

ASPECTS DE LA CONCURRENCE RAIL-ROUTE

Dans la concurrence rail-route, la S.N.C.F. est actuellement en position d'infériorité commerciale. Certes elle peut, dans ses rapports avec une partie de sa clientèle, tirer quelques avantages de sa puissance de transport, mais en sens inverse elle souffre de deux désavantages sérieux :

a) La taille de la S.N.C.F., la notion de service public qui, malgré la réduction de son importance relative dans l'économie des transports, reste associée à sa gestion dans l'opinion publique et dans l'esprit de son personnel, l'absence pour la S.N.C.F. de ces démarcheurs permanents de fret que sont les chauffeurs routiers, enfin le poids des habitudes handicapent la gestion commerciale de la S.N.C.F. Tout ce que l'on peut espérer c'est que ce handicap s'atténue à l'avenir (1).

b) L'annexe 9 montre que, sur le marché des transports, les tarifs S.N.C.F. jouent le rôle de prix directeurs, tout en étant influencés par les prix que pratiquent les transports routiers. Il en résulte pour la S.N.C.F. un désavantage commercial qu'on peut illustrer en comparant la situation de la S.N.C.F. à celle d'un vendeur d'automobiles d'occasion, dont le catalogue, publié ou non mais connu, constituerait l'Argus de l'automobile, vis-à-vis de garagistes qui se serviraient de cet Argus pour fixer leurs propres prix.

Cette infériorité commerciale de la S.N.C.F. vis-à-vis des transporteurs routiers constitue une inégalité de chances dans le jeu de la concurrence, mais c'est une inégalité structurelle tenant aux caractéristiques des deux modes de transport et, de même que les Pouvoirs Publics n'ont pas à intervenir pour compenser les inégalités de qualité du transport qui résultent de la différence des techniques, de même ils n'ont pas, de l'avis de la commission, à chercher à rétablir entre les concurrents une égalité des chances commerciales (2). Ce n'est que de façon temporaire, et pour faciliter à la S.N.C.F. la transformation indispensable, que des mesures de redressement de l'inégalité actuelle sont à envisager.

---

(1) Certains membres de la Commission ont, toutefois, estimé que la S.N.C.F. devrait être capable de faire disparaître complètement ce handicap par une politique commerciale appropriée.

(2) Certains membres de la Commission estiment, toutefois qu'il y a là une inégalité des "conditions de départ" à redresser par une intervention des Pouvoirs Publics.

De l'avis de la Commission, il n'y a pas lieu non plus de compenser au profit de la S.N.C.F. l'inégalité des rémunérations, charges sociales et conditions de travail entre cheminots et salariés ou artisans du transport routier, sous réserve, toutefois, de la "normalisation" des comptes S.N.C.F. (notamment en ce qui concerne la part des charges de retraites qui résulte de l'excédent du nombre de pensionnés par rapport aux effectifs actuels). Certes il est très désirable que la situation des travailleurs du transport routier s'améliore et il faut que la législation du travail, notamment la limitation de la durée de conduite, soit mieux respectée sur la route, mais dans chaque branche économique, les rémunérations, charges sociales et conditions de travail constituent telles qu'elles sont, un élément des coûts et c'est sur la base des coûts ainsi définis et de la qualité des services que doit s'exercer la concurrence. Admettre une compensation ou une pénalisation d'une branche du transport au profit d'une autre risquerait de sacrifier l'économie nationale aux intérêts d'une corporation (1).

Par l'ampleur de ses moyens et par leur insensibilité aux conditions atmosphériques, le chemin de fer constitue pour tous les expéditeurs une sorte d'assurance contre la défaillance des autres modes de transport. Les transporteurs routiers eux-mêmes semblent tirer certains avantages de l'existence du volant de moyens qu'offre le chemin de fer. Les statistiques montrent, en effet, que le trafic ferroviaire est beaucoup plus sensible que le trafic routier aux variations de la conjoncture. D'autre part sur les relations à gros trafic les routiers équilibrent leur trafic dans les deux sens, grâce à la sélection des transports qu'ils peuvent pratiquer, beaucoup mieux que ne peut le faire la S.N.C.F. Cette sélection s'étend d'ailleurs, à toutes les relations et, au total, le prix de revient et les tarifs des transporteurs routiers pour la part du trafic substituable qu'ils assurent sont vraisemblablement inférieurs au prix de revient moyen et aux tarifs qui seraient les leurs si, le chemin de fer n'existait pas, ils assureraient la totalité de ce trafic. Toutefois la Commission n'a pas jugé qu'il y ait là motif à redressement au profit du chemin de fer. D'une part les transports routiers constituent eux aussi une assurance contre les arrêts des transports ferroviaires résultant de conflits sociaux. D'autre part le chemin de fer ne peut-il tirer de l'importance de ses moyens certains avantages commerciaux en pratiquant une politique de vente plus active (contrats au tonnage, contrats de fidélité) aboutissant à faire payer à ses clients seulement occasionnels une sorte de prime d'assurance?

---

(1) Certains membres de la Commission estiment toutefois que l'inégalité des conditions de travail entre cheminots et salariés ou artisans du transport routier est si grande qu'il faut prendre des mesures pour la compenser, faute de pouvoir la réduire ou la supprimer.

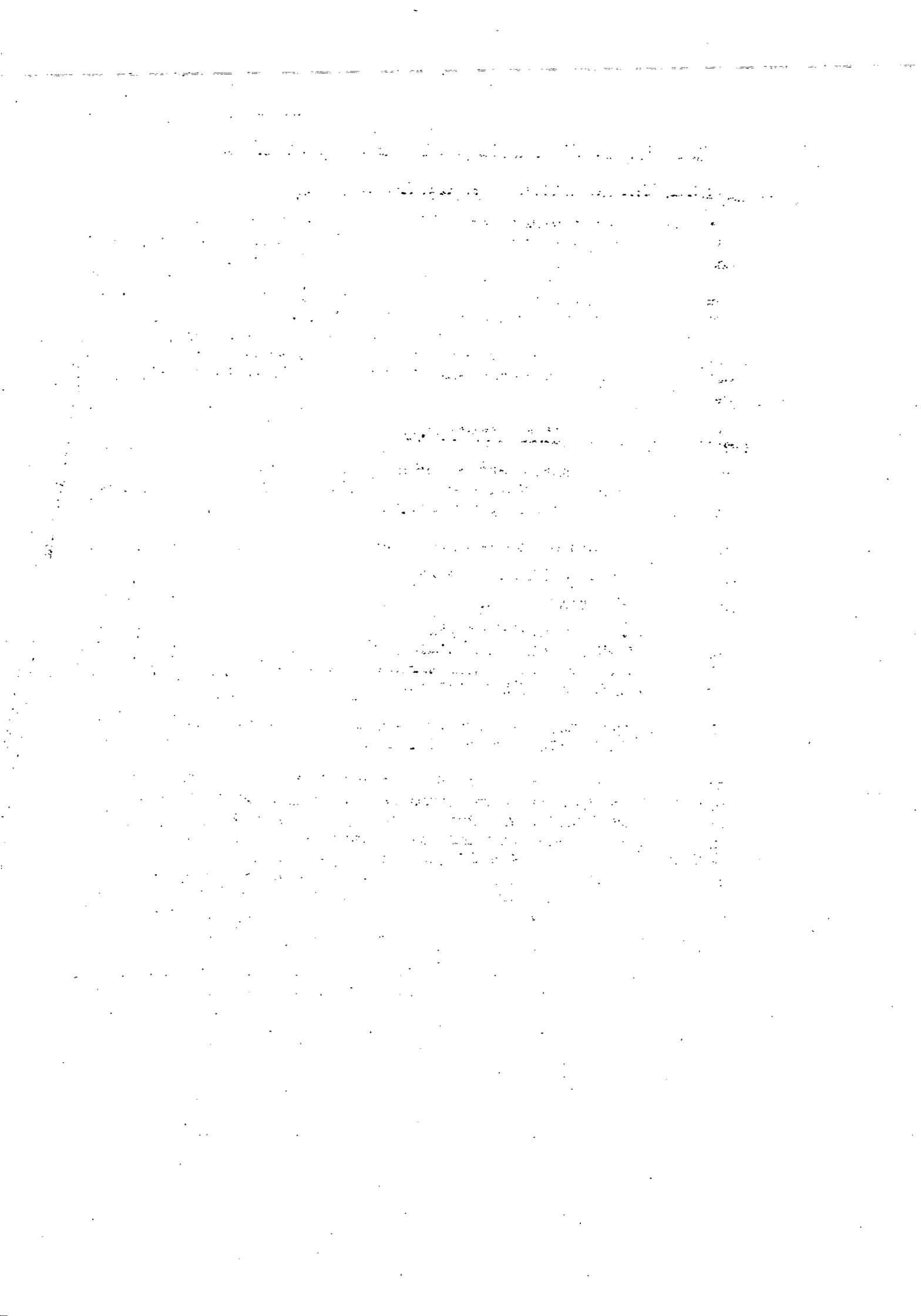
Petites et grosses entreprises dans les transports routiers

Arguments en faveur de la concentration des entreprises.

- a) Les petites entreprises sont souvent mal placées pour résister aux demandes de rabais des chargeurs et plus désarmées encore vis-à-vis des affrêteurs.
- b) La dispersion de la profession peut nuire à la compétitivité des entreprises françaises dans les transports internationaux.
- c) Le respect de la réglementation, notamment de la législation du travail, est plus difficile à imposer dans les petites entreprises que dans les grosses.

Arguments en faveur des petites entreprises.

- a) Le transport routier permet à des salariés d'accéder à l'indépendance. Il est un débouché pour les agriculteurs en surnombre ou pour leurs fils. Il serait regrettable d'empêcher ce mouvement.
- b) Les petites entreprises ont leurs avantages propres :
  - leurs rapports avec la clientèle sont mieux personnalisés,
  - leurs frais généraux sont réduits,
  - les travailleurs sont en général plus satisfaits dans les entreprises de petite taille, même si leurs conditions de rémunération et de travail y sont moins bonnes, que dans les entreprises importantes où ils ont parfois un sentiment d'aliénation.
- c) Les petites entreprises peuvent, en se groupant commercialement, compenser en partie leurs handicaps commerciaux.
- d) Même en régime de liberté complète il y aura toujours place pour des entreprises importantes, de nombreux transports exigeant une qualité de service, une disponibilité permanente ou un parc spécialisé que seules des entreprises d'une certaine taille sont à même de fournir. L'expérience montre d'ailleurs, qu'en régime de libre concurrence, petites, moyennes et grosses entreprises coexistent et que dans tous les pays, d'anciens chauffeurs qui ont démarré presque sans capitaux sont aujourd'hui à la tête de grosses entreprises.



LE CONTINGENTEMENT DES TRANSPORTS ROUTIERS  
DE MARCHANDISES AUX PAYS-BAS

1 - Aux Pays-Bas, aussi bien dans les transports publics que dans les transports pour compte propre, tout véhicule de transport de marchandises dont la charge utile dépasse 500 kg doit être muni d'une licence, même s'il ne fait des transports qu'en zone urbaine.

2 - Les licences de transport pour compte propre sont délivrées sur simple demande, mais sous réserve de la justification des besoins de transport du requérant et de la communication de la demande à une Commission mixte transporteurs-clientèle qui peut recommander à l'intéressé de s'adresser à un transporteur public plutôt que d'acheter un véhicule.

3 - Les licences de transport public sont données à chaque entreprise pour un tonnage global, à charge pour l'entreprise de répartir ce tonnage comme elle l'entend entre ses véhicules sous réserve que leur charge utile totale ne dépasse pas le chiffre de la licence.

4 - Les tarifs de transport public sont libres. Les licences sont valables 10 ans.

5 - La délivrance des licences de transport public est assurée par un tribunal administratif spécial, la C.V.V.

6 - Pour les demandes d'augmentation de tonnage présentées par les entreprises déjà titulaires d'une licence la C.V.V. et les inspecteurs des transports avec qui elle est en étroite liaison tiennent compte :

- de la gestion de l'entreprise examinée au double point de vue d'une utilisation satisfaisante de la capacité déjà autorisée et d'un bénéfice brut réel et théorique suffisant ;

- éventuellement des besoins nouveaux avancés par l'entreprise ;

- de la situation générale du marché des transports routiers.

