



Terrible drame pour Mr Bussereau à l'Assemblée Nationale

Ce mardi 18 mai, dans l'hémicycle, c'était épouvantable : pour une raison inconnue à ce jour, le secrétaire d'Etat aux transports a perdu l'usage de la langue Française !!! C'est en effet avec la langue de bois que Mr Bussereau a répondu à une question orale posée par Marc Dollez, député du Nord (*)

Ce dernier avait pourtant été très clair dans sa question, rappelant la situation dramatique de l'artisanat batelier, et demandant les moyens que prévoyait le gouvernement

- pour assurer durablement les contrôles sur les pratiques de travail à perte,
- pour mettre un terme aux interventions de l'Etat néerlandais qui crée les conditions de concurrence déloyales entre transporteurs fluviaux européens,
- pour demander quel calendrier était prévu pour la mise en place effective de l'observatoire des coûts sous l'égide la CNBA et inclus dans le protocole d sortie de crise,
- pour créer les conditions de transparence dans la relation clients-courtiers-transporteurs et la refonte des documents d'affrètement réclamés par la profession.

Mr Bussereau n'a rien compris et rien répondu sur la question : il a parlé de l'opération de la DGCCRF et a zappé sur la suite, affirmé qu'il était intervenu à Bruxelles (quand et comment et sur quoi, nul ne la saura jamais !), n'a visiblement pas compris que Mr Dollez parlait de transparence, et l'idée d'un calendrier ne fait pas parti de son langage.

Je propose au chef du Gouvernement de nommer Mr Dollez Ministre à la place de Mr Bussereau : avec ses faibles moyens de député, en un rien de temps, à la faveur de quelques contacts avec les bateliers, il a compris notre problème et reconnu la pertinence de nos demandes pour les résoudre. Mr Bussereau dispose lui de tout un ministère et n'a rien compris : dans le moment où l'on nous parle du train de vie de nos ministres, faisons des économies en mettant en place des gens qui parlent Français et qui le comprennent.

**La Langue de bois est une maladie dégénérative du langage, souvent constatée dans les cercles dirigeants de la politique : les statistiques médicales précisent que la réalité de la perte de compréhension est proportionnelle au degré de responsabilité et au rapprochement du pouvoir central...Le seul traitement connu à ce jour est la mise au vert.*

Contrôles en cours de la DGCCRF

La Direction régionale du Nord continue ses investigations dans le monde du transport Fluvial. A la demande de la Glissoire, un correspondant en charge du dossier a été désigné pour assurer la relation entre le Syndicat et la DGCCRF.

Il est plus important que jamais de nous transmettre les informations sur les propositions qui vous sont faites par les courtiers et sur les prix proposés et pratiqués.

Vous pouvez m'envoyer ces infos par E mail ms.esmeralda@proximus.be
ou par SMS sur mon portable : 0033 622 93 35 51.

Les informations resteront strictement confidentielles.

Pensez à mettre le Nom du courtier, la date, le lieu de chargement et de déchargement, le grand tonnage, le tonnage proposé, le prix proposé et le prix obtenu si vous faites le voyage...et mettez moi [le temps en heures](#) de navigation à charge que vous estimez.

Quelques Nouvelles

Ecluse de La Garenne

Le jeudi 6 mai, le Syndicat la Glissoire rencontrait le député des Yvelines, Pierre Cardo, réunion organisé par les bateliers du barrage de Conflans.

Le soir même, Mr Cardo se rendait sur les écluses de La Garenne pour vérifier les travaux couteux de la passe à Poissons alors que les écluses en panne restaient en panne faute de crédits.

Le lendemain, sur le site internet de VNF, un avis signalait que les travaux de la passe à poissons étaient interrompus et les crédits reportés sur la réparation des écluses.(rappelons que la Grande est en panne depuis 4 ans, que la petite a la porte guillotine qui flotte au grès du vent et que la navigation se fait par la vieille écluse avec obligation de rupture des convois poussés... « *on construit de belles passes pour les poissons qui ne demandaient rien, mais les bateliers qui demandent des écluses qui fonctionnent n'obtiennent rien...* » : ces propos pleins de bon sens de notre confrère Marc Dumont du Potemkine ont été entendus par Mr Cardo et transmis en haut lieu : merci à tous.

