

# Analyse de la coresponsabilité des donneurs d'ordre aux transporteurs routiers de marchandises dans quatre pays de l'UE

*Allemagne - Espagne - France - Pays-Bas*

**RAPPORT FINAL**

Nous remercions les auteurs des rapports pour l'Allemagne (**M. Detlev NEUFANG**), l'Espagne (**M. Francisco SANCHEZ-GAMBORINO**) et les Pays-Bas (**M. Maarten CLARINGBOULD**)

Nous remercions pour leur contribution :

- Madame **Françoise ANTIGNAC**, Déléguée aux Affaires Européennes de l'Association Française du Transport Routier International (AFTRI)
- Madame **Florence BERTHELOT**, Secrétaire Générale de la Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR)
- Monsieur **Louis BONELLI**, Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes (DGCCRF)
- Monsieur **Laurent BOULANGEOT**, Inspection du Travail des Transports, Subdivision de Rouen
- Monsieur **Jean-Luc BOURDIL**, Président du Syndicat National des Transports Légers (SNTL)
- Madame **Muriel CADIOU**, Avocat, Paris
- Madame **Laure DUBOIS**, Responsable du Pôle Social, Déléguée aux activités de la messagerie et de l'express, Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France (TLF)
- Monsieur **Stéphane LEVESQUE**, Délégué aux activités routières, Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France (TLF)
- Monsieur **Christian PROVILLE**, Contrôleur Général du Travail des Transports
- Monsieur **Christian ROSE**, Délégué général adjoint de l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF)
- Madame **Marie TILCHE**, Rédactrice en Chef du Bulletin des Transports et de la Logistique
- Monsieur **Jean-Louis VERDIERE**, Président de l'Union Nationale des Organisations Syndicales des Transporteurs Routiers Automobiles (UNOSTRA) Normandie

Nous remercions toutes les personnes qui ont été interrogées au sein des Services de contrôles des transports routiers (Directions régionales de l'équipement), dans les Parquets, ainsi que Madame **Sophie Rey**, Chef du Pôle Études et Évaluation à la Direction des Affaires Criminelles et des Grâces du Ministère de la Justice.

## SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION</b>	<b>1</b>
<b>I. LA CORESPONSABILITE RESULTANT DES DISPOSITIONS DU CODE PENAL</b>	<b>2</b>
A. Responsabilité du donneur d'ordre en tant qu'auteur, coauteur ou complice de l'infraction	2
B. Les principales causes de condamnation des donneurs d'ordre sous l'empire du Code pénal	5
<b>II. LA CORESPONSABILITE RESULTANT DES DISPOSITIONS DU CODE DE LA ROUTE</b>	<b>10</b>
A. Le contenu du décret « coresponsabilité »	14
B. Évaluation de l'application du décret « coresponsabilité »	16
C. Les difficultés d'application du décret « coresponsabilité »	32
<b>III. LA CORESPONSABILITE RESULTANT DES DISPOSITIONS DU CODE DU TRAVAIL</b>	<b>42</b>
A. Délit d'exécution de travail dissimulé (C. travail, art. L 324-10)	42
B. Défaut de vérification des conditions d'emploi du personnel du transporteur (C. travail, art. L324-14, R. 324-4)	43
C. Délit de recours aux services d'un transporteur exerçant un travail dissimulé (C. travail, art. L 324-9)	44
D. Délit de marchandage et délit de prêt illicite de main d'œuvre	45
E. Solidarité du donneur d'ordre dans le paiement de la contribution spéciale due en cas d'emploi de salarié de nationalité étrangère démunie de titre de travail	46
<b>IV. LA CORESPONSABILITE RESULTANT DES DISPOSITIONS DU CODE DE COMMERCE</b>	<b>47</b>
A. Les délits de prix abusivement bas	47
B. La coresponsabilité civile prévue par le Code de commerce	50
<b>V. LA CORESPONSABILITE RESULTANT DES DISPOSITIONS DU CODE CIVIL</b>	<b>52</b>
<b>VI. LA CORESPONSABILITE RESULTANT DE TEXTES PARTICULIERS</b>	<b>55</b>
A. Recours par un donneur d'ordre professionnel à un transporteur non habilité à exercer l'activité de transport public de marchandises	55
B. La réglementation sur le transport des marchandises dangereuses	57
<b>VII. LA CORESPONSABILITE DU DONNEUR D'ORDRE EN DROIT ESPAGNOL</b>	<b>60</b>
A. Responsabilité commerciale	62
B. Responsabilité administrative	63
<b>VIII. LA CORESPONSABILITE DU DONNEUR D'ORDRE EN DROIT ALLEMAND</b>	<b>71</b>
A. Définitions	75
B. Aperçu de la situation juridique	76
C. La responsabilité selon la Loi allemande relative aux contraventions (OWiG)	77
D. Responsabilité pénale	82
E. Cas particuliers de la responsabilité du donneur d'ordre	84
<b>IX. LA CORESPONSABILITE DU DONNEUR D'ORDRE EN DROIT NEERLANDAIS</b>	<b>112</b>
A. Principes généraux de la responsabilité pénale	114
B. Responsabilité pénale en raison de la violation de la loi sur la circulation routière de 1994	117

C. Responsabilité pénale en raison d'une surcharge	118
D. Responsabilité pénale pour méconnaissance des temps de conduite et de repos	123
E. Responsabilité pénale en cas de transport de matières dangereuses par route	127
F. Responsabilité pénale en cas de méconnaissance de la limite de vitesse	132
<b>Conclusion sur les dispositifs de coresponsabilité du donneur d'ordre en Allemagne, en Espagne et aux Pays-Bas</b>	<b>137</b>
<b>X. PISTES D'AMELIORATION DU DISPOSITIF FRANÇAIS DE CORESPONSABILITE DU DONNEUR D'ORDRE</b>	<b>139</b>
A. Correctionnaliser l'infraction pour motiver les services de contrôles et sensibiliser les tribunaux	139
B. Modifier l'énoncé de l'infraction afin d'en faciliter la preuve	140
C. Faciliter le contrôle des caractéristiques du transport	143
D. Prévoir la responsabilité du donneur d'ordre en l'insérant dans l'énoncé de certaines des infractions qui concernent actuellement le seul transporteur	144
E. Imposer au donneur d'ordre une obligation de contrôle	145
F. Créer une solidarité financière du donneur d'ordre en cas d'infraction du transporteur	146
G. Problème spécifique du groupage	146
H. Une meilleure sensibilisation des services de contrôles et des Parquets	147
<b>FICHE SYNTHETIQUE</b>	<b>149</b>
<b>DES PROPOSITIONS</b>	<b>149</b>
1. <i>Solution légère</i> : Sensibiliser les utilisateurs du dispositif	150
2. <i>Solution médiane</i> : Modifier l'intitulé de l'infraction et faciliter les moyens de preuve	150
3. <i>Solution haute</i> : Renforcer la responsabilité pénale du donneur d'ordre	150
4. <i>Solution radicale</i> : la dépenalisation de certaines infractions	151
4.1. Qu'est-ce que « dépenaliser » ?	151
4.2. Pourquoi dépenaliser ?	152
4.3. Comment dépenaliser ?	153
<b>ANNEXES</b>	<b>154</b>
<b>ANNEXE 1 : Présentation synthétique du dispositif coresponsabilité</b>	<b>155</b>
<b>ANNEXE 2 : Décret coresponsabilité – Infractions et codes NATINF</b>	<b>160</b>

## INTRODUCTION

Le non respect par les transporteurs des réglementations du transport, du travail et de la sécurité routière résulte dans de nombreux cas des conditions d'exécution des contrats de transport imposés par les donneurs d'ordre, qu'ils soient chargeurs, commissionnaires de transport ou transporteurs principaux.

Les réglementations que les transporteurs peuvent ne pas respecter sont notamment les dispositions du Code de la route sur les limitations de vitesse et sur la surcharge des véhicules, la réglementation du transport des matières dangereuses, les interdictions de circulation, la réglementation communautaire des temps de conduite et de repos, ainsi que toutes les réglementations spécifiques édictées par les différents ministères concernés.

Pour contrer de telles pratiques, les autorités de contrôle et les tribunaux disposent d'un éventail de dispositions qui permettent d'engager la responsabilité pénale ou civile du donneur d'ordre, parallèlement à celle du transporteur. La présente étude inventorie les textes existant dans tous les domaines, qui créent ainsi une coresponsabilité entre le donneur d'ordre et le transporteur. Ces textes ont été classés dans six chapitres en fonction du Code dans lequel ils ont été compilés.

Le chapitre consacré au Code de la route est particulièrement dense puisqu'il contient le bilan d'un dispositif spécial mis en place il y a quinze ans par le titre II du décret n°92-699 du 23 juillet 1992 relatif à certaines infractions commises par (...) les donneurs d'ordres aux transporteurs routiers de marchandises, dit « *décret coresponsabilité* » (JORF du 24 juill. 1992).

Une présentation des régimes espagnol, néerlandais et allemand de la coresponsabilité du donneur d'ordre permet de prendre un peu de recul et d'observer le traitement qui lui est réservé chez nos voisins européens.

Le dernier chapitre dresse enfin quelques pistes d'amélioration du dispositif français de coresponsabilité.

## I. LA CORESPONSABILITE RESULTANT DES DISPOSITIONS DU CODE PENAL

### A. Responsabilité du donneur d'ordre en tant qu'auteur, coauteur ou complice de l'infraction

Dans le cadre de la relation qui le lie au transporteur, le donneur d'ordre peut répondre pénalement de certaines infractions en tant qu'auteur, en tant que co-auteur ou en tant que complice de l'infraction.

➤ Le Code pénal définit l'**auteur** d'une infraction comme la personne qui commet les faits incriminés ou, lorsque la tentative est incriminée, tente de commettre l'infraction (art. 121-4).

Notons à cet égard que la tentative de contravention n'est jamais incriminée et que la tentative de délit n'est incriminée que dans les cas prévus par la loi, ce qui est au demeurant presque toujours le cas.

➤ **Les coauteurs** sont les personnes qui ont, chacune, commis les éléments matériels et intellectuels constitutifs d'une infraction (*Droit pénal général, Desportes et Le Gunhec, 2006, Economica, n°512*).

➤ **Le complice** peut se définir comme une personne qui n'a pas commis les éléments matériels et intellectuels de l'infraction tels que définis par la loi ou le règlement, mais qui a toutefois participé à la commission de celle-ci (*Droit pénal général, Desportes et Le Gunhec, 2006, Economica, n°534*).

#### ▪ La complicité dans l'ancien Code pénal

Sous l'empire de l'ancien Code pénal, la complicité ne pouvait être poursuivie que lorsque l'infraction était constitutive d'un délit ou d'un crime.

Lorsqu'il s'agissait d'une infraction punissable d'une peine de contravention, seul son auteur pouvait être poursuivi.

Dans le domaine qui nous intéresse, celui du transport routier de marchandises, une exception existait toutefois en matière de surcharge du véhicule. Lorsque celle-ci était inférieure à 10%, elle constituait une contravention, mais pouvait donner lieu à la condamnation du donneur d'ordre pour complicité, ceci en vertu d'un texte spécial, le décret du 25 mai 1963, qui avait été adopté précisément pour permettre d'atteindre le complice d'une surcharge<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Voir infra p. 10

En ce qui concerne les délits, l'article 60 de l'ancien Code pénal prévoyait plusieurs formes de complicité :

**Complicité par provocation :** « Seront punis comme complices d'une action qualifiée crime ou délit, ceux qui, par dons, promesses, menaces, abus d'autorité ou de pouvoir, machinations ou artifices coupables, auront provoqué à cette action ou donné des instructions pour la commettre » (art. 60, alinéa 1),

**Complicité par fourniture de moyens :** « Ceux qui auront procuré des armes, des instruments, ou tout autre moyen qui aura servi à l'action, sachant qu'ils devaient y servir » (art. 60, alinéa 2),

**Complicité par aide ou assistance :** « Ceux qui auront, avec connaissance, aidé ou assisté l'auteur ou les auteurs de l'action, dans les faits qui l'auront préparée ou facilitée, ou dans ceux qui l'auront consommée, sans préjudice des peines qui seront spécialement portées par le présent code contre les auteurs de complots ou de provocations attentatoires à la sûreté de l'État, même dans le cas où le crime qui était l'objet des conspirateurs ou des provocateurs n'aurait pas été commis. » (art. 60, alinéa 3).

- **La complicité dans le nouveau Code pénal (1994)**

Les cas de complicité sont désormais prévus par l'article 121-7 du Nouveau Code pénal :

**Complicité par aide ou assistance :** « Est complice d'un crime ou d'un délit la personne qui « sciemment, par aide ou assistance, en a facilité la préparation ou la consommation » (art. 121-7, alinéa 1). Il s'agit des **anciennes notions de complicité par aide ou assistance** (art. 60, alinéa 3 de l'ancien Code pénal) **et de complicité par fourniture de moyens** (art. 60, alinéa 2, de l'ancien Code pénal).

Comme le texte l'indique, cette forme de complicité n'est punissable qu'en ce qui concerne les crimes ou les délits. S'agissant des contraventions, elle n'est pas réprimée, excepté, selon MM. Desportes et Le Guehec, lorsque le texte réglementaire le prévoit expressément (*Droit pénal général, 2006, Economica, n°556*).

**Complicité par instigation :** « Est également complice la personne qui « par don, promesse, menace, ordre, abus d'autorité ou de pouvoir aura provoqué une infraction ou donné des instructions pour la commettre » (art. 121-7, alinéa 2). Il s'agit donc notamment d'une complicité par des promesses d'avantages ou par abus d'autorité. Elle correspond à **l'ancienne notion de complicité par provocation ou fourniture d'instructions** (art. 60, alinéa 1 de l'ancien Code pénal).

Deux conditions sont nécessaires à l'établissement de la complicité. D'une part, une infraction principale doit avoir été commise. D'autre part, le complice doit avoir commis certains actes, limitativement énumérés par la loi.

Le complice de l'infraction peut être poursuivi et condamné même si l'auteur de l'infraction ne l'est pas pour des raisons de fait (classement sans suite, décès, etc.)

Depuis l'entrée en vigueur du nouveau Code pénal, la complicité par instigation est punissable même en matière de contravention puisque le législateur, par le biais de l'article 121-7, alinéa 2, a prévu l'existence de la complicité en cas d'infraction, sans définir la nature de cette infraction (crime, délit ou contravention).

L'article R. 610-2 du Code pénal confirme cette nouveauté dans la mesure où il précise que « *Le complice d'une contravention, au sens du second alinéa de l'article 121-7 est puni conformément à l'article 121-6* », c'est-à-dire comme s'il en était l'auteur.

En transport routier, la complicité du donneur d'ordres peut donc être recherchée sur le fondement de la complicité par aide ou assistance (délits) et de la complicité par instigations (délits ou contraventions).

Pour ce qui concerne une époque récente, les cas de condamnation de donneurs d'ordres pour complicité sont quasi inexistantes en matière d'infractions aux réglementations sur les poids maximaux, les temps de conduite ou les vitesses maximales. La complicité nécessite en effet la démonstration d'un élément intentionnel, l'intention requise pouvant être définie comme la connaissance du caractère délictueux des actes de l'auteur et la volonté de participer à leur commission.

En outre, le décret n°92-699 du 23 juillet 1992, dit de « *coresponsabilité* » a créé un dispositif autonome permettant de poursuivre le donneur d'ordre sur un autre fondement que l'article 121-7, alinéa 2 du Code pénal (complicité par instigation). Mais comme il sera expliqué, ce dispositif connaît une application limitée, notamment parce que, comme pour la complicité, il requiert la preuve d'un élément intentionnel, le donneur d'ordres devant avoir agi « *en connaissance de cause* ».



## B. Les principales causes de condamnation des donneurs d'ordre sous l'empire du Code pénal

### 1. Le délit d'atteinte involontaire à la vie (homicide involontaire, C. pénal, art. 221-6) et le délit d'atteinte à l'intégrité de la personne (blessures involontaires, C. pénal, art. 222-19)

Le délit d'homicide involontaire se définit comme le fait de causer, dans les conditions et selon les distinctions prévues à l'article 121-3 du Code pénal, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, la mort d'autrui. Il est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45000 euros d'amende.

En cas de violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, les peines encourues sont portées à cinq ans d'emprisonnement et à 75000 euros d'amende.

Le délit de blessures involontaires se définit comme le fait de causer à autrui, dans les conditions et selon les distinctions prévues à l'article 121-3, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, une incapacité totale de travail pendant plus de trois mois est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30000 euros d'amende.

En cas de violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, les peines encourues sont portées à trois ans d'emprisonnement et à 45000 euros d'amende.

Pour que l'infraction soit caractérisée, il est nécessaire d'établir le lien causal entre :

- le manquement ou la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité

#### Exemples :

- vitesses maximales autorisées (Code de la route, art. R.413-14 et R.413-14-1)
- limites de poids des véhicules ou ensembles de véhicules (Code de la route, art. R.312-2 et s.)
- temps de conduite et de repos (règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985)

*et*

- l'atteinte à la vie ou à l'intégrité d'une personne

➤ **En matière de transport routier, des condamnations ont ainsi été prononcées à l'encontre de donneurs d'ordre :**

- **Entretien et utilisation du véhicule**

Condamnation de l'employeur d'un chauffeur et du salarié de l'entreprise utilisatrice du véhicule, le premier en raison de la défaillance du système de freinage du véhicule confié en mauvais état au préposé, le second pour avoir désactivé le dispositif de sécurité destiné à bloquer les freins et à immobiliser l'engin (homicide involontaire, *CA Toulouse, ch. correct., 1<sup>er</sup> févr. 2001*).

- **Temps de conduite et de repos**

Condamnation d'un locataire de véhicule industriel qui par sa mauvaise organisation du plan de travail, a rendu impossible ou simplement a favorisé l'inobservation de la réglementation sur le temps de conduite et de repos, à l'origine de l'accident (homicide involontaire, *CA Aix-en-Provence, ch. 7, 27 octobre 1992, F.*).

