



Rencontre entre les courtiers et La Glissoire Courtoisie et fermeté au rendez-vous ! Pour interdire le travail à perte.

Courtiers présents : Cemex, Transest, STF, Lalemant, Scat/Davennes, Wincanton, Overmeer, Bridiers, Van reeth
Excusés : CFNR, Coalis, Gout, Foucart, Giocanti.

Ce sont donc 15 entreprises de courtage qui se sont senties concernées par la rencontre que nous leur avons proposée : les gros armements/affréteurs toutefois ne se sont pas déplacés : faut t'il y voir une forme de mépris ou de désintérêt pour la réalité de la petite batellerie ? Il est vrai qu'ils semblent naviguer économiquement dans la quiétude absolue si l'on s'en réfère aux propos du CAF. Décidément, la Crise mondiale confirme qu'elle a élu domicile dans le monde du travail.

Personne, au cours de la réunion n'a contesté la réalité de la crise qui frappe la batellerie artisanale et la faiblesse extrême des prix pratiqués : certains y voient la responsabilité unique des bateliers « qui ne doivent pas accepter les prix trop bas », mais qui ne disent pas ce que doit faire le batelier qui a cette démarche et reste au pieu à regarder les autres passer, contraint de finalement partir au prix proposé parce qu'il ne peut pas éternellement rester sans travailler.

Contradiction énorme : ce sont les mêmes qui nous ont dit ensuite qu'on allait faire fuir tous les clients et tuer la profession en réclamant la mise en place d'un seuil légal : il nous a même été dit que l'on « devait réfléchir avant de tout casser! » : Cette façon de regarder le batelier comme la bête d'eau rustre et soumise n'était heureusement pas partagée par la quasi majorité des présents. Dans tous les cas, on ne se laissera pas enfermer dans l'idée que l'on est responsable de nos malheurs en acceptant les prix bas et que l'on prépare nos malheurs de demain en exigeant des prix corrects et respectueux de la Loi en place (l'article 209 du CDPF).

Nous avons précisé que la batellerie n'accepterait plus le travail à perte et déposé des préavis d'actions qui seront décidées par l'assemblée Générale et qui auront pour but d'exiger du Ministère de rendre applicable l'Article 209 .

La glissoire a présenté la grille de calcul issue de l'étude NEA actualisée avec la définition descriptives prenant en compte les temps d'attente, de chargement et déchargement, de navigation à vide et à charge pour aboutir à une estimation réaliste du seuil Légal, correspondant au prix estimé de l'exploitation du bateau pour un transport donné. Cette grille a été reconnue par les courtiers présents comme étant représentative des coûts réels d'exploitation et les critères retenus par La Glissoire n'ont pas fait l'objet de contestations, sachant que les temps nécessaires au chargement et déchargement ainsi que les délais de planche ont été fixés à 4 jours pour les affrètements classiques mais peuvent être négociés pour tenir compte de la réalité d'un trafic ou d'installations portuaires très rapides ou très lentes.

Les différences de tarification qui résultent de cette application avec les prix pratiqués à ce jour sont importantes dans de nombreux cas : Voilà quelques applications du mode de calcul retenu :

- Les céréales de haute seine vers Rouen pour un 1000 tonnes accusent un retard de 2.5 à 4 Euros
- Les Marles - Bonneuil pour un canal du Nord sont entre 2 et 3 euros sous payés,
- Les Walsum - Isbergues pour un 900 Tonnes payés 5 € devraient être à 11 €
- Notre grille donne pour un 1000 tonnes, de Rotterdam à Ottmarsheim 13.80€, de Ottmarsheim à Rotterdam 10.00€, de Rotterdam à Thionville 10.17€, de Thionville à Rotterdam 12.80€, de Rotterdam à Kelheim 18.26€ et de Kelheim à Rotterdam 16.80€...chacun fera ses comparaisons.

Il n'y a pas eu de tollé de la part des affréteurs sur ces propositions, mais un certain scepticisme sur la possibilité de les mettre en place : il convient cependant de noter que ces prix sont très voisins de ce qui était pratiqué il y a à peine 2 années .

Une intervention du représentant de CEMEX (transports de sables) a retenu notre attention : il a précisé que dans les années qui ont précédé la crise il avait pour stratégie de s'attacher avec les artisans à fixer des rémunérations qui tiennent compte des coûts réels qui étaient peut être un peu plus bas que certains autres transports dont les prix fluctuaient . Avec l'arrivée de la crise, il a eu à s'expliquer avec ses clients pour éviter de casser les prix : il ne lui paraissait pas logique d'écraser les transporteurs qui pendant les années fastes avaient « joué le jeu à des prix convenables » . Aujourd'hui, il nous indique que l'application de notre grille l'amène à des prix très voisins de ceux qu'il pratique : cette démarche mérite d'être réfléchie par tous.

Un gros Problème : les prix pour les Freycinets

L'application de l'étude NEA pour les transports utilisant les petits canaux donnent un résultat que nous avons comparé avec les prix de CIS sur des tonnages de 262 t 500. Voici quelques exemples :

Berry au Bac – Ghlin : CIS = 11.50 €/T ; NEA = 22.17 €/T

Acy Romance – Ooigem	CIS = 12.40	NEA = 25.60
Courmelois – Brugges	CIS = 12.77	NEA = 27.13
Nemours – Ruysbroeck	CIS = 15.21	NEA = 30.02

On voit qu'il faudrait doubler les prix pour arriver à assurer l'avenir durablement, c'est à dire pour permettre de supporter le coût de reconstruction de bateaux neufs.

