



Cela ne s'invente pas

Sur le site « *planète métiers Picardie* » si vous sélectionnez *rechercher un métier* puis *recherche par domaine* puis vous tapez *Transport* et dans sous domaine vous tapez *Transports Fluviaux* et vous arrivez à « Batelier(ière) fluvial(e)...et là vous découvrez le descriptif de notre métier que l'on propose aux jeunes ou aux demandeurs d'emploi :

« Le batelier indépendant bénéficie d'une grande liberté. Il mène une vie de bohème, entre des tâches polyvalentes et de revenus précaires. Le salarié d'une grande entreprise opte, lui, pour un travail et des horaires bien définis. Dans le transport de marchandises, les artisans ont parfois du mal à survivre face à la flotte industrielle. Ils sont amenés à s'orienter vers le tourisme fluvial qui offre de belles perspectives. »

Voilà l'image propagée vers l'extérieur...va-t-elle inciter les jeunes Français à se destiner à une carrière d'artisan batelier aux revenus précaires ?...La « vie de bohème » sera-t-elle de nature à amener à la profession des gens stables et performants ?

La réponse apparaît déjà dans le PV de la 4^o réunion du groupe de travail sur le verdissement de la flotte qui fait état d'une situation alarmante en Allemagne, en Belgique, en France et sur les rives du Danube où il n'y a pas assez de jeunes qui s'investissent dans la profession pour remplacer les vieux qui s'en vont : *problème d'image de notre vie et de notre métier ?*

Déclaration de La GLISSOIRE reçue par le Cabinet du Ministre le 21 Janvier 2012

La mise en place d'un nouveau gouvernement en Mai 2012 nous avait conduit à espérer un changement d'approche du nouveau gouvernement, notamment sur la place qu'il entendait donner au transport fluvial en regard des autres modes et pour tenir compte des orientations affirmées de développement durable et de respect de l'environnement.

Après 9 mois de présence du nouveau gouvernement, force est de constater que tous les choix des gouvernements précédents ont été confirmés à l'exception de SNE remis en question.

Lorsque nous vous avons rencontré le 28 Juin 2012, nous avons insisté sur notre souhait de travailler avec le nouveau Ministère sur l'élaboration d'un schéma fluvial d'aménagement définissant les gabarits permettant de réaliser un maillage sur le territoire qui présente une pertinence économique à la fois pour les territoires concernés et pour les exploitants fluviaux : aucune suite n'a été donnée. L'idée de travailler avec les représentants des exploitants fluviaux semble exclue de la démarche de nos actuels dirigeants, nous en prenons note.

Nous avons attiré votre attention sur la réalité de déséquilibre dans les relations commerciales et sur notre demande de mettre un terme à l'aspect supplétif des contrats types pour les remplacer par des dispositions réglementaires : aucune disposition n'a été prise, par contre le Ministère s'est autorisé à proposer aux partenaires qui négociaient les contrats types de reprendre les discussions en éliminant le Syndicat La Glissoire qui était pourtant l'organisation à l'origine des mouvements de 2010 qui avaient conduit à lancer ces discussions de refonte des contrats types présentée comme une volonté de définir des codes de bonne conduite entre les partenaires commerciaux.

- Cette volonté de nier le rôle d'un syndicat représentatif de la profession nous préoccupe au plus haut point.
- Le refus absolu (malgré l'avis de l'autorité de la concurrence) de réglementer les procédures d'affrètement démontre un choix clair de la puissance publique de maintenir les privilèges des donneurs d'ordre et notamment celui de pouvoir maintenir les exploitants dans une situation de subordination absolue.

L'avenir des voies navigables se présente aujourd'hui dans une perspective faite de beaucoup trop de points négatifs :

- L'état de réflexion sur le SNIT laisse apparaître une place particulièrement restreinte pour les voies navigables
- L'application au 1^{er} Janvier 2014 de la nouvelle loi sur l'eau laisse entrevoir de sérieuses perturbations dans l'alimentation des canaux artificiels sans qu'à aucun moment nous n'ayons pu avoir la moindre information sur l'état des réflexions en cours du gestionnaire pour y pallier.

