

## EPREUVE DE SYNTHÈSE

Vous ferez de ce dossier, composé de cinq documents sur le thème du « transport routier », une synthèse ordonnée, concise et objective.

Votre travail, entièrement rédigé, comportera une introduction, un développement et une conclusion.

Les titres et les sous-titres explicites sont autorisés dans le développement.

**Benoît Prufier, « Transport routier de marchandises, une concurrence déloyale voulue par Bruxelles », *la tribune.fr*, 7 avril 2016.**

Après la polémique en 2013 sur les chauffeurs polonais de Norbert Dentressangle, France 2 remet le sujet du dumping social dans le transport routier sur le devant la scène, avec cette fois les chauffeurs roumains de Geodis. Dans la dernière édition du désormais fameux (et redouté) magazine "Cash investigation", le recours massif à des chauffeurs des pays de l'est pour des opérations de transport en France est pointé du doigt.

Si Geodis, filiale depuis 2008 du groupe public SNCF, constitue une cible de choix, nombreux sont les acteurs du secteur qui ont recours à ces pratiques pour simplement survivre à une compétition devenue extrêmement féroce, conséquence de la réglementation européenne de 2009 qui a autorisé la pratique du cabotage.

### **L'Europe met le "paquet routier"...**

Souhaitant poursuivre la libéralisation du transport routier de marchandises et encadrer un certain nombre de pratiques, l'Europe a en effet adopté en 2009 un ensemble de réglementations dit "paquet routier". Le règlement 1071/2009 établit les "conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route" et le règlement 1072/2009 établit les "règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route".

Le cabotage devient désormais possible en Europe sous certaines conditions[1]. Le terme de cabotage désigne le transport de marchandises (chargement, déchargement) entre deux points d'un territoire, réalisé par une entreprise non résidente. C'est un terme issu de la marine, désignant la navigation "de cap en cap".

L'objectif du cabotage est de permettre l'optimisation du fret routier international en réduisant les voyages à vide. Ainsi, l'Europe envisage, à terme, un cabotage sans limitations, et l'établissement d'un marché européen unique.

### **... et organise une situation de concurrence déloyale au sein de l'UE**

Mais il est très compliqué et couteux de contrôler l'application de ces règles : problèmes de langue, absence de preuves, sous-traitance, entreprises « boîtes aux lettres », ... Dans les faits, on est aujourd'hui très proche d'un marché européen entièrement libéralisé, moyennant quelques tours de passe-passe. Ainsi les chauffeurs français, qui sont les plus chers d'Europe, se retrouvent en concurrence directe avec leurs homologues des pays de l'est, 3 à 4 fois moins chers.

L'ensemble de la filière française est obligé de s'adapter sous peine de disparaître, avec des effets d'ores et déjà spectaculaires : le pavillon français est passé en quelques années de 50% de l'activité européenne en 1999 à moins de 10% aujourd'hui. C'est un véritable désastre pour la filière, dont nous ne mesurons probablement pas tous les effets !

### **Respect des règles de sécurité**

Les premières victimes sont les chauffeurs français qui voient leurs emplois délocalisés : plus de 21 000 emplois auraient d'ores et déjà été perdus selon le Comité national routier (CNR). Ce sont autant de cotisations non perçues pour un travail réalisé en France.

Par ailleurs, si nous payons de moins en moins cher pour nos transports, le respect des règles de sécurité pose question. En effet les conditions de travail des chauffeurs de l'Est ne cessent de se dégrader face à la pression sur les coûts : temps de conduite non respectés, repos dans des conditions difficiles, ...

Enfin l'équilibre entre les modes de transport s'en trouve bouleversé : avec un coût de la route tiré vers le bas, les frets ferroviaire et fluvial, déjà en proie à de grandes difficultés, perdent encore en compétitivité. Conséquence directe : la part du transport routier ne cesse d'augmenter, avec son lot de nuisances : pollution, saturation des infrastructures routières, nuisances sonores, accidents de la route, etc.

## **Il est urgent de réagir !**

La situation n'est plus acceptable et il est urgent de réagir, le constat est globalement partagé par l'ensemble des acteurs français. Tout le monde s'accorde aussi sur le fait qu'une réponse nationale à un problème européen ne résoudra rien sur le fond, mais permettra au moins de limiter les effets.

