



Contrats types Le 23 Juin, une réunion décisive ?

Devant l'opposition absolue de l'AUTF d'accepter la mise en place des surestaries basées sur 2 périodes, les représentants des bateliers (La glissoire et la CNBA) ont accepté la proposition du Ministère de mettre ce sujet de côté et d'aller au bout des discussions avant de revenir sur le sujet qui fait blocage.

Les débats qui ont suivi permettent de penser qu'on devrait aller vers un retour à une situation normale sur 3 points essentiels qui représentent un manque à gagner important pour les bateliers :

La Commission d'Affrètement

La DGCCRF avait déjà noté l'anomalie : le courtier d'affrètement n'a pas à prélever une commission sur les transporteurs : le courtier est mandaté par le client pour trouver un ou des transporteurs, il est donc de fait au service de son mandataire qui doit le rémunérer.

Ce n'est pas au transporteur de le payer, et dans le transport routier, cela n'existe pas: c'est comme un représentant de commerce qui prélèverait une commission sur ses clients qu'il vient fournir : cela s'appelle un « pot de vin » et introduit des comportements qui n'ont plus rien à voir avec les règles de transparence imposées par les règles commerciales en vigueur.

Si par contre le batelier recrute un agent commercial pour lui apporter du travail, il lui appartient de le rémunérer sur la base d'un contrat dûment établi et précisant les conditions, services et garanties apportées ainsi que les rémunérations correspondantes.

Les futurs contrats types ne prévoient donc pas la moindre commission d'affrètement : c'est le début d'une redéfinition de la fonction de courtier tendant à mettre un terme à tous les comportements de domination, eux aussi condamnés par les règles économiques.

Les Péages et droits de Port

Aujourd'hui, la rédaction ambiguë de l'art 15-1 des contrats types a ouvert la place à des interprétations douteuses, tendant à considérer que les droits de canaux sont inclus dans le fret. Là encore, la seule règle à respecter est la transparence : le fret est bien défini dans l'art 15-1, les prestations complémentaires sont clairement précisées dans l'art 15-2, et dans la rédaction du prochain contrat type, sur proposition du Ministère sera ajouté un article 15-3 précisant que les taxes de navigation et droits de port sont à la charge du client et n'ont pas à être supportés par les transporteurs, elles ne doivent pas être intégrés au fret et doivent figurer en clair sur le contrat d'affrètement.

Qui doit payer à VNF ?

La Glissoire et les représentants de la CNBA ont demandé clairement au Ministère d'aller au bout du raisonnement et de mettre en place les dispositions qui évitent aux bateliers d'avoir à faire l'avance d'argent pour payer les droits de canaux : il est très facile pour un courtier ou un client d'avoir un compte chez VNF et de payer directement, comme cela se pratique en Allemagne.

Une autre demande est que soient mis en place les moyens de connaître instantanément le montant des taxes sur un trajet donné pour un transport donné : l'informatique permet cela sans difficulté. Cela permettrait au client de savoir exactement ce qu'il aura à payer pour le transport.

C'est un choix que doit faire le Ministère de confier à VNF le soin de régler ces problèmes qui résoudraient définitivement les pressions des courtiers qui ne veulent pas rembourser les péages et droits de ports.

Il y a encore du pain sur la planche !!!

En résumé, on est en droit de penser que l'on évolue lentement vers une volonté réelle du Ministère de voir se mettre en place des règles de fonctionnement conformes aux règles économiques en vigueur et de créer les conditions pour mettre un terme aux pressions et menaces qui sont devenues le quotidien des bateliers. Reste encore à voir les contrats d'affrètement et les obligations qui seront définies pour que soit mis fin aux transports réalisés sans le moindre document à bord.

Après cela il faut encore définir des règles rigoureuses en matière de facturation...et les appliquer.

L'INFO et la CNBA

Voici déjà le N°4 de la nouvelle publication de la CNBA :
LES NEWSLETTER !

Ce barbarisme Anglican veut tout simplement dire « La lettre des nouvelles » (bulletin). C'est à la mode et c'est particulièrement bienvenu pour le monde de la batellerie.