- La qualité des travaux réalisés sur nos ouvrages est de plus en plus sujette à malfaçons (Marolles sur Seine, canal du Loing...) générant des arrêts de navigation et des pertes d'exploitations.
- Les commissions d'usagers sont de véritables leurres au cours desquelles on revient à l'infini sur les mêmes problèmes et dans toutes les régions de France.
- On arrive à un point tel de défaillance de gestion quotidienne du réseau qu'il devient presque banal de trouver un ouvrage immobilisé par manque de personnel, comme sur le canal du Nord.
- La sécurité dans les ports, sur les ouvrages, la présence de poubelles, les points d'amarrage... sont autant de problèmes qui paraissent insurmontables quand on voit se multiplier les contrôles de police tatillons, exaspérants et qui finissent par ne plus avoir aucun sens, si ce n'est que de mettre à genoux les professionnels.

Nous demandons à nos pouvoirs publics d'agir avec un peu plus de décence et de respect à l'égard des gens qui travaillent sur nos fleuves et canaux : IL SERAIT BEAUCOUP PLUS JUDICIEUX DE NOUS DIRE AVEC PRÉCISION LE DELAI DE SURVIE QUE VOUS ACCORDEZ A NOTRE PROFESSION et dans tous les cas, il conviendrait d'arrêter d'affirmer sur la place publique que tout est fait pour le développement des voies navigables alors qu'au quotidien, nous constatons des dégradations et des défaillances partout.

Depuis cette date, il ya eu un élément qui a progressé :

le Ministère a enfin accepté que la reprise des négociations sur la refonte des contrats types se fasse avec un représentant de La Glissoire.

Dans cet esprit, une réunion de travail préparatoire s'est tenue au Ministère des transports en présence des conseils juridiques du Ministère, avec MM Delhay et Fouquier pour La Glissoire et Cossiaux pour la CNBA .

*Cette réunion a permis de poser en principe que soit élaboré un texte réglementaire (Décret ? Circulaire ? Directive ?), **précisant l'obligation de règles précises et de contrôle du respect de ces règles avec sanctions définies en cas d'infraction sur :***

- *La présence à bord et chez le donneur d'ordre d'un document à Modèle unique à l'affrètement et précisant certaines données OBLIGATOIRES :*
 - o *La qualité de l'intermédiaire (commissionnaire, mandataire, courtier...)*
 - o *L'identité du Mandant (du donneur d'ordre)*
 - o *L'identité du destinataire de la marchandise*
 - o *Les informations sur la nature de la marchandise, sa dangerosité, ses spécificités*
 - o *Les précisions sur les lieux de chargement, de déchargement...*
- *Le respect strict des dispositions concernant le temps conventionnel de parcours, les délais de planche, le paiement des surestaries,*
- *l'obligation pour l'expéditeur et le destinataire d'assurer les opérations de chargement et de déchargement et d'évacuer les résidus de cargaison*
- *Lorsque l'offre de transport est assurée par un courtier mandaté par le batelier, l'obligation d'un contrat de mandatement dûment signé par les deux parties et précisant les conditions de la rémunération (commission) dudit courtier qui se devra de le facturer au transporteur.*
- *L'interdiction pour tout autre intermédiaire d'exiger ou de soustraire une rémunération (commission) de la facturation établie par le batelier (application stricte du code civil et du code de commerce)*
- *L'interdiction d'inclure dans le prix de fret d'autres éléments que la rémunération pour le transport des marchandises d'un point à un autre*
- *Le remboursement des péages de navigation et des taxes portuaires au transporteur qui en a fait l'avance.*

Il reste maintenant à confirmer ces beaux engagements : les négociations reprendront en Avril, à la condition toutefois que le Ministère confirme bien son intention de travailler à la formalisation d'un texte réglementaire.