L'Allemagne, en mettant en place un salaire minimum le 1er janvier 2015, a décidé d'imposer ce salaire au cabotage et au transport international de et vers l'Allemagne. Mais suite aux protestations des pays de l'Est, menées par la Pologne (2nd pavillon européen), la disposition ne s'applique déjà plus pour les chauffeurs en transit.

Dans le sillage de l'Allemagne, la France souhaite imposer le statut de travailleur détaché aux chauffeurs étrangers. Ainsi, ils devraient être payés selon les règles sociales en vigueur en France dès le premier jour, avec notamment une rémunération au SMIC pour les heures circulant sur le territoire. Comme en Allemagne, les chauffeurs en transit ne seront pas concernés. Cette disposition a été intégrée dans la loi Macron, mais le décret d'application annoncé pour décembre 2015 se fait toujours attendre. Sur le papier, cette mesure satisfait les chauffeurs français, mais on peut encore une fois légitimement s'inquiéter de la capacité de l'État à la faire respecter.

L'Europe n'est pas favorable à ce type d'initiative nationale et devrait clarifier sa position dans les prochains mois.

De toute évidence, nous avons besoin d'une véritable harmonisation fiscale et sociale pour espérer rétablir une concurrence saine. Avec des écarts aussi importants que ceux constatés aujourd'hui, la concurrence ne peut être que déloyale et mener inexorablement à un nivellement par le bas de l'ensemble de la filière.

[1] Le cabotage est possible en Europe si les conditions suivantes sont respectées :

- Réalisation au préalable d'un transport international ;
- Utilisation du même tracteur pour toutes les opérations ;
- Délai de 7 jours pour réaliser les opérations de cabotage à compter du déchargement du transport international;
- 3 opérations de cabotage maximum dans le pays destinataire du transport international ;
- 1 opération de cabotage dans les pays de transit.

**Dominique Gallois, « Transport routier : neuf pays européens se mobilisent contre la concurrence déloyale », 1<sup>er</sup> février 2017.**

Comment mettre fin au clivage Est-Ouest en matière de transport routier européen ? Mardi 31 janvier, sur une initiative française, les ministres des transports de neuf pays (Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, France, Italie, Luxembourg, Norvège et Suède) ont signé une « *alliance du routier* ».

Son objectif ? Lutter contre la concurrence déloyale entre les pays de l'Union. Sa recommandation ? Simplifier la mise en œuvre de la réglementation européenne par les opérateurs, rendre les contrôles plus efficaces, permettant à l'avenir de « *définir des positions communes* » en matière de politique du transport.

« *Si nous ne faisons rien, les réactions seront nationales et nous n'en voulons pas*, a prévenu Alain Vidalies, le secrétaire d'Etat au transport. *L'Europe ne se construit pas sur la loi de la jungle et le dumping social. Cela nourrit le populisme. Nous avons un marché européen et des règles.* »

#### « Des forçats de la route »

Le déséquilibre est flagrant. Selon une étude du Comité national routier, en novembre 2016, le salaire mensuel brut d'un conducteur, à l'international, oscille entre 300 et 3 300 euros, soit un rapport de un à onze. En incluant toutes les charges, « *le coût complet à l'année d'un conducteur routier à l'international s'échelonne de 16 000 euros pour un transporteur bulgare, à 56 000 euros pour un transporteur belge* », relève le document. Le temps de conduite annuel oscille entre 1 540 heures, en France, et 2 025 heures, en Lituanie.

Les fraudes sont fréquentes. En 2015, sur plus de 100 000 véhicules contrôlés en France, près de la moitié des infractions concernaient le non-respect de la réglementation sociale européenne, comme les temps de conduite et le repos des conducteurs.

« *Nous souhaitons d'abord mieux prendre en compte la qualité de vie des conducteurs routiers, devenus, pour beaucoup, des forçats de la route* », a insisté M. Vidalies. Dans son viseur également, les camionnettes, qui, non soumises aux mêmes règles que les poids lourds, ont pris une « *part croissante dans le transport international de marchandises ainsi que domestique* », déstabilisant le marché en cassant les prix.

