

Cap à l'amont



Email : ms.esmeralda@proximus.be

N°71 – mercredi 27 Avril 2011

Un projet de loi provocateur

Le Gouvernement a préparé en catimini un projet de loi visant à donner la propriété de tout le Domaine Public Fluvial à V N F, de lui remettre tous les services et de lui affecter tout le personnel.

La Batellerie a été informée de cette réalité par le préavis de grève reconductible à compter du 2 Mai , déposé par tous les syndicats des personnels de l'équipement qui ont découvert le contenu du projet au milieu du mois d'Avril.

L'affaire serait sans gravité pour nous s'il s'agissait de mettre en place une structure de gestion des voies navigables avec des ambitions de développement du réseau permettant d'offrir demain un outil de transport fluvial digne du XXIème siècle : ce n'est hélas pas le cas !!!

L'examen du dossier laisse apparaître la confirmation des choix de gestion qui ont conduit à l'abandon d'une énorme partie du réseau Freycinet, pendant que le restant surmonte difficilement le vieillissement des infrastructures. Le projet affirme que les Gros Moyens seront consacrés aux grands gabarits, mais à aucun moment on ne trouve la moindre explication sur la façon dont VNF va trouver les financements : autrement dit, l'Etat se débarrasse des voies navigables et n'affirme aucune volonté, aucun projet précis et ne parle pas des financements.

Est-ce que cela signifie que VNF va devoir se débrouiller à trouver des sous comme il peut ?...comment va-t-il payer ses employés ? Comment va-t-il faire pour investir ? A-t-il seulement la volonté d'investir et d'aller au-delà d'un rafistolage ?

La première constatation qui s'impose, c'est qu'après la mise en place de VNF en 1992 et la misère budgétaire qui lui a été affectée, le gouvernement passe maintenant à la phase suivante en se débarrassant du personnel et des voies d'eau, provoquant ainsi des mouvements sociaux qui vont se traduire pour nous par des impossibilités de travailler du fait des grèves...c'est le premier cadeau de ce projet de loi pour les bateliers qui s'en passeraient bien...et les autres suivront avec l'abandon des canaux qui sont prévus pour être remis aux collectivités (ou fermés si celles-ci n'en veulent pas !).

.....Il y a des moments où l'on est en droit de s'interroger sur l'état de santé mentale de ceux qui nous gouvernent : qu'est ce qu'ils cherchent ? à nous éliminer ?

Les Pavillons étrangers se fixent sur le territoire français

La section de la Seine de La Glissoire a été sollicitée par de nombreux bateliers pour traduire leur préoccupation sur l'implantation de pavillons étrangers sur des transports intérieurs Français. Après la pétition sur la Seine, la situation semble remise en ordre : l'exploitant concerné a créé une entreprise Française, inscrite à la CNBA et il serait donc soumis aux mêmes règles que tous les bateaux Français. Cependant une incompréhension de taille demeure dans la mesure où le bateau est resté sous pavillon Belge : La Glissoire (section de Seine) a écrit au Ministère pour demander quel était le texte qui autorisait cela dans la législation Française ou Européenne.

Une autre lettre a été envoyée au ministère pour rappeler que d'autres bateaux circulent en situation irrégulière sous pavillon étranger dont un gros automoteur, un pousseur ainsi que plusieurs 38 m (en Seine et sur La Fère avec GOUT) : elle demande l'application de la loi sur le cabotage pour ces bateaux également et rappelle le texte du code des transports sur l'immatriculation des bateaux en France :http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?sessionId=46FBE3C4C04B4BB64E2AAF2874A5E7B7.tpdjo02v_2?cidTexte=LEGITEXT00023086525&idArticle=LEGIARTI000023083447&dateTexte=20110411&categorieLien=cid#LEGIARTI000023083447

Enfin, il reste que le non respect des règles de cabotage constitue une infraction susceptible d'entraîner une condamnation pour le transporteur **et pour le courtier** : à ce jour, rien ne nous indique que des dispositions aient été prises par le Ministère pour sanctionner les courtiers ou donneurs d'ordre ayant eu recours à ces pratiques illicites qui, rappelons le, introduisent ainsi des éléments de concurrence déloyale. La Glissoire va écrire au Ministère et demander à la DGCCRF d'enquêter sur ces pratiques.

