

N° 91

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1992 - 1993

Annexe au procès-verbal de la séance du 8 décembre 1992.

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE APRÈS DÉCLARATION D'URGENCE, relatif aux relations de sous-traitance dans le domaine du transport routier de marchandises,

Par M. Jean-Paul EMIN,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, *président* ; Philippe François, Henri Revol, Robert Laucournet, Jean Huchon, *vice-présidents* ; William Chervy, Francisque Collomb, Jean-Paul Emin, François Gerbaud, Louis Minetti, *secrétaires* ; Henri Bangou, Bernard Barraux, Jacques Baudot, Jacques Bellanger, Georges Berchet, Roger Besse, Jean Besson, François Blaizot, Marcel Bony, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Robert Calmejane, Louis de Catuelan, Joseph Caupert, Gérard César, Roland Courteau, Marcel Daunay, Désiré Debavelaere, Jean Delaneau, Jean-Pierre Demerliat, Rodolphe Désiré, Michel Doublet, Pierre Dumas, Mme Josette Durrieu, MM. Bernard Dussaut, André Fosset, Aubert Garcia, Charles Ginésy, Jean Grandon, Georges Gruillot, Mme Anne Heinis, MM. Rémi Herment, Bern. J Hugo, Roger Husson, Pierre Lacour, Gérard Larcher, Jean-François Le Grand, Charles-Edmond Lenglet, Félix Leyzour, Maurice Lombard, René Marques, François Mathieu, Serge Mathieu, Jacques de Menou, Louis Mercier, Gérard Miquel, Louis Moinard, Paul Moreau, Joseph Ostermann, Albert Pen, Jean Pépin, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, André Pourny, Jean Puech, Henri de Raincourt, Paul Raoult, Jean-Marie Rausch, Roger Rigaudière, Jean-Jacques Robert, Jacques Rocca Serra, Jean Roger, Josselin de Rohan, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Fernand Tardy.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (9^e législ.) : 2919, 3063 et T.A. 742.

Sénat : 77 (1992-1993).

Transports.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
AVANT PROPOS	5
EXPOSE GENERAL	7
I. UN PROJET DE LOI DONT LES INTENTIONS SONT DISCUTABLES MÊME SI LES DIFFICULTÉS DU SECTEUR SONT RÉELLES	7
A. UN TEXTE DE CIRCONSTANCE	8
1. L'élément d'une contre-batterie de textes juridiques	8
2. L'affichage d'une volonté moralisatrice non dépourvue d'écho	9
B. UN TEXTE D'INSPIRATION QUELQUE PEU DIRIGISTE	10
C. UNE RÉALITÉ : LES DIFFICULTÉS DU SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER	12
1. Les entreprises : de l'activité à la fragilité	12
<i>a) Un secteur actif</i>	<i>12</i>
<i>b) Un secteur fragile</i>	<i>15</i>
2. La sous-traitance : une nécessité mais des abus	19
<i>a) La mesure du problème</i>	<i>19</i>
<i>b) Les origines du succès de la sous-traitance</i>	<i>22</i>
<i>c) Les excès de la pratique de la sous-traitance</i>	<i>24</i>
II. UN PROJET DE LOI DONT LES DISPOSITIONS SONT SI EXTENSIVES ET SI SEVERES QU'IL PARAÎT PLUS DISSUASIF QUE VÉRITABLEMENT OPERANT	31
A. UN PROJET D'APPARENCE TRÈS EXTENSIVE	31
B. UN RÉGIME RÉPRESSIF DÉROGATOIRE	32
C. UN PROJET QUI SEMBLE PLUTÔT DISSUASIF	36
D. L'ESSENTIEL RESTE À FAIRE	37
1. La nécessaire organisation de la profession	37

	<u>Pages</u>
2. Le nécessaire dialogue avec les clients	39
EXAMEN DES ARTICLES	41
<i>Article Premier</i> - Champ d'application de la loi	41
<i>Article 2.</i> - Mention du prix dans les contrats	43
<i>Article 3.</i> - Sanction du refus de communication du justificatif du prix	44
<i>Article 4.</i> - Répression des donneurs d'ordres qui contractent à un prix insuffisant	45
<i>Article 5.</i> - Conditions de constatation des infractions	50
<i>Article 6.</i> - Rapport sur l'application de la loi	51
<i>Article 7.</i> - Date d'entrée en vigueur de la loi	52
TABLEAU COMPARATIF	53
ANNEXES	67

AVANT-PROPOS

Mesdames, Messieurs,

● Pour la troisième fois en un an, le Parlement français est invité à donner des solutions à un conflit économique et social. Il a dû s'occuper, au printemps de 1992, du difficile problème de la manutention portuaire ⁽¹⁾. Il a dû également examiner, pour une première lecture, le projet de loi relatif aux délais de paiement entre les entreprises. Cette coïncidence n'est pas fortuite. En période de difficultés économiques, de tensions grandissantes entre les partenaires, la tentation est forte de rechercher l'arbitrage des pouvoirs publics. Est-ce, pour autant, forcément souhaitable ? Votre commission des Affaires économiques et du Plan, acquise dans sa majorité à l'économie de marché, n'en est pas convaincue même si elle a conscience que les blocages, dans notre société, sont parfois tels que l'intervention de l'Etat devient inévitable.

● Dans le même temps, le projet de loi qui vous est soumis peut, d'une certaine façon, apparaître comme un alibi pour le Gouvernement.

A la fin du mois de juin et au début du mois de juillet, la France a été gravement paralysée par une grève des chauffeurs routiers. La perte, pour l'économie nationale, aurait, selon les experts, dépassé 4 milliards de francs. Cette grève -faut-il le rappeler- avait

(1) Loi n° 92-496 du 9 juin 1992

pour origine l'institution, à compter du 1er juillet 1992, par le décret n° 92-559 du 25 juin 1992 du permis de conduire dit «à points».

Il n'appartient pas au présent rapport de débattre de l'opportunité de cette mesure ni de conditions de sa mise en oeuvre. Il convient toutefois de souligner que, dans cette affaire, la responsabilité du Gouvernement était entière.

Or, ce dernier est parvenu, non sans habileté, à déplacer le débat et à faire peser sur la désorganisation de la profession et sur les méfaits de la sous-traitance les causes du refus du système du permis de conduire «à points». L'exposé des motifs du projet de loi affirme, en effet : «Ce désordre des conditions tarifaires explique, en grande partie, la dégradation des conditions de sécurité dans le transport routier».

Et, de fait, il rejoint, sur certains de ses objectifs et notamment la recherche de la sécurité routière, les préoccupations de nos collègues (1).

● Le présent projet de loi a ainsi été adopté par le Conseil des Ministres le 16 septembre 1992. Il a été déposé sous le n° 2919 sur le bureau de l'Assemblée nationale le même jour.

Adopté par l'Assemblée nationale, le 1er décembre 1992, et déclaré d'urgence ce projet -qui a, au passage, changé d'intitulé- a fait, dès le 8 décembre, l'objet d'un examen particulièrement attentif de votre Commission dont le rapporteur a tenu -ainsi qu'en témoigne l'annexe n° 1 du présent rapport- à entendre les arguments de l'ensemble des intervenants de cette profession.

(1) cf. proposition de loi n° 513 (Senat 1991-1992) tendant à modifier la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs et relative au contrat de transport public de marchandises déposée le 8 juillet 1992 par M. Jean Simonin et plusieurs de nos collègues.

EXPOSÉ GÉNÉRAL

Sur le plan général, le projet de loi qui nous est soumis suscite deux séries d'observations.

D'une part, ses intentions sont discutables même si les difficultés du secteur du transport routier de marchandises pour compte d'autrui sont réelles.

D'autre part, ses dispositions sont si extensives et si sévères qu'il paraît plus dissuasif que véritablement opérant.

I. UN PROJET DE LOI DONT LES INTENTIONS SONT DISCUTABLES MÊME SI LES DIFFICULTÉS DU SECTEUR SONT RÉELLES

L'exposé des motifs du projet de loi mérite d'être examiné avec attention. Voulu, en réalité, comme une réponse à un problème politique -la grève-blocage des chauffeurs routiers de juin-juillet 1992- et, semble-t-il, comme une apparente concession à certains des représentants de ceux-ci ce projet a, en effet, une teneur politique.

Trois remarques méritent d'être faites à ce propos.

D'abord, nous sommes en présence d'un texte de circonstance. Ensuite, ce projet apparaît comme fondamentalement inspiré par une idéologie qu'il faut bien qualifier de dirigiste. Il reste - et ce sera la troisième remarque- que les difficultés rencontrées par le secteur du transport routier sont bien réelles.

A. UN TEXTE DE CIRCONSTANCE

Est-il besoin de revenir sur la grève des chauffeurs routiers qui, pendant une dizaine de jours, de la fin juin et du début de juillet 1992, a conduit au blocage des routes puis à une paralysie progressive de l'économie nationale ?

Face à cette séquence catastrophique, le Gouvernement a dû composer. Dans cette perspective, le projet de loi qui vous est soumis apparaît comme l'élément d'une batterie de textes que la pression exercée par les chauffeurs routiers a contraint le Gouvernement à prendre et, dans le même temps, comme baignant dans une aspiration à la respectabilité dont ce même Gouvernement semble vouloir s'envelopper.

1. l'élément d'une contre-batterie de textes juridiques

Pris au dépourvu, ainsi qu'il en est convenu publiquement (1), le Ministre en charge des Transports a été conduit à répondre à une évolution peu maîtrisable en sortant au plus tôt « de ses tiroirs » une contre-batterie de textes juridiques destinés à l'endiguer mais qui étaient, pour certains, « en l'air » dès le mois de février 1992 (2). C'est ainsi qu'outre le projet de loi qui vous est soumis ont été récemment pris :

- un arrêté du 3 juillet 1992 modifiant l'arrêté du 2 septembre 1986 relatif à l'examen de l'attestation de capacité permettant l'exercice de la profession de transporteur public routier de marchandises et de loueur de véhicules industriels destinés aux transports de marchandises ;

- le décret n° 92-699 du 23 juillet 1992 relatif à certaines infractions commises par les employeurs de salariés affectés à la

(1) M. Jean-Louis Bianco, ministre en charge des transports convenait : « Personne (...) n'avait vu venir le coup. Aucun relai n'a fonctionné. » cf *Le Figaro* 13 juillet 1992 p. 8.

(2) Protocole conclu entre le Gouvernement, la FNTR et l'UNOSTRA le 11 février 1992 « Plan d'actions arrêté en faveur du Transport routier de marchandises ».

conduite de véhicules de transport routier de personnes ou de marchandises et par les donneurs d'ordres aux transporteurs routiers de marchandises ;

- le décret n° 92-752 du 3 août 1992 portant modification du décret n° 83-40 du 26 janvier 1983 relatif aux modalités d'application des dispositions du Code du travail concernant la durée du travail dans les entreprises de transport routier ;

- un arrêté du 5 août 1992 modifiant l'arrêté du 19 mai 1987 relatif aux documents de transport devant se trouver à bord des véhicules de transport routier des marchandises.

2. Une volonté moralisatrice non dépourvue d'écho

Le texte qui vous est soumis doit ainsi, pour être apprécié dans toutes ses implications, être mis en perspective avec la discussion d'un certain nombre d'autres textes :

- projet de loi relatif à la **prévention de la corruption**, et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques ;

- projet de loi relatif aux **délais de paiement** entre les entreprises ;

- proposition de loi relative à la **déclaration du patrimoine** des membres du Gouvernement et des titulaires de certaines fonctions électives et proposition de loi organique relative à la **déclaration du patrimoine** des parlementaires.

L'exposé des motifs du projet de loi ne laisse d'ailleurs planer aucun doute sur le caractère moralisateur des intentions du Gouvernement s'agissant du transport routier. Il s'agit de *«participer sur des bases saines, à la croissance du transport routier»*, d'*«assainir les conditions de prix et de concurrence dans ce secteur»*, d'*«assainir les conditions d'exercice de la profession»*.

Le Chef de l'Etat n'a, lui-même, pas hésité à dire que les chauffeurs routiers étaient les *«serfs d'aujourd'hui»*.

Mais le Gouvernement -il faut le reconnaître- n'a pas l'apanage exclusif d'une telle approche et il existe sur cette question un incontestable consensus.

M. René PETIT, président de la Fédération nationale des transporteurs routiers (F.N.T.R.) l'avait ainsi précédé en estimant (cf.

La lettre du transport routier n° 270 - 20 mars 1990) : *«La sous-traitance (...) il y a la bonne et la mauvaise.»*

M. Jean-Louis Amato, président de l'Union nationale des organisations syndicales de transporteurs routiers automobiles (UNOSTRA) lui avait fait écho en déclarant (cf. le Monde - 28 avril 1992 p. 26 : *«Il faut moraliser ces pratiques, définir un statut du sous-traitant qui le mette à l'abri des abus notoires et protège l'ensemble des entreprises d'une concurrence manifestement déloyale.»*

Pour finir, le rapport «Doguet» (juillet 1990), au Conseil national des Transports proposait (p 6) de *«privilegier l'assainissement du marché (...) en veillant à une moralisation de la sous-traitance.»*

B. UN TEXTE D'INSPIRATION QUELQUE PEU DIRIGISTE

La deuxième caractéristique politique du projet de loi est son aspect quelque peu dirigiste.

Certes, il semble exister un consensus entre les organisations en principe les plus représentatives des professionnels du secteur du transport routier (la FNTR et l'UNOSTRA). Certes *«l'étude d'une infraction visant à réprimer la pratique de prix manifestement trop bas»* constituait l'un des points du protocole d'accord discuté entre le Gouvernement et ces deux organisations dès le 6 novembre 1991.

Mais l'exposé des motifs du projet de loi marque clairement la volonté interventionniste du Gouvernement.

Il censure *«l'anarchie des prix», le «désordre des conditions tarifaires»*. Il tend à ce *«que les transporteurs puissent exercer leur activité dans des conditions normales.»*

Il s'agit d'organiser, de réguler : pour tout dire, de contraindre.

On est bien loin du *«laissez-faire, laissez-passer»*. On se trouve engagé au contraire, dans une logique interventionniste.

Le projet de loi qui nous est soumis est ainsi un texte de reprise en main par l'État. La libération des tarifs en 1986 n'a pas

donné satisfaction à tous. L'occasion est prise, à présent, d'en limiter les effets.

Le Premier Ministre n'a, lui-même, pas caché qu'il s'agit d'une *« remise en ordre dans les marchés où la déréglementation a commis des ravages »*.

En tout état de cause, on est loin de l'effort *« d'autodiscipline »* des partenaires auquel le Ministre des Transports conviait la profession lors du congrès de la F.N.T.R. de 1990 et du projet de *« charte professionnelle »* élaboré au Conseil national des Transports alors mais qui devait échouer dès le début de 1991 faute d'une signature par les organisations représentatives.

Certes, ainsi qu'il le dit dans l'exposé des motifs de son projet de loi *« le Gouvernement s'est engagé vis-à-vis des professionnels du transport routier à prendre des mesures en vue d'assainir les conditions de prix et de concurrence dans ce secteur »*. De même, est-il exact que l'Union nationale des organisations syndicales des transporteurs routiers automobiles (UNOSTRA) a proposé, lors de son 34^e congrès à Saint-Malo, le 25 avril 1992, au Secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux l'ébauche d'un projet de loi sur ce sujet, permettant au *« Monde »* du 28 avril de titrer (p. 26) : *« Les routiers veulent une loi sur la sous-traitance »*.

La veulent-ils ? La réponse n'est probablement pas aussi unanime qu'il peut paraître. Ainsi, la Fédération nationale des transports routiers insiste-t-elle, depuis 1990, sur la notion de *« coresponsabilité des différents partenaires »*, sur la nécessité de *« rechercher un accord dans un cadre qui ne peut être que libéral et contractuel et non réglementaire »* (1).

En outre, il faut préciser qu'une étude antérieure, le rapport Doguet (2) insistait sur la difficulté de résoudre cette question par la seule réglementation.

Le projet de loi qui vous est soumis recourt, en définitive, au Législateur. Votre commission des Affaires économiques et du Plan regrette que l'on s'écarte ainsi, à travers ce projet, de la seule politique d'incitation et de concertation dans laquelle on semblait pourtant s'être engagé avec la mise à disposition des professionnels

(1) cf. *Le Monde* du transport routier n° 270 - 29 mars 1990.

(2) Rapport *« Contrôles de la réglementation dans les transports routiers »* - C.N.T. - juillet 1990

par le Ministère depuis mars 1992, de modèles de contrats écrits et d'un guide de la sous-traitance.

