



Problème de langue Haro sur un Freycinet Hollandais

Il a fallu longtemps pour que nos autorités Françaises se décident enfin à engager une action sur le problème des langues : Le bateau ELLY, un 38m a été obligé de s'amarrer à Berry au Bac et d'attendre que sa fille (institutrice aux Pays Bas) soit en vacances pour remettre en route...mais elle a du retourner à son travail avant la frontière... Cependant, l'assurance avait été donnée au Batelier qu'il pourrait continuer ensuite sa route.

C'était sans compter sur l'acharnement des services qui se sont mis à « pister » le ELLY qui a été bloqué hier dans l'écluse de Vauxrot.

Prévenue par des confrères hollandais, La Glissoire est intervenue auprès de VNF et du Ministère, puis auprès de Mr Maillard, Directeur du Service de La Seine pour que soit mis un terme à cette chasse poursuite qui à nos yeux devient dangereuse à plusieurs titres :

1 - Pour quelles raisons l'administration Française s'acharnerait t'elle contre un petit bateau alors qu'elle refuse d'effectuer les mêmes contrôles sur les gros tonnages de Moselle ou du Nord qui pourtant portent un tord considérable à toute la petite batellerie européenne (Prix cassés, enfoncements et équipages non respectés, méconnaissance totale de la langue et de la voie d'eau...) : y aurait t'il pour ceux là des mesures de protection particulières ?...ou s'agit t'il de contribuer à préserver les intérêts des banques et des autorités néerlandaises qui ont pris un gros risque en finançant une surcapacité de cale...et mettent à mal les plus petits exploitants européens ?

2 - La demande de La Glissoire et de la grande majorité des bateliers concernés est que soit mis un terme à cette exigence de langue : cette mesure présentée au nom de la sécurité a un caractère dangereux :

- Elle fait monter des relents racistes entre les bateliers et entre les forces de police et les bateliers étrangers.
- Elle s'appuie sur l'idée que la VHF est autre chose qu'un outil d'aide à la navigation (comme le Radar, le Tresco, l'AIS...). On voudrait nous faire croire que ce n'est plus le RGP qui s'applique, mais la « discussionite » : pourtant, à tout instant, le batelier peut se trouver privé de ces outils, ne serait-ce que si une batterie explose ou qu'un court-circuit endommage le réseau électrique.

La vraie question à poser, c'est de savoir si les jeunes que l'on forme aujourd'hui seront capables demain de naviguer avec des équipements réduits à la plus simple expression. Formater les pilotes fluviaux à travailler avec une quantité de matériel électronique et des moteurs surpuissants à l'avant, à l'arrière, au milieu relève d'une démarche préoccupante qui conduira à des catastrophes le jour où il faudra faire face à une situation d'avarie subite (Ce risque est encore aggravé par la taille des unités fluviales qui ne cessent de grandir)

Ce jour là, la parlotte à la VHF ne remplacera pas le professionnalisme des pilotes sur la zone.

Au nom de la sécurité, des technocrates inventent chaque jour une nouvelle règle pour justifier de leur emploi : le ridicule ne tue pas, certes, mais il faut arrêter de comparer un bateau à une navette spatiale

L'autre question à se poser, c'est de savoir si la majorité des bateliers (et des agents de la navigation) utilise correctement la VHF : entre les dialectes, les patois, les annonces incompréhensibles ou les commentaires inutiles, la VHF se révèle souvent être source de confusion, même dans sa propre langue !

Pour le Elly, en tous cas, les choses se sont réglées hier dès le début d'après midi : Mr Maillard nous a confirmé qu'il a été autorisé à poursuivre sa route.

Devant l'incertitude de la réponse de l'administration, La Glissoire avait sollicité un batelier retraité de Longueil-Annel qui rejoignait le Elly pour l'accompagner quand la réponse de Mr Maillard est arrivée : grand merci à lui de cet acte de solidarité, et merci aux gens des services navigation qui ont contribué à solutionner le problème...bonne route au ELLY.

Vendredi 21 Octobre La Glissoire a été reçue au Ministère

Huit délégués du syndicat ont été reçus au cabinet du Ministre par Mr Banel (conseiller aux voies navigables) et Mr Bourven (direction des voies navigables) et Mr papinutti (directeur de VNF). Il aurait fallu un demi-jour de travail pour voir tous les problèmes : le cabinet du Ministre ne nous a accordé qu'une heure, sans l'avoir précisé au préalable.

Sécurité, Hygiène et cadre de vie : grosses réticences à l'idée de mettre en place des prescriptions réglementaires imposées au gestionnaire des voies navigables ou aux ports. Dans tous les domaines, il existe des normes à respecter, mais pour le batelier, cela choque nos autorités d'imaginer que les règles minimum de sécurité soient définies. Après un dur échange, une vague promesse de « voir comment on pourrait faire » est avancée...à suivre.

