



Syndicat La Glissoire

13, rue Basse, 77130 Marolles sur Seine

syndicat.laglissoire@gmail.com

Le 1^{er} Juillet 2010

Monsieur Bussereau
Secrétaire d'Etat Chargé des transports
Hôtel Le Play – 40 rue du Bac 75007 PARIS

Objet / Situation de la Batellerie après les mouvements de grève Monsieur,

Le 5 Mai 2010, les bateliers ont respecté leur signature du protocole de sortie de crise et ont levé les barrages comme leurs représentants s'y étaient engagés. Près de deux mois se sont écoulés, et force est de constater que les autres signataires n'ont à ce jour respecté aucun des engagements pris.

Du côté des pouvoirs publics :

- L'enquête diligentée par la DGCCRF ne donne à ce jour aucun résultat : il avait été précisé que dans un délai de 3 à 4 semaines nous devions avoir un premier retour de conclusions (soit vers fin Mai). Il nous a fallu attendre la réunion du 17 Juin (après l'annulation de celle du 7 Juin) pour entendre vos représentants nous expliquer que sur 11 bateaux contrôlés, 5 dossiers avaient abouti à la conclusion qu'il n'y avait pas de travail à perte...et que pour le reste il fallait attendre après le 15 Juillet. Aucune information sur le type de bateaux contrôlés, ni sur les trafics dont il s'agit. Aucune information sur les critères retenus par la DGCCRF pour définir le travail à perte. Aucune information sur les courtiers contrôlés ni sur la nature du délit de l'un d'entr'eux qui « serait susceptible d'être transmis en justice ». En bref, la profession qui réclame ces contrôles depuis une année est tenue totalement en dehors de la démarche : ceci nous amène à de nombreuses interrogations sur les objectifs poursuivis, d'autant plus que des plaintes déposées il y a plus d'un an (et instruites par les mêmes agents de la DGCCRF du Nord) sont restées à ce jour sans aucun retour.

- Depuis le début du conflit, La Glissoire a demandé l'ouverture d'une enquête sur les réalités des trafics en Moselle . Ceci a été redemandé à la DGCCRF, sans réponse à ce jour sur la décision prise d'enquêter ou non. Des demandes ont été formulées, y compris par la CNBA, pour que le Ministère organise sous son autorité une rencontre entre EDF, Arcelor et les bateliers : même quand il s'agit d'être constructif, aucune suite n'est donnée.

- Maintes fois, au cours des réunions, il nous a été répondu que les choses étaient en cours pour des mesures d'accompagnement (suppression de la TIPP, refonte des contrats types, révision du cadre juridique des surestaries, exonération des plus value sur les cessions...) : tout ceci ressemble à l'Arlésienne, car on en parle...et on en parle encore, mais aucun travail concret ne se réalise, aucun objectif n'est annoncé sur les dates de mise en application.

- La réalité du travail à perte dans le transport ferroviaire (1 Milliard d'Euros avoués en 2009 pour le fret ferroviaire) fausse totalement les règles de concurrence : la réponse de vos services a été de nous indiquer que c'était de la responsabilité de la SNCF de « faire son ménage », et qu'elle s'employait à supprimer tous les postes non rentables et générateurs de perte : cela veut t'il dire que l'état s'accommode du travail à perte dans ce secteur et l'autorise à faire ce qu'il interdit ailleurs ? **Pire, vous avez présenté le 16 Septembre 2009 en conseil des Ministres, avec Mr Borloo, un engagement national et 7 milliards d'euros pour développer le fret ferroviaire d'ici à 2020 : entendez vous par là aider à combler les pertes d'exploitation sur le dos des contribuables et « couler » le transport fluvial ?**

Du côté des donneurs d'Ordre :

- Dès le 6 Juin, un signataire (La Société Lallemand de Béthune) indiquait à une délégation de représentants de La Glissoire que rien n'était changé et que le Protocole ne contenait rien qui puisse lui faire changer de comportement sur les prix.

- Depuis, une légère amélioration s'est faite sentir au départ du Nord sur les céréales qui est retombée presque immédiatement. Aujourd'hui, quelques trafics venant des canaux Freycinet et Canal du Nord bénéficient de prix plus ajustés, mais qui ne dureront pas si l'on écoute les commentaires des courtiers qui annoncent un retour aux pratiques antérieures une fois les silos vides. Visiblement, ils considèrent comme une atteinte insupportable le fait que les bateliers réclament le paiement de frets correspondant au seuil de rentabilité : il faut se rendre à l'évidence que la volonté est de maintenir la profession dans un niveau de rémunération des plus faibles. Curieusement, ceux qui n'ont comme seul argument que la LOI DU MARCHE pour écraser le transporteur se mettent à crier au scandale et à l'irresponsabilité des bateliers lorsque ponctuellement, le rapport de force est favorable au transporteur qui peut de façon anecdotique bénéficier d'un tarif correct sur un transport.

