

Cap à l'amont



Email : ms.esmeralda@proximus.be

N°74 – Mardi 4 Mai 2011

Le 3 Mai 2011 : une date à retenir !!!

**Hier 3 Mai, c'était la St Jacques : quelle fête !
A croire que le Très Haut veillait à ce que mon St Patron me soigne ce jour là
(c'est bien la première fois !!!) C'était mieux qu'un feu d'artifice !**

La journée a commencé par une petite navigation de Peruwelz à Ghlin pour s'amarer au port de déchargement, négocier avec le destinataire la possibilité de reporter le déchargement au lendemain en cédant mon tour au voisin qui suivait, sauter dans la voiture débarquée à la hâte et gagner la gare de Valenciennes pour utiliser les services de la concurrence (la SNCF) afin de gagner Paris pour rejoindre la délégation de bateliers qui s'étaient donnés rendez vous devant le Ministère pour obtenir un entretien avec la Ministre ou ses représentants.

Dans le TGV , un appel téléphonique du secrétaire national du syndicat de spersonnels des voies navigables m'apprend qu'ils sortent de réunion avec le cabinet de la Ministre : elle a pris la décision de suspendre le projet de loi destiné à donner la pleine propriété du domaine public fluvial à VNF et de le mettre en discussion avec tous les acteurs de la Voie d'eau. Ce responsable du syndicat m'indique que leur grève est donc suspendue et que le travail reprendra dans les heures qui suivent, juste le temps de prévenir les sections locales.

C'est la joie, pour lui et pour moi : le Ministère a parfaitement compris que Eclusiers et Mariniers entendaient s'opposer ensemble à la dilapidation du domaine public fluvial et à l'application d'un projet de loi préparé dans le plus grand secret. Je pense au soulagement de tous les collègues inquiets d'avoir à subir de longs arrêts avec les grèves.

J'appelle immédiatement Daniel Claeys, le Président de La Glissoire, pour lui annoncer la bonne nouvelle, il prépare un communiqué avec Andy qui publie sur Facebook l'annonce de la fin de grève. Nous décidons de rencontrer le Ministère quand même à 14 h pour lui faire part de nos exigences d'une consultation réelle sur l'avenir de nos canaux et sur les méthodes de gestion qui seront mises en place. La délégation sera réduite, car tous ceux qui s'apprêtaient à prendre voiture, train ou metro pour venir au Boulevard St Germain sont contraints de rester à bord. Mais qu'importe : l'essentiel est de faire passer le message clairement aux autorités. Nous décidons d'inviter un responsable du syndicat des éclusiers à nous accompagner.

Nous serons reçus à 14h15 par Mr Eric BANEL, Conseiller aux voies Navigables auprès de Madame Kosiusko Morizet et auprès du Secrétaire d'Etat.

Un projet élaboré dans la discrétion absolue :

Nous lui disons l'impossibilité pour nous d'accepter le silence du Ministère autour de ce projet qui représente à nos yeux la volonté de l'Etat de préparer un enterrement de première classe à tout le réseau Freycinet et n'offre aucune perspective nouvelle de développement durable. Nous insistons sur le manque total d'ambition de ce projet qui ne prévoit rien en terme d'investissement et ne fixe aucune directive au (futur) nouveau propriétaire des voies d'eau en terme de projet d'évolution de nos voies d'eau : la comparaison avec nos voisins européens est affligeante et aucune ressource nouvelle n'est annoncé.

Grenelle de l'environnement : discours et réalités :

Nous lui faisons part de notre étonnement devant les discours soporifiques présentant le transport par eau comme transport écologique d'avenir que l'Etat prive de moyens pendant que les investissements publics de l'Etat et des collectivités filent vers les aménagements routiers.

Nous proposons que soit étudiée la relance d'une taxe sur les investissements routiers du type du FITTVN dont la philosophie était de prélever un pourcentage sur les investissements réalisés par les collectivités (Etat, Régions, départements, communes) dans des travaux routiers (polluants) et d'affecter ces recettes aux travaux d'investissements dans le fluvial.

Quelles ambitions pour le futur ?

Nous proposons également que soit ouvert un débat avec tous les partenaires du fluvial (transporteurs, clients, ports, collectivités et agents des services...) pour que soit défini un véritable projet d'évolution des voies de transport fluvial pour un avenir à 20, 50 100 ans : nous insistons sur le fait qu'aujourd'hui le choix ne doit pas être de faire quelques replatrages sur nos canaux d'antan, mais d'envisager un renouveau réel en reconstruisant nos canaux pour les mettre à des gabarits suffisants pour rendre le service économique pertinent. Par exemple, nos canaux Freycinet peuvent être aménagés pour accepter des gabarits de 500 t ou 700 t offrant un potentiel considérable en regard d'aujourd'hui : il faut en discuter et ne pas tout conditionner à de vastes projets qui mettent des décennies à aboutir.

