

Quatrième partie

La réglementation du travail dans les transports terrestres

	Pages
Chapitre I. - Organisation sociale de l'entreprise	113
Section I. - Les conventions collectives	113
Section II. - Le règlement intérieur	113
Section III. - Le contrat de travail	114
Section IV. - La représentation du personnel	117
Chapitre II. - Durée du travail et conditions de travail	121
Section I. - Législation sur la durée du travail	121
Section II. - Durée du travail	121
Section III. - Repos	122
Section IV. - Conditions de travail	122
Chapitre III. - Le salaire	125
Section I. - Généralités	125
Section II. - Salaire minimum	125
Section III. - Mode de calcul du salaire	125
Section IV. - Modalités de paiement	126
Chapitre IV. - La Sécurité sociale	127
Section I. - Le régime général	127
Section II. - Les régimes de retraites complémentaires	129
Section III. - Les avantages dits « non contributifs »	130
Section IV. - Les allocations aux travailleurs privés d'emploi	130
Chapitre V. - Réglementation relative aux conditions de travail des conduc- teurs routiers	131
Section I. - Les textes constituant la réglementation en vigueur ..	132
Section II. - Contrôle	137



Chapitre I

Organisation sociale de l'entreprise

Une entreprise est un ensemble social dont l'organisation repose principalement sur deux bases : la convention collective et le règlement intérieur.

Section I - Les conventions collectives

— Ce sont des accords conclus entre d'une part un ou plusieurs groupements d'employeurs et d'autre part une ou plusieurs organisations syndicales de travailleurs ;

— Ces accords entre partenaires sociaux déterminent les conditions de travail, et permettent à une profession de s'organiser elle-même, sur un territoire déterminé ;

— Ils font parfois l'objet d'une « extension » par décret qui les rendent obligatoires pour tous les employeurs et travailleurs d'une même branche d'activité, ce qui est le cas pour la Convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport.

Section II - Le règlement intérieur

— Pour les entreprises de transport et auxiliaire, il est obligatoire à partir de 1 salarié ;

— Elaboré par le chef d'entreprise, il fixe les conditions de travail applicables à l'entreprise, complète et adapte à l'entreprise les dispositions légales ;

— Il est soumis au contrôle de l'inspecteur du travail après avis des représentants du personnel.

Section III - Le contrat de travail

3.1. Généralités

Il n'est pas défini par la loi mais d'après la jurisprudence ; il y a contrat de travail quand une personne s'engage à travailler pour le compte et sous la direction d'une autre, moyennant rémunération.

Ce contrat est formé par le seul consentement des parties qui s'obligent réciproquement l'une envers l'autre ; les éléments constitutifs de contrat sont :

- la fourniture de travail ;
- la rémunération (argent ou avantage en nature) ;
- le lien de subordination (c'est ce qui distingue le contrat de travail des autres formes de contrat).

3.2. Conclusion du contrat

3.2.1. CONDITIONS DE FORME : en général un accord verbal entre les parties suffit, cependant dans le transport routier par exemple, il doit être constaté par écrit (application de la convention collective). Le contrat de travail à durée déterminée doit être constaté par écrit.

3.2.2. CONDITIONS DE FOND

- consentement des parties ;
- capacité de contracter (ce n'est pas le cas pour un mineur non émancipé) ;
- objet et contenu.
 - a - objet : engagement d'un travailleur au service d'une personne physique ou morale.
 - b - contenu : il est libre ; cependant il ne peut contenir de clauses qui dérogeraient à des dispositions d'ordre public.

Lorsqu'il y a convention collective comme dans le transport routier, ses clauses s'appliquent aux contrats individuels de travail, sauf dispositions plus favorables de ces contrats envers les salariés.

3.2.3. DURÉE DES CONTRATS

- un travailleur ne peut s'engager à vie ;
- un contrat peut être à durée indéterminée ou déterminée :
 - a - *contrat à durée indéterminée* : le plus communément utilisé ; son terme n'est pas déterminé, il peut cesser par la volonté d'une des parties ;
 - b - *contrat à durée déterminée* :

Il comporte un terme certain et fixé avec précision dès sa conclusion.

Il ne peut être renouvelé qu'une fois et pour une durée n'excédant pas la période initiale, à condition que cette clause figure dans le contrat primitif. Il peut y avoir deux renouvellements si la durée totale du contrat n'excède pas un an.

Il cesse de plein droit à l'échéance du terme.

3.2.4. LE CONTRAT A L'ESSAI

- C'est un contrat de travail conclu sous condition résolutoire au cas où l'essai n'est pas satisfaisant ; il peut y être mis fin par l'une des parties sans préavis ni indemnité ;
- Sa durée n'est pas réglementée par la loi mais elle est limitée à un mois par la Convention collective transport, et peut être renouvelée pour une durée égale.

3.2.5. LIMITATION A LA LIBERTÉ D'EMBAUCHAGE

- Priorité d'embauchage pour les mutilés de guerre, les chefs de famille, les travailleurs handicapés ;
- Priorité de réembauchage après service militaire légal ou maternité.

3.3. Exécution du contrat de travail

3.3.1. OBLIGATION DU SALARIÉ

Le salarié s'engage à exécuter un travail sous la subordination de l'employeur, à observer le régime du travail pratiqué dans l'établissement (horaire de travail, règlement intérieur).

Les manquements aux obligations pourront être sanctionnés en vertu du pouvoir disciplinaire de l'employeur.

3.3.2. OBLIGATIONS DE L'EMPLOYEUR

Il s'engage à :

- procurer le travail convenu ;
- fournir les moyens nécessaires à l'exécution du travail ;
- payer le salaire convenu ;
- respecter les dispositions légales et réglementaires de protection des salariés.

3.4. Suspension et résiliation

3.4.1. SUSPENSION

Dans certaines circonstances, le contrat de travail est suspendu, c'est-à-dire que le salarié continue à faire partie du personnel de l'établissement mais ne peut prétendre à un salaire :

- la maladie ;
- la maternité (interdiction absolue de licenciement quel que soit le motif) ;
- certaines obligations militaires (le départ au service militaire légal met lui fin au contrat) ;
- la mise à pied, qui est une expression du pouvoir disciplinaire de l'employeur ;
- la grève.

3.4.2. RÉILIATION

— *Contrat à durée déterminée*

Le contrat à durée déterminée peut prendre fin :

- par accord des parties ;
- pour cause de force majeure ;
- par résolution judiciaire ;
- en cas de faute grave.

— *Contrat à durée indéterminée*

L'employeur comme le salarié peut rompre le contrat à tout moment sous certaines conditions :

- règlement d'une indemnité de licenciement si la rupture est le fait de l'employeur, et si l'ancienneté du salarié licencié est au moins égale à deux ans ;
- la résiliation abusive du contrat par l'une des parties donne lieu à des dommages intérêts.

— *Rupture sans préavis ni indemnité*

- pendant la période d'essai ;
- si c'est une femme en état de grossesse qui rompt le contrat ;
- pour faute grave.

Section IV - La représentation du personnel

4.1. Délégués du personnel

- Obligatoire dans les établissements de plus de 10 salariés ;
- Leur mission est de présenter à l'employeur les réclamations individuelles ou collectives du personnel et, le cas échéant de saisir l'inspecteur du travail pour des plaintes ou observations relatives à l'application des réglementations ;
- ils sont élus en nombre variable suivant le nombre de salariés de l'entreprise, par scrutin de liste à deux tours avec représentation proportionnelle ;
- Seules les organisations syndicales représentatives peuvent présenter des listes au premier tour ;
- L'employeur est tenu d'organiser les élections et de recevoir des délégués au moins une fois par mois ;
- Dans la limite de 15 heures payées par mois les délégués exercent leurs fonctions pendant les heures de travail ;
- Le licenciement d'un délégué est soumis à l'assentiment du comité d'entreprise, quand il existe, et à l'accord de l'inspecteur du travail si le comité refuse ou s'il n'y a pas de comité.

4.2. Le comité d'entreprise

- Obligatoire à partir de 50 salariés ;
- Composé du chef d'entreprise (président) et de représentants du personnel (élus).

4.2.1. MISSIONS

— *Plan social* : contrôle et gestion de toutes les œuvres et institutions sociales (cantines, colonies de vacances, etc.).

— *Plan économique* : il doit être informé et consulté pour l'organisation, la gestion et la marche générale de l'entreprise.

— *Plan professionnel* : obligatoirement saisi pour avis, des règlements relatifs aux conditions collectives d'emploi (notamment pour l'affectation de la contribution de formation professionnelle).

Le comité d'entreprise est saisi des suggestions et observations des salariés par les délégués du personnel (qui s'adressent directement à l'employeur lorsqu'il n'existe pas de comité).

4.2.2. OBLIGATIONS DE L'EMPLOYEUR

— Faire procéder aux élections des représentants du personnel ;

— Convoquer tous les mois le comité d'entreprise ;

— présenter au comité en fin d'année, un rapport sur l'exercice écoulé et lui faire part des projets pour l'exercice suivant ;

— Mettre un local à la disposition des représentants du personnel et leur accorder au minimum vingt heures par mois pour l'exercice de leurs fonctions ;

— Verser une contribution pour le financement des œuvres sociales qui ne peut être inférieure à 0,25 % de la masse salariale (0,30 % dans le transport routier).

4.3. Délégué syndical

L'exercice du droit syndical est garanti par la Constitution de la République.

Les règles applicables à l'exercice du droit syndical sont précisées par la Convention collective et par la loi du 31 décembre 1978 qui établit les délégués syndicaux.

4.3.1. ENTREPRISES DE MOINS DE 50 SALARIÉS

Il n'existe ni sections syndicales « légales » ni délégués syndicaux « institutionnels » mais des sections syndicales d'entreprise peuvent se constituer librement.

4.3.2. ENTREPRISES D'AU MOINS 50 SALARIÉS

— Peuvent se constituer en section syndicale tous les syndicats représentatifs.

— Chaque syndicat ayant constitué 1 section peut désigner un ou plusieurs délégués syndicaux pour le représenter :

- 1 délégué de 50 à 1 000 salariés,
- 2 délégués de 1 001 à 3 000 salariés.

Le délégué syndical bénéficie de mesures de protection en cas de licenciement et de crédits d'heures dans les entreprises de plus de 150 salariés.

N.B. : Une entreprise peut comporter plusieurs établissements. Les délégués du personnel sont élus dans chaque établissement et le comité d'entreprise par l'ensemble des salariés (des divers établissements).



Chapitre II

Durée du travail et conditions de travail

Section I - Législation sur la durée du travail

- Loi du 21 juin 1936 : Semaine de 40 heures.
- Loi du 25 février 1946 : Heures supplémentaires.
- Décrets d'application.

Section II - Durée du travail

- 2.1. L'horaire de travail est obligatoire et doit être affiché dans l'entreprise.
- 2.2. La durée journalière est en règle générale non limitée.
- 2.3. **Durée hebdomadaire**
 - 50 heures sur une semaine isolée.
 - 48 heures de moyenne sur 12 semaines consécutives.
- 2.4. **Heures supplémentaires** : au-delà de 40 heures par semaine ou de la durée réputée équivalente.

Repos compensateur : 20 % du temps au-delà de 42 heures.

2.5. Equivalences

Pour certains travailleurs, les fonctions ne comportent pas un travail effectif pendant toute la durée journalière de service, cette durée est réputée équivalente à 40 heures de travail effectif.

Exemple : dans le transport routier, la durée de service d'un conducteur peut être portée jusqu'à 45 heures tout en « équivalent » à 40 heures de travail.

Section III - Repos

3.1. **Repos journalier** : non limité en règle générale, mais 8 heures minimum pour le personnel roulant.

3.2. **Repos hebdomadaire**

— 24 heures consécutives (il est interdit d'occuper plus de 6 jours par semaine un salarié). Pour le personnel roulant, il doit être précédé ou suivi d'un repos journalier.

— le dimanche sauf dérogation prévue par la loi ou le préfet.

3.3. **Repos de nuit**

— 11 heures pour les femmes.

— 12 heures pour les jeunes travailleurs.

Section IV - Conditions de travail

4.1. **Travail de nuit** : il est interdit d'employer dans les entreprises industrielles des jeunes travailleurs de moins de 18 ans entre 22 heures et 6 heures, et des femmes entre 22 heures et 5 heures (sauf dérogations accordées par l'inspecteur du travail).