Contrats types et rapports commerciaux : La Glissoire demande clairement au Ministère de faire respecter les règles imposées par le code du commerce et différents autres textes (code civil, règles européennes...). Elle demande la publication d'un décret Ministériel qui rappelle ces règles. REFUS TOTAL ! Au final, promesse est faite que si les donneurs d'ordre continuent de s'opposer à tout respect de ces règles, le Ministère prendra des mesures permettant de les imposer. Cette intention a été confirmée quelques jours plus tard : le 25 Octobre, à la réunion des contrats types, Mr Bourven a pris une position très claire sur deux points :

- l'interdiction pour le courtier, inscrite dans le code civil, de se faire rémunérer par un batelier dans le cadre d'un contrat de transport dès lors qu'il est mandaté par son client (qui lui a la charge de rémunérer son courtier).
- L'interdiction d'utiliser les bateaux en stockage gratuit en imposant des dates d'arrivée. Le Fret sera désormais la rémunération du batelier pour transporter une marchandise d'un point à un autre dans un temps d'acheminement normal et rien d'autre. Si un client veut garder le bateau plusieurs jours au port de destination, il lui appartiendra de négocier (avant contrat) un prix d'immobilisation (stockage flottant) jusqu'à une date précisée (ensuite la règle des surestaries s'applique).

Nous enregistrons ces prises de position comme un aspect positif, susceptible de réduire les instincts de domination et de chantage de certains courtiers. A noter que l'AUTF (les chargeurs) s'est elle aussi très clairement prononcée pour que soit mis un terme à la pratique d'utilisation de la cale fluviale en stockage gratuit qui est pratique courante pour beaucoup de courtiers dans bon nombre de ports maritimes.

Création d'une police Commerciale : le Ministère s'est catégoriquement opposé à cette idée et nous renvoie vers la DGCCRF dont on sait pourtant que l'action qu'elle mène est largement insuffisante compte tenu des moyens dont elle dispose. Difficile de dire si le Ministère refuse de mettre les moyens pour imposer le respect des règles commerciales ou si sa préoccupation est de ne pas faire d'ombre au monde du négoce !

Travaux neufs (ou de rénovation) : La glissoire demande la mise en place d'une procédure rigoureuse de consultation des bateliers avant lancement de tous travaux neufs pour éviter les erreurs grossières et parfois dangereuses dans les aménagements (qui coutent cher en plus !). VNF nous renvoie vers les commissions d'usagers, dont on sait pourtant qu'elles n'ont AUCUN POUVOIR DE DECISION. De plus, ces commissions sont anecdotiques et les dossiers d'étude ne lui sont pas communiqués. Faut t'il conclure que le Ministère refuse d'intégrer les connaissances des usagers dans les projets d'aménagements et veut se priver de leur capacité d'expertise sur la qualité de service qui en résultera : cela veut dire tout simplement qu'il ne cherche pas à optimiser la qualité de service aux usagers, ce qui est préoccupant.

Statistiques des trafics Fluviaux : la Glissoire demande que les statistiques présentent de façon séparée les trafics sur les grands gabarits et sur les petits : leur lecture sera très instructive. Réponse de VNF : on le fera !

Problème de langue aux Pays Bas : Le Ministère confirme les informations déjà données à la CNBA sur la rencontre qu'ils ont eu avec les services diplomatiques. Ils affirment qu'il n'y a aucune volonté de protectionnisme et qu'il ne s'agit que de sécurité. Nous dénonçons le refus Français de contrôler les gros tonnages en Moselle et le choix de bloquer un 38 m et confirmons nos doutes et notre désaccord sur le recours au PARAPLUIE SECURITAIRE que l'on retrouve à toutes les sauces. On sort des prescriptions toujours plus contraignantes qui finissent par nier le professionnalisme des bateliers et ajoutent aux difficultés commerciales déjà bien suffisantes : affaire à suivre...et contrôles tatillons assurés !!!

Rencontre avec l'Autorité de la concurrence : La Glissoire souhaite rencontrer cette autorité pour présenter différentes hypothèses de mise en place de règles dans les opérations d'affrètement et qui soient respectueuses de la légalité. Mr Papinutti nous indique qu'un rendez vous pourrait être fixé rapidement .

Les autres questions seront survolées ou ignorées par manque de temps : les écluses Freycinet qui se déforment et interdisent l'accès de nombreux 38 m (Vosges), règles de cabotage, CDNI et attestation de conformité de déchargement ainsi que récupération des eaux huileuses et des déchets, rapports d'avarie du Waldhof (Rhin) et du Anita (Moselle à Pompey), responsabilité des agents éclusiers de placer les bateaux dans leurs écluses, prescriptions réglementaires sur l'arrimage et les conditions de manutention...Toutes ces questions feront l'objet d'un courrier que nous publierons....A bientôt...