7 - D'après la réglementation en vigueur toute entreprise de transport routier est tenue de tenir des livres montrant clairement d'une part ses dépenses sous 17 rubriques (salaires, carburants, lubrifiants, pneumatiques, réparations et entretiens, amortissements, assurances véhicules et marchandises, autres assurances, impôts, garage, etc...), d'autre part, ses recettes décomposées en recettes de transport, commissions, location de camions, autres recettes. Chaque entreprise est également obligée ou de conserver ses lettres de voiture, ou, si une lettre de voiture n'est pas obligatoire pour le voyage en cause, de tenir note, pour chaque voyage, du tonnage transporté, de l'itinéraire, de la distance, du tonnage du camion autorisé, du prix du transport, du prix et de la nature des prestations complémentaires, etc...

8 - La réglementation fiscale en vigueur ne prévoit, d'autre part, aucune mesure spéciale pour l'imposition des entreprises artisanales ; celles-ci sont donc astreintes à tenir, pour le fisc, la même comptabilité que les entreprises importantes.

9 - Chaque entreprise demandant une augmentation de tonnage doit produire un état comptable et statistique, appuyé par ses déclarations fiscales si on le lui demande, afin de permettre à la C.V.V. (ou à l'inspecteur des transports) de juger à la fois de la bonne utilisation du tonnage autorisé et des résultats financiers.

10 - On compare le kilométrage des véhicules de l'entreprise avec des kilométrages-types établis par la C.V.V. pour le genre de transport en cause d'après l'expérience qu'a la C.V.V. de l'ensemble des entreprises. Le degré d'utilisation de la capacité est un premier élément de la décision à prendre.

11 - Un deuxième élément vient du pourcentage du bénéfice brut par rapport au chiffre d'affaires. Un pourcentage de 25 % est considéré comme normal (18% d'amortissement et 7% de bénéfice). Mais au lieu de se borner à apprécier la comptabilité de l'entreprise, on corrige ses relevés de dépenses en appliquant aux kilométrages parcourus des coûts-types établis par la C.V.V. pour chaque type de camions et chaque genre de transports, afin d'établir un bénéfice brut "normalisé" éliminant ainsi, par exemple, l'effet du sous-paiement de la main-d'oeuvre familiale ou d'heures trop longues de travail.

12 - On notera que la référence à des kilométrages types et à des coûts-types suppose une grande homogénéité dans la nature des transports de l'entreprise. Il semble, toutefois, que cela ne présente pas trop de difficultés, sans doute parce que, pour les courtes distances en cause aux Pays-Bas, les entreprises sont relativement spécialisées.

13 - Au vu des deux éléments ci-dessus la C.V.V. (ou l'inspecteur des transports) apprécie si l'entreprise est bien gérée. Si elle l'est, on accorde l'augmentation demandée. Toutefois, la présentation par le demandeur de lettres de clients est un élément supplémentaire d'appréciation. Pour juger s'il ne s'agit pas de certificats de complaisance, on se met éventuellement en rapport avec les chargeurs.

14 - Au total, il n'est refusé que 10 à 15 % du nombre des demandes d'augmentation de capacité.

15 - Toutefois, pour des raisons de conjoncture, la C.V.V. peut décider de freiner ou de stopper l'augmentation du tonnage autorisé. A cet effet, elle tient à jour certains indicateurs en vue de déceler s'il n'est pas en train d'apparaître, dans le secteur des transports routiers considéré isolément, un excédent de capacité justifiant une politique restrictive. Ces clignotants sont :

- l'indice de la production industrielle, bâtiment compris ; jusqu'à il y a 2 ou 3 ans le tonnage kilométrique routier augmentait de 9,8% quand l'indice de la production industrielle croissait de 10% ; récemment, il y a divergence en raison du développement des industries du gaz et l'indice ne vaut plus grand-chose ;

.../...

- L'indice du nombre annuel de T.K. transportées par tonne autorisée;

- l'évolution des prix du transport routier, qu'un fonctionnaire du secrétariat de la Commission est spécialement chargé de suivre par enquêtes auprès des entreprises ; en fait, à cause de l'importance des salaires dans les frais des transports nationaux, (courte distance) les prix du transport routier augmentent plus vite que les prix de gros, quoique beaucoup moins vite que les salaires. La C.V.V. compare l'évolution constatée à des coûts-types établis en analysant l'évolution des coûts des entreprises ;

- Les proportions d'entreprises, parmi 1300 entreprises-échantillons, pour lesquelles le rapport du bénéfice brut normalisé (Voir ci-dessus) au chiffre d'affaires est supérieur à des taux déterminés (15%, 20 %, 25 %, 30 %, 35 %, 40 %) ;

- la proportion de matériel des entreprises inutilisé faute de clientèle par rapport au tonnage autorisé : à cet effet, deux fois par an, à des dates déterminées, les inspecteurs des transports visitent les entreprises et notent à la fois le matériel inutilisé et les causes de cette inutilisation.

16 - Si ces clignotants montrent que la situation se détériore ou risque de se détériorer dans le secteur des transports routiers, la C.V.V. décide alors de freiner ou de stopper les augmentations de tonnage et les créations d'entreprises nouvelles. En fait, la C.V.V. n'a fait qu'une fois usage de ces clignotants : lors de la récession de 1958. Encore semble-t-il, d'après les graphiques, que son action ait comporté un décalage de près d'une année.

17 - En ce qui concerne les demandes de création d'entreprises nouvelles de transport public, pour apprécier si le demandeur aura une clientèle la C.V.V. se base à la fois sur les déclarations des clients futurs, ou sur les contrats ou promesses de contrats présentés, et sur la qualité du demandeur. En fait, les conditions d'aptitude et d'expérience exigées des demandeurs (1) constituent un frein puissant aux demandes. D'autre part, le tonnage accordé est en général très faible : 15 T au plus, sauf rares exceptions.

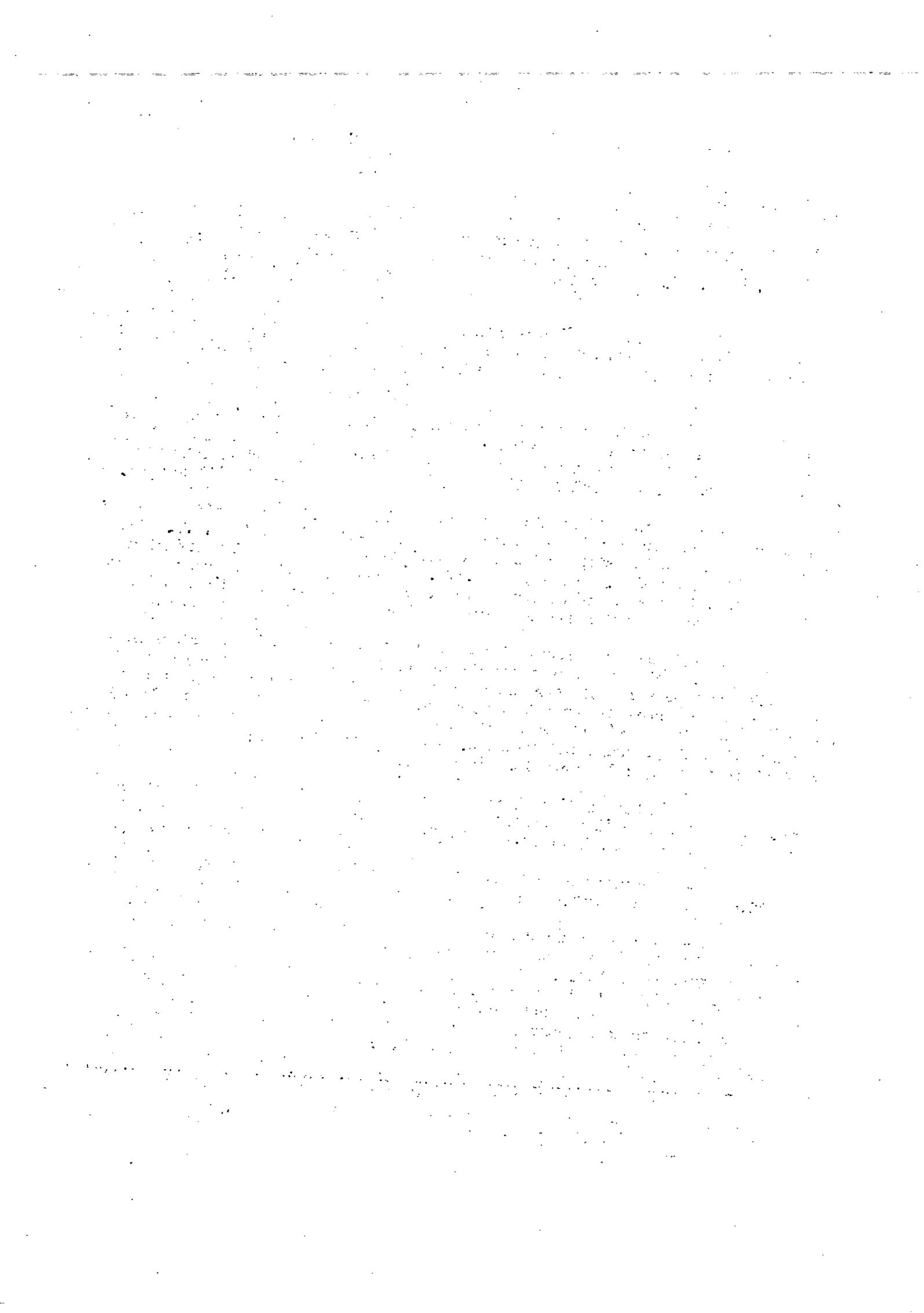
18 - L'acheteur d'une entreprise est considéré comme un demandeur nouveau. Toutefois, jusqu'à une décision de la Commission en Septembre 1968, la licence lui était accordée quasi-automatiquement.

19 - Le renouvellement des licences est soumis en principe aux mêmes conditions que les augmentations de tonnage des licences.

20 - Pour effectuer des transports internationaux les titulaires de licence ont besoin d'une licence supplémentaire spéciale délivrée par une organisation mixte, la N.I.W.O. qui associe le Ministère des transports et l'organisation professionnelle des transporteurs internationaux. Les demandeurs doivent être titulaires d'un certificat de capacité spécial pour le transport international. Les transporteurs sont tenus de respecter un tarif à fourchette dont la marge va de 100 à 175. En fait, la N.I.W.O. a tous les aspects d'un cartel à l'exportation.

---

(1) On exige un certificat d'aptitude délivré après examen, une expérience d'au moins deux ans dans une fonction de responsabilité dans une entreprise de transport et la justification d'un capital déterminé ou d'une capacité de crédit équivalente.



REMARQUE SUR LA TRANSFORMATION DU  
RÉGIME DES LICENCES ACTUELLES

----

I La réglementation actuelle a son origine dans les textes de 1934 - 1939. A l'époque l'activité des entreprises a été gelée à ce qu'elle était au 21 avril 1934 (15 novembre 1938 pour la location) et des cartes provisoires d'autorisation ont été délivrées aux entreprises existantes. En 1938-1939 la réglementation a été modifiée, mais le nouveau régime était défini comme provisoire pour 10 ans. Le décret du 14 novembre 1949, pris en application de l'article 7 de la loi du 5 juillet 1949, ne mentionne plus qu'il s'agit d'un régime provisoire, mais le texte initial de son article 30 prévoyait que la "validité de l'inscription" (qui remplaçait la carte) "cesse par expiration de la durée d'inscription fixée éventuellement par la loi ..." Le décret du 8 mai 1963 a supprimé toutefois, toute référence à la limitation de la durée de validité et l'article 25, qui a remplacé l'article 30, ne prévoit plus l'expiration de la validité des inscriptions que par renonciation de l'entreprise ou pour cause de non exploitation ou à titre de sanction. Depuis la délimitation du domaine législatif par la Constitution de 1958 il n'était plus possible, en effet, de dire par décret que la durée de validité des inscriptions serait fixée par la loi, mais la modification n'a nullement eu pour but de rendre, sauf nouvelle décision, les licences perpétuelles.

2 Les titulaires de licences actuelles sont :

- ou bien des transporteurs, ou des héritiers des transporteurs existants avant la guerre;
- ou bien les bénéficiaires de régularisations, intervenues dans les années 50, de situations de fait s'étant créées pendant la période de pénurie de moyens de transport ;
- ou bien les bénéficiaires d'attribution de contingents supplémentaires;
- ou bien des acheteurs de tout ou partie du fonds de commerce de titulaires de licences à l'un des titres ci-dessus.

3-La réglementation n'a pas eu pour but de protéger les entreprises existantes; le contingentement a seulement été basé sur les entreprises existantes. La suppression du contingentement et le rétablissement de la liberté d'établissement en zone courte ou en zone longue ne sauraient ouvrir un droit à indemnité dès lors qu'il ne serait pas interdit aux titulaires actuels de licences de continuer leur exploitation.