#### « Mettre fin aux distorsions »

« *Il faut mettre fin aux distorsions* », insiste son homologue allemand, Alexander Dobrindt, et « *avoir une application uniforme des normes sociales européennes* ». Pour ce ministre, il faut en finir avec les malentendus. « *On nous a reproché le protectionnisme. Ce n'est pas fondé. Nous voulons que tous les salariés soient protégés des abus, que leurs droits soient respectés par les entrepreneurs.* »

Cette « *alliance du routier* » est une nouvelle étape dans le différend avec les pays de l'Est. En septembre 2016, huit de ces neuf pays, hors Suède, ont demandé à la Commission de se pencher sur « *les aspects sociaux et les questions de sécurité* », qui découlent des « *pratiques abusives* » et de la « *concurrence acharnée* » d'autres pays. Une réponse à la Pologne, qui, soutenue par dix autres Etats, proteste contre les « *règles disproportionnées* » imposées par la France et l'Allemagne en matière de salaire minimum. Varsovie a obtenu gain de cause.

En juin 2016, comme pour Berlin l'année précédente, Bruxelles a adressé une mise en demeure à Paris, à la suite de l'entrée en vigueur de la loi Macron, qui impose aux transporteurs internationaux opérant en France de verser le smic à leurs chauffeurs.

« **Transports : les routiers français dénoncent la concurrence du "routier polonais" »**, communiqué de l'Agence France Presse paru sur *lexpress.fr*, 24 janvier 2015.

**Paris - A l'instar de son collègue plombier, c'est aujourd'hui le routier polonais, qui roule en France aux conditions sociales et salariales de son pays d'origine, qui, selon les fédérations patronales, met en péril les PME françaises de transport routier.**

"On voit s'affronter des économies de pays européens différents, avec des modèles sociaux différents", souligne Aline Mesples, présidente de l'OTRE - l'une des fédérations du secteur - pour qui il faut "réformer le modèle social, le faire évoluer, mais surtout le préserver".

Pour cette fédération, le "véritable et principal problème social du transport routier de marchandises en France" est "la concurrence déloyale et le dumping social", contre lesquelles la lutte "doit être prioritaire dans le but de maintenir les emplois français".

Le cabotage est autorisé depuis 2009, et permet à un transporteur européen de livrer des marchandises dans un autre pays, dès lors que ces trajets, strictement limités, se font en prolongement d'une livraison nationale.

Un chauffeur routier de l'est de l'Europe coûte plus de deux fois moins cher qu'un conducteur français, ce qui permet aux entreprises de ces pays de proposer à leurs clients des tarifs jusqu'à 50% moins élevés. En effet, en Pologne, Hongrie, Slovaquie, Slovénie, mais aussi au Portugal, les transporteurs routiers rémunèrent largement leurs salariés en frais de déplacement et autres éléments non soumis aux cotisations, atteignant des montants parfois supérieurs au salaire brut.

L'Allemagne, qui a introduit le 1er janvier dernier un salaire minimum de 8,5 euros de l'heure, a décidé d'obliger les transporteurs routiers à appliquer ce salaire à leurs employés circulant en Allemagne, y compris en transit.

#### **- Le conducteur, 35% du coût -**

Les fédérations patronales françaises pestent également contre une spécificité hexagonale: le temps de disponibilité doit, en France, être comptabilisé dans le temps de travail hebdomadaire. Ailleurs, ces moments passés à attendre un ferry par exemple, sont payés, mais viennent s'ajouter aux 38 ou 40 heures de travail hebdomadaire.

Ainsi, les transporteurs français n'ont aucun intérêt, contrairement à leurs voisins européens, à envoyer deux conducteurs dans un camion, pour que l'un dorme pendant que l'autre conduit, car ces heures de sommeil comptent dans le temps de travail du conducteur français.

Dans le cadre des négociations entre patronat et syndicats du secteur, l'OTRE ainsi demandé que "la définition des temps de travail des conducteurs soit mise à l'ordre du jour".

En avril dernier, lors d'une conférence européenne consacrée à l'harmonisation des conditions sociales dans le transport routier de marchandises, la FNTR, principale organisation du secteur, avait expliqué dans un communiqué que les chefs d'entreprises du secteur "entendent simplement pouvoir se battre avec les mêmes armes que leurs concurrents européens".

Le conducteur représente 35% du coût d'un transport de marchandises, et "le déficit de compétitivité, on l'a également avec nos voisins proches", souligne encore Yves Fargues, président de TLF.