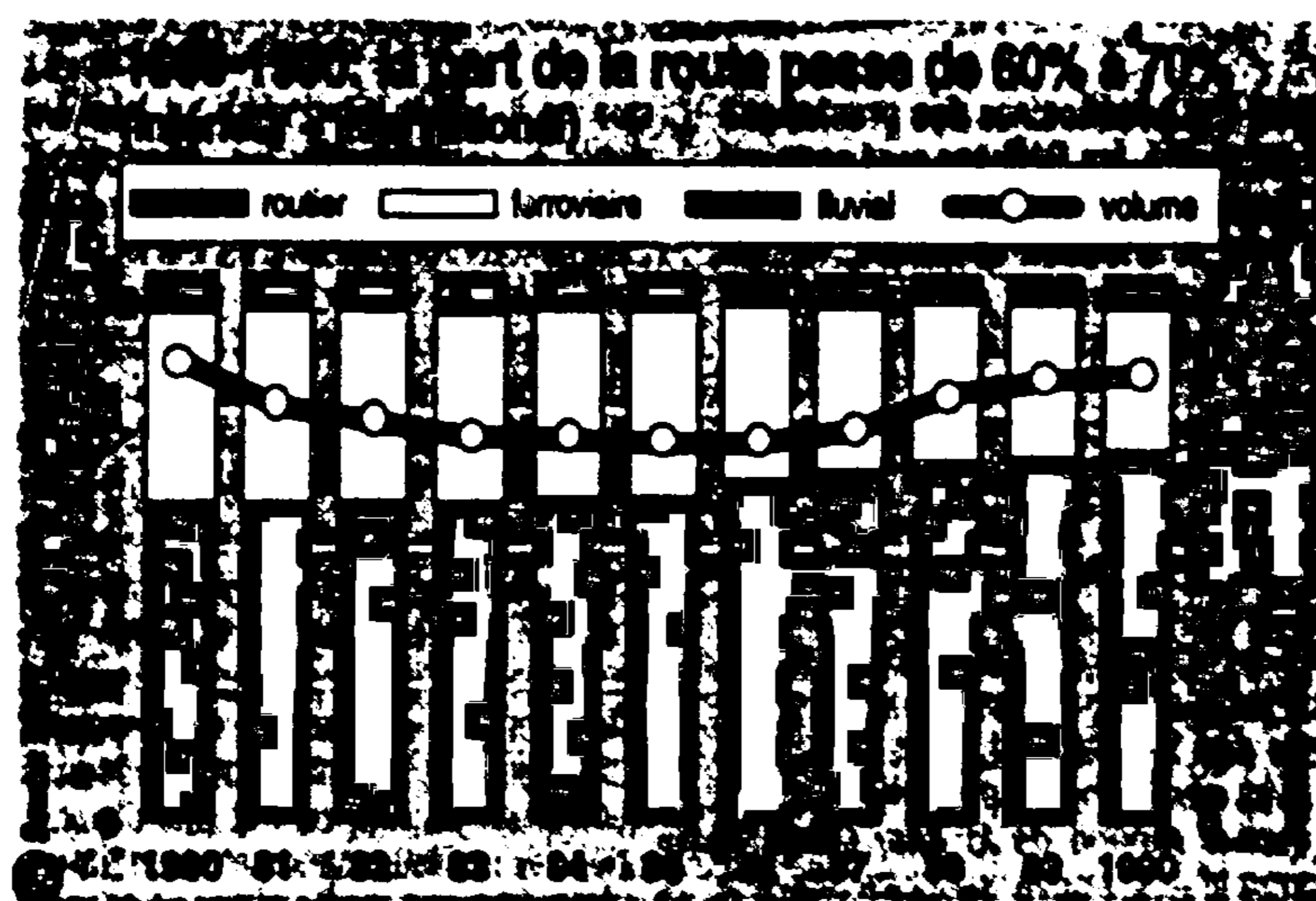
C. UNE RÉALITÉ : LES DIFFICULTÉS DU SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER

1. Les entreprises : de l'activité à la fragilité

Le secteur du transport routier de marchandises est, paradoxalement, très actif et particulièrement fragile.

a) Un secteur actif

Le transport routier assure aujourd'hui 70 % à 72 % de la circulation des marchandises, exprimée en tonnes kilomètres, contre 20 % pour le rail et 10 % pour la voie d'eau. En 1970, ces proportions étaient -il convient de le rappeler- respectivement de 55 %, 31 % et 14 %.



Le transport routier de marchandises (véhicules de plus de 3 tonnes de charge utile) a connu l'évolution ci-après :

Milliards de tonnes-kilomètres (1)		% d'Evolution
1982 :	85,9	- 3,0 %
1983 :	82,5	- 4,0 %
1984 :	83,4	+ 1,1 %
1985 :	84,5	+ 1,3 %
1986 :	88,1	+ 4,3 %
1987 :	95,1	+ 7,9 %
1988 :	107,2	+ 12,7 %
1989 :	112,6	+ 5,0 %
1990 :	114,8	+ 1,9 %
1991 :	117,2	+ 2,1 %

(1) Trafic effectué en national + partie française des trajets internationaux

Le trafic routier n'a cessé d'augmenter depuis 1984. Cette progression s'est réalisée aux dépens des autres modes de transport. Le niveau le plus élevé s'est situé en 1988. Dès lors, le taux de croissance est tombé de moitié annuellement jusqu'en 1990 tout en continuant cependant d'être positif. 1991 semble marquer le début d'une reprise modérée dans le secteur.

La répartition du trafic entre professions a été la suivante sur les deux dernières années connues :

	1990	1991	Evolution en % des t/kms
Compte d'autrui	86.1 75.0 %	87.4 74.6 %	+ 1,15 %
Compte propre	28.7 25.0 %	29.8 25.4 %	+ 3.8 %
Total	114.8 100.0 %	117.2 100.0 %	+ 2.1 %

(milliards de t-kms)

Le dynamisme des entreprises, la souplesse d'emploi du camion qui limite au minimum les ruptures de charge, la nécessité

de l'approvisionnement quotidien dans un contexte de flux tendus expliquent ce succès.

Le transport routier de marchandises regroupe, en France, 272.000 personnes dont 167.000 roulants. C'est un secteur en forte création (+ 10.000 sociétés en 5 ans).

	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Nombre d'entreprises	28.895	29.005	30.200	34.478	36.762	37.044
Effectif total salarié et non salarié	215.656	226.020	241.179	264.865	272.646	282.717
Recettes totales (MF)	80.577	87.977	97.951	111.336	117.332	128.639
Investissements totaux (MF)	6.988	8.188	10.585	12.100	12.631	12.111

La répartition du trafic par tranches de distances a été la suivante pour les deux dernières années connues :

		1990	1991	Evolution en %
Compte d'autrui	à moins de 50 kms	5.9	5.7	- 3,4
	entre 50 et 150 kms	11.0	10.6	- 3.6
	à plus de 150 kms	69.2	71.1	+ 2.7
Compte propre	à moins de 50 kms	6.9	7.7	+ 11.6
	entre 50 et 150 kms	8.0	8.2	+ 2.5
	à plus de 150 kms	13.8	13.9	+ 0.7
Total	à moins de 50 kms	12.8	13.4	+ 4,7
	entre 50 et 150 kms	19.0	18.8	- 1.0
	à plus de 150 kms	83.0	85.0	+ 2,4

(milliards de tkms)

Exprimé en millions de tonnes-kilomètres le transport routier a connu l'évolution ci-après pour les derniers mois connus :

		DONNÉES CORRIGÉES DES VARIATIONS SAISONNIÈRES	DONNÉES BRUTES
1991	Janvier	10.340	10.015
	Février	8.839	9.250
	Mars	9.613	10.536
	Avril	9.888	10.639
	Mai	10.108	9.900
	Juin	9.214	10.195
	Juillet	10.403	10.053
	Août	9.204	6.145
	Septembre	9.555	10.109
	Octobre	10.389	11.401
	Novembre	9.335	9.865
	Décembre	10.300	9.063
1992	Janvier	11.686	11.340
	Février	9.222	9.653
	Mars	10.725	11.764
	Avril	9.961	10.717
	Mai	9.555	9.344

En glissement, par rapport aux cinq derniers mois de l'année précédente, le trafic de 1992 connaît une augmentation de 4,8 % et l'évolution des résultats bruts indique, pour les cinq premiers mois de l'année, une hausse de 4,9 % par rapport à la même période de 1991. Selon le Ministère en charge des Transports, la reprise dans le transport routier de marchandises se confirme donc et 1992 devrait marquer le début d'un nouveau cycle de croissance.

b) Un secteur fragile

Malgré cet incontestable dynamisme et malgré les perspectives qui s'offrent à lui ⁽¹⁾, le transport routier de

(1) Voir sur ce point le rapport "Transports 2010" du Commissariat général du Plan - Juin 1992

marchandises reste un secteur fragile.

Cinq faits caractérisent cette fragilité : l'atomisation des entreprises ; l'insuffisance des fonds propres ; l'accès trop aisé à la profession ; la surcapacité de l'offre ; le nombre des disparitions d'entreprises.

● **Un secteur atomisé**

Si l'on considère les statistiques les plus récentes, on se rend compte du grand nombre des entreprises de ce secteur.

	1984	1990	1990/1984
Transports routiers de marchandises (ZL + ZC)	25.605	33.220	+ 28,7 %
Location	2.688	2.319	- 13,72 %
Déménagement	1.287	1.498	+ 16,39 %

Source : O.E.S.T.

Mais on se rend compte également du très grand nombre de petites entreprises du secteur.

	1989	1990
Entreprises de 0 à 5 salariés	27.829	28.558
Entreprises de + de 5 salariés	8.358	8.479

Source : O.E.S.T.

Un certain nombre d'entreprises ont tenté, par des acquisitions et des absorptions, d'acquérir ce qu'il est convenu d'appeler la «taille critique» dans la perspective du marché unique européen. Cette «course à la taille critique» qui est restée, il est vrai, l'apanage des plus importantes sociétés a eu, malheureusement, pour effet de fragiliser le bilan de certaines d'entre elles.

Cette atomisation explique pour finir le **taux relativement faible d'affiliation des petits patrons transporteurs aux fédérations professionnelles** comme la F.N.T.R. (15.000 membres) ou comme l'UNOSTRA (6.000 membres).

Elle explique également le **très faible taux de syndicalisation des employés du secteur**. Il faut ainsi savoir que 1,9 % seulement des entreprises de transport routier de marchandises emploient plus de cinquante salariés et ont un comité d'entreprise. Et il faut encore savoir que, au sein de ce 1,9 %, 47 % des voix des employés vont à des listes sans étiquette. Cette très faible syndicalisation a été à l'origine des graves difficultés qu'a rencontrées le Gouvernement, en juillet 1992, pour trouver des interlocuteurs. Chaque barrage était, en effet, tenu par un leader charismatique ou une coordination spontanéiste qui récusait, le plus souvent, les organisations dites représentatives.

● **L'insuffisance des fonds propres**

Deuxième caractéristique de la plupart de ces sociétés : **l'insuffisance de leurs fonds propres.**

Il faut se souvenir que, pour l'accès à la profession, les fonds exigés au départ n'atteignent que 21.000 F -contre l'équivalent de 125.000 F aux Pays-Bas.

Par ailleurs, le remboursement du (ou des) camion, bien souvent acheté en leasing à un autre transporteur, pèsent sur le bilan.

S'il s'agit d'un véhicule neuf -et même si les concessionnaires des firmes de véhicules industriels consentent parfois à des rabais allant jusqu'à 40 % du prix « catalogue »- le prix d'acquisition est également lourd à supporter.

Il en résulte que les provisions pour amortissement des matériels sont faibles, ce qui expose, bien entendu, l'avenir de ces sociétés.

● **L'accès trop aisé à la profession**

Une des explications des difficultés du transport routier de marchandises réside dans la **facilité excessive de l'accès à cette profession.**

Le décontingentement de la profession depuis 1986, le remplacement de la licence d'exploitation par une simple autorisation prise au vu d'une somme de départ, d'une attestation d'honorabilité et de réponses à un questionnaire à choix multiple ont concrétisé cette facilité d'accès.

Mais à cet assouplissement réglementaire se sont ajoutés deux faits non négligeables :

- la politique de rabais très importants consentis, répétons le, par les concessionnaires de véhicules industriels ;

- les incitations de l'Agence Nationale Pour l'Emploi (A.N.P.E.) qui, soucieuse de faire baisser les statistiques des demandes d'emploi, a trop souvent incité, des demandeurs à créer leur propre entreprise de transport routier de marchandises pour le compte d'autrui en leur faisant miroiter la facilité d'accès à la profession et sa liberté.

La conviction que les entrées dans la professions sont excessives et anarchiques est assez largement partagée. Depuis plusieurs années, le nombre total d'autorisations délivrées a été très supérieur aux besoins. L'année 1990 a été marquée par une forte augmentation du nombre des attributions des autorisations de transport et de location (6.773 autorisations contre 3.785 en 1989). En 1991, il y a eu encore 5.516 autorisations délivrées.

Dans son rapport annuel, le Conseil national des transport note : «En 1991, la progression a été stoppée mais les chiffres restent malgré tout sans rapport avec les variations de trafic constatées. On peut donc se demander, si dans l'instruction des dossiers, il est fait une juste appréciation des besoins réels des entreprises, d'autant que le rattrapage par rapport à la période de contingentement a été réalisé par les attributions faites depuis 1986».

Force est de constater, pour finir sur ce point, que la prise du décret n° 92.609 et celle de l'arrêté du 3 juillet 1992 n'ont pas apporté de réel durcissement de l'accès à la profession, ce qui laisse le problème entier.

● La surcapacité de l'offre

Il résulte de l'accès trop aisé à la profession une surcapacité de l'offre.

Le taux de suréquipement en camions demeure élevé. Selon l'enquête A.F.T.-I.F.T.I.M., réalisée aux 2ème et 3ème trimestres

1992, 26 % des entreprises interrogées déclarent avoir un parc supérieur à leurs besoins.

Le taux de parcours à vide est estimé à 21 % en 1991 pour les véhicules de plus de 17.000 tonnes contre 22 % en 1990. L'amélioration de la productivité dans ce domaine semble ainsi plafonner. De plus, si l'on raisonnait uniquement en « stock » d'entreprises (nombre d'entreprises au 31 décembre de chaque année), on pourrait estimer que leur nombre évolue à un rythme voisin du trafic depuis quelques années et conclure qu'il n'y a donc pas de surcapacité de ce côté là. En fait, c'est le « flux » des créations/défaillances-disparitions (signe de la régulation brutale par le marché) qui témoigne de cette surcapacité et de la fragilité d'entreprises.

● Le nombre des disparitions d'entreprises

Alors même que le nombre des créations d'entreprises de transport routier de marchandises est important (environ 8.000 en 5 ans), le nombre des disparitions est du même ordre, même s'il lui est légèrement inférieur.

Mais ce qui est important est que le nombre des défaillances d'entreprises est en augmentation : + 17 % en 1987 ; + 28 % en 1988 ; + 32 % en 1989 ; + 30 % en 1990 ; + 14 % en 1991.

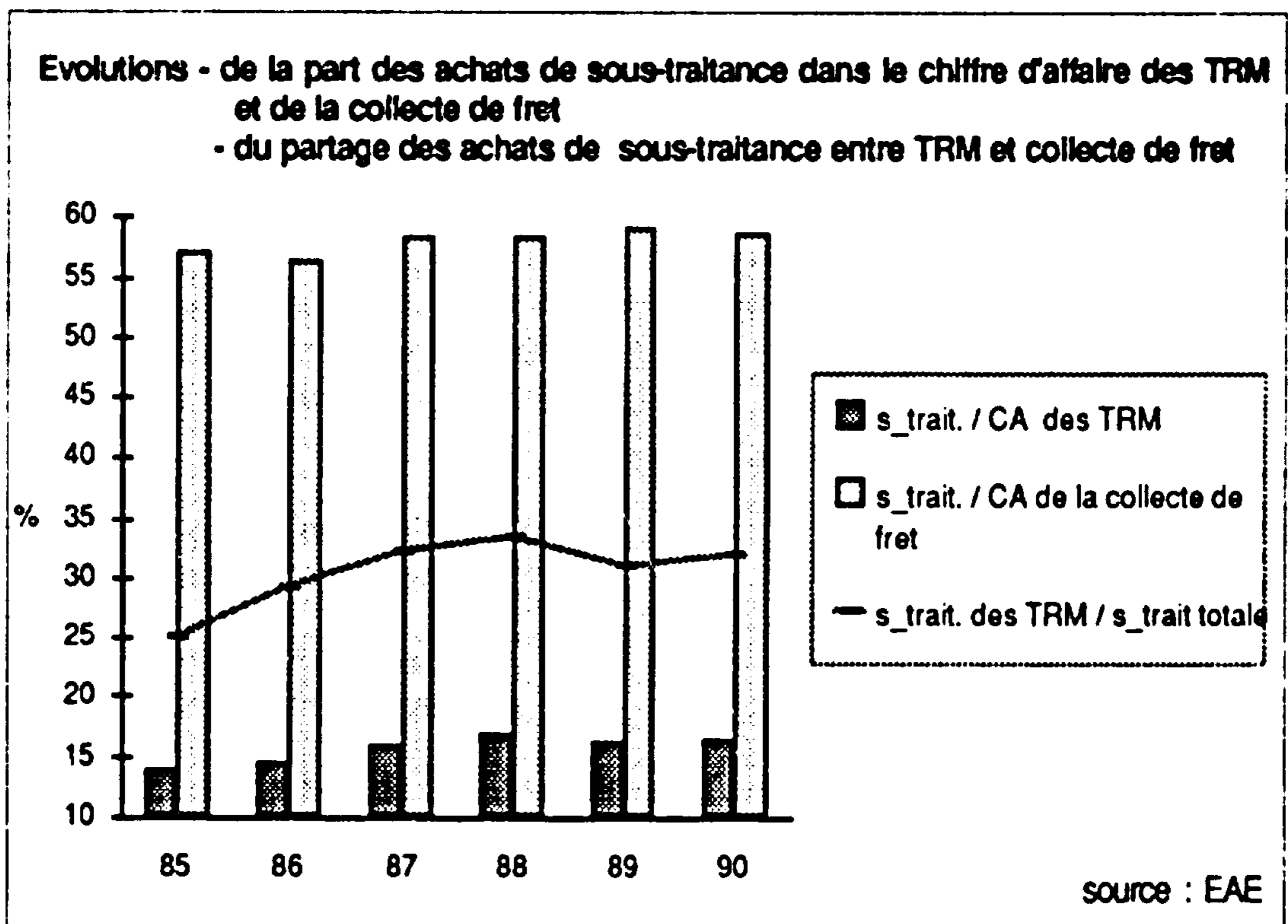
On a ainsi constaté 2.300 dépôts de bilan en 1991.

2. La sous-traitance : une nécessité mais des abus

a) La mesure du problème

En 1990, année marquée par un ralentissement des trafics, la sous-traitance représentait environ 55 milliards de francs, soit près de 32 % du chiffre d'affaires dans le secteur du transport routier.

Entre 1985 et 1990, les entreprises de transport routier de marchandises (T.R.M.) de plus de 5 salariés ont augmenté l'importance relative de leur activité sous-traitée et leur rôle de transporteur principal. La part de sous-traitance dans leur chiffre d'affaires passe entre 1985 et 1990 de 14 % à plus de 16 %.



