



La navigation reprend : la vigilance s'impose

Ce qui paraissait impossible il y a seulement un mois en arrière s'est produit : les bateliers se sont mobilisés et ont barré la navigation sur les plus grands axes y compris sur la Moselle internationale.

Malgré les pressions et les menaces de certains courtiers et de certains bateliers, malgré les incompréhensions de certains et l'intox qui circulait, malgré le stress des confrères sur les barrages face aux huissiers envoyés par la CFNR puis par VNF sur ordre du Ministère, les barrages ont tenu jusqu'au moment des négociations pour la signature d'un protocole de sortie de crise.

La démonstration est faite qu'en quelques jours de blocage, de nombreuses industries se trouvaient en rupture de stock : c'est la meilleure réponse à faire à ceux qui pensent que l'on ne peut jamais se défendre parce qu'on ne représente rien !

Maintenant, un protocole est signé : Il faut le faire respecter

En ce moment même, l'opération « coup de poing » de la DGCCRF est en cours pour identifier le travail à perte et les pratiques malveillantes de certains donneurs d'ordre. Cette enquête que nous réclamons depuis plus de 6 mois est enfin lancée. Le problème, c'est que nous avons déjà de nombreuses informations sur la réalisation de contrats à des prix anormalement bas : attention, les transporteurs qui acceptent cela sans le signaler s'exposent à de lourdes peines en cas de contrôle et les courtiers doivent savoir que la poursuite de ces pratiques risque fort de ne pas durer très longtemps.

Il est navrant de constater que des courtiers qui ont signé le 5 Mai le protocole dans lequel ils se sont engagés à respecter la législation sur les prix anormalement bas, annonçaient aux bateliers dès le 6 Mai que le protocole ne valait rien : cela met en lumière la hargne de ces gens là à tirer le profit maximum sur le travail des autres...il n'y a malheureusement rien à attendre d'eux si on les laisse faire :business est synonyme d'immoralité, on ne peut que le déplorer et assurer nous même les conditions pour qu'ils soient contrôlés.

Quelques règles à rappeler

Le contrat d'affrètement signé et rempli complètement doit se trouver à bord pendant le transport (convention ou connaissance).

La Facture : la loi oblige le transporteur à facturer sa prestation au client. Dans la pratique, c'est l'affréteur qui le fait. Mais pour cela il doit avoir un contrat écrit et signé des deux parties lui donnant mandat de faire cette facturation « selon les formes définies par la loi » et comportant l'identification du Courtier, du client et du transporteur.

L'affréteur a l'obligation de transparence sur ces documents : chaque transport doit faire l'objet d'une facturation à chaque client, et une copie rigoureusement identique doit être adressée au transporteur. Le Code du commerce prévoit de lourdes sanctions sur ces points là (jusqu'à 75 000 €).

La Commission d'affrètement : derrière le terme d'affréteur, on trouve deux professions différentes.

- Le courtier qui est un intermédiaire entre le client qui a de la marchandise à transporter et le batelier. Dans ce cas, **le courtier perçoit une Commission pour se rémunérer du travail fourni.**
- Le Commissionnaire de Transport qui s'engage auprès d'un client à lui assurer l'acheminement d'un volume de marchandises pendant une durée donnée dans le cadre d'un contrat qui peut comporter différents services comme la manutention, le brouettage, le stockage...dans ce cas, **le commissionnaire est rémunéré sur la marge qu'il tire de sa prestation fournie à son client, il ne doit pas facturer de commission au batelier.**

Il est donc essentiel que soit précisé sur le contrat d'affrètement si l'affréteur agit en tant que courtier ou en tant que Commissionnaire.

Le travail à perte : Le batelier n'a pas le droit de travailler à perte, c'est la loi, elle s'applique et ça coûte cher (jusqu'à 15 000 € d'amende) pour le transporteur ou pour l'auxiliaire de transport : raison suffisante pour ne pas apparaître comme complice en dénonçant la forfaiture au syndicat.

Il appartient à chacun de savoir à partir de quel moment il risque de travailler à perte : pour cela voyez votre comptable qui pourra vous donner de bonnes indications, sachant que l'article 209 du CDPF précise qu'il est interdit d'offrir ou de pratiquer un prix inférieur au coût de la prestation (notamment charges légales et obligatoires, charges salariales, charges de carburant et d'entretien, amortissements, loyers, frais de péage et rémunération du chef d'entreprise).

