



La batellerie Belge mobilisée Un ralentissement en préparation à VALENCIENNES

Les barrages ralentissant la navigation en différents points des voies navigables belges continuent de se renforcer : la volonté de nos confrères belges est de montrer leur détermination à voir leurs propositions prises en compte par l'Etat Belge et par l'Europe, mais ils ne veulent toutefois pas bloquer totalement les trafics et laissent encore passer les bateaux citernes et les conteneurs, mais arrêtent désormais les bateaux qui sont allés vider et ont repris un autre transport.

Leur action a permis d'établir un dialogue avec certains clients qui découvrent que le prix qu'ils paient à leur intermédiaire est de très loin supérieur au prix perçu par le batelier

Aux Pays bas, l'idée de rejoindre les actions des bateliers belges commence sérieusement à faire son chemin et des rassemblements commencent à s'organiser comme à Volkerak : des organisations représentatives comme BBU sont en pleine réflexion et envisagent de se joindre aux actions...

En France, les bateliers qui ont décidé d'apporter leur soutien n'ont pour le moment que deux solutions : rester amarrés et affirmer leur accord ou rejoindre les confrères belges en Belgique : c'est le choix de plusieurs bateliers qu'on retrouve dans différents points de rassemblement : Anvers, Gand, Volkerak, bleharies...DERNIERE MINUTE : un rassemblement se prépare à Valenciennes...bravo aux initiateurs.

La Glissoire reste malheureusement en dehors de tout appel à s'engager dans la lutte, et personnellement, je me désolidarise totalement de ce manque d'engagement qui peut avoir de très lourdes conséquences dans le sens où nos confrères belges subissent d'énormes pressions et peuvent se trouver dans peu de temps face à des mesures de répression.

Il faut savoir en effet que de grosses firmes belges et néerlandaises sont déjà en situation de rupture de stock et demandent avec insistance aux pouvoirs publics belges d'intervenir pour libérer la navigation.

En France toujours, la CNBA demande à rencontrer le Ministre des transports : faute d'appeler les bateliers à la mobilisation, cette démarche a au moins le mérite d'exister. Le problème toutefois est de savoir ce que veut demander la CNBA, car aux dernières nouvelles, son Président a indiqué à Daniel Claeys, Président de la Glissoire qu'il n'entendait pas demander à l'Etat Français d'intervenir à l'Europe pour déclarer une situation de crise dans le transport Fluvial (Comme le demandent les Belges ainsi que La Glissoire).

La raison de ce refus selon le Président de la CNBA : si la situation de crise est déclarée, les bateliers n'auront plus possibilité d'obtenir des prêts bancaires !!! Cette explication est surprenante et sans fondement, car c'est précisément le contraire : la déclaration d'une situation de crise permet justement d'étudier les mesures à prendre pour sortir le secteur concerné de ses plus grandes difficultés et de définir les aides particulières pour y parvenir.

C'est ainsi qu'une telle décision permettrait de créer les conditions pour maîtriser en urgence l'apport sauvage de nouvelles cales, pour aider les plus meurtris par la surcapacité de cale, pour mettre en place de nouvelles règles de marché, imposant la transparence et des règles plus strictes de respect des équilibres commerciaux ainsi que l'interdiction absolue du travail à perte en le définissant et en le sanctionnant. On retrouve là de nombreux points en pleine discussion dans les contrats types (voir Capalamont N° 126)

Restent également les problèmes d'exigence de normes techniques toujours plus hallucinantes et meurtrières pour la petite batellerie, les problèmes d'harmonisation fiscales, sociales...Il est clair que pour obtenir de telles orientations au niveau de l'Europe, il y a besoin d'une volonté unanime du plus grand nombre de bateliers européens et de leurs organisations représentatives.

POUR GAGNER LA PARTIE, IL N'Y A PAS BESOIN DE SE VOILER LA FACE

C'EST SEULEMENT TOUS ENSEMBLE QU'ON Y ARRIVERA

ET C'EST A CHACUN DE SAVOIR CE QU'IL VEUT :

SE FAIRE RESPECTER EN FAISANT RESPECTER SA PROFESSION

OU RESTER LIBRE DE FAIRE CE QU'ON LUI DIT DE FAIRE

AU PRIX ET AUX CONDITIONS IMPOSEES PAR SON DONNEUR D'ORDRE

La CNBA écrit au Ministre

Dans un courrier daté du 19 Avril, le Président de la CNBA demande audience à Monsieur CUVILLIER, Ministre des transports pour « éviter une contagion sur les voies d'eau Françaises »... « ...des mouvements de contestation des mariniers... ».

