



Après le rassemblement de Bruxelles Les bateliers se mobilisent en Belgique

L'accueil réservé par les autorités de Bruxelles aux délégations de bateliers respiraient tellement l'hypocrisie que la grande majorité des présents ont décidé d'engager des actions de blocages sur les voies d'eau belges. Des rassemblements se mettent en place à Anvers, Liège et Gand...d'autres se préparent. Ce matin, dans un mail adressé à La Glissoire et ASV ainsi qu'à différents bateliers, Didier Carpentier pose la question de savoir si l'on va laisser les belges seuls à se battre comme on l'a été en 2010, en sachant pertinemment qu'une action isolée dans un pays n'a aucune chance d'aboutir au niveau européen.

POURTANT NOUS AVONS TOUS EXACTEMENT LES MEMES CHOSES A DEFENDRE

- Nouvelles normes techniques abondantes, couteuses voire impossibles à réaliser
- Définir et interdire le travail à perte et interdictions aux états de développer des aides qui affectent les échanges entre pays et faussent les règles de concurrence.
- Règles d'affrètements identiques dans tous les pays d'Europe pour les voyages « Spots » (délais de planche, surestaries, indexation carburant, droits et obligations des intermédiaires de transport...)
- Harmonisation des règles sociales et fiscales en Europe

QUATRE MESURES QUI PEUVENT S'OBTENIR SI ON SE MOBILISE TOUS ENSEMBLE

Sur Face book (chefs d'entreprise), le débat commence et déjà on voit deux directions se mettre en place :

- Ceux qui disent que l'on a tout à gagner à s'engager résolument dans l'action avec nos confrères belges et néerlandais
- Ceux qui disent que c'est difficile de trouver des soldats.
- Personne jusque là n'a dit que ça ne sert à rien

Pour moi les choses sont très simples : il en va de la responsabilité de chacun de se déterminer. Celui qui pense que c'est difficile de trouver des soldats doit déjà répondre à la question de savoir s'il a décidé d'être un soldat lui-même ou s'il attend que les autres soient là pour engager le fer.

Nos confrères belges ne pourront pas tenir seuls pendant des semaines, c'est clair.

Pour le moment, leur action consiste à mobiliser les bateliers, à laisser passer les bateaux chargés pour qu'ils reviennent ensuite vers les rassemblements dès qu'ils sont vides.

Aux Pays Bas, ASV étudie les actions possibles: malheureusement, ils regroupent les plus petits tonnages, donc les plus faibles sur le plan économique.

En France, nous avons eu le 11 Avril une réunion sur la refonte des contrats types : l'arrogance des donneurs d'ordre est plus évidente que jamais : lisez le courrier ci-dessous qu'adresse la Glissoire aujourd'hui au Ministre des transports, et vous comprendrez que l'espoir de faire avancer les choses dépend uniquement de la volonté des bateliers de se mobiliser pour l'imposer.

Ne pas profiter de la situation en Belgique pour regrouper nos forces et taper ensemble du poing sur la table serait une énorme erreur : cela renforcerait la conviction des donneurs d'ordre, courtiers et Commissionnaires de transport qu'ils peuvent jouer avec nous à l'infini.

-----LETTRE DE LA GLISSOIRE-----

Le 13 Avril 2013

*Mr Cuvillier, Ministre des transports
244 Boulevard St Germain
75007 PARIS*

Monsieur le Ministre,

Pour répondre aux vifs souhaits de votre Ministère, nous avons accepté de reprendre les négociations sur les contrats types dans les transports fluviaux.

La première réunion s'est tenue hier et deux autres sont prévues (le 26 Avril et le 16 Mai.).

Il faut préciser que la refonte des contrats types résultait d'engagements pris par le Ministère en 2010 suite aux mouvements de grèves d'avril 2010 qui traduisaient les difficultés de la profession liées aux pratiques de domination des donneurs d'ordre et aggravées par la crise économique.

Le But de la refonte des contrats types était, selon Mr VIEU, Directeur des transports, de mettre en place un **code de bonne conduite** entre les acteurs du fluvial.