- Des responsables du Syndicat se retrouvent pris à partie tel que notre confrère du Squale qui se voyait refuser un affrètement alors qu'il s'agissait de ses rotations traditionnelles avec son courtier traditionnel, TMF. Le Président de notre syndicat, Mr Claeys s'est trouvé lui confronté à une véritable OPA d'un courtier qui a tenté d'amener les bateliers qui travaillent sous ses ordres à s'engager dans une grève pour imposer au client d'en passer par lui pour approvisionner le port affecté à Mr Claeys depuis des années et le priver ainsi de son travail. La société Gout, à l'origine de cette farce de mauvais goût, a apporté sa signature au protocole de sortie de crise en ces termes : « *Je ne participe pas à la réunion du 5 mai 2010. Je n'étais pas concerné. Les marinières qui effectuent mes transports ne faisaient pas grève mais la subissaient. Ces marinières ont démissionné du syndicat La Glissoire le 19 Avril 2010* ». Indépendamment du fait qu'il n'y a pas eu de démissions enregistrées à la Glissoire le 19 Avril, le propos traduit bien le souci de tenir ses bateliers bien en mains, de les modeler à son image pour son plus grand profit.

Du côté de la CNBA :

- Dans la négociation, le Ministère lui a confié la mission impossible de mettre au point un « Module abouti permettant aux membres de la profession de vérifier le bon respect des règles de l'Art 209 du CDPFNI » : rien de moins ! En fait il s'agit de donner au batelier le moyen de savoir combien coûte son matériel et son entreprise: jusqu'ici, nos comptables savaient parfaitement nous le dire! Ce module va-t-il contraindre les donneurs d'ordre à payer correctement ? Rien n'est moins sûr : le batelier qui en fera usage sera écarté du transport. Dans le meilleur des cas, il permettra à la justice de s'appuyer sur quelque chose pour tenter d'apprécier la réalité du travail à perte: encore faudra t'il que le batelier dépose une plainte...qu'elle soit instruite par les services compétents (la DGCCRF) ...et soit transmise au parquet ...qui jugera. Au Ministère comme chez les donneurs d'ordre, on sait parfaitement que le métier du batelier est de faire bien son métier de transporteur par eau (ce que tout le monde ne sait pas faire), il n'est pas de croiser le fer juridique à tout instant (ce que savent bien faire les requins du négoce !).

- Enfin, la CNBA s'est vue confier « l'examen de la faisabilité d'un observatoire des couts pour le transport fluvial de marchandises », seul point véritablement positif puisqu'il permettrait d'informer la profession sur les prix moyens pratiqués dans une période donnée et de localiser les contrats qui seraient traités à des prix anormalement bas afin d'engager les recours adaptés contre ces pratiques illégales. Hélas, le changement d'interprétation est vite arrivé : vos collaborateurs ont tenté de nous expliquer le 17 Juin que cela était impossible, et qu'il n'était question que de définir les critères d'appréciation du prix de revient du transport par eau, ce qui devient un peu farfelu avec la mise en place du module abouti qui permet quasiment la même chose pour chaque exploitation.

En résumé, Monsieur le Ministre, nous demandons :

- À être consultés par la DGCCRF sur les critères retenus dans le cadre des investigations ayant pour but de mesurer la réalité du travail à perte dans notre profession
- A être informés en cours d'enquête sur les modifications à apporter aux critères retenus préalablement,
- A être informés en fin d'enquête sur l'ensemble du dossier pour être en mesure de donner un avis et d'engager les poursuites qui nous sembleraient nécessaires.
- Qu'une enquête approfondie soit engagée immédiatement sur les pratiques de transport pareau sur la Moselle,
- Qu'une enquête soit diligentée dans le transport ferroviaire pour y mesurer la réalité du travail à des prix anormalement bas et rétablir les règles de concurrence normales entre les modes de transport.
- La mise au point d'un calendrier d'urgence sur la refonte des contrats types et des surestaries avec le planning des réunions de travail élaboré dans les prochains jours,
- La redéfinition de l'observatoire des couts dans le transport fluvial permettant sous l'égide de la CNBA
 - De centraliser les informations sur les coûts des opérations de transport par eau,
 - D'en saisir les données,
 - De publier périodiquement les coûts de transport facturés aux clients dans une période donnée.

Il semble bien que vos services n'aient pas pris en compte la réalité de la situation critique dans la batellerie artisanale ou que vos choix politiques fondamentaux soient de maintenir l'exploitation outrancière de l'artisan batelier : nous vous demandons expressément de nous dire avec précision si vous considérez comme normal que les couples de bateliers artisans fassent des semaines de 60, 80 voire 90 heures, achètent leur outil de travail et en assument toutes les responsabilités...et soient dans la plus grande difficulté à s'octroyer un salaire minimum et dans la plupart des cas ne puissent même pas cotiser pour assurer une retraite à l'épouse sans laquelle l'exploitation est impossible.

En d'autres termes, nous vous demandons ce que vous comptez faire pour assumer vos responsabilités devant l'ineptie des critères européens qui conduisent les travailleurs indépendants à une situation sociale qui s'aggrave de jour en jour : nous serions une profession de mécréants, condamnable par l'autorité de la concurrence en fixant un prix plancher, mais vous êtes des gens respectables en créant les conditions pour maintenir vos administrés dans la précarité et l'ignominie sociale...nous vous demandons de nous expliquer cela.

Dans cette attente, recevez nos salutations angoissées.

Pour La Glissoire, le Secrétaire
Jacques DELHAY