4-De même, le remplacement des inscriptions et licences actuelles par des autorisations de durée limitée, mais renouvelables sous réserve que l'entreprise satisfasse à certaines conditions, n'ouvre, de l'avis de la Commission, aucun droit à indemnité.

5-A ce sujet, on remarquera que dans la proposition présentée la Commission ne propose pas que les licences actuelles deviennent incessibles.

6- Il se peut que les arguments suivants soient invoqués contre ce changement du régime des licences actuelles :

.../...

a) L'octroi des compensations était prévu dans les textes antérieurs.

Ces compensations étaient prévues dans des cas bien différents. Le principe directeur des textes de 34-35 était de redistribuer le trafic entre le rail et la route et, à cet effet, d'empêcher les entreprises de continuer à assurer par route des transports qu'il serait jugé plus économique de faire assurer par rail ; des compensations étaient alors prévues pour les entreprises qui auraient été ainsi expropriées de leur droit d'exploiter. En outre, toute extension géographique ou quantitative de l'activité des entreprises était provisoirement interdite. Dans le décret initial du 14 novembre 1949, ce principe était conservé pour les "relations protégées" et les compensations étaient prévues sous la forme d'attribution à l'entreprise du droit d'exploiter sur d'autres relations de zone longue ou en zone courte ou d'une indemnité d'éviction à la charge de la S.N.C.F. dans les conditions de droit commun. Il n'y a là rien d'analogue au cas actuel où les entreprises conserveront leur droit d'exploiter.

b) Lors de l'ouverture de contingents supplémentaires l'Etat a "vendu" les licences.

Cet argument est sans valeur. Les redevances perçues à l'occasion de la délivrance de licences supplémentaires l'ont été au titre de l'ordonnance 58-1374 du 30/12/58 (article L. 78 du Code du Domaine) dont le texte est rappelé au paragraphe 45 du rapport. Ce texte impose la perception d'une redevance dans tous les cas, même pour une autorisation temporaire, et on ne saurait en tirer argument contre la limitation de la durée de validité des licences que si le montant des redevances avait été fixé à un niveau tel qu'il excède le profit que l'entreprise peut retirer de la licence octroyée pendant la validité de celle-ci. Or le montant le plus élevé des redevances exigées a été de 30 000 F pour une licence A ; sur 7 ans, en comptant 8% d'intérêt annuel, cela correspond à une annuité de 5 800 F très inférieure aux taux qui semblent être pratiqués pour les locations de licences.

c) certains transporteurs ont "acheté" leurs licences aux titulaires antérieurs.

Les textes en vigueur prévoient que les inscriptions sont personnelles, mais sont transférées en cas de cession, totale ou partielle, du fonds de commerce. Les acheteurs en cause ont donc acquis non une licence, mais un fonds de commerce dans les éléments incorporels duquel figure le droit d'exploiter. Les modifications de la législation ou de la réglementation pouvant affecter la valeur des fonds de commerce n'ouvrent aucun droit à indemnité à ceux qui avaient acquis un fonds au temps de la législation et de la réglementation précédentes. Si, demain il était décidé d'autoriser la vente dans n'importe quel magasin des médicaments délivrés sans ordonnance, serait-il alloué une indemnité aux pharmaciens ayant acquis le fonds de commerce de leur officine ?

7 - D'après les textes actuels, comme d'après le texte proposé, ce que le transporteur peut céder ou louer c'est un fonds de commerce ou une partie du fonds de commerce. Or, il n'y a pas de cession ou location de fonds de commerce s'il y a seulement cession ou location de licences. Par son arrêt du 23 mai 1949 la Cour de Cassation a jugé que la "cession ... de l'autorisation d'exploiter..." s'accompagne nécessairement, même à défaut d'une mention expresse dans l'acte, de la transmission directe et corrélatrice d'une fraction plus ou moins étendue, déterminée par ladite autorisation, des éléments constitutifs des fonds de commerce du cédant, tels que la clientèle attachée au droit d'exploitation..." Par avis du 24 mars 1955 le Conseil Supérieur des Transports a estimé que "la clientèle étant un élément essentiel sans lequel un fonds de commerce ne saurait exister, la cession partielle d'un fonds doit toujours comporter la cession d'une partie de la clientèle".

8 - Les propositions de la Commission prévoient donc qu'une entreprise ne peut céder ou louer une partie seulement de ses licences que si les licences cédées ou louées couvrent une partie isolable de son activité. Cette disposition réduira la spéculation sur les licences.

9 - Reste à savoir si la limitation de la durée des licences actuelles peut être décidée par décret ou si elle fait partie du domaine législatif et, au cas où elle serait du domaine législatif, si la "délivrance" des licences visées par l'article L.78 du Code du Domaine couvre le cas des licences actuelles. Aucun problème ne se posera à cet égard si la limitation de la durée des licences est décidée par un acte du Conseil de la Communauté économique européenne. En l'absence d'un tel acte la Commission pense qu'en raison de l'ancienneté et des caractéristiques limitatives et contraignantes de la réglementation des transports routiers, du caractère provisoire que cette réglementation a toujours attribué aux licences de transports de marchandises et de la portée générale de l'article 7 de la loi du 5 juillet 1949, la matière est du domaine réglementaire; au surplus, la réglementation proposée assurera dans la grande majorité des cas la pérennité des licences actuelles .





- quinze mille francs pour une licence de classe A
- sept mille cinq cent francs pour une licence de classe B
- trois mille sept cent cinquante francs pour une licence de classe C

Article 4 Les arrêtés, <sup>visés</sup> à l'article 2 du présent décret pourront prévoir des montants réduits pour les licences valables seulement

- pour l'utilisation de certains véhicules munis d'équipements spéciaux
- ou pour le transport de certaines marchandises dans de tels véhicules
- ou pour le transport de certaines marchandises

Article 5 Les limites fixées à l'article 3 du présent décret sont réduites d'un tiers pour les adhérents à un groupement professionnel routier ou à un groupement professionnel des loueurs définis à l'article 40 du décret susvisé du 14 Novembre 1949. En cas d'exclusion temporaire d'un tel groupement pendant une fraction de l'année, ce taux de 1/3 est réduit d'un pourcentage égal au quotient par 365 de quatre fois la durée exprimée en jours, de l'exclusion temporaire.

ANNEXE 9

LA REGLEMENTATION DES PRIX DE TRANSPORT

---

- 1° Aux Etats-Unis, où les licences de transport routier de marchandises (public carriers) ne sont valables que sur des relations déterminées, on peut imposer à chaque transporteur de faire homologuer ses propres tarifs. En France, et dans les autres pays de l'Europe des Six, où les licences sont "toutes directions", il n'est pas possible de demander à chaque transporteur son tarif pour tous les transports qu'il est susceptible d'exécuter et les "tarifs" de transport routier de marchandises, si tarifs il y a, ne peuvent être, sauf cas particulier, que des tarifs valables pour toute la profession. De tels tarifs, s'ils sont fixes, sont alors des tarifs de cartel et suppriment, pour autant qu'ils sont appliqués, toute concurrence des prix à l'intérieur de la profession ; de plus, ils ne peuvent couvrir l'infinie variété des situations et provoquent nécessairement la multiplication anti-économique des transports pour compte propre, ainsi que le montre l'expérience allemande où, pour tenter de sauver le principe de tarifs fixes obligatoires, on dut aller, il y a quinze ans jusqu'à imposer une taxe discriminatoire de 5 C, par tonne-kilomètre sur ces transports. C'est pourquoi des tarifs valables pour toute la profession ne peuvent être que des tarifs à maxima et à minima, avec une fourchette relativement large. Pratiquement, en raison de la concurrence existante, l'intérêt essentiel de tels tarifs est la fixation de prix planchers.
  
- 2° La variété des transports fait que des tarifs de transport ne peuvent être proposés que par les transporteurs intéressés, mais les Pouvoirs Publics peuvent vérifier que les prix proposés ne sont ni anormalement bas, ni abusivement élevés, ni, le cas échéant, de nature à bouleverser la répartition du trafic entre modes de transport. Ils peuvent même imposer aux transporteurs d'appliquer des tarifs fixés par l'administration. Ils peuvent enfin se proposer de réaliser la "coordination tarifaire", c'est-à-dire d'obtenir par le jeu de tarifs obligatoires une répartition du fret minimisant les coûts pour la collectivité.
  
- 3° La "coordination tarifaire" suppose que chaque entreprise de transport ne module ses tarifs qu'en fonction de ses prix de revient, mais la notion de prix de revient n'a pas de sens pour un transport donné. Pour une entreprise, il faut que chaque transport qu'elle exécute couvre au moins les dépenses qu'elle aurait économisées si elle n'avait pas fait le transport, mais il faut aussi que l'ensemble de ses recettes couvre l'ensemble de ses dépenses. Les dépenses supplémentaires qu'elle doit engager pour le transport en cause ne constituent pour elle qu'un plancher au-dessous duquel elle ne doit pas descendre, pour autant qu'elle prenne la peine de les calculer, mais ce

plancher peut être très bas (en fret de retour par exemple pour les transports routiers) et c'est nécessairement en fonction des prix du marché que l'entreprise fixe son propre prix. Or, pour les transports où rail et route sont en concurrence, les prix du marché sont très influencés par les tarifs S.N.C.F. Avant l'institution de tarifs routiers, pour faire son prix, le transporteur routier moyen téléphonait à la gare pour connaître le prix S.N.C.F. et évaluait, compte tenu de la nature du transport, le supplément qu'il pouvait demander sans perdre l'affaire ou la baisse qu'il devait consentir pour l'avoir. Aujourd'hui, il est vrai, les transporteurs routiers se réfèrent plus souvent aux tarifs routiers, mais ces derniers sont eux-mêmes fonction des tarifs S.N.C.F. Chargé d'établir des tarifs obligatoires pour le transport routier à grande et moyenne distance, le Comité National Routier a calqué les structures, les dégressivités, les différenciations et les niveaux de ses tarifs sur ceux des tarifs S.N.C.F., quitte à les rendre peu compréhensibles pour ses adhérents, alors que, s'il s'en était tenu aux prix de revient routiers il eût dû logiquement élaborer un tarif très simple ne comportant qu'un seul barème de dégressivité avec la distance et ne faisant de distinction entre les marchandises transportées que pour les marchandises particulièrement encombrantes, volumineuses, de grande valeur ou fragiles. Il est vrai que le Comité National Routier envisage une certaine simplification de ses tarifs, mais il ne cache pas que les tarifs routiers, même avec une fourchette assez large, ne peuvent pas ne pas tenir compte de la valeur économique du transport pour l'usager tant que les tarifs S.N.C.F. en tiendront compte, ce qui signifie que les tarifs de la route resteront fonction des tarifs S.N.C.F. A supposer même que les "tarifs" S.N.C.F. disparaissent pratiquement pour être remplacés par une collection de contrats particuliers, voire d'accords au jour le jour, les prix ainsi pratiqués par la S.N.C.F. seront inévitablement connus et continueront inévitablement à influencer beaucoup les prix pratiqués par les transporteurs routiers. Il est vrai qu'en fixant ses prix la S.N.C.F. tient elle-même compte de la concurrence routière et qu'ainsi la notion de prix directeurs s'infléchit quelque peu. Mais cette action réciproque des prix pratiqués par les deux modes de transport en concurrence montre que la répartition optimale du trafic entre rail et route par le jeu de tarifs obligatoires, fixes ou à fourchette très étroite, basés sur le prix de revient de chaque mode de transport est une vue de l'esprit qui suppose le remplacement des lois du marché par des décisions administratives et le respect de ces décisions administratives.

4° Or toutes les expériences faites montrent la difficulté de faire respecter des tarifs routiers obligatoires. En Allemagne, la centralisation de la facturation et l'encaissement par un organisme para-administratif n'y a pas suffi. En France, bien qu'il s'agisse de tarifs à fourchette dont la structure et les taux sont adaptés aux conditions de la concurrence, près de 10 % des prix portés sur les feuilles de route (1) pour les transports soumis à tarification obligatoire sont au-dessous du prix plancher, compte non tenu des contrats particuliers autorisés, et dans la moitié des cas l'écart atteint au moins 10 %.

(1) La proportion réelle est même de l'ordre de 20 %, mais dans près de la moitié des cas il s'agit d'une erreur matérielle.