- **Limites de poids des véhicules**

Condamnation du loueur de véhicule industriel, pour avoir admis, en accord avec le locataire, que ses camions seraient chargés de telle manière que le poids total du véhicule serait supérieur au PTAC (renversement du camion sur une automobile, homicide involontaire, *Cass. crim. 16/02/1972, BT 1973.9*)

- **Règles de chargement des véhicules**

Condamnation du responsable d'un service d'expédition pour faute d'imprudence ayant consisté à laisser partir un véhicule ne présentant pas les conditions de sécurité requises, plus précisément avec un chargement non fixé au véhicule (homicide involontaire, *Crim. 28 sept. 1999, Pourvoi n°98-85.868*)

- **Établissement du protocole de sécurité**

L'arrêté du 26 avril 1996 pris en application de l'article R.237-1 du Code du travail porte adaptation de certaines règles de sécurité applicables aux opérations de chargement ou de déchargement exécutées par des entreprises extérieures effectuant le transport de marchandises, en provenance ou à destination d'un lieu extérieur à l'enceinte de l'entreprise utilisatrice (dite entreprise d'accueil).

Les opérations de chargement et de déchargement doivent faire l'objet d'un document écrit dit « protocole de sécurité » remplaçant le plan de prévention prévu aux articles R. 237-7 et suivants du Code du travail.

Le protocole de sécurité comprend toutes les indications et informations utiles à l'évaluation des risques de toute nature générés par l'opération et les mesures de prévention et de sécurité qui doivent être observées à chacune des phases de sa réalisation.

✓ *Lorsqu'un accident résulte du défaut d'établissement de ce protocole ou bien encore de son insuffisance, le donneur d'ordre encourt, en sa qualité d'entreprise d'accueil, une responsabilité pénale :*

- Directeur d'une grand surface commerciale condamné pour blessures involontaires sur un chauffeur blessé lors des opérations de déchargement, au motif qu'aucun protocole de sécurité n'avait été établi (*Cass. crim. 4 janv. 2005, pourvoi n°04-836.72*)

- Directeur d'une usine condamné pour blessures involontaires sur un chauffeur blessé lors des opérations de chargement, au motif que les consignes de sécurité inscrites dans le protocole étaient insuffisantes (*Cass. crim. 28 mars 2006, pourvoi n°05-84298, BTL 2006.272*)

- Société destinataire condamnée pour homicide involontaire sur un chauffeur tué lors d'opérations de déchargement, au motif que les dispositions du contrat-type mettent à la charge du destinataire toutes les opérations de chargement et de déchargement, avec toutes les obligations de sécurité qui en découlent (*CA Rennes, 3<sup>ème</sup> chambre, 19 mai 2005, SA Transports Hautiere et SARL Granideco c/ Min. Public*)

✓ *Le donneur d'ordre et le transporteur peuvent être condamnés en cas d'accident survenu alors qu'aucun protocole de sécurité n'avait été établi :*

- Société expéditrice et transporteur condamnés pour homicide involontaire sur un cariste écrasé lors d'opérations de chargement, alors qu'il s'était penché sur le quai de chargement pour guider le conducteur du véhicule (*Cass. crim. 12 avril 2005, 04-82.717*).

## 2. Le délit de mise en danger délibérée de la personne d'autrui (C. pénal, art. 121-3, alinéa 2 et art. 223-1)

Ce délit vise notamment à réprimer les comportements dangereux dans les domaines de la circulation routière et de l'organisation du travail, et sanctionne « le fait d'exposer directement une personne à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente, par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement » (C. pénal, art. 223-1).

Ce délit n'est pas facilement caractérisable dans la mesure où le risque résultant de la violation d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, doit être « immédiat ».

Or, la jurisprudence estime qu'une incitation à violer les limitations de vitesse (par la fixation d'un délai de transport trop court par exemple) n'entraîne pas un risque immédiat. L'ordre précède le risque qui n'est dès lors plus immédiat. C'est ce qu'a jugé la Cour d'appel de Toulouse le 10 octobre 1996 (*BTL 1997.507*) en relaxant l'employeur d'un chauffeur qui avait causé un grave accident de la circulation.

À la suite d'un accident grave de la circulation impliquant un véhicule de tourisme et un véhicule de transport, le tribunal de grande instance d'Albi avait condamné le transporteur, en tant qu'employeur, ainsi qu'un directeur des services locaux de La Poste pour délit de mise en danger des personnes par la violation manifestement délibérée d'une obligation de sécurité imposée par le règlement, en l'espèce les limitations de vitesse. La violation des limitations de vitesse était certes imputable au transporteur chargé d'acheminer le courrier entre deux centres de tri (et il a été également condamné), mais elle était aussi causée par les délais d'acheminement particulièrement restreints mis en place par ce directeur de La Poste.

La condamnation du donneur d'ordre a également été infirmée par la Cour d'appel de Toulouse au motif que le directeur des services locaux de La Poste, qui avait signé le contrat litigieux avec le transporteur le 22 décembre 1991, avait cessé ses fonctions en 1992 et ne pouvait se voir reprocher un délit qui n'était pas, à cette date, prévu par la loi (entrée en vigueur du nouveau Code pénal en 1994 et accident survenu le 22 juin 1994).

On peut estimer qu'une surcharge qui déséquilibrerait dangereusement le véhicule est également susceptible de caractériser une mise en danger de la vie d'autrui. Nous n'avons cependant relevé aucune décision ayant condamné un donneur d'ordre sur le fondement d'une telle incrimination.

Un cas nous a été signalé par une DRE qui avait proposé de requalifier une infraction de surcharge en mise en danger de la vie d'autrui. Il s'agissait d'un véhicule de moins de 3,5 tonnes dont le document d'accompagnement indiquait que le poids de la marchandise remise au transporteur dépassait de beaucoup la capacité réelle fixée sur le certificat d'immatriculation du véhicule. La DRE n'a pas eu connaissance de la sanction pénale éventuellement prononcée contre le donneur d'ordre.

Des requalifications en mise en danger de la vie d'autrui ont également été proposées par la même DRE à propos d'infractions à la réglementation sur le transport des marchandises dangereuses, en l'espèce de l'engrais au nitrate d'ammonium. La mise en danger résultait du défaut d'accomplissement, par le chargeur, des obligations de vérification qui lui

incombent en vertu de la réglementation « ADR » (signalisation sur l'unité de transport, consignes de sécurité,...<sup>2</sup>). Il ne semble pas que le Parquet ait suivi la proposition de la DRE.

Une autre DRE nous a déclaré avoir utilisé la « mise en danger d'autrui » comme un outil de dissuasion à l'égard de donneurs d'ordre qui étaient régulièrement en surcharge (carrières).

---

<sup>2</sup> Voir infra p. 57 et s

## II. LA CORESPONSABILITE RESULTANT DES DISPOSITIONS DU CODE DE LA ROUTE

### Introduction

Le décret dit de « coresponsabilité »<sup>3</sup> a été adopté à une époque où le complice d'une contravention ne pouvait être condamné puisque le Code pénal ne prévoyait la complicité que pour les crimes ou les délits. Lorsque les instructions données par un donneur d'ordre étaient à l'origine de la commission, par le transporteur, d'une infraction sanctionnée par une contravention, seul ce dernier pouvait donc être poursuivi.

Une exception existait toutefois en matière de surcharge des véhicules, puisqu'un texte particulier prévoyait la responsabilité du donneur d'ordre. L'article 3 du décret n°63-528 du 25 mai 1963 *relatif à certaines infractions en matière de transports ferroviaires et routiers* punissait les *complices* des auteurs d'un dépassement d'au moins 10% du poids maximum autorisé pour un véhicule ou un ensemble de véhicule (contravention de 5<sup>e</sup> classe) ou d'un dépassement de moins de 10 % (contravention de 4<sup>e</sup> classe)<sup>4</sup>.

La surcharge d'un véhicule supérieure à 10% du tonnage total autorisé constituait quant à elle un délit au regard de la réglementation sur la coordination des transports, au motif qu'il s'agissait d'une activité de transport public sans les inscriptions ou autorisations nécessaires par suite d'un accroissement de la charge (*loi du 14 avril 1952, art. 25 II, a*). Par conséquent, le complice de ce délit pouvait être condamné à la même peine que son auteur, en vertu de l'article 59 de l'ancien Code pénal<sup>5</sup>.

Lorsque la marchandise était chargée par l'expéditeur, la complicité pour surcharge du véhicule était généralement prononcée sur le fondement de l'alinéa 2 de l'article 60 de l'ancien Code pénal (complicité par fourniture de moyens) ou de l'alinéa 3 du même article (complicité par aide ou assistance). Si ces dispositions exigeaient la preuve d'un élément intentionnel (« *sachant qu'ils devaient y servir* » pour l'article 60, alinéa 2 et « *avec connaissance* » pour l'article 60, alinéa 3), le juge estimait qu'en raison du caractère d'ordre public des dispositions du Code de la route, le chargeur ne pouvait ignorer qu'une infraction allait se commettre et qu'il s'y associait.

#### Exemples :

- Complicité par aide ou assistance : Chargement effectué par le donneur d'ordre sans veiller à ce qu'il ne dépasse le poids permis. Le juge a estimé que le donneur d'ordre ne pouvait prétendre ignorer le poids maximum des marchandises pouvant être chargées dans le véhicule, lequel présentait à cet effet toutes les indications nécessaires (*CA Paris 18/05/1974, BT 1974.384*).

<sup>3</sup> Décret n°92-699 du 23 juillet 1992 relatif à certaines infractions commises par les employeurs de salariés affectés à la conduite de véhicules de transport routier de personnes ou de marchandises et par les donneurs d'ordre aux transporteurs routiers de marchandises

<sup>4</sup> Suite à l'adoption du décret coresponsabilité, ces dispositions du décret de 1963 ont été abrogées par l'article 3 du décret n°97-1018 du 6 novembre 1997

<sup>5</sup> L'article 25 II, (a) de la loi du 14 avril 1952 a également été abrogé, semble-t-il par la loi n°95-96 du 1er février 1995

Dans une autre affaire, le juge avait estimé que le donneur d'ordre ne pouvait non plus ignorer que le poids qu'il avait indiqué sur le document de transport était approximatif dès lors qu'il ne l'avait pas vérifié par pesée (*TGI Besançon 14/02/1973, BT 1973.242*)

- Complicité par fourniture de moyens : Expéditeur condamné pour s'être rendu complice du délit d'exercice de l'activité de transporteur public sans les inscriptions nécessaires, par suite d'un accroissement de charge de plus de 10%, parce qu'il avait fourni les moyens de commettre le délit en surchargeant le camion au-delà du poids prévu et autorisé (*TGI Saint-Dié 27/04/1972, cité au BT 1974.380*).

À l'exception de la surcharge routière, la coresponsabilité pénale du donneur d'ordre pouvait difficilement être engagée.

Certains transporteurs poursuivis invoquaient le deuxième alinéa de l'article 9 de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) aux termes duquel « *Les opérations de transport, qu'elles soient confiées à un tiers ou exécutées pour le compte propre de l'entreprise qui l'assure, ne doivent en aucun cas être conduites dans des conditions incompatibles avec la réglementation des conditions de travail et de sécurité. **La responsabilité de l'expéditeur et du commissionnaire, de l'affréteur, du mandataire, du destinataire ou de tout autre donneur d'ordre est engagée par les manquements qui leur sont imputables*** ». Mais cela n'avait pas de succès :

- Un transporteur poursuivi pour dépassement de la durée maximale de conduite, avait invoqué les délais d'acheminement trop brefs que lui avait imposé son affréteur. Le juge n'avait pas suivi cet argument, estimant que le gérant de l'entreprise de transport avait omis, lorsqu'il avait mis pour une durée qu'il connaissait, son chauffeur et son camion à la disposition de l'affréteur, *de se renseigner sur les opérations de transport à effectuer et de prendre le cas échéant toute mesure d'organisation interne pour doubler l'équipage* (CA Douai, ch. corr., 11 juin 1991, R., BTL 1991.589),
- Un affréteur avait été condamné, en sa qualité de donneur d'ordre ayant autorité de fait sur le conducteur préposé de l'affrété, pour manquements à la réglementation du travail et de la sécurité (article 9 de la LOTI). Le conducteur du véhicule contrôlé, qui avait dépassé largement la durée de conduite journalière, avait déclaré aux gendarmes qu'il avait reçu les ordres de l'affréteur lui impartissant de procéder à une livraison dans un délai qui l'avait mis dans l'impossibilité de respecter la réglementation, compte tenu des distances à parcourir. L'arrêt d'appel fut cassé au motif « *qu'en omettant de rechercher quelles étaient les caractéristiques de l'ordre impartit au prévenu et de vérifier si celui-ci impliquait que le transport concerné soit réalisé dans des conditions d'horaires irrégulières* », les juges du fond n'avaient pas justifié leur décision (Cass. crim. 17 nov. 1992, pourvoi n°91-84.451, T.).

Au vu de cette jurisprudence, un commentaire avisé avait souligné la nécessité de remédier à l'insuffisance de l'article 9 de la LOTI et d'instaurer un texte réprimant les pratiques contractuelles qui rendaient l'infraction inévitable<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> BTL 1991.589

En 1991, le Ministre des Transports interrogea le Conseil d'Etat pour savoir si le deuxième alinéa de l'article 9 de la LOTI pourrait servir de fondement à des textes réglementaires permettant de rechercher la responsabilité pénale d'un donneur d'ordre à l'occasion d'infractions aux réglementations relatives aux temps de conduite et de repos et à la sécurité routière, commises par le transporteur routier de marchandises auquel cet ordre aurait été adressé. Le Conseil d'Etat répondit que ces dispositions ne pouvaient, ni directement, ni par l'intermédiaire de textes réglementaires qui seraient pris pour son application, servir de fondement à des actions pénales dirigées contre des donneurs d'ordre à l'occasion d'infractions par des entreprises de transport routier de marchandises.

En revanche, il indiqua qu'il était néanmoins possible d'atteindre cet objectif par d'autres voies du droit et que l'on pouvait donc envisager d'adopter, sur le fondement de l'article 37 de la constitution, des textes réglementaires définissant et réprimant, à titre d'infraction spécifique, l'incitation à méconnaître la réglementation des conditions de travail et de sécurité applicable aux transports routiers de marchandises, qui serait imputable à tous ceux qui peuvent être regardés comme des donneurs d'ordre aux entreprises concernées.

En 1992, le décret n°92-699 a ainsi créé des infractions particulières qui permettent de sanctionner le donneur d'ordre lorsque son comportement est à l'origine d'une infraction, même contraventionnelle, commise par le transporteur.

Les dispositions de ce décret ont été intégrées dans les articles R.121-1 à R.121-5 du Code de la route.

Pour abréger son intitulé particulièrement long, le décret n°92-699 est généralement désigné par les praticiens comme le décret « *coresponsabilité* ». Ce terme n'est défini ni par le Code pénal, qui ne connaît que la complicité, ni par la doctrine qui ne s'est attaché qu'à décrire les « co-auteurs » d'une infraction, ni par la jurisprudence.

Le choix du terme « coresponsabilité » a peut-être été suscité par les deux volets de ce décret, lesquels instaurent un double régime de responsabilité pénale qui permet de condamner le transporteur en tant qu'employeur (Titre Ier) et le donneur d'ordre du transporteur (Titre II), d'où l'idée de parler de « coresponsabilité ».

Mais ce décret crée, selon nous, une autre sorte de coresponsabilité qui est, cette fois, particulière à son Titre II puisque celui-ci permet de sanctionner le donneur d'ordre qui a amené le transporteur à commettre une infraction. Il est donc intéressant de s'interroger sur le lien qui unit ces deux acteurs dans la commission de l'infraction.

➤ **Peut-on considérer le donneur d'ordre comme le complice du transporteur ?**

On pourrait en effet considérer que le décret « coresponsabilité » a instauré une sorte de complicité du donneur d'ordre, laquelle n'existait pas à l'époque pour les contraventions. Comme le ferait un complice, au sens de l'article 121-7, alinéa 2 du Code pénal (complicité par assistance ou instigation), le donneur d'ordre aide à la commission de l'infraction (fausse déclaration du poids du chargement) ou la provoque par des ordres donnés au transporteur.

Ce dispositif se distingue néanmoins de la complicité dans la mesure où il crée, par certaines de ses dispositions, une infraction principale et autonome propre au donneur d'ordre, en ce sens que celui-ci pourrait être condamné alors même que l'autre infraction (celle du transporteur) n'aura pas été commise, ce qui n'est pas possible en matière de complicité.



L'article R.121-5° punit en effet le donneur d'ordre qui aura donné au transporteur des instructions incompatibles avec le respect des dispositions énumérées par ledit article. Pour que le donneur d'ordre réalise l'infraction, il n'est donc pas indispensable que le transporteur se trouve effectivement en situation de surcharge ou d'excès de vitesse, mais il suffit de démontrer que son client lui a donné des instructions qui, manifestement, ne lui permettraient pas de respecter les diverses réglementations. Pour illustrer cette idée, nous pouvons prendre l'exemple d'un transporteur qui, se rendant chez un expéditeur pour charger une marchandise, subirait un contrôle sur route, lequel permettrait de constater que les instructions données par le donneur d'ordre et inscrites sur les documents de transport, ne permettraient pas au transporteur de respecter les diverses réglementations sur les limites de poids, les temps de conduite ou les limitations de vitesse.

On relève une autre différence entre ce dispositif et la complicité. Le complice encourt en principe les mêmes peines que l'auteur de l'infraction (C. pénal, art. 121-6). Sous l'empire des articles R.121-4° et R.121-5° du Code de la route, les infractions commises par le donneur d'ordre sont sanctionnées par une contravention de 5<sup>ème</sup> classe, alors que celles dont répond le transporteur peuvent consister en des contravention de 4<sup>ème</sup> classe (certains excès de vitesse ou certaines surcharges).

