

**ARRÊT DE LA COUR (cinquième chambre)**  
20 mai 1987 \*

Dans l'affaire 272/85,

**Association nationale des travailleurs indépendants de la batellerie (ANTIB)**, représentée par M<sup>e</sup> E. Boyer, ayant élu domicile chez M<sup>e</sup> P. P. Schleimer, 26, rue Philippe-II, Luxembourg,

partie requérante,

contre

**Commission des Communautés européennes**, représentée par M<sup>me</sup> C. Durand, membre de son service juridique en qualité d'agent, ayant élu domicile chez M. G. Kremlis, également membre de son service juridique, bâtiment Jean Monnet, Kirchberg, Luxembourg,

partie défenderesse,

ayant pour objet l'annulation de la décision de la Commission des Communautés européennes du 10 juillet 1985 dans l'affaire IV/31029 — Régime des frets fluviaux en France: cotisation EATE (JO L 219, p. 35),

LA COUR (cinquième chambre),

composée de MM. Y. Galmot, président de chambre, G. Bosco, U. Everling, R. Joliet et J. C. Moitinho de Almeida, juges,

avocat général: Sir Gordon Slynn  
greffier: M<sup>me</sup> D. Louterman, administrateur

vu le rapport d'audience et à la suite de la procédure orale du 9 décembre 1986,

\* Langue de procédure: le français.

l'avocat général entendu en ses conclusions à l'audience du 3 février 1987,  
rend le présent

### Arrêt

- 1 Par requête déposée au greffe de la Cour le 6 septembre 1985, l'Association nationale des travailleurs indépendants de la batellerie (ci-après « ANTIB ») a introduit, en vertu de l'article 173, alinéa 2, du traité CEE, un recours visant à l'annulation de la décision que la Commission a prise, le 10 juillet 1985, sur la base de l'article 11 du règlement n° 1017/68 du Conseil, du 19 juillet 1968, portant application des règles de concurrence au secteur des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (JO L 175, p. 1), au sujet d'une convention interprofessionnelle instaurant en France un prélèvement sur les transports fluviaux à l'exportation (JO L 219, p. 35).
- 2 L'article 2 du règlement précité interdit les accords entre entreprises de transport qui sont susceptibles d'affecter le commerce entre États membres et qui ont pour objet ou pour effet de fausser le jeu de la concurrence à l'intérieur du marché commun. Toutefois, aux termes de l'article 5 de ce même règlement, l'interdiction de l'article 2 peut être déclarée inapplicable aux accords qui remplissent certaines conditions et notamment à ceux qui améliorent la qualité des services de transport ou qui contribuent à promouvoir une meilleure continuité et stabilité dans la satisfaction des besoins de transports.
- 3 En ce qui concerne les faits de l'affaire, l'exposé complet des textes de droit communautaire applicables, le déroulement de la procédure et les arguments des parties, il est renvoyé au rapport d'audience. Ces éléments du dossier ne sont repris ci-dessous que dans la mesure nécessaire au raisonnement de la Cour.

#### **Sur la réglementation du transport fluvial en France**

- 4 En France, le secteur du transport fluvial est soumis à une réglementation stricte dont trois éléments doivent être mis en évidence.

