

# Cap à l'amont



N° 15 – vendredi 5 mars 2010

Curieuse situation : Il faut que l'hypocrisie cesse.

## **Les nouvelles qui circulent font apparaître que 85% de transporteurs fluviaux Néerlandais sont en très grande difficultés.**

Un groupement de bateliers néerlandais (EUBO) formé en décembre 2009, réalise une enquête et recueille l'avis de 232 exploitants pour définir les prix de fret minimum qu'il faut exiger. Il appelle ses membres à refuser les propositions en dessous des seuils fixés au départ de ARA (Amsterdam-Rotterdam-Anvers) vers .Krotzenburg (5,10 €), Karlsruhe (5,50€) , Mannheim (5,00€) , Dillingen/Thionville (5,80€), Duisburg (2,60€), Julia (3,50€).

Ceci est un remarquable travail, mais avec ces prix ils vont au suicide collectif : en effet, une étude réalisée en 2003 par « NEA » (cabinet néerlandais accrédité par les autorités des Pays Bas), a défini le prix de revient des Navires fluviaux : Je me suis « amusé » à appliquer cette étude à deux destinations au départ de ARA :

	500 t	750 t	1000 t	1500 t	2000 t	3500 t
pour Karlsruhe	12,41 €/t	10,45 €/t	9,74 €/t	9,33 €/t	9,13 €/t	7,83 €/t
pour Thionville	13,13 €/t	11,07 €/t	10,31 €/t	9,88 €/t	9,67 €/t	8,30€/t

Ce calcul est fait en supposant 3 jours pour charger/vider, 10h de déplacement à vide et un jour d'attente à l'affrètement : s'il s'agit d'un contrat avec retour à vide, le coût augmente et passe avec un 3500 t à 9,24 €/t pour Karlsruhe et 11,48 €/t pour Thionville. Alors, me direz vous, ce n'est qu'une étude et que vaut t'elle ? : l'ennuyeux dans l'affaire, c'est que je m'étais essayé à différents calculs pour estimer mon prix de revient, et je suis toujours arrivé dans la même fourchette à plus ou moins quelques dizaines de centimes, cela donne à penser que l'on n'est pas loin de la vérité.

Il s'agit bien évidemment de tarifs qui permettent d'assurer la durabilité d'une entreprise de transport fluvial avec une rémunération de l'équipage qui tourne à 1,5 fois le Smic pour le Capitaine et 1 fois le Smic pour le matelot : on n'est donc pas dans la gabegie, sachant que la semaine du batelier artisan est de 70 à 80 heures (heures supplémentaires pas payées évidemment).

En dessous de ces prix, il n'y a pas photo : vous ne pouvez pas tout payer (assurances, gas oil, amortissement, charges, salaires...) et au bout de l'année, c'est le compte en banque qui a diminué parce que vous avez tiré sur vos économies pour éponger les trous ou tout simplement pour manger. En d'autres termes, ça veut dire que vous avez moins d'argent dans la porte monnaie à la fin du voyage.

Après l'action de La Glissoire et les menaces de barrages , le ministère s'est engagé à réunir une table ronde avec tous les acteurs du fluvial pour élaborer un accord cadre. Certes, ça ne peut pas être négatif d'introduire quelques règles de conduite dans l'environnement économique fluvial, mais il faut se rendre à l'évidence : le Ministre et le gouvernement refusent de cette façon d'assumer leurs responsabilités, alors qu'il sont parfaitement au courant de la réalité de la batellerie. Dans son N° 86 de décembre 2009, le commissariat général au développement durable publie la chute catastrophique des prix de fret fluvial. Tout le monde sait que ça ne peut que se terminer par un effondrement massif de l'artisanat batelier et pourtant on est obligés de constater que leur seul argument est de faire référence au libéralisme économique et de se retrancher derrière l'Europe pour ne pas bouger le petit doigt et surtout ne demander aucun compte aux autorités néerlandaises qui ont organisé cette chute des prix et qui l'entretiennent , créant là aussi les conditions de l'effondrement de leur batellerie artisanale et la reprise en main par de grands groupes financiers qui auront tout loisir d'acquérir à des prix défiant toute concurrence accompagnés de subventions généreuses sortant de la poche du contribuable qu'il soit Néerlandais, Français ou tout simplement Européen.

Aujourd'hui, des sociétés comme EDF et Arcelor augmentent leurs marges en étranglant les bateliers et demain le contribuable sera sollicité pour développer des plans d'aide et aura le sentiment de financer indûment les transporteurs : en réalité EDF et Arcelor ont déjà pris la monnaie ainsi que les céréaliers, BTP et autres clients de la voie d'eau ! C'est beau le libéralisme !!! Mais qu'attendent nos dirigeants pour mettre un terme à ce massacre ?

### **Il est temps de se poser la question : vers quel abattoir nous emmène t'on ?**

Il faut savoir que la première « table ronde » est organisée par le Ministère ce Lundi à 10h30 : surprise, La Glissoire a été oubliée dans les organisations invitées (CNBA, CAF, Chargeurs, Courtiers....) : il a fallu ferrailer pour obtenir qu'il y ait 2 représentants qui seront Daniel Claeys et Didier Carpentier.

Cette réticence à recevoir la Glissoire est une très bonne nouvelle : cela veut dire qu'elle pose les bonnes questions et qu'elle dérange. Mais ça éclaire aussi sur la volonté réelle de nos dirigeants qui souhaitent surtout nous mener en bateau : à nous de leur démontrer que nous ne sommes pas prêts à leur laisser la barre pour nous emmener tout droit vers les écueils.

**Il faut absolument des prix normaux pour survivre : une étude comme celle de NEA peut être proposée aux autres pays européens : si le Ministre ne veut pas s'engager sur ce point là et mettre tout son poids dans la balance, ce sera signe qu'il a décidé d'abandonner l'artisanat Batelier**