➤ **Peut-on considérer que le donneur d'ordre est co-auteur de l'infraction avec le transporteur ?**

Les co-auteurs d'une infraction commettent l'infraction :

- soit comme auteur matériel (commet lui-même l'infraction dans ses éléments matériels et intellectuels),
- soit comme auteur intellectuel (fait commettre matériellement l'infraction par un tiers)
- soit comme auteur médiateur ou indirect (laisse commettre l'infraction, en raison d'une omission fautive, par une personne placée sous son autorité, crée ou contribue à créer la situation qui permet la réalisation du dommage ou prend par les mesures permettant de l'éviter)

Il ne nous semble pas que, sous l'empire du décret « coresponsabilité », le donneur d'ordre et le transporteur puissent être qualifiés de co-auteurs dans la mesure où ils ne commettent pas la même infraction : chacun est auteur d'infractions particulières, visées par des textes distincts et référencées par des codes NATINFS également distincts (voir les tableaux en annexes).

Ainsi le donneur d'ordre commet les infractions prévues et réprimées par les articles R.121-4° (fausse déclaration de poids) ou R.121-5 (instructions incompatibles avec le respect des diverses réglementations), tandis que le transporteur commet les infractions prévues et réprimées par d'autres textes (ex : art. R.312-2 et suivants du Code de la route sur la surcharge, art. R.413-14 du Code de la route sur les vitesses maximales)



On peut donc considérer que, sous l'empire du Titre II du décret n°92-699, le donneur d'ordre et le transporteur ne sont ni complices ni co-auteurs des infractions visées, mais sont chacun auteurs d'infractions distinctes qui sont néanmoins liées par les circonstances.

Les dispositions des articles R 121-4 et R 121-5 du Code de la route constituent, dans l'arsenal juridique français, le principal dispositif permettant de sanctionner les deux protagonistes d'une opération de transport réalisée dans des conditions répréhensibles.

Il crée ainsi entre eux une forme de coresponsabilité qui entre évidemment dans le champ de l'étude.

### **A. Le contenu du décret « coresponsabilité »**

Le champ couvert par ce dispositif est large. Il vise les infractions au Code de la route, à la réglementation sociale sur les temps de conduite ou la durée du travail, ou bien encore à la réglementation relative au transport des aliments.

Comme l'intitulé du décret l'indique, deux personnes sont visées :

- le transporteur en sa qualité d'employeur (C. route, art. R.121-1 à R.121-3)

Initialement prévu pour sanctionner le seul « client » du transporteur, le décret s'est en effet accru, sous la pression des circonstances, de dispositions permettant également de sanctionner le transporteur, en sa qualité d'employeur, lorsque celui-ci a donné à un de ses salariés, chargé de la conduite d'un véhicule de transport de personnes ou de marchandises, des instructions incompatibles avec le respect des diverses réglementations sur les poids maximaux, sur les durées maximales de conduite et les durées minimales de repos, sur la durée quotidienne du travail dans les entreprises de transport routier et sur la durée hebdomadaire du travail.

- le donneur d'ordre (C. route, art. R.121-4 et R.121-5), c'est-à-dire l'expéditeur, le commissionnaire de transport, l'affréteur, le mandataire, le destinataire ou tout autre donneur d'ordre à un transporteur routier

Seule la responsabilité du donneur d'ordre intéresse le cadre de cette étude (C. route, art. R.121-4 et R.121-5) et, pour sa part, il peut être poursuivi sur la base de deux chefs d'incrimination.

#### **1. Fausse déclaration du poids d'un chargement placé à bord d'un véhicule**

Aux termes de l'article R.121-4 du Code de la route, est punissable le fait, pour un donneur d'ordre, de provoquer, directement ou par l'intermédiaire d'un mandataire ou d'un préposé, par une fausse déclaration du poids d'un chargement placé à bord d'un véhicule, un dépassement des limites de poids fixées par les articles R. 312-2, R. 312-4 et R. 312-6 du Code de la route.

## 2. Instructions incompatibles avec le respect de certaines dispositions

Aux termes de l'article R.121-5 du Code de la route, est punissable le fait, pour un donneur d'ordre, de donner, en connaissance de cause à tout transporteur routier de marchandises, ou à tout préposé de celui-ci, des instructions incompatibles avec le respect des dispositions :

1° De l'article 6 du règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985, relatives aux durées maximales de conduite journalière

Ne sont pas visées les règles relatives au repos journalier et hebdomadaire, alors que l'employeur (i.e. le transporteur) peut, quant à lui, être également sanctionné pour avoir donné des instructions incompatibles avec ces durées (Titre 1<sup>er</sup> du décret « coresponsabilité », art. R 121-2-2° du Code de la route).

2° Du second paragraphe de l'article 7 du décret n° 83-40 du 26 janvier 1983 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier

L'employeur (i.e. le transporteur) peut, en outre, être condamné pour avoir donné des instructions incompatibles avec le respect de l'article L 212-7 du Code du travail relatives à la durée hebdomadaire du travail.

3° Relatives aux vitesses maximales autorisées par le Code de la route

4° Des articles R. 312-2, R. 312-3 et R. 312-4 du Code de la route relatives aux limites de poids des véhicules (surcharge)

5° Des articles R. 433-1 à R. 433-3 du Code de la route relatives aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules concernant le poids du véhicule et les dimensions du chargement

En application de l'article 58 de l'arrêté du 20 juillet 1998 « *fixant les conditions techniques et hygiéniques applicables au transport des aliments* », il y a lieu d'ajouter à cette dernière énumération : le fait de donner en connaissance de cause des directives contraires aux dispositions de cet arrêté.

## B. Évaluation de l'application du décret « coresponsabilité »

Afin d'évaluer l'efficacité de ce dispositif, l'étude a porté sur les statistiques existantes, ainsi que sur le retour d'expérience des services verbalisateurs et répressifs.

Les statistiques, issues du casier judiciaire national et portant sur les années 1993 à 2005, ont été recueillies auprès du Pôle Études et Évaluations de la Direction des Affaires Criminelles et des Grâce (Ministère de la Justice).

Les services de contrôle des transports routiers des 22 Directions régionales de l'équipement ont été interrogés, ainsi que les Procureurs de la République de 36 Parquets répartis dans les 22 régions françaises.

### 1. Les condamnations prononcées sur le fondement du décret « coresponsabilité » (Casier Judiciaire)

Les statistiques issues du casier judiciaire recensent, pour chaque année et pour chaque NATINF<sup>7</sup>, le nombre d'infractions ayant donné lieu à condamnation définitive quel que soit leur ordre d'apparition dans le jugement.

Il faut noter que le cumul de ces infractions est supérieur au nombre réel de condamnations prononcées. En effet, deux ou plusieurs infractions peuvent être dénombrées pour une seule condamnation.

Il nous a paru intéressant de mettre en parallèle les statistiques recensées à partir des infractions commises par les donneurs d'ordre en tant que clients des transporteurs (Titre II du décret « coresponsabilité », art. R 121-4 et R 121-5 du Code de la route) et celles commises par les transporteurs en tant qu'employeurs (Titre Ier du décret « coresponsabilité », art. R 121-1 à R 121-3 du Code de la route), ceci afin de comparer leur taux de condamnation par les tribunaux.

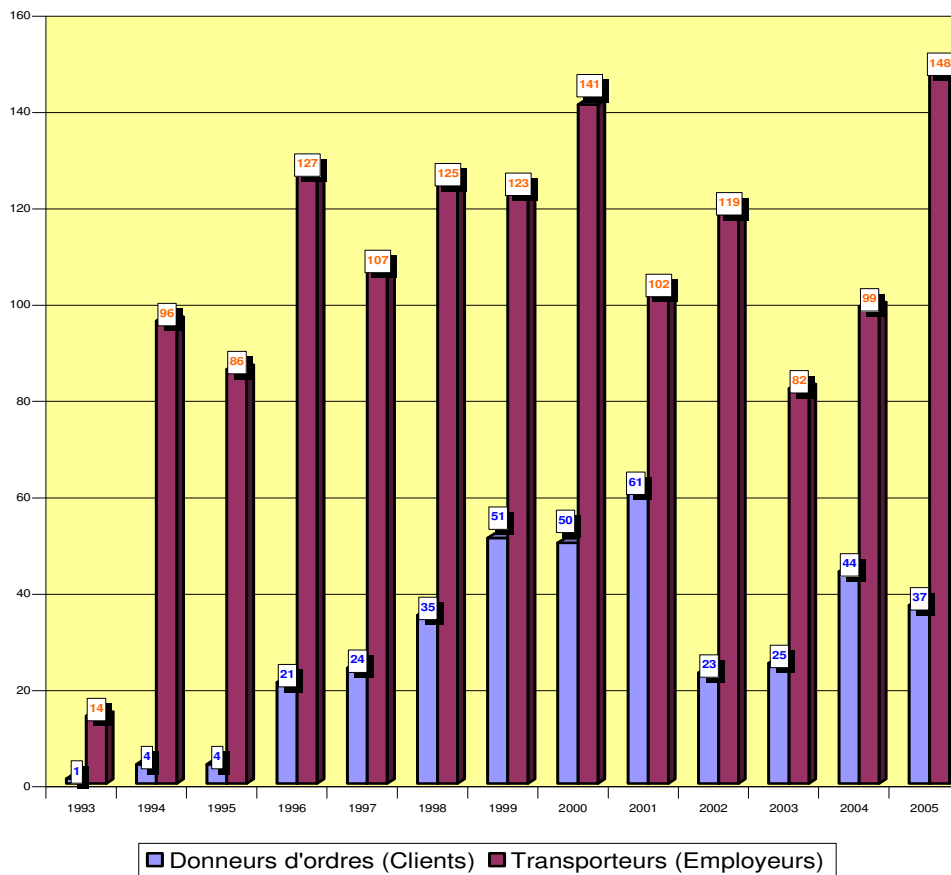
À cet égard, il faut tenir compte du fait que certaines des infractions imputées au transporteur par le décret « coresponsabilité » concernent aussi bien le transport de marchandises que le transport de personnes (10 infractions sur 12<sup>8</sup>), tandis que celles commises par les donneurs d'ordre se limitent au transport de marchandises (11 infractions), ce qui rend la comparaison moins fiable qu'on ne le souhaiterait.

---

<sup>7</sup> Les NATINFs sont des codes numériques attribués par le Ministère de la Justice à chaque infraction afin de faciliter l'enregistrement et le traitement des procédures.

<sup>8</sup> Le décret « coresponsabilité » prévoit une treizième infraction qui est, quant à elle, spécifique au seul transport de personnes (Incitation par l'employeur à l'excès de vitesse – Transport de personnes, NATINF 11834). Nous ne disposons pas du nombre d'infractions ayant donné lieu à condamnation pour cette infraction.

## Nombre d'infractions ayant donné lieu à condamnation entre 1993 et 2005



Source : Casier judiciaire, Ministère de la Justice

Pour 12 chefs d'infractions imputables au transporteur en tant qu'employeur, on recense 1369 infractions ayant donné lieu à condamnation, tandis que pour 11 chefs d'infractions imputables au donneur d'ordre, on recense seulement 380 infractions condamnées en 12 ans. Même si l'on double ce dernier chiffre (760) afin de compenser le fait que les 1369 infractions concernent à la fois le transport de marchandises et de personnes, on est encore loin du nombre d'infractions ayant abouti à la condamnation de transporteurs.

Les statistiques font ressortir un taux de condamnation très modeste des donneurs d'ordres.

Les dispositions qui permettent de condamner les transporteurs qui, en tant qu'employeurs, incitent leurs salariés à enfreindre les diverses réglementations, sont plus souvent appliquées que celles qui permettent de condamner les clients des transporteurs.

Ceci confirme la tendance constatée lors d'une enquête réalisée en 2000 par le Bulletin des Transports et de la Logistique, selon laquelle les condamnations prononcées entre 1993 et 1998 sur le fondement de ce texte l'étaient principalement contre les transporteurs en tant qu'employeurs (328 condamnations contre 67 prononcées contre les donneurs d'ordre).

Les Parquets et les DRE interrogées dans le cadre de notre enquête ont confirmé que, bien que l'incitation par l'employeur demeure difficile à prouver, elle est plus souvent relevée que celle émanant du donneur d'ordre.

Toujours d'après ces statistiques, et en ce qui concerne les infractions imputables aux donneurs d'ordre, celles les plus souvent relevées et sanctionnées sont **l'incitation au dépassement du poids total autorisé en charge (130 infractions) et du poids total roulant autorisé (100 infractions)**. Si l'on y ajoute les infractions pour fausse déclaration du poids d'un chargement (47), celles pour incitation au dépassement du poids maximal autorisé par essieu (9) et celles concernant le transport exceptionnel (3 + 3), on aboutit à 292 infractions liées à la **surcharge**, sur un total de 380 infractions commises par les donneurs d'ordre (soit 77% contre 22% d'incitations à la surcharge commises par les transporteurs en tant qu'employeurs).

Les articles R 121-4 et R 121-5 du Code de la route sont donc essentiellement utilisés pour condamner les donneurs d'ordre en cas de **surcharge**

On peut également relever une soixantaine d'infractions pour incitation au dépassement de la durée de conduite journalière.

Concernant les infractions imputables aux transporteurs en tant qu'employeurs (*Titre I du décret coresponsabilité*), celles les plus souvent relevées concernent la réglementation sur les temps de conduite et de repos :

- Incitation à dépasser la durée maximale de conduite journalière : 426 infractions
- Incitation au non-respect des règles sur le repos journalier : 399 infractions

Viennent ensuite les incitations à circuler avec un véhicule dont le poids réel excède le PTAC (194 infractions) et les incitations à dépasser la durée hebdomadaire maximale de travail effectif (103 infractions).

**Donneurs d'ordre - Nombre d'infractions ayant donné lieu à condamnation (marchandises)<sup>9</sup>**

Infraction Année	Fausse déclaration sur le poids d'un chargement R 121-4 NATINF 11 841	Incitation à dépasser la durée de conduite journalière R 121-5-1° NATINF 11 843	Incitation à dépasser la durée quotidienne maximale de travail effectif R 121-5-2° NATINF 11 847	Incitation à l'excès de vitesse – Transport routier de marchandises R 121-5-3° NATINF 11 831
<b>1995</b>	-	2	2	-
<b>1996</b>	1	7	3	-
<b>1997</b>	3	6	3	-
<b>1998</b>	4	6	5	-
<b>1999</b>	7	6	1	1
<b>2000</b>	10	8	-	-
<b>2001</b>	9	9	1	-
<b>2002</b>	2	4	2	-
<b>2003</b>	5	4	-	-
<b>2004</b>	1	7	1	-
<b>2005</b>	5	1	2	-
<b>TOTAL</b>	<b>47</b>	<b>60</b>	<b>20</b>	<b>1</b>

<sup>9</sup> Les infractions ayant donné lieu à condamnation recensent le nombre d'infractions ayant donné lieu à condamnation définitive quel que soit leur ordre d'apparition dans le jugement. Il faut noter que le cumul de ces infractions est supérieur au nombre réel de condamnations prononcées. En effet, deux ou plusieurs infractions peuvent être dénombrées pour une seule condamnation.

<b>Infraction</b> <b>Année</b>	<b>Incitation à l'excès de vitesse –  Transport routier march. dang.  ou transp. exceptionnel  R 121-5-3°  NATINF 11 833</b>	<b>Incitation au dépassement du  poids maximal autorisé par  essieu  R 121-5-4°  NATINF 11 838</b>	<b>Incitation au dépassement du  poids total autorisé en charge  (PTAC)  R 121-5-4°  NATINF 11 836</b>	<b>Incitation au dépassement du  poids total roulant autorisé  (PTRA)  NATINF 11 840I</b>
<b>1993</b>				1
<b>1994</b>	-	1	2	1
<b>1995</b>	-	-	-	-
<b>1996</b>	-	-	7	3
<b>1997</b>	-	-	7	5
<b>1998</b>	-	-	15	5
<b>1999</b>	-	-	13	23
<b>2000</b>	-	2	15	15
<b>2001</b>	-	1	22	19
<b>2002</b>	-	1	7	7
<b>2003</b>	-	1	10	3
<b>2004</b>	1	2	19	10
<b>2005</b>	6	1	13	8
<b>TOTAL</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>130</b>	<b>100</b>



<b>Infraction</b>          <b>Année</b>	<b>Incitation a dépassement sans autorisation de transport exceptionnel des limites réglementaires de poids R 121-5-5° NATINF 22 607</b>	<b>Incitation au non-respect des limites de poids ou de dimensions prescrites dans l'autorisation de transport exceptionnel R 121-5-5° NATINF 22 608</b>
<b>1994</b>	-	-
<b>1995</b>	-	-
<b>1996</b>	-	-
<b>1997</b>	-	-
<b>1998</b>	-	-
<b>1999</b>	-	-
<b>2000</b>	-	-
<b>2001</b>	-	-
<b>2002</b>	-	-
<b>2003</b>	1	1
<b>2004</b>	2	1
<b>2005</b>	-	1
<b>TOTAL</b>	<b>3</b>	<b>3</b>

**Employeurs - Nombre d'infractions ayant donné lieu à condamnation (personnes et marchandises)**

Infraction Année	Incitation à circuler avec un ensemble de véhicules, un véhicule articulé ou un train double dont le poids total roulant réel excède le PTRR pour le véhicule tracteur R 121-3 NATINF 11 839	Incitation à circuler avec un train routier dont le poids réel de la ou des remorques excède 1,3 fois le poids réel du véhicule tracteur R 121-3 NATINF 22 604	Incitation à circuler avec un véhicule dont le poids réel excède le PTAC R 121-3 NATINF 11 835	Incitation à circuler avec un véhicule dont un essieu support une charge réelle excédant le poids maximal autorisé R 121-3 NATINF 11 837
1993			1	-
1994	-	-	1	-
1995	-	-	1	-
1996	1	-	6	-
1997	1	-	2	1
1998	1	-	5	-
1999	6	-	5	-
2000	9	-	15	-
2001	11	-	16	1
2002	11	-	27	2
2003	10	-	19	1
2004	12	-	43	1
2005	15	1	53	14
<b>TOTAL</b>	<b>77</b>	<b>1</b>	<b>194</b>	<b>20</b>

<b>Année</b> \ <b>Infraction</b>	<b>Incitation à circuler sans autorisation de transport exceptionnel avec un véhicule dont le poids total excède les limites réglementaires R 121-3 NATINF 22 605</b>	<b>Incitation à dépasser la durée hebdomadaire maximale de travail effectif R 121-2-4° NATINF 11 848</b>	<b>Incitation à dépasser la durée maximale de conduite journalière R 121-2-1° NATINF 11 842</b>	<b>Incitation à dépasser la durée quotidienne maximale de travail effectif R 121-2-3° NATINF 11 846</b>
<b>1993</b>	-	-	5	-
<b>1994</b>	-	19	32	6
<b>1995</b>	-	-	49	2
<b>1996</b>	-	9	51	2
<b>1997</b>	-	8	48	2
<b>1998</b>	-	17	53	7
<b>1999</b>	-	6	40	5
<b>2000</b>	-	9	47	7
<b>2001</b>	-	7	26	7
<b>2002</b>	1	10	31	6
<b>2003</b>	2	4	15	7
<b>2004</b>	2	5	13	3
<b>2005</b>	4	9	16	5
<b>TOTAL</b>	<b>9</b>	<b>103</b>	<b>426</b>	<b>59</b>

<b>Infraction</b>  <b>Année</b>	<b>Incitation à l'excès de vitesse</b> <b>R 121-1</b> <b>NATINF 11 830</b>	<b>Incitation à l'excès de vitesse –</b> <b>Transp. de marchandises</b> <b>dangereuses ou transp.</b> <b>exceptionnel</b> <b>R 121-1</b> <b>NATINF 11 832</b>	<b>Incitation au non-respect des règles sur</b> <b>le repos hebdomadaire</b> <b>R 121-2-2°</b> <b>NATINF 11 845</b>	<b>Incitation au non-respect des règles sur</b> <b>le repos journalier</b> <b>R 121-2-2°</b> <b>NATINF 11 844</b>
<b>1993</b>	2	-	2	4
<b>1994</b>	1	-	5	32
<b>1995</b>	-	-	-	34
<b>1996</b>	-	-	2	56
<b>1997</b>	2	-	5	38
<b>1998</b>	2	-	3	37
<b>1999</b>	2	-	16	43
<b>2000</b>	1	-	7	46
<b>2001</b>	1	-	8	25
<b>2002</b>	-	-	7	24
<b>2003</b>	2	-	1	21
<b>2004</b>	2	-	1	17
<b>2005</b>	4	2	3	22
<b>TOTAL</b>	<b>19</b>	<b>2</b>	<b>60</b>	<b>399</b>

## 2. Les statistiques communiquées par les services de contrôles

Parmi les DRE interrogées, quelques unes nous ont communiqué des statistiques permettant d'avoir une approche « régionale » de l'application du dispositif.

