imaginée par les autorités portuaires après avoir visité les ports de ANVERS, GAND, ROTTERDAM.**

La redevance en usage actuellement (0,40 cts la tonne) est appliquée à certains quais publics et sous certaines conditions de manutention pour certaines marchandises.

Pendant l'année 2010 le port a recensé 7500 mouvements de bateaux fluviaux, seuls 19% de ces bateaux ont fait l'objet d'une redevance et dégagé une recette de 315000€

Leur but est le maintien du niveau de recette, d'élargir l'assiette de redevance tout en l'abaissant et en renforçant les services à la batellerie (en choisissant la facilité de perception directement aux marinières)

Donc à partir du 1er juillet de nouvelles conditions de redevance seront mises en place : tout bateau entrant dans la circonscription du port ( de l'aval pont Jeanne d'arc à ROUEN au quai de seine à HONFLEUR )

sera soumis à cette taxe de 0,02cts pour 2011 et pour les containers 0.08cts sur le port en lourd du bateau. Les bateaux en transit venant de l'intérieur du port de Honfleur ou du Canal de Tancarville seront dispensés de cette taxe à la condition qu'ils ne fassent aucun arrêt dans la zone portuaire, même 2 minutes pour débarquer le pilote.

Il est déjà prévu une augmentation à 0.03 en 2012 pour arriver à un montant 0,04cts en 2013.

Le transport ferroviaire ne sera taxé qu'à partir de 2012, quand au transport routier c'est en étude : **une nouvelle fois, le fluvial supporte un handicap supplémentaire face à ses concurrents rail et route qui disposent ainsi de précieux mois pour en profiter commercialement.**

Quand aux services proposés aux marinières, nous aurons des poubelles disponibles à l'ancien quai AUBRY

situé en rive droite aval de Croisset en face du BRQ. Nous pourrions y laisser nos déchets dits spéciaux, y faire de l'eau potable, débarquer un véhicule. Ils envisagent aussi la prise en charge de la moitié du montant du pompage des déchets liquides et ils étudient sur les différents quais des branchements électriques.

La Glissoire, opposé à cette taxe, a cité les différents services à la batellerie qui existent dans les ports étrangers, : eau livrée à bord, containers à poubelle disponibles sur tous les quais, bilge boat (pompages des eaux de salle de machine) gratuit, patte d'oie flottante pour le débarquement des voitures, électricité disponible en grand débit, le réseau wifi, les appontements en bon état avec des échelles d'accès.

La Glissoire a aussi rappelé la responsabilité des ports concernant le nettoyage des coques des bateaux suite aux pollutions ainsi que les hélices cassées par forte marée et nous avons demandé des places supplémentaires sécurisées pour stationner en attente et puis aussi le plus important le paiement de cette taxe directement facturée aux clients mais prétextant que dans le code du domaine public fluvial les charges de droit de port sont remboursées par le donneur d'ordre alors pour eux, la facilité est de s'adresser aux transporteurs.

---

**Pour le moment, La Glissoire attend vos réactions et agira en tant que tel.**

La manœuvre du port de Rouen est astucieuse : après avoir mis une taxe très élevée (en général payée par le batelier et remboursée par le client) sur certaines manutentions et comptabilisé la recette, ils cherchent à la répartir sur le dos de tous les bateliers qui vont rencontrer des difficultés à se faire rembourser par les clients et n'engageront pas de recours compte tenu de la faiblesse des montants : l'autorité Portuaire choisit donc bien de libérer les manutentionnaires qui bénéficient des installations portuaires en créant une difficulté supplémentaire pour les bateliers.

**La Taxe est à la charge du client : il n'y a aucune raison que ce soit le batelier qui la paie**

---

## **VNF – RFF même combat !!!**

Dans le journal Le Monde du 25 Mars, le Président de la SNCF (Guillaume PEPY) remet en cause la séparation voulue par Bruxelles qui a conduit à éclater la SNCF pour créer RFF (Réseau Ferré de France).

Ce Dirigeant souligne les méfaits de ce système qui consiste à faire payer aux usagers de la voie (SNCF) des taxes pour s'inscrire dans le trafic, avec l'obligation pour l'usager de supporter tous les aléas des voies de plus en plus mal entretenues, ce qui fait que les retards deviennent monnaie courante et ternissent l'image commerciale du transporteur.

Il indique aussi que RFF a une tendance naturelle à forcer les prix sur les péages, obligeant ainsi le transporteur à réduire le nombre de liaisons, notamment pour les TGV.

Il souligne enfin que nos voisins allemands ont répondu aux critères de Bruxelles sans casser l'entreprise et les surplus dégagés avec leur méthode leur ont permis d'aller sur le marché Anglais faire des acquisitions dans le transport ferroviaire là bas !!!

Quand on sait que le statut de RFF est à quelques termes près la photocopie conforme du statut de VNF, on a des soucis à se faire...et quand on regarde les projets de péages du nouveau canal Seine Nord, on croit vraiment que Mr Guillaume Pepy parle aussi pour le Fluvial.

Pour VNF, on est en droit de se faire du soucis, car la seule préoccupation de nos dirigeants, c'est d'aggraver la maladie du mauvais entretien et des effectifs en baisse : il faut savoir que la volonté aujourd'hui est de supprimer le personnel fonctionnaire pour le réintégrer dans les effectifs VNF afin de les rendre plus malléables à la suppression de la notion de service public.

Voilà un projet qui nous promet bien des aléas, et en tout premier lieu les actions de grèves répétées qui vont s'engager, car les agents n'entendent pas assister à la casse de leur service sans sourciller. A lire avec intérêt, ce rapport confidentiel qui ressort aujourd'hui : merci à Pierre Mercier qui l'a indiqué sur « info batellerie » <http://www.ifrap.org/Voies-navigables-de-France-un-rapport-confidentiel-accablant,11479.html>. Comme vous le verrez, pour les voies navigables, les projets vont vers des économies....jusqu'où ?...et quand verra t'on nos dirigeants soulever le lièvre et proposer à nos politiques un modèle de développement des voies navigables copié sur nos voisins ?

**Bravo en tous cas à ce Mr Pepy qui ose dire en clair ce qu'il pense des choix stupides d'éclatement des services de l'Etat.**