

# Cap à l'amont



N° 16 – Samedi 6 Mars 2010

Email : ms.esmeralda@proximus.be

**A Monsieur Pierre Guerin**

PDG de la Compagnie française de navigation Rhénane(CFNR)

Monsieur,

Depuis quelques temps, on me rapporte des échos préoccupants sur votre entreprise, et dans la mesure où j'ai horreur des malveillances, je m'autorise à vous les transmettre pour vous permettre de me préciser les choses.

Tout d'abord, on me dit que vous auriez inscrit vos salariés au Luxembourg pour réduire le montant des charges sociales : j'ai quelques difficultés à accorder du crédit à ce genre de propos, car je ne vois pas bien comment une entreprise Française pourrait se soustraire aux cotisations légalement instituées dans notre pays.

Ensuite, on me rapporte que certains bateaux neufs de grosse capacité commandées par CFNR auraient eu des financements néerlandais et bénéficieraient à ce titre des reports de remboursement des emprunts garantis par l'Etat néerlandais. D'aucuns me disent que votre entreprise étant Française, elle a aussi bénéficié des aides de VNF : tout ceci me paraît très exagéré, d'autant plus que certains laissent entendre que ces unités seraient confiés à des bateliers sous forme de gérance : je suis dans le plus grand scepticisme car cela voudrait dire que dans une usine, on pourrait confier une chaîne de production à un salarié qui deviendrait gérant et embaucherait lui même ses propre salariés en assumant tous les risques, y compris de réparation des machines, mais en exécutant la production définie par l'usine au prix fixé par l'usine...ceci me semble un peu scabreux.

Par ailleurs, il semblerait que la CFNR à Dunkerque aurait aidé financièrement des exploitants belges et hollandais à acquérir leur bateau, et qu'en contrepartie, ces exploitants sont contraints d'effectuer les transports de la CFNR à des prix particulièrement bas et en dessous du seuil supportable pour la survie d'une entreprise de transport fluvial. Remarquez que j'ai moi-même eu quelque agacement en constatant qu'il n'y a jamais de voyages qui m'aient été offerts par CFNR depuis Mars 2006 alors qu'effectivement des pavillons étrangers ont des rotations régulières.

Ces dernières semaines toutefois, par l'intermédiaire d'un autre courtier, j'ai eu connaissance d'une proposition de votre agence de Rotterdam à 7500 € pour 800 tonnes à livrer à Birsfelden : il manquait seulement 2500 € pour ne pas travailler à perte, mais ça n'a pas semblé émouvoir votre représentant.

Je pense, Monsieur Guerin, que le chef d'entreprise que vous êtes sait pertinemment qu'une entreprise ne peut pas vivre si elle travaille à perte : c'est la raison pour laquelle je vous demande de faire le nécessaire auprès de vos collaborateurs pour qu'ils mettent un terme à de telles pratiques qui conduisent inéluctablement les transporteurs fluviaux à disparaître à court terme.

Je dois vous dire que j'ai toujours admiré le pavillon de CFNR pour ce qu'il a représenté la France dans la navigation Rhénane : je ne peux me résoudre à imaginer que la stratégie de cette entreprise emblématique puisse être de participer au massacre de la batellerie artisanale Européenne.

Je vous remercie de ce que vous pourrez m'apporter comme éléments de nature à apaiser mes inquiétudes.

Jacques DELHAY

## Lettre à un ami : Entre bateliers ...quand on parle SNCF

*Mon Cher Ami,*

*Tu m'as envoyé ces derniers jours un texte sur les avantages scandaleux dont bénéficient à la SNCF les conducteurs de TGV (salaires, horaires, primes, soins, retraites...) : sa lecture m'a été particulièrement douloureuse, car je me suis demandé « Pourquoi eux et pas nous ! »*

*Heureusement, tu donnes la réponse dans le texte : ils se battent et revendiquent même d'excellents taux de participation à leurs grèves : la SNCF représente 1% des emplois en France et les cheminots cumulent 20% des jours de grève : aussitôt, je me suis dit que si on était capables de se battre aussi bien, on obtiendrait nous aussi quelques avantages.*

*La preuve, avec seulement une menace de faire des barrages, on a obtenu d'être reçus par le Ministère qui ne répondait même pas à nos lettres auparavant.*

*Comme je suis très curieux, j'ai pris quelques renseignements et découvert que près de la moitié des jours de grève des cheminots étaient engagés pour tenter d'empêcher la baisse de qualité des services à l'usager (manque de moyens pour entretenir les voies et les voitures, suppression des lignes secondaires, tout TGV...). Car tu sais, à la SNCF, c'est comme aux voies navigables, la direction cherche à faire des économies et à réduire le personnel : ils ont même réussi à pratiquement faire la photocopie conforme du statut de VNF pour créer RFF : tu vois qu'on a du succès ! Mais bon, avec un tel exemple, ce n'est pas étonnant que le train qui arrive à l'heure devienne une exception, et si ça ne s'améliore pas plus vite que pour nos canaux, il y a soucis.*

*Ma curiosité m'a enfin poussé à naviguer sur le site SNCF <http://www.sncf.com/hoax/hoax4.html> : tu verras qu'il y a à boire et à manger dans ton texte : visiblement celui qui l'a rédigé manquait de rigueur ou souhaitait faire taire les cheminots.*

*En attendant, je rêve du jour où tu m'enverras un mail avec un texte semblable qui parle de nous : ça voudra dire que l'on a été sacrément solidaires et que l'on s'est bien battu...et ça viendra j'en suis certain ...*

*Téléphone moi si tu n'es pas d'accord....*

*Jacques*