Quelle gestion pour le futur ?

Mr Banel nous informe de la volonté gouvernementale de centraliser tous les pouvoirs des voies navigables entre les mains d'un seul opérateur. Il nous indique que cette démarche de retirer la gestion des voies navigables du giron direct gouvernemental offre la possibilité de générer de nouvelles sources de recettes et met le gestionnaire à l'abri des « fluctuations politiques et des priorités gouvernementales passagères ».

Le choix actuel est que cet opérateur doit être un ETABLISSEMENT PUBLIC pour rester sous le contrôle de l'Etat, et ils sont prêts à étudier toutes les formes d'Etablissements publics : nous lui indiquons que quelque soit la forme, ce sera le mode de fonctionnement qui nous préoccupera le plus.

Ainsi, aujourd'hui, la batellerie artisanale qui assure 60% des transports n'est représentée dans le conseil d'administration de VNF que par une seule personne alors qu'il y en a deux pour le CAF qui ne représente que 40% des trafics : son Président et son secrétaire général. Nous retrouvons ici encore une disparité de traitement qui est révélatrice de choix de ramener la participation des bateliers à quelque chose de symbolique alors qu'elle devrait être partie prenante en priorité dans toutes les décisions sur les investissements et sur la gestion. La mise au rang des spectateurs de la CNBA et le refus de convoquer la Glissoire à la manifestation Présidentielle de Nesle traduit bien cette philosophie de sous estimation de la capacité des gens de terrain à contribuer à la réflexion commune.

Refiler le bébé aux collectivités : bien ou mal ?

Mr Banel nous indique qu'il n'y a pas volonté de détruire les voies d'eau ou de les abandonner si elles passent aux collectivités locales : nous lui disons quand même qu'il faudrait inscrire dans le projet de loi l'obligation pour les collectivités qui reprendraient des canaux d'assurer le service pour maintenir la capacité de transports de marchandises, voire de le développer dans le cadre de choix nationaux. Il nous répond que ça peut se regarder.

Nous attirons cependant son attention sur les réticences des régions et des départements à récupérer des canaux mal entretenus et vieillissants, et lui rappelons que lorsque l'Etat a voulu transférer certaines routes nationales aux départements, il a du engager des travaux dans le cadre des renforcements coordonnés pour remettre des routes en bon état et recalibrées sur des critères précis. Imaginer que les voies d'eau puissent échapper pour être reprises par des collectivités relève de la naïveté ou de la supercherie.

On a besoin d'une bonne glissoire pour se protéger des chocs :

Pour répondre à nos critiques sur les difficultés de VNF et du Ministère à accepter de dialoguer avec le Syndicat La Glissoire, Mr Banel nous indique que la CNBA, le CAF, EPF étaient les structures identifiées comme représentatives à leurs yeux. Nous lui rappelons que l'existence des syndicats est inscrite dans la constitution et qu'ils sont des partenaires sociaux à consulter. Il prend acte de notre volonté de travailler à l'évolution des modes de fonctionnement de la CNBA au travers de la réforme des statuts en cours, pour déboucher sur une communication permanente entre la Chambre et ses ressortissants afin qu'elle soit en mesure de rendre plus de services à la profession comme le souhaite le rapport de la cour des comptes. Nous lui indiquons cependant que nous continuerons dans tous les cas à travailler au renforcement de la présence syndicale dans la profession, dans la mesure où nous considérons que c'est une source d'idées et de contradictions indispensables pour progresser.

Des négociations en perspective :

Il nous indique que dans un premier temps ils vont travailler avec les syndicats des personnels fonctionnaires sur les aspects liés aux statuts : nous confirmons que nous n'entendons pas nous immiscer dans cette négociation, mais nous confirmons aussi que nous serons vigilants à être intégrés dans les réflexions sur les moyens mis en œuvre dans une future organisation des voies navigables et apporterons nos propositions et contributions à la définition des services nécessaires à la bonne exécution de notre travail.

En résumé, il y a du pain sur la planche et tous les bateliers sont concernés par ce qui va se passer dans les mois qui viennent : on sait que les changements sont souvent faits pour chercher à réaliser des grosses économies ! A nous de veiller au grain ...