- 5 En premier lieu, alors que les transports à l'exportation, c'est-à-dire d'un port français vers un port étranger, peuvent être effectués par des bateliers français comme par des bateliers ressortissants d'autres États membres, les transports intérieurs ne peuvent l'être que par des bateliers français. Cette règle ne subit d'exception que dans le cas où, après avoir effectué un transport en partant d'un port étranger à destination d'un port français, un batelier ressortissant d'un autre État membre transporte des marchandises entre deux ports français pour se rapprocher de son point de départ. Pareil cas n'est pas fréquent puisqu'il faut que le tour de rôle de ce batelier soit arrivé, selon le système qui sera exposé ci-dessous, et que soit proposé à ce batelier un transport vers un point du territoire français situé sur son itinéraire de retour.
- 6 En second lieu, le code français du domaine public fluvial et de la navigation intérieure (ci-après « code de la navigation ») prévoit que les bateliers possédant un seul bateau (ci-après « bateliers artisans ») ne peuvent conclure que des contrats d'affrètement dits « au voyage », c'est-à-dire pour un voyage déterminé, ou « à temps », c'est-à-dire pour une période déterminée. Que ce soit pour les transports à l'exportation ou pour les transports intérieurs, ces types de contrats ne peuvent être conclus qu'après que les chargements aient été répartis selon un système de tour de rôle. A cette fin, les pouvoirs publics ont créé des bureaux d'affrètement dans les principaux ports fluviaux. L'attribution des chargements se fait dans l'ordre d'inscription (le « tour de rôle »), chaque batelier ayant toutefois la possibilité de refuser le chargement qui lui est proposé. En vertu du code de la navigation, les clients doivent être représentés dans ces bureaux par des courtiers en frets fluviaux qui jouissent ainsi d'un monopole.
- 7 Enfin, les autorités françaises fixent des prix obligatoires pour les transports intérieurs attribués selon le système du tour de rôle. Par contre, elles n'interviennent pas dans la détermination des prix des transports internationaux. Des prix minima sont toutefois négociés entre la Chambre nationale des courtiers en frets fluviaux, qui est un organisme de droit public regroupant les courtiers en frets fluviaux, et l'ANTIB.

## Sur l'origine du litige

- 8 L'ANTIB est une association professionnelle constituée en 1978 par des bateliers français, dans l'attente de l'institution d'une Chambre nationale de la batellerie, en vue d'informer les pouvoirs publics sur toutes les questions d'intérêt général concernant l'activité des travailleurs indépendants de la batellerie et de provoquer toutes mesures visant à l'amélioration de la condition de ceux-ci. Selon les statuts, ne peuvent devenir membres de l'association que les personnes physiques disposant d'un ou plusieurs bateaux immatriculés en France. La même condition est imposée aux bateliers de nationalité étrangère qui, en toute hypothèse, ne peuvent jamais acquérir le droit de vote.
- 9 Le 13 juin 1983, une convention interprofessionnelle a été conclue entre l'ANTIB et la Chambre nationale des courtiers fluviaux, en vertu de laquelle ces derniers devaient prélever un montant de 10 % sur les prix des transports à l'exportation au départ de la France attribués au tour de rôle, qu'ils soient effectués par des bateliers français ou par des bateliers ressortissants d'autres États membres (ci-après « cotisation EATE »). Les sommes ainsi récoltées devaient être mises à la disposition d'une société coopérative artisanale, l'Entreprise artisanale de transport par eau (ci-après « EATE »), qui devait être constituée en vue de promouvoir le trafic fluvial au tour de rôle, dès que les mesures législatives nécessaires auraient été prises.
- 10 A cet égard, la convention précisait que les cotisations EATE ainsi prélevées et non restituées aux non-adhérents de cet organisme alimenteraient, avec d'autres ressources (notamment des subventions et des taxes parafiscales), un « fonds de régulation » qui servirait à couvrir les frais de fonctionnement de l'EATE « pour une petite part » et serait utilisé au bénéfice de l'ensemble de la profession « pour la très grosse part ». De cette disposition de la convention, il résultait, ainsi que la requérant l'admet, que le prélèvement ne serait en toute hypothèse pas restitué aux bateliers qui n'adhéreraient pas à l'EATE. Il s'agissait pour les promoteurs de cette convention d'inciter ainsi le plus grand nombre possible de bateliers à adhérer à l'EATE.
- 11 Approximativement 5 millions de FF ont ainsi été récoltés au titre de la cotisation EATE. La perception a cessé en octobre 1983 en raison des plaintes des bateliers belges et néerlandais auprès du gouvernement français et de la Commission, ainsi

qu'en raison des mesures de rétorsion imposées en Belgique et aux Pays-Bas par les organisations syndicales professionnelles des bateliers.