En multipliant les contrôles et en appliquant de lourdes sanctions, peut-être parviendrait-on à obtenir le respect apparent de la tarification, mais il resterait un grand nombre de moyens, légaux ou difficilement décelables, pour la tourner : prestations supplémentaires non facturées aux clients (y compris transports ne nécessitant pas de feuille de route), prélèvement par le client de la commission d'affréteur au profit de son service de transport érigé en commissionnaire de transport, mise en location par le client à des prix anormalement élevés des remorques ou semi-remorques utilisées etc..., sans parler des changements de dénomination de la marchandise, écarts de poids, dessous de table, avaries fictives et autres pratiques nettement irrégulières. La simplification des tarifs routiers encouragerait peut-être leur respect et rendrait les contrôles un peu moins difficiles, mais il resterait toujours les infractions indécélables sur feuilles de route.

5° Dans ses efforts pour faire respecter les tarifs planchers, l'administration se heurte à l'opinion publique pour laquelle seules les hausses de prix sont répréhensibles. La chancellerie a beau relancer le Parquet, les Tribunaux condamnent au minimum. Les sanctions administratives elles-mêmes sont d'un maniement difficile : les groupements professionnels, dont l'avis est nécessaire, répugnent à recommander des sanctions individuelles, l'administration, quant à elle, se trouve devant un cas de conscience chaque fois qu'il s'agit d'un artisan car l'immobilisation, même temporaire, d'un transporteur qui a acquis son matériel à crédit équivaut à sa ruine. En fait l'administration s'épuise et se désolidarise à essayer de faire respecter les tarifs planchers qu'elle a homologués.

6° Au surplus, le principe même de tarifs fixes ou planchers soulève trois objections de fond :

a) Il est difficile d'éviter que certains tarifs laissent une marge bénéficiaire confortable ; la protection ainsi accordée aux transporteurs leur permet alors des péréquations internes et entraîne une concurrence accrue au chemin de fer. En Allemagne, où les tarifs routiers étaient les tarifs ferroviaires<sup>e</sup> ou la tarification ferroviaire restait fortement ad valorem, les transporteurs routiers réalisaient de gros bénéfices sur le transport des marchandises chères et pouvaient ainsi, en période creuse ou en fret de retour, effectuer des transports de pondéreux, aux tarifs officiels fort bas, qu'ils n'auraient pu faire si la liberté des prix et la concurrence à l'intérieur de la profession avaient abaissé les prix de transport des marchandises chères. En France il en va partiellement de même ; les tarifs limitent la concurrence entre transporteurs routiers. Le fret captif de la route et, par les bénéfices qu'ils leur procurent ainsi, augmentant leur capacité de concurrence ainsi avec le fer pour le reste du trafic. On peut, en particulier noter dans les tarifs actuels des prix anormalement bas pour la partie du parcours au-delà de 600 km.

b) Tout tarif établi ou homologué par l'administration ne peut être basé que sur des prix de revient déterminés en supposant le respect des réglementations sur les durées de conduite et les limites de charges. Il en résulte que les transporteurs qui appliquent le .../...

tarif, tout en pratiquant surcharge et durées excessives de conduite, réalisent des bénéfices indus. Mieux vaut donc pour l'administration faire porter son effort sur le respect des limites de charge et de durée de conduite que sur le respect des tarifs.

c) Dans l'appréciation des prix de revient on risque, si l'on se fie à des calculs théoriques, de sous-estimer le progrès technique et de majorer ainsi certaines dépenses (usure des pneumatiques, réparations, consommation de carburants) et, si l'on se base sur la comptabilité d'entreprises importantes, de prendre en compte des frais généraux supérieurs à ceux de la moyenne des entreprises et d'être en retard d'un an sur le progrès technique.

La recette moyenne des transporteurs routiers se situe en France au voisinage du tarif minimal fixé, c'est-à-dire au-dessous de ce qu'on suppose être le prix de revient d'une entreprise bien gérée. Or, cette apparente sous-taxation non seulement ne multiplie pas les faillites mais encore n'empêche pas l'auto-financement.

7° Tout n'est pas négatif, toutefois, dans l'expérience française. L'existence de tarifs obligatoires, même si ceux-ci ne sont que partiellement observés, a amené les transporteurs routiers à prendre conscience de la nécessité de tenir compte de leurs prix de revient dans les prix qu'ils pratiquent, a freiné les pressions exagérées des chargeurs et des affréteurs sur les transporteurs et a évité un avilissement des prix qui eût été nuisible à l'économie. De plus l'existence d'un tarif ou d'une mercuriale rend service à la clientèle, celle-ci ayant besoin de connaître à l'avance ce que lui coûteront les transports. Enfin la confrontation des propositions de modifications des tarifs de la S.N.C.F. et du Comité National Routier au sein du Conseil National de coordination tarifaire évite entre rail et route une lutte tarifaire épuisante.

8° Il est donc bon qu'il existe dans les transports routiers concurrents du rail, sinon des tarifs obligatoires du moins des tarifs recommandés. Les "tarifs de référence" à fourchette proposés par Bruxelles sont une forme de tarifs recommandés, avec trois particularités supplémentaires : homologation par l'administration, obligation pour les transporteurs de communiquer à des organismes professionnels ou à l'administration les prix auxquels ils traitent en dessous du tarif plancher et publicité de ces prix. En faveur à cette publicité on peut faire valoir qu'elle amènera les transporteurs à se montrer plus réticents dans l'octroi de rabais à certains clients puisqu'ils seront amenés à les consentir à d'autres clients ; contre elle on peut invoquer sa complication, la difficulté des contrôles et la crainte que la publicité des rabais consentis par certains transporteurs n'entraîne des exigences analogues de la clientèle auprès de tous les transporteurs et n'amène un avilissement généralisé des prix. Une expérience de publicité obligatoire des prix hors fourchette va être faite dans le cadre des décisions de Bruxelles, pour les transports internationaux ; bien que les tarifs applicables soient

en l'espèce obligatoires et non pas seulement "de référence", cette expérience permettra d'apprécier si les avantages de la publicité des prix hors fourchette l'emportent sur ses inconvénients et dans quelle mesure le respect de l'obligation de publicité peut être assuré par les seules organisations professionnelles.



TAXATION DES TRANSPORTS ROUTIERS A TRES GRANDE DISTANCE

1. A son niveau définitif, la taxe pourrait s'appliquer aux transports à plus de 500 kms et être de 10 f par tonne (1), plus 0f,10 par tonne et par kilomètre au delà du 500ème kilomètre.
2. Pour les usagers que la taxe réorientera sur le rail le "coût" du transfert peut être estimé à la moitié de la taxe qui aurait été perçue s'ils étaient restés sur route ; en effet, pour le premier usager réorienté ce coût est nul et pour le dernier il est égal à la taxe. Il faut que ce coût ne soit pas supérieur au gain de la S.N.C.F. (condition du paragraphe 95 b du rapport). Pour un transport à une distance D par route, le coût moyen pour l'usager réorienté est égal à :

$$5f + (D - 500) \frac{0f,10}{2} = 0,05 D - 20f$$

D'après la S.N.C.F., le gain moyen par tonne-kilomètre peut être estimé, aux tarifs actuels, à 2c,5. Pour que le gain S.N.C.F. soit supérieur au supplément de coût de l'usager réorienté, il faut donc, en supposant que la distance parcourue par fer soit en moyenne supérieure de 5% à la distance routière (2) que :

$$0,025 \times D \times 1,05 > 0,05 D - 20f$$

soit  $D < 760 \text{ kms}$

Le calcul ci-dessus repose sur des moyennes. Pour que les cas où le gain S.N.C.F. serait inférieur au supplément de coût de l'usager réorienté soient rares, une marge de sécurité est nécessaire. L'impôt pourrait donc être plafonné, par exemple, à 30f par tonne (correspondant à 700 kms de distance).

3. On peut tenir pour probable que, sauf mesures particulières, le volume des transports par route à plus de 500 kms de distance atteindra :

- en 1970, 22 millions de tonnes et 14 milliards de TK
- en 1975, 36 millions de tonnes et 23 milliards de TK

Compte tenu des indications données par l'étude pilote Paris-Le Havre, il ne paraît pas déraisonnable d'admettre que l'élasticité de substitution du fer à la route par rapport aux prix pratiqués par la route est de l'ordre de 1,5, c'est-à-dire que si la route augmente de 10% les

.../...

- 
- (1) Pour jouer un rôle effectif d'orientation l'impôt doit être relativement important dès qu'il commence à s'appliquer.
  - (2) Les distances ferroviaires paraissent être en moyenne supérieures de près de 10% aux distances routières ; on a admis seulement 5% pour tenir compte des transports qui seront effectués par chargement du véhicule routier sur wagon ; dans ce cas, en effet, la distance parcourue par fer sera souvent réduite.

tarifs qu'elle pratique, 15 % de son fret se transférera au rail. A la distance de 635 kms (moyenne des transports routiers à plus de 500 kms) le pourcentage moyen de hausse des tarifs routiers qui résultera de l'impôt (au taux à cette distance de 23f,50) sera de 30 à 40%. Bien que le coefficient d'élasticité de 1,5 ci-dessus ne soit applicable que pour les premiers transferts et se réduise évidemment dans la suite, un pourcentage de transfert de 40 à 45% paraît être un ordre de grandeur vraisemblable. Admettons que le transfert porte sur 10 milliards de TK, soit 43,5% du trafic qu'en l'absence d'impôt la route assurerait en 1975, et sur 14 millions de tonnes (le pourcentage de transfert s'accroissant avec la distance).

Le bilan de l'opération s'établit ainsi (en millions de francs) :

- impôt payé par les clients restés fidèles à la route :  
maximum, sans tenir compte ni du plafonnement de l'impôt, ni de l'exonération d'une partie du trafic :  $22 \times 10 + (13.000 - 22 \times 500) \text{ Of, } 10 = 520 \text{ MF}$ .  
probable, compte tenu des exonérations et du plafonnement : 350 MF;
- supplément de coût pour les usagers réorientés vers le rail  
maximum :  $14 \times 5f + (10.000 - 14 \times 500) \text{ Of, } 05 = 220 \text{ MF}$   
probable : à cause du plafonnement : 170 MF.
- gains de la S.N.C.F. :  
 $10.000 \times \text{Of, } 025 \times 1,05 = 260 \text{ MF}$
- bilan pour la collectivité : - bilan <sup>fiscal</sup> nul, l'impôt sur les transports à très grande distance étant compensé par la suppression de la taxe différentielle sur les véhicules utilitaires et une légère réduction de la taxe sur le gas-oil ;
  - gains collectifs résultant du transfert :  
 $260 - 170 = 90 \text{ MF}$ , auxquels s'ajoutent certaines économies sur l'infrastructure routière (les taxes spécifiques sur les véhicules lourds effectuant des transports à très grande distance ne couvrent pas les coûts correspondants) ainsi que la suppression des coûts directs et indirects de la réglementation actuelle, et dont il faut retrancher l'excédent éventuel des frais de contrôle et de perception du nouvel impôt sur les frais de contrôle et de perception de la taxe différentielle.

AVANT-PROJET DE DECRET  
-----

modifiant le décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949  
relatif à la coordination et à l'harmonisation des  
transports ferroviaires et routiers.

LE PREMIER MINISTRE

COMMENTAIRES

Sur le rapport du Ministre de l'Inté-  
rieur, du Ministre de l'Economie et des  
Finances et du Ministre des Transports,

Vu l'article 7 de la loi n° 49-874 du 5  
juillet 1949, relative à diverses mesures  
d'ordre économique et financier,

Vu le décret n° 49-1473 du 14 novembre  
1949 modifié, relatif à la coordination  
et à l'harmonisation des transports fer-  
roviaires et routiers,

Vu le décret n° 63-823 du 6 août 1963  
modifié, définissant les licences de  
transport ou de location dont doivent  
être munis les véhicules exécutant des  
transports routiers de marchandises,

Vu le décret n° 67-259 du 23 mars 1967  
relatif aux transports de déménagement,

Vu les décrets n° 70-38 et 70-39 du 9  
janvier 1970 relatifs aux titres exigés  
pour l'exercice des professions de trans-  
porteur routier de marchandises et de  
loueur de véhicules pour le transport  
routier de marchandises.

Il est proposé d'abroger ce décret en en  
incorporant les dispositions dans le dé-  
cret de 1949.

Il est proposé d'abroger ce décret en re-  
prenant dans le décret de 1949 celles de  
ses dispositions qui sont à conserver.