4.2. Jours fériés

- 1^{er} mai : personne ne doit travailler sauf dérogation ;
- autres jours fériés : les femmes et les jeunes travailleurs ne doivent pas travailler.

4.3. Congés payés

- durée : 2 jours par mois ;
- période de congé : dans les transports routiers, elle s'étend sur toute l'année ;
- période de référence : en général du 1^{er} juin au 31 mai ; dans le transport du 1^{er} avril au 31 mars si l'entreprise est affiliée à une caisse de congés payés.

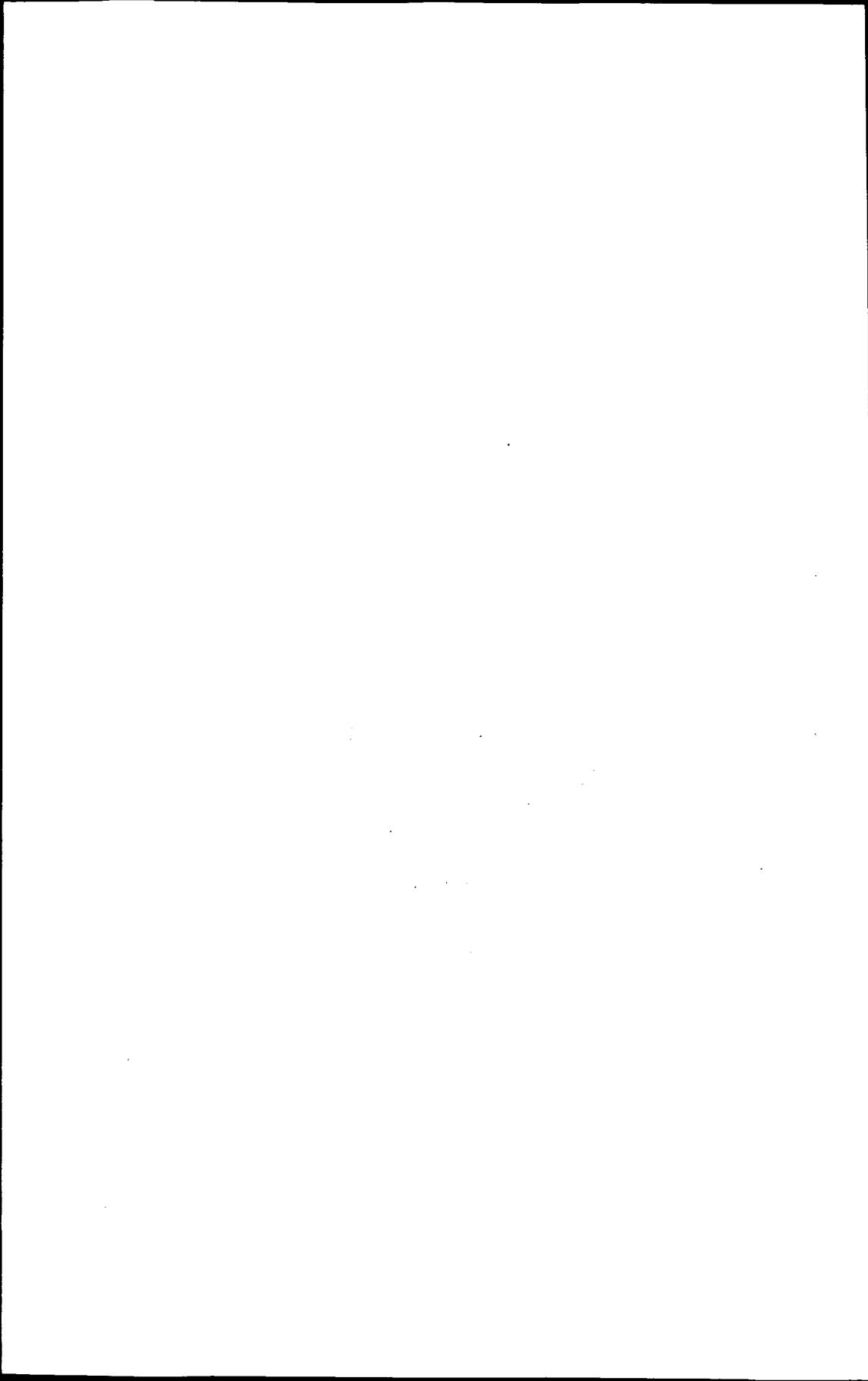
4.4. Congés de maternité : 16 semaines.

4.5. Congé de naissance

- 3 jours consécutifs ou non, à prendre dans une période de 15 jours entourant la date de la naissance (remboursé à l'employeur par la Caisse d'allocations familiales).

4.6. Congés exceptionnels (après 1 an d'ancienneté pour les ouvriers)

- mariage de l'intéressé : 4 jours ;
- décès du conjoint : 3 jours ;
- décès d'un ascendant ou d'un descendant : 2 jours ;
- décès d'un frère ou d'une sœur : 1 jour ;
- décès de l'un des beau-parents : 1 jour ;
- mariage d'un enfant : 2 jours ;
- stage pré-militaire (au maximum) : 3 jours.



Chapitre III

Le salaire

Section I - Généralités

— Le terme salaire est généralement utilisé pour désigner l'ensemble des gains d'un salarié soit, le salaire proprement dit plus les rémunérations accessoires ;

— La rémunération est librement fixée entre l'employeur et le salarié mais elle ne doit jamais être inférieure :

a - au salaire minimum interprofessionnel de croissance (S.M.I.C.),

b - à un minimum professionnel garanti par la convention collective (quand il en existe une, comme en transport).

Section II - Salaire minimum

a - Le S.M.I.C. fixé par décret est indexé sur la variation du coût de la vie (mais il ne détermine pas une augmentation de l'ensemble des salaires). Il ne faut pas confondre le S.M.I.C. avec le S.M.I.G. : salaire de référence pour l'indexation de diverses allocations, primes, indemnités.

b - Le salaire minimum professionnel garanti (S.M.P.G.) est un taux déterminé par la convention collective en dessous duquel ne peut être rémunéré un travailleur dans un emploi défini par cette convention.

Section III - Mode de calcul du salaire

3.1. Le mode de calcul est libre ; dans le transport deux modes sont utilisés :

a - Au mois : pour un travail déterminé mais sans référence à la durée ; cependant le forfait mensuel doit mentionner le nombre d'heures de travail correspondant.

b - Au temps : tarif à l'heure.

3.2. Ce qui augmente le salaire :

- a - primes (de non-accident, de fin d'année, de vacances, etc.) ;
- b - les majorations pour certains travaux (salissants, dangereux, pénibles) ;
- c - le changement de catégorie et l'ancienneté ;
- d - les heures supplémentaires : + 25 % de 40 à 48 heures par semaine ;
+ 50 % au-delà de 48 heures par semaine.

3.3. Ce qui le diminue :

- a - l'abattement de zone ; dans le transport l'abattement ne peut exister que pour les ingénieurs et cadres ;
- b - le statut de jeune travailleur, 16 ans à 17 ans - 20 % ; 17 ans à 18 ans - 10 % ;
- c - le statut de travailleur handicapé ;
- d - les cotisations salariales, différence entre salaire brut et salaire.

Section IV - Modalités de paiement

4.1. Le mode de paiement : chèque obligatoire au-delà de 2 500 F.

4.2. Le lieu de paiement : sur le lieu de travail.

4.3. La date de paiement :

- ouvriers non mensualisés : 2 fois par mois ;
- ouvriers mensualisés et autres (employés, ...) : 1 fois par mois.

4.4. Le bulletin de paie : obligatoire comme pièce justificative il doit comporter le type d'emploi et le nombre d'heures de travail.

4.5. Les retenues sur salaire :

- les amendes sont interdites ;
- la saisie-arrêt, après ordonnance du juge d'instance, pour régler les dettes du salarié ;
- retenues pour outillage et fourniture dont le salarié a l'usage et la charge ;
- avance : le remboursement des avances ne peut excéder mensuellement le 1/10^e du montant du salaire brut ;
- acomptes sur salaire : peuvent être retenus entièrement lors d'une paye.

Chapitre IV

Sécurité sociale et aide aux travailleurs privés d'emploi

La sécurité sociale a pour but de permettre aux individus et aux familles de parer aux conséquences de la maladie, de l'accident du travail, de la maternité, de l'invalidité, du décès, de la vieillesse et des charges de famille.

La loi du 2 janvier 1978 a généralisé la sécurité sociale à toutes les personnes résidant en France. Elle n'en a pas pour autant uniformisé la gestion qui reste confiée à des organismes divers :

— le régime général, qui est le plus important couvre les salariés non agricoles à l'exception de ceux qui bénéficient d'un régime spécial (cheminots, mineurs, marins, etc.) ;

— les régimes, de création plus récente, propres aux non salariés, tels que :

 Pour les artisans : la C.A.N.C.A.V.A. ;

 Pour les industriels et les commerçants : l'O.R.G.A.N.I.C. ;

— le régime agricole compétent pour les exploitants et les salariés de l'agriculture.

Les travailleurs privés d'emploi bénéficient d'allocations dont la charge est supportée partie de l'Etat, partie par le régime contractuel de l'U.N.E.D.I.C.

Section I - Le régime général

1.1. Obligations des employeurs pour les salariés de l'entreprise

L'entreprise doit être immatriculée à l'Union de recouvrement (U.R.S.S.A.F.) dans la circonscription de laquelle elle est située.

Elle doit, au moment de l'embauchage d'un salarié, si celui-ci n'a jamais été immatriculé, remplir les formalités destinées à son immatriculation.

1.2. Cotisations

Celles-ci comprennent une partie à la charge du salarié et retenue sur sa paye, et une autre partie à la charge de l'employeur.

Les cotisations sont assises pour une part sur la totalité de la rémunération, et pour une autre part dans la limite d'un plafond fixé annuellement.

Les taux de cotisation sont égaux quelle que soit la nature de l'entreprise (à l'exclusion bien sûr de celles qui relèvent d'un régime spécial) et quelle que soit sa localisation, à l'exception de celles qui sont situées dans le Bas-Rhin, le Haut-Rhin et la Moselle. Toutefois une exception à ce principe existe pour les cotisations destinées à couvrir le risque des accidents du travail, dont le taux varie avec la profession.

1.3. Prestations

1.3.1. ASSURANCE MALADIE ET MATERNITÉ

On distingue :

- les *prestations en espèces* ou *indemnités journalières*, qui compensent une partie des pertes de salaires consécutives à l'arrêt de travail. Elles peuvent dans certaines conditions être complétées par des versements de l'employeur ;
- les *prestations en nature* ou *remboursements* du coût des soins, celles-ci laissant généralement à la charge des assurés sociaux une part de ce coût appelé ticket modérateur.

Ces prestations peuvent être facultativement complétées par l'adhésion à une société mutualiste dont la cotisation est en général à la charge complète du salarié.

1.3.2. ASSURANCE ACCIDENT DU TRAVAIL

A la condition que la déclaration en ait été faite dans les délais fixés par l'employeur, les accidents du travail ainsi que les accidents du trajet qui leur sont assimilés, et qu'un tel caractère leur ait été reconnu par la Caisse primaire de Sécurité sociale compétente, ces accidents donnent lieu à des prestations particulières :

- frais de soins intégralement remboursés ;
- indemnités journalières en cas d'arrêt de travail plus élevées qu'en maladie ;
- en cas d'incapacité permanente reconnue, service d'une rente d'un taux proportionné à l'incapacité.

1.3.3. PRESTATIONS FAMILIALES

Elles varient selon le nombre d'enfants à charge au sens de la réglementation de ces prestations et peuvent voir :

- soit leur octroi conditionné par un plafond de ressources, telle que le complément familial ;
- soit leur montant diminuer proportionnellement aux ressources du ménage, telle que l'allocation logement.

1.3.4. ASSURANCE VIEILLESSE

La pension du salarié est liquidée (calculée) en fonction de trois éléments :

- le nombre de trimestres ayant donné lieu à versement de cotisations avec plafond à 150 trimestres (37,5 annuités) ;
- le salaire annuel des 10 meilleures années ;
- le taux qui varie avec l'âge auquel la liquidation est demandée ; sauf cas particuliers (inaptes reconnus, travailleurs manuels, anciens prisonniers, et anciens combattants, etc.), le taux est de 25 % à l'âge de 60 ans et de 50 % à l'âge de 65 ans.