La CNBA travaille à l'élaboration d'un outil d'aide qui sera proposé aux bateliers pour mieux appréhender cet exercice, mais n'attendez pas de vous faire contrôler pour faire une première approche avec votre comptable qui pourra vous dire le prix en charges fixes que coûte votre exploitation par jour, par exemple, et auquel il faudra ajouter tous les frais proportionnels au voyage (carburants, taxes, pilotes, huile, graisse, filtres...) pour définir ce que vous coûte un voyage en fonction du nombre de jours que vous y consacrez : l'exercice est intéressant et le résultat est parfois étonnant.

Le prix du Carburant : les frets doivent être indexés sur les prix du carburant : cette pratique a été largement abandonnée par les affréteurs, pourtant elle est obligatoire. L'application de cette disposition résulte souvent d'une grille élaborée par le courtier, dans la mesure où le texte réglementaire est très difficile à mettre en pratique. Certains courtiers, comme Gout ou Cemex veillent à la bonne application de cette règle sur les bases négociées avec leurs transporteurs, d'autres préfèrent les oublier : à vous de les rappeler.

En résumé,

Il n'y a pas des milliers de possibilités qui nous sont offertes ;

- Le gouvernement s'oppose à la fixation d'un barème de prix, interdit par Bruxelles dans le cadre du libéralisme économique : c'est un excellent truc pour mettre les professions libérales en faillite.
- Chacun doit savoir où se situe son travail à perte, ce qui reste quand même délicat puisque personne ne sait quels sont les critères retenus par la DGCCRF pour estimer la réalité du travail à perte. Ce qui veut dire que vous pouvez avoir une première approche avec votre comptable (qui prouvera votre bonne foi en cas de contrôle puisque vous avez regardé le problème) mais vous retrouver face à un contrôle qui conclura différemment.
- Dans quelques semaines, nous aurons les résultats de l'opération coup de poing en cours avec la DGCCRF : en attendant, nous avons convenu avec eux de leur faire parvenir toutes les informations sur la réalité des contrats qui se signent aujourd'hui. Il est donc essentiel de me faire parvenir tous les éléments qui vous posent problème et d'exiger le respect des règles rappelées :
 - Contrat d'affrètement signé des deux parties,
 - Contrat écrit de mandatement signé par le courtier et le batelier,
 - Copie de la facturation transmise au transporteur,
 - Indexation du fret sur le prix des carburants,

SIGNEZ TOUTES ANOMALIES ET ENTORSES A CES REGLES

(ms.esmeralda@proximus.be)

- En donnant le maximum d'indications (nom du bateau, date, courtier, transport concerné..)
- n'oubliez jamais de préciser le nombre d'HEURES de navigation à charge que vous estimez pour ce transport : il permettra d'avoir une première estimation et de faire un classement des cas les plus graves.
- Voyez votre comptable pour lui demander de vous sortir une estimation des charges fixes d'après vos bilans antérieurs pour ajouter vos charges variables.
- Utilisez au maximum les messages e mail ou les SMS (06 22 93 35 51) et évitez de téléphoner, car je suis débordé de coups de fil et oralement les risques d'erreurs sont trop nombreux.
- En attendant mieux, vous pouvez vous baser sur la grille NEA qui a déjà été publiée : c'est un point d'appui qui n'a pas la prétention d'être précis, mais qui est comme l'alco-test : si vous êtes dans le rouge, vous risquez fort d'être en infraction en cas de contrôle.

Le Syndicat La Glissoire me demande de vous communiquer le message suivant :

Bien qu'un protocole de bonnes pratiques et de respect des lois à été signé, on s'aperçoit que dans les faits, de nombreux transports sont proposés sans possibilité de négociation et obligent le batelier à travailler à perte.

Faut t'il aller jusqu'à porter plainte envers les bateliers et les courtiers qui ne respectent pas la loi?

Les prochaines semaines nous le diront.

Mais une chose est sûre, le combat est loin d'être terminé : une chance est donnée à la profession de revenir à une situation "normale" : c'est la condition pour offrir un avenir durable à l'artisanat batelier.

Ceux qui espèrent une baisse de mobilisation des bateliers se trompent lourdement.

