



**Jeudi 22 Novembre 2012**

## **LE MATIN : A Paris La Défense - Direction des Transports**

**« Dites moi ce dont vous avez besoin, je vais vous expliquer comment vous en passer ! » : c'est en substance ce que nous propose Mr Guimbaud (Grand Patron des transports au Ministère) : Il nous a en effet précisé qu'il allait faire le bonheur de la batellerie artisanale avec les CONTRATS TYPES :**

- il semble bien qu'il n'a toujours pas compris que les contrats types existent depuis plusieurs dizaines d'année et qu'ils ne résolvent rien, si ce n'est de permettre aux courtiers et donneurs d'ordre de nous imposer ce qu'ils veulent et de nous exclure d'affrètement si on a la prétention de tenter de faire respecter les textes existants. C'est une énorme illusion de penser que quelques modifications (qui ne vont pas forcément dans le bon sens) vont mettre un terme au chantage à l'emploi permanent dont les bateliers sont les victimes.
- Il comprend parfaitement qu'il faut mettre en place des contrôles pour imposer le respect des textes existants dans le code des transports et dans le code du commerce, mais il refuse d'imaginer de donner cette mission aux forces de Police fluviale : il paraît qu'il y a des organismes comme la DGCCRF qui sont faits pour cela ! En 2010 il a quand même fallu faire grève dans tous les coins de France pour obtenir qu'une enquête de la DGCCRF soit lancée : malgré les conclusions révélatrices de cette enquête, **rien n'a été fait par le Ministère pour mettre un terme aux infractions** relevées dans le rapport.
- Pire que cela : la Direction des Transports ne retrouve pas ce rapport : La Glissoire va le leur redonner !!! Faut t'il une preuve plus claire que l'on nous prend pour des billes ?

**Le 28 Février, l'autorité de la concurrence indiquait très précisément** à la délégation composée de La Glissoire, de la CNBA et du Ministère des transports que les contrats types pouvaient être remplacés en totalité ou en partie par l'**Art 420-4 du code de commerce paragraphe II** rappelé ci-dessous :

### **Quelques rappels du Code de Commerce**

**Art L 410-2 du code de commerce** : Les dispositions ... ne font pas obstacle à ce que le Gouvernement arrête, par décret en Conseil d'Etat, contre des hausses ou des baisses excessives de prix, des mesures temporaires motivées par une situation de crise, des circonstances exceptionnelles, une calamité publique ou une situation manifestement anormale du marché dans un secteur déterminé. Le décret est pris après consultation du Conseil national de la consommation. Il précise sa durée de validité qui ne peut excéder six mois.

**Art 420-2 du code du commerce** : Est en outre prohibée, dès lors qu'elle est susceptible d'affecter le fonctionnement ou la structure de la concurrence, l'exploitation abusive par une entreprise ou un groupe d'entreprises de l'état de dépendance économique dans lequel se trouve à son égard une entreprise cliente ou fournisseur. Ces abus peuvent notamment consister en refus de vente, en ventes liées, en pratiques discriminatoires visées au I de l'article L. 442-6 ou en accords de gamme.

**Art 420-4 du code de commerce paragraphe II.** Certaines catégories d'accords ou certains accords, notamment lorsqu'ils ont pour objet d'améliorer la gestion des entreprises moyennes ou petites, peuvent être reconnus comme satisfaisant à ces conditions par décret pris après avis conforme de l'Autorité de la concurrence.

**Le Ministère et le Cabinet du Ministre refusent obstinément d'utiliser ces possibilités** offertes par la loi de la République (et conforme au droit Européen) pour rétablir des conditions de gestion équilibrée pour les transporteurs fluviaux. Monsieur Guimbaud a été capable de nous dire qu'il n'est pas un spécialiste du Code du Commerce, mais il refuse cependant les conseils des spécialistes de l'Autorité de la Concurrence et nous assure qu'on a tort de ne pas accepter les contrats types !!! ALLEZ COMPRENDRE !!! On va finir par s'interroger si les commissions indûment perçues par les donneurs d'ordre ne glissent pas pour une part dans la poche de nos décideurs !

**Dans tous les cas, il convient de s'interroger sur le bénéfice que tire le Ministère à maintenir une pratique de destruction de la batellerie artisanale et tenter de comprendre les avantages que tire la CNBA à accepter cette reprise de négociations sur les contrats types en désavouant tout le travail fait par ses présidents de région et par La Glissoire qui ont en début d'année refusé de continuer à participer à cette mascarade.**

## LE SOIR : La Glissoire à Bruxelles (Commission Européenne)

Résultat de la mobilisation de 8 Novembre qui a permis le dépôt d'une gerbe à la Direction des transports de la Commission Européenne, les trois syndicats représentant les artisans bateliers (Notre droit pour la Belgique, ASV pour les pays bas, La Glissoire pour la France) ont rencontré le Directeur en charge des Transports fluviaux Européens (Mr Dimitri THEOLOGITIS) accompagné de deux collaborateurs. La réunion commencée à 17h30 s'est terminée à 22h00.

