



Lendemain de grève des éclusiers

De nombreuses réactions nous parviennent après l'arrêt des mouvements de grève des éclusiers. La plupart disent leur satisfaction d'avoir obtenu rapidement la suspension du projet de loi qui avait motivé la décision de grève des agents des voies navigables.

D'une façon générale, les bateliers disent qu'il a été intéressant de contacter les syndicats d'éclusiers pour demander ensemble la suspension de ce projet. Il est convenu avec eux que l'on continuera à se contacter régulièrement pour tout ce qui touche à la défense de notre outil de travail commun nous travaillons tous dans la même « usine » et nous avons tous intérêt à ce qu'elle s'améliore.

Quelques uns considèrent par contre l'éclusier un peu comme l'ennemi héréditaire et condamnent toute idée de réflexion ensemble : c'est un choix qui laisse sceptique. Dans cet ordre d'idée, deux confrères ont bloqué une écluse à Varennes, lui interdisant de quitter l'écluse alors qu'elle emmenait sa petite à l'hôpital : le bureau de La Glissoire condamne cette attitude déplorable sur le plan humain et totalement négative en termes d'intérêt pour les bateliers.

Parmi les messages de sympathie, nous avons retenu celui d'un observateur retraité, ancien cadre de l'administration maritime qui nous dit : « *Félicitations pour ce coup de force et la pugnacité que vous avez démontrée. Même les plus forts (enfin, ceux qui se croient les plus forts) cèdent devant la détermination des gens qui sont persuadés de leur bon droit, ce qui est le cas.* ». Il résume bien la réalité vécue ces jours derniers.

La CNBA a écrit à la Ministre, Mme Kosciuszko Morizet, pour lui demander de mettre fin à la grève en insistant sur l'idée que si cela durait ils diraient aux bateliers de demander des indemnités. Hélas, à aucun moment le Président de la Chambre ne condamne le projet de loi : faut t'il en conclure qu'il est d'accord avec cela ?...il n'en demande en tous cas pas la suspension : j'espère qu'il s'agit d'un oubli ! Merci à lui de me le préciser, je le publierai dans le prochain N° de Capalamont.

Ecluse d'Evry : de pire en pire !

Il fallait les semaines précédentes 1h30 pour faire une bassinée complète (montant /avalant). Les choses s'améliorent, il faut maintenant 2 heures. La Section de la Seine de la Glissoire a de nouveau écrit au Ministère pour exiger « *une mise en réparation immédiate de l'écluse, faute de quoi, nous nous verrions dans l'obligation de lancer un appel à la grève du bordereau de déclaration* ».Affaire à suivre !

Canal de La Marne au Rhin

Après un chômage normalement programmé et le changement des portes d'écluses à Laneuveville, il s'est avéré que les portes en composite (résine) n'étaient pas à bonne dimension : il a fallu remettre les vieilles portes ! Quelques jours après, c'est un siphon à 400m à l'aval de l'écluse qui s'effondre et depuis tout ça est en réparation .

On aurait pu détourner les bateaux par la vallée de Cayenne diront ceux qui connaissent le coin ! Eh bien non, car la colline est descendue dans le canal à proximité de l'Ecluse de Mauvais lieu, et là ça fait 2 ans que c'est comme ça !

Alors si les délais annoncés sont respectés, la navigation aura été interrompue quasiment 5 mois au total...bel exemple de volonté de développement de la voie d'eau.

Nouveau Fuel Français : ATTENTION !!!

Les informations dont nous disposons laissent apparaître que le nouveau fuel (à basse teneur en soufre ou Carburant non routier) serait très différent en France comparé à celui des autres pays où semble t'il c'est le même carburant que celui des camions qui est fourni aux bateaux.

Par contre, en France, c'est un carburant qui contient des composants bio et présente quelques problèmes :

- Il n'est pas adapté aux chaudières
- Il y a une qualité Été et une qualité Hiver (qui est plus chère)

- Il ne faut pas le stocker plus de 6 Mois sinon il y a risque de développement de bactéries qui génèrent de gros problèmes pouvant aller jusqu'à la destruction des pompes à injection.

