



C'est cuit pour la Grenouille

On me dit que c'est une vieille histoire véhiculée de longue date aux quatre coins de l'hexagone, pardonnez moi donc si vous la connaissez, mais elle me paraît tellement d'actualité que je ne résiste pas à vous la faire (ou refaire) découvrir :

C'est donc une brave grenouille qui vit dans sa mare, heureuse et détendue. Le propriétaire des lieux, un jour la met dans une grande casserole d'eau froide dans laquelle elle nage avec bonheur.

La casserole est déposée sur une plaque de cuisson et l'eau se tiédit doucement : « Comme c'est bon se dit la grenouille ! Cette légère température est tellement plus agréable que l'eau froide de la mare ! »

L'eau se réchauffe lentement et finit par gêner un peu notre grenouille, mais elle s'en accommode d'autant mieux qu'elle s'alanguit doucement sous l'effet de ce bain un peu trop chaud.

Et doucement, doucement, l'eau monte en température jusqu'à ce que notre brave grenouille ferme les yeux : elle est cuite...et morte sans avoir eu la force de réagir !

Imaginons juste un instant qu'on l'ait déposée directement dans l'eau surchauffée : nul doute que d'un vif coup de patte elle se serait projetée hors de la casserole.

Olivier Clerc (Ecrivain et Philosophe) qui nous soumet ce petit conte oh combien réaliste conclut que lorsqu'un changement s'effectue lentement, il échappe à la conscience. Nous subissons une lente dérive à laquelle nous nous habituons sans réaction, sans opposition, sans révolte...et les pires atteintes aux droits élémentaires se mettent en place lentement, inexorablement et nous finissons par accepter des conditions décadentes voire dramatiques...ET A LA FIN, ON EST CUITS !

Les grenouilles à Granier

Ne soyez pas surpris si vous recevez un appel d'une nouvelle société d'affrètement AVRG, et ne vous étranglez pas quand on vous proposera un chargement de 600 à 700 tonnes d'orge de brasserie Mouy-Rouen à 6,05 €/la tonne.

J'ai calculé : fuel payé, commission, taxes VNF, charges et remboursement d'emprunt (très faibles en l'occurrence), il me resterait 950 euros pour assurer la rémunération de l'équipage, charges salariales comprises évidemment, pour, grosso-modo une bonne semaine de travail à deux personnes ! Oups !!! Comme on dirait sur Facebook !

Mais qui c'est AVRG ? Renseignements pris, c'est M^ossieur Granier, qui ayant quitté AVR et Van Reeth (pour des raisons que j'ignore) aurait re-créé cet AVRG dépendant de l'affrètement GIOCANTI qui est par ailleurs dirigé par BLANCHET (Transport routier et Logistique).

Que ceux qui ne sont pas encore cuits sautent vite hors de la gamelle d'AVRG

N'hésitez pas à contacter Daniel Claeys si vous avez eu ce genre de proposition : vous verrez qu'il Y A SÛREMENT QUELQUE CHOSE A FAIRE

La Haute Seine : ça pourrait naviguer à partir de demain matin.

Incroyable mais vrai : un avis à la batellerie vient d'annoncer que la navigation serait assurée à partir de demain 17 Octobre : après 5 semaines de chômage « officiel » du 26 Aout au 27 Septembre, un problème de présence d'amiante dans les portes avales a entraîné une prolongation d'arrêt officiel de 4 Semaines (jusque Fin Octobre) à l'écluse du Coudray.

Ce miracle de la remise en route avancée résulte de la décision (enfin !) de VNF de remettre en service la vieille écluse pour permettre le passage de cet ouvrage en limitant le tirant d'eau.

Espérons que cela va tenir jusqu'à l'issue du chantier de remise en état de la grande écluse, car la réouverture s'est faite dans des conditions d'urgence fort peu propices à la durabilité de l'opération.

La question qui subsiste, c'est : « quelles sont les raisons pour lesquelles VNF a fait le choix d'abandonner les vieilles écluses de Haute Seine ? Depuis plus de dix ans, les représentants des bateliers demandent la

remise en état de ces écluses pour permettre le maintien de la navigation quand il faut intervenir sur les ouvrages récents : Mr Feneuille, à l'époque Président de la Région Seine pour la CNBA le demandait déjà !