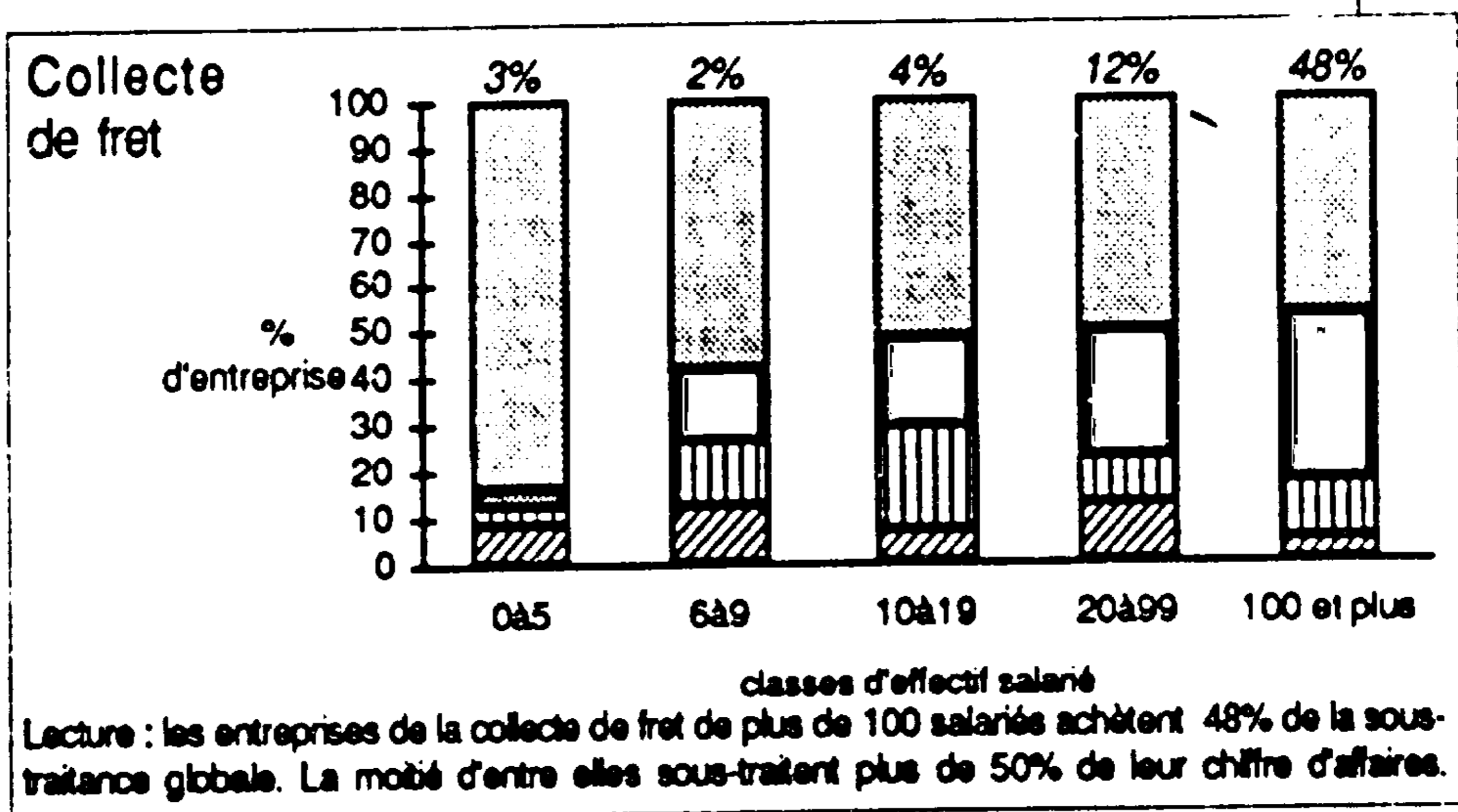
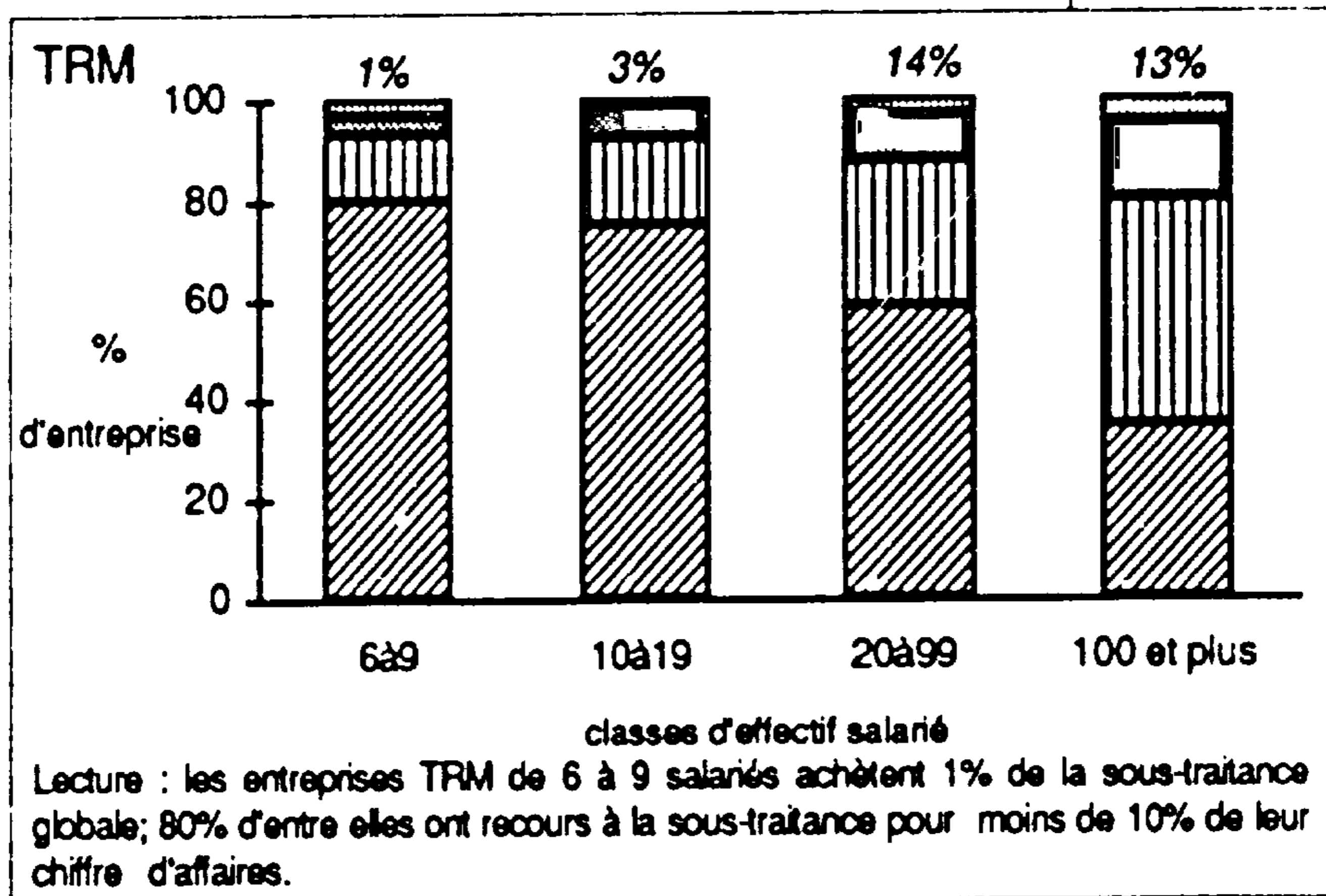
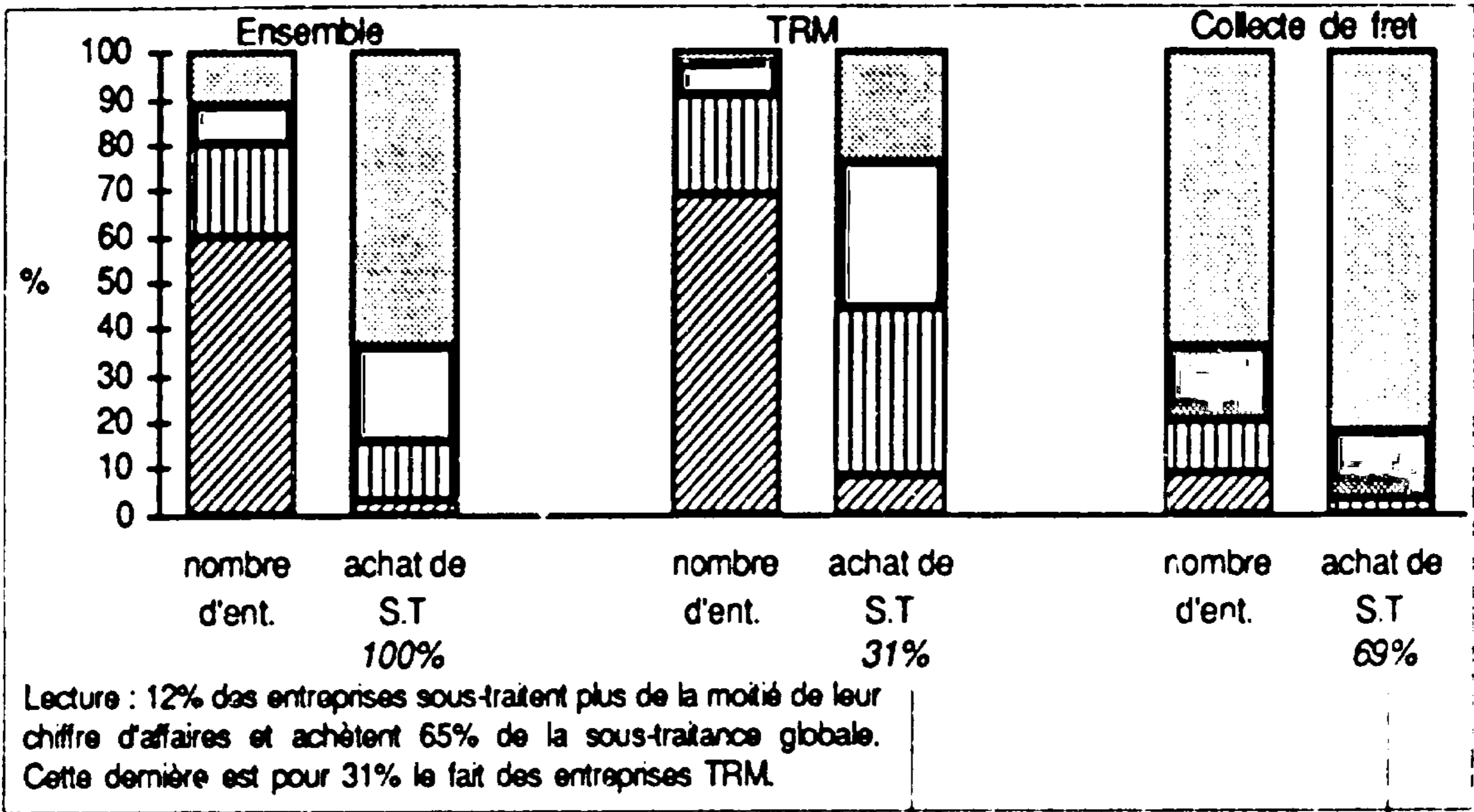
En 1989-1990, de l'ordre des quatre-cinquièmes des entreprises de transport routier de marchandises ont sous-traité des marchés. Mais il faut savoir qu'en leur sein, quelque 20 % des entreprises gèrent 85 % de la sous-traitance.

Les trois tableaux qui suivent présentent la répartition des entreprises qui sous-traitent une part de leur activité selon leur activité principale et l'importance du chiffre d'affaires sous-traité.

Légende :

Part de la sous-traitance dans le chiffre d'affaires (ST/CA) :

plus de 50%
 30 à 50%
 10 à 30%
 moins de 10%



b) Les origines du succès de la sous-traitance

Le succès de la sous-traitance tient à trois facteurs :

- la contingence géographique et saisonnière de la recherche du fret ;
- l'individualisme ;
- le souci des entreprises d'alléger leurs contraintes.

● **La contingence géographique et saisonnière**

Par définition, le fret n'est pas facile à chercher ni à trouver. Il varie selon les lieux. Ses flux sont, en outre, saisonniers. Si pour le trajet aller, il n'y a pas de problème, tout autre chose est de remplir le véhicule pour le trajet retour.

Diverses solutions ont été, dans le temps, trouvées pour remédier à cette contrainte.

Des bureaux de ville ont, un temps, assuré un rôle d'intermédiaire pour trouver du fret aux camionneurs. Une bourse du fret a même fonctionné pendant un certain temps. Mais ces expédients ont, en définitive, échoué.

L'idée de recourir à un donneur d'ordres bien équipé en moyens de planification et de communications a donc très logiquement fait jour.

Un serveur minitel a été plus récemment mis en place, avec un certain succès, par le groupe LAMY.

● **L'individualisme**

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan est sensible à la forte identité de la profession du transport routier qui, pourtant, est relativement récente puisqu'elle date, à peu près, de l'après seconde guerre mondiale.

Personnage familier de notre culture, avec des films comme *«Le salaire de la peur»* ou *«Cent mille dollars au soleil»* et même des émissions radiophoniques comme *«Les routiers sont sympa»*, voire des sketches, le transporteur routier de marchandises est, souvent, un individualiste.

Les statistiques sont là pour le montrer. Sur les 37.037 entreprises du secteur (déménagements et location compris), il y avait, en 1990 28.558 entreprises de 5 salariés maximum.

L'idée de travailler «à son propre compte», d'être «son patron» est forte dans le transport routier où la liberté, le goût d'une certaine aventure, associée notamment aux longs parcours, ont un sens qu'il faut savoir reconnaître, même si les routiers sur long parcours ne représentent actuellement que 15 % des chauffeurs.

Mais comment trouver à coup sûr du fret lorsqu'on est isolé ?

● **L'allégement des charges des entreprises : «l'externalisation»**

Ce goût de l'indépendance des chauffeurs a rencontré le souci qu'ont eu certaines entreprises beaucoup plus structurées d'alléger -«d'externaliser»- leurs charges et leurs risques (fluctuations des marchés ; infractions à la réglementation) dans une conjoncture économique difficile.

Pour parvenir à cet allégement, elles avaient la possibilité de se séparer de certains chauffeurs mais aussi d'alléger leur parc de véhicules.

C'est ainsi qu'ont été conclus de nombreux contrats de «leasing» de véhicules entre ces entreprises et certains de leurs chauffeurs à qui était ainsi fournie l'occasion de créer leur propre entreprise.

La perspective était alléchante. Pour l'entreprise, c'était la certitude de faire baisser ses charges de l'ordre de 70 % par chauffeur externalisé (si l'on tient compte des charges sociales, des obligations de durée du travail).

Pour le chauffeur accédant à l'artisanat, c'était l'espoir, d'avoir accédé à l'indépendance et, peut-être, à la réussite matérielle.

Les réalisations concrètes furent souvent moins enthousiasmantes.

On a, en effet, vu se développer une nouvelle population de tractionnaires (les «tracos») propriétaires d'un ou quelques camions mais parfois d'un simple tracteur sans remorque.

Endettés, parfois entièrement dépendants des donneurs d'ordres, ils constituent une catégorie professionnelle en grande difficulté.

c) Les excès de la pratique de la sous-traitance

Si, dans son principe, la sous-traitance n'a rien de répréhensible, si elle contribue même à la souplesse du transport routier et à son succès, il n'en est pas moins vrai que l'on est, dans des cas trop nombreux, parvenu à une situation de désordre peu convenable dans la mesure où la sous-traitance est devenue un principe systématique de gestion des entreprises. Plusieurs phénomènes se sont conjugués pour provoquer cette situation.

● **L'effondrement des tarifs**

Il faut se souvenir qu'avant 1986, le secteur était soumis à un contrôle des prix appuyé sur une tarification routière obligatoire (T.R.O.).

Cette T.R.O. n'était pas satisfaisante dans la mesure où, souvent surévaluée, elle était contournée dans la pratique et donnait lieu à des prix préférentiels en faveur de certains clients.

- A partir de 1986, on est passé à une libération des prix bien que l'ordonnance n° 86.1243 du 1er décembre 1986 relative à la liberté des prix et de la concurrence ait prévu le maintien des dispositions du décret du 14 novembre 1949 jusqu'au 31 décembre 1991 au plus tard. Cette libération, à laquelle la Communauté européenne incitait, s'est accélérée à partir de 1988 en l'absence de tout accord tarifaire de base avec les chargeurs et dans un contexte de concurrence intermodale et internationale effrénée.

Cette libération s'est accompagnée de la disparition des bureaux de fret.

Le phénomène a été encore accru par l'irruption dans la profession de l'informatique par le biais du serveur information sous Minitel «*LAMY*» sur le fret disponible. Utilisée de façon extrêmement simplifiée (un nom de localité, un prénom pour la personne à contacter, un numéro de téléphone), elle a abouti à la constitution de fait d'un marché à l'encan où le moins disant l'emporte évidemment.

La nécessité absolue où se trouvent les petits «*tractionnaires*» mais, plus généralement les transporteurs de trouver du fret de retour les a conduits à accepter des tarifs parfois sans aucun lien avec la rentabilité réelle de leurs déplacements sur certaines directions.

Selon l'enquête annuelle de la Direction des transports terrestres, le coût moyen, pour un ensemble de 40 tonnes effectuant 114.000 km par an était de 6,63 francs au véhicule/km au 31 décembre 1991. Il est actuellement de 6,79 francs.

Il a semblé éclairant de présenter ci-après la répartition de ce prix de revient par poste. La seule issue, pour pouvoir continuer à baisser les prix, est donc de rouler plus encore.

Bien plus, la publicité donnée à ces tarifs avantageux a entraîné les chargeurs à en jouer et, désormais, contrairement à la plupart des autres professions industrielles et commerciales, il faut bien savoir que, dans le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, ce sont les clients (les chargeurs) qui font le prix. Il y a là une aberration qui explique le caractère insolite du projet de loi qui nous est soumis.