Lundi, une rencontre avec les cheminots du fret SNCF de Somain (menacés de fermeture, victimes eux aussi du travail à perte pratiqué par la sncf) a conduit à la publication d'un communiqué de presse (ci-dessous).
Jeudi prochain, une rencontre avec les artisans routiers est prévue à Lille : ils ont les mêmes problèmes que nous : raison suffisante pour ne pas s'ignorer.
Aujourd'hui, rencontre avec Hélène Flautre, députée Européenne Génération Ecologie, et ce soir avec le PS de Douai. Déjà vus pendant l'action : La Sénatrice Communiste Michèle Demessine et le conseiller Général d'Arleux (PCF), le Député de Douai Marc Dollez (PS), le Député de Conflans Pierre Cardo(UMP) et rappelons le travail engagé avec Le député Européen Dominique Riquet (UMP).



COMMUNIQUÉ

Les cheminots et les artisans marins sont actuellement en lutte, sous différentes formes d'action pour défendre leurs emplois, leur métier et l'avenir de leurs entreprises.

Les responsables syndicaux, Jacques DELHAY, Syndicat « la Glissoire », David ROTOLO secrétaire Général de la CGT des cheminots de Somain, Yves QUIGNON secrétaire Général de l'Union Locale CGT Douai, Lionel GARBE et Dominique BEN du Comité Régional CGT Nord/Pas de Calais, se sont rencontrés ce lundi 10 mai 2010.

Les interventions ont démontré, si besoin était, la juste appréciation que nous avons les uns et les autres sur les causes des difficultés majeures vécues par les artisans bateliers et les cheminots qui les conduisent dans une voie d'extinction: **La libéralisation de ces secteurs avec une mise en concurrence effrénée où seuls, le dumping social et les profits financiers comptent, au détriment du travail, de la sécurité, et de l'humain répondant, in fine, aux critères des traités européens qui se sont succédés depuis le traité de Maastricht.** (A noter que les artisans routiers sont dans la même situation)

Ensemble ils ont constaté le besoin d'appréhender le problème des transports sous l'angle de la complémentarité entre les modes différents, dans l'intérêt de l'économie et de l'environnement.

Alors que les députés doivent se prononcer pour le Grenelle 2 de l'environnement après de multiples assises où la CGT a pris toute sa part, il serait scandaleux de ne pas réagir pour développer le transport fluvial et le fret ferroviaire qui représentent l'une des réponses durables à un transport propre et sécurisé.

Les responsables régionaux CGT ont rappelé leurs interventions, que ce soit lors du Grenelle de l'environnement du lundi 15 octobre 2007 à ARRAS ou lors des États Généraux de l'Industrie du 1^{er} décembre 2009 à Lille ou encore au Conseil Économique et Social Régional :

- ***Il faut rompre avec la logique libérale et la mise en concurrence des secteurs d'activités, des territoires, il faut développer des coopérations afin de rendre possibles et efficaces l'ensemble des projets pour défendre notre environnement, en maintenant et en développant les transports par voies navigables et ferroviaires à travers le FRET SNCF (dont le wagon isolé...)***
- ***Il faut redonner au transport fluvial des perspectives de développement en engageant un projet de mise à un gabarit suffisant du réseau Freycinet, aujourd'hui promis à la fermeture après des décennies d'abandon et profiter du Canal Seine Nord pour réactiver les transports fluviaux, à partir des ports de notre littoral, et relancer la perspective d'une industrie de construction de notre future flotte pour répondre au défi que représente l'avenir de notre environnement...***
- ***La sortie de crise, la relance économique efficace et durable passent par l'augmentation du pouvoir d'achat du monde du travail...***

Il est nécessaire de rappeler que les transports fluviaux et par chemin de fer doivent se développer en cohérence avec le transport routier et qu'en aucun cas cette sortie de crise ne peut être synonyme de travail à perte et de suppression d'emplois.

Tous les acteurs de cette rencontre sont convaincus qu'il faut s'unir dans ce combat commun et légitime, ils ont donc décidé de se rencontrer dans les prochains jours et d'aller vers d'autres professions concernées par les transports marchands pour défendre, ensemble leurs emplois et leurs droits à vivre de leur travail dans des conditions de respect pour tous !