



## EUBO Parcours Ubuesque

**Etonnant cheminement que celui de EUBO qui a su en quelques mois mobiliser l'attention d'un nombre impressionnant d'acteurs du Fluvial sur le territoire Européen et a réussi à se discréditer en moins d'un mois.**

EUBO a été capable de présenter une démarche innovante et susceptible de mettre un terme aux pratiques de prix constamment à la baisse qui vont déboucher inmanquablement sur des faillites renouvelées dans la batellerie européenne : nous avons été quelques uns à y croire vraiment et avons considéré que l'équipe dirigeante avait toutes les qualités pour mener à bien ce projet qui s'inscrivait dans une logique de progrès pour tous les bateliers...Soucieux de donner l'information aux francophones, le 12 Novembre, nous organisons une réunion à Douai.

Mais le soir même, à Dordrecht, EUBO organisait une réunion de crise pour remettre tout en cause, sans même prendre la précaution de nous en parler : l'opération lancée le 2 Novembre était mise à mort dès le 12 dans une cacophonie incroyable. Plus question (ou si peu) de démarche de location...on en revenait à proposer aux courtiers de centraliser les propositions de voyage tout en indiquant aux bateliers qu'ils pouvaient aussi s'affrêter en direct et verser une commission à EUBO. L'information suivait que les contrats signés par les bateliers étaient annulés...bref, le tout d'une clarté diffuse et irrationnelle au possible.

Nous avons appris ensuite que le Team EUBO avait été surpris par le comportement de quelques marins qui avaient cédé aux offres alléchantes de courtiers qui subitement ont trouvé de quoi payer 9 euros pour monter en Moselle quand la veille les frets étaient encore à 5 Euros ou 5.50 : Il est impossible d'imaginer que des gens qui proposent de faire la révolution dans le transport fluvial puissent être d'une telle imprévoyance et d'une telle naïveté et tombent dans la panique et la débâcle dès le début de la bataille.

Il n'aura donc fallu que quelques jours pour voir le projet s'effondrer avec une équipe qui n'a toujours pas répondu aux questions posées : cette grande muette qui n'a même pas jugé utile de répondre clairement à la demande formulée de savoir comment on devait faire si l'on voulait travailler avec Rent a Ship...je me suis retrouvé (et je suis toujours) dans l'impossibilité de transmettre la moindre information précise à quiconque...Merci à ceux ou celles qui pourraient apporter une explication à cette évolution pour le moins surprenante.

**Le champ de bataille est donc à nouveau envahi par les prix bas et la désillusion des bateliers. Une nouvelle fois, des transporteurs sans scrupule et sans réflexion se sont laissé séduire par le « bon coup » initié par des courtiers habiles qui commencent déjà à récupérer la mise sur les frets.**

**Gardons l'espoir que viendra bientôt le moment où les exploitants s'apercevront que la seule possibilité pour ne plus être surexploités et fragilisés, c'est de trouver la solution pour agir collectivement : c'était la logique de EUBO...il y a à l'évidence des enseignements à tirer de ce fiasco ...sans s'arrêter sur la déception ressentie.**

Jacques DELHAY

### Question Parlementaire de Yves Jego

Le Ministère des transports nous apprend, dans sa réponse à la question posée par le député Yves Jego (élu à Montereau) que *« Le transport fluvial constitue une des alternatives crédibles et durables au transport de marchandises par voie routière. Son développement s'inscrit dans l'objectif fixé par la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. »*. C'est certainement pour cette raison que l'Etat vient d'autoriser des camions plus gros sur les routes, histoire de massacrer les freycinets qui ont de plus en plus de mal à accéder sur des canaux qu'on laisse pourrir.

Le Ministère en profite pour faire état du rapport de la cour des comptes et de fixer des axes de réflexion pour transformer la CNBA : *« L'objectif de l'État et des acteurs de la filière fluviale consiste à disposer, grâce à la CNBA, d'un outil de promotion du transport fluvial et d'appui aux acteurs économiques »* En d'autres termes, cela veut dire que la CNBA serait à la disposition des acteurs de la filière fluviale (courtiers, clients, ports, VNF ? ? ?)...On croyait pourtant que la CNBA était l'affaire des bateliers artisans.

Etonnant aussi d'apprendre dans cette même réponse que le gouvernement a décidé *« La remise à niveau volontariste du réseau »* qui *« a donné lieu à un programme ambitieux de travaux »*... Où sont ces travaux ?...Qui peut nous en dire plus ?