|  |
| --- |
| Non-transparence de marché : des signaux positifs donnés par la Commission européenne et la Commission centrale pour la navigation rhénane. |

Initiée depuis une année et demie, la thématique de la transparence de marché vient de connaître deux réactions de la part des instances officielles.

Avec l’aval de l’Organisation Européenne des Bateliers et du conseil d’Administration de la CNBA, deux lettres, expliquant le cercle vicieux dans lequel l’économie du transport fluvial est plongé et réclamant des mesures pour en sortir, avaient été en effet envoyées le 28 juillet 2017 à Mme Elisabeth Borne, Ministre auprès du ministre d’Etat, Ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, et à Violetta Bulc, Commissaire de la Direction générale de la mobilité de la Commission européenne.

A ce jour, seule la Commission européenne a répondu. Celle-ci a rappelé le contenu la question centrale de notre lettre à savoir les raisons de la non application de l’interdiction du travail sous le seuil de rentabilité. A ceci, la Commission s’est contentée de rappeler que le marché est libéralisé depuis longtemps et que les contrats de de transport de marchandise par voie fluviale doivent être faits librement entre les parties concernées et les prix librement négociés. Une loi nationale qui établirait des prix minimums pour les opérateurs (transporteurs) doit être vérifiée par rapport à sa conformité avec le droit européen.

La Commission européenne n’a manifestement pas fait la nuance entre l’interdiction de travailler sous le seuil de rentabilité et la fixation de seuils de prix pour telle ou telle prestation de service.
Néanmoins la lettre précise dans sa fin que nous avons la possibilité de contacter ses services juridiques pour une analyse plus approfondie. Par rapport à la frugalité de cette réponse, il ne fait nul doute qu’un approfondissement de l’analyse soit possible. Toujours est-il que la Commission nous a donné un écho à notre démarche. Les suites à donner à ce contact noué, seront discutées lors de la prochaine réunion de la commission OEB «  Economie et marché » qui aura lieu le 19 octobre dans les locaux de la CNBA Paris. Cette commission est ouverte aux personnes extérieures. Si d’aventure des transporteurs veulent apporter leur pierre à l’édifice, ils peuvent le faire en contactant préalablement Joël Britsch ou Henri Lacour.

Du côté du Ministère, une rencontre a eu lieu entre M. Dourlent et M. Chamot. Initialement prévue avec M. Papinutti, elle s’est déroulée finalement avec M. Dehornoy qui a assuré que la lettre avait bien était reçue. Mais dans la perspective de notre réunion du 19 octobre, nous n’avons pas d’éléments de réponse jusqu’à ce jour.

Dans un autre temps, le groupe de travail de la CCNR sur l’économie du transport fluvial européen, a également rendu ses conclusions dans un rapport paru le 2 octobre 2017. Il fait mention de nombreux échanges qu’il y a eu ente le gouvernement néerlandais et des représentants du secteur au sujet d’un système d’enchère qui permettrait une meilleure transparence de marché. Ce système, soutenu par l’organisation ASV a connu un large écho mais pas suffisant pour être soutenu politiquement. ll a été dit en effet de lui que son caractère obligatoire n’était, une nouvelle fois, pas conforme aux règles communautaires. Quoiqu’il en soit le problème de la non transparence de marché a été reconnue aux Pays-Bas, pays du fluvial s’il en est.

LA CCNR a également mis en avant la non transparence dans l’attribution des rôles des différents acteurs de la chaîne du fluvial. Comment bien déterminer les limites des métiers tels qu’affréteurs, chargeurs, courtiers, clients, transporteurs ?

Dans la configuration actuelle, la CCNR a bien reconnu que les transporteurs étaient la dernière roue du carrosse. Pour y faire face, l’institution rhénane plaide à ce sujet pour une règlementation de la position de l’affréteur dans le secteur de la navigation intérieure ainsi que le regroupement des transporteurs dans des coopératives qui comprendraient également les affréteurs, qui pourraient mettre fin aux tensions naturelles qui découlent de la relation entre ces deux modèles d’entreprises.

La conclusion actuelle serait donc que le cercle vicieux ne pourra pas être réglé par des voies règlementaires, puisque chaque proposition se heurte à la non- conformité avec le droit européen, -ce qui reste à prouver, aucun travail juridique sérieux n’ayant été fait jusqu’à présent-, mais par une refonte de l’offre de transport avec une alliance entre transporteurs et affréteurs.

Quelque soient les accords ou les désaccords sur les solutions à donner à la crise que vit le transport fluvial, il semblerait que les institutions officielles aient enfin réalisé l’existence de troubles économiques structurels du secteur fluvial, et qu’elles cherchent des solutions pour y en sortir.