#### **- Un mois d'affilée dans le camion -**

Lors de ses vœux le 15 janvier, le secrétaire d'Etat français aux Transports Alain Vidalies avait souligné que "le secteur des transports est l'un des plus touchés par le phénomène de dumping social", pointant du doigt des "abus contre lesquels il faut lutter, et (qui) constituent de fait le socle d'une concurrence déloyale dans les pays les plus socialement avancés".

La "lutte contre le dumping social et la concurrence déloyale" figure parmi ses priorités pour 2015. Il a dénoncé "des réalités humaines dégradantes", comme "des chauffeurs routiers, qui dorment un mois d'affilée dans leur cabine".

Lors de la conférence organisée en avril, son ministère de tutelle, celui du Développement durable, avait fait état d'"entreprises de transport routier (qui) appliquent frauduleusement à des conducteurs les normes de rémunération en vigueur dans l'État où est établi son employeur, et "d'autres pratiques abusives contournant les règles du détachement (qui) aboutissent à des situations de concurrence déloyale".

Le transport routier de marchandises comptait en France plus de 350.000 emplois en 2011, selon l'Insee.

Ludovic Pillevesse, « La concurrence déloyale des routiers de l'Est : les chauffeurs de l'Allier impuissants », *lamontagne.fr*, 21 février 2017.

Ces camionnettes bâchées de transport de marchandises, le plus souvent immatriculées en Pologne, ne payent pas de mine. Mais elles dévorent, tous les jours de l'année, sans contrainte de pause, des centaines de kilomètres de bitume sur les routes nationales et autoroutes de la Nièvre, de l'Allier et de la France entière.

Leurs chauffeurs, polonais, bulgares ou lituaniens, payés au lance-pierres et au kilomètre parcouru, livrent autant de clients, au mépris des limites imposées par le cabotage, que le souhaitent les patrons des sociétés de leurs pays qui les envoient en France à la demande d'entreprises... françaises.

**« Ils ne sont pas soumis à une limitation de vitesse à 90 km/h comme nous... »**

En pagaille, voire à la queue leu leu sur l'A77 ou l'ancienne route nationale 7, ces camionnettes sont dans la ligne de mire des professionnels de la route français depuis deux à trois ans. Contraints, au volant de leurs bahuts de plus de 3,5 tonnes, de respecter des temps de conduite et de repos, obligés de laisser leurs poids lourds sur le bord des routes tous les week-ends, quand d'autres Européens ont une liberté totale, ces salariés et patrons de l'hexagone crient à la concurrence déloyale. « C'est complètement illégal », s'étrangle François Mercier, secrétaire général de l'Organisation des transporteurs routiers européens (Otre) de Bourgogne-Franche-Comté.

### **Pas de chronotachygraphe**

« C'est une catastrophe », dénonce Luc Beaunée, le président des Transports Charrier et Compagnie, à Decize. Vingt-quatre heures sur vingt-quatre, trois cent soixante-cinq jours par an, rien n'arrête ces camionnettes sans confort (pas de réfrigérateur...) et parfois en surcharge, lancées tels des rouleaux compresseurs contre les entreprises tricolores et leurs salariés.

« Certains chauffeurs sont là à demeure », juge Romain Soulat, contrôleur divisionnaire des transports terrestres Nièvre et Yonne à la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal), chargée de veiller au respect des règles du cabotage par de fréquents contrôles. Et leurs employeurs font fi de la limitation à trois chargements et déchargements sur le sol français dans un délai de sept jours avant retour au pays.

« Leurs chauffeurs peuvent faire ce qu'ils veulent. Les véhicules n'ont pas de chronotachygraphe pour contrôler les heures passées au volant. Ils ne sont pas soumis à une limitation de vitesse à 90 km/h comme nous... », enrage le président des Transports Charrier et Compagnie.

« Ces chauffeurs peuvent rouler vingt heures de suite s'ils le souhaitent », s'indigne encore le secrétaire général de l'Otre. « C'est une fraude organisée », poursuit-il en pointant du doigt de « vraies organisations avec des vraies sociétés et d'énormes bénéfices ».

Et pour cause : selon le président des Transports Charrier et Compagnie, le salaire brut chargé d'un conducteur français est de 46.176 € par an quand il n'est que de... 20.100 € pour un Polonais ! « Nous demandons des contrôles accrus face à ce phénomène », insiste Éric Rousseau, le patron de la société de transport éponyme, à Corvol-l'Orgueilleux.

