

PROTOCOLE de SORTIE de CRISE

Entre

- La Chambre nationale de la Batellerie artisanale, représentée par son président Michel DOURLANT,
- Le Comité des Armateurs fluviaux, représenté par son président Jean-François DALAISE,
- Le syndicat La Glissoire, représenté par son président Daniel CLAEYS,
- Les courtiers de fret fluvial et commissionnaires de transport ci-après signataires,
- en présence des représentants de l'État (Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer – MEEDDM, Ministère de l'Economie, de l'Industrie et de l'Emploi – MINEIE),

Préambule

La situation économique du transport fluvial de marchandises a donné lieu à des mouvements forts de revendication. Plusieurs réunions se sont tenues avec les représentants des pouvoirs publics (MEEDDM et MINEIE) pour étudier les mesures de nature à répondre aux attentes de la profession.

Une enquête est d'ores et déjà diligentée par les services de la direction générale de la consommation, de la concurrence et de la répression des fraudes (DGCCRF) auprès des transporteurs et des auxiliaires de transport, sur le fondement des dispositions de l'article 209 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure (CDPFNI, article 209 en annexe au présent protocole). Dans ce cadre, les documents d'analyse élaborés par les représentants de la profession artisanale ont été transmis aux services compétents de l'État.

L'État s'est par ailleurs engagé à renforcer sa politique de contrôle du transport fluvial de marchandises (contrôle de la DGCCRF, contrôle des règles afférentes à la navigation).

L'État s'est engagé par ailleurs à examiner la refonte des contrats-types, redéfinir le cadre juridique relatif aux surestaries prévues dans les contrats types, tenir régulièrement informés les représentants des transporteurs fluviaux de l'avancée du « plan de soutien et de modernisation » et à examiner notamment l'exonération de la TIPP et l'exonération des plus-values de cession.

Dans ce contexte, les signataires du présent protocole sont convenus des dispositions suivantes :

Pour répondre à la demande d'un outil méthodologique relatif aux contrats au voyage (« contrats spot »), dans le respect des règles de la concurrence :

- un module simplifié de bonnes pratiques comptables, permettant aux membres de la profession de vérifier le bon respect des règles du CDPFNI (art. 209) relatives aux prix anormalement bas, sera élaboré à très court terme (quelques jours),
- dans un second temps, avec la participation des signataires et sous la coordination de la CNBA, des travaux techniques et d'expertise juridique seront engagés pour l'élaboration d'un module plus abouti donnant une meilleure facilité d'usage aux professionnels, dans l'objectif de parvenir à un outil amélioré à l'automne 2010
- dans un troisième temps, sera examinée la faisabilité d'un observatoire des coûts pour le transport fluvial de marchandises, auprès de la CNBA. Le modèle envisagé s'appuierait sur celui existant dans le secteur du transport routier de marchandises (Comité national routier).

Dans le contexte actuel de baisse des frets, les signataires du présent protocole s'accordent sur l'importance de rappeler l'objectif partagé de veiller à tout moment au strict respect de la législation sur les prix anormalement bas (art. 209 du CDPFNI).

De même, les signataires du présent protocole s'accordent sur l'importance de rappeler que le prix du transport inclut les charges du carburant nécessaire à la réalisation du transport fluvial de marchandises et leurs modalités d'indexation définies à l'article 189-6 du CDPFNI (en annexe au présent protocole).

Pour favoriser la transparence et la loyauté des relations commerciales, les partenaires s'engagent à formaliser par écrit leurs relations contractuelles dans le respect des textes en vigueur.

Les signataires réitèrent leurs attentes des mesures à caractère structurel destinées à renforcer la compétitivité du transport fluvial et de ses entreprises et insistent sur l'urgence de la mise en œuvre du « plan de soutien et de modernisation » présenté par le MEEDDM le 8 mars 2010. Ils s'accordent pour demander à Voies navigables de France, avec le soutien de l'État, une actualisation des surestaries, prévues dans les contrats-types.

Animés d'une commune ambition de travailler au développement des professions fluviales françaises, les signataires du présent protocole, conscients des difficultés rencontrées par la profession et des nécessités de la reprise urgente de l'activité dans un climat apaisé, s'engagent à tout mettre en œuvre pour permettre la reprise immédiate des relations commerciales dans le respect de la liberté de négociation individuelle, sans pénalisation des transporteurs, commissionnaires et courtiers de fret concernés par le mouvement.

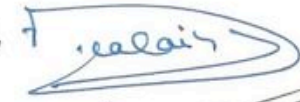
Au vu de l'ensemble des engagements des parties et des dispositions qui précèdent, le syndicat La Glissoire s'engage à la levée immédiate des barrages.