Nous nous sommes retrouvés en face de personnes extrêmement sympathiques qui ne nous ont pas démenti quand on leur a dit notre constat que la batellerie artisanale était en cours d'extermination pour être remplacée par une batellerie industrielle. Ils ont simplement précisé que ce n'était pas un plan programmé mais que c'était une évolution de la Société !!...Visiblement, ils ne souhaitent pas contrarier cette évolution, ou n'en ont pas les moyens...Chacun choisira sa version pour être en paix !

Après un large tour des dispositifs traités par la Commission Européenne sur l'harmonisation des équipements, les règles de navigation, les équipages, la formation...un long débat a suivi sur le besoin de mettre en place une série de mesures susceptibles de mettre un terme à l'effondrement des prix de fret pratiqués et qui conduisent au travail à perte, à l'impossibilité de satisfaire aux travaux de mise aux normes et pour un grand nombre, à l'impossibilité de survivre encore quelques temps. La générosité des banques à l'égard des gros emprunteurs qui se sont laissé séduire par l'acquisition des gros tonnages qui ne paient plus leurs dettes et dégringolent les prix n'a obtenu comme réponse qu'une boutade grecque qui dit « si tu ne paies pas ta dette de 1500 Euros, tu finiras en prison, mais si tu ne paies pas ta dette de 1 500 000 Euros, on te dira « Monsieur » et on te saluera ! »

Certes, il est agréable d'être écoutés avec une telle attention ! Mais la conclusion est cocasse :  
**L'EUROPE NE PEUT RIEN FAIRE ! IL FAUT S'ADRESSER A NOS ETATS RESPECTIFS  
AUXQUELS IL APPARTIENT DE PROPOSER**

**« Des mesures temporaires motivées par une situation de crise, »**

(Art L 410-2 du code de commerce rappelé plus haut).

La boucle est bouclée :

- à Paris on veut nous convaincre de notre idiotie à ne pas comprendre l'intérêt de contrats types fabriqués pour ne pas être respectés,
- à Paris on ne veut surtout pas décider de mettre en place le dispositif qui permettrait de contrôler les donneurs d'ordres et les faux courtiers quant à la régularité des actes commerciaux.
- A Bruxelles on nous renvoie vers nos Etats sachant qu'ils ne veulent rien faire...c'est pratique.

Le Ministère des transports Français peut décider d'interdire en application de l'**Art 420-2 du code de commerce paragraphe II** « *l'exploitation abusive par une entreprise ou un groupe d'entreprises de l'état de dépendance économique dans lequel se trouve à son égard une entreprise cliente ou fournisseur* »

Que gagne l'Etat français à maintenir l'entreprise Artisanale de batellerie en situation de dépendance économique sous l'exploitation largement abusive des donneurs d'ordre et des faux courtiers?

Que gagne l'Etat Français à refuser depuis Février 2012 de travailler à l'élaboration d'un décret tel que prévu au paragraphe II de l'art 420 – 4 du code de commerce ?

Rappelons que la même question mérite d'être posée à la Direction de la CNBA qui joue un jeu très dangereux pour la Batellerie en acceptant de se soumettre aux directives du Ministère de repartir à la table des négociations en excluant ceux qui ont donné toute leur énergie (les Présidents de Régions) à tenter d'avancer vers des dispositifs meilleurs pour la batellerie et qui se sont trouvés confrontés au refus obstiné des courtiers qui n'ont qu'un objectif : maintenir leur domination sur les bateliers.

C'est certainement pour les remercier du temps passé et de l'énergie qu'ils ont donné que la Direction de la chambre a « oublié » au dernier CA de proposer la délibération qui permettait d'abonder le budget pour être en mesure d'assurer le paiement de leurs indemnités jusqu'à la fin de l'année...Ceux et celles qui travaillent le plus pour la Chambre seront ainsi pénalisés à l'exception du Président dont le montant des indemnités est garanti par le texte.

**LA REPONSE EST ENTRE LES MAINS DES TRANSPORTEURS ARTISANS**

**Continuer de se taire et d'accepter tout , c'est l'effondrement assuré à très court terme !**

**Réagir, cela veut dire qu'il faut se regrouper pour imposer d'autres choix...à chacun de choisir !**