La conclusion est simple : la politique d'abandon de nos petits canaux, l'absence totale de stratégie de modernisation et d'agrandissement de nos voies d'eau conduit aujourd'hui à ce que le bateau Freycinet va inexorablement vers sa disparition du paysage économique.

- Doubler les prix de fret équivaut à éloigner définitivement les quelques clients qui restent
- Maintenir voire améliorer un peu ces prix ne sera qu'une faible mesure d'accompagnement de la disparition de ce type de bateau. Autrement dit, dans quelques années, avec les départs en retraite, il restera tellement peu de bateaux que le client s'éloignera parce qu'il ne trouvera plus de cale : vive le Grenelle de l'environnement et sa poudre aux yeux, on trouvera les tonnages sur nos routes un peu plus encombrées.

L'assemblée générale de la Glissoire devra se prononcer sur ce qu'il convient de défendre comme position. Notons simplement que si nos canaux avaient été simplement agrandis au gabarit Campinois ou Canal du Nord l'application NEA représenterait un prix de 14 €/T sur un Nemours – Ruysbroeck : il n'y a pas de commentaire à faire si ce n'est de souligner l'erreur de nos Ministères successifs qui ont toujours maintenu le transport Fluvial au rang du Parent Pauvre des transports. Incompétence ou intérêts financiers ?... Pourquoi avoir opté pour des modes de transport qui consomment plus de carburant et génèrent des coûts de réalisation et d'entretien beaucoup plus juteux pour les BTP (grands argentiers des campagnes électorales)...

Danger nous ont dit plusieurs courtiers : le problèmes des 38 m aujourd'hui doit être posé pour les bateaux jusqu'à 1500 Tonnes qu'il est doré et déjà plus possible de financer en construction neuves : c'est à dire que dans 10 ou 15 ans ils vont commencer à manquer dans le paysage fluvial

Contrôle et transparence des prix

L'idée de la mise en place d'un système de contrôle des prix pratiqués n'a pas suscité un enthousiasme délirant : il est clair qu'il y a un souhait de continuer à agir dans la discrétion la plus totale, voire dans le secret absolu. C'est un concept que nous ne pouvons partager, car le libéralisme économique n'a jamais été synonyme de secret économique. La vie de toute entreprise est soumise au contrôle de la collectivité, et ce n'est pas un hasard si le législateur a institué l'obligation d'étiquetage des prix dans le commerce.

De la même façon, la profession doit avoir la possibilité de contrôler si les prix pratiqués se situent dans la légalité, et c'était bien le cas auparavant avec l'affichage des voyages au tableau : personne à l'époque n'a prétendu que cela affaiblissait le transport fluvial. La Glissoire considère non seulement que le prix doit être contrôlé par la profession, mais aussi que le client doit être informé du prix qu'il paye réellement pour le transport : un modèle de déclaration d'affrètement à plusieurs volets destinés aux divers parties sera proposée au Ministère pour permettre l'exercice d'un contrôle effectif et la transparence la plus grande.

Pour conclure,

disons que certains courtiers nous ont dit clairement l'intérêt qu'ils portaient à notre démarche et conseillé de recommander à nos adhérents d'utiliser dès maintenant notre grille de calcul. Ils ont aussi souligné les difficultés réelles qu'ils traversaient et la concurrence acharnée entre courtiers qui les obligeait à traiter des contrats d'affrètement à des prix qui ne les satisfont pas : en ce sens, mettre en place la transparence ne pourra qu'aider les courtiers à se libérer de ce genre de pression en les obligeant à rester dans la limite légale. La Glissoire leur a demandé d'intervenir à tous les niveaux (Ministère, préfets, élus, clients...) pour dire le besoin de réglementer en urgence le seuil de rémunération dans les transports. De ce point de vue, il nous faut dénoncer les mêmes pratiques dans le transport routier (Ils nous ont indiqué des frets camion de 6 €/T de la haute Seine à Rouen) ainsi que dans le transport Ferroviaire (1 Milliard d'€uros de perte en 2009 pour le fret SNCF.

Enfin, il nous reste à décider des actions à entreprendre et des contacts à prendre notamment avec nos homologues Belges, Hollandais et Allemand pour essayer d'obtenir une harmonisation des règles, des droits et des obligations de toutes les parties : c'est à ce niveau que l'on trouvera les solutions durables...Mais menons déjà notre réflexion en France...Rendez vous Samedi à 9 heures salle de la Mairie à Marolles.

A Douai : Rendez vous Dimanche 18 Avril à 15 H

sur le terre plein au coin du large de Dorignies près du Pont du Polygone (Pont bleu) pour une réunion d'information sur les résultats de l'assemblée Générale de la Glissoire et pour prendre les décisions d'action.

Lundi 19 au matin, vous pourrez venir aux renseignements à bord de l'ESMERALDA amarré juste en face : je me tiendrai disponible.

Tous à vos portables et à vos VHF pour faire passer le message