livreshebdo.fr

Après la liquidation de Ziegler, le transport du livre se réorganise - Livres Hebdo

Par Souen Léger

5–7 minutes

Après la liquidation judiciaire de Ziegler France, le transport du livre dans le Grand Ouest se réorganise. Pour assurer sa continuité, la Commission de liaison interprofessionnelle du livre (Clil) a agréé un nouveau transporteur, Gautier Fret et Solutions (GFS), qui depuis le mois de juin a repris une partie du périmètre auparavant couvert par Ziegler.

Moins de 10 librairies impactées par la loi Gayssot

La situation logistique s'est, depuis, améliorée. Elle apparaît à ce stade moins critique que redouté pour les librairies lors des Rencontres nationales de la librairie. D'après les données de la Clil, moins de dix librairies (sur 350) ont été contraintes de s'acquitter, auprès des sous-traitants impayés, de factures pourtant déjà réglées. À ce jour, le montant global de la note atteint près de 10 000 euros. Les cas concernent principalement des livraisons assurées par de très petits transporteurs.

Cette mesure cruciale de la loi Gayssot, qui permet de protéger le transporteur, n'épargne pas la plateforme Prisme, concernée

par une note d'environ 220 000 euros, divisée entre frais de plateforme (environ 157 000 euros) et frais de transport (environ 63 000 euros). Dans ce contexte, l'intégration de GFS s'est faite pas à pas. En lien de longue date avec la filière, celui-ci propose un service et une grille tarifaire proches de ceux de Ziegler. Sa mise en place a néanmoins été encadrée avec prudence, la plateforme Prisme ayant exigé des garanties bancaires solides afin de prévenir tout nouveau risque de défaillance.

« Les libraires qui ont reçu les factures devront payer quoi qu'il arrive »

« C'est un peu comme quand vous préparez l'essence à la borne. La banque met une somme de côté qu'elle doit garder disponible en cas de défaut de paiement. GFS a donc dû montrer plus que patte blanche puisque cette somme correspond à un à deux mois d'activité. De fait, en cas de défaut de paiement, Prisme pourra activer cette garantie et être payé d'entrée de jeu », détaille **Sandrine Gendre**, présidente de la Clil.

Aujourd'hui, près d'une centaine de libraires ont déjà basculé vers le nouveau prestataire, avec des retours jugés très positifs. Les autres structures continuent, pour l'instant, de s'appuyer sur Heppner et Geodis, les deux autres transporteurs agréés vers qui les librairies se sont tournées en urgence au moment du redressement judiciaire de Ziegler.

Reste toutefois un point de tension majeur : les sous-traitants mobilisés par Ziegler ont jusqu'à octobre prochain pour réclamer leur dû. Le risque pour les libraires de se voir doublement facturés n'est donc pas totalement écarté. Pour rappel, la loi Gayssot prévoit qu'en cas de non-paiement, le transporteur peut

se retourner contre l'émetteur du flux, en l'occurrence Prisme, ou contre le destinataire final, c'est-à-dire les libraires. *« Le donneur d'ordre, dans ce schéma, est le libraire. Or l'expéditeur apparent, c'est-à-dire celui qui s'affiche sur les étiquettes, est Prisme »*, détaille **Sophie Salmon**, secrétaire générale de la Clil.

Transparence, constitution d'un fonds et vigilance sur le secteur du transport

« Je pense que, pour les sous-traitants de Ziegler qui s'occupaient notamment des derniers kilomètres de livraison, il est assez compliqué de facturer plusieurs petites structures. De la même façon, ceux qui faisaient les trajets entre Rennes et Prisme et qui ignoraient la nature des clients finaux, vont avoir tendance à se retourner plutôt vers Prisme », poursuit-elle, convaincue que *« quelque part, ce qui impacte Prisme aujourd'hui, a protégé les libraires. »*

Peu optimiste sur les marges de contestation possibles pour contrer cette double facturation, l'équipe de la Clil a décidé d'explorer différentes pistes permettant, à l'avenir, de limiter les risques. Outre les garanties bancaires désormais exigées, la création d'un « fonds Gayssot » est à l'étude. Il ne viserait pas à compenser les pertes actuelles, mais à constituer un mécanisme de protection en cas de nouvelle crise. *« On est en train d'y réfléchir pour ne plus être ainsi pris par surprise, mais tout cela prend du temps »*, indique Sandrine Gendre, qui conseille également aux libraires impactés de se constituer en collectif pour, par exemple, demander aux pouvoirs publics une aide exceptionnelle visant à réparer le préjudice subi.

« Il ne faut pas oublier la très forte

interdépendance des acteurs »

Enfin, la Clil souhaite renforcer sa pédagogie auprès des professionnels, encore souvent peu familiers des mécanismes du transport et des responsabilités engagées en cas de défaillance*. « On n'est pas à l'abri de la défaillance d'autres transporteurs. Certes, le livre traverse une crise mais le secteur du transport, dans son intégralité, souffre aussi. Du fait d'une économie qui se porte moins bien, les flux reculent et le transport avec eux. Il faut donc se prémunir au mieux de la loi Gayssot et que les libraires se tiennent informés »*, soutient Sandrine Gendre.

Et Sophie Salmon d'abonder : *« Le secteur du transport a une économie de bout de chandelle. Il suffit d'un client défaillant pour que la tournée d'un transporteur ne soit plus rentable. Il ne faut donc pas oublier la très forte interdépendance des acteurs. »*