CONTRATS TYPES

les surestaries en débat

Hier 26 Avril, la réunion sur les contrats types a permis de faire des avancées non négligeables dans la définition d'un certain nombre de critères concernant l'affrètement dans le futur : la délégation représentant les bateliers (Dhermy, Cossiaux et Carpentier pour la CNBA et Delhay pour La Glissoire) a insisté sur la nécessité de mettre en place une philosophie très claire pour l'avenir assurant la **TRANSPARENCE des contrats d'affrètement et notamment :**

- Le prix du fret doit être le prix payé pour transporter la marchandise d'un point à un autre dans un délai de parcours normal tel qu'il était défini dans les anciens contrats types et ne doit pas inclure d'autres éléments.
- Tous les autres éléments viennent en supplément (droits de canaux, droits de port, frais spécifiques, manutention, évacuation des résidus...) et doivent apparaître sur la facture de façon distincte ou faire l'objet d'une deuxième facture.
- Lorsqu'une date d'arrivée est imposée qui rallonge le temps de trajet, le prix payé pour cette attente supplémentaire doit être indiqué dans le contrat d'affrètement.
- Lorsque le bateau arrive au port, son délai de planche part du lendemain matin.
- Le délai de planche accepté à ce jour par toutes les parties est de 1,5 jour pour les bateaux chargés jusque 500 tonnes, puis de 1/2 jour supplémentaire par 500 tonnes supplémentaires chargées (soit 2 jours pour un chargement entre 501 tonnes et 1000 tonnes, 2,5 jours pour un chargement entre 1001 tonne et 1500 tonnes) : cet élément est quasiment acquis.
- Le taux des surestaries proposés est de :
 - **pour les 3 premiers jours** de surestaries : 200 € fixe par jour quelque soit le bateau + 0.25 €/par tonne de Port en Lourd
 - **à partir du quatrième jour** : 250 € fixe par jour + 0.35 €/par tonne de port en lourd
 - Ce compromis est maintenant accepté par toutes les parties sauf l'AUTF (représentant les chargeurs et donneurs d'ordre) qui donne réponse pour la prochaine réunion.
- La création d'une commission regroupant courtiers, donneurs d'ordre et bateliers sous l'égide du Ministère et se réunissant une fois par an pour faire un bilan des pratiques commerciales qui poseraient problème, réévaluer les taux ou les temps de trajet, émettre un avis sur des difficultés du réseau ou des difficultés portuaires...

L'ensemble de ces propositions est sur de bons rails dans l'attente de la confirmation de l'AUTF. Il reste ensuite à voir le problème des heures de nuit (conditions et taux), après quoi, les problèmes les plus sensibles seront à priori traités.

Le souci des représentants de la profession est de mettre fin aux pratiques qui consistent à utiliser les bateaux comme stockage gratuit : les taux de surestaries des 3 premiers jours sont trop faibles pour couvrir le cout réel d'un bateau immobilisé, mais représente déjà un gros progrès par rapport aux taux ridiculement bas d'aujourd'hui. L'AUTF opposait un refus total d'accepter nos propositions, et nous avons voulu montrer notre volonté d'avancer en acceptant l'idée de cette première période à prix bas, suivie d'une deuxième période après le 3^e jour de surestaries qui amène l'indemnisation à un taux voisin de la loi allemande 1994 et permet à un bateau qui serait longtemps immobilisé de subvenir à ses principales échéances.

Maintenant, à vous de donner votre avis !!!

Nicolas Sarkozy et Seine Nord

Le Président Sarkozy est venu à Nesle ce 5 Avril pour annoncer le lancement du « DIALOGUE COMPETITIF » entre les 2 entreprises restant en course. Le Syndicat la Glissoire n'était pas invité à écouter la bonne parole Présidentielle, et la CNBA était maintenu au rang de spectateur. Un batelier était à la table Présidentielle : il nous a envoyé son point de vue en demandant de le publier dans Cap à l'Amont :

Bonjour

N'ayant pas, jusqu'à présent, trouvé ou reçu de mail d'information sur les propos tenus lors de la table ronde du 5 avril dernier en présence de président de la république à NESLE je tenais à faire un compte rendu circonstancié des avancées obtenues.

Tout d'abord, j'ai pu lire ça et là, que la profession n'était pas représentée lors de cette table ronde, or elle y était, par mon humble présence,

Nicolas BOUR, chef de projet du CANAL Seine Nord Europe chez VNF, est à l'origine de l'organisation de cette table ronde. Il était en effet de bonne augure, lors de la semaine de développement durable de tenter de lancer l'évènement le plus marquant du lancement d'un des projets les plus prestigieux issue du grenelle de l'environnement.