### 2.1. DRE Bretagne

La Division Transports de cette DRE a pu effectuer un travail précis de recensement sur plusieurs années (2003 à 2006). Au cours de ces quatre années, treize procédures ont été dressées par cette DRE pour 77 infractions constatées :

**2003** : 4 procédures

**2004** : 5 procédures contre le même donneur d'ordre

**2005** : 2 procédures

**2006** : 2 procédures

Les procès-verbaux ont été dressés à la suite des contrôles en entreprises (5) ou lors de contrôles sur route (8).

Ces 77 infractions se répartissent de la façon suivante :

NATINF	Intitulé	Nombre d'infractions
11836	Incitation au dépassement du PTAC	65
11841	Fausse déclaration du poids du chargement	6
11843	Incitation au dépassement de la durée maximale de conduite journalière	4
11840	Incitation au dépassement du PTR	2

Les procès-verbaux font ressortir une application du dispositif légèrement plus fréquente à l'égard des donneurs d'ordre non professionnels du transport (un producteur d'aliments pour volaille, une coopérative agricole, un magasin de marées, une scierie, un silo à céréales) qu'à l'égard des donneurs d'ordre professionnels du transport (un transporteur propriétaire des remorques tractées par le transporteur, un commissionnaire de transport, un transporteur en compte propre utilisant ses véhicule ou les services d'un autre transporteur).

L'issue judiciaire de seulement 10 procédures sur 13 est connue par la DRE : quatre procès-verbaux ont donné lieu à condamnation, quatre ont été classés sans suite, et deux ont fait l'objet d'une relaxe.

Les amendes infligées vont de 31,25 € à 500 € par infraction. Quant aux ordonnances pénales, elles vont de 500 à 1 000 euros. Le montant des peines d'amende prononcées paraît à la fois faible par rapport au nombre d'infractions commises, et disproportionné entre les différentes procédures. Ainsi par exemple, l'une de ces procédures, qui avait été dressées pour quatre infractions, a donné lieu à une ordonnance pénale de 1 000 euros, tandis qu'une autre procédure dressée pour 32 infractions a également abouti à une ordonnance pénale de 1 000 euros.

Les explications avancées tiennent à la différence de statuer selon les tribunaux et selon les juges, ainsi qu'au passé judiciaire des personnes ou des entreprises condamnées. Par ailleurs, il est patent de constater que plus il y a d'infractions et plus le montant des amendes est proportionnellement faible. Enfin, pour l'allègement des procédures (éviter un jugement contradictoire en audience), il est important pour les magistrats que l'ordonnance ne soit pas contestée, d'où une certaine mesure dans l'application de la sanction.

## 2.2. DRE Picardie

En 2006, le service de contrôle de la DRE Picardie a dressé 5 procès-verbaux pour coresponsabilité :

<b>NATINF</b>	<b>Intitulé</b>	<b>Nombre d'infractions</b>
11836	Incitation au dépassement du PTAC	4
22607	Incitation au non-respect des limites de poids ou de dimensions prescrites dans l'autorisation de transport exceptionnel	1

### 2.3. DRE Languedoc-Roussillon

La DRE Languedoc Roussillon a relevé, depuis 2000, 91 infractions.

#### Contrôles sur route

NATINF	Année	Nombre
11836	2000	4
11836	2001	11
11836	2002	2
11836	2003	1
11836	2004	12
11836	2005	8
11836	2006	8
11838	2000	1
11838	2006	1
11840	2000	13
11840	2003	1
11840	2004	16
11840	2005	5
11841	2000	1
		<b>84</b>

#### Contrôles en entreprises

NATINF	Année	Nombre
11840	2004	<b>7</b>

#### Total par NATINF

NATINF	Intitulé	Nbre d'infractions
11836	Incitation au dépassement du PTAC	<b>46</b>
11838	Incitation au dépassement du PMA par essieu	<b>2</b>
11840	Incitation au dépassement du PTRA	<b>42</b>
11841	Fausse déclaration du poids du chargement	<b>1</b>

## 2.4. DRE Alsace

Entre 2000 et 2006, 60 procédures ont été rédigées par les contrôleurs des transports terrestres sur le fondement du décret coresponsabilité.

99% de ces procédures ont visé l'article R 121-5-4° du Code de la route : instructions du donneur d'ordre incompatibles avec le respect des dispositions du Code de la route relatives aux limites de poids des véhicules.

La majorité de ces procédures ont été dressées à l'encontre d'un même donneur d'ordre : une scierie.

La suite judiciaire d'une seule de ces procédures a pu nous être communiquée : une amende de 600 euros. Le prévenu a fait appel devant la Cour d'appel de Colmar.

L'enquête réalisée auprès des DRE confirme la tendance, illustrée par les statistiques du Ministère de la Justice, d'une application du dispositif essentiellement en matière de **surcharge**, avec une prédilection pour l'article R 121-5 du Code de la route qui sanctionne les **instructions incompatibles** avec le respect des réglementations sur les poids maximaux

Le problème de la surcharge des véhicules est revenu de façon récurrente dans les entretiens. Au dire des personnes interrogées, elle concerne aussi bien le transport de colis que le transport de vrac. Toutefois, il semble que la verbalisation des donneurs d'ordre soit plus fréquente en transport de vrac (céréales, aliments pour animaux, sable, graviers, béton, bois). À défaut de pouvoir vérifier si la pratique de la surcharge est plus fréquente dans ce type de trafic, nous pouvons néanmoins considérer que la mise en cause du donneur d'ordre est plus facile en transport de vracs où le transport est commandé par un seul donneur d'ordre. En transport de colis, et surtout en groupage, il est plus difficile de déterminer quel envoi a provoqué la surcharge du véhicule.

Les pratiques de surcharge sont diverses (mention sur le document de transport du poids net de la marchandise au lieu du poids brut, mention d'un poids minoré, établissement du bon de pesée avant de rajouter une quantité supplémentaire de marchandise, position particulière du véhicule sur le pont-basculé permettant de réduire son poids à la pesée, etc.).

Tous les maillons de la chaîne du transport peuvent trouver un intérêt cette pratique : les chargeurs, les commissionnaires de transport et les transporteurs. Un des contrôleurs interrogés souligne ainsi que la surcharge routière est économiquement intéressante à la fois pour le chargeur (qui se voit facturer moins de transports) et pour le transporteur qui facture la surcharge au client tout en réduisant le nombre de transports.



### **3. L'appréhension du dispositif par les services judiciaires et les services de contrôle**

#### **3.1. Le contentieux pénal du « transport public routier » : un contentieux de masse parmi d'autres**

La charge de travail et le manque de moyens des Parquets ne leur permettent de passer que peu de temps sur les multiples procédures initiées en pénal transport, et encore moins sur l'éventuelle responsabilité pénale du client du transporteur.

En matière contraventionnelle, afin de gagner du temps dans la poursuite et de profiter de l'expérience des DRE, des conventions ont été conclues entre certains Parquets et certaines DRE en matière d'ordonnances pénales. Celles-ci sont en quelque sorte des jugements « par courrier » puisque le prévenu ne comparaît pas devant le tribunal.

Il existe deux cas de figure :

- soit l'infraction est constatée par des contrôleurs de la DRE qui dressent alors le procès-verbal, éventuellement complété par les déclarations du pénalement responsable, et l'envoient au Parquet qui rédige une proposition de réquisition d'ordonnance pénale à l'intention du président du tribunal,

- soit l'infraction est constatée par les services de police et de gendarmerie qui procèdent aux auditions et aux enquêtes nécessaires et transmettent au parquet. Celui-ci transmet à la DRE compétente qui rend un avis sur l'opportunité des poursuites et rédige une proposition de réquisition d'ordonnance pénale. Si le Parquet suit cette réquisition, il la transmet au président du tribunal.

On constate également que le traitement de ce contentieux est souvent confié à des substituts en début de carrière qui ne le conservent que quelques années.

En outre, le contentieux « transport » est complexe et nécessiterait presque une juridiction spécialisée. À cet égard, seuls les gros tribunaux disposent de substitut ou de sections spécialisées.

#### **3.2. Un dispositif peu connu et appliqué de façon inégale**

Certains Parquets ne connaissent pas les dispositions des articles R 121-4 et R 121-5 du Code de la route. À cet égard, nous pensons que les entretiens réalisés lors de l'enquête ont eu un effet de sensibilisation.

En revanche, un nombre important de Parquets connaissent le dispositif mais ne l'appliquent jamais.

D'autres, plus rares, déclarent le connaître et l'appliquer.

Plusieurs raisons sont avancées pour expliquer cette application modeste du dispositif.

D'une façon générale, les Parquets ont déclaré ne jamais, ou très rarement, rencontrer ces infractions, que ce soit dans les procès-verbaux, dans les réquisitions d'ordonnances pénales ou les avis à Parquet établis par les DRE.

Bon nombre de Parquets déclarent aussi que, face à la masse des procès-verbaux à traiter, ils poursuivent principalement le conducteur du véhicule et son employeur, c'est-à-dire le responsable de l'entreprise de transport. Selon eux, il est en effet plus facile de rendre une ordonnance pénale ne condamnant que le transporteur puisqu'il suffit de constater que lui-même ou son chauffeur a commis une infraction (surcharge, excès de vitesse, temps de conduite excessif).

La poursuite du donneur d'ordre est plus difficile puisque le Ministère Public doit recueillir la preuve d'« *instructions* » données « *en connaissance de cause* » par le donneur d'ordre<sup>10</sup>. Les Parquets ont donc tendance à ne poursuivre que l'entreprise de transport, excepté s'ils sont en présence d'éléments précis et étayés pour poursuivre également le donneur d'ordre.

Quant aux services de contrôles, les réponses sont très diverses d'une région à l'autre. Certains l'appliquent très souvent, d'autres moins, et certains indiquent ne l'appliquer que très rarement.

Parmi les services de contrôles qui l'appliquent peu, on peut ressentir un sentiment de déception face à une certaine distorsion entre le travail effectué sur le terrain et les suites qui sont données par les services de la justice. S'ils ont dans les premiers temps, appliqué le dispositif « *coresponsabilité* », certains services de contrôles ont eu le sentiment de ne pas être suivis par les Parquets, les procédures engagées n'aboutissant que rarement à la condamnation des donneurs d'ordre. De même, certains se déclarent déçus par le montant des amendes prononcées contre les donneurs d'ordre, alors que la potentialité du risque est élevée.

### 3.3 Une procédure complexe

Les services de contrôle soulignent la difficulté à rassembler les éléments permettant de verbaliser les donneurs d'ordre. Il nous a notamment été dit que, sauf cas exceptionnel de preuve flagrante des instructions du donneur d'ordre, le contrôleur qui procède à un contrôle sur route ou en entreprise ne dispose pas des preuves suffisantes pour lui permettre de dresser un procès-verbal à l'encontre du client du transporteur. Ce n'est que lorsqu'il acquiert de forts soupçons et des éléments de preuve permettant de mettre en cause la responsabilité du donneur d'ordre que le contrôleur dresse un procès-verbal.

C'est ensuite au Parquet de décider d'ouvrir une instruction et d'ordonner une enquête plus poussée, des auditions ou des confrontations, lesquelles seront généralement effectuées par les services de police et de gendarmerie. Ces mesures sont jugées nécessaires et les Parquets se contentent rarement d'adresser une ordonnance pénale au donneur d'ordre. En effet, les juges du siège ne se satisfont pas souvent du seul procès-verbal dressé par le service de contrôle, mais requièrent au moins l'audition du prévenu afin qu'il puisse faire valoir ses arguments de défense.

Les Parquets nous indiquent que de telles mesures sont lourdes à mettre en œuvre, les enquêtes difficiles à mener ne serait-ce que pour déterminer la personne pénalement responsable, tout ceci pour un résultat très aléatoire quant à la condamnation qui sera prononcée. À l'exception des cas où le donneur d'ordre reconnaît l'infraction, les seules auditions permettent rarement au Parquet de se faire une conviction sur la culpabilité du donneur d'ordre, puisqu'il s'agit de sa parole contre celle du transporteur.

---

<sup>10</sup> Voir infra p. 34

Les Parquets n'ordonnent donc une enquête que s'ils disposent de suffisamment d'éléments permettant de penser que le donneur encourt une responsabilité. Il s'agit généralement d'affaires dans lesquelles d'autres infractions plus graves ont été relevées.

La poursuite du donneur d'ordres est encore plus difficile dans les régions frontalières (ex : Rhône Alpes) lorsque les donneurs d'ordres sont étrangers. Il faut alors le dénoncer aux autorités de son État et saisir le parquet du tribunal de son lieu d'établissement. Il est donc plus facile de sanctionner le transporteur en lui réclamant le paiement d'une consignation.

L'étude des procès-verbaux que nous avons pu consulter et des suites judiciaires qui leur ont été données, nous incite à dresser un tableau un peu moins pessimiste. Certes, les données sur lesquelles nous avons pu travailler sont limitées dans la mesure où seule une DRE a pu nous communiquer un dossier complet permettant de comparer les procès-verbaux et les suites judiciaires qui leur ont été données. Toutefois, ces dossiers attestent que l'application du dispositif n'est pas impossible et qu'elle a dans certain cas des résultats. La constatation de l'infraction peut être faite de façon assez complète par une enquête des contrôleurs des transports terrestres dans l'entreprise de transport et chez le donneur d'ordre, enquête permettant d'examiner les conditions de passation des commandes de transport et de réalisation des transports.

### C. Les difficultés d'application du décret « coresponsabilité »

Les statistiques nationales issues du casier judiciaire démontrent clairement que les condamnations des donneurs d'ordre prononcées depuis 1993 sur le fondement des articles R 121-4 et R 121-5 du Code de la route sont particulièrement peu nombreuses. Il est à noter que les condamnations prononcées contre les transporteurs, en tant qu'employeurs, sur le fondement des articles R 121-1, R 121-2 et R 121-3 du Code de la route le sont aussi, mais d'une façon moindre.

Eu égard au nombre important de condamnations qui sont régulièrement prononcées contre les entreprises de transport, notamment pour surcharges ou infractions à la réglementation européenne sur les temps de conduite et de repos, on peut penser que cette faible application du décret « coresponsabilité » s'explique notamment par le libellé de ces infractions qui requiert la preuve d'un certain nombre d'éléments. Ce sentiment est confirmé par l'enquête effectuée auprès des Parquets et des Services Transport des Directions Régionales de l'Équipement. La difficulté consiste en effet à obtenir des éléments probants caractérisant l'infraction (ordres écrits, consignes de route, bons de pesée ou de chargement, lettre de voiture, etc.).

C'est aussi la légitimité même du dispositif qui est parfois mise en cause. En effet, le fait de faire peser une responsabilité pénale sur le client du transporteur, en raison des instructions qu'il a pu donner à ce dernier, revient pour certains à mettre à la charge des donneurs d'ordre un devoir de contrôle sur l'activité de leurs prestataires « transport », dont on peut se demander s'il est à la fois légitime et réalisable.

#### 1. Une fausse déclaration du donneur d'ordre entraînant une surcharge (C. route, art. 121-4°, NATINF 11841)

La surcharge est la seule infraction visée par l'article R 121-4 qui sanctionne « *Le fait, pour tout expéditeur, commissionnaire, affréteur, mandataire, destinataire ou tout autre donneur d'ordre à un transporteur routier de marchandises, directement ou par l'intermédiaire d'un mandataire ou d'un préposé, de provoquer, par une fausse déclaration du poids d'un chargement placé à bord d'un véhicule, un dépassement des limites de poids fixées par les articles R. 312-2, R. 312-4 et R. 312-6* ».