Il en résulte que les tarifs des transports routiers de marchandises pour compte d'autrui ont fléchi de 100 à 85 en indice entre juillet 1986 -époque de la libération des tarifs- et juillet 1991, ce qui est très préoccupant compte tenu du coût des véhicules et de leur entretien. Selon certains experts 25 % des prix se situeraient aujourd'hui sous le seuil de rentabilité.

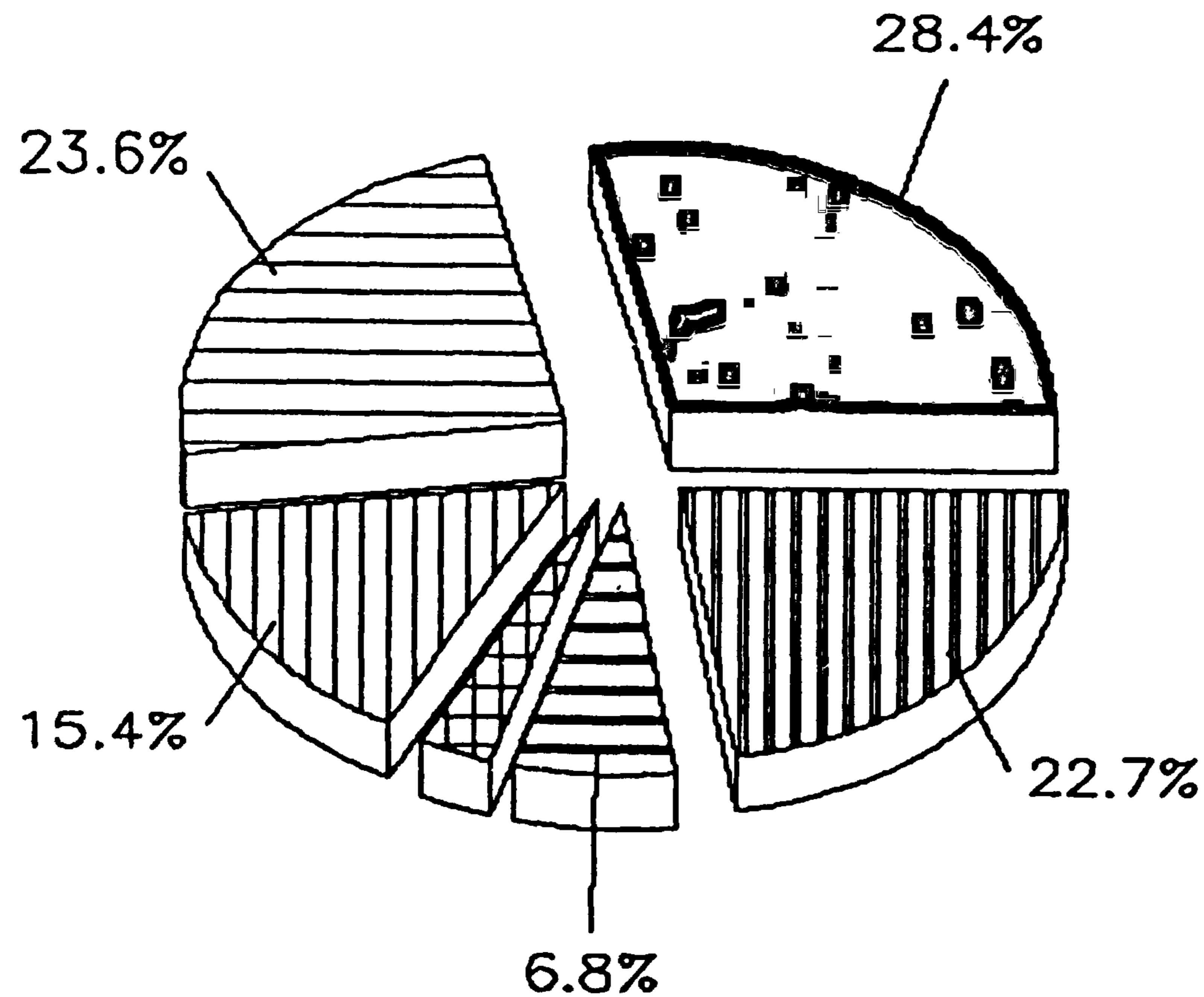
Mais, aucune société ne peut vivre des années, en gagnant moins d'argent qu'elle n'en dépense. Dans le transport comme ailleurs.







● L'échec de la Charte de la sous-traitance

Un projet de Charte de la sous-traitance avait été élaboré sous l'égide du Conseil national des transports (C.N.T.) en 1990.

Un article de cette charte mentionnait que les contrats devaient à la fois stipuler les clauses techniques du transport et les délais de livraison.

REPARTITION DU PRIX DE REVIENT PAR POSTE



-  PERSONNEL
-  MATERIEL
-  CARBURANT
-  PNEUMATIQUES
-  ENTRETIEN
-  AUTRES POSTES

Mais, la Charte de la sous-traitance n'a été, en définitive, signée par aucune organisation professionnelle de transporteurs routiers sans doute parce qu'elle impliquait une clause de rémunération minimale mais peut-être aussi en raison de pressions que certaines sociétés de transport routier de marchandises parmi les plus puissantes auraient plus ou moins explicitement exercé.

● La multiplication des positions dominantes

Depuis 1986, on a assisté progressivement à une multiplication des positions dominantes de certaines entreprises qui peuvent, de fait, dicter leurs conditions aux sous-traitants.

Le fret reste, pour 80 %, transporté par quelques grands groupes bien structurés qui représentent 20 % des entreprises du secteur.

Le lien de dépendance peut être tout à fait clair - dans le cas, par exemple, où un transporteur vend un camion à un de ses chauffeurs à charge pour celui-ci de monter une entreprise.

Le lien peut être plus ténu lorsqu'il ne repose que sur des contrats de durée ou - le cas est fréquent - une répétition de contrats au coup par coup (dits « spot »).

Ainsi, beaucoup de contrats de leasing de véhicules qui, en apparence, proposaient des rémunérations très intéressantes à la tonne-kilomètre se sont, en définitive, révélés désastreux car ils étaient assortis d'une clause d'exclusivité avec le donneur d'ordres. Or, dans certains cas, il n'y a pas eu suffisamment de kilomètres à parcourir ce qui a placé le sous-traitant dans une position très difficile.

Mais, même dans le cas où aucune relation de dépendance n'existe en ce qui concerne le véhicule, les sous-traitants se sont trouvés confrontés à un « cercle vicieux » :

- prix trop bas ;
- nécessité de les compenser par du roulage ;
- dépendance accrue par rapport au donneur d'ordre.

● L'indifférence de fait des chargeurs

Le partenariat incontestable qui régit les relations entre chargeurs et transporteurs et dont témoigne la qualité des analyses d'organismes représentatifs comme le Conseil national des utilisateurs de transports (C.N.U.T.) a rencontré des limites de fait.

Au-delà des déclarations très constructives et de la sollicitude sincère que les chargeurs semblent marquer, à travers leurs représentants, au transport routier, force est de constater que, dans la pratique, les relations sont plus ambiguës.

La vérité est -on l'a vu- que les chargeurs ont été bénéficiaires de l'effondrement des prix du transport routier. Aussi, lorsque les experts estiment que le *-transport routier n'est pas assez cher-*, les chargeurs sont-ils réservés.

Bien plus, sur le terrain, bien des chargeurs restent indifférents aux contraintes des transporteurs routiers et de leurs chauffeurs. Les attentes imprévues ne sont pas chose rare. L'indifférence du chargeur à l'égard du temps de travail déjà effectué au cours de la journée par le chauffeur routier est quasi générale, notamment dans le secteur de la grande distribution et dans les entreprises sous flux tendu (automobile, etc.) où la garantie du délai est essentielle.

● L'irrespect des réglementations : la sécurité en cause

La concurrence sauvage qui règne désormais dans le secteur et l'extrême précarité de nombre de petites entreprises conduit à l'irrespect des réglementations.

On constate ainsi des irrégularités sur les spécifications techniques du transport, notamment pour les frigorifiques et les matières dangereuses. Il faut savoir que 7.999 infractions aux règles du transport des matières dangereuses ont été relevées en 1991.

Il faut savoir également que 42.121 infractions en matière de surcharge en matière de véhicules ont été relevées en 1991.

Le décret n° 92.699 du 23 juillet 1992 a été pris pour réprimer ces infractions et instituer une co-responsabilité du donneur d'ordres.

• On constate ensuite des irrespects fréquents des rythmes du travail. La réglementation européenne de 1989 n'est pas toujours respectée.

Sur près de 340.000 camions contrôlés en 1991 sur route ou en entreprise, environ 10 % (33.625) étaient en infraction aux normes européennes. Dans plus de 80 % des cas, il s'agissait de non respect de la durée journalière de conduite et du repos quotidien.

LA DUREE DE TRAVAIL DES ROUTIERS

Source : ANACT - mai 1991

	Conducteurs Branche transport			Conducteurs Autres branches			TOTAL %		
	%	DWII _m	écart- type	%	DWII _m	écart- type	%	DWII _m	écart- type
Retour chaque jour	20,1	48,2h	(7,8)	54,4	44,4h	(7,8)	74,6	45,4h	(7,8)
Voyage (2-4 jours)	7,7	56,1h	(8,4)	4	49,0h	(8,5)	11,7	53,7h	(8,6)
Voyage (>5 jours)	10	60,7h	(10,3)	3,7	53,1h	(9,9)	13,7	58,6h	(10,5)
TOTAL	37,8	53,2h	(9,8)	62,2	45,8h	(9,2)	100	48,2h	(9,4)

Avec : % = proportion de conducteurs dans chaque catégorie

Durée moyenne de travail hebdomadaire (DWII_m) = somme de durées de conduite, de chargement, d'administration, d'entretien, d'attente.

Écart-type = écart-type des durées moyennes propres à chaque groupe de conducteurs

Selon les organismes de retraites complémentaires, le temps de travail mensuel d'un chauffeur routier peut atteindre 240 heures pour un salaire brut de 8 000 à 10 000 francs par mois. 7 015 infractions au temps de travail et de repos ont ainsi été relevées en 1991.

Un tel rapport est évidemment difficilement acceptable même si la concurrence l'explique.

Les chauffeurs routiers règlent souvent mal les chrono-tachygraphes lors des temps de repos.

Il faut faire, théoriquement, 8 500 kilomètres par mois pour respecter les règles sociales et de sécurité. Mais, pour rentabiliser leur camion, certains routiers sont, semble-t-il, obligés d'en faire de douze à quinze mille.

Certes, le décret n° 92.752 du 3 août 1992, qui a modifié le décret -bien connu dans la profession- n° 83.40 du 26 janvier 1983 relatif aux modalités d'application des dispositions du Code du Travail concernant la durée du travail dans les entreprises de transports routier, a institué une co-responsabilité du donneur d'ordres mais le texte est encore trop récent pour que l'on perçoive ses effets.

De cet irrespect résulte la fatigue des conducteurs et, par là, une source d'accidents de la route. Il faut noter que les camions, qui ne représentent que 2 % des véhicules ont été, en 1991, impliqués dans 6 % des accidents et 15 % des accidents mortels.

On constate pour finir, un irrespect relatif du Code de la Route par les conducteurs du transport routier de marchandises. De fait, dans l'opinion, force est de constater que l'image du «routier sympa» s'est sensiblement dégradée. Dépassements entre camions sur autoroute ; stationnement abusif durable en double voire triple file ; défaut d'entretien des carburateurs et des pots d'échappement ; changements de file intempestifs : autant de comportements désormais familiers des routiers que l'obligation du roulage contraint.

La logique est limpide : plus les tarifs de transport sont bas, plus il faut rouler pour faire tourner l'entreprise. A force, on finit par rouler beaucoup plus que la réglementation ne l'autorise. Les contraventions s'accumulent. Si le conducteur est salarié, son entreprise est responsable. S'il est artisan, c'est lui qui doit payer les amendes. C'est le cycle infernal : pour s'en sortir, ce petit patron n'a d'autre solution que de prendre encore plus de fret. A n'importe quel prix, de moins en moins cher.

C'est ainsi que l'instauration, en juin 1992, du permis «à points» a semé la crainte puis le mécontentement que l'on sait. Comment d'ailleurs ne pas comprendre le point de vue des conducteurs, tenus au respect des délais, coûte que coûte, par un patron ou un donneur d'ordres, et qui craignent de perdre, d'une part, leur permis de conduire et, d'autre part, leur emploi ?

La suite est connue : ce sont les barrages routiers organisés en juin-juillet 1992.

Evoquant ces faits, votre Commission des Affaires économiques et du Plan tient à rappeler trois faits :

- d'abord, elle est profondément soucieuse de la sécurité routière ;

- ensuite, le Sénat, lors de la discussion de ce qui est devenu la loi n° 89.469 du 10 juillet 1989 avait suggéré que l'on utilisât un permis à douze points et non à six points comme l'a décidé initialement le pouvoir réglementaire ;

- enfin, il convient d'être attentif aux remarques des professionnels de la route et de rechercher la concertation avec tous les intervenants, ainsi que votre Rapporteur en a montré l'exemple lors de l'élaboration du présent rapport.

II. UN PROJET DE LOI DONT LES DISPOSITIONS SONT SI EXTENSIVES ET SI SÉVÈRES QU'IL PARAÎT PLUS DISSUASIF QUE VÉRITABLEMENT OPÉRANT

A. UN PROJET D'APPARENCE TRÈS EXTENSIVE

● Le projet de loi qui nous est soumis était, au moins dans son texte initial, extrêmement ambitieux. Si l'on s'en tient à la lettre de son article premier qui en définit le champ -et, s'agissant de la loi, la lettre compte- force est de constater que c'était la totalité des transports de marchandises pour compte d'autrui qui était visée.

Plus explicitement, ce n'étaient pas seulement les transports sur zone longue mais aussi sur zone courte. C'étaient non seulement les transports dans le cadre de contrats de durée mais aussi les transports au coup par coup. C'était le «spot», ainsi qu'on l'appelle dans la profession. C'étaient non seulement les chargements complets mais aussi -au moins en théorie si on s'en tient, une fois de plus, à la lettre du projet- les petits lots et même la messagerie.

Une telle extensivité était-elle réaliste ? Avait-elle quelque chance d'être applicable ? Les divers entretiens que votre Rapporteur a eus avec les professionnels le conduisent à répondre à ces interrogations par la négative.

Aussi l'affirmation du président du Conseil national des transports, M. Guy SALMON-LEGAGNEUR *« Pas question de se pencher sur les envois spot ou les acheminements expédiés au départ ou à destination de clients multiples : la péréquation serait trop compliquée »* (1) semblait, au moins au regard du texte initial du projet de loi, peut-être un peu audacieuse. Une telle précision n'était en effet susceptible d'être apportée que par voie d'amendement. C'est ce que l'Assemblée nationale a fait à bon escient.

● Dans le même ordre d'idées, votre rapporteur a été conduit à s'interroger sur le point de savoir dans quelle mesure le projet en discussion pourrait être applicable à des ressortissants étrangers.

A priori, le règlement communautaire n° 881/92 concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté, exécutés au départ ou à destination du territoire d'un ou de plusieurs Etats-membres, arrêté par le Conseil de la Communauté européenne le 26 mars 1992 et applicable à compter du 1er janvier 1993, le laisserait penser. Au demeurant, un décret pourrait -sous réserve que la loi en discussion le prévoie- permettre de préciser les conditions dans lesquelles la loi pourrait s'appliquer aux ressortissants de pays étrangers.

B. UN RÉGIME RÉPRESSIF DÉROGATOIRE

Le régime répressif proposé par l'article 4 du projet de loi apparaît comme dérogatoire par rapport au droit commun.

● Il l'était, dans son texte initial, d'abord sur le plan de la détermination de la responsabilité.

En principe, toute la tradition juridique française est fondée sur le caractère synallagmatique des contrats, c'est-à-dire sur l'accord des volontés entre les co-contractants.

(1) *Bulletin des transports et de la logistique n°2489-28.09.1992 p. 570*

Elle suppose, toutefois, que cet accord ait été obtenu volontairement, c'est-à-dire qu'il n'y ait pas mensonge, dol ou violence, sauf à entacher le contrat de nullité. Ces principes s'appliquent à tous les contrats dans le droit français, qu'ils portent sur une matière commerciale ou non.

Les co-contractants sont supposés doués de la capacité juridique, ce qui implique un minimum de discernement et -dans le domaine commercial singulièrement- d'un minimum de faculté de raisonnement sur les coûts et les avantages qu'ils peuvent tirer de la conclusion d'un contrat.

Les contrats de sous-traitance (1) n'échappent naturellement pas à ces éléments fondamentaux, que cette sous-traitance s'exerce dans le domaine du transport routier de marchandises pour compte d'autrui ou dans un autre domaine.

Or, précisément, le projet de loi paraissait, dans son texte initial, particulièrement dérogatoire, puisqu'il ouvrait la possibilité que l'un des co-contractants puisse exciper de sa maladresse et de son manque de clairvoyance au moment de la conclusion du contrat.

En effet, le troisième alinéa de l'article 4 du projet prévoyait, initialement, que le sous-traitant pouvait se porter partie civile dans le cas d'une procédure contre un donneur d'ordres abusif. Une telle possibilité est, à l'évidence, contraire à l'adage «*Nemo auditur propriam turpitudinem allegans*» (2).

Bien plus, une telle disposition aurait vidé la théorie des contrats de son contenu, puisque, d'une certaine façon, elle permet à un contractant de conclure un contrat sans engager, dans des termes comparables à ceux de son co-contractant, sa responsabilité. L'Assemblée nationale a eu donc raison de supprimer cette disposition.

(1) Voir sur ce point : B. GOMEL - A. GORGEU - R. MATHIEU. *Les nouvelles exigences des donneurs d'ordres : une incitation au dynamisme pour les sous-traitants ?* *Dossiers de recherche du C.E.F.* - 1992 - n° 45. Voir aussi B. BAUDRY *CONtrat, autorité et confiance. La relation des sous-traitance est-elle assimilable à la relation d'emploi ?* *In revue économique* - n° 5 - Septembre 1992, p. 871-894

(2) *Personne ne sera entendu s'il argue de sa propre faute.*

● Le régime est également dérogatoire sur le plan des sanctions prévues. Ces sanctions sont, en effet, d'une exceptionnelle sévérité.

