



Surestaries belges

Ententes illégales des donneurs d'ordre

Le Samedi 30 Aout, les Sociétés d'affrètement belges se sont réunies pour s'entendre sur le comportement qu'ils allaient adopter pour l'application du nouvel arrêté royal Belge : cela m'a été confirmé par Cargill Gand que j'avais essayé de joindre toute la journée, précisément pour régler une confusion à ce propos dans le contrat de transport que nous venions de passer.

Merveilleuse réponse qui me fut faite : « il est hors de question que l'on vous applique les nouveaux surestaries belges, nous venons justement de nous mettre tous d'accord et j'étais en réunion toute la journée avec mes confrères pour cela ! »

Cela s'appelle « une entente commerciale »...et c'est illégal dans tous les pays européens et ce sont des pratiques également réprimées par les lois commerciales européennes.

C'est ainsi que beaucoup d'entre vous se sont aperçus que le courtier impose désormais la loi néerlandaise 2011 pour les chargements ou déchargements en Belgique en lieu et place de l'arrêté royal

Le retour à la normale de ce problème n'est cependant pas impossible : c'est ainsi que Cargill Gand a été contraint de me payer les surestaries effectués le 30 Mai en application de cet arrêté Royal soit 2 demi jours à 0,49 € chacun multiplié par le grand tonnage :

- Il est vrai qu'il a fallu réclamer le paiement de ces surestaries et du solde de fret avant le déchargement du bateau et faire intervenir mon avocat,
- Il est vrai que Cargill m'a fait dire par mon avocat qu'il déposerait plainte contre moi si jamais la moindre ligne était publiée dans Cap à l'Amont,
- ...et il est vrai que cela est maintenant chose faite...

Bien évidemment, plainte ou pas plainte de Cargill à mon encontre, vous pensez bien que l'on va maintenant s'adresser aux autorités Françaises, belges et Européennes pour demander l'ouverture d'une enquête sur la réalité de ces pratiques d'ententes. ! Merci aux bateliers belges, Français ou néerlandais d'envoyer à la Glissoire copie des contrats qui comportent cette « singularité ». Si vous souhaitez rester dans la confidentialité, contactez moi (tél 0033 679 646 233 ou E Mail « ms.esmeralda@proximus.be ») : je vous indiquerai les coordonnées de l'Avocat auquel vous pourrez envoyer les documents pour qu'ils soient traités avec toute la réserve que vous souhaitez.

UNE SEMAINE ESSENTIELLE POUR LA PROFESSION

**Le projet de loi adopté par le conseil des ministres le 30 Aout 2011 prévoit de supprimer VNF (L'Epic) et de le remplacer par VNF (l'Agence nationale).
Vous me direz que ça ne change pas grand-chose...et pourtant !!!**

L'intention du gouvernement est de faire approuver cette loi en procédure d'URGENCE par le Parlement (Senat et Assemblée Nationale) et veut que le texte soit définitivement adopté au plus tard en Janvier 2012. Quand on regarde ce projet de loi, ça ne change pas grand-chose pour nous, si ce n'est que ça confirme la volonté de faire encore plus d'économies sur la gestion des voies d'eau, ce qui n'est pas pour nous arranger.

**Ce projet ne prévoit rien pour définir les services obligatoires aux usagers...
on est les oubliés...comme d'habitude, direz vous !!!**

Alors La Glissoire s'est penché sur la question et a proposé les amendements suivants qui ont pour but de fixer les règles essentielles dans la loi pour le futur des bateliers :

Sur les missions de la nouvelle agence VNF :

1 - elle a pour mission d'assurer sur l'ensemble du réseau fluvial qui lui est confié une ouverture à la navigation de commerce de 12 heures par jour.

2 - elle met en place un **Comité Central de Services aux Usagers** chargé de la réflexion et du suivi de tous les problèmes liés à l'hygiène, à la sécurité et au cadre de vie des usagers navigants qui sera composé à parité de représentants de bateliers, de représentants des syndicats de personnels et de représentants de l'agence VNF.

Ce Comité Central sera chargé d'élaborer les prescriptions techniques liées à ces préoccupations notamment de sécurité dans les ports, les ouvrages de navigation et les zones de stationnement.