L'exigence d'une qualification pour l'ac-  
cès à la profession de transporteur rou-  
tier de marchandises ou de loueur n'est  
motivée que par l'"aspect spécial" du  
marché des transports que constituent  
l'attrait et la facilité d'accès de la  
profession. Il serait donc cohérent de  
prévoir les principes de cette exigence  
dans le décret de 1949, les modalités  
d'application étant définies par arrêtés  
des Ministres des Transports et de l'Edu-  
cation nationale. C'est ce qui est pro-  
posé ici. On pourrait, toutefois, à  
condition de les modifier conformément  
aux recommandations du rapport, maintenir  
les décrets du 9 janvier et ne pas trai-  
ter du problème dans le texte de 1949.

DECRETE :

Article premier

L'article 22 du décret susvisé du 14 novembre 1949 est abrogé et remplacé par les dispositions ci-après :

"Article 22

1° Au sens du présent décret l'expression "transports routiers de marchandises" désigne tout transport de marchandises exécuté dans un véhicule à moteur, ou dans une remorque attelée à un tel véhicule, roulant sur route. Toutefois :

a) Les transports exécutés au moyen de véhicules, ou d'ensembles de véhicules dont le poids total en charge ou le poids total roulant autorisé est inférieur à 3 500 kg ne sont des "transports routiers de marchandises" au sens du présent décret que s'ils sont exécutés par un service régulier de transport public de voyageurs au sens du 7° de l'article 23 ci-après.

b) les transports, autres que ceux visés au 7° de l'article 23 du présent décret, qui sont exécutés au moyen de véhicules destinés au transport de personnes ou de remorques attelées à de tels véhicules ne sont des "transports routiers de marchandises" au sens du présent décret que si le poids des marchandises transportées par le véhicule, ou l'ensemble de véhicules, en cause est supérieur à une tonne.

2° Au sens du présent décret l'expression "transports de masses indivisibles" désigne les transports d'objets indivisibles dont le poids unitaire, les dimensions ou les caractéristiques particulières imposent l'emploi pour leur transport de véhicules dont la circulation est subordonnée à l'autorisation prévue par l'article R-48 du code de la route et qui ont fait l'objet d'une réception par le service des mines au titre de l'article R-109 de ce code.

3° Au sens du présent décret l'expression "transports de déménagements" désigne : - les transports de meubles ou d'objets mobiliers effectués au départ ou à destination d'un garde-meubles,

Pris à la lettre, l'article 22 actuel rend le décret de 1949 applicable aux transports de marchandises par charrettes à bras, triporteurs ou voitures de tourisme. Un représentant de commerce transportant des échantillons dans sa voiture devrait donc obtenir une autorisation en application de l'arrêté du 22 septembre 1964 et les exploitants de taxis devraient obtenir un récépissé de déclaration pour pouvoir transporter les bagages de leurs clients. Le texte proposé a pour but de réconcilier le droit avec la pratique et, en même temps, de supprimer les formalités pour les fourgonnettes. Les mots "roulant sur route" ont pour but de préciser que, pour les transports rail-route, il suffit de licences couvrant les transports terminaux.

Le décret

met hors contingentement les transports de masses indivisibles ; la définition utilisée est celle de l'arrêté du 12 décembre 1967 qui devra être abrogé.

Définition reprise du décret du 23 mars 1967. L'exception relative aux transports dont le volume ne dépasse pas 5 m3 n'est pas reprise puisque le but de la définition n'est plus le même. Il s'agit ici de définir les transports que peuvent faire les titulaires de la mention "déménagements

- lorsque l'expéditeur est également le destinataire, les transports de meubles ou d'objets mobiliers usagés en provenance et à destination d'un local d'habitation ou d'un local à usage professionnel, commercial, industriel, artisanal ou administratif.

4° Au sens du présent décret les poids totaux autorisés ne comprennent pas les poids résultant des dérogations accordées en application du dernier alinéa de l'article R-55 du code de la route.

exclusifs" et non plus d'interdire les transports de déménagement aux non-titulaires de la mention "déménagement".

Disposition venant du décret du 6 août 1963 ; il serait probablement préférable de ne la reprendre que dans un arrêté ministériel pris en exécution de l'article 51 du décret de 1949.

## Article 2

Les articles 24, 25, 26 et 27 du décret susvisé du 14 novembre 1949 sont abrogés et remplacés par les dispositions suivantes :

### Article 24

Nul ne peut exécuter des transports routiers de marchandises autres que ceux visés à l'article 23 du présent décret s'il ne justifie pas, dans les conditions déterminées par un arrêté des Ministres de l'Éducation Nationale et des Transports, d'un titre attestant son aptitude à l'exercice de la profession, et constitué soit par un brevet de technicien ou un brevet professionnel, soit par un certificat d'aptitude délivré par le Ministre des Transports à la suite d'un examen public. Si l'entreprise est une personne morale, son représentant légal, ou l'un de ses représentants légaux, doit pouvoir justifier à tout moment qu'il satisfait aux conditions de capacité ainsi exigées. Il en est de même, en cas d'indivision pour la personne physique chargée d'exploiter pour le compte des indivisaires. Toutefois :

a) Les personnes physiques inscrites, à la date de la publication de l'arrêté visé au présent paragraphe, au registre des transports routiers défini, à l'article 27 du présent décret sont dispensées de cette obligation tant que leur inscription demeure valable, ainsi que les personnes physiques qui, à cette date étaient soit les représentants légaux d'une personne morale inscrite à cette date, soit chargées d'exploiter pour le compte d'indivisaires

On a changé la terminologie, sans modifier le fond. Ce changement est motivé par un souci de clarté. On distinguera désormais :

- le titre d'aptitude à l'exercice de la profession,
- les licences,
- l'inscription, qui consiste seulement à enregistrer le titre d'aptitude et les licences de l'entreprise.

une entreprise inscrite à cette date.

b) en cas de succession, l'ayant-cause est dispensé de cette obligation pendant une durée d'un an.

c) les administrateurs provisoires nommés par décision judiciaire sont dispensés de cette obligation.

Disposition nouvelle.

d) Le Ministre des Transports peut dispenser de cette obligation toute personne qui prouvera avoir exercé, en faisant preuve des capacités requises, des fonctions de direction pendant au moins cinq ans dans une entreprise de transport routier de marchandises ou de location de véhicules pour transport routier de marchandises.

Article 25

1° A l'exception des transports de masses indivisibles et des transports visés à l'article 23 du présent décret, les transports routiers de marchandises ne peuvent être exécutés qu'au moyen de véhicules ou d'ensembles de véhicules couverts par une licence. Une entreprise ne peut exécuter des transports de masses indivisibles que si elle est agréée à cette fin.

2° Les licences sont différenciées ainsi qu'il suit en classes selon le poids total en charge ou le poids total roulant autorisé des véhicules ou ensembles de véhicules.

Disposition venant du décret du 6 août 1963 modifié le 20 septembre 1968. On a simplifié le texte du décret de 1949 en faisant du récépissé de déclaration une licence de classe D.

- Classe A pour un poids total autorisé supérieur à 19 tonnes et au plus égal au maximum fixé par l'article R-55 du Code de la Route et par les textes relatifs à l'applicabilité de cet article ;
- Classe B pour un poids total autorisé inférieur ou égal à 19 tonnes et supérieur ou égal à 11 tonnes ;
- Classe C pour un poids total autorisé inférieur à 11 tonnes et supérieur à 6 tonnes ;
- Classe D pour un poids total autorisé égal ou inférieur à 6 tonnes.

Deux licences de classe B sont équivalentes à une licence de classe A et deux licences de classe C à une licence de classe B. Toute entreprise peut à tout moment obtenir sur la base de cette équivalence la conversion de licences de classe A ou B

en licences de classe B ou C, ou inversement.

Toutefois, le Ministre des Transports peut, par arrêtés :

- mettre fin à l'équivalence de deux licences de classe C avec une licence de classe B et à la possibilité de conversions de deux licences de classe C en une licence de classe B,
- fusionner les classes C et D de licences, les dispositions applicables aux licences ainsi réunies en une seule classe sont alors celles du présent décret qui concernent les licences de classe D.

Les licences ne sont pas affectées à un véhicule déterminé.

3° Les licences de classe D sont valables sur tout le territoire métropolitain.

Les licences de classes A, B et C sont différenciées en catégories selon leur validité géographique. On distingue à cet effet :

- a) la zone longue, constituée par l'ensemble du territoire métropolitain,
- b) les zones courtes, définies à raison d'une par département par arrêté du Ministre des Transports.
- c) Les zones de camionnage, définies à raison d'une par département par arrêté du Ministre des Transports.

Les définitions des zones courtes et des zones de camionnage données par arrêtés du Ministre des Transports pourront être modifiées par arrêtés ultérieurs en vue d'accroître la superficie de ces zones. Ces arrêtés pourront supprimer la zone de camionnage, les licences délivrées pour cette zone devenant alors valables pour la zone courte du département.

Les licences pour une zone courte ou pour une zone de camionnage ne permettent d'exécuter que les transports routiers de marchandises dont tout le parcours sur route est à l'intérieur de la zone.

Les licences pour la zone courte d'un département ne permettent d'exécuter des transports routiers de marchandises que

La première de ces deux mesures est évidemment un préalable de la seconde.

On ne précise pas les dimensions afin de réserver la possibilité d'élargir notablement les zones courtes dans l'avenir.

La suppression progressive du contingentement serait prévue dans les zones courtes, ce qui permettrait de supprimer dans l'avenir toutes les zones de camionnage. La mention des zones de camionnage a néanmoins été maintenue pour le cas où certaines taxes spécifiques seraient réduites en zone de camionnage (par exemple la taxe à l'essieu dont le taux repose sur un kilométrage moyen annuel et peut ainsi valablement varier selon la zone d'affectation des véhicules).

Précision qui paraît utile, mais qui est implicite dans la réglementation actuelle.

Cette prescription a pour but d'éviter que des transports à très grande distance ne soient effectués sous le couvert suc-

dans des véhicules immatriculés dans le département ; cette prescription ne concerne ni les tracteurs non porteurs, ni, sous réserve des mesures de contrôle prévue par l'arrêté du Ministre des Transports, les transports routiers terminaux qui précèdent ou suivent au cours de transports combinés rail-route l'acheminement des véhicules par voie ferrée.

Nonobstant les dispositions qui précèdent, le Ministre des Transports peut prévoir par arrêté la délivrance de licences valables exclusivement sur une relation, ou sur des relations déterminées.

4° Les licences ne portant pas de mention sont valables pour le transport de n'importe quelle marchandise, à l'exception des masses indivisibles. Les licences portant la mention "déménagements exclusifs" ne sont valables que pour les transports de déménagement et les transports de meubles meublants neufs. Les licences portant la mention "Transports sous température dirigée" ne sont valables que pour les transports dans des véhicules isothermes, réfrigérants ou frigorifiques répondant aux définitions et aux essais fixés par les Ministres des Transports, de l'Agriculture et du Développement Industriel et Scientifique. Le Ministre des Transports peut, par arrêté, prévoir d'autres mentions limitant la validité des licences sur lesquelles elles sont apposées :

- soit aux transports effectués dans des véhicules munis d'équipements spéciaux déterminés
- soit aux transports de certaines marchandises
- soit aux transports de certaines marchandises effectués dans des véhicules munis d'équipements spéciaux déterminés
- soit à des transports déterminés sur des relations déterminées.

L'opposition sur une licence d'une mention définie au présent paragraphe ou aux arrêtés visés à ce paragraphe est obtenue de plein droit sur leur demande par les titulaires de licences, sous réserve, si la mention implique l'utilisation de véhicules munis d'équipements spéciaux, que ces titulaires justifient disposer de véhicules munis de ces équipements en nombre

cessif de plusieurs licences non continuées. Le document de contrôle exigé pourrait être le document de transport de la S.N.C.F. à condition qu'il comporte le numéro du véhicule transporté + la date du transport.

Cette disposition a été prévue afin de réserver l'évolution dans l'avenir.

Voir paragraphes 61 à 65 du rapport.

au moins égal à celui des licences pour lesquelles ils demandent ou ont déjà obtenu la mention. Toutefois le locataire d'un fonds de commerce ne peut obtenir l'apposition d'une mention sur les licences faisant partie de ce fonds qu'avec l'accord de son loueur. Une fois délivrées, les mentions ne peuvent être annulées, même en cas de transmission ou de location du fonds de commerce.