Je voulais dire ici ma satisfaction de voir enfin la Chambre s'investir dans l'information vers les bateliers de façon suivie. Quand en Novembre 2009 je me suis lancé dans l'aventure de Cap à l'Amont, j'étais convaincu que sa parution conduirait à déclencher des initiatives de mise en place d'autres formes d'infos dans la profession. : je suis comblé !!!

Entre la mise en place des forums (info batellerie, info Grèves d'écluses, forum La Glissoire, forum VNF...) et le recrutement, enfin, d'une chargée de communication à la CNBA qui permet aujourd'hui de publier les Newsletter régulièrement : quel bonheur.

J'en profite pour saluer Vanessa qui a en charge la réalisation de la Communication à la Chambre et qui montre un savoir faire de qualité : J'ai eu aussi le bonheur de trouver sur le site de la CNBA des choses fort intéressantes comme « l'avis de la CNBA sur le projet de VNF », un point sur les réunions des contrats types, un article sur le projet du Canal Seine Nord... Voilà des éléments d'information et de réflexion qui vont permettre aux bateliers de formuler un avis ou d'enrichir la réflexion : il y en avait bien besoin...

Reste maintenant à mettre en harmonie les différents outils de communication de la Chambre pour qu'ils se complètent harmonieusement : un questionnaire sur le bulletin vous a été envoyé par la CNBA pour mieux connaître vos attentes, c'est le moment de les dire.

Enfin, la communication entre la Chambre et la batellerie suppose de prendre les dispositions pour qu'il puisse y avoir un contact direct entre les élus et les ressortissants : La Glissoire a proposé dans la réforme des statuts que soit inscrit l'obligation d'au moins une ASSEMBLEE GENERALE ANNUELLE. C'est un moyen essentiel de permettre que les choses soient dites et que les avis soient partagés, que les critiques soient formulées et les propositions discutées...

Bref, il faut maintenant aller vers la mise en place d'un véritable plan de communication

Mercredi 22 juin 2011

Mme Kosciusko-Morizet devant la Commission des Finances de l'assemblée Nationale Trois points à l'ordre du jour de cette audition

Le développement du Grand Port de Marseille

Une enveloppe de 2.4 milliards d'euros consacrés aux accès maritimes et à l'amélioration des dessertes vers l'hinterland ne prévoit RIEN pour rétablir l'accès des fluviaux aux bassins Est du Port de Marseille : le **Tunnel du Rove** restera le grand oublié dans le potentiel offert au raccordement avec le transport fluvial.

Ceci n'empêche pas la Ministre d'affirmer que c'est au nom du Grenelle de l'environnement que ces choix sont faits, elle affirme même le rééquilibrage de la part Modale vers le ferroviaire et le Fluvial : en fait, seul le Ferroviaire fait l'objet d'un descriptif assez précis (elle fait état de 20 Millions d'euros pour la poursuite de la liaison fluviale !!! ... sur 2,4 milliards !).

Le SNIT (schéma National des Infrastructures de Transport)

La Ministre précise : « *Il existe bien un décalage entre les ambitions du SNIT et les capacités de financement de l'État dans les prochaines années. Le SNIT n'est cependant pas une loi de programmation, mais un projet exprimant ce que souhaite l'État, en concertation avec les collectivités territoriales et dans la perspective définie par le Grenelle de l'environnement.* »

En d'autres termes, il ne faut pas s'attendre à des miracles, y'en aura pas pour tout le monde : cependant elle annonce : « *Je travaille actuellement sur la nouvelle version du SNIT, dans laquelle j'envisage de porter de 25 à 50 milliards d'euros par an le montant consacré à la régénération dans le fer.* ».

L'ECO TAXE

On apprend que les recettes générées par les radars routiers permettent de « compenser le défaut de taxe poids lourds » !!!

A aucun moment, dans le compte rendu, il n'est fait état du transport fluvial dans les questions posées par les membres de la commission : tout le débat tourne autour du ferroviaire et du routier !

Autre aspect important : la Ministre recherche des solutions dans les financements par les collectivités pour compenser les faiblesses budgétaires de l'Etat. Quand on sait le faible poids électoral des acteurs du fluvial, on connaît déjà les résultats. Il va falloir se bouger pour ne pas rester les oubliés !

Jacques DELHAY