Rappelons que, dans le cadre de l'ordonnance n° 86-1243 du 1er décembre 1986, les sanctions prévues pour les infractions aux articles 7 et 8 sont constituées par quatre ans maximum d'emprisonnement et/ou par une amende plafonnée à 500.000 francs.

Or, l'article 4 du projet qui nous est soumis prévoit une amende de un million de francs qui peut, dans le cas de récidive, être portée à deux millions de francs.

Quelles entreprises de transport routier de marchandises pourront payer de telles amendes, même s'il s'agit de maxima ? Pour faire image, il faut rapprocher ces amendes du montant de la mise de fonds initiale demandée pour l'accès à la profession (soit 21.000 francs actuellement)... La différence est éclairante.

Mais, outre le montant de l'amende, il faut conserver présentes à l'esprit les conséquences que des condamnations pourront avoir au regard de l'honorabilité exigée pour l'exercice de la profession, en vertu de la loi n° 90-936 du 11 mai 1990 portant diverses dispositions relatives aux transports terrestres. Le décret n° 92-609 du 3 juillet 1992 prévoit, en effet, que l'exercice de la profession de transporteur routier peut être interdit aux personnes ayant été l'objet d'une condamnation définitive mentionnée au bulletin n° 2 du casier judiciaire ou ayant subi un minimum de deux condamnations pour des infractions graves au Code de la Route ou à la réglementation du transport routier, du travail ou de la sécurité, ou une condamnation de nature à interdire l'exercice d'une activité industrielle et commerciale.

Troisième aspect dérogatoire du dispositif, c'est la possibilité, pour le concurrent évincé, de même que pour les organisations représentatives, de se porter partie civile.

Une telle disposition soulève deux questions.

La première est d'ordre pratique. Quel professionnel, loueur ou transporteur, oserait utiliser cette faculté au risque de se « brûler » aux yeux de toute la profession ?

La seconde est d'ordre juridique. Certains ont émis la crainte de voir, par là, s'instaurer un « climat de délation » (1) dans la profession. Ces termes recouvrent, toutefois, un risque que votre Commission des Affaires économiques et du Plan ne saurait sous-estimer.

Pourquoi, au demeurant, vouloir donner un caractère exorbitant du droit commun à la législation sur la sous-traitance en matière de transport routier de marchandises ? La question mérite d'être posée.

Certes, l'article 58 de l'ordonnance n° 86-1243 relative à la liberté des prix et de la concurrence prévoyait, dans son deuxième alinéa, que les articles 32 et 33 du décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949 relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers seraient maintenus provisoirement en vigueur jusqu'au 31 décembre 1991.

Ce maintien en vigueur du décret de 1949 signifiait, en clair, qu'on laissait, jusqu'à nouvel ordre, le transport routier de marchandises hors de la sphère d'application de l'ordonnance de 1986.

Mais, l'article 58 de cette ordonnance précisait que cette date pourrait être avancée par décret. Or, c'est ce qui s'est produit avec le décret n° 88-638 du 6 mai 1988 qui a avancé la date au 1er janvier 1989.

Ainsi, à compter de cette dernière date, rien ne s'opposait -au moins en théorie- à ce que l'on fasse application de l'ordonnance de 1986 dans le domaine du transport routier.

Or, tel ne fut pas le cas, semble-t-il, pour des raisons d'interprétation. On estimait, en effet, que l'ordonnance couvrait le cas de la vente à perte et non -comme c'est le cas parfois dans le transport routier de marchandises pour compte d'autrui- d'une forme d'achat à perte.

(1) *Bulletin des transports et de la logistique* n° 2489, 28.09.1992, p. 570 et *ibidem* - n° 2494, 02.11.1992, p. 664.

C. UN PROJET QUI SEMBLE PLUTÔT DISSUASIF

On peut se demander si, par sa sévérité et son caractère très dérogatoire, le projet de loi qui nous est soumis n'a pas un objectif plus dissuasif que véritablement répressif.

Telle a été, semble-t-il, l'interprétation que lui a donnée le Conseil national des Transports. Les déclarations de certains des dirigeants de cet organe ⁽¹⁾, sont, à cet égard, éclairantes :

«Le projet de loi sur la sous-traitance a une portée pédagogique plus qu'une finalité économique. Ce n'est pas un moyen d'équilibrer les comptes d'exploitation des transporteurs.» aurait affirmé M. Gaston BESSAY, vice-président du Conseil national des transports.

«Ce texte cherche à produire un nombre limité d'exemples d'insuffisance tarifaire. A mettre au pilori pénal une demi-douzaine de donneurs d'ordres. Et si la profession dans son ensemble redoute tant son application, c'est bien que chacun de ses membres se sent visé.» aurait estimé M. Guy SALMON-LEGAGNEUR, président de ce Conseil, qui ne voit que des avantages à un *«examen de conscience»* collectif.

M. Gaston BESSAY aurait comparé le projet à un *«sous-marin nucléaire»* la menace qu'il fait peser devant suffire à éliminer certains *«comportements baissiers»* et, à terme, à enrayer la dégradation des prix.

Une telle interprétation paraît inacceptable aux yeux de votre Commission des affaires économiques et du Plan. Il n'est pas convenable d'imaginer que la loi puisse ne pas être d'ordre public, qu'elle puisse avoir des fins intuitu personae.

En tout état de cause, la Commission des Affaires économiques et du Plan ne saurait accepter de s'inscrire dans une telle perspective.

La loi n'est pas pédagogique. Elle n'est pas dissuasion. Elle est la loi : un règle, une sanction en cas d'inobservation.

(1) Cf. Bulletin des Transports et de la Logistique n° 2489, 28.09.1992, p. 570.

La volonté dissuasive du Gouvernement apparaît si farouche qu'il a annoncé que la loi serait d'application directe. De fait, le projet initial ne comporte aucune disposition renvoyant au pouvoir réglementaire le soin de prendre les mesures d'application nécessaires. Une telle précaution aurait pourtant, aux yeux des membres de votre Commission, été utile. Au demeurant, l'exposé des motifs du projet, à la page 3, hasarde l'expression *« ainsi que le précisera un décret d'application »*. Mais, sans doute, s'agit-il d'une contradiction fortuite ?

D. L'ESSENTIEL RESTE À FAIRE

Extensif, dérogatoire, plus dissuasif que répressif, le projet de loi en discussion ne parviendra pas, à lui seul, à résoudre les problèmes posés.

C'est donc avec un scepticisme déclaré que votre Commission accueille ce projet qu'elle s'efforcera de modifier. Mais elle reste assurée que l'essentiel reste à faire.

Sans vouloir s'immiscer dans la vie d'une profession, elle se borne, à cet égard, à émettre deux suggestions : la profession doit s'organiser ; le dialogue avec les clients doit s'intensifier.

1. La nécessaire organisation de la profession

● Le premier obstacle à vaincre est celui de l'isolement et de l'individualisme. A cette fin, le rôle des organisations représentatives devrait être décisif, tant chez les entrepreneurs que chez les salariés.

Il y a un effort de recrutement syndical et fédératif à opérer. Aux organisations d'en prendre les moyens alors même que selon toutes apparences, leurs effectifs stagnent et leurs moyens restent limités.

● Le second obstacle est celui du fret de retour. A cet égard, la suppression des bourses de fret a, tout compte fait, été une erreur.

On pourrait donc imaginer de ressusciter - par exemple, au niveau de chaque département, sous les auspices de la chambre de commerce et d'industrie- ces bourses dont les moyens n'auraient pas à être colossaux : un minitel, un standard, un ordinateur léger avec un logiciel agenda, un secrétariat.

Les organisations représentatives des entrepreneurs (F.N.T.R. et UNOSTRA) pourraient, en unissant sur ce point leurs efforts, contribuer à la réorganisation souhaitable.

● Par ailleurs, on pourrait imaginer de mettre en place un indicateur (et non pas tarif) des coûts (et non pas prix) de référence (hors marges) du transport routier de marchandises.

Un tel indicateur existe d'ailleurs déjà, sous une forme ou une autre, à la Direction des transports terrestres et au Comité national routier (C.N.R.). On pourrait imaginer de donner une base plus solide à cet indicateur et d'en assurer la promotion à des fins notamment pédagogiques.

● Enfin, une profession mieux structurée autour de ses organisations représentatives pourrait utilement se consacrer à la formation permanente des intervenants. Deux directions méritent, à cet égard, d'être poursuivies :

- le guide de la sous-traitance, élaboré sous l'égide du Ministère et du Conseil national des Transports pourrait être amélioré et mieux diffusé ;

- la prise en compte de l'indicateur évoqué plus haut dans des contrats types, dans l'esprit de la loi d'orientation des transports intérieurs, comprenant un ou plusieurs termes fixes et un ou plusieurs termes variables pourrait être étudiée ;

- des cours de comptabilité et de gestion pourraient être proposés aux volontaires, au besoin avec l'appui des structures universitaires locales. Il y a là des partenariats à chercher entre la profession, les assemblées consulaires et les autorités universitaires.

2. Le nécessaire dialogue avec les clients

Dans le même temps où la profession se réorganise, il est souhaitable qu'elle maintienne un dialogue avec ses clients : les chargeurs.

Il a été souligné que l'attitude des chargeurs -au moins au niveau de leurs organismes représentatifs au niveau national- était loin d'être négative.

Il y a là, pour votre Commission des Affaires économiques et du Plan, un élément encourageant sur lequel peut se fonder une réelle coopération qui, seule, permettra une évolution des prix qui satisfasse, à la fois, -au moins peut-on l'espérer !- les transporteurs et les chargeurs.

*

* *

Votre Rapporteur ne cache pas qu'il a été un temps, tenté de proposer au Sénat de donner à ce projet de loi une rédaction radicalement différente, constituant, en quelque sorte, un véritable contre-projet.

● Sur un plan de stricte opportunité juridique, il lui paraissait logique d'intégrer la réforme à réaliser dans deux textes fondamentaux :

- la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982 ;

- l'ordonnance sur la liberté du commerce et de la concurrence de 1986.

● Sur un plan politique, il lui paraissait d'abord prudent de prévenir toute tentation d'étendre à un autre secteur économique les dispositions dérogatoires proposées pour le transport routier de marchandises.

Il lui paraissait ensuite nécessaire de mettre le Gouvernement face à ses responsabilités s'agissant de la réglementation existante en matière de sécurité routière et de durée de travail.

Les entretiens renouvelés que le Rapporteur a eus avec les professionnels l'ont conduit à estimer que ceux-ci étaient, dans leur ensemble, résignés au vote de la loi dans la rédaction issue de l'Assemblée nationale et soucieux de sa mise en oeuvre rapide.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan a estimé, suivant son Rapporteur, que quel que soit le caractère substantiel des préventions que l'on peut nourrir, sur le plan de la rigueur juridique et sur le plan de l'applicabilité, à l'encontre du projet de loi qui nous est soumis, l'évolution de l'opinion des professionnels sur ce sujet devait être prise en compte.

C'est la raison pour laquelle votre Commission vous propose d'adopter le projet de loi sous réserve d'amendements qui, tout en respectant le contenu essentiel du texte, ont pour objet de l'améliorer

EXAMEN DES ARTICLES

Article premier

Champ d'application de la loi

Le champ d'application ouvert par le projet de loi dans sa rédaction initiale était particulièrement large.

Etaient en effet concernés les contrats :

1. ● relatifs à toutes les opérations de transport de marchandises, qu'elles soient unique ou répétées : sont ainsi visés non seulement les contrats de durée mais également le marché «spot», les petits lots et la messagerie.

D'emblée est donc posée une des questions-clés soulevée par le projet de loi.

Quelle est sa signification pour une opération «spot» ?

Il semble qu'il faille considérer qu'une opération doit être traitée au moins à un prix couvrant l'intégralité des coûts variables et fixes. Il est certain que s'il accepte des prix systématiquement inférieurs, un sous-traitant qui s'affrèterait en permanence «en spot» ne pourrait à l'évidence pas couvrir les coûts entraînés par les respects des obligations légales et réglementaires.

Mais est-ce valable pour le sous-traitant qui s'affrète occasionnellement «en spot» ? Faut-il dans ce cas considérer comme

anormalement bas un prix couvrant uniquement les frais variables, voire une partie de ces coûts (par exemple les seules charges de salaire et éventuellement le carburant) puisque s'il s'agit d'une opération isolée, le sous-traitant ayant la possibilité de se *«refaire»* sur d'autres opérations mieux rémunérées, et, en tous cas, être ainsi mieux rémunéré que s'il faisait un parcours à vide ?

Il apparaît à l'évidence que le projet de loi ne doit pas concerner des opérations *«spot»* et ne doit s'appliquer qu'à des contrats d'une certaine importance. Telle a d'ailleurs été l'opinion de l'Assemblée nationale qui, adoptant un amendement du Rapporteur, a prévu que ne seraient visés que les contrats *«nécessitant l'utilisation intégrale d'au moins un véhicule»*. Cette expression concrète, et à laquelle le Gouvernement a donné son accord, permet de délimiter le champ d'application de la loi.

● et conclus entre un transporteur routier de marchandises ou un commissionnaire de transport et un transporteur routier de marchandises. Parmi les commissionnaires, il convient traditionnellement de distinguer :

- les **affréteurs** qu'acheminent la marchandise au profit d'un commettant (le client) ;

- les **groupeurs** dont la fonction consiste à rassembler des lots ou des envois pour les acheminer sur un quai de dégroupage et les remettre à un transporteur ;

- les **bureaux de ville** : ces bureaux n'ont pas bien fonctionné et leur activité a cessé depuis plusieurs années.

2. relatifs à toutes les opérations de mise à disposition d'un véhicule avec conducteur pour des transports de marchandises,

● et conclus entre un transporteur routier de marchandises ou un loueur de véhicules et un loueur de véhicules industriels.

Les loueurs de véhicules industriels ont pour fonction de faciliter le transport.

Il ressort de ces énumérations que le texte porte exclusivement :

- sur les transports de marchandises, à l'exclusion des transports de voyageurs ;

- sur les cas de sous-traitance - sont ainsi totalement exclus du projet de loi les chargeurs- Il est vrai que concept de « *chargeur* » ne recouvre pas un métier mais un état provisoire dans lequel se trouvent industriels, agriculteurs, commerçants, particuliers.

Après s'être interrogée sur l'opportunité d'intégrer les chargeurs dans le texte du projet, votre Commission des Affaires économiques et du Plan estime qu'une telle extension serait anti-économique car elle comporterait le risque de faire se détourner a priori les chargeurs de toute solution de sous-traitance pour les transports de marchandises, ce qui ne manquerait pas de bouleverser substantiellement l'économie de ce secteur.

Votre Commission vous propose d'adopter cet article sans modification, c'est-à-dire dans la rédaction circonscrite que lui a donnée l'Assemblée nationale.

Article 2

Mention du prix dans les contrats

Le projet de loi faisait, dans son texte initial, obligation aux contractants :

1. d'indiquer au contrat le prix de la prestation ou de location ;

2. de détenir et d'être en mesure de produire un document justifiant du prix conclu.

Si on comprend bien le souci pédagogique qui a pu l'inspirer, cette rédaction, lorsqu'on la confronte aux réalités du marché des transports de marchandises, suscite plusieurs objections.

L'indication du prix sur le contrat paraît une garantie élémentaire de clarté pour les contractants. Elle implique l'existence d'un document écrit ou d'un équivalent.

Or, il ressort des auditions conduites par votre rapporteur que, dans le cadre du marché « *spot* », des petites lots, et de la

messagerie, l'établissement d'un document écrit n'est pas aussi aisé concrètement qu'on pourrait l'imaginer. Bien des transactions sont, en effet, menées par téléphone ou de façon exclusivement verbale.

L'Assemblée nationale, estimant toutefois que la disposition relative à l'indication du prix était un peu redondante par rapport à la phrase suivante, a, sur proposition de M. FÈVRE, député, supprimé cette disposition.

L'Assemblée nationale a, en outre, allégé la rédaction en supprimant, sur proposition de son rapporteur, l'obligation de **détenir** pour ne retenir que celle de **produire un document**.

L'obligation de produire un document faisant foi est une bonne novation, de même si, sur ce point, le projet n'est pas aussi catégorique que l'exposé des motifs qui parle d'*exemplaire du contrat*..

Toute la difficulté résidera pour le juge dans l'appréciation du caractère convenable du prix, ainsi que le montre le commentaire de l'article 4 ci-après.

Ce document implique que le juge puisse avoir, en outre, accès à la totalité de la comptabilité de l'entreprise sous-traitante, pour pouvoir apprécier objectivement le bien-fondé du prix fixé.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan émet quelques réserves sur le réalisme d'une telle disposition, même après les améliorations, parfois purement formelles, que lui a apportées l'Assemblée nationale.

Elle vous propose, cependant, d'adopter cet article sans modification.

Article 3

Sanction du refus de communication du justificatif

Dans sa rédaction initiale, l'article 3 institue des sanctions -le texte utilise l'expression «des peines» au pluriel- au refus de communication du document justifiant du prix conclu, tel qu'il est défini à l'article 2 du projet.

Ces peines sont celles qui sont prévues au A du paragraphe II de l'article 25 de la loi de finances n° 52-401 du 14 avril 1952.

Dans sa rédaction, cette disposition prévoit en effet :

- une amende de 300 F. à 15.000 F.

- un emprisonnement en cas de fourniture de faux renseignements (dernier alinéa de ce paragraphe). Il ne semble pas nécessaire d'étendre cette dernière peine au domaine du transport routier de marchandises dans la mesure où les agents de contrôle des transports terrestres semblent difficilement à même de s'assurer que les renseignements qui leur sont fournis ne sont pas faux.

Sur proposition de son rapporteur, l'Assemblée nationale a décidé, pour des raisons de forme, de supprimer l'article 3 et d'en reprendre les dispositions à l'article 5.

Votre Commission vous propose d'adopter conforme la suppression de cet article.

