



Chambre
Nationale de
la Batellerie
Artisanale

Etablissement
Public National
à caractère
Administratif

43, rue de la
Brèche aux Loups
75012 Paris
Téléphone :
01.43.15.96.96
Télécopie :
01.43.15.96.97

E-mail :

CNBA.PARIS@wanadoo.fr
www.cnba-transportfluvial.fr

Madame Élisabeth BORNE
Ministre chargée des Transports
Ministère de la Transition écologique et solidaire
Hôtel de Roquelaure
246 boulevard Saint Germain
75007 PARIS

Paris, le 05 JUIL. 2017

Objet : non-transparence de marché dans le secteur du transport fluvial de marchandises

La Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA) est un établissement public national à caractère administratif placé sous la tutelle du ministère dont vous avez la charge.

Elle joue le rôle de chambre de métiers et représente les chefs d'entreprise de transport fluvial artisanal.

Suite à son conseil d'administration du 22 juin 2017, ses administrateurs souhaitent vous faire part du constat relatif à l'économie du secteur du transport fluvial. Celui-ci endure une pression tarifaire qui est chaque jour moins supportable pour la pérennité de nos entreprises. La multiplication de comportements économiques déstabilisateurs rend en effet le fonctionnement global du marché toujours plus opaque.

Le transport fluvial est structuré par de nombreux acteurs composant la chaîne logistique : entre le donneur d'ordre et le consommateur, il existe des courtiers de fret fluvial (affréteurs) ainsi que des commissionnaires de transport. Au milieu de cette chaîne logistique se situe le prestataire de service (transporteur fluvial de marchandises) qui pâtit de sa position concurrentielle actuelle.

Les affréteurs ont une meilleure vision du marché : ils sont informés des flux entrants et sortants de marchandises et de la disponibilité de la cale fluviale, alors que les transporteurs l'ignorent. Il en résulte que les affréteurs peuvent disposer à leur aise de la cale disponible pour leurs besoins, ce qui les renforce dans leur négociation commerciale avec le prestataire de service. Si la négociation échoue avec un transporteur, l'affréteur peut se tourner facilement vers un autre prestataire de transport ou vers un groupement de transporteurs (coopérative).

La multiplication des intermédiaires a également bouleversé l'équilibre entre ceux-ci et les transporteurs fluviaux. Les intermédiaires peuvent se communiquer les transporteurs libres pour une prestation. Ces derniers ne sont donc plus considérés comme une véritable partie contractante d'une négociation, mais davantage comme une variable d'ajustement des besoins en flux tendus des affréteurs.

Se pose également le problème des listes noires établies par ces mêmes affréteurs. S'ils estiment qu'un transporteur est trop exigeant lors de la négociation commerciale, ils peuvent se communiquer son identité entre eux et s'accorder pour l'exclure momentanément ou définitivement du marché des demandes de transport.

Une véritable course aux prix bas s'est progressivement mise en place dans le secteur, entraînant des comportements économiques néfastes pour l'ensemble de la chaîne. Ainsi, les transporteurs acceptent davantage des niveaux de prix de fret bas, compte tenu de leur faible marge de négociation. Cette spirale conduit à ce que de plus en plus de transporteurs travaillent en dessous de leur seuil de

rentabilité, contraints malgré eux d'accepter des prix de transport abusivement bas. Nous craignons que cette bulle, lorsqu'elle arrivera à son terme, ne mette en péril l'ensemble des acteurs de cette chaîne logistique.

Depuis la libéralisation du marché intervenue en 2000, il est impossible d'agir sur les prix et dans la contractualisation des frets. Cependant, la loi française interdit le travail en dessous du seuil de rentabilité : l'article L4463-2 du code des transports vient sanctionner les dérives sur les prix par une amende de 15 000 euros pour « le fait pour tout prestataire de transport public fluvial de marchandises d'offrir ou de pratiquer un prix inférieur au coût de la prestation qui ne permet pas de couvrir les charges, les frais et la rémunération du chef d'entreprise ».

La profession regrette que cet article de loi ne soit pas appliqué. En effet, ses décrets d'application n'ont jamais été rédigés.

En pratique, très peu de transporteurs ont saisi les autorités de la concurrence lorsqu'ils ont été confrontés à cette situation. Que cela soit dans le secteur du transport fluvial ou ailleurs, chaque saisine des autorités de la concurrence par un acteur économique s'estimant être lésé par la faiblesse du prix est déboutée. Or, il s'avère que cette non-transparence de marché doit être résolue sous peine de voir un pan du secteur du transport fluvial disparaître : conjugué à d'autres difficultés, le nombre d'entreprises françaises de batellerie artisanale continue de décroître.

Ces problèmes ont similairement été évoqués depuis 2013 en Belgique. Le gouvernement belge a réagi avec la promulgation de la loi du 3 janvier 2014 relative à l'affrètement et à la formation des prix dans la navigation intérieure concernant des matières visées à l'article 78 de la constitution. Elle prévoit notamment l'établissement d'une commission de navigation à même d'instruire des cas de déstabilisation du marché pour cause de travail effectué sous le seuil de rentabilité.

Aux Pays-Bas, des demandes pour remettre davantage de transparence de marché ont trouvé très récemment un écho auprès du ministère des Transports néerlandais. Même si les discussions n'ont pas abouti, elles indiquent que le problème se pose également dans ce pays où le transport fluvial assure plus de 30 % du transport terrestre de marchandises.

L'Organisation européenne des bateliers a pour sa part récemment envoyé un courrier à la Commission européenne à ce sujet.

Les représentants de la CNBA seraient très heureux de rencontrer un de vos collaborateurs afin d'échanger sur la mise en œuvre des décrets d'application précédemment évoqués ainsi que sur d'autres mesures en faveur du transport fluvial.

Le transport fluvial de marchandises ne manque pas d'atout et représente une solution viable pour bien des défis en termes d'environnement, de qualité de service et de développement économique. Cet immense potentiel est hélas sous exploité.

Les difficultés que nous venons de souligner ne sont en fait que la partie émergée de l'iceberg, mais nécessitent une intervention des pouvoirs publics.

Dans l'attente de votre réponse, je vous prie, Madame la Ministre, de bien vouloir recevoir l'expression de ma sincère considération.

Le Président de la Chambre nationale
de la batellerie artisanale

A blue ink signature, appearing to read 'MD', written over a horizontal line.

Michel DOURLENT