



Email :

Première table ronde ce Lundi 8 Mars 2010 Compte rendu de la CNBA En accord avec La Glissoire

Les Présents :

M. HAMY, BESSARD, CHABANEL (Ministère), M.DOURELLENT, LAVAL et Mlle STUELSATZ (CNBA), M.CLAEYS et CARPENTIER (La Glissoire), M.DALAISE(CAF), M.ROSE (AUTF), M.GRANIER (AVF), M. GUYONNET (Logistra) ,M.FOUQUIER Alexandre et André (STF), M.LIJKO (SCAT), M.BICQUAND (transest)

Suite aux sollicitations expresses des représentants de la profession artisanale batelière, le Cabinet du Ministère des Transports s'était engagé à rassembler les différents acteurs de la voie d'eau afin de trouver une voie de consensus dans le but de stabiliser les prix, et éviter l'effondrement du marché. Seuls quelques uns d'entre eux ont répondu présents, dont plusieurs courtiers et l'AUTF en qualité de représentant des clients.

Un plan de soutien et de modernisation, au stade de réflexion et d'ébauche, puisque non encore approuvé par le Gouvernement a été présenté. Il comprendrait 4 volets, dont un volet financier (exonération de la TIPP et plus-values en cas de cession et réinvestissement, moratoire des péages temporairement, redéfinition du Plan d'Aides à la Modernisation), un volet relatif à la régulation du marché (application stricte de la réglementation relative au cabotage, la vigilance accrue sur le travail à perte), un volet « fluvio-maritime » (autorisation de la navigation en zone fluvio-maritime, question du pilotage, réflexion quant à la THC), un volet « profession » (création Bac Professionnel transport fluvial, instauration de règles d'équipage minimum, assouplissement des normes techniques).

Est à préciser la prudence quant à l'annonce de telles encouragements et mesures, puisque ceux-ci ne relèvent pour le moment que de projets.

A été rappelée l'impossibilité d'établir des prix de fret contraignants, puisque contraires à la liberté d'échange et aux principes fondamentaux de l'économie libérale.

La parole a été donnée aux présidents de la CNBA, de la Glissoire et du Caf, lesquels ont réaffirmé la situation difficile des bateliers. M.DOURELLENT a appuyé, entre autres, une exonération de la TIPP et des plus-values, un encadrement du cabotage, la souplesse de contrôle eu égard aux normes techniques, et la nécessaire préoccupation de la formation. M.CLAEYS a insisté sur la baisse des tarifs, le manque de soutien des courtiers et la question de la survie du pavillon français. Le CAF, par la voix de M.DALAISE a soutenu les mesures d'exonérations fiscales, les règles d'équipage, la fongibilité du Plan d'aides à la Modernisation et un moratoire des péages. Il a soulevé la prudence quant à la question du cabotage.

M.ROSE, représentant de l'AUTF souligne la prise de conscience des clients, et leur vigilance quant à la préservation du pavillon français. Il remarque la lenteur de la mise en place du décret 44 t, sa faveur à la mutualisation des THC, mais rappelle l'impossibilité de déterminer une tarification plancher.

M.GRANIER introduit la possibilité de recourir au report modal (pré et post acheminement routier), ainsi que la contractualisation à temps afin de sécuriser les revenus des artisans.

M.GUYONNET fait observer la difficulté qu'il rencontre à trouver des transporteurs, ceci notamment eu égard au gabarit Freycinet. Il reconnaît cependant le mouvement de baisse généralisé des prix de fret.

M.LIJKO souligne le projet de groupement des courtiers afin de favoriser leur représentation, la défaillance d'entretien du petit réseau et la difficulté pratique d'établir des prix de fret plancher.

Les clients et courtiers proposent, entre autres, la contractualisation à temps des transports, la possibilité d'indemniser les déplacements à vide (mesure en apparence difficilement applicable), la facturation des péages de VNF au compte des clients.

Au terme des discussions, émerge le consensus autour de la réalisation d'une étude, déterminant le coût moyen d'un transport, selon son gabarit (ou classe), et son bassin. Cette étude, réalisée par la CNBA et/ou le Ministère (en concertation avec les clients et courtiers), sans devenir un instrument réglementaire peut être érigé comme indicateur et point de repère de la profession batelière.

Aucun calendrier n'est pour le moment déterminé quant à la concrétisation du plan de soutien, ce projet étant au stade d'ébauche, il doit faire l'objet de discussions interministérielles, et d'une approbation gouvernementale.

Les parties sont appelées à travailler ensemble, et à se réunir une fois l'étude achevée, laquelle prendra 2 mois minimum.

Souhaitant que ces mesures et concertations augurent d'une reprise favorable, je reste à votre disposition pour tout élément complémentaire.

Michel DOURELLENT

C'est Clemenceau qui disait « pour enterrer un problème, créez une commission »

En résumé nous sommes face à quelques projets soporifiques et confrontés au libéralisme économique qui autorise clients et courtiers à nous faire disparaître et à s'entendre sur les prix les plus bas, mais interdit aux bateliers de disposer d'une base réglementaire et contrôlée. On est tous égaux, , au pays de Voltaire et d'Hugo mais pas de la même façon! ...et visiblement, les donneurs d'ordre sont plus égaux que nous ! Je crois bien qu'ils ont confondu « table ronde » et « tourne en rond », à nous de savoir si nous acceptons d'être laminés !

La Glissoire organise le 20 mars une assemblée à Conflans au JE SERS, et une autre dans le Nord (date et lieu à préciser) : ce sera le moment de se positionner.

J'apprends encore aujourd'hui que 2 confrères ont cessé leur exploitation: signalez moi tous les cas semblables.