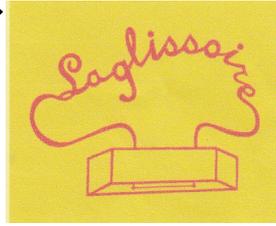


Info



Syndicat professionnel
De la Batellerie Artisanale
BP 1 - 77130 MAROLLES SUR SEINE
syndicat.laglissoire@gmail.com

N° 014 Le 6 Février 2016

La Commission d'Examen des Pratiques Commerciales (CEPC)

Rend son rapport après 3ans1/2.

Petits rappels

En Avril 2010, la grève des bateliers avait posé le problème de l'impossibilité de faire appliquer les contrats types et dénoncé la faiblesse des prix de fret qui dégringolaient à vitesse vertigineuse.

Le 5 Mai 2010, un **PROTOCOLE DE SORTIE DE CRISE** était signé (en présence du Ministère) entre la CNBA, le CAF, la Glissoire et 15 Courtiers ou commissionnaires de transports (parmi lesquels ne figurait pas la CFT).

Ce Protocole faisait état d'une enquête de la DGCCRF et de la volonté de l'Etat de « *renforcer sa politique de contrôle et d'engager la refonte des contrats types* »...Sur les prix, il promettait l'élaboration d'un « *module des bonnes pratiques comptables* » et évoquait la « *faisabilité d'un observatoire des coûts* » affirmant que l'Etat soutiendrait une actualisation des surestaries.

Sur la base de ces engagements, La Glissoire s'engageait à la levée des barrages ! Mais rien de ces promesses ne s'est réalisé à ce jour, si ce n'est une dérisoire augmentation des taux de surestaries en Octobre 2010 et la suppression de la TIPP (5 centimes 66 gagnés par litre) en début 2011, gain malheureusement effacé par l'augmentation de prix du fuel sans soufre imposé à la même date.

Septembre 2010 à Décembre 2011 : Réunions de refonte des contrats types :

A partir de Septembre 2010, se mettra en place cahin-caha un groupe de travail placé sous la direction d'un président qui démissionnera en Janvier 2011 lorsque les représentants bateliers déclareront qu'ils « *s'interrogent sur l'intérêt que peuvent présenter les travaux de la commission de refonte des contrats types si c'est pour finaliser demain un accord avec des partenaires qui aujourd'hui ne respectent pas les engagements qu'ils ont pris hier et continuent depuis la sortie de crise, et malgré le protocole signé par eux, d'utiliser pressions et menaces d'exclusion à l'encontre des transporteurs qui osent demander la simple application des accords antérieurs.* »

L'obstination de l'AUTF (chargeurs) et de TFF (courtiers et commissionnaires) à ne pas accepter la moindre avancée conduira les représentants de la CNBA écoeürés à envisager d'arrêter totalement leur participation en décembre 2011. La Glissoire proposera alors d'adresser un courrier commun au Ministère pour exiger que soit programmée une entrevue avec le **DIRECTION DE L'AUTORITE DE LA CONCURRENCE** qui sera obtenue le 28 février 2012. Y participeront outre le Ministère, Fouquier et Delhay pour la Glissoire, Dourlent, Dermay, Cossiaux, Caroline RUFF (juriste) et JM Dumont (secrétaire général) pour la CNBA.

28 Février 2012 : audience à l'Autorité de la concurrence :

Le long et enrichissant débat avec Mme Beaumenier et Mr Pfister nous apprendra que les choses sont très simples en fait :

- 1- Depuis la mise en place des traités européens, il n'y a aucune possibilité de fixer un prix minimum.
- 2- Les seules solutions constructives passent par la prise en main collective de la commercialisation par la profession elle-même ou de dispositifs rendus légalement obligatoires : diverses pistes seront évoquées : Société de courtage batelière – Obligation de contrats écrits – remise en place d'un visa de contrôle...