Le conjoint d'un assuré décédé a droit sous certaines conditions, à une pension de réversion égale à 50 % de celle de l'assuré.

Section II - Les régimes de retraites complémentaires

Créés à l'initiative des organisations syndicales d'employeurs et de salariés, ils complètent en matière de vieillesse le régime de base :

- pour les non cadres : régime relevant de l'A.R.R.C.O., dont la cotisation est assise sur la partie du salaire limitée au plafond de la sécurité sociale.

L'affiliation à l'un de ces régimes a été rendue obligatoire par la loi du 29 décembre 1972 ;

- pour les cadres : régimes de l'A.G.I.R.C. ou assimilé ; dont la cotisation est assise sur la partie du salaire comprise entre le plafond de la sécurité sociale et 4 fois ce plafond.

A noter que depuis le 1^{er} janvier 1976 les cadres doivent également cotiser, pour la partie du salaire limitée au plafond ci-dessus, à un régime de retraite complémentaire relevant de l'A.R.R.C.O.

Le montant de la retraite est fonction du nombre de points acquis par cotisation au cours de la vie active du salarié et de la valeur du point fixée annuellement par chaque caisse.

L'âge normal de liquidation est généralement fixé à 65 ans. A noter cependant, dans le secteur des transports (C.A.R.C.E.P.T.), l'ouverture du droit à 60 ans en faveur des personnels roulants.

La réversion est acquise à la veuve, sous certaines conditions, au taux de 60 % de la pension du mari décédé.

Section III - Les avantages dits " non contributifs "

Ces avantages (allocations aux vieux travailleurs salariés, allocation spéciale et allocation supplémentaire du Fonds national de solidarité) sont attribués, sous conditions de ressources, sans aucun versement de cotisation, pour assurer aux personnes âgées les plus démunies un minimum annuel de ressources dont le montant a été sensiblement relevé au cours des dernières années.

Section IV - Les allocations aux travailleurs privés d'emploi

Deux régimes d'indemnisation existaient jusqu'en 1979 :

— l'un, régime d'assistance, financé par le budget de l'Etat : les allocations d'aide publique ;

— l'autre, régime d'assurance, financé par des cotisations supportées partie par les salariés, partie par les employeurs : les allocations d'assurance chômage. Elles ont été fusionnées par la loi du 16 janvier 1979. Un accord national interprofessionnel conclu en application de cette loi a fixé les nouvelles modalités d'indemnisation qui se caractérisent essentiellement par :

— une allocation de base comprenant une partie fixe à laquelle s'ajoute 42 % du salaire antérieur ;

— une allocation spéciale en cas de licenciement de caractère économique, allocation dégressive dans le temps ;

— le maintien d'une garantie de ressources aux salariés licenciés ou démissionnaires à partir de 60 ans, garantie égale à 70 % de l'ancien salaire.

Chapitre V

Réglementation relative aux conditions de travail des conducteurs routiers

Les conditions de travail des conducteurs de véhicules de transports routiers de voyageurs ou de marchandises, publics ou privés, sont régies :

— d'une part, par un ensemble de dispositions arrêtées, soit sur le plan national, soit au niveau de la Communauté économique européenne (C.E.E.), qui s'appliquent à tous les conducteurs quel que soit leur statut juridique (salarié, artisan, propriétaire-conducteur) ou le secteur économique dans lequel ils exercent leur activité (transports - commerce - industrie - bâtiment - agriculture...).

Dans une large mesure cette réglementation est inspirée par *des objectifs de sécurité routière* ;

— d'autre part, et pour ce qui concerne exclusivement les salariés, en sus de la réglementation précitée, par les dispositions générale du Code du travail ou du Code rural, parfois complétées par des mesures spécifiques à certains secteurs économiques (Transports publics notamment), cf. chapitre II.

Seules seront examinées ci-après les grandes lignes de la première de ces deux réglementations, qui trouve son fondement, à la fois dans les prescriptions :

— de l'ordonnance n° 58-1310 du 23 décembre 1958 (modifiée par le titre premier de la loi n° 75-1335 du 31 décembre 1975) concernant les conditions de travail dans les transports routiers publics et privés en vue d'assurer la sécurité de la circulation routière ;

— et du règlement (C.E.E.) n° 543/69 du 25 mars 1969 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route.

Section I - Les textes constituant la réglementation en vigueur

1.1. L'ordonnance du 23 décembre 1958 modifiée

Ce texte pose en principe qu'en vue d'assurer la sécurité de la circulation routière, la conduite et l'exploitation de tous véhicules de transports routiers de voyageurs ou de marchandises, publics et privés, sont soumises à des obligations, définies par voie de règlements d'administration publique, et relatives aux durées de conduite et de repos, à la composition des équipages de conducteurs et aux documents et dispositifs de contrôle à utiliser (art. premier).

Il énumère les catégories de fonctionnaires et agents de l'Etat habilités à contrôler le respect des dites obligations (art. 2) et fixe les peines correspondant aux délits de falsification de documents, de détérioration ou emploi irrégulier des dispositifs destinés au contrôle, et de refus de laisser opérer les contrôles (art. 3).

Enfin l'article 3 bis permet de retenir la responsabilité pénale du dirigeant de l'entreprise qui, en ne prenant pas les dispositions de nature à en assurer le respect, a laissé contrevenir aux prescriptions de l'ordonnance et des textes pris pour son application, par toute personne relevant de son autorité ou de son contrôle.

1.2. Le règlement (C.E.E.) n° 543/69 du 25 mars 1969 modifié, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route.

Ce règlement institue un ensemble important de dispositions normatives concernant notamment :

- l'âge minimal des conducteurs et la composition des équipages des véhicules ;
- les durées maximales de conduite ininterrompue et de conduite journalière (1) ;

(1) Les différents temps de conduite et de repos sont ainsi fixés par les articles 7, 8 et 11 du règlement :

a- Temps de conduite continue : 4 heures

— interrompue par une pause d'une heure ou deux pauses de 30 minutes chacune pour les conducteurs des véhicules visés à l'article 6 ;

— interrompue par une pause de 30 minutes consécutives ou deux pauses de 20 minutes chacune ou trois pauses de 15 minutes chacune pour les autres conducteurs.

b - Temps de conduite journalière : 8 heures pouvant être portées à 9 heures deux fois par semaine pour les conducteurs autres que ceux des véhicules visés à l'article 6.

c - Temps de conduite hebdomadaire : 48 heures.

d - Temps de conduite au cours de deux semaines consécutives : 92 heures.

e - Temps de repos journalier : 11 heures consécutives par période de 24 heures pouvant être réduit à 9 heures et 8 heures deux fois par semaine selon le lieu de stationnement ou membre d'équipage.

— les durées maximales de conduite hebdomadaire et par période de 14 jours consécutifs ;

— les durées minimales de repos journalier, de repos hebdomadaire.

Ces prescriptions s'appliquent à l'utilisation en charge ou à vide, de tous les véhicules

— qui, d'après leur type de construction et leur équipement, sont aptes à transporter plus de neuf personnes, conducteur compris (transports de voyageurs) ;

— ou dont le poids maximal autorisé, y compris celui des remorques et semi-remorques, excède 3,5 tonnes (transports de marchandises) ;

sous réserve des exemptions prévues à l'art. 4 qui concernent essentiellement les services réguliers de transport de voyageurs à courte distance (moins de 50 km), les transports effectués dans le cadre de leur mission par certains services publics limitativement énumérés (Armée, Police, Pompiers, P. et T., etc.), les tracteurs agricoles et forestiers...

En outre, ce règlement impose l'emploi, à titre de document de contrôle, d'un livret individuel de contrôle d'un type déterminé figurant en annexe, tout en prévoyant que celui-ci sera ultérieurement remplacé par un appareil mécanique de contrôle (chronotachygraphe) répondant à des spécifications techniques arrêtées au plan communautaire.

En vertu de l'article 189 du traité de Rome, le règlement 543/69 s'est trouvé, comme tous les règlements du Conseil ou de la Commission des communautés, incorporé « *de plano* » dans le corps des dispositions législatives ou réglementaires des Etats membres dès son entrée en vigueur le 1^{er} avril 1969.

Il appartenait néanmoins aux Etats d'arrêter, en temps utile, les mesures nécessaires à son exécution, et singulièrement celles relatives aux sanctions applicables en cas d'infractions.

1.3. Le décret n° 71-125 du 11 février 1971, modifié, portant règlement d'administration publique relatif à l'application des dispositions du règlement n° 543/69 du 25 mars 1969 du Conseil des communautés européennes concernant les conditions de travail dans les transports routiers.

Ce texte, pour l'essentiel :

1° - stipule que les dispositions permanentes du règlement (C.E.E.) 543/69 constituent les obligations définies par règlement d'administration publique prévues à l'article premier de l'ordonnance du 23 décembre 1958 ;

2° - impose aux exploitants de véhicules de transports routiers de prendre toutes dispositions pour faire respecter ledit règlement par leurs préposés ;

3° - fixe les peines de police applicables, sans préjudice des peines correctionnelles prévues à l'article 3 de l'ordonnance du 23 décembre 1958, aux contraventions au règlement (C.E.E.) 543/69 et aux textes pris pour son application ;

4° - ouvre la possibilité de déterminer par voie d'arrêté interministériel les modalités de l'application du règlement 543/69.

1.4. L'arrêté interministériel du 11 février 1971 relatif au contrôle de l'application de la réglementation des conditions de travail des membres d'équipage des transports par route en vue d'assurer la sécurité de la circulation routière. Pris conformément au décret précité du même jour, l'arrêté du 11 février 1971 :

— précise les conditions d'utilisation du livret individuel de contrôle annexé au règlement (C.E.E.) 543/69 et des documents simplifiés pouvant valablement en tenir lieu (horaires de service) ;

— impose la tenue de ces mêmes documents aux équipages salariés effectuant des transports nationaux non soumis au règlement (C.E.E.) 543/69.

1.5. Le règlement (C.E.E.) n° 1463/70 du 20 juillet 1970, modifié concernant l'introduction d'un appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

C'est un règlement complémentaire prévu par le règlement 543/69 pour définir les spécifications techniques et les conditions d'utilisation de l'appareil mécanique appelé à remplacer le livret individuel de contrôle.

Cet appareil, dit de « type C.E.E. » doit être installé et utilisé sur tous les véhicules effectuant des transports de voyageurs ou de marchandises entrant dans le champ d'application du règlement 543/69, à l'exclusion des services réguliers de transport de voyageurs, à partir :

— du 1^{er} janvier 1975

a - pour les véhicules mis en circulation pour la première fois à partir de cette date ;

b - pour les véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses quelle que soit la date de leur première mise en circulation ;

— du 1^{er} janvier 1978 pour les autres véhicules.

La date du 1^{er} janvier 1978 a été reportée au 1^{er} juillet 1979 pour les véhicules de moins de 6 tonnes de poids maximum autorisé ou dont la charge utile n'excède pas 3,5 tonnes y compris les remorques ou semi-remorques et pour les véhicules effectuant constamment des transports dans un rayon de 50 km autour de leur lieu d'exploitation.

A compter du 1^{er} juillet 1979 tous les véhicules assujettis à la pose d'un chronotachygraphe doivent en être équipés.

En outre le règlement (C.E.E.) 1463/70 comporte en son article 20 une disposition transitoire fort importante, ouvrant aux États membres la faculté d'anticiper sur l'échéancier communautaire, en prescrivant l'installation et l'utilisation, à bord de certaines catégories de véhicules immatriculés sur leur territoire, d'un appareil mécanique dont ils fixent eux-mêmes les caractéristiques techniques et les conditions d'utilisation en trafic intérieur.

1.6. Le décret n° 72-1269 du 30 décembre 1972, portant application de l'ordonnance du 23 décembre 1958 en ce qui concerne l'installation et l'utilisation d'un appareil destiné à faciliter le contrôle des conditions de travail dans les transports routiers publics ou privés et complétant le décret n° 71-125 du 11 février 1971.

