



Ah que les vacances étaient bonnes... ...et tellement courtes !!!

...Mais c'est fini, il faut reprendre le collier ! Il est vrai qu'avec le prix du fuel, la question risque de se poser très vite de savoir s'il ne va pas être nécessaire de ressortir les colliers de nos grands pères pour harnacher les chevaux de trait et repartir au halage... ce jour là, au moins, on se rappellera (enfin) que le transport fluvial peut déplacer de lourdes charges sur de longues distances avec une énergie très faible...

Grenelle de l'environnement : Sarkozy chez les routiers :

Le 6 Septembre, c'était la fête du transport routier : Sarkozy au cours d'une visite électorale chez un transporteur routier n'hésite pas à dénoncer *l'intolérance et le sectarisme de certaines prises de position en faveur de l'environnement en regrettant que le 44 tonnes ne soit pas encore généralisé (à priori c'est programmé pour 2013 !)*.

Le Président explique que plus les camions sont gros, moins il y en aura sur les routes : il n'a visiblement pas compris que plus les camions sont gros, plus ils vont tirer les prix vers le bas et plus il y en aura sur les routes...et que ça mettra les autres modes en plus grande difficulté...

Le Président disait il y a 4 ans: « *Le Grenelle propose une rupture : je propose de la faire mienne. La priorité ne sera plus au rattrapage routier, mais au rattrapage des autres modes de transport...* »

Le Président a bien changé d'avis ! Il oublie de dire que plus les camions sont gros, plus on détruit les chaussées (que les contribuables financent) et il oublie aussi de dire que les camions représentent en Europe 3% des véhicules et assurent à eux seuls 23% des émissions de CO2 et 14% des accidents mortels dans le milieu routier.

Le Grenelle annonçait : « *une logique de développement intégrée, multimodale, dans laquelle la route et l'avion deviennent des solutions de dernier recours imposées par l'état des technologies ou la géographie* ». Il affirmait sans sourciller: « *La capacité routière globale du pays ne doit plus augmenter, sauf pour éliminer des points de congestion et des problèmes de sécurité ou d'intérêt local. Ce principe s'appliquera avec bon sens* »

...Finalement, l'avant projet du SNIT (schéma des infrastructures de transport) présenté par Mme Kosciusko Morizet annonce la part belle à la route (19 projets routiers et autoroutiers) et à l'aérien (2 aéroports).

Le Senat dénonce l'incapacité de l'Etat d'assurer un réseau fluvial et ferroviaire performant

Dans un rapport sur LA REFORME PORTUAIRE enregistré le 6 Juillet 2011, un groupe de travail du Senat, présidé par le Sénateur Charles REVET a déposé ses conclusions accablantes sur la responsabilité de l'Etat Français dans le déclin des ports maritimes Français. En 1980, nous étions au 5°rang mondial pour atteindre la...30°position en 2011.

Au fil de ce rapport sans concession de 134 pages, qui aborde pour une part importante le marché des conteneurs, on apprend que le Port d'Anvers amène en Région parisienne autant de conteneurs (500000 par an) que le port du havre.

Les magasins Auchan en France reçoivent 12 700 EVP par an : 1/5 arrivent par Zeebrugge ou Anvers.

En 15 ans (de 1995 à 2010) le Port du havre est passé de 1 Million à 2 Million d'EVP : dans le même temps, le port d'Anvers est passé de 2 Millions à 8 Millions : le retard s'amplifie !

La guerre du transport Maritime se gagne à l'intérieur des terres : telle est la certitude du groupe de travail qui déplore le comportement de l'Etat qui a la main mise sur la gouvernance des ports mais ne fixe pas de cap ambitieux, cohérent et n'investit pas suffisamment. Par comparaison, il cite des exemples de ports européens concurrents où l'Etat (qui investit pourtant beaucoup) ne participe au conseil d'administration que pour assurer cohérence et complémentarité avec les ports voisins et éviter des concurrences destructrices et inopportunes.