L'élysée m'a alors contacté naturellement, j'allais dire, puisque bénéficiaire du premier chèque de Fluvial Initiative avec Éric MICHEL, remis par Dominique BUSSEAU, à l'époque. Eric ayant participé à l'évènement de l'Isle Adam, il leur a semblé naturel de me demander cette fois, ma participation. Ce qui explique ma discrétion sur le sujet, j'espère que vous le comprendrez.

Ceci dit, Nous avons obtenus, lors de cette entrevue quatre avancées qui me semble intéressantes :

Tout d'abord, L'annonce du lancement du dialogue compétitif, tant demandé par les députés à l'assemblée nationale, au ministre du développement durable. (demande transmise par Pascal Malbrunot, que je salue, dans sa correspondance régulière sur le sujet). Cela signifie que le projet est définitivement lancé et que le canal verra le jour. Alors, certes, il reste beaucoup de zones d'ombre et probablement quelques aménagement à réaliser mais en 2012, le Maître d'œuvre du projet sera choisi (Bouygues ou Vinci) vous pensez bien qu'il vont se battre pour obtenir la mine de 9 Milliards d'euros

La seconde avancée plus concrète concerne l'abolition de la plus value de cession pour nos entreprises, dans le cadre de leur développement. La aussi nous devons travailler avec le ministère du développement durable pour en définir les grandes lignes, mais je pense sincèrement que cela réduira un peu nos distorsions concurrentielles avec nos amis du BENELUX.

La troisième avancée concerne la mise à disposition d'une partie fonds du grand emprunt pour la recherche et développement pour la réalisation du bateau du futur. J'ai déjeuné avec le chef de projet en charge de cette réflexion avec NICOLAS BOUR et devons nous rencontrer sur le sujet. La principale préoccupation reste pour le moment la propulsion qui doit être moins énergivore.

Enfin la dernière avancée, et pas des moindres, consiste à la mise en place d'un fond d'investissement, sous forme de capital risque, pour la construction de bateaux neufs en France. Sur ce point, nous sommes tous d'accord pour dire que les cales vierges d'équipement, pourront évidemment être construites à l'étranger; mais que des chantiers français pourrons les finir comme au pays bas !.

Bien sincèrement Pascal ROTTIERS, FluviaTRANS, Bateau Améthiste

Merci tout d'abord à Pascal pour sa transmission. Quelques commentaires cependant sur la façon de procéder des organisateurs : Que VNF ait organisé cette manifestation, c'est bien. Que VNF et EPF aient invité notre jeune confrère comme premier bénéficiaire du chèque Fluvial initiative, ce n'est pas stupide, mais qu'il soit présenté comme représentant de la profession, cela pose problème.

En fait cela affirme la volonté de VNF de mépriser la batellerie traditionnelle et ses représentants pour n'accorder de crédibilité qu'à ceux qui ont eu une démarche qui va dans son sens et ont accédé à la profession en utilisant les services de ses filiales (Entreprendre pour le fluvial et Fluvial initiatives) : présentés comme le fer de lance de la future batellerie Française, les autres étant le passé qu'il faut éliminer des mémoires.. Le procédé est classique pour contourner la représentativité établie et mandatée par une profession.

Le fait que VNF et l'autorité Présidentielle excluent tout de go le Syndicat La Glissoire n'est pas pour nous étonner : c'est un révélateur de cet esprit d'exclusion. Mais que la CNBA, représentation légale de la batellerie soit tenue à l'écart de la table ronde et de sa préparation pose un problème beaucoup plus grave. Quel que soit le regard de sympathie que je puisse avoir à l'égard des « nouveaux bateliers » qui ont à mes yeux toute leur place dans la profession, le choix de « passer à la trappe » les représentants élus de la profession est significatif de la volonté de nos dirigeants d'éviter tout véritable dialogue avec l'ensemble de la profession et cela pose évidemment la question de savoir quelle confiance on peut accorder à ceux qui utilisent de tels procédés.

Au-delà, la question posée est celle de l'avenir du transport Fluvial que ce projet Seine Nord est censé préparer. De quel avenir s'agit-il ? Celui prévu par VNF ou celui conçu par les professionnels et intégrant héritage d'un milieu qui a été capable de s'adapter et de se moderniser ces dernières décennies pendant que VNF et le pouvoir politique ont laissé le réseau atteindre un point catastrophique de manque d'entretien sans ambition de développement coordonné.