Ce texte qui par son titre et ses visas se fonde à la fois sur l'ordonnance du 23 décembre 1958 et les règlements (C.E.E.) 1463/70 répond aux objectifs suivants :

— ériger en obligation prévue à l'article premier de l'ordonnance du 23 décembre 1958 l'installation et l'utilisation d'un appareil mécanique de contrôle à bord de certains véhicules automobiles effectuant des transports par route et désignés :

- soit par le règlement communautaire 1463/70,
- soit, à titre de mesure d'anticipation prise conformément à l'article 20 du règlement communautaire précité, par arrêté interministériel ;

— fixer des peines de police applicables, sans préjudice des peines correctionnelles prévues à l'article 3 de l'ordonnance du 23 décembre 1958, en cas de défaut d'installation ou d'utilisation de l'appareil prescrit, qu'il soit de « type C.E.E. » ou « de type national ». Ces peines de police sont rigoureusement identiques à celles fixées par le décret du 11 février 1971 pour contravention aux dispositions du règlement 543/69. Le parallélisme entre les deux décrets est évident.

1.7. L'arrêté interministériel du 30 décembre 1972, modifié, relatif à l'installation et à l'utilisation d'un appareil destiné à faciliter le contrôle des conditions de travail dans les transports publics et privés.

Fondé sur le décret précité du même jour cet arrêté :

— détermine les catégories de véhicules assujettis, par anticipation sur l'échéancier communautaire, à l'obligation d'être munis d'un appareil de contrôle de « type national » dont les caractéristiques techniques ont été ultérieurement définies par un arrêté du 19 février 1973 ;

— fixe les conditions d'utilisation de cet appareil (application de l'article 20 du règlement (C.E.E.) n° 1463/70 du 20 juillet 1970 modifié).

En outre, et bien qu'il ne soit pas visé par le règlement (C.E.E.) 1463/70, l'arrêté du 30 décembre 1972 assujettit certaines catégories de véhicules à l'obligation d'être munis d'un appareil, en considération de leur utilisation (transports spécialisés d'écoliers - autocars affectés à des lignes régulières dont le parcours simple excède 150 km, véhicules de plus de 9 places, y compris le siège du conducteur, affectés aux transports spécialisés d'écoliers - véhicules de plus de 23 places affectés à des lignes régulières dont le parcours simple excède 150 km).

Enfin lorsque l'obligation d'équiper les véhicules résulte de l'arrêté du 23 décembre 1972 il est admis que l'appareil mis en place puisse être indifféremment de « type national » ou de « type C.E.E. ».

Si le véhicule est équipé d'un appareil homologué au plan national, il aurait dû, en application des dispositions de l'article 20-2 du règlement (C.E.E.) n° 1463/70 du 20 juillet 1970 modifié, être équipé à compter du 1^{er} janvier 1980 d'un appareil de type C.E.E. Une décision du ministère des Transports a admis que ces véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 1975 par application de l'arrêté du 30 décembre 1972 pourraient être maintenus en service après le 1^{er} janvier 1980, en trafic intérieur exclusivement.

1.8. L'arrêté du 3 août 1979, se fondant sur la possibilité de dérogations ouverte à l'article 3 § 2 et 3 du règlement (C.E.E.) n° 1463/70 du 20 juillet 1970 modifié, dispense de la pose du chronotachygraphe certaines catégories de véhicules en trafic national exclusivement.

Ces dispositions sont d'application stricte :

— la dispense d'installation et d'utilisation de l'appareil doit en ce qui concerne les véhicules subissant des tests, être temporaire puisque valable pendant la seule période des tests qui se déroulent sur des distances limitées (routes locales) ;

— il ne peut s'agir de transports d'animaux, leur exploitation agricole vers les marchés locaux (le terme local étant pris dans le sens géographique du terme) ce qui exclut les transports d'animaux d'une exploitation agricole vers une autre exploitation agricole, les transports d'animaux dans le cadre de la transhumance ;

— par véhicules spécialisés il faut entendre uniquement les véhicules dotés d'équipements ou d'aménagements appropriés pour l'exercice des activités énumérées dans le texte c'est-à-dire les véhicules aménagés en camion magasin.

1.9. Considérations diverses d'ordre général

• La réglementation qui vient d'être analysée brièvement ci-dessus finalement s'articule schématiquement autour :

a - de prescriptions normatives définies essentiellement par :

— le règlement (C.E.E.) 543/69 (temps de conduite et de repos) ;

— le règlement (C.E.E.) 1463/70 (appareil de contrôle de « type C.E.E. ») ;

— l'arrêté du 30 décembre 1972 (appareil de contrôle de « type national ») ;

b - de dispositions répressives résultant :

— du décret du 11 février 1971, pour les contraventions aux normes du règlement (C.E.E.) 543/69 et des textes pris pour son application ;

— du décret du 30 décembre 1972, pour les contraventions aux obligations relatives à l'installation et à l'utilisation de l'appareil mécanique de contrôle

de « type C.E.E. » (règlement 1463/70) ou de « type national » (arrêté du 30 décembre 1972) ;

— de l'ordonnance du 23 décembre 1958 pour les infractions à l'ensemble de cette réglementation comportant des intentions frauduleuses (falsifications de documents ou de dispositifs de contrôle) ou malveillantes (obstacles au contrôle), qualifiées de délits.

o — Tous les conducteurs de véhicules immatriculés en France sont tenus de respecter la dite réglementation en quelque lieu qu'ils se trouvent (trafic national - trafic international intra ou extra-communautaire), et les employeurs ont obligation de prendre toutes dispositions pour que leurs salariés soient en mesure de le faire.

o — Cette réglementation, qui concerne la sécurité de la circulation routière, s'impose aux équipages des véhicules étrangers circulant en France, à l'exclusion des dispositions relatives aux appareils mécaniques de contrôle, qui, et pour autant qu'elles résultent du règlement (C.E.E.) 1463/70, ne peuvent être opposées qu'aux ressortissants de la C.E.E.

Section II - Contrôle

2.1. Les modalités du contrôle

Sur le plan du contrôle les différents textes précités fixent des obligations relatives :

— d'une part, à la nature et au contenu des documents exigibles des équipages, à tout moment, au cours de l'exécution des transports.

Ces prescriptions résultent :

— du règlement (C.E.E.) 543/69 (art. 14 et 15) et de l'arrêté du 11 février 1971, pour ce qui concerne le livre individuel de contrôle ou les documents en tenant lieu ;

— du règlement (C.E.E.) 1463/70 (art. 17) ou de l'arrêté du 30 décembre 1972 (art. 10) selon qu'il est fait usage d'un appareil de « type C.E.E. » ou de « type national » ;

— d'autre part, à la conservation des documents de contrôle par les entreprises pendant un temps déterminé. Ainsi :

— les livrets individuels doivent être tenus constamment à la disposition des fonctionnaires chargés des contrôles pendant deux ans au moins à partir du moment où ils ont cessé d'être utilisés (arrêté du 11 février 1971, art. 11) ;

— aux termes de l'art. 16-2 du règlement (C.E.E.) 1463/60, les entreprises sont tenues de conserver les feuilles d'enregistrement des chronotachygraphes pendant une durée minimale d'un an, et, pour chaque membre d'équipage, de les présenter à toute demande des agents de contrôle. Des dispositions en tous points analogues ont été introduites dans la réglementation régissant l'utilisation de l'appareil de « type national » (arrêté du 30 décembre 1972, art. 6).

Sur le fondement de ces dispositions les contrôles revêtent les deux formes suivantes :

2.1.1. LES CONTROLES SUR ROUTE

Ils sont assurés par l'ensemble des fonctionnaires et agents énumérés à l'art. 2 de l'ordonnance du 23 décembre 1958 modifiée.

Ils concernent tous les équipages circulant en France. Ils portent exclusivement sur le voyage en cours et les jours précédents (7 jours pour les transports internationaux - 2 jours pour les transports nationaux) et visent à s'assurer du respect de normes facilement et rapidement contrôlables, intéressant au premier chef la sécurité de la circulation routière :

- présence et utilisation correcte des appareils de contrôle ;
- durées maximales :
 - o de conduite ininterrompue,
 - o de conduite journalière ;
- temps minimal de repos journalier.

Ils peuvent conduire à l'immobilisation des véhicules par application de l'article R 278 du Code de la route.

2.1.2. LES CONTROLES EN ENTREPRISE

Basés sur l'obligation de conservation et de communication des documents de contrôle qui pèse sur les entreprises en vertu des textes précités et de l'article 3 de l'ordonnance du 23 décembre 1958, ces contrôles *a posteriori* portent sur l'intégralité de la réglementation analysée ci-dessus.

Ils revêtent généralement la forme de prélèvements temporaires d'enregistrements de chronotachygraphes (plus communément appelés « disques ») permettant de reconstituer l'activité d'un ou de plusieurs conducteurs de l'entreprise au cours d'une période déterminée, aux fins d'analyse approfondie par des moyens de lecture appropriés.

Le soin d'opérer ces prélèvements est plus spécialement confié à ceux des fonctionnaires énumérés à l'article 2 de l'ordonnance de 1958 qui dans le cadre de leurs attributions générales ont déjà à effectuer des contrôles en entreprise, à savoir :

- les inspecteurs du travail ;
- les inspecteurs et les contrôleurs des transports.

2.2. Les infractions les plus graves

D'évidence ce sont celles qui risquent de compromettre la sécurité de la circulation routière, et qui sont constituées par des dépassements des durées maximales de conduite ou de travail, et des absences ou insuffisances de repos.

Mais il existe d'autres infractions qui, pour purement formelles qu'elles puissent sembler *a priori*, n'en sont pas moins particulièrement graves, car elles sont de nature à nuire à l'efficacité des contrôles. Ce sont celles qui résultent :

- d'une utilisation partiellement ou totalement incorrecte des appareils de contrôle ;
- d'une mauvaise conservation des enregistrements des chronotachygraphes.

2.2.1. UTILISATION INCORRECTE DES APPAREILS DE CONTROLE

Les chronotachygraphes comportent obligatoirement 3 stylets permettant l'enregistrement :

- l'un, des vitesses ;
- l'autre, du kilomètre parcouru ;
- le troisième, sur des pistes distinctes, des temps :
 - de conduite,
 - de travail autre que la conduite,
 - d'attente (au cours desquels, bien qu'il n'effectue aucun travail à proprement parler, le membre d'équipage doit demeurer à son poste),
 - de repos.

Le positionnement de ce troisième stylet sur la piste appropriée nécessite de la part du membre d'équipage la manipulation d'un commutateur.

Le défaut de manipulation, lorsqu'il est habituel voire systématique, aboutit à fausser la fiabilité des enregistrements, plus spécialement pour ce qui concerne les temps de repos. Il s'assimile finalement à un obstacle volontaire aux contrôles, et il convient de rappeler à ce égard que l'exploitant est tenu de prendre toutes dispositions pour faire respecter par ses préposés les obligations relatives à l'usage des appareils de contrôle (décret du 30 décembre 1972, art. premier).

2.2.2. MAUVAISE CONSERVATION DES ENREGISTREMENTS

Non seulement les feuilles d'enregistrement doivent être maintenues en bon état, sans souillures ni déchirures ou pliures qui en rendraient la lecture impossible, mais encore elles doivent être présentées, pour chaque membre d'équipage, par séries individualisées et classées dans l'ordre chronologique (cf. notamment règlement (C.E.E.) 1463/70, article 16). Cette exigence n'est pas formelle, elle conditionne l'efficacité des opérations de contrôle.

La production en vrac des documents exigés constitue en fait un obstacle aux contrôles, tombant sous le coup de l'article 3 de l'ordonnance de 1958.

2.2.3. LES OBJECTIFS DU CONTROLE (normes à contrôler) :

Ils sont définis par la circulaire n° 76-42 du 9 mars 1976.

Il s'agit :

- o d'assurer un contrôle rigoureux de la présence, du fonctionnement et de l'utilisation correcte des chronotachygraphes à bord des véhicules pour lesquels cet équipement a été rendu obligatoire ;
- o de veiller au respect des normes de temps de conduite et de repos (1) quelle que soit la composition des équipages.