Ces informations ont été données aux administrateurs de la CNBA par les douanes au cours d'une réunion récente. INTERROGEZ VOTRE FOURNISSEUR AVANT D'AVOIR DES ENNUIS, et vous pouvez demander à la CNBA pour avoir des éléments plus précis (Bruno Cossiaux était à la réunion).

Pour le remboursement de la TIPP (taxe d'importation sur les produits pétroliers), les douanes ont annoncé qu'en Juillet il y aurait possibilité de présenter les demandes de remboursement, mais nous n'avons pas encore la marche à suivre.

A l'avenir, le système devrait être mis en place pour que la TIPP soit déduite directement par le Fournisseur Fluvial, c'est-à-dire que les approvisionnements faits chez les marchands de fuel extérieurs au fluvial seraient soumis à présentation d'un dossier pour être remboursé de cette TIPP.

Péages et Taxes portuaires

La CNBA dans son bulletin N°30 de Mars 2011, en page 12,
Donne des informations inexactes

Dans ce bulletin il est écrit :

....le calcul du prix du transport prend en considération « *le poids, le volume, la nature de la marchandise, la distance sur laquelle elle est déplacée, le type de bateau utilisé et, éventuellement, les caractéristiques des voies empruntées, AINSI « QUE LES PEAGES ET TAXES PORTUAIRES ».*

Cette dernière phrase est une erreur

Le texte des contrats type dit : (art 15.1 du décret n°96-855 du 30 Sept 1996)

....le calcul du prix du transport prend en considération « *le poids, le volume, la nature de la marchandise, la distance sur laquelle elle est déplacée, le type de bateau utilisé et, éventuellement, les caractéristiques des voies empruntées. LES PEAGES ET TAXES PORTUAIRES S'AJOUTENT A CE FRET PRINCIPAL.*

C'est ce texte là qui est applicable

En clair cela veut dire que le calcul du prix du transport (défini comme « fret principal ») ne prend pas en considération les péages et taxes portuaires, **puisque celles-ci « s'ajoutent au fret principal »** : ces éléments là doivent figurer sur une ligne à part de votre facture au courtier ou au client et s'ajouter au Fret marqué sur la convention.

Si vous avez donné mandat à votre courtier pour établir votre facture, il faut exiger de lui **qu'il fasse figurer ces péages et taxes portuaires sur une ligne à part de votre décompte et qu'il l'ajoute au fret convenu. S'il ne le fait pas, il se met dans l'illégalité tout simplement et le mieux à faire est de lui retirer son mandat de facturation...ou de changer de courtier !**

Le bulletin de la CNBA en rajoute dans l'erreur en concluant l'info de cette façon : « *il appartient donc au batelier, lors de la négociation du contrat de transport, de penser à inclure dans le prix du transport les péages et taxes portuaires qu'il sera amené à verser.* » **C'est une contrevérité !!!**

La règle d'or en matière d'économie libérale est LA TRANSPARENCE...cela commence par le respect absolu des textes fixant la définition des contrats : en prétendant intégrer un élément qui doit s'ajouter, le courtier contourne la règle.

La question se pose de savoir ce qui guide la direction de la Chambre à maintenir sur ce point précis des informations falsifiées qui introduisent la confusion dans l'esprit des bateliers pour le plus grand bonheur des courtiers.

Depuis que La Glissoire a soulevé ce problème de facturation, la Chambre de la batellerie maintient la confusion où il n'y en a pas : est ce que son but est de se porter au secours des clients et des courtiers ou bien de défendre les bateliers en faisant appliquer rigoureusement les textes ?

Le Syndicat La Glissoire va demander officiellement à la Chambre de la Batellerie de rectifier ses propos et d'en rester au texte OFFICIEL en demandant aux bateliers de le faire respecter et de faire leur facturation : si la Chambre s'y refuse, La Glissoire déposera un recours au Tribunal Administratif pour que la Juridiction compétente se prononce clairement.

**Faites vous-même vos factures :
en pièce jointe, un modèle dont vous pouvez vous inspirer**