5° Les arrêtés du Ministre des Transports fixant en exécution de l'article 41 du présent décret les conditions dans lesquelles les transporteurs sont autorisés à exécuter des transports internationaux de marchandises peuvent prévoir que, dans des limites et sous des conditions déterminées, les véhicules assurant un tel transport international sont autorisés à exécuter, au cours du trajet nécessaire pour ce transport des transports routiers de marchandises non couverts par la licence dont ils sont munis.

6° Le modèle des licences est fixé par arrêté du Ministre des Transports, ainsi que les conditions de délivrance d'un duplicata en cas de déclaration de perte d'une licence.

Article 26

1° La durée de validité des licences est de sept ans, sauf renonciation de l'entrepreneur ou déchéance, soit à titre de sanction soit faute de satisfaire aux prescriptions de l'article 24 du présent décret et du 2° du présent article. Toutefois la durée de validité des licences supplémentaires délivrées à une entreprise déjà inscrite au registre des transports routiers est de 18 mois, sauf s'il s'agit de licences transférées en application de l'article 27 bis du présent décret.

2° Une entreprise ne peut être titulaire de licences pour la zone de camionnage ou la zone courte d'un département que si elle a un établissement dans ce département. Toutefois cette prescription ne s'applique pas aux licences valables exclusivement pour les

Confirmation de la pratique actuelle.

Il pourrait être exigé un délai d'un mois pour la délivrance de duplicata.

La disposition est nouvelle ; jusqu'à présent seule était limitée la validité des récépissés de déclaration.

Cette disposition permettra de vérifier si l'intéressé utilise dans de bonnes conditions les licences supplémentaires qui lui ont été délivrées.

Disposition plus précise que le texte actuel.

transports routiers terminaux qui précèdent ou suivent au cours de transports combinés rail-route l'acheminement des véhicules par voie ferrée!

3° Les licences pour zone de camionnage, les licences pour zone courte et toutes les licences de classe D sont délivrées de plein droit sur simple demande, sous réserve pour le demandeur de satisfaire aux prescriptions de l'article 24 du présent décret et du 2° du présent article. Le Ministre des Transports peut décider par arrêtés qu'il en est de même, éventuellement sous réserve des conditions qu'il fixe, pour les licences portant en application du 4° de l'article 25 du présent décret une mention déterminée

Ce texte permet le décontingement des spécialités. Un arrêté serait à publier, aussitôt après le présent décret, pour décontingenter les licences de "déménagements exclusifs" au profit des titulaires de licences qui n'ont pas vendu de licences depuis un certain nombre d'années et qui demandent cette mention sur la totalité de leurs licences.

4° La délivrance et le renouvellement des licences non visées au 3° du présent article ont lieu sur proposition des commissions régionales constituées dans chaque région par décision du Préfet de région et composés de magistrats et fonctionnaires, en activité ou en retraite, ainsi qu'éventuellement de représentants des professionnels et des usagers du transport de marchandises.

Mesure de déconcentration ; la Commission centrale serait supprimée.

5° Les licences visées au 4° au présent article sont délivrées en fonction des besoins de l'économie et de façon à éviter à la fois une concurrence excessive ou déloyale sur le marché des transports et à permettre, outre le développement de la coopération entre transporteurs routiers et entre modes de transport, l'adaptation des moyens des entreprises de zone longue aux besoins de leur clientèle, l'extension à la zone longue de l'activité d'entreprises assurant des transports dans les autres zones, l'accès à la profession de nouvelles entreprises et l'échange de licences pour locations de courte durée définies au 2° de l'article 37 ci-après. Pour la délivrance de licences à des entreprises déjà inscrites au registre des transports routiers ou au registre des loueurs définis aux articles 27 et 38 bis du présent décret, il est tenu compte du

Texte actuel, légèrement remanié et complété par la mention de l'échange de licences de location.

La capacité financière sera appréciée seulement par le rapport de l'endettement au capital propre ou même au nombre des licences.

Disposition nouvelle destinée à inciter des entreprises à respecter les tarifs recommandés.

degré d'observation par celles-ci des réglementations applicables à l'occasion de transports routiers de marchandises ou de location de véhicules pour de tels transports, ainsi que de leur capacité financière ; en outre, pour apprécier les besoins de la clientèle de ces entreprises, il n'est pas tenu compte des transports exécutés au dessous des tarifs minimaux fixés en application de l'article 32 du présent décret.

6° Le renouvellement des licences non visées au 3° du présent article n'est subordonné qu'aux conditions suivantes :

a) le demandeur doit apporter la preuve qu'au cours des deux années précédentes son activité et, éventuellement, celle de l'entreprise à laquelle il a succédé justifiaient le nombre de ses licences ;

b) le demandeur ne doit pas s'être livré au cours des sept années de validité des licences à renouveler, à des actes répétés de concurrence déloyale, tels que surcharges de véhicules au-delà du poids total en charge ou du poids total roulant autorisé ou de la limite supérieure de poids de la licence, durées de travail du personnel roulant excédant celle fixée par la réglementation en vigueur, transports routiers de marchandises ou locations de véhicules pour transport routier de marchandises non couverts par une licence adéquate, non-exécution de ses obligations envers les administrations fiscales et les organismes de sécurité sociale et d'allocations familiales, ainsi que, s'il s'agit de licences portant la mention "déménagements exclusifs" non-respect des obligations commerciales imposées en application de l'article 43 du présent décret.

Selon le degré d'utilisation des licences et l'importance des actes de concurrence déloyale commis, le non renouvellement des licences peut être total ou partiel

Texte actuel modifié pour tenir compte de la banalisation des licences. La mention de l'entreprise à laquelle on a succédé vise essentiellement le cas d'héritage car (voir plus loin) les cessations et locations sont traitées comme un renouvellement.

Texte nouveau. Il ne s'agit pas d'une sanction. Le désir d'éviter une concurrence déloyale est la principale, sinon la seule, justification de la réglementation des transports routiers de marchandises. Il est donc essentiel de refuser le renouvellement de leurs licences aux concurrents déloyaux. Il n'est pas fait mention de l'entreprise à laquelle on succède car la déloyauté ne se transmet pas.

On n'a pas fait de la bonne gestion de l'entreprise, si même du respect des tarifs une condition du renouvellement en vue, d'une part, de réduire les possibilités de refus de renouvellement des licences, (ce refus risquerait de ruiner l'entreprise), d'autre part, d'éviter une immixtion dans la gestion des entreprises.

7° Les licences visées au 3° ci-dessus sont délivrées et renouvelées par les Préfets de département. Les licences visées au 4° sont délivrées par le Ministre des Transports et renouvelées par les Préfets de région.

Article 26 bis

1° Les agréments pour le transport de masses indivisibles sont délivrés et renouvelés par le Ministre des Transports après consultation des organismes professionnels. Leur durée de validité est de 14 ans. Tout nouvel agrément peut être limité au transport d'objets dont le poids ne dépasse pas 45 Tonnes. Cette dernière disposition ne s'applique pas, toutefois, en cas de transmission ou de location du fonds de commerce d'une entreprise dont l'agrément n'était pas limité.

2° Les agréments pour le transport de masses indivisibles sont révocables si leur titulaire ne respecte pas les prescriptions imposées en application du paragraphe 13 du Code de la Route

Article 27

1° Un registre des transports routiers est tenu dans chaque département et dans chaque région, sous le contrôle du Ministre des Transports, par le secrétariat du Comité Technique Régional des transports défini à l'article 44 du présent décret. Sur chaque registre départemental sont inscrites les entreprises titulaires de licences délivrées ou renouvelées par le Préfet du département. Sur chaque registre régional sont inscrites les entreprises titulaires de licences délivrées ou renouvelées par le Préfet de région ou de licences délivrées par le Ministre des Transports sur proposition de la Commission Régionale visée au 4° de l'article 26 du premier décret.

2° Pour chaque entreprise l'inscription comporte :

- le nom ou la raison sociale de l'entreprise et son numéro d'immatriculation à l'Institut national de la statistique et des enquêtes économiques,

Tant qu'il existe en zone longue un contrôle de la capacité, il est nécessaire de centraliser au Ministère la délivrance des licences en zone longue.

Voir paragraphe 60 du rapport.

Les Comités Techniques Départementaux seraient remplacés par des Comités régionaux dont le secrétariat aurait des antennes dans chaque département de la région. Même s'il est envisagé de faire tenir matériellement les registres sur ordinateur central, il paraît impossible d'obliger les titulaires de licences de zone courte ou de zone de camionnage à s'adresser, pour leurs demandes de radiation ou d'obtention de licences, aux chefs-lieux de région.

- une référence à la justification fournie en exécution de l'article 24 du présent décret,
- le nombre de licences de chaque catégorie et de chaque classe délivrées à l'entreprise,
- les restrictions ou les mentions dont sont assorties les licences,
- la durée de validité des licences,
- le cas échéant, la mention que les licences sont intransférables,
- au cas où le fonds de commerce a été donné en location, la mention que les licences sont suspendues,
- au cas où le fonds de commerce a été pris en location, une mention à cet effet.

3° Une entreprise ne peut être inscrite à plusieurs registres régionaux.

Disposition qui a pour but de concentrer dans une seule région le contrôle de toutes les licences de zone longue d'une entreprise.

#### Article 27 bis

1° Sous réserve des prescriptions de l'article 24 et du 2° de l'article 26 ci-dessus :

- a) en cas de succession, les licences sont transférées de plein droit, sans modification de leur date d'expiration, à l'ayant-cause d'une entreprise inscrite au registre des transports routiers,
- b) en cas de cession ou de location de son fonds de commerce par une entreprise inscrite au registre des transports routiers, l'inscription du cédant ou du loueur au registre des transports routiers est rayée ou suspendue et une nouvelle inscription, comportant les mêmes licences que l'ancienne inscription est effectuée au nom du cessionnaire ou du locataire si l'ensemble des conditions suivantes est satisfait :
  - le cédant ou le loueur est titulaire des licences depuis au moins un an,

Disposition non explicitée dans le texte actuel.

Il est logique d'imposer les mêmes conditions que pour un renouvellement car on ne saurait transférer une inscription qui ne serait pas renouvelable. Les autres conditions sont déjà en vigueur.

- les éléments du fonds de commerce cédés ou loués comprennent des véhicules correspondant aux licences,

- au cas où les licences sont d'une catégorie telle que leur renouvellement à leur expiration soit subordonné aux conditions prévues au 6° a) et b) de l'article 26 ci-dessus, ces conditions sont remplies au moment où intervient la cession ou la location.

c) en cas de cession ou de location d'une partie de son fonds de commerce par une entreprise inscrite au registre des transports routiers, l'inscription du cédant ou du loueur au registre des transports routiers est rectifiée pour être mise en harmonie avec la nouvelle consistance, du fonds de commerce et une nouvelle inscription comportant celles des licences qui font partie des éléments des fonds de commerce cédés ou loués est effectuée au nom du cessionnaire ou du loueur ; n'est pas considérée comme cession ou location partielle de fonds de commerce la cession ou la location qui ne comporterait pas abandon d'une partie déterminée de la clientèle de l'entreprise.

La fin de l'alinéa C a pour but d'empêcher les cessions de licences, licence par licence. Une circulaire devrait préciser la portée du texte en prescrivant d'accepter les transferts portant sur l'ensemble des licences d'une certaine spécialité ou d'une certaine catégorie ou comportant énumération de la clientèle cédée, et, dans ce cas, à condition que cette clientèle corresponde à l'utilisation des licences cédées et que le cédant s'interdise de la servir à l'avenir.

2° La durée de validité des licences transférées en cas de cession ou de location de fonds de commerce part de la date du transfert.

Clause normale puisque l'on impose pour les transferts les mêmes conditions que pour les renouvellements.

3° Par dérogation aux dispositions du 1° du présent article les licences nouvelles délivrées postérieurement au 31 décembre 1969 sont personnelles et intransférables. En cas de transmission ou de location du fonds de commerce, le bénéficiaire de la transmission ou le locataire doit demander de nouvelles licences et celles-ci ne sont accordées que dans les conditions prévues à l'article 26 du présent décret. Les anciennes licences sont alors annulées ou suspendues.

Il sera bon que dans son arrêté sur les modèles de licence pris en exécution des 8° de l'article 24, le Ministre des Transports prescrive que les licences en cause portent la mention "Intransférable".

4° Les transferts prévus au présent article sont faits, sur présentation des pièces justificatives de la transmission par héritage, de la cession ou de la location, par les secrétariats des Comités Techniques Régionaux des Transports définis à l'article 44 ci-après.