Afin de permettre une application progressive des normes réglementaires (cf. renvoi 1, page 16), des objectifs prioritaires de contrôle qui bien que temporaires sont toujours en vigueur, ont été fixés en 1975 sur les bases suivantes :

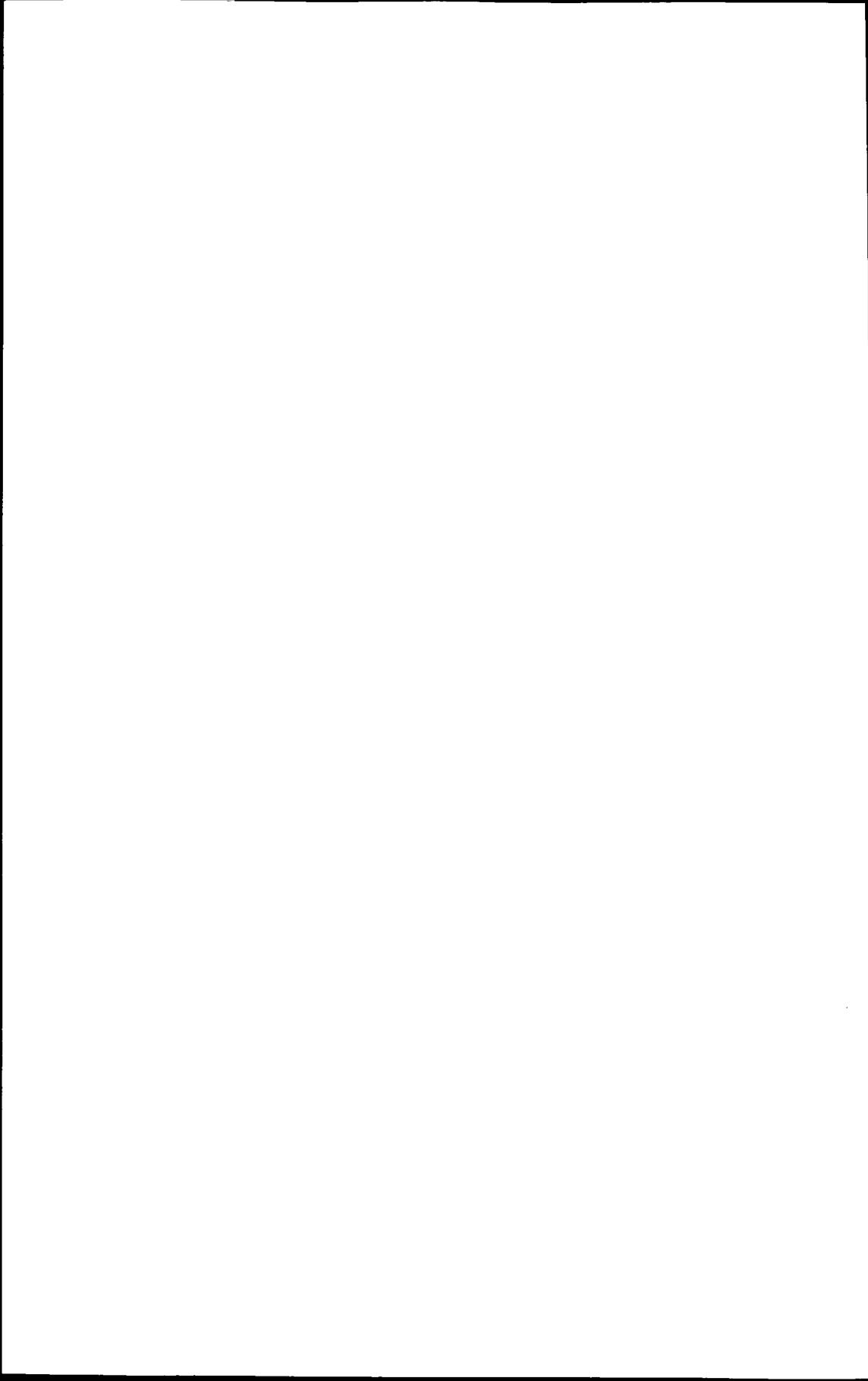
- Durée maximale de conduite continue : 5 heures.
- Toute fraude d'au moins 15 minutes arrête le décompte de la durée de conduite continue.
- Durée maximale de conduite journalière : 9 heures susceptible d'être portée à 10 heures trois fois par semaine.
- Temps minimum de repos journalier : 8 heures, les durées maximales de conduite par semaine et pour deux semaines consécutives restant celles prévues par la réglementation communautaire (1).

(1) En cas de procès-verbal, les infractions poursuivies doivent être fondées sur les normes réglementaires, les objectifs prioritaires de contrôle n'étant que de simples tolérances sans caractère juridique.

Cinquième partie :

Le contrôle dans les transports routiers

	Pages
Chapitre I. - Contrôle par l'administration	143
Section I. - Règles générales	143
Section II. - Mise en application du contrôle des transports	144
Section III. - Agents habilités à constater les infractions à la coordi- nation des transports	145
Section IV. - Infractions et sanctions	145
Chapitre II. - Contrôle par la profession	161



Chapitre I

Contrôle par l'administration

Section I - Règles générales

Pour être complet, le contrôle des transports routiers doit viser quatre objectifs :

- 1.1. - être général ;
- 1.2. - être permanent ;
- 1.3. - être coordonné ;
- 1.4. - être efficace.

1.1. Le contrôle doit être général

C'est-à-dire qu'il doit

- s'effectuer non seulement sur la route, mais également au siège des entreprises ;
- s'appliquer non seulement aux transporteurs publics et aux entreprises auxiliaires de transport, aux commissionnaires et aux courtiers, mais également aux transports privés ;
- porter sur les transports de voyageurs comme sur les transports de marchandises, les transports nationaux comme les transports internationaux, les transports occasionnels ou spécialisés comme les transports réguliers.

1.2. Le contrôle doit être permanent

C'est-à-dire qu'il doit s'exercer d'une façon continue et ne doit pas revêtir la forme d'opérations épisodiques, sans lien entre elles.

1.3. Le contrôle doit être coordonné

Ce qui implique l'institution de liaisons quasi-permanentes :

- entre les diverses administrations chargées du contrôle et de la répression

(directions régionales et départementales de l'Équipement, Douanes, Contributions indirectes, Enregistrement, Gendarmerie, Police, services des Mines, etc.) ;
— entre les services de contrôle et les organismes professionnels.

1.4. Enfin le contrôle doit trouver sa justification dans son efficacité

Ce qui suppose une connaissance *parfaite* de la réglementation pour éviter l'erreur ou la tracasserie.

Ce qui implique un plan de contrôle pour que les opérations ne se renouvellent pas trop fréquemment aux mêmes endroits et aux mêmes heures.

Section II - Mise en application du contrôle des transports

Le contrôle doit être exécuté avec :

- 2.1. - sécurité ;
- 2.2. - rapidité.

2.1. Sécurité

L'interception d'une simple voiture de tourisme constitue déjà une opération délicate requérant de multiples précautions. Celle d'un poids lourd, ou d'un ensemble en requiert encore bien davantage. Non seulement, il faut considérer la surface de l'aire de rangement mais aussi la *solidité du sol*.

2.2. Rapidité

Le transport est toujours une chose pressée.

Il ne faut pas retenir abusivement les poids lourds, sauf si la gravité de l'infraction décelée le justifie. De nombreuses denrées sont périssables. Pensez donc aux véhicules qui se rendent aux halles et devant y être impérativement à l'heure fixée sous peine d'être refoulés inexorablement. Retarder un transporteur pressé, c'est l'encourager, sinon l'obliger à prendre des risques plus loin (notamment l'excès de vitesse).

Section III - Agents habilités à constater les infractions à la coordination des transports

Au terme de l'article 25, paragraphe I, de la loi de Finances du 14 avril 1952, les infractions aux dispositions législatives et réglementaires en matière de coordination et d'harmonisation des transports ferroviaires et routiers sont constatées :

- par les agents ayant qualité pour constater les infractions en matière de police de la circulation et du roulage (Gendarmerie, Police) ;
- par les fonctionnaires assermentés, désignés par le ministre chargé des transports (Douane, Contributions indirectes, Enregistrement) ;
- par les fonctionnaires assermentés du ministère des Transports ;
- par les fonctionnaires et agents assermentés du service des enquêtes économiques ;
- par les agents de la police économique ;
- par les agents des régies financières ayant qualité pour verbaliser.

Ces fonctionnaires et agents ont le droit de visiter la cargaison et ont accès aux lieux de chargement ou de déchargement des véhicules, tant ferroviaires que routiers. Le droit de contrôle de l'administration sur les entreprises effectuant des transports soumis à coordination résulte de l'article 48 du décret du 14 novembre 1949 modifié. Le contrôle s'exerce à la fois sur route et au siège des entreprises.

Section IV - Infractions et sanctions

- 4.1. Nature des infractions.
- 4.2. Sanctions pénales.
- 4.3. Sanctions administratives.
- 4.4. Sanctions civiles.

4.1. Nature des infractions

Conformément aux articles 381 et 521 du Code de procédure pénale, les infractions à la coordination des transports constituent :

- soit des délits relevant des tribunaux correctionnels, lorsqu'elles sont punies d'une peine supérieure à deux mois d'emprisonnement ou à 2 000 F d'amende :

c'est le cas des infractions énumérées par l'article 25 de la loi du 14 avril 1952, pour lesquelles il est prévu une amende de 300 à 15 000 F et dans certains cas une peine de 6 mois à 3 ans d'emprisonnement ;

— soit des contraventions du ressort des tribunaux de police, lorsque la peine prévue n'excède pas deux mois d'emprisonnement ou 2 000 F d'amende : c'est le cas des infractions visées par le décret du 25 mai 1963, pour lesquelles le taux maximum de l'amende ne dépasse pas 2 000 F.

4.1.1. DÉLITS

L'article 25 de la loi du 14 avril 1952, modifié par la loi du 13 juillet 1976, les énumère :

Exercice illicite d'une activité réglementée

L'infraction consiste dans le fait d'exercer, même occasionnellement, une activité réglementée sans être titulaire du droit correspondant :

a - Transport public de voyageurs sans être inscrit à un plan départemental de transport ;

b - Transport routier de marchandises sans être inscrit au Registre des transporteurs routiers : il s'agit, bien entendu, des transports pour compte d'autrui, à l'exclusion des onze catégories de transports énumérés par l'article 23 du décret du 14 novembre 1949 — notamment les transports pour propre compte — pour lesquelles il n'est pas exigé d'inscription au Registre des transporteurs routiers ;

c - Location de véhicules pour les transports routiers de marchandises — autres que les remorques, les semi-remorques et les véhicules dont le poids maximal autorisé ne dépasse pas 2,5 tonnes, dont la location est libre — sans être inscrit au Registre des loueurs ;

d - Commissionnaires de transport sans être titulaire de la licence requise pour exercer cette activité, hormis les cas où une telle licence n'est pas nécessaire.

Licences de transport et de location

Dès lors qu'une entreprise est régulièrement inscrite au Registre des transporteurs (ou des loueurs), le fait de ne pouvoir présenter aux agents de contrôle une licence non appropriée au transport (par exemple une licence de zone courte pour un transport qui se situe en zone longue) ne constitue plus un délit depuis la modification du § A de l'article 25 de la loi du 14 avril 1952 par celle du 13 juillet 1976.

Par contre, l'utilisation d'une licence annulée, périmée ou qui a été remplacée à la suite d'une déclaration de perte demeure un délit. L'administration diffuse régulièrement aux services de contrôle la liste des licences déclarées perdues par certaines entreprises, auxquelles il a été délivré des duplicata contre l'engagement sur l'honneur de les restituer si les licences déclarées perdues viennent à être

retrouvées. Indépendamment des poursuites pénales, l'entreprise qui ne respecte pas cet engagement risque, à titre de sanction administrative, le retrait pur et simple de la licence en cause, et la décision par laquelle le ministre des Transports prononce ce retrait n'est pas susceptible de recours devant les tribunaux administratifs.

Surcharge

Depuis la modification du § A de l'article 25 de la loi du 14 avril 1952 par la loi du 13 juillet 1976, le dépassement du tonnage autorisé par la licence, quelle qu'en soit l'importance, ne constitue plus qu'une contravention, alors que sous l'empire du texte antérieur les dépassements de 10 % ou plus constituaient des délits. L'infraction de coordination se double le cas échéant d'une infraction au Code de la route s'il y a dépassement du poids total autorisé en charge inscrit sur la carte grise.

Assurance

L'article 25 de la loi du 14 avril 1952 ne vise plus que les infractions concernant l'assurance des voyageurs transportés, qui constituent des délits. Celles relatives à l'assurance des marchandises transportées « contre les risques d'incendie et contre les risques de perte et avarie consécutifs à un accident au cours du transport » en ont été retirées par la loi du 13 juillet 1976 et ne sont plus que des contraventions.