Fait à Paris, le 05 mai 2010

Pour la CNBA,



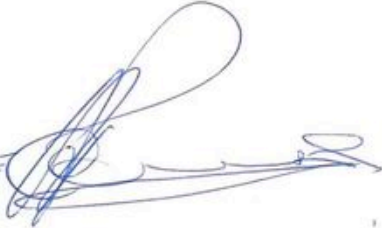
Pour le CAF,



Pour La Glissoire,




Les courtiers et les commissionnaires de fret fluvial,

OVERMEER TRANSP FLUVIAL LOGISTIQUE 



Pour CICOCAPI D. BLANCHARD 

Pour CFNA P. GOERIN 

Pour LATEMANT B. LENOIR 

Pour Wincanton Transport SAS C. TOREL 

HKS construction ~~J. Bee~~
NIVIS CO 2000 ~~J. Bee~~

pour AVR Christian Grand 
par Transect 

Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure

Article 189-6

I. Tout contrat de transport public de marchandises par voie navigable doit comporter des clauses précisant la nature et l'objet du transport, les modalités d'exécution du service en ce qui concerne le transport proprement dit et les conditions d'enlèvement et de livraison des objets transportés, les obligations respectives de l'expéditeur, du transporteur et du destinataire et le prix du transport ainsi que celui des prestations accessoires prévues. Le prix du transport inclut les charges de carburant nécessaires à la réalisation du transport.

II.-Lorsque le contrat de transport mentionne les charges de carburant retenues pour l'établissement du prix de l'opération de transport, le prix de transport initialement convenu est révisé de plein droit pour couvrir la variation des charges de carburant liée à la variation du prix du carburant entre la date du contrat et la date de la réalisation de l'opération de transport. La facture fait apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport.

III.-A défaut d'accord entre les parties sur les modalités de la révision effectuée conformément au II, le prix du transport initialement convenu est révisé de plein droit en appliquant aux charges de carburant déterminées dans le contrat la variation de l'indice des prix à la consommation du fioul domestique publié par l'Institut national de la statistique et des études économiques sur la période allant de la date de la commande de l'opération de transport à sa date de réalisation.

IV.-A défaut de stipulations contractuelles identifiant les charges de carburant dans les conditions définies au II, celles-ci sont déterminées au jour de la commande par référence à la part moyenne que représentent les charges de carburant dans le prix d'une opération de transport. Le prix du transport initialement convenu est révisé de plein droit en appliquant aux charges de carburant ainsi identifiées la variation de l'indice mentionné au III sur la période allant de la date de la commande de l'opération de transport à sa date de réalisation. La facture fait apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport. Un décret précise les modalités de détermination de la part moyenne des charges de carburant intervenant dans l'établissement du prix d'une opération de transport.

IV bis.-Est punie d'une amende de 15 000 euros la méconnaissance, par le cocontractant du transporteur fluvial, des obligations résultant pour lui de l'application des II à IV.

V.-Les II, III, IV et IV bis sont applicables aux contrats de commission de transport pour la part relative à l'organisation du transport fluvial de marchandises ainsi qu'aux contrats de location d'un bateau de marchandises avec équipage.

VI.-Les deuxième à quatrième alinéas de l'article 209 s'appliquent aux infractions prévues au présent article.

Article 209

Est puni d'une amende de 15000 euros le fait pour tout prestataire de transport public de marchandises par voie navigable, auxiliaire de transport ou loueur de bateaux de marchandises avec équipage, d'offrir ou de pratiquer un prix inférieur au coût de la prestation qui ne permet pas de couvrir les charges entraînées par les obligations légales et réglementaires, notamment en matière sociale et de sécurité, ainsi que les charges de carburant et d'entretien, les amortissements ou les

loyers des bateaux, les frais de péage, les frais de documents de transport, les timbres fiscaux et, pour les entreprises unipersonnelles, la rémunération du chef d'entreprise.

Les infractions sont recherchées et constatées dans les conditions prévues aux articles 45 (premier et troisième alinéas), 46, 47, 51 et 52 de l'ordonnance n° 86-1243 du 1er décembre 1986 relative à la liberté des prix et de la concurrence. Le procureur de la République est préalablement avisé des opérations envisagées. Les procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire lui sont transmis sans délai. Copie en est adressée à l'intéressé.

Le transporteur public de marchandises par voie navigable, l'auxiliaire de transport ou le loueur de bateaux de marchandises avec équipage évincé en raison d'un prix trop bas, la Chambre nationale de la batellerie artisanale, les organisations professionnelles de transporteurs par voie navigable, d'auxiliaires de transport et de loueurs de bateaux de marchandises avec équipage, représentatives au niveau national, peuvent se porter partie civile.

L'action est prescrite dans un délai d'un an à compter de la date de fin d'exécution du contrat.