La preuve de l'infraction, c'est-à-dire la fausse déclaration du poids, est généralement rapportée par la comparaison entre le poids inscrit sur le document de transport ou sur le bon de pesée établi au chargement, et le poids révélé par le pesage du véhicule lors du contrôle.

Pour certaines DRE, l'émission par le donneur d'ordre du document (lettre de voiture, bon de pesée) sur lequel est mentionné le faux poids, ou bien sa signature apposée sur le document établi par le transporteur, valent « fausse déclaration du poids » et suffisent à entraîner la verbalisation. Cependant, pour certains Parquets, la simple signature du document de transport par le donneur d'ordre ne suffit pas à prouver une « fausse déclaration » et ils estiment que d'autres éléments sont nécessaires pour entrer en voie de condamnation.

La preuve de la responsabilité du donneur d'ordre est en revanche flagrante lorsque le contrôleur se trouve en présence de deux tickets de pesée : l'un, destiné au contrôle et mentionnant le poids officiel, l'autre, établi pour la facturation et mentionnant le poids officieux pesé après avoir rajouté un peu de marchandise dans le véhicule.

Nombre de contrôleurs ont néanmoins indiqué que, souvent, ils ne sont pas en présence d'une « déclaration » du poids parce que celui-ci n'est pas mentionné sur la lettre de voiture, ou bien parce que les établissements chargeurs ne pèsent pas les envois (ex : petites scieries dépourvues de moyens de pesée) ou n'émettent pas de bons de pesée. Les contrôleurs se trouvent alors dans l'incapacité de verbaliser le donneur d'ordre sur le fondement de ce NATINF.

La verbalisation s'avère également difficile lorsque le transporteur a effectué plusieurs chargements chez plusieurs donneurs d'ordre puisqu'il est alors impossible d'imputer la surcharge à l'un ou à l'autre de ces donneurs d'ordre, sauf à décharger le véhicule et vérifier tous les poids déclarés. D'ailleurs, les verbalisations dont nous avons pu avoir connaissance ont toutes été dressées à l'occasion de transport de lots complets pour un même donneur d'ordre.

## 2. Des instructions incompatibles données en connaissance de cause (C. route, art. 121-5°)

Selon l'article R 121-5 du Code de la route « Le fait, pour tout expéditeur, commissionnaire, affréteur, mandataire, destinataire ou tout autre donneur d'ordre, en connaissance de cause, de donner à tout transporteur routier de marchandises, ou à tout préposé de celui-ci, des instructions incompatibles avec le respect des dispositions

1° De l'article 6 du règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985, relatives aux durées maximales de conduite journalière ;(NATINF 11843)

2° Du second paragraphe de l'article 7 du décret n° 83-40 du 26 janvier 1983 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier, (NATINF 11847)

3° Relatives aux vitesses maximales autorisées par le présent code ;(NATINF 11831 et 11833)

4° Des articles R. 312-2, R. 312-3 et R. 312-4, relatives aux limites de poids des véhicules ;(NATINF 11836, 11838, 11840, 22606)

5° Des articles R. 433-1 à R. 433-3 relatives aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules concernant le poids du véhicule et les dimensions du chargement, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe ». (NATINF 22607 et 22608)

De par les éléments de preuve qu'il requiert, c'est ce dispositif qui, selon les personnes interrogées, pose les plus importantes difficultés d'application.

Paradoxalement, et au vu des statistiques émanant du Ministère de la Justice et des Directions Régionales de l'Équipement, il est plus appliqué en matière de surcharge (245 infractions condamnées entre 1993 et 2005, *source Casier Judiciaire*) que son homologue, l'article R. 121-4 du Code de la route (47 entre 1993 et 2005) qui est généralement présenté comme plus facilement applicable.

Les difficultés d'application de ce texte résident essentiellement dans la preuve des instructions et de l'élément intentionnel.

### 2.1. Des instructions

Il y a lieu de prouver l'existence d'instructions données par le donneur d'ordre au transporteur. Les Directions Régionales de l'Équipement interrogées s'accordent pour constater que la preuve d'instructions, en tant que telles, est généralement impossible à rapporter, dans la mesure où « *les contrôleurs des transports terrestres ne trouvent pratiquement plus d'ordres écrits dans les documents remis par les conducteurs* ». S'ils en trouvent, ils sont généralement compatibles avec le respect de la réglementation, mais contredits par des instructions orales.

Notons aussi que, pour des raisons commerciales, les transporteurs pris en infraction vont rarement déclarer qu'ils ont agi sur instruction de leur client. S'ils invoquent les ordres reçus, la dénonciation ne va pas plus loin et, sauf exception, ils n'iront pas jusqu'à témoigner ou

fournir au service de contrôle les éléments permettant de verbaliser le donneur d'ordre. Selon une DRE interrogée, « *Les relations commerciales ne cohabitent pas bien avec la rigueur pénale* ». Néanmoins, d'après les procédures que nous avons pu consulter, un contrôle dans l'entreprise du transporteur où peuvent notamment être examinés les lettres de voitures, les bons des livraisons ou les feuilles d'enregistrement (disques) peuvent, à notre avis, permettre de déceler, si ce n'est des « instructions », au moins les pratiques de clients peu respectueux des réglementations.

À cet égard, il y a lieu de signaler une différence terminologique qui, à notre avis, peut porter à confusion et entraîner une distorsion entre les éléments de preuve qui sont recherchés par les services de contrôles et ceux qui sont requis par les Parquets. En effet, si l'article R 121-5 du Code de la route requiert la preuve d'« instructions » données par le donneur d'ordre, les NATINF correspondants et utilisés par les services verbalisateurs ne reprennent pas ce terme mais mentionnent l'« incitation » (au dépassement des limites de poids, de la durée maximale de conduite journalière, des limites de vitesse, de la durée quotidienne maximale de travail, etc.). Or le terme « instructions » nous semble plus restrictif que le terme « incitation ».

En effet, il y a une différence entre le fait d'inciter à violer une réglementation et le fait de donner des instructions qui ne permettent pas de respecter cette réglementation. Ainsi par exemple, certains services de contrôles nous ont indiqué considérer qu'un donneur d'ordre qui rémunère systématiquement le transporteur, non seulement pour le transport du poids autorisé mais également pour le poids transporté en surcharge, incite ce transporteur à ne pas respecter les règles sur les limites de poids et peut donc être verbalisé. On peut envisager cependant que le Parquet, mais également le juge de première instance ou d'appel, considèreront dans un tel cas que s'il y a eu incitation au sens du NATINF, il n'y a pas eu d'instructions de la part du donneur d'ordre.

Les Parquets interrogés sur cette question de terminologie sont partagés. Certains considèrent qu'il ne faut pas s'y arrêter et qu'il est possible de poursuivre, même à défaut d'instructions écrites, si les éléments recueillis tendent à démontrer ne serait-ce que l'incitation du donneur d'ordre grâce à la mise en place d'une stratégie ou d'un mode de gestion. D'autres, en revanche, considèrent que cette différence de terminologie peut en effet prêter à confusion. Les codes NATINF n'étant que des instruments de travail destinés à faciliter l'enregistrement et le traitement des procédures, ils n'ont aucune valeur légale et c'est donc le texte du décret qui doit prévaloir. Un juge ou un avocat pointilleux pourrait valablement constater l'absence de véritables « instructions ». Un substitut nous a ainsi fait savoir qu'il ne lui semblait pas « *que la seule incitation puisse caractériser la responsabilité du donneur d'ordre, laquelle ne peut être recherchée qu'au cas d'instructions données, ce qui suppose que soit rapportée la preuve (certainement délicate) de la commission d'un acte matériel positif* ».

A cet égard, une décision rendue par la Cour de cassation (en matière de surcharge) est plutôt encourageante puisqu'elle ne s'est pas embarrassée à rechercher d'éventuelles « instructions », comme le lui réclamait le prévenu, et s'est contentée de la constatation de multiples surcharges lors de transport de bois à destination des établissements du prévenu, lequel s'était abstenu de sanctionner les pratiques de surcharge de ses transporteurs dont il avait connaissance (*Cass. crim. 17 déc. 2002, S., BTL 2003.123*). **Il semble donc que pour la Cour de cassation, le « laisser faire » pratiqué par le donneur d'ordre équivaut aux instructions requises par le texte.**

Mais certaines cours d'appel sont plus exigeantes et requièrent la preuve d'une « participation active » du donneur d'ordre ou de ses préposés par le biais d'« ordres » ou d'« instructions ». Ainsi en a jugé une Cour d'appel qui avait estimé que cette preuve n'était

pas rapportée par la production de 39 bons de pesées établis au départ d'une coopérative céréalière (ex : CA Grenoble 15 sept. 2004, Pelletier c/ MP).

Au niveau de la poursuite judiciaire, la preuve d'« instructions » requises par le texte peut donc constituer un frein à la sanction pénale de donneurs d'ordre peu scrupuleux.

Par ailleurs, l'étude des procès-verbaux démontre que ce ne sont pas tant les instructions qui sont incompatibles avec le respect des réglementations, mais également les circonstances dans lesquelles ces instructions sont données.

#### Prenons deux exemples :

- transports entre une usine de fabrication d'aliments et des éleveurs de volaille (32 infractions de surcharge ayant donné lieu à une ordonnance pénale de 1 000€ contre le donneur d'ordre),
- transports de semences entre une coopérative et des agriculteurs (22 infractions de surcharge ayant donné lieu à relaxe du donneur d'ordre).

La réglementation prévoit en principe que le donneur d'ordre doit préciser au transporteur, « *préalablement à la présentation du véhicule au chargement* », le poids brut de l'envoi ou le nombre de colis à acheminer<sup>11</sup>. Cette expression laisse hélas une certaine marge au donneur d'ordre qui peut ne donner ces indications au transporteur que tardivement, quelques minutes avant que celui-ci ne se présente pour charger.

Dans les deux cas évoqués ci-dessus, les contrôleurs avaient constaté que les transporteurs ne connaissaient ces données qu'à l'arrivée chez le donneur d'ordre, en fin d'après-midi, par le biais d'un tableau d'affichage indiquant pour chaque transporteur le tonnage à prendre en charge et le destinataire à livrer le lendemain. Or, dans les cas de surcharge verbalisés, les poids affichés par le donneur d'ordre excédaient d'une à deux tonnes les capacités des véhicules des transporteurs.

Dans de telles conditions, des instructions qui, à priori, étaient régulières si l'on considère que le transporteur doit adapter son organisation ou ses moyens de transport à la demande de son client, devenaient incompatibles avec le respect de la réglementation dans la mesure où les conditions de passation de la commande ne laissaient pas d'autre choix aux transporteurs que de refuser le transport, de faire un deuxième transport qui serait forcément non rentable, ou de prendre en charge le poids qui lui était remis par le donneur d'ordre.

On pourra rétorquer que le transporteur qui travaille régulièrement pour le même donneur d'ordre est en mesure d'appréhender les quantités qui lui seront confiées. Néanmoins, les capacités des véhicules n'étant pas modulables, ne serait-ce pas aussi aux donneurs d'ordre de s'enquérir de la charge utile du véhicule de son prestataire et d'éviter de commander le transport de tonnages légèrement supérieur à ses capacités (1 à 2 tonnes souvent) ce qui ne peut qu'inciter le transporteur à se mettre en surcharge ?

En ce qui concerne les infractions aux dispositions sur les vitesses maximales ou sur les temps de conduite, la preuve d'instructions incompatibles peut résulter d'un délai de livraison trop court requis par le donneur d'ordre au regard du trajet à parcourir. Un contrôleur nous a indiqué avoir souvent verbalisé des employeurs ou des chargeurs pour dépassement de la durée de conduite journalière dans le cas de transports spécifiques où les délais de transport sont très brefs (frigo, primeurs, marées, animaux vivants, fleurs,...).

---

<sup>11</sup> Loi n°95-96 du 1<sup>er</sup> févr. 1995, art. 24 ; contrat-type « général », art. 3.1.



Un exemple d'application de l'article R 121-5 du Code de la route a été fourni par la DRE Ile-de-France. À propos d'un transport entre Lognes (77) et Rennes (35), la DRE avait relevé la NATINF 11833 (incitation par le donneur d'ordre à l'excès de vitesse en transport routier de marchandises dangereuses ou transport exceptionnel) car l'enquête avait démontré que l'heure de livraison souhaitée par le donneur d'ordre ne permettait pas de respecter les limitations de vitesse imposées aux véhicules transportant des matières dangereuses.

Un autre exemple, donné par la DRE du Limousin, concernait un affréteur qui avait imposé, au départ de Paris, un impératif de livraison sur le port de Gênes qui ne permettait pas de respecter la réglementation sur les temps de conduite.

Mais certaines DRE interrogées nous ont fait remarquer que la compatibilité d'un délai de livraison devant être appréciée par rapport à son point de départ, se pose donc la question de la détermination du moment à partir duquel le transporteur a été en mesure de prendre la route. Il est en effet possible que la marchandise ait été mise à sa disposition dans un délai compatible avec le délai de livraison, mais que le transporteur ait, de sa propre initiative, entrepris le transport trop tardivement. Cet élément nous semble essentiel pour pouvoir apprécier si, oui ou non, la commission de l'infraction d'excès de vitesse ou d'excès de conduite journalière a été indirectement causée par les instructions du donneur d'ordre.

La mise en jeu de la responsabilité du donneur d'ordre suppose donc que l'on dispose de la preuve des date et heure auxquelles le transporteur était autorisé à retirer la marchandise, mais aussi des dates et heures auxquelles il a pu retirer celle-ci, et enfin de la date et de l'heure de livraison demandées par le donneur d'ordre.

A cet égard, la réglementation a prévu l'établissement de documents permettant de mentionner ces diverses instructions et informations. Ainsi prévoit-elle que, préalablement à la présentation du véhicule au chargement, le donneur d'ordre doit fournir au transporteur, par écrit ou par tout autre procédé en permettant la mémorisation, des informations sur les dates et heures de chargement, ainsi que les heures limites de mise à dispositions du véhicule en vue du chargement<sup>12</sup>.

Pour sa part, le transporteur doit établir un document « de suivi » sur lequel sont mentionnés « les dates et heures d'arrivée et de départ du véhicule ou de l'ensemble routier, tant au lieu de chargement qu'au lieu de déchargement, l'heure d'arrivée au lieu de déchargement demandée par le remettant ou son représentant, ainsi que les prestations annexes, prévues ou accomplies, effectuées par son équipage »<sup>13</sup>.

Cependant, le défaut d'établissement du document de cadrage n'est pas sanctionné pénalement et le défaut d'établissement du document de suivi n'est sanctionnable (immobilisation du véhicule) que s'il se double de l'une des trois infractions prévues par l'article L 325-4 du Code de la route :

1<sup>o</sup> le dépassement de plus de 20 km/h de la vitesse maximale autorisée sur les voies ouvertes à la circulation publique ou de la vitesse maximale autorisée par construction pour son véhicule ;

---

<sup>12</sup> Document « de cadrage », loi n°95-96 du 1<sup>er</sup> février 1995, dite « sécurité et modernisation des transports », art. 25 ; contrat-type « général », art. 3.1.

<sup>13</sup> Loi n°95-96, art. 26

2<sup>o</sup> le dépassement de plus de 20% de la durée maximale de conduite journalière ;

3<sup>o</sup> la réduction à moins de six heures de la durée de repos journalier.

Selon la FNTR, le document de suivi dont la vocation est notamment de prouver les exigences du donneur d'ordre n'a manifestement pas rempli son objectif, ceci tenant notamment à l'absence de véritable sanction à son défaut d'établissement. Pour les DRE, ces documents sont établis, mais souvent mal renseignés.

## **2.2. Des instructions incompatibles données « en connaissance de cause »**

Une autre caractéristique, et non des moindres, de l'infraction prévue par l'article R 121-5 du Code de la route, est qu'elle est intentionnelle, ce que l'on rencontre rarement en matière de contraventions. Ceci n'est pas choquant dans la mesure où, si « *les crimes et les délits sont toujours des infractions intentionnelles* » (C. pénal, art. 121-3, al. 1), le législateur peut également conférer à une contravention un caractère intentionnel (*Droit pénal général, Desportes et Le Gunhec, 2006, Economica, n°467*).

Sans doute pour éviter le risque de voir les donneurs d'ordre abusivement sanctionnés, les rédacteurs de l'article R.121-5<sup>o</sup> du Code de la route ont « bordé » l'infraction en prévoyant que le donneur d'ordre doit avoir donné les instructions « *en connaissance de cause* ». Il faut donc démontrer qu'il a agi sciemment, en sachant qu'il provoquerait l'infraction. Et c'est là toute la difficulté : dans chaque affaire, le contrôleur et le Parquet doivent déterminer si le donneur d'ordre était en mesure de savoir que le transporteur ne pourrait pas accomplir l'ordre de transport sans enfreindre la réglementation.

Pour poursuivre, le Parquet doit donc être convaincu que, lorsqu'il a donné ses instructions, le donneur d'ordre :

- connaissait, ou était en mesure de connaître la règle qui sera finalement enfreinte par le transporteur **(a)**
- savait ou était en mesure de savoir que ces instructions ne permettraient pas au transporteur de respecter cette règle **(b)**

### **a) La connaissance de la réglementation par le donneur d'ordre**

Comme l'enseigne la jurisprudence rendue en matière de complicité<sup>14</sup>, l'activité du donneur d'ordre (commissionnaire, transporteur, transitaire) devrait en principe impliquer sa connaissance de la réglementation et, par conséquent, son agissement en connaissance de cause.

Néanmoins, et même si le principe demeure que nul n'est censé ignorer la loi et les textes réglementaires publiés, on peut envisager que l'argument de la méconnaissance de la

---

<sup>14</sup> Voir supra p.10

réglementation puisse avoir un certain poids lorsque le donneur d'ordre, mis en cause pour une infraction à la durée du travail ou à la durée de conduite journalière, n'est pas un professionnel du transport. Et cet argument aura sûrement encore plus de poids lorsqu'il s'agira, comme nous allons le voir, de démontrer que ce donneur d'ordre a eu ou aurait dû avoir conscience des conséquences de ses instructions.