En conclusion, Mme Beaumenier conseillera de saisir la Commission d'Examen des pratiques commerciales: après avoir proposé à la CNBA (qui le refusera) d'engager ensemble une saisine de cet organisme, La Glissoire introduira cette demande le 12 Juin 2012.

Du 12 Juin 2012 au 14 Février 2016 : soit 3 ans ½ pour obtenir l'avis et les recommandations du CEPC !

Après de très longs silences, de multiples relances de La Glissoire, on a obtenu en 2015 que la machine soit relancée pour aboutir à différentes auditions des acteurs autour du fluvial (La juriste de la CNBA, Caroline Ruff / Jacques Delhay et Maître Hübner pour La Glissoire/ MM Leandri et Bouriot pour le CAF/ Mr Rose pour AUTF / Mmes Morel (Rhenus) et Noel pour TLF).

Enfin, la Commission a rendu son rapport le 14 Janvier 2016 ! Elle a par ailleurs décidé de sa publication : cela signifie que ses avis sont à la disposition du public et notamment peuvent être utilisés dans le cadre de recours juridiques dans des litiges commerciaux notamment et apporter un éclairage au juge dans un sens favorable aux bateliers.

Que dit ce rapport de 20 pages

Après un chapitre sur les opérateurs de transport fluvial, un autre sur les relations commerciales, il rappelle les règles régissant le contrat de transport, la répercussion du coût du carburant, la lutte contre les prix abusivement bas, les règles relatives à la facturation, aux délais de paiement.

Il insiste sur l'interdiction de pratiques restrictives de concurrence comme les cascades de commission ou l'imposition de prestations non payées : ou encore les menaces d'exclusion ou la rupture brutale (même partielle) d'une relation commerciale établie...

il aborde les pratiques constatées dans le transport fluvial, en précisant que « les petits bateliers font état de difficultés dans la relation avec les intermédiaires et donneurs d'ordre ».

Le CEPC pointe de nombreuses anomalies dans les pratiques liées au fluvial :

- 1- L'absence de transparence sur la qualité de l'intermédiaire : courtier ? ou Commissionnaire de transport ? ou dépourvu de qualités précises (qui n'a pas le droit d'exercer !)
- 2- L'absence (ou la faiblesse) fréquente de contrat accompagnée du refus de prise en compte des dispositions du contrat type.
- 3- Les anomalies dans la facturation : qui devrait être faite par le transporteur mais qui est laissée très souvent au courtier ou au commissionnaire qui prélève une commission au transporteur alors même qu'il a été mandaté par le chargeur !
- 4- La menace de bannissement en cas de refus du transporteur d'accepter les conditions imposées (prix, non-paiement de surestaries, non remboursement de frais de nettoyage) et il cite particulièrement le cas de l'exclusion de transporteurs qui auraient refusé de servir de cale de stockage gratuit dans les ports de mer.

Enfin, le CEPC relève deux points faibles des transporteurs :

- 1- L'inexistence quasi générale des Conditions Générales de Vente (CGV) chez les bateliers artisans : l'absence d'un tel élément au dossier, fragilise le transporteur qui ne peut pas exiger le respect de choses qui ne sont pas précisées dans sa relation contractuelle : il se trouve donc démuné en cas de recours juridique.
- 2- Le désintérêt d'un grand nombre de transporteurs pour la facturation qui la confie à l'intermédiaire qui en profite pour développer des pratiques irrégulières comme la déduction de commissions illégales qui devraient dans tous les cas au moins faire l'objet d'une facturation distincte et correspondre à un contrat de mandatement entre l'intermédiaire et le transporteur pour un service clairement défini au contrat de mandatement. Le CEPC relève à plusieurs reprises que la rémunération de l'intermédiaire ne doit venir que de celui qui l'a mandaté.