### **« Fraude organisée »**

Aujourd'hui, l'arrivée massive de ces camionnettes des pays de l'est a un « vrai impact sur nos prix, notre rentabilité, notre compétitivité ».

À Noël, tous ces chauffeurs étrangers ont repris la route de leur pays, laissant respirer leurs homologues français. « Pendant les périodes de fêtes, nous retrouvons un bol d'air, des parts de marché, un filet d'activité », se réjouit Éric Rousseau. Mais, depuis la mi-janvier, les véhicules bâchés sont de retour. Qui ne les a jamais vus sur l'A77 ? Sur l'aire des Vignobles, à Tracy-sur-Loire, ils sont parfois une trentaine à stationner.

## **Des chauffeurs français désabusés**

Si pour la plupart d'entre nous ce ne sont que des camionnettes, pour eux, c'est leur gagne-pain qui avale les kilomètres aux quatre coins de la France.

Rencontre avec des chauffeurs routiers français, inquiets et impuissants face à la force de frappe des pays de l'Est.

### **« A la place des Polonais, on ferait pareil »**

A l'heure de l'apéro, et après avoir largué leur semi sur le parking attenant, le sujet fait parler au centre routier de Toulon-sur-Allier, tout près de Moulins. Entre deux histoires de routiers, les camionnettes, bâchées et immatriculées en Pologne le plus souvent, font réagir. Râler même.

« Ils prennent tous les marchés, pour les petits lots et le colisage », constate Olivier, qui passe la nuit dans le Bourbonnais avant de rejoindre Lyon. « Ils font le même travail que nous, mais ils n'ont pas de contrôle. Ils peuvent rouler 15 heures de rang, les dimanches... On ne peut pas lutter, ajoute son collègue, David. Ils font partie de l'Europe, et pourtant ils ne sont pas soumis aux mêmes règles. Et ça fait des années que ça dure. »

Une situation qui a de quoi inquiéter les chauffeurs routiers français. Des routiers qui ne chargent pas, pour autant, leurs homologues polonais, roumains ou bulgares. Bien au contraire.

### **« On ne peut pas lutter... »**

Ces chauffeurs qu'ils croisent sans vraiment les connaître, les routiers français ne les jugent pas. Mieux ils les comprennent.

« Bien sûr le travail qu'ils font, c'est autant de travail en moins pour nous, lance le Stéphanois Manu. Mais je ne les incrimine pas eux, ils le font pour manger et s'en sortir. Ce qui me gêne, c'est plutôt les patrons français qui en profitent. »

« A la place des Polonais, on ferait pareil, conclue Sylvain. Si on me disait : "va travailler en Pologne ou en Roumanie et tu gagneras six fois ton salaire", je n'hésiterais pas. »



Dessin émanant de l'entreprise de transports Depaeuw (59 – Nord)



Dessin paru sur [lapin.org](http://lapin.org)



## CONCOURS ANGLAIS SESSION 2018

After reading the article entitled **His Brand is Uproar** from The New York Times published on May 7th 2018 , answer the following questions.

- 1) Translate from English into French the following segment: "Unlike his music, there's nothing groundbreaking....." down to " Small! That's got to hurt." (6 points)
- 2) Sum up the main ideas. Use your own words, which means taking ideas from the text but not using either the sentences or the words from the text. You are not supposed to **give your personal opinion**, you are to stick to the facts only. Use 150-200 words. It is imperative you respect this amount. Count and indicate the number. (8 points)
- 3) Do you agree with the following statement? : " If consumers really want Adidas to cut ties with Mr. West, all they have to do is stop buying the product."  
Do you believe consumers are so powerful as to change a company's unethical behavior?State your reasons. Use 150 words. It is imperative you respect this amount. Count and indicate the number. (6 points)

# His brand is uproar

NEWS ANALYSIS

JUN 15 05 07 2018

## Adidas stands by rapper after he predictably brings critics on internet to a boil

BY VANESSA FRIEDMAN

The petition is up and the Twitterati are awake. Adidas has become the latest apparel brand to come under fire for what a celebrity collaborator said, after Kanye West gave an interview to the celebrity news website TMZ in which he said he thought 400 years of slavery “sounds like a choice.”

The internet clutched its collective bosom and began to roar.

He tried to walk it back last week, or at least to explain on social media what he had really meant, but the damage had been done. Amid the torrent of words and controversial statements that have spewed forth from the volcano of his mouth and mind recently — and there have been a lot, starting with the Trump-love — this was the part that the self-appointed consumer watchdogs of the digital world could not countenance.