### **b) La conscience que devait avoir le donneur d'ordre quant aux conséquences de ses instructions**

Outre la connaissance de la réglementation par le donneur d'ordre, le Ministère Public, puis le juge doivent être convaincus que ce dernier savait, ou était en mesure de savoir, qu'en donnant telle instruction, il empêcherait le transporteur de respecter la réglementation. Cette preuve est très délicate à rapporter. Les Parquets et les services de contrôles interrogés ont souligné que la démonstration de cet élément intentionnel est quasiment impossible à faire et qu'elle rend extrêmement difficile la condamnation du donneur d'ordre.

En outre, lors de la réalisation des enquêtes auprès des Parquets et des DRE, nous avons souvent ressenti qu'entraîné dans cette appréciation, un élément subjectif lié à la conception que chacun peut avoir des obligations et des responsabilités respectives des donneurs d'ordre et des transporteurs. On retrouve ainsi chez beaucoup des personnes interrogées, l'idée selon laquelle, prises en elles-mêmes, les instructions de transport sont compatibles avec le respect des réglementations dès lors que le transporteur y consacre les moyens nécessaires (véhicule adapté au tonnage à transporter, chauffeur ayant pris le repos nécessaire, double équipage, etc.) et que si le transporteur n'estime pas être en mesure de fournir ces moyens, il doit refuser le transport. Sont également souvent soulignées les limites des pouvoirs de contrôle du donneur d'ordre sur l'organisation du transporteur et sur ses agissements lorsqu'il exécute les transports.

Cette opinion, qui peut à priori gêner l'application de la sanction, ressort d'ailleurs de la jurisprudence antérieure à l'adoption du décret « coresponsabilité » lorsque le transporteur infractionniste tentait d'en rejeter la responsabilité sur son donneur d'ordre. Ainsi par exemple, le cas de ce transporteur qui, poursuivi pour dépassement de la durée maximale de conduite, invoquait les délais d'acheminement trop brefs que lui avait imposé son affréteur. Le juge n'avait pas suivi cet argument, estimant que le gérant de l'entreprise de transport avait omis, lorsqu'il avait mis pour une durée qu'il connaissait, son chauffeur et son camion à la disposition de l'affréteur, de se renseigner sur les opérations de transport à effectuer et de prendre le cas échéant toute mesure d'organisation interne pour doubler l'équipage (CA Douai, ch. corr., 11 juin 1991, R. BTL 1991.589).

Ainsi, en matière de surcharge, comment peut-on considérer que la demande de transport d'un certain poids ou d'un certain nombre de colis est, au moment où le donneur d'ordre la formule, incompatible avec le respect de la réglementation ? L'appréciation est difficile car on peut considérer que c'est au transporteur de s'organiser en prévoyant les véhicules ou le nombre de transport nécessaires, ou de refuser d'accomplir un transport qu'il sait ne pouvoir accomplir sans violer la réglementation. Le donneur d'ordre peut, pour sa part, légitimement s'en remettre à l'organisation du transporteur qui a accepté l'offre et considérer qu'il n'a pas à contrôler les moyens mis en œuvre par celui-ci pour accomplir la prestation.

Prenons un exemple rencontré dans l'une des procédures consultées. Lorsqu'un donneur d'ordre a commandé à un transporteur l'acheminement de deux envois, l'un de 21 palettes

(20 T 633) et l'autre de 8 palettes (6 T 000), depuis deux expéditeurs établis dans l'Hérault et à destination d'un même destinataire dans le Finistère, le Parquet doit-il considérer que ce donneur d'ordre aurait dû avoir conscience que le transporteur chargerait ces deux envois dans le même véhicule, se mettant ainsi en surcharge de 8,18%, plutôt que de les acheminer au moyen de deux véhicules ? Si le Parquet répond par l'affirmative et qu'il sanctionne le donneur d'ordre, cela revient en quelque sorte à considérer que celui-ci doit s'enquérir à chaque commande de transport de la façon dont le transporteur va l'effectuer et qu'il ne peut s'en remettre au sens de l'organisation de ce professionnel.

En matière d'excès de vitesse et d'infractions à la réglementation sociale, l'appréciation de l'agissement du donneur d'ordre « *en connaissance de cause* » n'est pas non plus aisée car, hormis les cas de délais de livraison manifestement impossibles à respecter sans enfreindre la réglementation, comment un donneur d'ordre est-il en mesure de savoir que ses instructions ne permettront pas au transporteur de respecter la durée légale du travail, ou la durée maximale de conduite journalière ? Que peut-il savoir, au moment où il commande un transport, de l'organisation interne du transporteur ?

Cette idée est étayée par un arrêt de la Cour d'appel de Poitiers qui, à propos d'une infraction à la réglementation sociale sur les temps de conduite, avait estimé que « la personne qui a effectivement indiqué l'heure de livraison, qu'il s'agisse de l'expéditeur ou du destinataire, ne peut en l'espèce voir sa responsabilité pénale engagée dans la mesure où il n'est pas démontré qu'elle connaissait les conditions de travail du chauffeur concerné » (CA Poitiers, ch. correct., 12 janvier 1995).

Certains parquets se demandent ainsi comment et au titre de quelle obligation le donneur d'ordre devrait vérifier, chaque fois qu'un transporteur se présente au chargement, si le conducteur va pouvoir accomplir le transport dans le respect des règles sociales ?

Certes, peut-on comprendre les arguments opposés par les donneurs d'ordre qui, en effet, ne peuvent pas systématiquement s'ingérer dans l'organisation de leur transporteur et procéder à des vérifications parfois impossibles. On peut néanmoins considérer que les services de contrôle sont à même d'appliquer avec mesure le dispositif « coresponsabilité », notamment lorsqu'ils décèlent des situations où le donneur d'ordre a manifestement donné en connaissance de cause des instructions incompatibles avec le respect de la réglementation, ou bien a mis en place des pratiques non écrites aboutissant au même résultat.

Pour sa part, la Cour de cassation, par les deux arrêts qu'elle a rendu à propos du décret coresponsabilité, ne semble pas réceptive à ce type d'arguments souvent avancés par les donneurs d'ordre.

Ainsi par exemple, a-t-elle estimé que la Cour d'appel d'Angers avait caractérisé en tous ses éléments constitutifs la contravention retenue à la charge d'un commissionnaire de transport qui avait imposé au chauffeur, notamment par la réservation des billets d'embarquement vers l'Angleterre, des contraintes de travail incompatibles avec le respect de l'article 6 du règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985, relatif aux durées maximales de conduite journalière. La Cour de cassation a ainsi refusé de suivre l'argumentation du demandeur selon laquelle « *prises en elles-mêmes, les instructions données par le commissionnaire n'étaient incompatibles avec la législation que dans la mesure où elles se seraient adressées à un seul chauffeur* ». Pour la Cour suprême, les juges du fond n'avaient pas à faire d'autres recherches que celles effectuées dans l'arrêt. Leur demander de rechercher, comme le faisait le prévenu dans son pourvoi, si, au moment où il avait donné ses instructions, le donneur d'ordre pouvait être certain qu'elles seraient effectuées par un

seul chauffeur, et s'il ne revenait pas au voiturier de prévoir un nombre de chauffeurs suffisant pour que puisse être respectée la réglementation relative à la durée des temps de repos, revenait à remettre en cause l'appréciation souveraine des juges du fonds (Cass. crim. 17 févr. 1998, pourvoi n°97-80203, *Moreau*).

La Cour suprême semble donc rejeter cette interprétation plutôt « subjective » de l'élément intentionnel (*le donneur d'ordre a-t-il pu avoir conscience des conséquences de ses instructions au moment où il a donné ses instructions de transport ?*) dont la démonstration s'avèrerait extrêmement difficile à faire. Elle semble même estimer que **l'agissement « en connaissance de cause » peut être démontré par le seul avantage économique que retire le donneur d'ordre de la commission de l'infraction**. Ainsi en a-t-elle jugé à propos d'une succession de transports en surcharges qui avaient notamment bénéficié au donneur d'ordre puisqu'elles aboutissaient à diminuer le nombre de transports réalisés par son prestataire (*Cass. crim. 17 déc. 2002, S., BTL 2003.123*). Ceci étant établi, le donneur d'ordre a vainement invoqué les circulaires adressées à ses prestataires par lesquelles il leur rappelait leurs obligations en matière de chargement.

Néanmoins, il semble qu'il existe un certain écart entre cette conception très souple de l'élément intentionnel qui a été ainsi adopté par la Cour de cassation et la conception qui prévaut chez certains Parquets. Ceux-ci ne nous ont pas semblé prêts à considérer que la responsabilité du donneur d'ordre devait être retenue à chaque fois qu'il tire un avantage économique de l'infraction commise par le transporteur. Ils nous ont semblé plus exigeants à l'égard de la preuve de l'élément intentionnel, estimant que cet élément doit être établi, ou au moins ressortir des éléments de l'enquête.

### III. LA CORESPONSABILITE RESULTANT DES DISPOSITIONS DU CODE DU TRAVAIL

Le donneur d'ordre peut répondre, en tant qu'auteur, co-auteur ou complice de certaines infractions prévues cette fois par le Code du travail.

#### A. Délit d'exécution de travail dissimulé (C. travail, art. L 324-10)

Aux termes de l'article L 324-10 du Code du travail, « Est réputé travail dissimulé par dissimulation d'activité l'exercice à but lucratif d'une activité de (...) prestation de services ou l'accomplissement d'actes de commerce par toute personne physique ou morale qui, se soustrayant intentionnellement à ses obligations :

(...) n'a pas procédé aux déclarations qui doivent être faites aux organismes de protection sociale ou à l'administration fiscale en vertu des dispositions législatives et réglementaires en vigueur ».

Cette infraction consiste donc à bénéficier des avantages hiérarchiques liés au statut salarial sans en supporter les inconvénients en termes de contraintes légales et réglementaires, et de coût du travail.

L'un des indices permettant de déceler le travail dissimulé, est l'impossibilité pour le chauffeur contrôlé sur route de produire ses justifications de formation (FIMO et AFCOS). Le contrôleur des transports terrestres va interroger l'URSSAF et contacter l'inspection du travail afin que celle-ci demande à l'employeur la production du contrat de travail.

Des condamnations pour travail dissimulé ont été prononcées contre des donneurs d'ordre, généralement des commissionnaires de transport (ex : Exapaq), qui avaient eu recours, de façon systématique et en connaissance de cause, à une sous-traitance apparente dissimulant un lien de subordination juridique ainsi qu'une dépendance économique de prétendus artisans transporteurs. En d'autres termes, les conditions d'exercice de leur activité par ces artisans les plaçaient davantage sous le statut du salariat que sous celui de l'entrepreneur individuel.

#### Exemples :

- Cass. crim 5 février 2002, pourvoi n°01-85576, *Exapaq Paris Sud* (peines : 300 000 F pour la société et 50 000 F pour la gérante)
- Cass. crim. 24 février 1998, pourvoi n°97-80236, *Tournaux*, BTL 1996.797 (peine : 2 mois de prison avec sursis et 100 000 F d'amende pour le président de la société)

Pour retenir la prévention, le juge se base sur un faisceau d'indices dont certains ont parfois été contestés par la doctrine : exclusivité ou quasi-exclusivité du prétendu client plaçant le transporteur dans une situation de dépendance économique, type de véhicule, concessionnaire et assureur imposés au transporteur par le client, véhicule décoré aux couleurs du client et port des uniformes fournis par celui-ci, organisation du travail par le

client (horaires quotidiens de chargement/déchargement), pré-facturation établie par le client et reprise telle qu'elle par le transporteur sur son papier à entête

Les limites sont parfois ténues entre l'encadrement légitime des prestations d'un transporteur par son donneur d'ordre et leur utilisation comme de véritables salariés. C'est notamment pour cette raison que le contrat-type « sous-traitance » issu du décret n°2003-1295 du 26 décembre 2003 est opportunément venu fixer les limites à ne pas dépasser par les donneurs d'ordre pour ne pas encourir la requalification de la convention passée avec leurs prestataires de transport.

Le juge peut également considérer que le donneur d'ordre s'est comporté comme le véritable employeur du personnel (chauffeurs) du transporteur sous-traitant et qu'il a donc dissimulé l'emploi de salariés.

#### Exemple :

- Cass. crim. 19 févr. 2002, pourvoi n°01-85774, Sté Extand

En elle-même cette infraction n'implique pas une coresponsabilité puisque seule la personne qui pratique le travail dissimulé est sanctionnable. Il est néanmoins intéressant de la décrire dans la mesure où le transporteur et le donneur d'ordre peuvent se trouver condamnés, l'un pour travail dissimulé et l'autre pour recours aux services d'un transporteur exerçant un travail dissimulé (v. ci-dessous).

### **B. Défaut de vérification des conditions d'emploi du personnel du transporteur (C. travail, art. L324-14, R. 324-4)**

Lorsque la prestation de service accomplie par le transporteur est égale ou supérieure à 3 000 euros, le donneur d'ordre doit, comme tout cocontractant d'un prestataire de service, procéder à certaines vérifications sociales et fiscales. Et l'article L 324-14 du Code du travail instaure à cet égard une véritable coresponsabilité du donneur d'ordre.

En effet, il prévoit que « *Toute personne qui ne s'est pas assurée, lors de la conclusion d'un contrat et tous les six mois, jusqu'à la fin de l'exécution du contrat, dont l'objet porte sur une obligation d'un montant au moins égal à 3 000 euros en vue (...) de la fourniture d'une prestation de services ou de l'accomplissement d'un acte de commerce, que son cocontractant s'acquitte de ses obligations au regard de l'article L. 324-10, (...) sera tenue solidairement avec celui qui a fait l'objet d'un procès-verbal pour délit de travail dissimulé :*

*1° Au paiement des impôts, taxes et cotisations obligatoires ainsi que des pénalités et majorations dus par celui-ci au Trésor ou aux organismes de protection sociale ;*

*2° Le cas échéant, au remboursement des sommes correspondant au montant des aides publiques dont il a bénéficié ;*

*3° Au paiement des rémunérations, indemnités et charges dues par lui à raison de l'emploi de salariés n'ayant pas fait l'objet de l'une des formalités prévues aux articles L. 143-3 et L. 320 ».*

En application de l'article R.324-4 du Code du travail, le donneur d'ordre est considéré comme ayant procédé aux vérifications imposées par l'article L. 324-14 si il se fait remettre par le transporteur, lors de la conclusion et tous les six mois jusqu'à la fin de son exécution :

- a) Une attestation de fourniture de déclarations sociales émanant de l'organisme de protection sociale chargé du recouvrement des cotisations et des contributions sociales incombant au cocontractant et datant de moins de six mois ;
- b) Une attestation sur l'honneur du cocontractant du dépôt auprès de l'administration fiscale, à la date de l'attestation, de l'ensemble des déclarations fiscales obligatoires
- c) Lorsque le transporteur emploie des salariés, une attestation sur l'honneur établie à la date de signature du contrat et tous les six mois jusqu'à la fin de l'exécution du contrat, de la réalisation du travail par des salariés employés régulièrement au regard des articles L. 320 (déclaration d'embauche), L. 143-3 (remise d'un bulletin de paie) et R. 143-2 (mentions obligatoires du bulletin de paie).

### **C. Délit de recours aux services d'un transporteur exerçant un travail dissimulé** (C. travail, art. L 324-9)

L'article L 324-9 du Code du travail interdit d'avoir recours sciemment, directement ou par personne interposée, aux services de celui qui exerce un travail dissimulé.

On peut considérer qu'il existe une coresponsabilité lorsque le donneur d'ordre recourt sciemment aux services d'un transporteur exerçant un travail dissimulé, c'est-à-dire recourant à du personnel non déclaré.

Exemples de condamnations :

- Cass. crim. 16 mars 2004, pourvoi n°03-86.681, Sté Sacip : donneur d'ordre chargé de l'organisation des transports des participants aux tournoi de Roland Garros, ayant eu recours à une entreprise de transport de grande remise qui n'avait pas procédé à la déclaration d'embauche de 100 chauffeurs.
- Cass. crim. 19 févr. 2002, pourvoi n°01-85774, Sté Extand : condamnation de la personne morale (société commissionnaire de transport) utilisant les services de transporteurs dans des conditions telles que ces derniers avaient dû recourir à de la main d'œuvre dissimulée (étudiants étrangers)



## **D. Délit de marchandage et délit de prêt illicite de main d'œuvre**

Ces deux délits sont souvent réprimés en même temps, dans la mesure où leurs éléments constitutifs peuvent se recouper et se compléter.

### **1. Délit de marchandage (C. travail, art. L 125-1)**

L'article L 125-1 du Code du travail définit le marchandage comme « Toute opération à but lucratif de fourniture de main-d'oeuvre qui a pour effet de causer un préjudice au salarié qu'elle concerne ou d'éluider l'application des dispositions de la loi, de règlement ou de convention ou accord collectif de travail, ou "marchandage" ».

Le chef d'entreprise n'est coupable du délit de marchandage que si la preuve du but lucratif recherché par l'utilisateur, du préjudice causé au salarié ou du profit tiré par l'utilisateur en éludant les dispositions légales, réglementaires ou contenues dans les conventions collectives est rapportée.

Des condamnations ont ainsi été prononcées contre des commissionnaires de transport qui, par le biais de contrat de sous-traitance, ont imposé unilatéralement des contraintes financières et commerciales telles que les sous-traitants, pour poursuivre leur activité, ont éludé la réglementation sociale leur incombant en employant une main d'œuvre non déclarée et, par conséquent, privée de ses droits sociaux (Cass. crim. 19 févr. 2002, préc. : condamnation de la personne morale).

### **2. Délit de prêt illicite de main d'œuvre (C. travail, art. L 125-3)**

L'article L 125-3 du Code du travail définit le prêt illicite de main d'œuvre comme « Toute opération à but lucratif ayant pour objet exclusif le prêt de main-d'oeuvre (qui) n'est pas effectuée dans le cadre des dispositions (...) relatives au travail temporaire ».