- 12 C'est la loi n° 83-657 du 20 juillet 1983, « relative au développement de certaines activités d'économie sociale » (JORF du 21.7.1983), qui, en vue de permettre aux artisans de se regrouper, notamment dans le secteur du transport fluvial, a rendu possible la constitution de sociétés coopératives artisanales. Aux termes de son article 1<sup>er</sup>, ces sociétés doivent avoir pour objet la réalisation de toutes les opérations susceptibles de contribuer au développement des activités artisanales de leurs associés. De son article 36 il résulte que, dans le secteur du transport fluvial, ces sociétés ne peuvent être formées que par des entreprises inscrites au registre de la Chambre nationale de la batellerie artisanale.
  
- 13 L'institution de cette chambre avait été décidée par une loi antérieure, celle du 30 décembre 1982, intitulée loi « d'orientation des transports intérieurs » (JORF du 31.12.1982). L'article 40 de cette loi prévoyait que la Chambre nationale de la batellerie aurait le caractère d'un établissement public et jouerait dans le secteur le rôle de chambre des métiers. Sa mission serait de coordonner l'action de ses membres et de représenter les intérêts généraux de la batellerie artisanale auprès des pouvoirs publics et des agents économiques intéressés au transport fluvial. L'article 40 annonçait qu'un décret préciserait la composition et les modalités de fonctionnement de la Chambre nationale de la batellerie. Ce décret n'a été adopté que le 14 mai 1984. Aux termes de son article 3, les entreprises effectuant des transports de marchandises au moyen de bateaux de navigation intérieure immatriculés en France doivent être inscrites au registre des entreprises de la batellerie artisanale. Seuls les bateaux appartenant pour plus de la moitié à des ressortissants français pouvant être immatriculés en France, ainsi qu'il ressort de l'article 79 du code de la navigation, il en résulte que seules des entreprises françaises sont inscrites au registre de la Chambre nationale de la batellerie artisanale.
  
- 14 Le 12 octobre 1983, des bateliers artisans français ont constitué l'EATE. Aux termes de ses statuts, l'EATE doit s'efforcer d'obtenir de nouveaux chargements en offrant aux clients des conditions commerciales avantageuses, et notamment des remises, pour qu'ils placent leur cargaison au tour de rôle. En conformité avec l'article 36 de la loi n° 83-657, précitée, les statuts de l'EATE prévoient que seuls

les bateliers inscrits au registre de la Chambre nationale de la batellerie pourront adhérer à l'EATE.

- 15 Des associations de bateliers belges et néerlandais ont dénoncé l'instauration de la cotisation EATE à la Commission. Le 10 juillet 1985, la Commission a pris une décision de constatation d'infraction et de refus d'exemption.
- 16 Elle a considéré, en premier lieu, que deux dispositions de la convention interprofessionnelle en cause, à savoir l'instauration du prélèvement sur le transport à l'exportation et la faculté de la restitution sélective dudit prélèvement, étaient discriminatoires et avaient un effet anticoncurrentiel à l'égard d'entreprises tierces à la convention. Selon la Commission, l'instauration du prélèvement était discriminatoire à l'égard des bateliers étrangers qui, en raison de leur accès limité au trafic intérieur français, ne pouvaient profiter de la promotion envisagée à un degré correspondant à leur contribution financière et voyaient ainsi leur position concurrentielle altérée. Quant à la faculté de restitution sélective de la cotisation EATE, elle serait également discriminatoire à l'encontre des bateliers étrangers du fait que ceux-ci étaient privés du droit d'adhérer à l'EATE et, par suite, de la possibilité de bénéficier de la restitution de la cotisation.
- 17 La Commission a estimé, en second lieu, que les conditions d'exemption n'étaient pas remplies. A cet égard, elle a souligné que les dispositions critiquées étaient disproportionnées par rapport aux avantages envisagés par les parties à la convention et visaient en réalité à faire peser sur les bateliers effectuant des transports à l'exportation, la charge d'alimenter le fonds de régulation de l'EATE.
- 18 L'ANTIB a introduit contre cette décision le présent recours à l'appui duquel elle a fait valoir trois moyens. Elle soutient d'abord que la Commission a estimé à tort que l'instauration de la cotisation EATE avait un caractère discriminatoire à l'égard des bateliers ressortissants d'autres États membres et restreignait la concurrence. Elle expose ensuite que la Commission a considéré erronément que seuls les bateliers français pouvaient bénéficier de la restitution de la cotisation EATE. Enfin, elle fait valoir que le refus d'exemption n'est pas suffisamment motivé.