Quelques Conclusions :

Depuis la grève de 2010, voilà 6 années passées en tergiversations de toutes natures, réunions, réflexions, audiences pour découvrir que le CEPC confirme absolument tout ce que nous disons depuis 2010, à savoir que les bateliers sont dominés par les donneurs d'ordre qui oublient quasiment toujours de respecter les règles imposées par le code civil, le code de commerce et le code du transport.

Un cadre juridique non respecté

Le CEPC confirme que l'arsenal juridique existe et qu'il suffit de le respecter pour que les relations commerciales soient correctes : cet arsenal juridique permet au batelier spolié de se porter devant les tribunaux pour demander son dû !

Mais là, c'est le début de l'enfer pour le transporteur : il se verra mis de côté et subira le « bannissement » comme le dit pudiquement le rapport...Il pourra compter sur la lenteur de la justice pour être à la faillite avant que la chose ne soit jugée...et puis pour quelques centaines d'Euros de surestaries impayées, pourra-t'il supporter les frais d'avocat et le risque de bannissement ?

Un guide des bonnes pratiques : l'arlésienne !

L'un des arguments du Ministère et des donneurs d'ordre à la signature du protocole de sortie de grève en 2010 était de parler de l'élaboration d'un « guide des bonnes pratiques » qui définirait les règles acceptées par tous (client, chargeur, destinataire, port, transporteur...). Ce guide devait venir en conclusion des travaux du groupe de refonte des contrats types.

Mais depuis la rencontre de février 2012 avec l'autorité de la concurrence, la CNBA a choisi de reprendre les discussions avec les chargeurs et les intermédiaires en excluant le Syndicat La Glissoire : depuis, plus rien n'a été réglé si ce n'est un accord plus ou moins clair sur le prix des surestaries, mais qui n'a toujours pas été signé. Le guide des bonnes pratiques semble maintenant rejeté en bloc par les donneurs d'ordre ! C'est du moins ce qui transpire de la CNBA qui ne donne plus aucune information sur le sujet.

On peut donc penser qu'il n'y a toujours rien à attendre de la discussion avec les donneurs d'ordre qui entendent bien continuer à exploiter au maximum l'isolement et l'individualisme des bateliers qui leur convient parfaitement.

Une confirmation écrite « obligatoire » mais incomplète et non contrôlée

La loi du 6 Aout 2015 (n° 2015-990) prévoit l'obligation d'une confirmation écrite qui doit être produite avant de se présenter au chargement et rappelant les informations nécessaires à l'exécution du contrat : voilà qui paraît positif ! Mais cela ne règle rien :

- 1- Nous avons demandé qu'un modèle unique OFFICIEL et complété en totalité soit obligatoirement présent à bord de tout bateau affrété : cet imprimé « officiel » devait préciser la qualité de l'intermédiaire et contenir toutes les renseignements sur le contrat : la confirmation écrite citée dans la loi ne dit rien sur les renseignements obligatoires !*
- 2- Mme Beaumenier, lors de l'audience à l'autorité de la concurrence nous avait clairement précisé que toute disposition légale créant une obligation resterait sans effet si on ne mettait pas de contrôle en place ! **La nouvelle Loi n'a pas prévu de contrôle !***

La Glissoire, qui vient de prendre connaissance du rapport du CEPC va prendre des dispositions pour tenter de relancer ce dossier des relations commerciales dans le transport fluvial.

Elle proposera à la nouvelle équipe qui dirigera la CNBA de reprendre le travail en commun qui a été abandonné par la direction sortante.

Dans tous les cas, il semble plus important que jamais de réfléchir à ce que l'on peut faire pour sortir de l'individualisme qui permet aux donneurs d'ordre de faire ce qu'ils veulent.

- **Faut-t'il en passer par une structure de service commune à tous les bateliers pour contrôler la légalité des opérations d'affrètement et la régularité de la facturation ?**
- **Faut-t'il envisager un système de visa de contrôle par VNF ou autre ?**
- **Avez-vous une idée géniale pour apporter une amélioration ?**

Merci de vos réactions et propositions que vous pouvez nous envoyer par mails en retour.