Obstacles apportés au contrôle

Il s'agit des entraves apportées par mauvaise volonté à l'exercice du droit de contrôle que l'article 48 du décret du 14 novembre 1949 confère à l'administration sur les entreprises soumises aux dispositions dudit décret. Cette infraction était déjà prévue par l'article 25 de la loi du 14 avril 1952 antérieurement à sa modification par la loi du 13 juillet 1976 ; celle-ci y a simplement ajouté le refus de présenter les documents.

Fourniture de faux renseignements

La présentation faite sciemment de faux renseignements à l'occasion des enquêtes relatives à la délivrance des inscriptions ou autorisations est sanctionnée, outre l'amende, par une peine de prison. Il ne s'agit pas de n'importe quels renseignements, mais uniquement de ceux qui sont fournis à l'administration en vue d'obtenir soit l'inscription au Registre des transporteurs ou des loueurs, soit des licences. L'infraction était déjà prévue comme délit par l'article 25 de la loi du 14 avril 1952 avant sa modification par la loi du 13 juillet 1976, tandis que parallèlement le décret du 25 mai 1963 prévoyait, comme contravention, la fourniture intentionnelle de renseignements faux ou incomplets « au sujet des activités exercées ».

Refus d'exécuter une sanction administrative

Il s'agit des sanctions que peut prononcer l'administration, indépendamment de celles appliquées par les tribunaux, en cas d'infraction à la coordination des

transports ou de défaut de visite technique des véhicules : mise au garage du véhicule ayant servi à commettre l'infraction, retrait temporaire ou définitif de tout ou partie des inscriptions ou autorisations.

Récidive

En cas de récidive, le tribunal a la faculté d'ordonner la confiscation du véhicule ayant servi à commettre l'infraction.

Falsification de pièces

Cette infraction, particulièrement grave, est visée par le § D de l'article 25 de la loi du 14 avril 1952, qui la sanctionne par une peine de prison. Elle n'existe d'ailleurs que si la falsification intéresse une pièce « constituant autorisation de transport », par exemple une licence B qui aurait été transformée en licence A, mais non si elle porte sur une pièce accessoire, comme la feuille de route. La sanction atteint de la même façon le falsificateur et celui qui aura fait usage de la pièce falsifiée en sachant pertinemment qu'elle l'était.

4.1.2. CONTRAVENTIONS

Elles se répartissent en deux groupes, que différencie le taux de l'amende :

Contraventions réprimées par une amende de 1 000 à 2 000 F

Ce sont celles qu'énumère l'article premier du décret modifié du 25 mai 1963 :

a - *Inobservation de l'obligation d'assurer le service avec la consistance prévue ou de l'obligation de transporter :*

Cette infraction concerne plus spécialement les services de transport de voyageurs, les entreprises de transports de marchandises n'ont pas d'obligation de transporter et ne sont tenues que par leurs offres au public.

b - *Inobservation de la clause selon laquelle un véhicule loué doit revenir à son point de départ pour le compte du même client :*

Cette clause résulte de l'article 35 du décret du 14 novembre 1949, aux termes duquel « la location implique : ... c) que la remise du véhicule au locataire au début de la période de location et sa restitution au loueur à la fin de cette période soient faites au même lieu ».

c - *Dépassement d'au moins 10 % du poids maximal autorisé pour un véhicule ou un ensemble de véhicules :*

Avant la modification de l'article 25-A de la loi du 14 avril 1952 par celle du 13 juillet 1976, le dépassement de 10 % ou plus du « tonnage maximum des marchandises transportées autorisé pour un véhicule » constituait le délit d'exercice d'activité sans les inscriptions ou autorisations nécessaires. Un des

objectifs de la loi du 13 juillet 1976 a été de le déclasser de délit en simple contravention pour « dépassement du poids maximal autorisé pour un véhicule ou un ensemble de véhicules ».

Dans une circulaire aux préfets n° 77-27 du 15 février 1977, l'administration a précisé qu'en matière de coordination des transports il n'y a pas d'infraction « si le poids constaté du véhicule ou de l'ensemble de véhicules ne dépasse pas le poids autorisé par la classe de la licence couvrant le transport en cause ».

Les dépassements inférieurs à 10 % du poids autorisé par la licence sont sanctionnés par une amende moins élevée (voir plus loin, § 2°-c).

d - Transfert irrégulier de titres d'exploitation :

Les conditions de transfert des titres d'exploitation sont fixées par l'article 24 bis du décret du 14 novembre 1949 ; en particulier, doivent être compris dans les éléments du fonds cédé « des véhicules en état de marche dont le nombre et les caractéristiques justifient les licences dont le transfert est demandé ».

e - Infraction aux dispositions concernant l'assurance :

Les dispositions en cause résultent de l'article 47 du décret du 14 novembre 1949, aux termes duquel les transporteurs doivent, d'une part, assurer sans limitation leur responsabilité civile contre les risques afférents à la circulation de leurs véhicules, et, d'autre part, donner des garanties contre les risques de perte et d'avarie des marchandises en cours de transport.

f - Absence de titre de coordination à bord du véhicule pour un transport autre qu'un transport de camionnage et de zone courte :

Le titre de coordination est un certificat d'inscription au Registre des transporteurs ou des loueurs, pour les véhicules dont le poids maximal autorisé ne dépasse pas 6 tonnes, et une licence pour les autres.

L'article 25 du décret du 14 novembre 1949 précise que tant le certificat d'inscription que la licence doivent se trouver à bord du véhicule et être présentés à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

Tandis que les licences valables en zone de camionnage ou en zone courte sont délivrées sans limitation de nombre aux entreprises inscrites au Registre des transporteurs ou des loueurs, les licences de zone longue font l'objet d'un contingentement rigoureux.

C'est ce qui explique que le défaut de licence de zone longue soit réprimé plus sévèrement que le défaut de licence de zone courte ou de camionnage, qui est visé directement (ci-après, § 2°-e).

Mais attention : le défaut de licence à bord d'un véhicule n'est réprimé comme simple contravention que si, par ailleurs, l'entreprise est inscrite au Registre des transporteurs ou des loueurs. S'il n'en est pas ainsi, il ne s'agit plus seulement du défaut de licence, mais du délit d'exercice de l'activité de transporteur ou de

loueur sans l'inscription au Registre correspondant, que l'article 25-A-a) de la loi du 14 avril 1952 sanctionne par une amende beaucoup plus lourde (300 à 15 000 F).

C'est l'original de la licence qui doit se trouver à bord du véhicule ; la présentation d'une photocopie équivaut au défaut de licence.

D'autre part, la présentation d'un titre de coordination non valable pour le transport effectué doit être considérée comme équivalent à l'absence de titre de coordination.

La loi ne faisant aucune distinction suivant le lieu où l'infraction est constatée, il suffit que le transport irrégulier ait commencé pour qu'elle existe.

g - Exercice d'activité sans les autorisations nécessaires.

Il ne s'agit :

- ni de l'exercice de l'activité de transporteur routier ou de loueur de véhicules sans l'inscription au registre correspondant, ni de l'exercice de l'activité de commissionnaire de transport sans la licence exigée, ces infractions constituant des délits qui sont visés par l'article 25-A (al. a et b) de la loi du 14 avril 1952 ;
- ni du défaut de licence à bord du véhicule, cette infraction étant prise séparément par le décret du 25 mai 1963, en son article 1^{er} (al. g) pour les transports en zone de camionnage ou en zone courte.

L'infraction visée ici concerne plus spécialement les transports de voyageurs. Pour les transports de marchandises, il s'agit principalement des autorisations de transport international, qui doivent se trouver à bord du véhicule, et éventuellement de l'autorisation préfectorale nécessaire aux intermédiaires du commerce pour effectuer des transports en dehors de la zone de camionnage ou encore des autorisations exceptionnelles de transport qui peuvent être délivrées dans certaines circonstances.

Contraventions réprimées par une amende de 160 à 600 F (1 000 à 2 000 F en cas de récidive).

Elles sont énumérées par l'article 2 du décret du 25 mai 1963 :

a - Fourniture, verbalement ou par écrit, de renseignements intentionnellement faux au sujet des activités effectuées.

La fourniture intentionnelle de faux renseignements est visée à la fois comme délit, par l'article 25-A de la loi du 14 avril 1952 (al. e), et comme contravention, par l'article 2 (al. a) du décret du 25 mai 1963.

L'infraction n'existe que si la fourniture de renseignements faux ou incomplets a été faite « sciemment », dit l'article 25 de la loi du 14 avril 1952, ou « intentionnellement », dit l'article 2 du décret du 25 mai 1963, mais non si elle résulte d'une erreur involontaire sans intention frauduleuse.

Elle sanctionne les faits qui ont pour but d'induire en erreur l'administration, mais non les usagers. Ainsi constitue une infraction le fait de mentionner sur la feuille de route un prix de transport inexact pour masquer l'inobservation des tarifs réglementaires, mais non le fait par un transporteur (de voyageurs) d'afficher dans son véhicule un tarif portant sans droit un visa administratif.

b - Inobservation des tarifs réglementaires.

Les « tarifs réglementaires » sont ceux qui sont soumis aux formalités de publicité et d'homologation par l'autorité administrative, formalités qui leur confèrent un caractère d'ordre public : ainsi les tarifs applicables aux envois d'au moins 3 tonnes à une distance égale ou supérieure à 150 km, les tarifs bilatéraux pour les transports de marchandises entre Etats membres de la C.E.E., les tarifs de transport, en régime intérieur, des envois de détail remis aux groupements.

c - Dépassement de moins de 10 % du poids maximal autorisé pour un véhicule ou un ensemble de véhicules.

On a vu plus haut (1° - c) que bien que le décret du 25 mai 1963 vise le dépassement du « poids maximal autorisé », tel que défini par l'article 22 du décret du 14 novembre 1949, selon l'administration elle-même (circ. n° 77-27 du 15 février 1977) et conformément d'ailleurs à l'intention du législateur, en matière de coordination des transports, l'infraction n'existe que s'il y a dépassement du poids autorisé par la licence couvrant le transport en cause.

Le dépassement d'au moins 10 % de ce poids est sanctionné par une amende de 1 000 à 2 000 F. Si le dépassement n'atteint pas 10 % l'amende est plus faible (160 à 600 F). On notera qu'il n'existe pas de tolérance légale quant à l'importance du dépassement.

d - Absence de licence à bord du véhicule pour un transport de camionnage ou de zone courte.

Les licences valables en zone de camionnage ou en zone courte n'étant pas contingentées, et les entreprises inscrites à un registre pouvant en obtenir autant qu'elles en ont besoin, leur absence à bord ne peut résulter que d'un simple oubli ; d'où une sanction moins sévère que lorsqu'il s'agit du défaut de licence de zone longue.

Mais ceci, bien entendu à condition que l'entreprise soit inscrite à un registre ; sinon, l'infraction devient le délit d'exercice d'activité sans les inscriptions ou autorisations nécessaires.

e - Autres infractions non visées par les textes.

C'est une sorte de « fourre-tout » dans lequel rentrent toutes les infractions qui ne sont pas nommément visées, soit comme délits par l'article 25-A de la loi du 14 avril 1952, soit comme contraventions par le décret du 25 mai 1963 :

infractions concernant la feuille de route, la feuille de location, les bureaux de fret, etc.

f - *Récidive.*

En cas de récidive, l'amende est portée de 1 000 à 2 000 F.

Il y a récidive lorsqu'il a été rendu contre le contrevenant, dans les douze mois précédents, un jugement de condamnation pour une contravention — même de nature différente — commise dans le ressort du même tribunal (Code pénal, art. 474).

Résumé

Les infractions les plus courantes sont le dépassement du poids maximal autorisé (surcharge) et le défaut de licence à bord du véhicule. Etant donné les distinctions établies par les textes pour ces deux infractions, nous résumons sous une forme pratique les sanctions qui leur sont applicables :

Dépassement du poids maximal autorisé par la licence :

a - Moins de 10 %	160 à 600 F
— en cas de récidive	1 000 à 2 000 F
b - 10 % ou plus	1 000 à 2 000 F

Défaut de titre de coordination à bord du véhicule :

a - Pour un transport en zone longue	1 000 à 2 000 F
b - Pour un transport en zone de camionnage ou en zone courte :	
— taux normal	160 à 600 F
— en cas de récidive	1 000 à 2 000 F

o *Poursuites judiciaires*

Tribunaux compétents :

Ainsi qu'il est indiqué (Nature des infractions), les infractions à la coordination des transports sont, suivant que le taux maximum de l'amende dont elles sont punies est ou non supérieur à 2 000 F, soit des délits, relevant des tribunaux correctionnels, soit de simples contraventions, du ressort des tribunaux de police.