Pour être caractérisée, l'infraction de prêt illicite de main d'œuvre nécessite que trois conditions soient remplies :

- l'absence de contrat de sous-traitance entre l'entreprise prêteuse et l'entreprise utilisatrice. En d'autres termes, le prêt de main d'œuvre n'est pas la conséquence nécessaire de la transmission d'un savoir-faire ou de la mise en oeuvre d'une technicité qui relève de la spécificité propre de l'entreprise prêteuse
- les personnes prêtées ont la qualité de salariés et non celle de travailleurs indépendants. Ainsi, n'est pas constitutif de prêt de main-d'oeuvre à but lucratif le fait pour une entreprise de transport de laisser à la disposition d'une autre entreprise un chauffeur routier indépendant qui jouit de la liberté d'organiser son travail et n'a pas la qualité de salarié (CA Poitiers, 12 janv. 1990 : Juris-Data n°1990-046615)
- Caractère lucratif du prêt de la main d'œuvre : c'est le cas chaque fois que le personnel est mis à disposition temporaire d'un utilisateur contre rémunération par une personne physique ou morale qui n'a pas le statut d'entreprise de travail temporaire

Le représentant de chaque entreprise concernée par l'opération de marchandage ou de prêt illicite de main d'œuvre, peut être poursuivi séparément en qualité de coauteur ou de complice de l'infraction, dès lors que ses agissements personnels ont contribué à la réalisation de l'infraction.

Un donneur d'ordre a ainsi été condamné pour complicité des délits de prêt illicite de main d'œuvre et de marchandage, le transporteur dont il avait utilisé les services ayant eu recours à de la main d'œuvre en dehors des règles du travail temporaire et cette pratique ayant causé un préjudice aux salariés (Cass. crim. 16 mars 2004, pourvoi n°03-86.681, Sacip).

#### **E. Solidarité du donneur d'ordre dans le paiement de la contribution spéciale due en cas d'emploi de salarié de nationalité étrangère démuné de titre de travail**

Aux termes de l'article L 341-6, alinéa 1 du Code du travail « Nul ne peut, directement ou par personne interposée, engager, conserver à son service ou employer pour quelque durée que ce soit un étranger non muni du titre l'autorisant à exercer une activité salariée en France ».

L'article L 341-7 du même code permet à l'Agence nationale de l'accueil des étrangers et des migrations de réclamer à l'employeur qui aura occupé un travailleur étranger en violation des dispositions de l'article L. 341-6, alinéa 1, une contribution spéciale dont le montant ne saurait être inférieur à 500 fois le taux horaire du minimum garanti prévu à l'article L. 141-8 et, en cas de réitération, à 5 000 fois ce même taux.

L'article 9 de la loi n°97-210 du 11 mars 1997 relative au renforcement de la lutte contre le travail illégal a introduit dans l'article L 341-6-4 du Code de travail un mécanisme de solidarité financière qui permet à cette agence de réclamer sous certaines conditions le paiement de la contribution spéciale au donneur d'ordre qui a eu recours à un employeur faisant travailler de la main d'œuvre étrangère sans titre de travail.

## IV. LA CORESPONSABILITE RESULTANT DES DISPOSITIONS DU CODE DE COMMERCE

### A. Les délits de prix abusivement bas

On peut considérer que le dispositif mis en place par les lois de 1992 et 1995 insérées dans le Code de commerce, instaure une coresponsabilité puisqu'il permet de sanctionner le transporteur qui offre des prestations à un prix trop bas (loi n°95-96), et le donneur d'ordre qui rémunère insuffisamment le transporteur (loi n°92-1445).

Ce dispositif a été adopté afin de garantir au transporteur une rémunération suffisante et de le dissuader ainsi d'enfreindre les diverses réglementations liées à la sécurité de la circulation ou du travail.

- La loi n°92-1445 du 31 décembre 1992 « relative aux relations de sous-traitance du transport routier de marchandises » punit d'une amende de 90.000 euros le fait pour le donneur d'ordre « professionnel » (commissionnaire de transport ou transporteur) de rémunérer les contrats de transport par un prix qui ne permet pas de couvrir à la fois :

- les charges entraînées par les obligations légales et réglementaires, notamment en matière sociale et de sécurité
- les charges de carburant et d'entretien des véhicules
- les amortissements ou loyers des véhicules
- les frais de route des conducteurs des véhicules
- les frais de péage
- les frais de documents de transport et les timbres fiscaux
- et, pour les entreprises unipersonnelles, la rémunération du chef d'entreprise

Bien que les simples chargeurs (notamment les industriels, les sites de stockage, la grande distribution ou ses plates-formes, les entrepreneurs du BTP) ne soit pas visés par l'incrimination, leur responsabilité pénale pourrait être engagée en tant que complice du donneur d'ordre qui serait, par exemple, un commissionnaire de transport.

- Parallèlement, l'article 23-1 de la loi n°95-96 du 1<sup>er</sup> février 1995 « concernant les clauses abusives et la présentation des contrats et régissant diverses activités d'ordre économique et commercial » modifiée par la loi n°96-603 du 5 juillet 1996, punit de la même peine le fait pour tout prestataire de transport public routier de marchandises, et notamment les transporteurs routiers de marchandises, commissionnaires de transports ou loueurs de véhicules industriels avec conducteurs, d'offrir ou de pratiquer un prix inférieur au coût de la prestation qui ne permet pas de couvrir les charges entraînées par les obligations légales et réglementaires, notamment en matière sociale et de sécurité, ainsi que les charges de carburant et d'entretien, les amortissements ou les loyers des véhicules, les frais de route des conducteurs de véhicules, les frais de péage, les frais de documents de transport, les timbres fiscaux et, pour les entreprises unipersonnelles, la rémunération du chef d'entreprise.

Ici encore, le donneur d'ordre, qu'il soit professionnel du transport ou simple donneur d'ordre, pourrait être condamné en qualité de complice pour avoir « provoqué » l'infraction.

Le tableau ci-dessous qui recense les décisions ayant fait application de ces dispositions, montre une application très modeste du dispositif, et même inexistante en ce qui concerne la loi n°95-96. Notons à cet égard qu'un transporteur ne peut agir au pénal sur le fondement de ces textes ; il peut seulement se porter partie civile dans une action engagée par le ministère public s'il s'est trouvé évincé en raison d'un prix trop bas.

Mais le peu d'application de ces dispositions tient essentiellement à la difficulté de déterminer le niveau minimal auquel doit être rémunéré le transporteur (« juste prix »), ce qui diffère d'une situation à l'autre et implique une analyse de la comptabilité de l'entreprise et donc de lourdes investigations.

À cet égard, la DTT et la DGCCRF ont élaboré une méthode de calcul destinée à guider les enquêteurs (circ. du 4 sept. 2001, BOMELT du 25 sept.).

Les contrôleurs des DRE nous ont fait part de l'extrême difficulté d'application de ce dispositif. Il faut tout d'abord avoir connaissance du prix payé, ce qui n'est pas indiqué dans les documents de bord. En outre, les transporteurs insuffisamment rémunérés ne dénoncent pas leurs clients, ou bien le font lorsqu'il est trop tard.

Ensuite, les contrôleurs soulignent la difficulté de déterminer le prix auquel le transport aurait dû être réalisé. Depuis l'abrogation de la tarification routière obligatoire (TRO), il est difficile de déterminer ce juste prix et l'on doit le fixer en fonction du coût de revient, lequel est particulier à chaque entreprise (politique d'achat des véhicules, organisation de leur utilisation, etc.). Comment, enfin, traiter le cas où le transporteur accepte un transport « mal » payé plutôt que de revenir à vide ?

Il faut en référer à la DGCCRF qui est seule habilitée à calculer le prix de revient.

### Décisions rendues sous l'empire de la réglementation sur les prix abusivement bas en transport routier de marchandises

Date	Jur.	Parties	Réf.	Fondement	Faits
1993		?	BTL 1996.595	Loi 92-1445	Entreprise de transport de véhicules sous-traitant ses prestations à un confrère plus modeste Rémunération : 5,33/km ce qui est bas pour cette spécialité (marchandise de valeur, primes d'assurance très lourdes) Dossier transmis au Parquet en mai 1995. Pas de suite connue.
22/09/1994	TGI Colmar	S.	BTL 1996.287	Loi 92-1445	Société non inscrite au registre. Condamnation pour exercice illégal de la profession et absence de justification de la rémunération du sous-traitant
13/01/1995	T. correct. Lyon	Sotracom Feller	BTL 1995.43	Loi 92-1445	Sous-traitance exclusive. Location de véhic. (tracteur-benne céréalière) avec conducteur. Rémunération : 4 ,07 F/km pour un coût kilométrique de 4,29 F. Sanction : 30 000 F d'amende  <u>Condamnation amnistiée</u> (CA Lyon 6/09/1995, BTL 1995.763)
12/12/1997	T. correct. Lyon	TJL / Garcia	BTL 1997.823 1997.870 1998.256	Loi 92-1445	Contrat de location de V.I. avec conducteur entre deux petites entreprises (4 PL à elles deux) Sanction : 10 000 F d'amende  <u>Jugement infirmé</u> par CA Lyon 04/02/1999 (BTL 1999.107) au motif qu'il ne s'agissait pas de transports publics, mais de travaux publics
24/06/1998	T. correct. Besançon	Jeantet	BTL 1998.554	Loi 92-1445	Importante société de transport, sous-traitance, contrat « croisé » de location de véhicule avec conducteur. Rémunération : 3,88 F/ km alors que les charges du loueur s'élevaient à 4,95 F/km Sanction : 60 000 F d'amende Confirmation par CA Besançon 29/06/1999 (BTL 1999.566)
20/06/2000	Cass. crim.		P. n°99-85.026		Rejet du pourvoi en cassation
20/09/1999	T. correct. Montpellier	Gondrand	BTL 1999.731	Loi 92-1445	Commiss. de tr., affrètements en vue de transp. internationaux, 2 600 F pour 670 km et 2 900 F pour 603 km Sanction : 60 000 F d'amende
20/06/2000	CA Paris	Gefco	BTL 2000.817 IDIT	Loi 92-1445	Commissionnaire de tr., affrètement d'un voiturier à 84%. Forfait journalier s'élevant à 1 209 F au lieu de 1 609 F. Comparaison de la hausse de la rémunération octroyée par le commiss. avec celle octroyée par un autre donneur d'ordre du voiturier. Condamnation de la personne morale Sanction : 3000 000 F d'amende

## B. La coresponsabilité civile prévue par le Code de commerce

Une coresponsabilité civile, appelée plus couramment « partage de responsabilité », peut exister entre le transporteur routier et son donneur d'ordre en cas de mauvaise exécution du transport.

Cette coresponsabilité est couramment retenue par les tribunaux en matière commerciale et ne pose pas de difficulté majeure d'application.

### ➤ Contrat de transport

En application des articles L 133-1 et L 133-2 du Code de commerce (transport interne) et des articles 17§1 et 17§4 de la Convention CMR (transport international), si l'expéditeur commet une faute qui a contribué à la réalisation du dommage (avarie, perte, retard), il doit assumer, avec le transporteur, la réparation de ce dommage.

Si le donneur d'ordre est l'ayant-droit à la marchandise, la conséquence de l'application de cette règle sera que le transporteur ne l'indemniser que partiellement.

#### Exemples :

- Coresponsabilité entre le donneur d'ordre (2/3) et le transporteur à l'égard des avaries survenues lors d'un transport frigorifique : connaissant l'existence de barrages routiers, ils avaient néanmoins décidé d'un commun accord de faire partir le véhicule et de lui faire emprunter l'autoroute (CA Paris 21 mars 2001, *Axa Global Risks / Mutuelles du Mans*),
- Coresponsabilité (30/70) entre l'expéditeur et le transporteur à l'égard de la destruction des éléments transportés : l'expéditeur, responsable du chargement, avait mal calé les éléments d'un poids de 11 tonnes, tandis que le transporteur avait également commis une faute en ne fournissant pas à son donneur d'ordre un véhicule adapté et un nombre suffisant de sangles (CA Chambéry 14 févr. 2006, *Michel Bonnet Transports / Etablissements Capri*),
- Coresponsabilité (50/50) entre l'expéditeur et le transporteur à l'égard des dommages ayant affecté les moteurs transportés : l'emballage fourni par l'expéditeur était inadapté, tandis que le transporteur avait pris en charge la marchandise sans émettre de réserves alors qu'il connaissait ce défaut de l'emballage (CA Rouen 10 octobre 2002, *SA Renault / Sté Ewals Cargo Care International BV*)

Si le donneur d'ordre n'est pas l'ayant-droit à la marchandise, il participera avec le transporteur à l'indemnisation de cet ayant-droit.

Exemples :

- Coresponsabilité entre l'expéditeur (2/3) et le transporteur (1/3) à l'égard du préjudice subi par le destinataire pour des avaries par décongélation : l'expéditeur avait procédé à un chargement trop compact du camion, tandis que le transporteur n'avait pas procédé au contrôle du chargement comme le requiert l'article 8 de la Convention CMR (CA Versailles 25 mars 2004, *Transport Dugrand / ACE Insurance NV*),
- Coresponsabilité entre l'expéditeur (60%) et le transporteur (40%) à l'égard du préjudice subi par le destinataire suite en renversement de l'ensemble routier et de l'endommagement de la cisaille rotative transportée : l'expéditeur avait mal arrimé et calé la machine dans le conteneur, tandis que le transporteur avait failli à son obligation de contrôle du chargement (CA Versailles 6 sept. 2001, *Transports Mertz / Wiame et Fils*).

➤ **Contrat de commission de transport**

Sur le fondement de sa responsabilité personnelle, le commissionnaire qui commet une faute dans l'exécution de sa mission peut se trouver condamné à réparer le dommage avec le transporteur.

Exemples :

- Coresponsabilité (condamnation *in solidum*) entre le commissionnaire et le transporteur à l'égard de la disparition de colis entre Angers et Londres : le commissionnaire a commis une faute lourde personnelle en ne suivant pas l'acheminement des colis, tandis que le transporteur a commis une faute lourde en faisant preuve de carence à l'égard de la surveillance des colis (CA Paris 15 juin 2006, *Ziegler / Mendes*, BTL 2006.633)
- Coresponsabilité (condamnation *in solidum*) entre le commissionnaire et le transporteur à l'égard d'avaries causées à des baies électroniques : le commissionnaire a commis une faute lourde personnelle en procédant à un mauvais chargement, calage et arrimage dont il était chargé, tandis que le transporteur a commis une faute lourde en méconnaissant son obligation contractuelle de vérification de l'arrimage expressément rappelée à l'article 7-2 du contrat-type « général » (CA Paris 18 janvier 2006, *Geodis Logistics Ile de France / Bourgey-Montreuil Normandie*)

## V. LA CORESPONSABILITE RESULTANT DES DISPOSITIONS DU CODE CIVIL

Le donneur d'ordre peut encourir, avec le transporteur, une responsabilité civile sur le fondement des articles 1382 et suivants du Code civil qui prévoit la responsabilité quasi-délictuelle.

### ➤ En cas de dommage causé à un tiers au contrat de transport

En cas de dommage, soit matériel soit corporel, causé à une tierce personne, le donneur d'ordre répondra du dommage avec le transporteur s'il est démontré :

- qu'ils ont tout deux commis des fautes à l'origine du dommage (article 1382 du Code civil)
- que le donneur d'ordre a conservé la garde du véhicule (article 1384, alinéa 1 du Code civil)
- que le transporteur a agi en qualité de préposé du donneur d'ordre (article 1384, alinéa 5 du Code civil, responsabilité des commettants).

➤ Article 1382 du Code civil : Co-responsabilité du commissionnaire de transport (1/3) et du transporteur (2/3) : outil d'emboutissage éjecté de la remorque dans un virage et provoquant un accident dans lequel l'un des occupants d'un véhicule venant en sens inverse avait été tué et l'autre blessé. Le sous-commissionnaire avait commis la faute de ne pas répercuter les consignes d'arrimage et de sanglage expressément portées sur le bon de commande et avait choisi un transporteur négligent (CA Rennes 12 mars 1997, *Tailleur Industries / Jouneau*),

➤ Article 1384, alinéa 1 du Code civil : Le donneur d'ordre peut répondre des actes du transporteur sur le fondement de la garde de la chose, en l'occurrence le véhicule. Néanmoins, de telles condamnations demeurent exceptionnelles puisque généralement le donneur d'ordre n'exerce son pouvoir ni sur le comportement du véhicule, ni sur sa structure, excepté dans les cas où il en est propriétaire.

#### Exemple de condamnation :

- Contrat de mise à disposition d'un tracteur et de son conducteur. Le donneur d'ordre, qui était propriétaire de la remorque, a été jugé responsable de la mort d'une personne ensevelie sous la terre tombée de la remorque lors d'une manœuvre de déchargement, ceci au motif que le donneur d'ordre avait conservé la garde de la structure de la remorque défailante (défaut d'entretien : dysfonctionnement du vérin hydraulique, CA Versailles 5 sept. 1999, *Axa Courtage / Citerne Rail et Route*).



➤ Article 1384, alinéa 5 du Code civil : Même si le conducteur du véhicule n'est pas son salarié, le donneur d'ordre peut se retrouver à répondre de ses actes s'il a exercé une véritable maîtrise sur l'activité de ce conducteur qui est devenu son préposé occasionnel.

Le véhicule et le conducteur sont généralement mis à la disposition du donneur d'ordre sous couvert d'un contrat de location de véhicule industriel avec conducteur. Or, le contrat-type applicable prévoit que le locataire (donneur d'ordre) ne devient le commettant occasionnel du conducteur que pour les opérations de transport, alors que le loueur demeure le commettant du conducteur pour les opérations de conduite (conduite du véhicule, préparation technique, mise en œuvre et surveillance de ses équipements spéciaux). Néanmoins, le donneur d'ordre peut se trouver condamné lorsque, aux termes du contrat de location ou dans les faits, il contrôlait les opérations (généralement de déchargement) au cours desquelles le dommage est survenu.

