



Email :

Réunion d'information à Conflans Ste Honorine
Samedi 24 avril à 10h00
A bord du « Je Sers »
Barrages dans le Nord Lundi 26 avril

Les choses bougent partout : dans le Nord, sur la Seine, sur la Moselle se dessinent des perspectives d'actions qu'il faut affiner, organiser...Mais à côté de cela c'est la grande effervescence à la Glissoire car de partout nous sommes sollicités pour des interviews de la presse, de la Télé ou des Radios.

Nos confrères bateliers belges sont en train de s'organiser pour entrer dans l'action avec nous et demain à Bruxelles se tient une réunion de l'OEB (Organisation Européenne des Bateliers) : **une délégation de bateliers néerlandais, Français et Belges va remettre au bureau de l'OEB une motion pour demander que soit exigée auprès de Bruxelles la mise en place d'un seuil légal de et des contrôles effectifs sur toutes les voies d'eau Européennes.**

Nous sommes contactés par des représentants d'Artisans Routiers qui souhaitent nous rencontrer. Nous allons aussi discuter avec les Cheminots qui eux aussi se battent contre la stratégie de la SNCF qui travaille à perte et tente de faire payer l'addition aux salariés de l'entreprise...Bref, on a un peu de mal à tout faire et c'est la raison de la publication tardive de ce Capalamont que je voulais faire ce matin de bonne heure. Grand merci à tous les bateliers qui apportent une aide concrète.

L'Intox se met en place sur la Seine

Nous avons compris pourquoi nos frets sont descendus aussi bas : dans la Sté Van Reeth il semble bien que les calculatrices aient quelques défaillances, ou alors le manipulateur appuie sur les mauvaises touches : Comment expliquer autrement qu'ils annoncent l'irresponsabilité de La Glissoire en assurant que notre grille proposée conduit à des frets de 16 € et plus pour un Nogent/Rouen alors que l'application de la grille donne 10,74 €/t pour un bateau de 1000 tonnes avec un chargement de 750 t. En 2007, des contrats en direct avec Soufflet se faisaient à 10,40 € avec ce type de bateau. Le problème, c'est que l'erreur est inverse quand ils calculent le fret qu'ils donnent aujourd'hui aux bateliers ! Nous allons donc proposer au Ministère de réglementer l'accès à la profession de courtier et prévoir un examen pour vérifier que les candidats savent compter et se servir d'une calculatrice.

Menaces à la prise d'otages ou atteinte au droit au travail ?

On ne regarde pas aux moyens, pour convaincre les bateliers de s'abstenir de participer à des mouvements de grève : c'est directement la promesse de ne plus les affréter si on les voit sur un barrage. Ceci semble être le sport préféré de la Sté Soufflet. Merci à ces gens de nous démontrer ainsi à quel point ils sont inquiets de constater que la profession est sur le point de se reprendre en main.

Un Secrétaire d'Etat étonnant de goujaterie !

Le cabinet de Mr Borloo nous signale qu'il faut contacter le Cabinet de Mr Bussereau pour obtenir réponse à nos demandes d'être reçus. Là, on nous dit que l'emploi du temps du ministre ne lui permet pas de nous recevoir et on nous indique que de toutes façons il est hors de question pour lui de fixer un seuil légal (*On avait déjà compris qu'il allait falloir se battre pour l'obtenir !*).

A aucun moment cependant, ces gens là n'ont la correction de répondre précisément à nos courriers : ils vous disent qu'ils ont confié à leur services le soin d'examiner attentivement, et le service vous dit qu'il vous a déjà reçu à une table ronde : cela n'a servi à rien mais on devrait se contenter de ce signe fort !