• *Complicité*

Les complices d'un délit sont, aux termes de l'article 59 du Code pénal, punis des mêmes peines que les auteurs de ce délit ; cette règle s'applique d'office aux infractions prévues par les paragraphes A et D de l'article 25 de la loi du 14 avril 1952, qui sont des délits.

Les autres infractions, sanctionnées par le décret du 25 mai 1963, sont des contraventions. La complicité n'existant pas en matière de contraventions, sauf disposition formelle de la loi, il a fallu une stipulation expresse du décret du

25 mai 1963 (art. 3) pour que puissent être poursuivis les complices des infractions qu'il prévoit.

Il s'ensuit que désormais la complicité est punissable pour toutes les infractions de coordination.

Ainsi, dans le cas de surcharge, l'expéditeur pourra être poursuivi comme complice du transporteur s'il connaissait l'infraction, l'a encouragée ou facilitée, en un mot s'y est associé.

Il en ira de même en cas d'observation des tarifs réglementaires, si elle résulte d'un accord entre l'expéditeur et le transporteur ou de manœuvres concertées, telles que minoration du poids des marchandises, ristournes occultes, etc.

Procédure simplifiée, dite de l'ordonnance pénale :

Cette procédure, réglementée par les articles 524 à 528-2 et R 42 à 50 du Code de procédure pénale, est applicable aux infractions à la coordination des transports qui constituent juridiquement des contraventions, c'est-à-dire celles pour lesquelles le taux maximum de l'amende prévue ne dépasse pas 2 000 F ; en sont donc exclues les infractions énumérées par l'article 25-A de la loi du 14 avril 1952, qui sont punies d'une amende de 300 à 15 000 F.

Le juge saisi de l'infraction par le ministère public rend une ordonnance pénale qui peut être soit une décision de relaxe, soit une condamnation à une amende. Cette ordonnance est d'abord notifiée au ministère public, qui peut y faire opposition dans les 10 jours (par exemple, s'il estime que la relaxe n'est pas justifiée), auquel cas l'affaire est renvoyée devant le tribunal de police, qui statue dans les formes ordinaires.

A défaut d'opposition du ministère public, l'ordonnance pénale est notifiée au prévenu, par lettre recommandée avec avis de réception.

Le prévenu qui reçoit cette notification a alors le choix entre deux solutions :
— ou bien, dans le délai de 30 jours à compter de l'envoi de la lettre de notification, acquitter le montant de l'amende, ce qui met fin à l'action publique ;

— ou bien, former opposition dans le même délai, auquel cas l'affaire revient devant le tribunal de police pour être jugée dans les normes ordinaires.

L'opposition, selon l'article 490 du Code de procédure pénale, se fait par voie de « signification » du ministère public. En fait, cette voie de recours n'est soumise à aucune forme particulière. Une déclaration verbale faite au greffe du tribunal d'instance dont émane l'ordonnance et dûment enregistrée, une lettre recommandée avec demande d'avis de réception adressée au greffe de ladite juridiction, constituent une forme valable d'opposition. Il n'est pas nécessaire de recourir à un huissier.

A défaut d'opposition du prévenu dans le délai précité de 30 jours, l'ordonnance pénale a la même valeur qu'un jugement définitif, sauf en ce qui concerne l'action

civile que pourraient engager des tiers en réparation du préjudice qu'ils estimeraient avoir subi du fait de l'infraction ; elle est alors mise à exécution.

o *Prescription*

La prescription est de :

- trois ans s'il s'agit d'un délit (art. 8 du Code de procédure pénale) ;
- un an s'il s'agit d'une contravention (art. 9 du même Code).

Dans les deux cas, la prescription court à partir du jour où l'infraction a été commise si, dans l'intervalle, il n'est intervenu aucun acte d'instruction ou de poursuite ; dans le cas contraire, le délai est compté du dernier acte. Par acte d'instruction ou de poursuite, on entend ceux qui ont pour objet de constater les délits ou d'en découvrir les auteurs ; ainsi, la prescription est interrompue par les procès-verbaux de police et de gendarmerie, mais il n'en va pas de même des actes accomplis à l'occasion d'une procédure administrative pouvant aboutir à une transaction ou à des poursuites judiciaires. Les peines prononcées par un arrêt ou jugement se prescrivent par 5 ans en matière correctionnelle et par 2 ans pour les contraventions de police, à compter de la date où la décision est devenue définitive (Code de procédure pénale, art. 764 et 765) ; toutefois, les peines prononcées pour une contravention de police connexe à un délit se prescrivent par 5 ans.

La signification du procès-verbal n'est plus nécessaire à la validité de la citation, depuis que l'ordonnance du 23 décembre 1958 a abrogé l'article 11 de l'ordonnance du 11 juin 1944.

o *Responsabilité pénale des chefs d'entreprises*

En matière d'infraction à la coordination des transports, la responsabilité pénale remonte essentiellement aux chefs d'entreprises, à qui sont personnellement imposés les conditions et le mode d'exploitation de leur industrie ; quand l'infraction est le fait d'une personne morale (société), qui n'est pas susceptible d'une condamnation pénale, c'est la personne physique qui la représente légalement qui est poursuivie (par exemple, le P.D.G. dans le cas d'une société anonyme). Mais cette responsabilité peut, dans les entreprises hiérarchisées, être reportée sur un chef de service si celui-ci était à même, par ses fonctions, par des consignes qu'il avait reçues, par les pouvoirs de contrôle et de direction qui lui avaient été délégués, d'empêcher l'infraction. Lorsque le chef d'entreprise excipe d'une telle délégation de pouvoirs, ce qui constitue, selon la Cour suprême, « un moyen péremptoire de défense », les juges ne sauraient se dispenser de répondre à cet argument ; mais il lui appartient d'en rapporter la preuve, faute de quoi il doit être condamné personnellement.

Pour être reconnue valable, la délégation de pouvoirs doit répondre à certaines conditions :

- a - Tout d'abord, elle ne peut se concevoir que dans une entreprise relativement

importante, dans laquelle le chef d'entreprise n'a pas la possibilité matérielle de veiller lui-même à l'observation des règlements.

b - Elle doit être faite au moyen d'un écrit comportant toutes précisions nécessaires.

Le chef d'entreprise ne peut être relaxé au simple motif qu'une affiche apposée à l'intérieur du garage interdisait aux chauffeurs de dépasser le tonnage autorisé par la carte grise et qu'il leur rappelait assez souvent cette interdiction ; il lui appartenait non seulement de donner des instructions, mais encore de s'assurer de leur exécution.

c - La délégation de pouvoirs ne peut intervenir qu'au profit d'un subordonné qualifié, ayant un certain rang dans la hiérarchie (l'importance de la rémunération est susceptible de servir de critère). On ne saurait considérer comme tel le conducteur du véhicule, simple exécutant.

d - Il ne suffit pas d'avoir délégué pouvoirs et responsabilité à un subordonné ; encore faut-il que celui-ci ait expressément donné son accord. Constitue la preuve d'un tel accord une circulaire adressée par le chef d'entreprise aux directeurs et chefs de services des succursales et agences, émargée par les intéressés et leur prescrivant de veiller au respect des prescriptions concernant les documents de bord et la circulation des véhicules.

Ajoutons enfin que le chef d'entreprise a intérêt à invoquer la délégation de pouvoirs, avec justification à l'appui, dès qu'il est mis en cause, les juges pouvant considérer comme suspect ce moyen de défense s'il est invoqué tardivement.

4.2. Les sanctions pénales

Les infractions aux dispositions législatives et réglementaires en matière de coordination sont réprimées comme suit :

4.2.1. LES INFRACTIONS GRAVES, constituant des délits, par l'article 25, § II, de la loi du 14 avril 1952, modifié par les différents textes subséquents (notamment l'ordonnance du 23 décembre 1958 et le décret du 25 mai 1963) et en dernier lieu par la loi du 13 juillet 1976, applicable à partir du 14 janvier 1977 :

Seront punies d'une amende de 300 à 15 000 F les infractions suivantes :

a - Exercice d'une activité de transporteur public de voyageurs, de transporteur routier de marchandises ou de loueur de véhicules destinés au transport de marchandises, par une entreprise qui n'est pas inscrite à un plan ou à un registre correspondant à l'activité exercée ;

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

c - Utilisation d'une licence de transport ou de location en raison de son remplacement par une autre licence délivrée à la suite d'une déclaration de perte ;

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

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

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

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

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

La falsification des pièces constituant autorisation de transport, ainsi que l'usage frauduleux des pièces falsifiées, sont punis d'une peine de six mois à trois ans d'emprisonnement. Cette peine est appliquée aussi bien à l'auteur de la falsification qu'à la personne qui fait usage, de mauvaise foi, de la pièce falsifiée.

4.2.2. LES INFRACTIONS LÉGÈRES, constituant des contraventions, par le décret du 25 mai 1963, modifié par le décret n° 77-34 du 14 janvier 1977, de manière à être mis en harmonie avec la nouvelle rédaction de l'article 25-A ci-dessus de la loi du 14 avril 1952 :

Article premier

Seront punis d'une amende de 1 000 à 2 000 F les auteurs des infractions suivantes aux dispositions réglementaires relatives à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers :

a - inobservation de l'obligation d'assurer le service avec la consistance prévue par les règlements ou de l'obligation de transporter dans les cas où celle-ci est prescrite ;

b - inobservation, dans le cas de location pour un transport privé de marchandises, de la clause selon laquelle le véhicule doit revenir à son point de départ pour le compte du même client ;

c - dépassement d'au moins 10 % du poids maximal autorisé pour un véhicule ou un ensemble de véhicules ;

- d - transfert irrégulier, partiel ou total, des titres d'exploitation ;
- e - infractions aux dispositions concernant l'assurance autres que celles qui sont relatives aux voyageurs transportés ;
- f - absence de titre de coordination des transports à bord du véhicule pour un transport autre qu'un transport de camionnage ou de zone courte ;
- g - exercice d'activité sans les autorisations nécessaires ; toutefois ne sont pas visées par la présente disposition, les infractions prévues aux a et b du II A de l'article 25 de la loi susvisée du 14 avril 1952.

Article 2

Seront punis d'une amende de 160 à 600 F et, en cas de récidive, d'une amende de 1 000 à 2 000 F, les auteurs des infractions suivantes aux dispositions réglementaires relatives à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers :

- a - fourniture par écrit ou verbalement de renseignements faux ou incomplets au sujet des activités effectuées ;
- b - inobservation des tarifs réglementaires ;
- c - dépassement de moins de 10 % du poids maximal autorisé pour un véhicule ou un ensemble de véhicules ;
- d - l'absence de licence à bord du véhicule pour un transport de camionnage ou de zone courte ;
- e - toutes autres infractions non sanctionnées par l'article 25 de la loi du 14 avril 1952 susvisée ou par les dispositions du présent décret.

Article 3

Les complices des infractions énumérées aux articles 1^{er} et 2 ci-dessus seront punis des mêmes peines que les auteurs de ces infractions.

4.3. Les sanctions administratives

Les infractions à la coordination des transports, ainsi que le défaut de présentation à deuxième sommation des véhicules aux visites périodiques prescrites par le Code de la route, peuvent donner lieu, indépendamment des sanctions pénales, à l'une des sanctions administratives suivantes (art. 25, § III, de la loi du 14 avril 1952) :

- 1 - mise au garage, aux frais et risques du contrevenant, dans un endroit fixé par l'administration, pour une durée maximum d'un mois, du véhicule ayant servi à commettre l'infraction ;

2 - retrait temporaire, pour une durée maximum de trois mois, ou retrait définitif de tout ou partie des inscriptions ou autorisations.

Toute sanction à effet temporaire est prononcée par le préfet, après avis du Comité technique départemental ; un préfet outrepassa ses pouvoirs en prononçant le retrait définitif d'une autorisation.

Toute sanction définitive est prononcée par le ministre, après avis du Conseil supérieur des transports, l'intéressé ayant été mis en mesure de présenter ses observations.