Across the expanse of social media, the online world made its displeasure known, just as it had done over H&M’s monkey hoodie, the Fox News host Laura Ingraham’s criticism of a survivor of a school shooting, or a video by PewDiePie, a YouTube star, who posted videos featuring anti-Semitic imagery.

But this time around, Adidas hasn’t done what pretty much every other big brand has done until now: apologize and cut off the offending limb. Or at least it hasn’t yet.

How come?

Kasper Rorsted, the brand’s chief executive, has repeatedly said that while he doesn’t support Mr. West’s comments, they are Mr. West’s comments, and though Adidas’s position on human rights was public and firm (and not in alignment with Mr. West’s statement), he was not going to comment further on Mr. West. Mr. Rorsted also went on to acknowledge that Mr. West, along with other Adidas collaborators such as Pharrell Williams and Stella McCartney, was a big help in the brand’s comeback in the United States.

Maybe that’s part of it. And maybe Adidas, not being an American company, does not understand the freighted, painful nature of Mr. West’s remarks (though presumably their local team does). But I would guess there’s something else going on, too.

Think about it: Could Adidas really not have anticipated the likelihood of something like this happening when they signed Mr. West in 2013?

Not, to be sure, the slavery comments exactly — but something that would upset or alienate a large chunk of the con-



Kanye West at a fashion event in New York in 2016. The chief executive of Adidas has said Mr. West’s comments are his own, and the brand doesn’t agree with them.

sumer population, something that would be so offensive to a meaningful group of people that it would become a debating point across the public conversation?

He’s endlessly saying the things other people could never even imagine thinking. You never really know what bizarre thing is going to come out of his mouth (or fingers) next. It is the bedrock on which part of his reputation rests. It’s not a secret. It’s addictive.

That’s what Mr. West does: He goes too far.

Unlike, say, such celebrities-that-went-wrong as the swimmer Ryan Lochte, who was dropped by Speedo and Polo Ralph Lauren after admitting he had lied about being robbed during

### Kanye West tried to walk back derided comments on slavery.

the Rio Olympics, or the tennis star Maria Sharapova, whose deals with Nike and Porsche were suspended after she failed a drug test (they later renewed their agreements), Mr. West never pretended to be other than what he was: someone who could not, as he posted online recently, be “managed.”

Adidas couldn’t argue — none of us can — that it had been suckered into thinking he stood for a politically correct, modern moralistic approach to the world. This is not to defend or excuse what he said; it was reprehensible. But it was also, at an abstract level, in character.

When Adidas hired Mr. West, after all, he had already jumped onstage at the 2009 MTV video awards to announce that Taylor Swift did not deserve the “Best Female Video” award, and it should have gone to Beyoncé. He was engaged in something of a public war

with his previous sneaker partner, Nike (he eventually wrote a song about it). He wasn’t crocheting lace doilies for the sofa.

Unlike his music, there’s nothing groundbreaking or industry-shifting about Mr. West’s apparel or his footwear. They don’t stand on their own. The content of the clothing is him. His ego — the one that allowed him to have a fashion show in Madison Square Garden in New York and clam, he should be designing for Hermès — and his messianic sense of self fills the product with meaning for his consumers.

And they buy it in sellout numbers. He’s right about that.

It would be hypocritical if Adidas were to drop him now, especially at a time when another out-of-control Tweeter is setting the national agenda. Dropping him might in the end do more damage to the company’s reputation than its giving in to public pressure.

It’s possible this position could shift; it’s possible Mr. West could double down to such an extent that it would be untenable for the relationship to continue. And Adidas has punished him a little: Contrary to Mr. West’s claims that he is the biggest thing to hit the sneaker market since man was created, Mr. Rorsted told CNBC that the Yeezy brand had been important to Adidas, but it was “a small part” of the \$25 billion company.

Small! That’s got to hurt.

Besides, if consumers really want Adidas to cut ties with Mr. West, all they have to do is stop buying the product and make it an even smaller part. That’s the real way to effect change in a company that is reliant on purchasing.

But, as of Sunday morning, there were 17,979 signatures on a “Drop Kanye” online petition that had set a goal of 18,000 names. Mr. West has 28.2 million Twitter followers. You do the math.