### Sur l'instauration de la cotisation EATE

- 19 Pour la requérante, le prélèvement de la cotisation EATE n'est pas discriminatoire, puisque tous les bateliers effectuant des transports à l'exportation, qu'ils soient français ou ressortissants d'un autre État membre, y sont soumis. La requérante admet certes que les bateliers ressortissants d'autres États membres n'ont bénéficié que dans une faible mesure de l'action de l'EATE, alors qu'ils ont contribué à son financement. Elle soutient toutefois que cela n'est pas dû à la convention elle-même, mais au fait que la réglementation française limite fortement l'accès des bateliers d'autres États membres au trafic intérieur. Par ailleurs, soulignant que ces bateliers et les bateliers français ne sont pas en concurrence sur le marché intérieur, la requérante nie que l'instauration de la cotisation EATE ait pu altérer leurs rapports concurrentiels. La requérante fait valoir que, en toute hypothèse, la Commission n'a pas expliqué suffisamment le caractère anticoncurrentiel du prélèvement.
- 20 Il y a lieu de souligner que l'action de l'EATE devait promouvoir l'ensemble du trafic fluvial au tour de rôle et que, ainsi que le reconnaît la requérante, les sommes récoltées au titre de la cotisation EATE ont profité, en fait, essentiellement au trafic intérieur. Les bateliers ressortissants d'autres États membres qui ne peuvent participer à ce trafic n'ont donc profité de l'action de l'EATE que de manière très limitée et ont ainsi subi une discrimination.
- 21 La cause de cette discrimination ne réside pas dans la réglementation française, mais dans le fait que les signataires de la convention ont choisi de percevoir des sommes destinées à promouvoir l'ensemble du trafic, y compris les transports intérieurs, sur les seuls transports à l'exportation, alors qu'ils savaient que les bateliers ressortissants d'autres États membres n'avaient qu'un accès très limité aux transports intérieurs, et ne pourraient donc retirer les mêmes avantages de l'action de l'EATE que les bateliers français.
- 22 Par ailleurs, il importe peu qu'il n'y ait pas concurrence entre bateliers français et bateliers ressortissants d'autres États membres sur le marché des transports intérieurs, dès lors que dans sa décision la Commission a situé la restriction de la concurrence sur celui des transports à l'exportation.

- 23 Enfin, en ce qui concerne le prétendu défaut de motivation sur le plan du caractère anticoncurrentiel de l'accord, il y a lieu de considérer que, compte tenu des circonstances de l'espèce, la Commission n'avait pas à s'expliquer longuement à ce sujet. La rémunération des bateliers ressortissants des autres États membres a subi une amputation de 10 % qui n'a pas été compensée par l'obtention de nouveaux contrats. Il est donc manifeste que ces bateliers ont eu à supporter un coût supplémentaire important qui ne pouvait que les contraindre à augmenter leurs prix ou à renoncer à effectuer des transports pour lesquels les prix proposés étaient trop bas et qui a affecté leur capacité concurrentielle.
- 24 Des considérations qui précèdent, il résulte que le premier moyen doit être rejeté.