Pour la France, le rapport du Senat relève quatre facteurs de déclin :

- La faiblesse de l'Etat stratège (aucune stratégie, aucune ambition, désengagement financier). Il précise : « L'état n'a pas été capable de mettre en place un réseau ferroviaire, fluvial et routier performant pour desservir l'arrière pays des ports. Il souligne que 82 à 86% des conteneurs de Marseille et du havre sont transportés par camion contre 59% à Rotterdam. Il dénonce le manque de connexion de Le Havre 2000 au réseau fluvial
- Le manque de fiabilité des ports Français qui éloignent les armateurs vers des ports étrangers.
- Les méthodes de direction des ports dominées par l'Etat, faible investisseur et qui ne laissent pas de place suffisante aux pouvoirs locaux
- Une concurrence faussée sur les places portuaires avec des comportements de monopoles des entreprises locales (manutention, logistique...) et de « possibles » ententes illicites entre armateurs européens : la commission européenne a une enquête en cours.

En conclusions, ce Rapport relève les enjeux considérables en termes de création d'emplois, d'aménagement du territoire, de lutte contre la pollution et de développement durable : le transport par eau a toute sa place à prendre dans une telle réflexion.

AVENIR des VOIES NAVIGABLES EN FRANCE ?

Le Syndicat LA GLISSOIRE est préoccupé : les politiques gouvernementales maintiennent le transport Fluvial dans le rôle de PARENT PAUVRE DES TRANSPORTS.

Dans un courrier commun adressé à la Chambre Nationale de la Batellerie (CNBA), au Comité des Armateurs Fluviaux CAF), à l'Association des Utilisateurs de la Voie d'Eau (AUTF) et à TLF, La Glissoire propose à ces acteurs de se mettre autour d'une même table pour élaborer ensemble une démarche tendant à présenter un projet concret d'aménagement des voies d'eau dans les décennies à venir, pour répondre aux besoins de l'économie d'aujourd'hui et de demain.

Nous sommes tous directement concernés par l'avenir des voies navigables, et il n'y aura pas trop de toutes les forces rassemblées pour mener le débat sur la place publique, vers les élus et les décideurs économiques...

Nous ne manquerons pas de vous informer de la suite qui sera donnée à cette proposition.

Voir en pièce jointe la copie de ce courrier.

Deux Tankers Hollandais dans la tourmente

Deux bateaux fluviaux néerlandais, revendus sur le marché de l'occasion au Nigeria sont partis des pays bas (à priori de Rotterdam) par leurs propres moyens avec chacun un équipage de 3 hommes à bord.

Parvenus dans le Golfe de Gascogne, les autorités françaises étaient appelées au secours pour porter de l'aide au «Vestland» (un citerne de 90 m, qui appartenait auparavant à l'opérateur néerlandais *Verenigte Tankvaartrederij*) qui s'était cassé en deux. Les morceaux finiront au fond de l'atlantique avant d'être ramenés en lieu sûr.

L'autre bateau, l'«Atlantic Trader» (une citerne de 110 m, référencé sur le site Internet du courtier Rensen - Driessen) a continué sa route seul avec ses 3 hommes d'équipage. Impossible de le localiser dans la mesure où il n'est pas équipé de système de positionnement AIS.

Une association environnementale bretonne, *Mor Glaz*, propose de demander des comptes aux Pays-Bas.(éléments communiqués par NPI dans son Infolettre du 10 septembre 2011)

C'est assez surprenant de constater que les autorités maritimes néerlandaises, qui sont tellement exigeantes pour la sécurité au point de créer toutes les difficultés aux bateliers européens autour de problèmes linguistiques, puissent laisser partir sans problèmes des bâtiments fluviaux inadaptés jusqu'au Nigeria : a croire que la seule préoccupation des Pays Bas soit bien de garantir à leurs seuls ressortissants le droit de faire des affaires...même dangereuses et d'interdire aux citoyens des autres pays le droit de naviguer dans des conditions de sécurité raisonnables, comme ils l'ont toujours fait depuis des générations : en respectant les règlements de police tout simplement.

Ce 16 Septembre 2011, le Ministère reçoit la CNBA pour traiter de ce problème : à noter que La Glissoire, qui est pourtant intervenue à plusieurs reprises n'a jamais reçu la moindre réponse à ses courriers sur ce sujet et n'a à ce jour pas été invitée par le Ministère pour en débattre malgré une demande précise...restée sans réponse !!!

A noter qu'avant la mise en place de l'Europe, les bateliers naviguaient sans encombre dans tous les pays avec un vocabulaire basic. Depuis la mise en place de l'Europe, les Pays bas cherchent par tous moyens à dominer le transport fluvial et à mettre des entraves à l'activité des autres ressortissants : c'est préoccupant ! On a déjà eu le développement à outrance de cales neuves et de très grand gabarit avec le soutien des autorités, aujourd'hui ce sont les langues...et demain ?