Article 4

Répression des donneurs d'ordres qui contractent à un prix insuffisant

Avec l'article premier, l'article 3 constitue le coeur du projet de loi qui nous est soumis. Sa rédaction initiale était d'une complexité certaine.

● Le premier alinéa du texte initial prévoyait de punir d'une amende de un million de francs -chiffre énorme si on le rapporte au chiffre d'affaires moyen d'une entreprise de transport routier de marchandises- le fait, pour un donneur d'ordres, de contracter à un prix qui ne couvre pas à la fois :

- les charges entraînées par les obligations légales et réglementaires applicables, notamment en matière sociale et de sécurité ;

- les charges équivalentes pour les entreprises, qualifiées d'«*artisanales*» dans le texte initial ;
- les charges d'amortissement des véhicules ;
- les charges d'entretien des véhicules ;
- les charges de carburant.

Une telle amende implique la pénalisation de la sanction -ce qui constitue une novation par rapport aux premières moutures du projet. Les affaires seront donc examinées par le tribunal correctionnel.

Cette énumération présente l'inconvénient d'être incomplète. Le mot «*notamment*» n'est, en effet, jamais le bienvenu dans un texte de loi. On peut observer que les frais financiers ont, ainsi, été omis.

Par ailleurs, comment le donneur d'ordres peut-il s'assurer que le prix est convenable s'il n'a pas accès à la comptabilité de son sous-traitant ? Il y a là une difficulté.

Comment le donneur d'ordre connaîtra-t-il, en particulier, la situation exacte du sous-traitant, si ce dernier accepte sans discussion une rémunération ne couvrant que tout ou partie de ses coûts variables ?

Au surplus, même si on peut considérer qu'en professionnel, le transporteur principal a une idée suffisamment exacte du juste niveau de rémunération du transport routier, peut-il être toujours conscient de ce que le prix accepté par le sous-traitant ne lui permet pas de respecter les règles ?

Ainsi un transporteur principal qui aurait traité au même prix avec deux sous-traitants, dont l'un respecte effectivement les règles et l'autre ne les respecte pas, pourrait se trouver attaqué. Quelle garantie aurait le transporteur principal que le juge ne le condamnerait pas au motif que le second a affectivement commis des infractions parce que son prix était trop faible ? Car même si le prix permet au premier sous-traitant de respecter les règles (parce qu'il a une bonne gestion) une stricte application de la loi pourrait rendre recevable une action du fait du second dont la gestion est moins rigoureuse. Or en pareil cas, la bonne foi du transporteur principal ne peut cependant être mise en cause.

Même si de façon générale en sa qualité de professionnel le transporteur principal peut être réputé «*connaître*» les coûts du transport, peut-il apprécier à quelques % l'insuffisance d'un prix au

sens du projet de loi ? Comment saura-t-il donc si le prix auquel il traite, permet à son sous-traitant de respecter les règles alors qu'il ne peut connaître de façon précise la qualité de sa gestion -et ne le pourrait qu'en ayant accès à sa comptabilité. Or rien dans le projet de loi ne précise l'ordre de grandeur de l'insuffisance au-delà de laquelle la responsabilité du transporteur principal est mise en cause : elle est engagée dès qu'il y a insuffisance, du moins telle que l'apprécie le juge au vu des résultats de l'enquête nécessairement approfondie faite par le juge avec le concours de l'administration, -enquête que le transporteur principal n'a évidemment pas les moyens de faire au moment où il signe son contrat !

La sanction est requise, toujours selon le premier alinéa :

- par le ministère public ;

- ou par le ministre chargé de l'économie ou son représentant.

● Le second alinéa du texte initial prévoyait, en cas de récidive, que l'amendement peut être porté à deux millions de francs, somme tout aussi disproportionnée qu'il a été indiqué plus haut. Sous cette réserve, le doublement de la peine d'amende en cas de récidive est habituel dans notre droit.

● Le troisième alinéa du texte initial du projet constituait la disposition la plus originale -si l'on peut dire- de ce texte. Etait, en effet, ouverte la possibilité de se porter civile à trois catégories de personnes :

- le sous-traitant, c'est-à-dire le co-contractant. Cette percée juridique présentait la caractéristique de fouler au pied l'adage *«Nemo auditur propriam turpitudinem allegans»* ;

En effet, si le sous-traitant a informé le transporteur principal de l'insuffisance du prix et qu'il l'a accepté malgré cela, la responsabilité de sous-traitant devrait être engagée au même titre que celle de son partenaire. La responsabilité du sous-traitant ne saurait évidemment être engagée, en revanche, si le transporteur principal abuse d'une position dominante : encore peut-on observer que le sous-traitant a alors la possibilité de dénoncer cette position dominante avant de signer son contrat. Il est cependant possible de laisser le juge apprécier la possibilité qu'avait le sous-traitant de refuser l'opération de transport qu'il a acceptée à un prix insuffisant.

- le transporteur ou loueur évincé. Cette autre percée juridique a été diversement appréciée. Certains commentateurs n'ont pas hésité à utiliser des expressions comme «vichysme» ou «appel à la délation».

Votre rapporteur n'a pas le sentiment que l'homme ou l'entreprise qui se livrerait à cet exercice serait perçu de façon très positive dans la profession ;

- les organisations professionnelles de transporteurs routiers, de commissionnaires de transport et de loueurs de véhicules industriels représentatives au niveau national. Votre rapporteur n'a pas retiré des entretiens qu'il a pu avoir avec ces organisations que celles-ci pourraient être très enclines, a priori, à s'insérer dans une telle logique, en raison du climat qu'elles risquent de créer.

On peut reprocher, par ailleurs, au texte initial du projet de loi d'être un peu imprécis sur ce point. Quelles sont, en effet, les organisations professionnelles représentatives au niveau national ?

Selon la documentation transmise à votre rapporteur par le ministère (Direction des transports terrestres), il s'agirait, essentiellement, pour les transporteurs routiers, de la F.N.T.R. et de l'UNOSTRA, pour les commissions, de la Fédération des affréteurs (FAR) et de la F.F.O.C.T. ainsi que du Syndicat du transport léger (S.N.E.T.L.), les déménageurs (chambre syndicale) et le Groupement national des transports combinés.

D'une façon plus générale, l'expression «peuvent se porter partie civile» mériterait d'être explicitée. S'agit-il de permettre aux diverses personnes énoncées ci-dessus d'exercer «les droits reconnus à la partie civile», dans leur totalité ? Il s'agirait non seulement d'être associés à la procédure, mais aussi d'être à son origine.

● Le quatrième alinéa du texte initial de l'article 4 ouvrirait -ce qui est une novation également- au ministre chargé de l'économie (qui peut requérir la sanction) ou son représentant la possibilité de déposer, devant la juridiction compétente, à savoir le tribunal correctionnel, des conclusions et les développer oralement à l'audience.

Cette disposition est la reprise des dispositions de l'article 56 de l'ordonnance n° 86-1243 du 1er décembre 1986.

● Le dernier alinéa de la rédaction initiale prévoyait que l'action (pénale) est prescrite dans un délai d'un an -ce qui est court compte tenu du montant de l'amende- à compter de la date de fin d'exécution du contrat. Mais il est permis de penser que, compte tenu de la vie éphémère de certaines entreprises, le Gouvernement n'a pas voulu faire durer trop longtemps une procédure.

On peut observer toutefois que l'article 27 de l'ordonnance n° 86-1243 du 1er décembre 1986 prévoit un délai de trois ans pour saisir le Conseil de la Concurrence.

● L'Assemblée nationale, suivant son rapporteur, a donné une nouvelle rédaction à l'article 4, sans toutefois en bouleverser le contenu. Les incontestables améliorations qu'elle a apportées au texte sont, pour l'essentiel, de forme.

Elle a, en particulier, retenu la formule «*entreprises unipersonnelles*» de préférence au terme «*artisanales*». Sans être totalement adéquat, le terme «*unipersonnelles*» paraît plus clair.

Elle a précisé que l'action pénale est engagée par le ministère public, le ministre chargé de l'économie ou son représentant.

Enfin -amélioration substantielle-, elle a supprimé la disposition qui -faisant litière de l'adage «*Nemo auditur...*»- permettait au sous-traitant de se porter partie civile.

● Votre Commission vous propose d'adopter cet article sous le bénéfice de deux amendements :

- l'un, qui diminue sensiblement le montant de l'amende maximale en cas de prix trop bas et en cas de récidive ;

- l'autre, qui supprime l'alinéa relatif à la possibilité offerte aux transporteurs et loueurs évincés ainsi qu'aux organisations professionnelles représentatives de se porter partie civile.

Article 5

Conditions de constatation des infractions

• L'article 5 devait dans sa rédaction initiale, pour être bien compris, rapproché de l'article 3. L'Assemblée nationale a heureusement remédié à cette difficulté.

Il était indiqué à cet article 3 que le refus de communication du document mentionnant le prix fixé était sanctionné.

L'article 5 a trait, cette fois, au «non respect» et à la «méconnaissance» de l'obligation, énoncée à l'article 2 du projet, de détention et de production d'un document justifiant du prix conclu.

Curieusement, l'article 5 institue une sorte de concurrence des autorités chargées de constater ces infractions.

Ainsi, le non respect des dispositions de l'article 2 peut être constaté :

- dans le cas de «non respect» par les fonctionnaires mentionnés à l'article 45 premier alinéa de l'ordonnance n° 86-1243 du 1er décembre 1986 relative à la liberté des prix et de la concurrence, à savoir, en clair, les contrôleurs de la direction générale de la Concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (D.G.C.C.R.F.).

Les articles 46 à 48, 51 et 52 de l'ordonnance prévoient les conditions de l'enquête (cf. annexe 3 du présent rapport).

- dans le cas de «méconnaissance» par les agents de contrôle des transports routiers relevant du ministre chargé des transports.

Cette concurrence, de même que les pouvoirs confiés au ministre chargé de l'Économie ou à son représentant au quatrième alinéa de l'article 4 du projet de loi initial, en disent long sur l'empire qu'exerce, sur cette matière, le ministère de l'Économie.

● Adoptant deux amendements de son rapporteur, l'Assemblée nationale a apporté des modifications non dépourvues d'intérêt au texte initial.

Elle a rappelé le pouvoir des officiers et agents de police judiciaire, conformément au code de procédure pénale, pour la recherche et la constatation des infractions, concurremment avec les fonctionnaires de la D.G.C.R.F.

Elle a précisé que la mission des agents de contrôle des transports terrestres (et non routiers) était de «rechercher» et «constater par procès-verbal».

Elle a réintégré les dispositions qu'elle avait supprimées à l'article 3.

Dans le souci de respecter la jurisprudence du Conseil constitutionnel qui a émis le souhait que le cadre concret de la recherche des infractions soit précisé dans un but de défense des libertés, elle a enfin prévu :

- que les agents de contrôle des transports terrestres auront accès aux locaux de l'entreprise -hors domicile- entre 8 heures et 20 heures ;

- que le Procureur de la République sera avisé et qu'il aura transmission des procès-verbaux dont copie sera adressée à l'intéressé.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sous réserve d'un amendement rédactionnel.

Article 6

Rapport sur l'application de la loi

L'article 6 prévoit qu'à l'ouverture de la deuxième session ordinaire de 1994-1995 -soit au début du mois d'avril 1995- le ministre chargé de l'Économie et son collègue en charge des transports présenteront au Parlement un rapport commun sur l'application de la loi en discussion ainsi que sur les modifications à lui apporter en tant que de besoin.

Cette mesure prudente est excellente et n'appelle pas de commentaire particulier.

Votre Commission vous propose d'adopter cet article sous réserve d'un amendement :

- qui renvoie, d'une part, à un décret en Conseil d'Etat le soin de définir les conditions d'application de la loi aux transports internationaux ;

- qui ouvre, en tant que de besoin, la possibilité de prendre des décrets d'application.

Article 7

Date d'entrée en vigueur de la loi

Révélaunt un souci de précision un peu insolite mais qui pourrait paraître à certains non dépourvu de toutes arrières pensées, l'article 7 -opportunément simplifié par l'Assemblée nationale- prévoit l'entrée en vigueur du texte en discussion.

Concrètement celle-ci se situera dans un délai de trois à quatre mois après la publication.

Votre Commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
	<p>Projet de loi relatif aux relations entre transporteurs routiers de marchandises donneurs d'ordre et sous-traitants</p>	<p>Projet de loi relatif aux relations de sous-traitance dans le domaine du transport routier de marchandises</p>	<p>Projet de loi relatif aux relations de sous-traitance dans le domaine du transport routier de marchandises</p>
	<p>Article premier</p>	<p>Article premier</p>	<p>Article premier</p>
	<p>Entrent dans le champ d'application de la présente loi :</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	<p>Sans modification</p>
	<p>- les contrats par lesquels un transporteur routier de marchandises ou un commissionnaire de transport confie à un transporteur routier de marchandises l'exécution d'une ou plusieurs opérations de transport de marchandises ;</p>	<p>- les contrats ...</p>	
	<p>- les contrats par lesquels un transporteur routier de marchandises ou un loueur de véhicules confie à un loueur de véhicules industriels l'exécution d'une ou plusieurs opérations de mise à disposition d'un véhicule avec conducteur.</p>	<p>...marchandises nécessitant l'utilisation intégrale d'au moins un véhicule ;</p>	
		<p>Alinéa sans modification</p>	

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par
l'Assemblée nationale**

**Propositions de la
Commission**

Art. 2.

Les contrats mentionnés à l'article premier doivent comporter l'indication du prix de la prestation de transport ou de location. Chacun des contractants doit détenir et être en mesure de produire un document justifiant du prix conclu.

Art. 2.

Chacun des contractants doit être en mesure

... conclu pour l'exécution des opérations visées à l'article premier.

Art. 2.

Sans modification

**Loi n° 52-401
du 14 avril 1952,
de finances pour
l'exercice 1952**

Art. 3.

Le refus de communication du document mentionné à l'article 2 aux agents de contrôle des transports routiers relevant du ministre chargé des transports, sera puni des peines prévues par l'article 25 II A de la loi de finances n° 52-401 du 14 avril 1952.

Art. 3.

Supprimé

Art. 3.

Suppression maintenue

.....
Art. 25-II.A.- Seront punies d'une amende de 300 à 15.000 F les infractions suivantes :

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>a) Exercice d'une activité de transporteur public de voyageurs, de transporteur routier de marchandises ou de loueur de véhicules destinés au transport de marchandises par une entreprise qui n'est pas inscrite au plan ou à un registre correspondant à l'activité exercée ainsi que par une entreprise qui effectue des transports nationaux de marchandises par route et qui ne répond pas aux conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un Etat membre, fixées par le règlement C.E.E. n° 4059-89 du Conseil du 21 décembre 1989;</p>			
<p>b) Exercice d'une activité de commissionnaire de transport sans la licence correspondant à cette activité;</p>			
<p>c) Utilisation d'une licence de transport ou de location, soit annulée, soit périmée, soit devenue caduque en raison de son remplacement par une autre licence délivrée à la suite d'une déclaration de perte;</p>			
<p>d) Infraction aux dispositions relatives à l'assurance des voyageurs transportés;</p>			

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par
l'Assemblée nationale**

**Propositions de la
Commission**

e) Refus de présenter les documents ou de communiquer les renseignements ou de laisser effectuer les contrôles et investigations prévus par les règlements, ou présentation faite sciemment de faux renseignements à l'occasion des enquêtes relatives à la délivrance des inscriptions ou autorisations ;

f) Refus d'exécuter une sanction prévue au III du présent article ou obstacle apporté à son exécution.

En cas de récidive, le tribunal pourra prononcer la confiscation du véhicule avec lequel l'infraction a été commise.

La présentation faite sciemment de faux renseignements à l'occasion des enquêtes visées ci-dessus en e) est, en outre, punie d'une peine de six mois à trois ans d'emprisonnement.

.....

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par
l'Assemblée nationale**

**Propositions de la
Commission**

Art. 4.

Le fait pour l'opérateur de transport donneur d'ordres, au sens de l'article premier de stipuler dans les contrats visés à l'article premier, un prix qui ne couvre pas à la fois les charges entraînées par les obligations légales et réglementaires applicables, notamment en matière sociale et de sécurité, et les charges d'amortissement, d'entretien des véhicules et de carburant, et, pour les entreprises artisanales, les charges équivalentes, est puni, à la requête du ministère public ou du ministre chargé de l'économie ou de son représentant, d'une amende de un million de francs.

Dans le cas de récidive l'amende peut être portée à deux millions de francs.

Art. 4.

Est puni d'une amende de un million de francs le fait pour le donneur d'ordres de rémunérer les contrats visés à l'article premier par un prix qui ne permet pas de couvrir à la fois :

- les charges entraînées par les obligations légales et réglementaires, notamment en matière sociale et de sécurité,

- les charges de carburant, d'entretien et d'amortissement des véhicules,

- et, pour les entreprises unipersonnelles, la rémunération du chef d'entreprise.

En cas de récidive, l'amende peut être portée à deux millions de francs.

L'action est engagée par le ministère public, le ministre chargé de l'économie ou son représentant.

Art. 4.

Est puni...
...de trois cent mille francs...

...la fois :

-alinéa sans modification

-alinéa sans modification

-alinéa sans modification

En cas...

...portée à six cent mille francs.