D'autre part, en vertu de leur règlement intérieur, les groupements professionnels routiers peuvent sanctionner les infractions tarifaires par une pénalité pécuniaire et prononcer dans certains cas, à l'encontre de leurs membres, une mesure d'exclusion temporaire ou définitive.

Les tribunaux administratifs ne sont pas compétents pour apprécier l'opportunité ou la gravité des sanctions décidées par le ministre.

4.4. Les sanctions civiles

Toute infraction à la législation sur la coordination des transports est susceptible de motiver, indépendamment des sanctions pénales ou administratives qui viennent d'être indiquées, une action civile de la part des personnes qui peuvent justifier d'un intérêt direct et d'un dommage prenant sa source dans l'infraction constatée.

Les textes sur la coordination des transports ont pour but de fixer les obligations et de réglementer l'activité des transporteurs ; la violation de ces textes peut motiver, indépendamment des sanctions pénales, une action en dommages-intérêts fondée sur une faute caractérisant la concurrence illicite et susceptible de porter préjudice à d'autres professionnels qui, eux, ont été régulièrement inscrits et admis pour l'exploitation d'un même service.

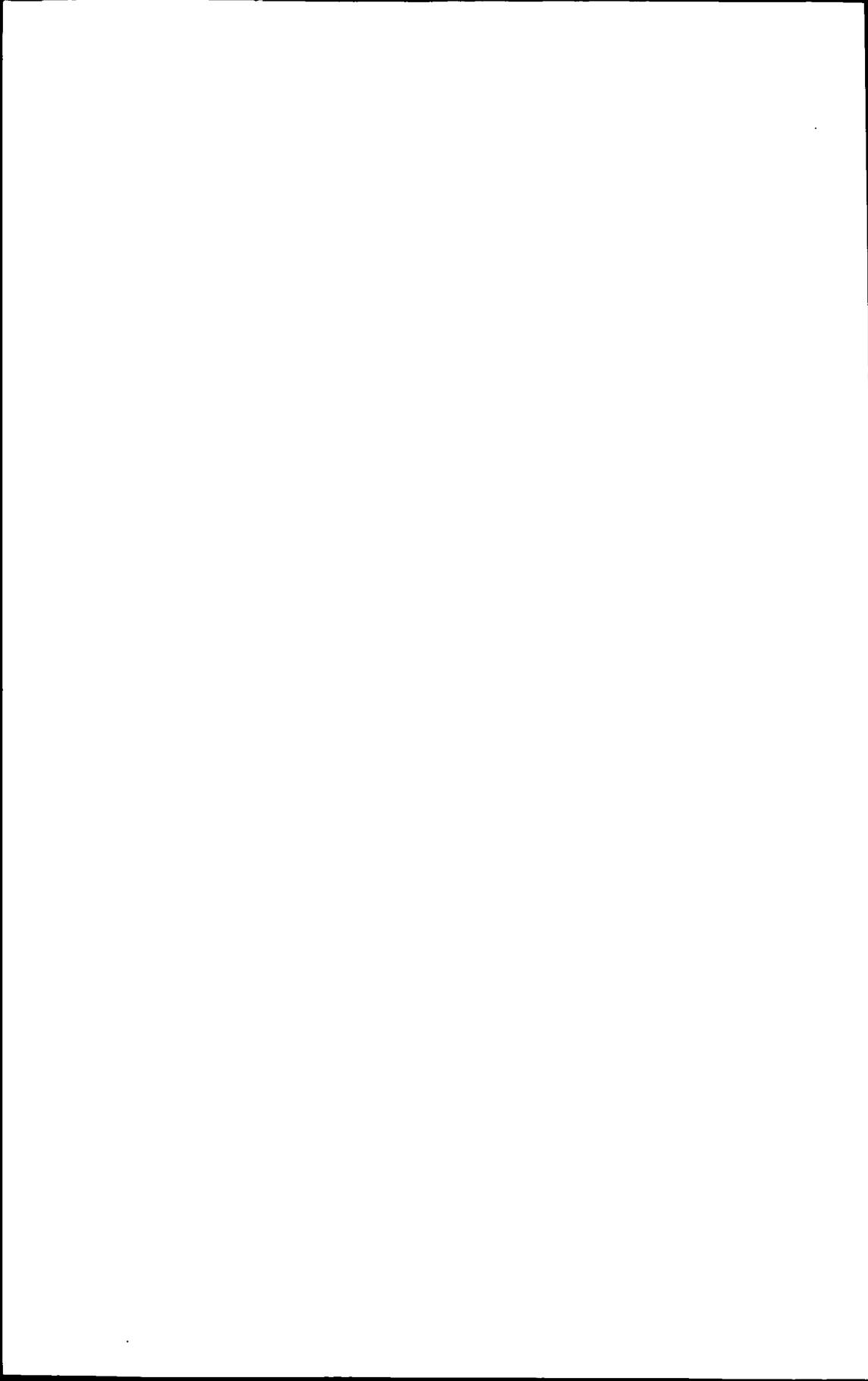
Du droit de se constituer partie civile devant les tribunaux répressifs. L'exercice de l'action civile devant les tribunaux de répression appartient aux transporteurs « habilités à effectuer des transports réguliers analogues aux transports litigieux », parmi lesquels figurent la S.N.C.F. bien sûr, mais au même titre les services réguliers de transport de marchandises par route.

Est recevable la constitution de partie civile d'un syndicat professionnel relativement aux faits portant un préjudice direct ou indirect à l'intérêt collectif de la profession qu'il représente ; la loi ne met pas comme condition à l'exercice de ce droit que la totalité de la profession soit représentée par le syndicat, ni que la totalité de ses membres ait subi un préjudice direct du fait de l'infraction poursuivie. Toutefois, la recevabilité de la constitution de partie civile d'un syndicat professionnel est limitée aux infractions concernant l'exercice de la profession qu'il représente ; un groupement d'affréteurs n'est donc pas recevable

à se porter partie civile aux poursuites motivées par le délit d'exécution de transports publics sans autorisation ; par contre, un groupement professionnel routier est recevable, dans l'intérêt collectif de la profession, à se porter partie civile aux poursuites intentées contre un transporteur coupable de multiples infractions.

Action de la S.N.C.F.

Bien que la S.N.C.F. ne jouisse d'aucun monopole, la jurisprudence admet que toute infraction à la législation sur la coordination des transports est de nature à lui causer un préjudice, dont il appartient aux juges d'apprécier l'importance.



Chapitre II

Contrôle par la profession

Cf. plus haut, pages 55 et 56

« Contrôle par le G.P.R. et par le C.N.R. »

« Contrôle par les A.P.C.T. »

ainsi que pages 33 et suivantes.

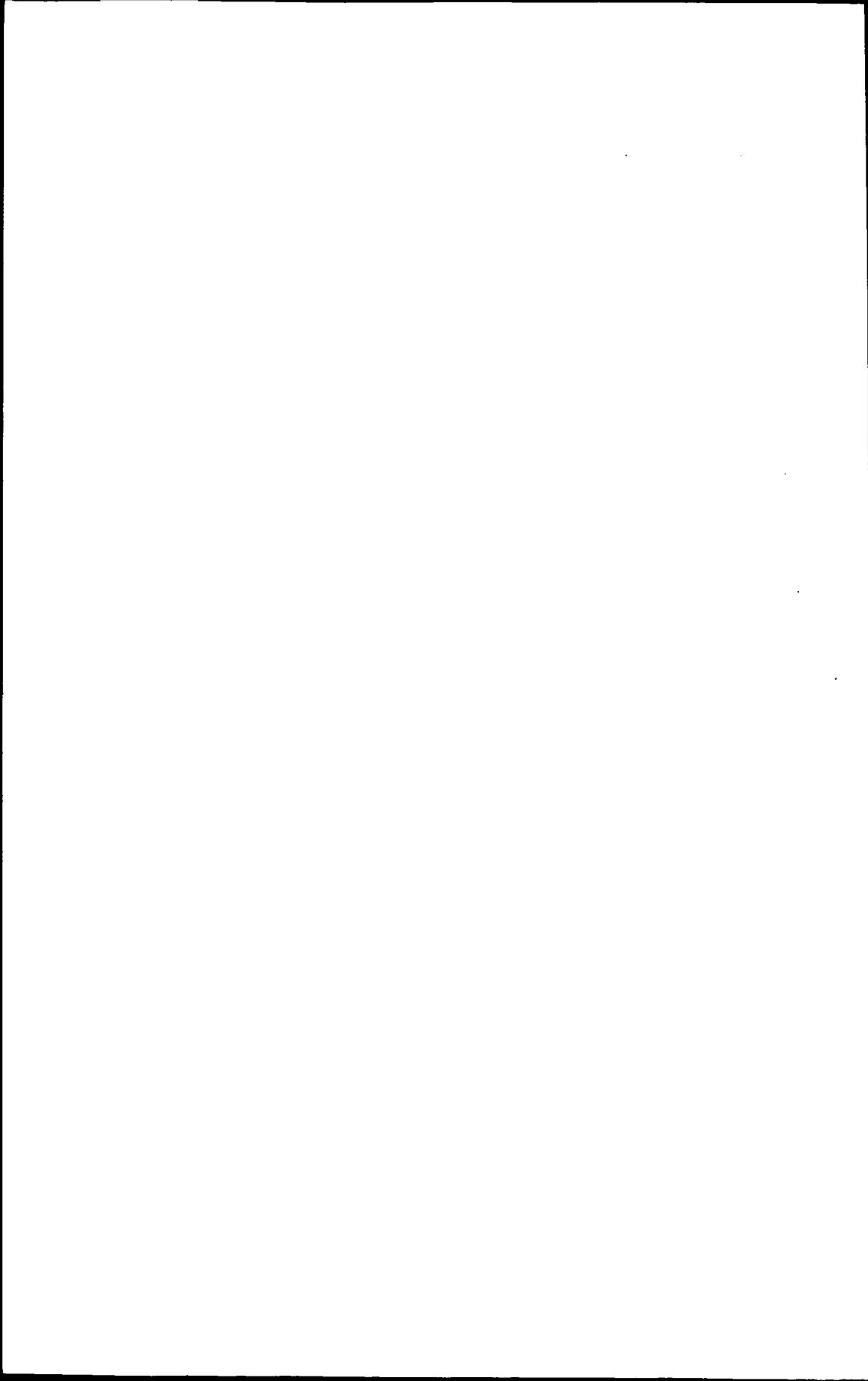


Table des sigles

A.D.N.	: Accord européen relatif au transport international de matières dangereuses par voie navigable
A.D.R.	: Accord européen relatif au transport international de matières dangereuses par route
A.P.C.T.	: Association professionnelle des commissionnaires de transport
A.S.S.E.D.I.C.	: Association pour l'emploi dans l'industrie et le commerce
A.T.I.E.	: Autorisation de transport intérieur d'encadrement
B.R.F.	: Bureau régional de fret
C.E.E.	: Communauté économique européenne
C.E.M.T.	: Conférence européenne des ministres des transports
C.N.B.R.F.	: Centre national des bureaux régionaux de fret
C.N.C.T.	: Comité national des commissionnaires de transport
C.N.L.	: Comité national des loueurs
C.N.R.	: Comité national routier
C.S.T.	: Conseil supérieur des transports
C.T.D.T.	: Comité technique départemental des transports
D.D.E.	: Directeur départemental de l'équipement (ou direction départementale)
D.R.E.	: Directeur régional de l'équipement (ou direction régionale)
G.P.L.	: Groupement professionnel des loueurs
G.P.R.	: Groupement professionnel routier
I.A.T.A.	: Association internationale des transports aériens
I.N.S.E.E.	: Institut national de la statistique et des études économiques
O.M.C.I.	: Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime
O.N.U.	: Organisation des nations unies
P.M.A.	: Poids maximal autorisé
P.T.A.C.	: Poids total autorisé en charge
P.T.R.	: Poids total roulant
R.I.D.	: Règlement international concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer
S.A.E.I.	: Service d'analyses économiques internationales
T.R.O.	: Tarification routière obligatoire
U.R.S.S.A.F.	: Union pour le recouvrement des cotisations de la Sécurité sociale et des Allocations familiales
V.F.I.L.	: Voie ferrée d'intérêt local

ACHEVÉ D'IMPRIMER
SUR LES PRESSES DE
GRAPHIC-EXPANSION S.A.

9, avenue du Général-Leclerc

— N A N C Y —

D.L. n° 1253 - 2° trim. 1981