



Réunion de la Glissoire Lundi 7 juin

La journée du 7 Juin sera bien occupée : la Glissoire rencontre la Direction des transports à 16 heures pour reprendre tous les points du protocole de sortie de crise et élaborer un calendrier d'application des mesures prévues dans ce protocole.

Pour préparer cette rencontre, les délégués des différents barrages se retrouvent le lundi matin pour faire le tour des questions mais aussi pour parler de l'organisation du Syndicat : en effet, il y a tellement de tâches à effectuer qu'il est indispensable de mieux s'organiser et de se répartir le travail si l'on veut être efficaces.

Sur ce point, j'invite tous ceux et celles qui ont des éléments d'information ou des réflexions sur un sujet précis de ne pas hésiter à les communiquer à l'un des responsables du syndicat : le message par Mail reste le plus adapté car au moins, votre correspondant ne risque pas de perdre la moitié de ce que vous lui dites, alors qu'au téléphone, si on est en train d'entrer une écluse, ce n'est pas facile de prendre des notes.

Le 7 juin, il appartiendra au Ministère d'être très clair sur sa volonté de faire en priorité respecter les règles existantes et notamment :

- L'application des règles d'indemnisation des variations du prix du carburant
- L'application de l'obligation faite aux affréteurs de transmettre au batelier le double de la facture envoyée au client
- L'application de l'article 209 en définissant le seuil de travail à perte : on ne va pas accepter les refus systématiques de mise en place de tarifs planchers ou de grille de référence au nom de règles européennes mises en place pour mieux exploiter ceux qui vivent uniquement de leur travail.

Il reste cependant de nombreux points à revoir parmi lesquels :

- Les taux de surestaries
- La refonte des documents d'affrètement pour obliger à la transparence
- La mise en place de l'observatoire des coûts sous le contrôle de la CNBA, moyen privilégié d'assurer le contrôle des prix pratiqués et de pouvoir recourir contre les pratiques de prix anormalement bas.
- L'utilisation abusive des transferts par camions de 44 tonnes pour détourner des trafics céréaliers du petit gabarit et les transférer sur le grand gabarit à des prix excessivement bas.

Depuis la suspension des barrages, les informations qui nous parviennent montrent que quelques prix ont été revalorisés de façon sensible, notamment pour certains trafics céréaliers. Les pratiques anciennes n'ont cependant pas disparues et beaucoup de transport restent traités à près de la moitié de ce qu'ils devraient être : les laitiers de Dunkerque, les charbons vers Dunkerque, les charbons de Moselle,...pour le reste, ça reste largement insuffisant avec un euro glané de ci de là : il est urgent de mettre un terme à ces prix bas, sinon c'est une majorité de la profession qui va vers de plus grandes difficultés et vers l'extinction à court terme. Voici quelques idées de prix qui devraient être pratiqués pour ne pas être à perte en appliquant la grille NEA avec 5% de commission :

-Montsin - Mondelange	(2500T) : 85 H de navig = 10€98 (réalisé à 5,75) : CFNR Dordrecht
-Rouvignies – Wageningen	(1000T) : 40 H de navig = 7€38 (proposé à 5,50) : Logistra
-Nord France – Rotterdam	(1000T) : 40 H de navig = 7€38 (proposé à 5,50) : Logistra
-Dunkerque – Givet	(1000T) : 60 H de navig = 9€43 (proposé à 6€40) : TMF, CFNR
-Givet – Anvers	(1000T) : 32 H de navig = 6€17 (proposé à 4,75)

D'autres problèmes apparaissent déjà qui vont ponctionner un peu plus les bateliers comme la taxe de 7,50€ sur la tonne de Fuel dans le cadre de l'application de la convention déchets : nous y reviendrons.

Une seule chose est certaine : le libéralisme économique c'est la liberté donnée aux plus puissants de soutirer tout ce qu'ils peuvent du travail des plus modestes. Dans cette logique là, si on espère s'en sortir individuellement, ça donne le résultat que l'on connaît dans le transport fluvial, à savoir que l'on finit par travailler pour rien...pour accumuler la fortune, le monde du négoce et de la finance est sans pitié : il est de notre responsabilité de ne pas se nourrir d'illusions et de savoir que les résultats que nous obtiendront seront à la mesure de notre volonté collective d'imposer les règles qui nous paraissent équitables...et de surveiller constamment qu'elles ne soient pas rayées du paysage ...il y a du travail.

Monsieur Bussereau a investi dans un photocopieur

Il est impressionnant notre secrétaire d'Etat aux transports : comme tous les Ministres, il est appelé à répondre aux questions orales ou écrites posées par les sénateurs ou les députés. Ces derniers temps, les problèmes de la batellerie artisanale ont été soulevés de nombreuses fois par des élus de différentes composantes politiques parmi lesquels nous ont été signalés : Mr Yves Renar, sénateur du Nord, Mr Marc Dollez, et Mr Alain Bocquet, députés du Nord, Mr Pierre Cardo, député des Yvelines, Mr Olivier Dussopt député d'Ardèche et Mr Yvon Lachaud député du Gard.