Les négociations de Septembre 2010 à Janvier 2012 (soit 16 réunions) n'ont jamais permis d'avancer sur les points de conflit, et en Février 2012, nous avons décidé d'interrompre notre participation pour exiger de la DGIMT (qui s'y refusait jusque là) de créer les conditions pour que nous rencontrions l'autorité de la concurrence. Cette rencontre a eu lieu le 26 février 2012 et la recommandation de Madame Beaumenier qui nous avait reçus était d'utiliser la possibilité qui nous était donnée par le Paragraphe 2 de l'article L420-4 du code de commerce de mettre en place un texte réglementaire en lieu et place du contrat type « notamment lorsqu'il s'agit d'améliorer la gestion des entreprises moyennes ou petites par décret pris après avis conforme de l'Autorité de la concurrence ». Il nous a cependant été bien expliqué qu'une telle disposition ne pouvait avoir d'effet qu'à la condition que des sanctions soient prévues et des contrôles effectués pour constater les infractions.

Depuis cette date, la DGIMT s'est obstinément refusée à engager la moindre action dans ce sens et a souhaité que nous reprenions les discussions **à la condition que les élus de la CNBA et les représentants de La Glissoire en soient exclus** afin que les négociations soient menées que par des salariés représentants.

Il a fallu attendre Février 2013 pour que la DGIMT accepte enfin (sur les directives de votre cabinet semble t'il) l'idée de travailler à la mise en place d'un texte réglementaire rendant certaines dispositions impératives et sanctionnables en lieu et place de leur caractère supplétif qui prévaut dans les actuels contrats types, caractère dont se servent abusivement les courtiers et commissionnaires de transport pour imposer leur domination absolue sur les transporteurs.

Nous avons sur cette base accepté de reprendre les discussions sur les contrats types avec l'engagement de la DGIMT de travailler rapidement à la préparation d'un texte régalién.

La réunion d'hier a malheureusement démontré que les représentants des donneurs d'ordre sont encore plus arrogants qu'en début 2012, n'ayant qu'une seule volonté : celle d'imposer encore plus de libéralisme et de pression.

C'est ainsi que le représentant de TLF, représentant les intermédiaires de transport s'est autorisé à indiquer avec véhémence au représentant de la CNBA que « si les conditions de la France ne lui convenaient pas, il n'avait qu'à aller travailler en Belgique, Allemagne ou Hollande ».

Ces propos reflètent absolument le comportement des intermédiaires (commissionnaires ou mandataires) qui ne laissent aux bateliers comme marge de négociation que le droit d'accepter ce qui leur est proposé ou...d'aller voir ailleurs. Cette précision ayant été apportée par le représentant de La Glissoire, celui-ci s'est vu menacé par le même représentant de TLF qui lui a conseillé de « faire attention, sinon ça irait loin ! ».

Par ailleurs, ce même représentant de TLF a fait état dans le débat de propositions émanant selon lui du Cabinet du Ministre des transports, et s'est prévalu d'un document qu'il a présenté au Président pour justifier ses dires.

Monsieur le Ministre, nous sommes très préoccupés par ces effets d'annonces : cela signifierait que les représentants des donneurs d'ordre (ou leurs représentants) agiraient de concert avec votre Ministère pour imposer aux transporteurs une marge de négociation déjà convenue : si la chose est avérée, nous ne serions plus dans une négociation de branche mais dans une vaste supercherie.

Le problème qui est posé est vraiment de mettre en place les dispositions permettant d'assainir les relations commerciales entre les parties en présence dans le transport fluvial et de mettre un terme à l'usage abusif qui est fait par les donneurs d'ordre et leurs représentants du fait de leur position dominante, sachant que cela conduit à une situation économique dramatique d'une grande majorité de la profession.

Nous nous interrogeons sur l'intérêt que présente la poursuite de discussions avec des partenaires sociaux capables d'un tel mépris (rejet, menaces...) et nous vous demandons de mettre en place immédiatement les travaux de cadrage d'un texte réglementaire permettant aux transporteurs de disposer de droits clairs et respectueux des bonnes pratiques commerciales.

Dans l'attente de votre réponse, nous réservons notre position quant à notre participation à la prochaine réunion et informons nos adhérents ainsi que la CNBA de la teneur de ce courrier.

Nous vous prions, Monsieur le Ministre de croire à nos salutations les plus respectueuses.

Daniel CLAEYS

Président de LA GLISSOIRE