Alinéa sans modification

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
	<p>Le sous-traitant, le transporteur ou le loueur évincé en raison d'un prix trop bas et les organisations professionnelles de transporteurs routiers, de commissionnaires de transport et de loueurs de véhicules industriels, représentatives au niveau national peuvent se porter partie civile.</p>	<p>Le transporteur oupartie civile.</p>	<p><i>Alinéa supprimé</i></p>
	<p>Le ministre chargé de l'économie ou son représentant peut, devant la juridiction compétente, déposer des conclusions et les développer oralement à l'audience. Il peut également produire les procès verbaux et les rapports d'enquête.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
	<p>L'action est prescrite dans le délai d'un an à compter de la date de fin d'exécution du contrat.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	<p>Alinéa sans modification</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>Ordonnance n° 86-1243 du 1er décembre 1986 relative à la liberté des prix et de la concurrence</p> <p>.....</p> <p>Art. 45.- Des fonctionnaires habilités à cet effet par le ministre chargé de l'économie peuvent procéder aux enquêtes nécessaires à l'application de la présente ordonnance.</p>	<p>Art. 5.</p> <p>Le non-respect des dispositions de l'article 2 et du premier alinéa de l'article 4 peut être constaté par les fonctionnaires mentionnés à l'article 45, premier alinéa de l'ordonnance n° 86-1243 du 1er décembre 1986 relative à la liberté des prix et de la concurrence, dans les conditions fixées par les articles 46 à 48, 51 et 52 de la même ordonnance.</p>	<p>Art. 5.</p> <p>Outre les officiers et agents de police judiciaire agissant conformément aux dispositions du code de procédure pénale, les fonctionnaires mentionnés au premier alinéa de l'article 45 de l'ordonnance n° 86-1243 du 1er décembre 1986 relative à la liberté des prix et de la concurrence peuvent rechercher et constater les infractions aux dispositions de l'article 2 et du premier alinéa de l'article 4 de la présente loi dans les conditions fixées par les articles 46 à 48, 51 et 52 de l'ordonnance n° 86-1243 précitée.</p>	<p>Art. 5.</p> <p>Alinéa sans modification</p>

Texte en vigueur

Les rapporteurs du Conseil de la concurrence disposent des mêmes pouvoirs pour les affaires dont le Conseil est saisi.

Des fonctionnaires de catégorie A du ministère chargé de l'économie, spécialement habilités à cet effet par le garde des sceaux, ministre de la justice, sur la proposition du ministre chargé de l'économie, peuvent recevoir des juges d'instruction des commissions rogatoires.

Texte du projet de loi

La méconnaissance des dispositions de l'article 2 peut être constatée par les agents de contrôle des transports routiers relevant du ministre chargé des transports.

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Les agents de contrôle des transports terrestres relevant du ministre des transports sont également habilités à rechercher et à constater, par procès-verbal, les infractions aux dispositions de l'article 2.

Le refus de leur communiquer le document mentionné à cet article est puni de l'amende prévue au premier alinéa du A du II de l'article 25 de la loi de finances pour l'exercice 1952 (n° 52-401 du 14 avril 1952).

Pour accomplir leur mission, ces agents ont accès aux locaux de l'entreprise, à l'exclusion des locaux servant de domicile, entre 8 heures et 20 heures.

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.

Propositions de la Commission

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Pour accomplir leur mission, les agents visés au deuxième alinéa ci-dessus ont ...

...20 heures.

Alinéa sans modification

Art. 46.- Les enquêtes donnent lieu à l'établissement de procès-verbaux et, le cas échéant, de rapports.

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par
l'Assemblée nationale**

**Propositions de la
Commission**

Les procès-verbaux sont transmis à l'autorité compétente. Un double en est laissé aux parties intéressées. Ils font foi jusqu'à preuve contraire.

Art. 47.- Les enquêteurs peuvent accéder à tous locaux, terrains ou moyens de transports à usage professionnel, demander la communication des livres, factures et tous autres documents professionnels et en prendre copie, recueillir sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications.

Ils peuvent demander à l'autorité dont ils dépendent de désigner un expert pour procéder à toute expertise contradictoire nécessaire.

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>Art. 48.- Les enquêteurs ne peuvent procéder aux visites en tous lieux, ainsi qu'à la saisie de documents, que dans le cadre d'enquêtes demandées par le ministre chargé de l'économie ou le Conseil de la concurrence et sur autorisation judiciaire donnée par ordonnance du président du tribunal de grande instance dans le ressort duquel sont situés les lieux à visiter ou d'un juge délégué par lui. Lorsque ces lieux sont situés dans le ressort de plusieurs juridictions et qu'une action simultanée doit être menée dans chacun d'eux, une ordonnance unique peut être délivrée par l'un des présidents compétents.</p>			
<p>Le juge doit vérifier que la demande d'autorisation qui lui est soumise est fondée ; cette demande doit comporter tous les éléments d'information de nature à justifier la visite.</p>			

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par
l'Assemblée nationale**

**Propositions de la
Commission**

La visite et la saisie s'effectuent sous l'autorité et le contrôle du juge qui les a autorisées. Il désigne un ou plusieurs officiers de police judiciaire chargés d'assister à ces opérations et de le tenir informé de leur déroulement. Lorsqu'elles ont lieu en dehors du ressort de son tribunal de grande instance, il délivre une commission rogatoire pour exercer ce contrôle au président du tribunal de grande instance dans le ressort duquel s'effectue la visite.

Le juge peut se rendre dans les locaux pendant l'intervention. A tout moment, il peut décider la suspension ou l'arrêt de la visite.

L'ordonnance mentionnée au premier alinéa du présent article n'est susceptible que d'un pourvoi en cassation selon les règles prévues par le code de procédure pénale. Ce pourvoi n'est pas suspensif.

La visite, qui ne peut commencer avant six heures ou après vingt et une heures, est effectuée en présence de l'occupant des lieux ou de son représentant.

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>Les enquêteurs, l'occupant des lieux ou son représentant ainsi que l'officier de police judiciaire peuvent seuls prendre connaissance des pièces et documents avant leur saisie.</p>			
<p>Les inventaires et mises sous scellés sont réalisés conformément à l'article 56 du code de procédure pénale.</p>			
<p>Les originaux du procès-verbal et de l'inventaire sont transmis au juge qui a ordonné la visite.</p>			
<p>Les pièces et documents qui ne sont plus utiles à la manifestation de la vérité sont restitués à l'occupant des lieux.</p>			
<p>.....</p>			
<p>Art. 51.- Les enquêteurs peuvent, sans se voir opposer le secret professionnel, accéder à tout document ou élément d'information détenu par les services et établissements de l'État et des autres collectivités publiques.</p>			

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>Art. 52.- Sera puni d'un emprisonnement de deux à six mois et d'une amende de 5.000 à 50.000 F, ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque se sera opposé, de quelque façon que ce soit, à l'exercice des fonctions dont les agents désignés à l'article 45 et les rapporteurs du Conseil de la concurrence sont chargés en application de la présente ordonnance.</p> <p>.....</p>	Art. 6.	Art. 6.	<p>Art. 6.</p> <p><i>Les conditions d'application des dispositions de la présente loi aux contrats afférents aux transports routiers internationaux de marchandises, soit au départ ou à destination du territoire de la France métropolitaine, soit transitant par celui-ci sont définies par décret en Conseil d'Etat.</i></p> <p><i>En outre, des décrets définissent, en tant que de besoin, les conditions d'application de la présente loi.</i></p>

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par
l'Assemblée nationale**

**Propositions de la
Commission**

A l'ouverture de la deuxième session ordinaire de 1994-1995, le ministre chargé de l'économie et le ministre chargé des transports présenteront au Parlement un rapport commun sur les conditions d'application de la présente loi, ainsi que sur les modifications à apporter à cette dernière, en tant que de besoin.

Art. 7.

Les dispositions de la présente loi entrent en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit le mois de sa publication.

Sans modification

Art. 7.

Les dispositions...

... mois suivant celui de sa publication.

Alinéa sans modification

Art. 7.

Sans modification

ANNEXES

--00--

- 1. Personnalités entendues par le Rapporteur.**

- 2. Article 25 II A de la loi n° 52-401 du 14 avril 1952 portant loi de finances pour l'exercice 1952.**

- 3. Articles 45 à 52 de l'ordonnance n° 86-1243 du 1er décembre 1986 relative à la liberté des prix et de la concurrence.**

- 4. Articles 32 et 33 du décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949**

- 5. Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (chapitre IV)**

- 6. Loi n° 78-654 du 22 juin 1978 concernant les comités professionnels de développement économique**

- 7. Décret n° 89-169 portant création d'un comité professionnel de développement économique dénommé comité national routier**

- 8. Articles 94 à 108 du Code de commerce**

ANNEXE I

Personnalités entendues par le Rapporteur

- **M. Pierre FRANJOU**
Président de la Fédération des affrèteurs routiers (F.A.R.)
- **M. Jean-Claude BERTHOD**
Président-Directeur général de Danzas-France
Président du comité de liaison des organisations professionnelles de la logistique
Président de la commission «Transport» du C.N.P.F.
- **MM. Roger POLETTI et Jean-Pierre LECOEVRE**
Secrétaires nationaux
Fédération Force ouvrière des transports
- **M. Jean de CHEVRON**
Secrétaire général
Chambre des loueurs et transporteurs industriels (C.L.T.I.)
- **M. Jean CHAPON**
Président
Conseil national des utilisateurs de transport (CNUT)
- **M. René PETIT**
Président
- **M. Hubert GHIGONIS**
Délégué général
Fédération nationale des transporteurs routiers (F.N.T.R.)
- **M. Jean CHABRERIE**
Président
Fédération française des organisateurs et commissionnaires de transport (F.F.O.C.T.)
- **M. Claude DEBONS**
Secrétaire national
Fédération C.F.D.T. des transports
- **M. Camille TABUSSE**
Président directeur général de la compagnie centrale de camionnage

- **M. Jean-Louis AMATO**
Président
M. Christian ROSE
Secrétaire général
Union nationale des organisations syndicales de transport
(UNOSTRA)

- **M. Yves RU!Z**
Secrétaire
Fédération C.G.T. des Transports

*

* *

N.B. : Votre rapporteur aurait aimé pouvoir rencontrer l'ensemble des représentants de la profession. Faute d'un contact postal ou téléphonique, il regrette de n'avoir pu joindre :

- le Groupement de coordination nationale des professionnels de la route (G.C.N.P.R.);

- le Syndicat de coordination des professionnels routiers (S.C.P.R.);

- le groupement des routiers autonomes national (GRAN);

- la coordination des routiers français et européens (C.R.F.E.);

- l'Association de coordination des chauffeurs routiers autonomes réunis (A.C.C.R.A.U.).

ANNEXE 2

Loi n° 52-401 du 14 avril 1952 portant loi de finances pour l'exercice 1952

Article 25

Art. 25 § II-A (Modifié avec effet à compter du 14 janvier 1977, L. n° 76-633, 13 juillet 1976, art. 1er et 2) - Seront punies d'une amende de 300 à 20 000 F les infractions suivantes :

a) (Modifié, L. n. 91-1385, 31 déc. 1991, art. 19) Exercice d'une activité de transporteur public de voyageurs, de transporteur routier de marchandises ou de loueur de véhicules destinés au transport de marchandises par une entreprise qui n'est pas inscrite au plan ou à un registre correspondant à l'activité exercée ainsi que par une entreprise qui effectue des transports nationaux de marchandises par route et qui ne répond pas aux conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un État-membre, fixées par le règlement CEE n° 4059 89 du Conseil du 21 décembre 1989 ;

b) Exercice d'une activité de commissionnaire de transport sans la licence correspondant à cette activité ;

c) Utilisation d'une licence de transport ou de location, soit annulée, soit périmée, soit devenue caduque en raison de son remplacement par une autre licence délivrée à la suite d'une déclaration de perte ;

d) Infraction aux dispositions relatives à l'assurance des voyageurs transportés ;

e) Refus de présenter les documents ou de communiquer les renseignements ou de laisser effectuer les contrôles et investigations prévus par les règlements, ou présentation faite sciemment de faux renseignements à l'occasion des enquêtes relatives à la délivrance des inscriptions ou autorisations ;

f) Refus d'exécuter une sanction prévue au III du présent article ou obstacle apporté à son exécution.

En cas de récidive, le tribunal pourra prononcer la confiscation du véhicule avec lequel l'infraction a été commise.

La présentation faite sciemment de faux renseignements à l'occasion des enquêtes visées ci-dessus en e est en outre punie d'une peine de six mois à trois ans d'emprisonnement.

ANNEXE 3

Ordonnance n° 86-1243 du 1er décembre 1986 relative à la liberté des prix et de la concurrence

TITRE VI

DES POUVOIRS D'ENQUÊTES

Art. 45. — Des fonctionnaires habilités à cet effet par le ministre chargé de l'économie peuvent procéder aux enquêtes nécessaires à l'application de la présente ordonnance.

Les rapporteurs du Conseil de la concurrence disposent des mêmes pouvoirs pour les affaires dont le conseil est saisi.

Des fonctionnaires de catégorie A du ministère chargé de l'économie, spécialement habilités à cet effet par le garde des sceaux, ministre de la justice, sur la proposition du ministre chargé de l'économie, peuvent recevoir des juges d'instruction des commissions rogatoires.

Art. 46. — Les enquêtes donnent lieu à l'établissement de procès-verbaux et, le cas échéant, de rapports.

Les procès-verbaux sont transmis à l'autorité compétente. Un double en est laissé aux parties intéressées. Ils font foi jusqu'à preuve contraire.

Art. 47. — Les enquêteurs peuvent accéder à tous locaux, terrains ou moyens de transports à usage professionnel, demander la communication des livres, factures et tous autres documents professionnels et en prendre copie, recueillir sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications.

Ils peuvent demander à l'autorité dont ils dépendent de désigner un expert pour procéder à toute expertise contradictoire nécessaire.

Art. 48. — Les enquêteurs ne peuvent procéder aux visites en tous lieux, ainsi qu'à la saisie de documents, que dans le cadre d'enquêtes demandées par le ministre chargé de l'économie ou le Conseil de la concurrence et sur autorisation judiciaire donnée par ordonnance du président du tribunal de grande instance dans le ressort duquel sont situés les lieux à visiter ou d'un juge délégué par lui. Lorsque ces lieux sont situés dans le ressort de plusieurs juridictions et qu'une action simultanée doit être menée dans chacun d'eux, une ordonnance unique peut être délivrée par l'un des présidents compétents.

Le juge doit vérifier que la demande d'autorisation qui lui est soumise est fondée; cette demande doit comporter tous les éléments d'information de nature à justifier la visite.

La visite et la saisie s'effectuent sous l'autorité et le contrôle du juge qui les a autorisées. Il désigne un ou plusieurs officiers de police judiciaire chargés d'assister à ces opérations et de le tenir informé de leur déroulement. Lorsqu'elles ont lieu en dehors du ressort de son tribunal de grande instance, il délivre une commission rogatoire pour exercer ce contrôle au président du tribunal de grande instance dans le ressort duquel s'effectue la visite.

Le juge peut se rendre dans les locaux pendant l'intervention. A tout moment, il peut décider la suspension ou l'arrêt de la visite.

L'ordonnance mentionnée au premier alinéa du présent article n'est susceptible que d'un pourvoi en cassation selon les règles prévues par le Code de procédure pénale. Ce pourvoi n'est pas suspensif.

La visite, qui ne peut commencer avant six heures ou après vingt et une heures, est effectuée en présence de l'occupant des lieux ou de son représentant.

Les enquêteurs, l'occupant des lieux ou son représentant ainsi que l'officier de police judiciaire peuvent seuls prendre connaissance des pièces et documents avant leur saisie.

Les inventaires et mises sous scellés sont réalisés conformément à l'article 56 du Code de procédure pénale.

Les originaux du procès-verbal et de l'inventaire sont transmis au juge qui a ordonné la visite.

Les pièces et documents qui ne sont plus utiles à la manifestation de la vérité sont restitués à l'occupant des lieux.

Art. 49. — Le président du Conseil de la concurrence est informé sans délai du déclenchement et de l'issue des investigations mentionnées à l'article 48 lorsqu'elles ont été diligentées à l'initiative du ministre chargé de l'économie et qu'elles se rapportent à des faits susceptibles de relever des articles 7 et 8 ci-dessus.

Il peut proposer au conseil de se saisir d'office.

Art. 50. — Le président du Conseil de la concurrence désigne, pour l'examen de chaque affaire, un ou plusieurs rapporteurs. A sa demande, l'autorité dont dépendent les agents visés à l'article 45 désigne les enquêteurs et fait procéder sans délai à toute enquête que le rapporteur juge utile. Ce dernier définit les orientations de l'enquête et est tenu informé de son déroulement.

Art. 51. — Les enquêteurs peuvent, sans se voir opposer le secret professionnel, accéder à tout document ou élément d'information détenu par les services et établissements de l'Etat et des autres collectivités publiques.

Art. 52. — Sera puni d'un emprisonnement de deux à six mois et d'une amende de 5 000 à 50 000 F, ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque se sera opposé, de quelque façon que ce soit, à l'exercice des fonctions dont les agents désignés à l'article 45 et les rapporteurs du Conseil de la concurrence sont chargés en application de la présente ordonnance.

ANNEXE 4

Décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949

Art. 32.- Les services réguliers de marchandises dans les différentes zones ne peuvent être exploités que par des entreprises dont l'inscription sur le registre des transporteurs publics portera une mention spéciale précisant le tonnage global autorisé pour ces services.

Cette inscription sera accordée de plain droit aux entreprises autorisées à exploiter de tels services à la date de la publication du présent décret, dans la limite des titres qui leur seront reconnus à la suite du récolement administratif prévu à l'article 31 ci-dessus.

La transformation de services à la demande en services réguliers, ainsi que l'accroissement du tonnage global autorisé pour ces services, seront soumis à la procédure fixée pour la détermination des contingents supplémentaires annuels.

Dans les différentes zones, les transports concernant :

- les liquides en citerne ;
- les déménagements ;
- les animaux vivants ;
- les masses indivisibles ;
- les viandes abattues,

ainsi que les transports en véhicules munis de dispositifs frigorifiques ne pourront être effectués, exception faite des cas prévus à l'article 23, que par des véhicules dont le certificat d'inscription mentionnera expressément la spécialité.

Cette mention sera délivrée de droit à toute entreprise qui présentera les garanties de spécialité définies dans le statut professionnel prévu à l'article 43.

Art. 33.- La zone courte ne sera substituée à la zone de petite distance, résultant de la réglementation actuellement en vigueur, qu'à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la publication du présent décret.

Pendant ce délai, des autorisations provisoires pourront être accordées par le préfet, après avis des comités techniques départementaux, aux transporteurs qui justifieront qu'ils ont déjà été admis à desservir certains centres économiques d'attraction au voisinage de cette zone.

NB. Les articles 32 et 33 ci-dessus ont été abrogés à compter du 1er janvier 1989 par le décret n° 88-638 du 6 mai 1988.