Aujourd'hui, on arrive à la limite de l'acceptable : Mr Bussereau n'a pas de temps à consacrer aux artisans bateliers qui bloquent à Douai ce Mardi 18 Avril, mais il est à l'assemblée Générale du CAF le Mercredi 19. Là il se permet d'annoncer à la tribune qu'il a décidé de bloquer les taxes VNF cette année : bonne nouvelle direz vous, mais heureusement que Michel DOURLANT avait répondu à l'invitation du CAF pour l'apprendre, car il avait formulé cette demande depuis plus de 6 mois sans jamais avoir de réponse : le respect que le Secrétaire d'Etat devrait avoir pour la Chambre de la Batellerie aurait dû l'amener à au moins en informer le Président Dourent représentant élu de la profession. Ainsi donc on saura désormais que le CAF a droit aux effets d'annonce du Ministère des Transports et qu'il faut fréquenter l'Establishement pour avoir droit aux infos...c'est honteux !

Pour La Glissoire, c'est pareil : on a demandé depuis pas mal de temps la mise en place de contrôles des prix de fret pratiqués sans jamais avoir de réponse : voilà que le Ministre envoie à la Chambre de la batellerie la copie d'un courrier daté du 9 Avril adressé à la DGCCRF (la direction générale de la consommation et de la répression des fraudes) pour leur demander d'effectuer des contrôles dans les transports fluviaux : La Glissoire qui est à l'origine de la demande serait-elle frappée d'interdit pour n'avoir pas droit à l'information ? Et pour quelle raison le Ministre ne demande-t-il pas à la DGCCRF d'avoir les mêmes actions auprès des autres modes de transport (route et Train) alors qu'il est connu qu'ils travaillent encore plus à perte que nous.

Les mauvais esprits diront qu'il n'en a rien à...faire, et ils auront raison, car la DGCCRF ne peut s'appuyer que sur les textes légaux pour diligenter ses enquêtes, et comment peut-elle estimer le seuil de travail à perte si le gouvernement refuse de le fixer par décret d'application ?

Tout le secteur du transport travaille aujourd'hui dans l'illégalité, au vu et au su de nos autorités qui laissent faire. Après la crise, ce sera un secteur meurtri, exsangue et dans l'incapacité de répondre aux besoins de l'économie : La goujaterie du Ministre n'est que le reflet de la désagrégation du monde politique qui prétend gouverner avec la bombe de poudre aux yeux à la main...c'est navrant et c'est nous qui en faisons les frais. Mais peut être que le paragraphe qui suit apporte la réponse.

Les Pays bas sur la piste du Monopole absolu

Nous avons maintenant la certitude que le vaste plan de constructions neuves des très gros tonnages fluviaux entrepris aux pays bas répond à la volonté du pouvoir néerlandais de ramener vers les ports de Rotterdam/Amsterdam tous les trafics d'entrée et de sortie d'Europe. Pour séduire le monde économique mondial, ils ont besoin de garantir la présence d'une cale fluviale énorme et assurer les prix de transport au plus bas, en même temps qu'ils ont déjà investi dans les autres modes pour compléter la gamme des prestations offertes.

Un courtier Néerlandais me disait « *Le moindre centime d'augmentation du prix de fret est considéré par les autorités néerlandaises comme une atteinte insupportable à leur volonté et amène des pressions incroyables. Cela est bon pour les ports, mais très mauvais pour le batelier ! C'est terrible car ceux qui se sont lancés dans les constructions neuves sont les esclaves noirs d'aujourd'hui* ».

Pour le port d'Anvers, La Belgique a des ambitions comparables, ce qui signifie que tout ce petit monde va se retrouver dans une concurrence effrénée qui réserve des jours peu glorieux pour les contribuables et pour tous les opérateurs autour de ces ports : ils se verront pressés comme des citrons avec tout le lot de gaspillage d'énergie, de faillites et de misères qui l'accompagnera. Dans cette course, la Belgique a déjà engagé des subventions publiques pour aider le port de zeebrugge : on nous a indiqué qu'elle verse 82 € par conteneur qui part de zeebrugge par train sur une opération qui coûte en réalité 52 € .