### **Sur les modalités de restitution de la cotisation EATE**

- 25 La requérante soutient que, au moment de la conclusion de la convention interprofessionnelle, elle ignorait que les bateliers étrangers ne pourraient adhérer à l'EATE et seraient ainsi exclus du bénéfice de la restitution de la cotisation EATE. Ce ne serait que le 10 mai 1984, lorsqu'a été adopté le décret fixant les modalités de fonctionnement de la Chambre nationale de la batellerie, qu'il s'est avéré que les bateliers étrangers ne seraient pas inscrits au registre de cette chambre et ne pourraient dès lors donner à l'EATE une adhésion dont la possibilité était réservée par les statuts aux bateliers inscrits à ce registre.
- 26 Il y a lieu de relever que la convention interprofessionnelle a été conclue le 13 juin 1983 dans l'attente de la constitution de l'EATE sous la forme d'une société coopérative artisanale. A cette date, la requérante devait être informée du contenu du projet de loi permettant l'adoption de cette structure sociétaria, projet qui allait devenir la loi n° 83-657 promulguée le 20 juillet 1983. Elle devait dès lors savoir aussi que, dans le secteur du transport fluvial, les associés d'une société coopérative artisanale devraient être inscrits au registre de la Chambre nationale de la batellerie artisanale.
- 27 Il est exact que, au moment de la conclusion de la convention interprofessionnelle, il n'existait aucune réglementation prévoyant que seuls les bateliers français seraient inscrits à ce registre. Toutefois, aux termes de l'article 40 de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, la Chambre nationale de la batellerie artisanale devait représenter les intérêts généraux de la batellerie artisanale auprès des pouvoirs publics français. Il était donc prévisible au moment de la



conclusion de la convention interprofessionnelle que les bateliers ressortissants d'autres États membres ne seraient pas inscrits au registre de cette chambre et seraient, par conséquent, privés de la possibilité d'adhérer à l'EATE et de bénéficier ainsi de la restitution de la cotisation EATE.

- 28 Des considérations qui précèdent, il résulte que le second moyen doit aussi être rejeté.

### **Sur le moyen tenant au défaut de motivation du refus d'exemption**

- 29 La requérante estime que la décision en cause n'est pas suffisamment motivée en ce que la Commission n'a pas pris en considération le fait que l'action de l'EATE a indirectement profité aux bateliers étrangers. Elle explique à ce sujet que des bateliers français, opérant jusque-là à la fois sur le trafic à l'exportation et sur le trafic intérieur, se sont tournés vers ce dernier qui était devenu plus rémunérateur à la suite de l'action de l'EATE. Elle a fourni à l'audience des statistiques qui démontrent, selon elle, que les bateliers ressortissants d'autres États membres ont augmenté leurs parts du marché à l'exportation pendant la période d'application de la convention interprofessionnelle.
- 30 Il convient de souligner que, dans sa décision, la Commission a admis que l'action de l'EATE avait été bénéfique pour tous les bateliers prenant part au tour de rôle, y compris pour ceux participant au trafic à l'exportation. Cependant, elle a estimé que les avantages obtenus par les bateliers étrangers n'étaient pas suffisants pour compenser les graves inconvénients qu'ils avaient subis.
- 31 Cette appréciation n'est pas mise en cause par le fait que ces bateliers auraient augmenté leurs parts du marché des transports à l'exportation et auraient ainsi obtenu des avantages en contrepartie du prélèvement de la cotisation EATE. En effet, en toute hypothèse, les chiffres fournis à l'audience par la requérante ne permettent pas de conclure que cette contrepartie ait été proportionnée aux charges imposées à ces bateliers.
- 32 Des considérations qui précèdent, il y a lieu de conclure que le recours formé par l'ANTIB contre la décision de la Commission du 10 juillet 1985 doit être rejeté comme non fondé.

**Sur les dépens**

33 Aux termes de l'article 69, paragraphe 2, du règlement de procédure, toute partie qui succombe est condamnée aux dépens. L'ANTIB ayant succombé en ses moyens, il y a lieu de la condamner aux dépens.

Par ces motifs,

LA COUR (cinquième chambre)

déclare et arrête:

- 1) Le recours est rejeté.
- 2) L'ANTIB est condamnée aux dépens.

Galmot

Bosco

Everling

Joliet

Moitinho de Almeida

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 20 mai 1987.

Le greffier

Le président de la cinquième chambre

P. Heim

Y. Galmot