



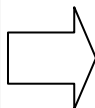
## 3 Syndicats d'artisans bateliers

Réunis à LIEGE le Vendredi 28 Septembre 2012

La Glissoire (France) Notre droit (Belgique) et ASV (Pays Bas)

### Un constat :

Les banques hollandaises et belges autorisent ceux qui ont pris le risque d'acheter des gros bateaux, très chers à ne pas payer leurs dettes et à reporter le remboursement de leurs emprunts sur de nombreuses années.

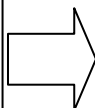


### Un résultat :

Les gros tonnages, les plus performants et les plus endettés tombent les prix, s'emparent des marchés, acceptent n'importe quelles conditions. Mais leur dette augmente au fil des reports d'échéances jusqu'au jour où ils seront remerciés

### Deux poids deux mesures

Les mêmes banques refusent d'accorder des prêts pour des bateaux plus petits ou plus anciens qui doivent changer leur moteur ou faire de gros travaux pour garder leur bateau en état compétitif.



### La mise à mort des petits bateaux

Les transports se raréfient, les prix de fret sont en baisse : celui qui accepte ne gagne plus assez pour maintenir son matériel et celui qui refuse reste amarré : dans tous les cas, l'issue est la disparition.

Depuis plusieurs années, les Etats Néerlandais et Belges cautionnent les emprunts énormes consentis par les banques pour l'achat de bateaux neufs de très gros tonnages qui cassent le marché :

### L'article 87 du Traité européen dit :

*Sauf dérogations prévues par le présent traité, sont incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit **qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.***

**Exigeons maintenant que soit mis fin aux aides illégitimes**

**RETENEZ BIEN LA DATE DU 8 NOVEMBRE 2012**

Ce jour là, les principales banques Européennes, la Commission Européenne et la Commission centrale du Rhin se réunissent à Bruxelles pour décider de la conduite qu'ils auront dans les prochaines années dans le financement des bateaux de navigation intérieure.

**Les 3 Syndicats Notre Droit, ASV et La Glissoire invitent tous les bateliers à se regrouper devant le lieu de la réunion prévue pour leur dire qu'ils exigent que chacun doit être à EGALITE devant les dettes.**

**Celui qui a pris librement le risque d'acheter un gros bateau doit en assumer toutes les charges : il n'est pas possible qu'il en soit libéré et qu'il puisse de cette façon mettre en péril tout le reste du secteur.**

**La Glissoire s'adresse à François HOLLANDE**

**Pour saisir l'Europe sur**

**La distorsion de la concurrence dans le transport fluvial**

Monsieur le Président,

La Directive 96/75/CE a imposé dans le transport fluvial européen « une plus grande souplesse commerciale en vue de parvenir à un régime de liberté d'affrètement et de fixation des prix de transport ». Cela s'est traduit au 1<sup>er</sup> Janvier 2000 par la libéralisation totale de l'affrètement fluvial dans l'ensemble des Etats membres.

L'objectif annoncé par cette directive était : « *d'exiger, dans l'intérêt public, un développement plus poussé et une meilleure exploitation des potentialités du transport par voies navigables en améliorant notamment sa compétitivité* ».

La première conséquence a été de priver les artisans transporteurs fluviaux de toute possibilité de regard sur la répartition du travail et sur les prix pratiqués. Dans les faits, cela a permis aux donneurs d'ordres, principaux bénéficiaires de cette **amélioration de la compétitivité**, de développer toutes les pressions possibles pour **réduire les prix du transport fluvial** et d'imposer des cadences et des exigences toujours plus grandes aux transporteurs.

A partir de 2005, le secteur bancaire néerlandais (bientôt rejoint par ses homologues belges) a décidé de lancer un vaste programme de construction de bateaux de transport fluviaux de très grandes capacités (2000 à 5000 tonnes) et d'un coût de construction très élevé. Les banques répondaient ainsi aux souhaits des grands donneurs d'ordre européens et ont obtenu le soutien de l'Etat Néerlandais qui s'est porté caution sur tout ou partie des financements.

Ces « gros porteurs » ont été privés (avec la fermeture de sites de production sidérurgique en 2008) des transports volumineux de charbon notamment : ils se sont rabattus sur les autres trafics en écrasant les prix qui sont été divisés par 3 en un trimestre sur certaines relations.