3 - elle est chargée de l'élaboration d'un « Schéma de développement du réseau Fluvial » ayant l'ambition de répondre aux besoins de l'économie et organisera pour ce faire des débats régionaux et national associant l'ensemble des parties concernées : les élus territoriaux, les acteurs économiques locaux, le syndicat professionnel de la batellerie artisanale, la chambre nationale de cette profession, le comité des armateurs fluviaux, l'association des usagers du transport fluvial, les courtiers de fret, les représentants des instances portuaires...

Sur les financements des actions :

4 – Il est créé un FOND D'INVESTISSEMENT DES MODES DE TRANSPORT ALTERNATIFS qui sera financé par un versement de 2% sur tous travaux d'investissements routiers réalisés par l'Etat ou les collectivités territoriales. Ce fond sera affecté pour moitié aux investissements des infrastructures de transport Fluvial et pour moitié aux investissements des infrastructures de transport de fret ferroviaire.

A ce jour, la majorité Sénatoriale nous a indiqué qu'elle devrait reprendre nos propositions sous réserve de quelques modifications rédactionnelles.

En clair, cela signifie que notre texte doit être mis en cohérence avec d'autres commissions et notamment avec la commission des finances : nos amendements ont doré et déjà été qualifiés de « pertinents », cela est essentiel pour le moment : ils seront discutés le 19 et le 20 au Sénat : nous ne manquerons pas de vous informer de ce qui sera retenu.

Ensuite, le texte amendé par le Sénat sera transmis à l'assemblée Nationale. Nous commençons à prendre des contacts avec les différents groupes parlementaires pour leur demander de soutenir nos propositions.

Si vous connaissez des parlementaires dans votre ville, n'hésitez pas à me contacter : je vous ferais parvenir une lettre que vous pourrez leur donner ou leur transmettre : c'est le regroupement de toutes nos capacités qui nous permettra d'aller au bout de la démarche pour le plus grand bien de l'avenir de la profession.

Le 21 Octobre à 15 heures La Glissoire reçue au Cabinet du Ministre

Une audience qui se fera en présence du conseiller de la Ministre aux voies navigables, du Directeur des voies navigables et du Directeur Général de VNF.

Les travaux du Sénat donnent une importance encore plus grande à cette audience : on peut raisonnablement espérer que nos autorités sauront s'engager dans une démarche de partenariat avec les représentants des bateliers pour construire un avenir correct au lieu de s'enfermer dans leurs certitudes et leurs prétentions à décider de tout , ce qui se traduit trop souvent par de nouveaux problèmes pour la profession.

Le 18 Octobre : Une journée Chargée

- 1 - Un entretien de La Glissoire avec le chef de projet du Canal seine Nord est enfin programmé : réclamé depuis plusieurs mois, il permettra de se faire expliquer les démarches en cours dans le cadre de la procédure d'appel d'offres et de définir un espace de débat avec la batellerie pour permettre d'examiner les projets et les choix avant le bouclage définitif du dossier.
- 2 Un entretien de La Glissoire avec EPF (entreprendre pour le Fluvial) : l'occasion d' aller au fond des choses sur la stratégie de EPF qui nous paraît dangereuse à plus d'un titre mais aussi porteuse de possibilités.
- 3 Le C A de la CNBA qui avait été annulé pour cause d'impossibilité de siéger valablement le 22 Septembre se tiendra à partir de 13h.

Nous vous rendrons compte de tous ces travaux.

Ce 15 Octobre à Antoing

Un débat était organisé par l'association travail et culture et le foyer socio culturel d'Antoing sur « l'Escaut en devenir » derrière le projet Seine Nord.

Didier Carpentier et Annie Cailliez, sont intervenus pour la Chambre en rappelant l'exigence de la Profession d'être informée des détails du projet. Pascal Roland, pour « Notre droit- Ons Recht » a décrit les réalités de la vie de batelier artisan d'aujourd'hui faites de difficultés grandissantes, et J Delhay pour La Glissoire a posé la question de savoir s'il y a un avenir social pour la batellerie et a conclu en demandant si le devenir de l'Escaut serait au profit des citoyens de l'Escaut ou à celui des financiers de l'Escaut.

Des tables rondes réunissant des chercheurs, des industriels, des administrations ont permis d'échanger le point de vue de nombreuses structures, à la fois opposées mais aussi complémentaires...Intéressant et instructif.

Un spectacle de 45 minute, donné par deux jeunes comédiens dynamiques a présenté « Les Voix de l'Escaut » : présentation pleine d'humour et de vérité du vieux débat qui oppose les nostalgiques et les futuristes...