Ce qui est extraordinaire, c'est que les réponses apportées par Mr Bussereau sont EXACTEMENT IDENTIQUES, même si les questions ne le sont pas. Ainsi, malgré la précision des questions, on ne saura jamais ce que pense le Ministre des agissements d'EDF et d'Arcelor Mittal, et à la lire ou à l'entendre, on a l'impression que les Pays Bas n'existent pas et que leur volonté de monopole sur le transport fluvial ne mérite même pas d'être citée.

A la virgule près, les réponses précisent :

- ... bien qu'ayant mieux résisté à la crise que les autres modes, le transport fluvial rencontre aujourd'hui d'importantes difficultés...
- La commission du Rhin reporte certains aménagements répondant aux prescriptions techniques qui dépasseraient 2500 €...
- Suite à plusieurs réunions au niveau de l'Europe (lesquelles ?) il a été évoqué « *l'éventuelle application au niveau communautaire du dispositif prévu en France par l'art 209 qui interdit le travail à perte* »
- La tenue d'une table ronde organisée le 8 Mai (elle n'a rien donné mais nul ne le saura),
- Des mesures d'allègement des règles de conduite des bateaux fluviaux dans les estuaires.
- Des mesures financières d'aide à la création d'entreprises (objectif 200 entreprises en 3 ans) mais pas un mot sur les entreprises qui disparaissent.
- ... et enfin (on est prié de ne pas rire...) l'action de modernisation du réseau de VNF qui doit contribuer à moderniser les infrastructures au service des transporteurs fluviaux.

Comme on le voit, on ne trouve pas un mot sur ce que compte faire le gouvernement pour assurer tout de suite, car c'est urgent, une juste rémunération des bateliers : toutes les questions des élus posent pourtant le problème clairement, toutes les réponses évitent d'y répondre.

Cela donne quand même fortement l'impression que Mr Bussereau nous prend pour des idiots. J'ignore si c'est dans les habitudes des Ministres de mépriser ainsi les Parlementaires au point de leur rendre réponse en faisant photocopie d'un tissu de faux arguments qui n'ont qu'un lointain rapport avec les préoccupations des bateliers... Cela confirme en tous cas qu'il ne faut compter que sur la capacité que nous aurons d'imposer nos solutions. Nous verrons le 7 Juin si les réponses à nos questions seront plus précises, et nous ne manquerons pas de vous le faire savoir.

De l'autre côté des Frontières

En Belgique, le monde politique ne paraît pas du tout en désaccord avec le monde politique Français : ils invitent là bas les bateliers à « **faire un arrangement de politesse entre affréteurs et bateliers** ». En France le propos était, pour la réunion du 8 Mars, de signer « **un accord de bonnes pratiques** » : cherchez la différence ?

En clair cela veut dire qu'il faut qu'on soit copains et que la situation des bateliers se dégrade encore ! Faut t'il comprendre que nos responsables politiques considèrent (et s'organisent pour...) que les activités mercantiles aient le droit d'écraser ceux qui produisent, qui fabriquent ou qui transportent : force est de constater que c'est ainsi que se passent les choses ! Regardez les agriculteurs, les pêcheurs, les usines... salariés ou professions libérales, tous sont **victimes du monde du négoce**. Ici on leur paie le lait, la viande ou les choux fleurs un prix dérisoire, là c'est du poisson dont il s'agit, et l'usine, on la délocalise vers des pays où la main d'œuvre est moins chère et belge ou français, c'est le chômage ou le travail à perte qui nous attend.

En Hollande, la Rabobank, ABN Amro et ING prévoient 4,5 milliards d'euros dans les années qui viennent pour empêcher les faillites des constructions neuves qui leur coûteraient trop cher, et ils estiment que dans 4 ou 5 ans le commerce repartira et qu'on aura alors besoin du surplus de cale que l'on continue de construire encore aujourd'hui. Alors pour les nouveaux bateaux, on commence à voir des bateliers sous contrôle total de la banque qui leur verse une misère pour vivre (on m'a annoncé 1200 € pour un couple qui travaille sans discontinuer) et pour les bateliers anciens, on est en train de se faire massacrer par les pratiques de transports à prix sacrifiés pour le plus grand bonheur des négociants internationaux qui grossissent leurs marges comme c'est pas possible : En France, il y a dix ans il y avait 120 Milliardaires, aujourd'hui il y en a 1200. Chez les bateliers, je n'en connais pas... mais j'en connais qui disparaissent de nos canaux...

Jacques DELHAY