Peut-être conviendrait-il de prévoir aussi dans ce paragraphe - et dans le texte correspondant pour les loueurs - la modification des inscriptions à la suite d'association, mais il faudrait prévoir aussi la rupture de l'association et empêcher qu'on ne s'en serve pour tourner .../...

Toutefois :

- les licences inscrites à un registre départemental ne sont pas transférables à un autre registre départemental,

- le transfert de licences inscrites à un registre régional ne peut être effectué que sur décision du Préfet de la région où elles étaient inscrites, constatant, sur proposition du Comité prévu au 4° de l'article 26 ci-dessus, que les conditions définies en a) et b) du 6° de l'article 26 sont remplies.

5° En cas de transmission ou de location d'un fonds de commerce de transport de masses indivisibles, le bénéficiaire de la transmission ou le locataire est agréé de plein droit sous réserve qu'il satisfasse aux prescriptions de l'article 24 du présent décret.

### Article 3

Les articles 35 à 38 du décret susvisé du 14 Novembre 1949 sont abrogés et remplacés par les suivants.

### "Article 35

1° Au sens du présent décret la location de véhicules pour le transport routier de marchandises est l'opération commerciale par laquelle un loueur met un véhicule à moteur en état de marche, avec ou sans personnel de conduite, à la disposition exclusive de locataires pour que ceux-ci exécutent les transports routiers de marchandises dont ils gardent la maîtrise et la responsabilité.

2° La location, pour le transport routier de marchandises, de remorques, semi-remorques, ou de leurs éléments constitutifs n'est pas réglementée par le présent décret.

3° Les entreprises ou établissements commerciaux qui effectuent à titre habituel les opérations de crédit-bail dans les conditions définies par la loi n° 66-455 du 2 Juillet 1966, modifiée par l'ordonnance n° 67-837 du 28 Septembre 1967 ne sont pas soumis aux dispositions des articles 36 à 38 ter, 40

l'interdiction de cession partielle. Mieux vaut laisser la chose dans le vague.

Les acheteurs ou locataires n'auront, d'ailleurs, qu'à demander de nouvelles licences de zone courte ou de zone de camionnage puisque leur délivrance est de droit.

L'article 38, relatif aux tarifs de location, est en fait abrogé purement et simplement.

L'article 35 actuel donne dans sa première phrase une définition et pose sa seconde phrase une condition à l'autorisation des locations. Cette seconde phrase a été reportée au 1° de l'article 36. La première phrase a été complétée pour préciser que le locataire a la maîtrise et la responsabilité des transports.

La disposition n'est pas essentielle puisque le 1° ne mentionne que les véhicules à moteur.

Voir pour le document de bord des véhicules en cause la proposition ci-après pour l'article 48.

.../...

et 44 du présent décret.

Article 36

1° La location d'un véhicule à moteur pour le transport routier de marchandises n'est autorisée que si le locataire prend à son compte tous les déplacements en charge ou à vide du véhicule au cours de voyages ayant le même point pour origine et pour terme.

2° Nul ne peut donner en location des véhicules à moteur pour le transport routier de marchandises s'il ne justifie pas, dans les conditions déterminées par un arrêté des Ministres de l'Education Nationale et des Transports d'un titre justifiant son aptitude à l'exercice de la profession et constitué soit par un brevet de technicien ou un brevet professionnel, soit par un certificat d'aptitude délivré après examen public par le Ministre des Transports. Si l'entreprise est une personne morale, son représentant légal, ou l'un de ses représentants légaux, devra pouvoir à tout moment justifier qu'il satisfait aux conditions ainsi imposées. Il en est de même, en cas d'indivision, pour la personne physique chargée d'exploiter pour le compte des indivisaires. Toutefois :

La clause est symétrique de l'article 24.

a) Les personnes physiques inscrites, à la date de publication de l'arrêté visé au présent paragraphe au registre des loueurs visé à l'article 38 bis du présent décret, sont dispensées de cette obligation tant que leur inscription demeure valable, ainsi que les personnes physiques qui, à cette date, étaient, soit les représentants légaux d'une personne morale inscrite à cette date, soit chargées d'exploiter pour le compte d'indivisaires une entreprise inscrite à cette date.

b) en cas de succession, l'ayant-cause est dispensé de cette obligation pendant une durée d'un an.

c) les administrateurs provisoires nommés par décision judiciaire sont dispensés de cette obligation.

- d) Le Ministre des Transports peut dispenser de cette obligation toute personne qui prouvera avoir exercé en faisant preuve des capacités requises, des fonctions de direction pendant au moins cinq ans dans une entreprise de location de véhicules pour transport routier de marchandises ou dans une entreprise de transport routier de marchandises.

Article 37

1° Les véhicules à moteur donnés en location pour les transports routiers de marchandises doivent être couverts par une licence. Cette prescription ne s'applique pas, toutefois, si le locataire est inscrit au registre des transports routiers visés à l'article 27 du présent décret et couvre le véhicule par une licence visée à l'article 25.

2° Les licences sont de deux sortes :  
- les licences de location de longue durée qui couvrent la location à un même locataire pendant un an au moins d'un véhicule déterminé.

- les licences pour locations de courte durée, qui couvrent la mise par un loueur d'un véhicule successivement à la disposition de plusieurs locataires pour des durées inférieures à un an, mais dans les limites fixées par un arrêté du Ministre des Transports ; ces licences ne sont pas affectées à un véhicule déterminé.

3° Les licences pour locations de courte durée sont différenciées en classes selon le poids total en charge ou le poids total roulant autorisé du véhicule loué qu'elles peuvent couvrir ; lorsqu'une ou des remorques ou semi-remorques sont attachées au véhicule loué, le poids total autorisé à couvrir est celui de l'ensemble de véhicules ainsi constitué. Les classes sont les mêmes que celles définies au 2° de l'article 25 du présent décret, ainsi que les équivalences et possibilités de conversion entre licences des diverses classes.

4° Les licences de location de longue durée et les licences de classe D de location de courte durée sont valables pour l'ensemble du territoire métropolitain  
Les licences de classes

La dernière phrase de ce paragraphe supprime une formalité inutile.

En vertu de l'article 8 du décret du 15 Juin 1963 modifiant le décret de 49 était intervenu l'arrêté du 6 Août 1963 limitant à 10 le nombre annuel des locataires. Cet arrêté a été abrogé le 20 Juin 1969, mais il est proposé, pour réserver l'avenir en cas d'abus, de prévoir dans le décret de 49 une possibilité de limitation.

A, B ou C pour locations de courte durée sont différenciées en catégories selon leur validité géographique. On distingue à cet effet les mêmes zones que celles définies au 3° de l'article 25 ci-dessus. Les licences pour une zone courte pour une zone de camionnage ne permettent d'exécuter à l'aide de véhicules pris en location que les transports routiers de marchandises dont tout le parcours sur route est à l'intérieur de la zone.

5° Les membres de certaines professions peuvent être exemptés, par le Préfet, des obligations prévues au 2° de l'article 36 et au 1° du présent article pour les locations, consenties à d'autres membres de la même profession de véhicules à moteur nécessaires à l'exercice de cette profession lorsque les véhicules restent dans la zone de camionnage.

6° Le modèle des licences est fixé par arrêté du Ministre des Transports, ainsi que les conditions de délivrance d'un duplicata en cas de déclaration de perte d'une licence.

#### Article 38

1° La durée de validité des licences de location de longue durée est celle du contrat de location, sans pouvoir dépasser sept ans, et celle des licences pour locations de courte durée est de sept ans, le tout sauf renonciation de l'entreprise ou déchéance soit à titre de sanction, soit faute de satisfaire aux prescriptions du 2° de l'article 36.

2° Les licences pour locations de courte durée en zone de camionnage ou en zone courte et toutes les licences pour locations de courte durée de classe D sont délivrées de plein droit sur simple demande, sous réserve pour le demandeur de satisfaire aux prescriptions du 2° de l'article 36 du présent décret.

3° Sous les mêmes réserves les licences de location de longue durée sont délivrées (sur avis des commissions régionales visées au 4° de l'article 26 du présent décret et) sur présentation par le loueur et le locataire d'un contrat écrit conclu pour la

Il n'est pas proposé de reprendre l'obligation, prévue au 3° de l'article 24, pour les véhicules couverts par une licence de zone courte d'être immatriculés dans le département de la zone. Ce serait très gênant pour les vrais loueurs.

6ème alinéa de l'article 36 actuel, compte tenu de l'addition apportée au 1° ci-dessus.

Le 7ème alinéa de l'article 36 actuel, n'a pas été repris car il semble n'avoir plus de sens depuis la banalisation des licences.

Il ne semble pas exister de raison de limiter à deux ans la durée des licences pour location de longue durée.

Les mots entre crochets pourraient être omis ; tout en présentant certains avantages, le passage par les commissions régionales risque d'alourdir la procédure. .../...

mise d'un véhicule à moteur à disposition exclusive de ce locataire pour une durée d'au moins un an sous réserve que l'ensemble des conditions suivantes soit rempli :

- Le contrat conclu satisfait aux conditions fixées par un arrêté du Ministre des Transports,
- le locataire justifie que l'utilisation du véhicule correspond à ses besoins de transport et doit s'engager par écrit à aviser le Préfet de toute résolution du contrat avant la date d'expiration stipulée à celui-ci,
- le loueur s'est engagé par écrit à restituer sans délai la licence si la location prend fin pour quelque cause que ce soit avant la date d'expiration stipulée au contrat,
- le loueur n'a pas dans l'année précédant sa demande commis d'infractions graves ou habituelles se rapportant à son activité professionnelle dans les transports et au cours des trois années précédant sa demande a respecté intégralement les conditions d'utilisation des licences de location de longue durée qui lui auraient été délivrées,
- le loueur justifie de l'exécution de l'exécution de ses obligations envers les administrations fiscales et les organismes de Sécurité Sociale et d'Allocations Familiales,

4° La délivrance et le renouvellement des licences pour locations de courte durée en zone longue de classe A, B et C ont lieu sur proposition des Commissions régionales visées au 4° de l'article 26 du présent décret.

5° Les licences visées au 4° du présent article sont délivrées en fonction des besoins de l'économie. Pour la délivrance de licences aux entreprises

Un contrôle central par numéro d'immatriculation des véhicules des licences de location exclusive semble indispensable pour éviter qu'une entreprise n'obtienne deux licences pour un même véhicule, ce qui lui permettrait de faire l'aller et le retour en charge pour des "locataires" différents. Mais ce contrôle est à organiser à l'intérieur de l'administration sans qu'il soit besoin de le mentionner dans le décret.

L'obligation pour les véhicules d'avoir à bord un exemplaire du contrat n'est pas mentionnée ici ; il semble qu'elle ne soit pas indispensable et qu'en tout cas elle soit mieux à sa place, dans un arrêté à prendre en vertu de l'article 48. Cet arrêté devrait stipuler que les licences de location de longue durée portent une référence au contrat, afin d'éviter les aller et retour sous couvert de deux contrats différents.

déjà inscrites au registre des loueurs défini à l'article 38bis du présent décret il est tenu compte du degré d'observation par celles-ci des réglementations applicables à l'occasion des locations de véhicules pour transport routier de marchandises ou à l'occasion de transports routiers de marchandises, ainsi que de la capacité financière de ces entreprises et des besoins de leur clientèle. Il n'est pas délivré de licences susceptibles d'entraîner le développement de formes de location qui feraient concurrence directe aux entreprises de transport routier de marchandises.

6° Le renouvellement des licences visées au 4° du présent article n'est subordonné qu'aux conditions suivantes :

a) le demandeur doit apporter la preuve qu'au cours des deux années précédentes son activité de loueur et, éventuellement, celle de l'entreprise à laquelle, il a succédé justifiaient le nombre de ses licences.

b) le demandeur ne doit pas, au cours des sept années de validité des licences à renouveler, avoir utilisé de façon habituelle ces licences pour des activités non couvertes par la définition de la location donnée au 1° de l'article 35 ci-dessous ou s'être livré à des actes de concurrence déloyale tels que locations de véhicules pour transports routiers de marchandises non couverts par une licence adéquate,

non-exécution de ses obligations envers les administrations fiscales et des organismes de sécurité sociale et d'allocations familiales.

Selon le degré d'utilisation des licences et l'importance des actes de concurrence déloyale commis, le non-renouvellement des licences peut être total ou partiel.

7° Les licences visées au 2° ci-dessus sont délivrées et renouvelées par les Préfets de département. Les licences visées au 3° sont délivrées et renouvelées par les Préfets de région. Les licences visées au 4° sont délivrées par le Ministre des Transports et renouvelées par les Préfets de région.