Du Coté des frets

Voilà la triste réalité proposée par des courtiers qui ont signé le protocole : ces frets devraient pratiquement être multipliés par 2 pour ne pas travailler à perte :

De Dunkerque à Liège (5.40), de Gand à Dunkerque (3.50), de Arleux à Rotterdam (5,75), de Rouvignies à Wageningen (5,75) , de Dunkerque à Givet (5,40)

...Il y a aussi des choses sympathiques :

Chalons/marne à Walsoorden (20,00 €) avec Wincanton Thionville ; Dunkerque à Leer (11,75 €) avec CFNR Dunkerque : c'est en progrès.

...et des comportements préoccupants :

On nous signale des exemples de transports refusés par le client à un prix approchant du seuil de rentabilité pour le confier à un autre courtier moins scrupuleux et au batelier inconscient qui continue de travailler à perte. Rappelons aux clients et aux courtiers qu'il est interdit de proposer le travail à perte, et que le transporteur se souvienne qu'il encourt de lourdes peines en agissant ainsi.

...et des propos étonnants parmi lesquels j'ai retenu deux merveilles :

- TMF Dunkerque qui me propose 5€40 pour Liège avec des brams et auquel j'explique que le travail à perte est autour de 9€50 . La réponse, merveilleuse de décontraction : « *Oui mais nous on n'a pas signé le protocole* »...c'est la nouvelle version citoyenne, intéressante il est vrai lorsque vous serez contrôlé en excès de vitesse et que vous pourrez dire au juge que vous n'avez pas signé ni reconnu le code de la route.
- Lalemant Béthune qui le lendemain de la signature du protocole expliquait à la délégation de bateliers bourrés de bonne volonté constructive que le protocole ne contenait rien et que la profession s'était fait rouler dans la farine. Il est certain que ce courtier n'a guère d'états d'âme : espérons qu'il se reprendra...car les frets qu'il propose méritent un regard critique.

...et des confrères prêts à tout :

Fin Avril, le « Satanas »(*) demande au « Calimero » de refuser d'aller vider du sable au port de Tolbiac, car le courtier a demandé à ses bateliers artisans de faire une action de grève pour contraindre le client à le garder comme courtier. Par solidarité, notre ami (et néanmoins président de La Glissoire) Daniel Claeys donne son accord et continue d'approvisionner comme à l'accoutumée son port d'Alfortville .

Quelques jours après, les barrages se mettent en place dans Paris : Daniel y est bien évidemment. Et voilà notre « Satanas » qui en profite pour faire un transport sur Alfortville et compléter le stock pendant la grève des confrères. Résultat : le « Calimero » se retrouve après la grève en arrêt total pendant une semaine parce que son client n'a pas besoin de marchandise.

**le nom de ce bateau a été délibérément modifié pour ne pas permettre son identification*

S'organiser maintenant pour progresser

Ces dernières semaines ont été riches en évènements : il s'agit maintenant de ne pas perdre le bénéfice de la mobilisation de la profession :

- s'arrêter sur les choses désagréables ne sert à rien si ce n'est à faire le jeu de ceux qui veulent faire des marges toujours plus grosses sur notre travail
- continuer de travailler à perte ne peut que nous mener à la faillite et au chômage

Il convient donc de prendre les problèmes par le bon bout

Pour le moment, le plus urgent est de donner toutes les informations BONNES OU MAUVAISES sur les prix proposés de façon à permettre à la DGCCRF d'orienter ses investigations.

Certains ont peur de se voir refuser des propositions de transport s'ils réclament des prix corrects : ils ont raison d'avoir cette crainte, mais ils ont tort d'y succomber. Les courtiers capables de ces comportements savent qu'ils ne sont pas à l'abri de sanctions pénales, et dites vous bien que celui qui accepte des prix anormalement bas va vers de grandes difficultés dans les semaines ou les mois qui viennent : on ne peut pas éternellement compenser le manque à gagner en travaillant plus, toujours plus jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de sous dans la porte monnaie.

S'il n'y a pas de radars le long des routes, les automobilistes ne ralentissent pas : sur le bord de nos voies d'eau, il nous faut des radars économiques si l'on veut que les donneurs d'ordre respectent la loi : mais attention, la loi s'applique aussi aux bateliers...

Ne vous laissez pas détruire par les prix bas et par les sanctions qui suivront