#### **La conséquence a été double :**

- Les exploitants de ces unités nouvelles de gros tonnages n'avaient plus les ressources suffisantes pour payer leurs échéances et les cautions d'état sont intervenues
- Les exploitants des plus petites unités (les plus nombreuses) ont perdu nombre de trafics et ont été contraints de supporter les prix bas qui les mettent eux aussi dans des situations financières précaires.

Aux Pays Bas et en Belgique, on est arrivés aujourd'hui à cette situation qu'un exploitant surendetté avec une unité neuve qui ne parvient pas à rembourser ses emprunts se voit autorisé par la banque à continuer d'exploiter à n'importe quel prix et n'importe quelle condition. Mais l'exploitant d'un bateau plus petit et plus ancien se verra refuser par la même banque un prêt financier pour engager des travaux indispensables à la poursuite de l'exploitation, alors même que cet emprunt représente un engagement modeste et supportable par l'exploitation.

On constate donc que les aides apportées par les Etats néerlandais et belges et relayés par les dispositifs bancaires faussent la concurrence en permettant aux exploitants des unités les plus modernes et les plus performantes de ne pas assumer les charges réelles de leurs emprunts en étant exonérés du remboursement du principal de leur prêt qui se trouve différé d'année en année depuis 2008/2009: le transport fluvial se trouve donc aujourd'hui dans une situation de perturbation grave du marché.

Nous vous demandons, Monsieur le Président, de saisir la Commission Européenne pour demander :

- 1- A ce que soit mis fin à ces pratiques qui constituent une infraction à l'article 87 du Traité.
- 2- D'intervenir pour demander au titre de l'Article 7 de la directive 96/75/CE la mise en place de mesures appropriées visant entre autre à :
  - o Interdire au secteur bancaire de différer durablement des remboursements d'emprunt dans des conditions qui créent une grave distorsion des règles de la concurrence
  - o Imposer le respect des charges contractées par les exploitants qui ont librement choisi de prendre le risque d'emprunter des sommes excessives.
  - o De veiller à ce que le secteur bancaire ne puisse continuer à contribuer au surendettement de professionnels du fluvial.
  - o Rétablir les financements des exploitations fluviales traditionnelles pour leur permettre d'engager les travaux de grosses réparation leur permettant de rester compétitifs
  - o Veiller à ne pas persévérer dans la déstructuration du marché par la mise en service de grosses cales supplémentaires.
- 3- De mettre en place certains instruments permettant durablement à nos entreprises de « vivre » correctement et visant pour l'essentiel à garantir des prix minimum aux transporteurs et des règles européennes communes en matière fiscale et sociale ainsi sur les conditions de réalisation des transports : nous reviendrons vers vous pour préciser cette demande.  
Sur ce point, la banque néerlandaise ING dans ses conclusions d'un rapport de marché publié récemment relève « *la combinaison d'une trop grande prise de risque de la part des entrepreneurs fluviaux et d'un pouvoir de négociation limité vis-à-vis des donneurs d'ordre* » et considère « *que l'Etat serait fondé à intervenir, en instaurant par exemple un prix plancher, mesure cependant contraire à l'air du temps et à la réglementation européenne* » : ces conclusions surprennent, venant du milieu bancaire mais disent clairement le besoin de revoir quelques règles du « marché libre » qui fragilisent le secteur fluvial.

Monsieur Le Président, nos confrères belges viennent de recevoir un courrier de Mr Sim KALLAS, vice Président de la Commission Européenne, qui leur indique son intérêt sur les questions posées, mais qui précise que « *La directive stipule que la demande de mesures appropriées doit être faite par un Etat membre. Or jusqu'à présent une telle demande n'a pas été adressée à la Commission...* »

Nous souhaitons, Monsieur le Président, que cette demande soit portée par le plus haut sommet de l'Etat pour qu'elle soit traitée avec toute la célérité et l'attention nécessaires : notre profession est en très grande difficulté, cela est vrai pour l'ensemble des flottes européennes, et les conditions du libéralisme économique à outrance qui prévaut dans les transports risque à brève échéance de nous conduire sur la voie de difficultés encore plus grandes, voire à l'extinction définitive.

En France, l'artisanat batelier représente 60% des opérations réalisées : est t'il souhaitable pour l'intérêt public qu'il soit rayé de l'économie ?

Nous vous remercions à l'avance de l'intérêt que vous porterez à notre demande et vous prions de croire, Monsieur le Président à notre haute considération.

Le Syndicat La Glissoire,