Le but de cette dernière phrase est de préciser qu'il ne pourra être délivré de nouvelles licences modèle 11 que dans des cas très particuliers (voir paragraphe 56c du rapport)

On vise ici le cas du transport public sous couvert de licences de location.

Les véhicules loués étant exploités sous la responsabilité du locataire, on ne peut, semble-t-il, tenir compte ici des surcharges et durées excessives de conduite comme on propose de le faire pour le renouvellement des licences de transport.

Si l'on renonçait à l'avis des commissions régionales pour la délivrance des licences du 3° la compétence pourrait être laissée aux Préfets de département.

Article 38 bis

1° Un registre des loueurs est tenu dans chaque département et dans chaque région, sous le contrôle du Ministre des Transports, par le secrétariat du Comité technique régional des transports défini à l'article 44 du présent décret. Sur chaque registre départemental sont inscrits les entreprises titulaires de licences délivrées ou renouvelées par le Préfet du département ; sur chaque registre régional sont inscrites les entreprises titulaires de licences délivrées ou renouvelées par le Préfet de région ou de licences délivrées par le Ministre des Transports sur proposition de la Commission régionale visée au 4° de l'article 26 du présent décret.

2° Pour chaque entreprise l'inscription comporte :

- le nom ou la raison sociale de l'entreprise et son numéro d'immatriculation à l'Institut National de la statistique et des enquêtes économiques
- une référence à la justification fournie en exécution du 2° de l'article 36 du présent décret,
- le nombre de licences de chaque sorte, chaque catégorie et chaque classe délivrées à l'entreprise,
- les restrictions dont sont assorties les licences,
- la durée de validité des licences,
- le cas échéant, la mention que les licences sont intransférables,
- au cas où le fonds de commerce a été donné en location, la mention que les licences sont suspendues,
- au cas où le fonds de commerce a été pris en location, une mention à cet effet.

3° Une entreprise ne peut être inscrite à plusieurs registres régionaux, sauf pour des licences de location de longue durée. La fin de la phrase serait à rayer si la délivrance des licences de location de longue durée était laissée aux Préfets de département.

Article 38 ter

1° Sous réserve des prescriptions du 2° de l'article 36 (et du 1° bis de l'article 38) ci-dessus :

.../...

- a) en cas de succession l'inscription !  
est transférée de plein droit, sans !  
modification de la date d'expiration !  
du délai de validité des licences, !  
à l'ayant-cause d'une entreprise !  
inscrite au registre des loueurs, !
- b) en cas de cession ou de location !  
d'une entreprise inscrite au regis !  
tre des loueurs, l'inscription du !  
cédant ou du loueur est rayée ou !  
suspendue et une nouvelle inscrip !  
tion comportant les mêmes licences !  
que l'ancienne inscription est effec !  
tuée au nom du concessionnaire ou !  
du locataire si les conditions sui !  
vantes sont satisfaites :
- le cédant ou le loueur est titu !  
laire des licences depuis au moins !  
un an,
  - les éléments du fonds de commerce !  
cédés ou loués comprennent les vé !  
hicules correspondant aux licen !  
ces mentionnées dans l'inscrip !  
tion,
  - au cas où les licences sont d'une !  
sorte et d'une catégorie telle !  
que leur renouvellement à expira !  
tion soit subordonné aux condi !  
tions prévues en a) et b) du 4° !  
de l'article 38 ci-dessus, ces !  
conditions sont remplies au mo !  
ment où intervient la cession ou !  
la location.
- c) en cas de cession ou de location !  
d'une partie de son fonds de commer !  
ce par une entreprise inscrite au !  
registre des loueurs, l'inscription !  
du cédant ou du loueur au registre !  
des loueurs, est rectifiée pour !  
être mise en harmonie avec la nou !  
velle consistance du fonds de commer !  
ce et une nouvelle inscription com !  
portant celles des licences qui font !  
partie des fonds des éléments du !  
fonds de commerce cédés ou loués !  
est effectuée au nom du cessionnai !  
re ou du loueur ; n'est pas considé !  
ré comme cession ou location par !  
tielle de fonds de commerce la ces !  
sion ou la location qui ne comporte !  
rait pas abandon d'une partie déter !  
minée de la clientèle de l'entree !  
prise.

2° La durée de validité des licences transférées en cas de cession ou de location de fonds de commerce part de la date du transfert.

3° Par dérogation aux dispositions du 1° du présent article les inscriptions ou parties d'inscription correspondant à des licences nouvelles délivrées postérieurement au 31 Décembre 1969 sont personnelles et intransférables. En cas de transmission ou de location du fonds de commerce, le bénéficiaire de la transmission ou le locataire doit demander de nouvelles licences et celles-ci ne sont accordées que dans les conditions prévues à l'article 38 du présent décret. Les anciennes licences sont alors annulées ou suspendues.

4° Les transferts prévus au présent article sont faits, sur présentation des pièces justificatives de la transmission par héritage, de la cession ou de la location, par les Secrétariats des Comités techniques régionaux des transports définis à l'article 44 ci-après. Toutefois :

- les licences inscrites à un registre départemental ne sont pas transférables à un autre registre départemental,
- le transfert de licences inscrites à un registre régional ne peut être effectué que sur décision du Préfet de la région où elles étaient inscrites constatant, sur proposition du comité prévue au 4° de l'article 26 ci-dessus, que les conditions définies en a) et b) du 6° de l'article 38 sont remplies.

#### Article 4

Il est ajouté au décret susvisé du 14 Novembre 1949 l'article suivant :

#### Article 43.

Le Ministre des Transports fixe par arrêté les modalités d'établissement de la lettre de voiture qui constitue, pour les transports de déménagement, le contrat particulier entre l'entreprise et son client. Il fixe également par arrêté les modalités d'établissement du contrat-type qui précise les conditions générales

Repris du décret du 23 mars 1967.

.../...

d'exécution des transports de déménagement. Ces arrêtés ne sont pas applicables aux transports de meubles et d'objets mobiliers, dont le volume n'excède pas cinq mètres cubes et dont le conditionnement est assuré par l'expéditeur.

Article 5

L'article 44 du décret susvisé du 14 Novembre 1949 est modifié comme suit :

Le nouveau texte à adopter dépend des modifications qui seront apportées à la réglementation des transports de voyageurs.

Article 6

Le décret susvisé du 14 Novembre 1949 est complété par l'article supplémentaire suivant :

"Article N - Dispositions transitoires"

1° Les prescriptions du 3° de l'article 26 et du 3° de l'article 38 relatives à la délivrance de plein droit de licences de transporteur de zone courte et de licences de loueur pour location de courte durée en zone courte ne seront applicables qu'à partir de dates fixées pour chaque département par arrêté du Ministre des Transports. Jusqu'à ces dates il ne sera pas délivré de licence nouvelle pour la zone courte du département, sauf dans le cas où cette zone courte serait agrandie en application du 3° de l'article 25 ci-dessus ; toutefois le Ministre des Transports pourra délivrer de telles licences, valables seulement pour les transports routiers terminaux qui précèdent ou suivent au cours de transports combinés rail-route l'acheminement des véhicules par voie ferrée, dans la mesure nécessaire à l'exécution de ces transports terminaux.

Ce dernier membre de phrase reprend, sous une forme d'ailleurs différente, la seule disposition de l'arrêté du 20 Novembre 1967 sur les transports combinés qu'il paraisse utile de conserver ; l'arrêté serait donc à annuler.

2° Les dispositions du 1° de l'article 22 du décret du 14 Novembre 1949, tel qu'il est modifié par le présent décret, selon lesquelles l'expression "transports de marchandises" ne désigne pas au sens du présent décret les transports effectués dans un véhicule routier ne roulant pas sur route ne s'appliqueront qu'à partir d'une date fixée par arrêté du Ministre des Transports. Jusqu'à cette date, tout transport de marchandises effectué dans un

Voir dernière phrase du paragraphe 6 du rapport.

véhicule routier à moteur ou dans une remorque destinée à être attachée à un tel véhicule sera réputé transport de marchandises au sens du décret du 14 Novembre 1949, sous réserve des seules exceptions spécifiées par les alinéas a) et b) du 1° de l'article 22 dudit décret.

#### Article 7

Le troisième, quatrième et cinquième alinéas de l'article 43 du décret susvisé du 14 Novembre 1949 sont abrogés et remplacés par les alinéas suivants :  
"Des arrêtés du Ministre des Transports fixent les documents qui doivent être établis à l'occasion des transports routiers et des locations de véhicules pour transport routier de marchandises ainsi que les documents qui doivent, en plus de ceux exigés par le Code de la route, se trouver à bord des véhicules

Ces documents doivent être présentés à toute réquisition des agents chargés du contrôle. Les documents établis à l'occasion des transports routiers et des locations pour transports routiers de marchandises doivent être conservés dans chaque entreprise pendant deux ans à la disposition de ces agents.

Le Ministre des Transports peut prescrire par arrêté que les véhicules de transports routiers, y compris les véhicules loués pour le transport routier de marchandises, portent des marques distinctives".

#### Article 8

Les récépissés de déclaration délivrés avant la publication du présent décret seront assimilés à des licences de classe D. Les licences spéciales de location délivrées avant la publication du présent décret en application du 4ème alinéa de l'article 37 du décret susvisé du 14 Novembre 1949 seront assimilés à des licences de location de longue durée ; toutefois, les licences

Bien que le Ministre des Transports puisse, aux termes de l'article 51, imposer la présence de documents de bord et bien que les mots "à l'occasion des transports routiers" puissent être interprétés comme couvrant les documents établis à l'occasion des locations, il paraît indiqué de profiter de la modification du décret de 1949 pour apporter des précisions à ce sujet. L'arrêté ministériel prévu devra notamment imposer :

- que les véhicules faisant l'objet d'une opération de prêt-bail aient à bord le contrat relatif à cette opération.
- que les récépissés de déclaration et les licences soient à bord des véhicules.

Le cinquième alinéa de l'article 43 continue à être appliqué dans des cas particuliers. Il a donc été conservé mais sous forme d'une latitude laissée au Ministre

Dispositions réglant la transition entre le régime actuel et le nouveau régime. D'autres dispositions de transition seraient à prévoir, notamment pour le passage des registres départementaux aux registres régionaux, pour les cessions de fonds de commerce en attendant la mise en place des commissions

couvrant les opérations visées au 3° de l'article 35 du décret susvisé du 14 Novembre 1949, tel que le modifie le présent décret, sont annulées. Les autres licences de location seront assimilées à des licences pour locations de courte durée, les licences de location "toutes zones" étant assimilées à des licences de zone longue.

La validité des licences de transport routier de marchandises et des licences de location de véhicules pour transport routier de marchandises délivrées sans indication de leur durée avant la publication du présent décret expirera six mois après cette publication. En échange de ces licences il sera délivré de plein droit des licences valables sept ans.

Les licences et récépissés de déclaration de transport routier de marchandises et de location pour transport routier de marchandises délivrés pour une durée limitée avant la publication du présent décret restent valables jusqu'à leur expiration.

Les licences portant la mention " transports de masses indivisibles " délivrées avant la publication du présent décret sont annulées. Les titulaires de telles licences à la date de publication du présent décret sont agrées de plein droit pour le transport de masses indivisibles. Les mentions "déménagement" et "service régulier" délivrées avant la publication sont supprimées

#### Article 9

Le décret susvisé n° 63-823 du 6 Août 1963 est abrogé, ainsi que le décret n° 68-348 du 20 Septembre 1968 qui l'a modifié.

Le décret susvisé n° 67-259 du 23 Mars 1967 est abrogé

Le texte de ce décret a été repris aux 2° de l'article 22, 2° de l'article 25 et au 3° de l'article 37 dans des propositions de modification du décret de 1949

L'article 1° de ce décret est repris aux nouveaux textes de l'article 22, 3° et 43 du décret de 49. L'article 2 est supprimé. Les deux premiers alinéas de l'article 3 sont repris à l'article 25, 4° et le 3° alinéa est supprimé. L'article 4 est repris à l'article 43. L'article 5 serait à reprendre dans le décret 65-655 du 28 Juillet 1965 relatif aux bureaux régionaux de fret. L'article 6 est remplacé par le dernier membre de phrase de l'article 26, 6° b) .../...

Les décrets susvisés 70-38 et 70-39 du  
9 Janvier 1970 sont abrogés

! Les arrêtés prévus aux articles 24 et  
! 36, 2° du nouveau texte du décret de  
! 1949 seraient à publier aussitôt après  
! le présent décret.

!  
!