ANNEXE 5

Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (L.O.T.I.)

CHAPITRE IV

DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Art. 31. — Le développement du transport routier de marchandises, fondé sur les avantages propres de ce mode et régulé en fonction des besoins de l'économie, nécessite l'augmentation de sa productivité notamment à l'aide de technologies modernes, l'amélioration de la formation et de la qualification professionnelles ; le

—
progrès des conditions de travail et de sécurité, la coopération des entreprises entre elles et avec les autres modes de transport.

Les collectivités publiques peuvent favoriser les initiatives prises par les entreprises pour développer leur coopération et promouvoir des technologies ou des équipements améliorant leur productivité et celle du système de transports.

Art. 32. — Les contrats de transport routier de marchandises doivent prévoir, à peine de nullité, l'estimation des temps nécessaires à l'exécution des différentes tâches et les modalités de calcul, d'une part, de la rémunération des transporteurs lorsque les temps alloués sont dépassés du fait de l'expéditeur, du commissionnaire, du destinataire ou de tout autre donneur d'ordre de fait, d'autre part, des pénalités dues par le transporteur lorsque le dépassement est de son fait.

Art. 33. — Le transporteur routier qui a passé un contrat de transport est tenu, soit de l'exécuter lui-même ou à l'aide de ses préposés, soit sous sa responsabilité de le sous-traiter pour tout ou partie à une autre entreprise de transport public, soit de l'assurer en passant un contrat de location avec un loueur de véhicules industriels avec conducteurs, dans les limites fixées par décret en Conseil d'Etat.

Le transporteur routier ne peut recourir à la sous-traitance que s'il a la qualité de commissionnaire de transport ou dans des cas exceptionnels.

Le contrat de sous-traitance est soumis à l'ensemble des règles et conditions applicables au transport public de marchandises. La rémunération du transporteur principal est calculée conformément aux règles applicables aux contrats d'affrètement conclus par les commissionnaires de transport.

La situation des entreprises qui assurent habituellement des transports de marchandises en tant que sous-traitants à la date de la publication de la présente loi et qui ne remplissent pas les conditions requises pour exécuter des opérations de transport public devra être régularisée dans un délai de deux ans à compter de cette date.

Art. 34. — Tout contrat de location d'un véhicule industriel avec conducteur doit comporter des clauses précisant les obligations respectives des parties dans les conditions d'emploi du conducteur et dans l'exécution des opérations de transport. Ce contrat doit assurer la couverture des coûts réels du service rendu dans des conditions normales d'organisation et de productivité.

A défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l'alinéa précédent, les clauses de contrats types s'appliquent de plein droit. Les contrats types sont établis par décret, après avis des organismes professionnels concernés et du conseil national des transports.

Art. 35 (Abrogé, Ord. n. 86-1243, 1^{er} déc. 1986, art. 58).

Art. 36. — Dans le cadre de la politique des transports de marchandises définie par la présente loi, le transport routier public et la location de véhicules industriels destinés au transport de marchandises peuvent être soumis à autorisations en fonction des nécessités économiques et selon les catégories de transport. Ces autorisations sont délivrées à l'entreprise ou à un groupement d'entreprises doté de la personnalité morale en prenant en compte notamment leur capacité de transport, leurs efforts pour améliorer leur productivité et leur respect des dispositions de la présente loi.

Le domaine, les modalités et les délais d'application de ce système d'autorisations sont déterminés par décret en Conseil d'Etat après avis des organisations professionnelles concernées et du conseil national des transports.

Les autorisations délivrées en application des deux alinéas précédents ne peuvent être utilisées que par l'entreprise ou le groupement d'entreprises qui en bénéficient ; elles ne peuvent être ni cédées ni louées indépendamment de la totalité du fonds de commerce auquel elles sont attachées.

Les licences de transport ou de location, à durée limitée ou non, détenues par les entreprises de transport ou de location à la date de la mise en œuvre du présent article, vaudront autorisations pour l'application de la présente loi dans des conditions fixées par un décret en Conseil d'Etat.

Art. 37. — Les inscriptions et autorisations prévues aux chapitres III et IV du titre II de la présente loi pourront faire l'objet d'une radiation ou d'un retrait, à titre temporaire ou définitif, en cas de manquements graves ou répétés à la réglementation des transports, du travail ou de la sécurité.

Un décret en Conseil d'Etat définit les modalités d'application du présent article.

Art. 38. — Les groupements professionnels qui participent à l'application de la réglementation des transports routiers de marchandises sont soumis au contrôle financier de l'Etat dans des conditions et selon des modalités déterminées par un décret en Conseil d'Etat après avis du conseil national des transports.

ANNEXE 6

Loi n° 78-654 du 22 juin 1978 concernant les comités professionnels de développement économique

Art. 1^{er}. — Dans tout domaine d'activité économique, il peut être créé, par décret en Conseil d'Etat, après avis des organisations professionnelles représentatives intéressées, des établissements d'utilité publique, dotés de la personnalité civile, dits « Comités professionnels de développement économique ».

Art. 2. — Les comités professionnels de développement économique ont pour objet d'organiser l'évolution des structures productives pour assurer leur compétitivité, de contribuer au financement d'actions d'intérêt collectif manifeste, n'entravant pas la concurrence et facilitant cette évolution, d'accroître la productivité, d'améliorer l'adaptation aux besoins du marché, de procéder à toutes études concernant les domaines d'activité intéressés et d'en diffuser les résultats au sein de la profession et de favoriser toutes initiatives présentant un intérêt évident pour l'ensemble de la profession.

Art. 3. — Les comités professionnels de développement économique sont administrés par un conseil dont les membres sont nommés par le ministre compétent dans les conditions qui sont précisées par le décret mentionné à l'article 1^{er} ci-dessus.

Les deux tiers au moins des membres du conseil sont des représentants de la ou des professions intéressées, nommés sur proposition des organisations professionnelles représentatives.

Art. 4. — Un commissaire du Gouvernement représente le ministre compétent. Il peut suspendre l'exécution des délibérations du conseil jusqu'à décision du ministre.

Les comités sont soumis au contrôle économique et financier de l'Etat.

Art. 5. — Les ressources des comités professionnels de développement économique comprennent notamment :

- Le produit des taxes parafiscales instituées à leur profit ;
- Des contributions consenties par les entreprises intéressées ;
- Des rémunérations pour services rendus ;
- Les revenus des biens et valeurs leur appartenant ;
- Les subventions ;
- Les dons et legs.

Art. 6. — Tout organisme constitué, sous quelque forme que ce soit, en vue de l'un des objets énoncés à l'article 2 de la présente loi peut, sur sa demande, être autorisé par décret en Conseil d'Etat à se transformer en comité professionnel de développement économique régi par la présente loi. Cette opération est exonérée de tous droits, impôts ou taxes.

Les transferts effectués, au profit d'un comité professionnel de développement économique, de biens de toute nature appartenant à un organisme ayant un but similaire sont exonérés de tous droits de mutation ou d'apport.

Art. 7. — Les comités professionnels de développement économique sont dissous par décret en Conseil d'Etat. Ce décret procède à la dévolution des biens.

ANNEXE 7

Décret n° 89-169 portant création d'un comité professionnel de développement économique dénommé Comité national routier

Art. 1^{er}. — Est autorisée la transformation du Comité national routier, institué par l'article 40 du décret n. 49-1473 du 14 novembre 1949, en comité professionnel de développement économique. Il conserve la dénomination de Comité national routier.

Art. 2. — Le Comité national routier procède, dans des conditions fixées par arrêté conjoint du ministre chargé de l'économie, des finances et du budget et du ministre chargé des transports, à l'observation des prix et des coûts des transports qui étaient soumis au 1^{er} janvier 1987 aux tarifs routiers obligatoires à minimum et à maximum.

Il peut sur la base de ces observations établir des tarifs de référence à caractère indicatif pour tout ou partie des transports routiers définis au paragraphe précédent.

Les tarifs de référence à caractère indicatif sont communiqués par le comité au ministre chargé des transports. Sauf opposition de ce dernier, communiquée au Comité national routier dans les trente jours, le Comité national routier en assure la publication.

Pour l'accomplissement de ces missions, le Comité national routier peut, dans des conditions définies par arrêté du ministre chargé des transports, éditer, faire délivrer et collecter en retour des documents de transport exigibles à bord des véhicules.

Art. 3. — Le Comité national routier est administré par un conseil de dix-huit membres nommés par arrêté du ministre chargé des transports, dont :

- douze membres désignés sur proposition des organisations professionnelles représentatives des transporteurs routiers de marchandises ;
- six membres choisis par le ministre chargé des transports en raison de leur compétence.

Art. 4. — Le mandat des membres du conseil est de deux ans. Il est renouvelable.

Il peut y être mis fin avant le terme par arrêté du ministre chargé des transports, et s'il s'agit d'un membre nommé sur proposition des organisations professionnelles, après avis de ces organisations ; le ministre a, en outre, dans les mêmes conditions, la faculté de pourvoir à toute vacance survenue en cours de mandat pour la durée restant à courir de ce mandat.

Art. 5. — Le conseil choisit en son sein, à la majorité de ses membres, un président et deux vice-présidents dont la nomination est soumise à l'agrément du ministre chargé des transports.

Il nomme hors de ses membres un directeur, auquel il délègue les pouvoirs nécessaires à la coordination des activités, la gestion et la direction du comité.

Art. 6. — Le conseil établit un règlement intérieur qui fixe, notamment, les règles d'organisation et de fonctionnement du comité.

Art. 7. — Le directeur des transports terrestres au ministère chargé des transports exerce, auprès du conseil, les fonctions de commissaire du Gouvernement.

Il assiste de droit, sans prendre part au vote, à toutes les séances du conseil ainsi qu'à celles de toutes les commissions créées par celui-ci. Il peut se faire représenter.

Les décisions du conseil sont notifiées par écrit au commissaire du Gouvernement ; elles deviennent exécutoires de plein droit si celui-ci n'a pas opposé son veto dans un délai de quinze jours à compter de cette notification.

Ce veto cesse d'avoir effet s'il n'est pas confirmé par le ministre chargé des transports dans un délai d'un mois à compter de sa notification au conseil.

Art. 8. — Le conseil est soumis au contrôle économique et financier de l'Etat prévu par le décret n. 55-733 du 26 mai 1955 susvisé. A l'égard de celles des décisions du comité qui ont une incidence financière, le contrôleur d'Etat dispose d'un droit de veto qu'il exerce dans les délais prévus à l'article 7.

Ce veto cesse d'avoir effet s'il n'est pas confirmé par le ministre chargé du budget dans un délai d'un mois à compter de sa notification au conseil.

Art. 9. — Les ressources du Comité national routier comprennent, outre celles prévues par l'article 5 de la loi n. 78-654 du 22 juin 1978 susvisée, les sommes dues par les entreprises de transport routier de marchandises au titre de la délivrance des documents de transport exigibles à bord des véhicules.

Le prix de cession de ces documents est arrêté par le ministre chargé des transports sur proposition du Comité national routier.

Art. 10. — Le conseil établit chaque année un budget qui est transmis pour approbation au ministre chargé des transports et au ministre de l'économie, des finances et du budget, un mois au moins avant l'ouverture de l'exercice social ; il devient exécutoire en l'absence d'opposition de ces derniers, dans le délai d'un mois à compter de sa transmission.

Art. 11. — Les biens de toute nature, dettes ou créances du Comité national routier sont transférés, dans les conditions prévues à l'article 6 de la loi du 22 juin 1978 susvisée, au comité institué par le présent décret.

Art. 12. — Le décret n. 61-678 du 30 juin 1961 modifié relatif à l'organisation et au fonctionnement du Comité national routier est abrogé.

ANNEXE 8

Articles 94 à 108 du Code de Commerce

Section II. - Des commissionnaires en general

Art. 94 (L. 23 mai 1863). - Le commissionnaire est celui qui agit en son propre nom, ou sous un nom social, pour le compte d'un commettant. Les devoirs et les droits du commissionnaire qui agit au nom d'un commettant sont déterminés par le Code civil, livre III, titre XIII.

Art. 95 (L. 23 mai 1863). - Tout commissionnaire a privilège sur la valeur des marchandises à lui expédiées, déposées ou consignées, par le seul fait de l'expédition, du dépôt ou de la consignation pour tous les prêts, avances ou paiements faits par lui, soit avant la réception des marchandises, soit pendant le temps qu'elles sont en sa possession.

Ce privilège ne subsiste que sous la condition prescrite par l'article 92 qui précède.

Dans la créance privilégiée du commissionnaire sont compris avec le principal, les intérêts, commission et frais.

Si les marchandises ont été vendues et livrées pour le compte du commettant, le commissionnaire se rembourse, sur le produit de la vente, du montant de sa créance, par préférence aux créanciers du commettant.

Section III. - Des commissionnaires pour les transports par terre et par eau

Art. 96. - Le commissionnaire qui se décharge d'un transport par terre ou par eau est tenu d'inscrire sur son livre-journal la déclaration de la nature et de la quantité des marchandises, et, s'il en est requis, de leur valeur.

Art. 97. - Il est garant de l'arrivée des marchandises et effets dans le délai déterminé par la lettre de voiture, hors les cas de la force majeure légalement constatée.

Art. 98. - Il est garant des avaries ou pertes de marchandises et effets, s'il n'y a stipulation contraire dans la lettre de voiture, ou force majeure.

Art. 99. - Il est garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse les marchandises.

Art. 100. - La marchandise sortie d'un magasin du vendeur ou de l'expéditeur voyage, s'il n'y a convention contraire, aux risques et périls de celui à qui elle appartient, sauf son recours contre le commissionnaire et le voiturier chargés du transport.

Art. 101. - La lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur et le voiturier, ou entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier.

Art. 102. - La lettre de voiture doit être datée.

Elle doit exprimer :

La nature et le poids ou la contenance des objets à transporter ;

Le délai dans lequel le transport doit être effectué.

Elle indique :

Le nom et le domicile du commissionnaire par l'entremise duquel le transport s'opère, s'il y en a un ;

Le nom de celui à qui la marchandise est adressée ;

Le nom et le domicile du voiturier.

Elle énonce :

Le prix de la voiture ;

L'indemnité due pour cause de retard.

Elle est signée par l'expéditeur ou le commissionnaire.

Elle présente en marge les marques et numéros des objets à transporter.

La lettre de voiture est copiée par le commissionnaire sur un registre coté et paraphé, sans intervalle et de suite.

Section IV. - Du voiturier

Art. 103. - Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de la force majeure.

Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure.

(L. 17 mars 1905). Toute clause contraire insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque est nulle.

Art. 104. - Si, par l'effet de la force majeure, le transport n'est pas effectué dans le délai convenu, il n'y a pas lieu à indemnité contre le voiturier pour cause de retard.

Art. 105 (L. 14 avril 1888 ; D. n. 59-662, 19 mai 1959, art. 1^{er}). - La réception des objets transportés éteint toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle si, dans les trois jours, non compris les jours fériés, qui suivent celui de cette réception, le destinataire n'a pas notifié au voiturier, par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée, sa protestation motivée.

Si, dans le délai ci-dessus prévu, il est formé une demande d'expertise en application de l'article 106, cette demande vaudra protestation sans qu'il soit nécessaire de procéder comme il est dit à l'alinéa 1^{er}.

Toutes stipulations contraires sont nulles et de nul effet. Cette dernière disposition n'est pas applicable aux transports internationaux.

Art. 106 (L. 12 fév. 1927). - En cas de refus des objets transportés ou présentés pour être transportés, ou de contestation de quelque nature qu'elle soit, sur la formation ou l'exécution du contrat de transport, ou à raison d'un incident survenu au cours même et à l'occasion du transport, l'état des objets transportés ou présentés pour être transportés et, en tant que de besoin, leur conditionnement, leur poids, leur nature, etc., sont vérifiés et constatés par un ou plusieurs experts, nommés par le président du tribunal de commerce ou, à défaut, par le juge du tribunal d'instance et par ordonnance au pied d'une requête.

Le requérant est tenu, sous sa responsabilité, d'appeler à cette expertise, même par simple lettre recommandée ou par télégramme, toutes parties susceptibles d'être mises en cause, notamment l'expéditeur, le destinataire, le voiturier et le commissionnaire, et les experts doivent prêter serment, sans formalité d'audience, devant le juge qui les aura commis ou devant le juge du tribunal d'instance du canton où ils procéderont ; toutefois, en cas d'urgence, le juge saisi de la requête pourra dispenser de l'accomplissement de tout ou partie des formalités prévues au présent paragraphe ; mention sera faite de cette dispense dans l'ordonnance.

Le dépôt ou séquestre des objets en litige et ensuite leur transport dans un dépôt public peut être ordonné.

La vente peut en être ordonnée jusqu'à concurrence des frais de voiture ou autres déjà faits. Le juge attribuera le produit de la vente à celle des parties qui aura fait l'avance desdits frais.

Art. 107. - Les dispositions contenues dans le présent titre sont communes aux maîtres de bateaux, entrepreneurs de diligences et voitures publiques.

Art. 108 (L. 11 avril 1888 ; D.-L. 30 oct. 1935). - Les actions pour avaries, pertes ou retards, auxquelles peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport, sont prescrites dans le délai d'un an, sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité.

(L. 18 nov. 1942). Toutes les autres actions auxquelles ce contrat peut donner lieu, tant contre le voiturier ou le commissionnaire que contre l'expéditeur ou le destinataire, aussi bien que celles qui naissent des dispositions de l'article 541 du Code de procédure civile (Nouveau C. proc. civ., art. 1269), sont prescrites dans le délai d'un an.

Le délai de ces prescriptions est compté, dans le cas de perte totale, du jour où la remise de la marchandise aurait dû être effectuée, et, dans tous les autres cas, du jour où la marchandise aurait été remise ou offerte au destinataire.

Le délai pour intenter chaque action récursoire est d'un mois. Cette prescription ne court que du jour de l'exercice de l'action contre le garanti.

Dans le cas de transports faits pour le compte de l'Etat, la prescription ne commence à courir que du jour de la notification de la décision ministérielle emportant liquidation ou ordonnement définitif.