Parmi les points qu'il souhaite aborder en urgence avec le Ministre, il note :

- La mise en place d'un texte réglementaire rendant obligatoire certaines dispositions qui sont actuellement dans les contrats types à caractère « supplétif » c'est-à-dire non imposés.
- L'effondrement des prix de fret du en grande partie à la surcapacité de la flotte européenne
- L'impact des nouvelles prescriptions techniques et la perspective des mesures sur le verdissement de la flotte qui imposent des investissements qui deviennent insupportables en regard des prix de fret.

On ne peut que se réjouir de constater que la CNBA parle des mouvements de bateliers en Europe et veuille en profiter pour tenter de faire progresser les points essentiels du moment qui ne sont pas une mince affaire puisqu'ils sont en train de faire le grand nettoyage dans les rangs des transporteurs fluviaux.

Restons cependant clairs dans nos têtes : si l'on s'imagine un instant qu'un entretien avec le Ministre va permettre de faire avancer le schmilblick, on risque fort d'être déçus. Compte tenu du nombre de fois où cela a été soulevé auprès de lui ou de ses services, s'il était disposé à mettre en place des règles équilibrées dans les relations commerciales, ça se saurait et les dispositifs seraient déjà en place.

Cela n'est pas aussi évident, voici quelques extraits de la
Réponse de La Glissoire à Mr JOUFFRAY
qui préside la commission de refonte des contrats types :

Mr Jouffray,

Il a fallu 17 réunions depuis Septembre 2010 pour parvenir aux résultats que vous qualifiez de positifs et liés à la Clarification de l'intervention des commissionnaires de transport, aux surestaries, aux délais d'acheminement.

Mais est t'il nécessaire de vous rappeler que tout cela figure déjà dans les actuels contrats types, dans le code de commerce et dans le code civil et que cela n'a jamais empêché les commissionnaires de transports (et autres intermédiaires qui prétendent abusivement intervenir comme courtier) à s'autoriser à ne pas respecter les textes existants, ne serait-ce qu'en prélevant autoritairement une rémunération sur le fret du transporteur et sans même émettre une facture...et sans contrat de mandatement.

...Dans les faits, Monsieur Jouffray, nous continuons à ne pas parler de la même chose : d'un point de vue intellectuel, la réunion du 11 paraît apporter des satisfactions, mais à la condition de faire abstraction totale des pratiques de non respect des règles existantes et du « chantage à l'emploi » pratiqué depuis des années par les donneurs d'ordre.

Je crois que les pouvoirs publics se refusent à comprendre que la formule du « CONTRAT TYPE à caractère SUPPLETIF » ne peut en aucun cas permettre de régler les causes des difficultés des transporteurs fluviaux compte tenu de l'usage qui en est fait par les donneurs d'ordre, ceci ayant été à l'origine de la crise de 2010. Si ces derniers ont vraiment la volonté d'aller dans le sens du « code de bonne conduite » proposé par Monsieur Vieu en 2010, ils seront évidemment ravis de répondre à notre demande de réglementer les relations commerciales de façon beaucoup plus encadrée : le débat du 11 Avril a démontré qu'ils demandaient encore plus de libéralisme.

...Vous pouvez par ailleurs noter que les mêmes causes produisent les mêmes effets aujourd'hui en Belgique, sachant qu'au-delà des problèmes dont nous parlons dans le cadre de la commission de refonte des contrats types, il y a tous les autres dispositifs préjudiciables à la batellerie artisanale Européenne (normes techniques excessives, disparité des règles fiscales et sociales, travail à perte, distorsion de concurrence créée par l'interventionnisme des Pays bas...)

Un dépoussiérage des actuels contrats types ne sert à rien d'autre qu'à « dépoussiérer » un outil inadapté. C'est la raison pour laquelle nous demandons un autre outil : un texte réglementant les actes et les relations commerciales entre les parties et définissant les moyens de contrôle et les sanctions liées au non respect des règles définies

Jacques DELHAY

UNE PROPOSITION : Rassemblons-nous à quelques centaines de bateliers devant le Ministère quand la CNBA sera reçue ! ...et faisons de même quand La Glissoire et la CNBA discuteront des mesures réglementaires !!! cela pourra beaucoup aider.

Les autres propositions sont bienvenues.