A Béthune, le 3 Octobre, la question a été posée à Mr Papinutti qui a piqué une colère remarquable et remarquée pour s'abstenir de répondre. Il s'était engagé à me donner la réponse par courrier, rien n'est venu à ce jour.

Bref, la remise en service de la vieille écluse de Coudray apporte la démonstration que c'est faisable, et qu'il convient maintenant de restaurer les autres écluses si l'on veut éviter que dans quelques années, on se retrouve encore avec une interruption prolongée de la navigation sur cet axe essentiel pour le développement du Fluvial.

Va-t-on vers de nouvelles fonctions à VNF ?

On finit par se demander si la mission confiée à VNF est vraiment d'assurer la fiabilité du réseau : depuis plusieurs années, on voit se multiplier les dossiers de demande d'indemnisation des bateliers bloqués par des défaillances du réseau. Indemnités âprement discutées à la baisse chaque fois comme ce fut le cas à Béthune, indemnités qui ne compenseront jamais le manque à gagner du transporteur qui perd un client...

VNF devient t'il un établissement chargé de verser des indemnités compensatrices sans se soucier de l'impact négatif sur le long terme ?

Le Chômage de cette année en haute seine risque fort de laisser des traces mordantes dans les statistiques des volumes transportés et cela sur plusieurs années : combien de clients qui ont été obligés de trouver des solutions de remplacement vont t'ils décider d'abandonner définitivement la voie d'eau ?

Nous sommes comme la grenouille dans la casserole : depuis des années, VNF nous habitue à faire avec un réseau défaillant...et maintenant, il faut faire avec le résultat du choix du gestionnaire d'abandonner les vieux ouvrages de la Haute Seine qui a conduit à paralyser tout le trafic pendant déjà 7 semaines ½...

Doit t'on, comme la Grenouille attendre d'être complètement cuits pour exiger du gestionnaire du réseau qu'il assume sa fonction essentielle : fournir aux transporteurs fluviaux une voie d'eau qui fonctionne.

Le Plan Incliné de Arzwiller est toujours en panne : aux dernières nouvelles l'enquête judiciaire n'était toujours pas commencée. Combien de temps restera fermé l'axe Nancy – Strasbourg ? 6 mois ? 1 an 10 ans ?

Sur la rivière d'Yonne, L'écluse de St Bond n'est toujours pas fiabilisée : va-t-on continuer d'attendre sur cette rivière que toutes les maçonneries s'effondrent pour engager des réfections qui s'imposent ?

La Marne au Rhin, Les Vosges, le canal du centre, la Bourgogne, la Somme, la Sambre à l'Oise, le Canal de saint Quentin...autant de canaux qui s'alanguissent, comme notre grenouille dans son eau trop chaude : déjà quasiment cuits pour le transport, sans la moindre volonté des pouvoirs publics d'engager le moindre mouvement pour les amener à un niveau de service requis par les conditions du commerce d'aujourd'hui !

Nos canaux Freycinet de deux siècles d'âge devraient aujourd'hui laisser passer des tonnages de 500, 800 tonnes, voire 1000 ou 1500 tonnes : le résultat de l'abandon répété de tous les gouvernements amène notre réseau au bord de l'asphyxie généralisée...mais on exige toujours plus d'équipements coûteux sur nos bateaux qui traînent le fond.

On nous a présenté la nouvelle version de VNF comme la solution miracle pour l'avenir des voies navigables ! Mais à regarder les documents de préparation du budget de l'Etat pour 2014, on a déjà compris qu'on est reparti sur le chemin de la sécheresse pour nos canaux.

Et dans le même temps, la Direction des transports du Ministère se débarrasse du dossier de réforme des contrats types : par crainte de déplaire aux donneurs d'ordre et aux courtiers, il soumet à l'arbitrage du Ministre le choix de l'orientation des discussions sur cette réforme !

**Après 3 années de tergiversations, la DGIMT botte en touche !
Glissoire et CNBA, On voit le Cabinet du Ministre ce Vendredi 18
Des nouvelles dans le prochain Cap à l'Amont**