A propos de faillites, il y a déjà une trentaine de gros tonnages hollandais nouvellement construits qui ont déposé les armes : la RABOBANK et PSA (l'un des plus gros logisticiens en conteneurs) ont signé un partenariat pour racheter ces bateaux pour le prix de ce qui reste à rembourser et les remettre en exploitation. Nul doute que dans quelques années ils revendront ces même bateaux un bon prix réalisant une super plus value et sachant qu'aujourd'hui ils peuvent les exploiter à bas prix compte tenu du faible investissement engagé pour le rachat des faillites. En Belgique, nos correspondants nous signalent que 4 bateaux de 2000 tonnes et plus se sont arrêtés ces derniers jours...

La liaison Seine Nord Europe sous domination néerlandaise ?

Une idée saugrenue a priori, mais pas aussi stupide que cela : des observateurs économiques nous ont formulé le pari que nous verrons à court terme que 80% des financements du grand gabarit Seine – Nord – Europe seront néerlandais : Paris est la seule direction vers laquelle leurs ports ne donne aujourd'hui pas accès avec des grands gabarits.

Quel avenir pourront avoir nos ports de Dunkerque, le Havre et Rouen dans une telle course de Mammouths ? Et quelles précautions sont t'elles prises par nos gouvernants pour empêcher cette invasion économique sur notre territoire ? Quelle est la grosseur des enveloppes qui circulent pour amadouer les décideurs et les « aider » à prendre les bonnes décisions ?

Nous sommes en face d'enjeux financiers considérables qui ne peuvent être contrariés que par la volonté de réagir de tous ceux qui n'ont que leur travail pour vivre et aspirent à une vie saine et sereine...pour nous transporteurs fluviaux, nous avons du pain sur la planche pour imposer le respect de notre droit à vivre décemment de notre ouvrage !...mais on sait ramer !

Propositions au Parlement Européen

Demain matin, la Glissoire a rendez vous avec le Député Européen et Maire de Valenciennes, Mr Dominique RIQUET que nous avons déjà vu en Février : nous allons rechercher les moyens de faire accepter par Bruxelles la mise en place sur tout le territoire européen d'une règle d'interdiction de travail à perte dans les transports et de mise en place de contrôles de la mesure. Je reviendrais sur les résultats de ce travail de préparation.

Rencontre hier avec les syndicats belges

Etranges propos de Mr Van Laker président du « **Bond van Eigenschippers** » (Syndicat d'artisans bateliers de Brugges) qui refuse l'idée de demander à l'Europe la mise en place et le contrôle de règles pour interdire le travail à perte et considère que la seule chance des bateliers est de demander un plan de déchirage des vieux bateaux (1960) pour ne laisser en place que les plus de 2000 tonnes. Des propos qui ont profondément choqué les adhérents du Bond qui participaient à l'entretien et n'avaient visiblement jamais été consultés sur cette position.

Mr Bauwens, **du VBR** (Syndicat des bateliers du Rhin dont le siège est à Anvers) quant à lui a bien noté nos propositions et nous a indiqué qu'il en informait ses adhérents (environ 270 entreprises) avant de nous donner une réponse.

Parmi les bateliers belges en tous cas, l'idée de se saborder pour laisser la place aux gros tonnages ne semble pas avoir rencontré beaucoup d'adhésions : un nombre grandissant d'entre eux se prépare à entrer dans l'action aux cotés de leur collègues Français et les pavillons belges étaient déjà là ce mardi à Dorignies avec nous . Merci à eux.

**Pour La Glissoire, l'ampleur de la tâche qui se présente ne nous effraie pas
Et la dimension des enjeux est trop importante pour céder du terrain
Samedi, une réunion d'information est organisée
à Conflans à bord du « Je Sers »
Rendez vous à 10 heures**

On réfléchit mieux tous ensemble , à SamediJacques DELHAY