Exemple de condamnation :

- Responsabilité d'une société de livraison de béton encourue du fait des actes de son cocontractant qui avait endommagé une propriété lors de la livraison d'un chargement de béton. La Cour de cassation a estimé que le donneur d'ordre exerçait une véritable maîtrise sur l'activité du conducteur, alors même qu'il n'était pas son salarié, en lui donnant des instructions très précises sur les livraisons dont il contrôlait très précisément le bon déroulement. L'existence d'un véritable rapport d'autorité entre le conducteur et le donneur d'ordre conférait au conducteur la qualité de préposé (Cass. civ. 2, 16 nov. 2006, N° 05-19.973, *BCA / Pincon*),
- Responsabilité d'un fournisseur pétrolier encourue du fait des actes du conducteur mis à dispositions, qui en manipulant de façon intempestive la vanne du camion avait blessé le pompiste par un jet de propane liquide (CA Bordeaux 19 oct. 1995, *Cie GFA / Darriet*).

➤ **En cas de dommage causé à la marchandise avant ou après l'exécution du contrat de transport**

Avant et après l'exécution du contrat de transport, seules les règles de la responsabilité quasi-délictuelle peuvent s'appliquer à la responsabilité des intervenants au transport. Le donneur d'ordre peut donc être poursuivi, avec le transporteur, sur le fondement de ces règles :

- Co-responsabilité du commissionnaire de transport et du transporteur pour avoir choisi un sous-traitant par le biais d'une bourse de fret sans vérifier son identité (CA Versailles 13 mars 2003, *Domaine Boingneres c/ Hesnault et Asavinter*)

➤ **En cas de dommage causé au véhicule du transporteur**

Le donneur d'ordre et le transporteur doivent supporter une part du préjudice résultant de l'endommagement du véhicule, si celui-ci résulte de leurs fautes cumulées :

- Co-responsabilité de l'expéditeur (1/4) et du transporteur (3/4) : l'expéditeur : le transporteur, dont la remorque savoyarde bâchée s'est trouvée déformée à la suite du chargement en vrac de 658 rouleaux de tissus, n'avait fait aucune réserve sur le choix du véhicule, une remorque savoyarde, dont le volume ne permettait pourtant pas d'opérer un chargement correct c'est-à-dire un chargement croisé des rouleaux de tissus ou une palettisation. En outre, ayant relevé que les conditions de chargement provoquaient des déformations importantes il ne s'était cependant pas abstenu de prendre la route, provoquant ainsi une poussée transversale sur les montants de la remorque. Pour sa part, l'expéditeur n'avait pas adapté sa méthode de chargement (en vrac) au mode de transport choisi (CA Rouen 23 janvier 1997, *Trans Europe / Mory TNTE*).

## VI. LA CORESPONSABILITE RESULTANT DE TEXTES PARTICULIERS

### A. Recours par un donneur d'ordre professionnel à un transporteur non habilité à exercer l'activité de transport public de marchandises

Le donneur d'ordre et le transporteur non inscrit au registre des transporteurs encourent une coresponsabilité.

#### 1. Le transporteur

S'agissant ici d'un délit, le transporteur est punissable d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende lorsqu'il exerce une activité transporteur public routier de marchandises alors que son entreprise n'y a pas été autorisée en application de l'article 8 et du premier alinéa de l'article 36 de la LOTI (défaut d'inscription au registre des transporteurs) ou bien s'il utilise une autorisation, une licence ou un duplicata de ce titre alors que ce titre est périmé, a été suspendu ou est utilisé bien qu'il ait fait l'objet d'une déclaration de perte et ait été remplacé par un titre de même nature (Loi n°52-401 du 14 avril 1952, art. 25, II, a et b).

#### 2. Le donneur d'ordre

En application du décret qui régit la profession de commissionnaire de transport, celui-ci doit, préalablement à la conclusion du contrat avec une entreprise à laquelle il a fait appel pour exécuter son contrat de commission de transport, s'assurer que l'entreprise est habilitée à exercer l'activité demandée (*Décr. n°90-200 du 5 mars 1990, art. 8*).

Le contrat-type « sous-traitance » prévoit une obligation de vérification similaire à la charge de l'opérateur de transport, c'est-à-dire non seulement le commissionnaire de transport, mais également le transporteur public principal qui sous-traite (*Décr. n°2003-1295 du 26 déc. 2003 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises exécutés par des sous-traitants, art. 6.1.1.*).

Enfin, cette obligation est également prévue par le décret n°99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises : « *Le transporteur qui effectue un transport public routier de marchandises en le sous-traitant à un autre transporteur ou en prenant en location un véhicule avec conducteur doit s'assurer, préalablement à la conclusion du contrat, que le transporteur ou le loueur auquel il a recours est habilité à exécuter les opérations qui lui sont confiées* » (art. 16).

**Cependant, le non accomplissement de cette obligation n'est sanctionné par aucun de ces textes et il n'existe donc pas de NATINF permettant de le verbaliser.** Cette absence d'outil pour verbaliser a été déplorée lors de l'enquête.

Selon cette enquête, des donneurs d'ordre ont néanmoins fait l'objet de poursuites pour complicité de défaut d'inscription au registre des transporteurs.

Cela a notamment concerné :

- des grandes entreprises de travaux publics ayant eu recours à des sous-traitants spécialisés dans le terrassement ou dans les travaux agricoles qui n'avaient pas le statut de transporteur public (DRE Basse-Normandie)
- ou bien, de façon plus marginale, des donneurs d'ordre utilisant les services de transporteurs légers non inscrits (DRE Ile-de-France, DRE Auvergne).

Nous n'avons relevé dans la jurisprudence qu'une décision ayant condamné, d'une part, une entreprise de travaux publics pour avoir effectué des transports publics sans être inscrit au registre, et d'autre part, son client en tant que complice de l'infraction sur le fondement de l'article 60 de l'ancien Code pénal (complicité par « instructions », *TGI du Puy 9 mars 1983, Bull. des Transp. 1983.410*).

Selon l'une des DRE interrogées, la complicité est plus facilement démontrable lorsque le donneur d'ordre est un commissionnaire de transport qui est sensé connaître la réglementation (DRE Pays de Loire).

**Néanmoins, au vu de la maigre jurisprudence rendue sur ce point et des critères requis pour condamner le donneur d'ordre en tant que complice, il serait peut-être plus efficace de s'inspirer des législations allemande et espagnole (voir les rapports pour ces pays) qui prévoient une infraction spécifique en cas de recours à des transporteurs non dûment autorisés** (Espagne : LOTT, art. 141, § 27<sup>15</sup> ; Allemagne : GüKG, § 7 c al. 1 n°1 et §19 al.1 n°1, al. 5 phr.1<sup>16</sup>).

En Allemagne, le donneur d'ordre peut être condamné, non seulement si le transporteur n'est pas titulaire d'une autorisation, mais également si le substitué de ce prestataire en est dépourvu. La contravention peut être sanctionnée par une amende allant jusqu'à 20.000 €.

---

<sup>15</sup> Voir infra p. 70

<sup>16</sup> Voir infra p. 73 et 102

## B. La réglementation sur le transport des marchandises dangereuses

La réglementation relative au transport des marchandises dangereuses par route figure dans l'arrêté modifié du 1<sup>er</sup> juin 2001 (dit « arrêté ADR ») qui complète les annexes A et B de l'Accord international ADR tenu à jour par les Nations Unies.

Selon l'enquête réalisée auprès des Directions Régionales de l'Équipement, la réglementation sur le transport des marchandises dangereuses permet assez facilement de verbaliser les donneurs d'ordre, qu'il s'agisse d'expéditeurs ou de chargeurs, et cela se fait couramment. Contrairement au dispositif « coresponsabilité », la caractérisation des infractions « marchandises dangereuses » ne nécessite pas la démonstration d'une incitation de la part du donneur d'ordre.

La réglementation relative au transport des marchandises dangereuses par route prévoit de nombreuses obligations tant à la charge des expéditeurs et des chargeurs, que des transporteurs, notamment quant au matériel de transport, aux documents d'accompagnement, à l'emballage des marchandises, au chargement, au déchargement et à la manutention. Le non-respect de ces diverses obligations constituent des infractions qui sont imputables soit à l'expéditeur, soit au chargeur, soit au transporteur, selon que l'obligation repose sur l'un ou sur l'autre.

Bien que chaque infraction concerne une obligation mise à la charge de l'un ou de l'autre de ces acteurs, certaines de ces obligations sont néanmoins extrêmement liées puisqu'elles se complètent, et l'on peut donc considérer que la réglementation crée entre eux une espèce de coresponsabilité.

Les infractions graves (délits) à cette réglementation sont prévues et sanctionnées par deux textes qui visent notamment le transporteur et le donneur d'ordre : « toute personne qui aura transporté ou fait transporter » :

- la loi n°75-1335 du 31 décembre 1975 relative à la constatation et à la répression des infractions en matière de transports publics et privés,
- le décret modifié n°77-1331 du 30 novembre 1977 relatif à certaines infractions à la réglementation sur le transport des matières dangereuses.

La réglementation « matières dangereuses » étant pléthorique, nous ne présenterons ci-dessous que quelques exemples.

### 1. Conformité de l'opération

La loi prévoit plusieurs délits à l'encontre du transporteur et du donneur d'ordre qui transportent ou font transporter des marchandises dangereuses en dehors du cadre réglementaire prévu à cet effet.

Est ainsi punissable :

- le fait de transporter ou de faire transporter des matières dangereuses dont le transport n'est pas autorisé (loi n°75-1335, art. 4, 1<sup>o</sup>),

- le fait de faire transporter des marchandises dangereuses sans l'avoir signalé, soit dans le document de transport, soit sur les emballages, récipients ou contenants, lorsque ceci est requis (loi n°75-1335, art. 4, 4°),
- le fait de transporter des marchandises dangereuses sans aucune signalisation extérieure, lorsque celle-ci est requise (loi n°75-1335, art. 4, 5°).

Plus précisément, la réglementation prévoit que l'expéditeur de marchandises dangereuses a l'obligation de remettre au transport un envoi conforme aux prescriptions de l'ADR. Il doit notamment s'assurer que les marchandises dangereuses soient classées et autorisées au transport conformément à l'ADR (Annexe B de l'ADR, marginal 1.4.2.1.).

Pour sa part, le transporteur doit vérifier que les marchandises dangereuses à transporter sont autorisées au transport conformément à l'ADR (Annexe B de l'ADR, marginal 1.4.2.2.).

Un même NATINF (ex NATINF 23126 : Transport routier de marchandise dangereuses sans l'avoir signalé dans le document de transport) peut-être imputé au transporteur comme au donneur d'ordre, en fonction des éléments d'enquête lors du contrôle.

## 2. Documents d'accompagnement

L'expéditeur est responsable de l'établissement des divers documents d'accompagnement, notamment du document de transport et des consignes écrites de sécurité à l'intention du conducteur. Ces documents doivent être fournis par l'expéditeur et remis au conducteur au plus tard lorsque les marchandises sont chargées sur le véhicule (Annexe B de l'ADR, marginaux 1.1.2.1. et 5.4.3.2).

Pour sa part, le transporteur doit s'assurer que la documentation prescrite se trouve à bord de l'unité, de même que les équipements prévus dans les consignes écrites de sécurité (Annexe B de l'ADR, marginaux 1.4.2.2.).

Quant au responsable de l'établissement chargeur, il doit s'assurer que les consignes écrites pour le conducteur figurent dans les documents de bord du véhicule. En principe, en cas de contrôle négatif ne pouvant être mis en conformité, le transport ne doit pas être effectué (arrêté ADR 2006, art. 4.1).

Le non-respect de ces obligations est sanctionné par les infractions suivantes :

NATINF 11200 : Transport routier de matière dangereuse sans avoir établi de document de transport

NATINF 11206 : Transport routier de matière dangereuse avec un document de transport non conforme

NATINF 11229 : Transport routier de matière dangereuse sans présence à bord du document de transport

NATINF 11233 Transport routier de matière dangereuse sans présence à bord des consignes écrites de sécurité

NATINF 11235 Transport routier de matière dangereuse sans avoir établi de consignes écrites de sécurité

NATINF 11236 Transport routier de matière dangereuse avec des consignes écrites de sécurité non conformes ou inadaptée

En fonction de leurs obligations respectives, chaque intervenant en est passible, nonobstant les termes « Transport routier... » employés dans les NATINF, ces termes n'empêchant pas la verbalisation des donneurs d'ordre (expéditeurs, chargeurs).

### 3. Étiquetage et signalisation des véhicules

Le transporteur doit fournir un véhicule conforme aux prescriptions réglementaires. Il doit notamment s'assurer que les étiquettes de danger et les signalisations prescrites pour les véhicules soient apposées (Annexe B de l'ADR, marginal 1.4.2.2.). Cette obligation est sanctionnée par les codes NATINF 11 246 et 11 247: Transport routier de marchandises dangereuses avec un véhicule sans panneaux de signalisation ou avec un panneau de signalisation non-conforme).

Le chargeur, quant à lui, doit s'assurer que l'unité de transport est correctement signalisée et placardée à la sortie de l'établissement. (ADR 2006 consolidé, art. 4.1). Néanmoins, dans la mesure où nous n'avons pas trouvé le code NATINF correspondant, le non-accomplissement de cette obligation semble difficilement sanctionnable, sauf à considérer que les infractions pré-citées peuvent également être imputée au chargeur en qualité de co-auteur ou complice.

### 4. Formation des conducteurs

Les conducteurs de véhicules transportant des matières dangereuses doivent détenir des certificats attestant de leur formation initiale et de leur formation spéciale pour le transport de marchandises appartenant à certaines classes de danger (chapitre 8.2 de l'Annexe B de l'ADR).

Ces certificats font partie des documents de bord exigibles en cas de contrôle et le transporteur est donc sanctionnable en cas d'absence ou de non validité du certificat (NATINF 11 232 : Transport routier de matières dangereuses sans présence à bord du certificat de formation du conducteur, NATINF 11 220 : Transport routier de matières dangereuses sans certificat de formation valable).

Pour sa part, le chargeur doit vérifier que le conducteur est titulaire d'une attestation de formation en cours de validité et adaptée au transport à entreprendre (ADR 2006 consolidé, art. 4.1).

Néanmoins, dans la mesure où nous n'avons pas trouvé le code NATINF correspondant, le non-accomplissement de cette obligation semble difficilement sanctionnable, sauf à considérer que les infractions pré-citées peuvent également être imputée au chargeur en qualité de co-auteur ou complice.

Signalons pour conclure sur ce point, qu'une des DRE a engagé une action préventive à l'égard des donneurs d'ordre (établissements hospitaliers) qui font transporter des déchets de soins médicaux à risque infectieux (aiguilles, éléments de corps humains, urines de personnes soumises à traitement radioactifs, etc.). Ces donneurs d'ordre sont en effet très peu informés de la réglementation, notamment sur le plan du conditionnement.

## VII. LA CORESPONSABILITE DU DONNEUR D'ORDRE EN DROIT ESPAGNOL

Le rapport pour l'Espagne a été réalisé par Mr Francisco Sánchez-Gamborino qui est avocat spécialisé en droit des transports et de la commission de transport à Madrid, Vice-président de la Commission des Affaires Juridiques de l'Union Internationale des Transporteurs Routiers (IRU) et Correspondant de l' IDIT pour l'Espagne.

### **Éléments essentiels :**

#### ⇒ **Organisation :**

*En droit espagnol, toutes les infractions à la réglementation sur les transports routiers ressortent d'une **responsabilité administrative** fixée par la loi sur la coordination des transports terrestres (LOTT et ROTT). S'agissant d'infractions administratives, elles ne sont punies que par des amendes.*

*Elles sont prononcées par des autorités administratives spécialisées en transport routier : soit le Ministère des Transports (de Fromento), soit les autorités des Régions (Comunidades Autónomas) compétentes en matière de transport routier. La sanction administrative peut être contestée devant le juge du contentieux administratif.*

*La législation espagnole ne méconnaît pas le donneur d'ordre puisque la LOTT pose en principe que la responsabilité administrative peut être imputée, non seulement au transporteur, mais aussi à l'expéditeur, au destinataire, ou toute personne exerçant une activité soumise à la réglementation des transports routiers.*

#### ⇒ **Infractions :**

*Certaines des infractions prévues dans la LOTT énumèrent les personnes qui peuvent être déclarées responsables avec ou sans le transporteur (ex : chargeur, expéditeur, auxiliaire de transport), d'autres ne procèdent pas à cette énumération, se contentant de décrire les éléments matériels de l'infraction. Dans les deux cas, le donneur d'ordre peut être déclaré responsable s'il a commis les faits énoncés dans l'infraction.*

*Infractions visant expressément le donneur d'ordre :*

- **dépassement de la masse maximale autorisée** des véhicules ou de certains essieux. Cette infraction prévoit une véritable présomption de responsabilité à l'égard du transporteur, du chargeur, de l'expéditeur ou de l'auxiliaire de transport. Ceux-ci s'exonèrent de cette présomption s'ils justifient de leur non culpabilité,
- **non respect des règles de chargement et d'arrimage** (défaut de paiement des frais d'immobilisation du véhicule, infractions aux règles de sécurité, de santé et de prévention des risques). Cette infraction prévoit également une présomption de responsabilité à l'égard de l'expéditeur ou de l'auxiliaire de transport, à moins que ceux-ci ne justifient de leur non culpabilité,



- **infractions aux dispositions de l'Accord ATP sur le transport de produits alimentaires ou de marchandises périssables** : en fonction de l'obligation non respectée, le transporteur, l'expéditeur ou le destinataire peuvent répondre de l'infraction,
- **infractions aux dispositions de l'Accord ADR sur le transport des marchandises dangereuses** : en fonction de l'obligation non respectée, le transporteur, l'expéditeur, le chargeur ou le destinataire peuvent répondre de l'infraction.

*Infractions ne visant pas expressément le donneur d'ordre :*

- falsification des titres administratifs,
- manipulation du chronotachygraphe ou du limiteur de vitesse,
- falsification des documents de contrôle (disques du chronotachygraphe) ou modification des mentions obligatoires,
- complicité dans des activités de médiation non autorisées,
- manquements relatifs aux documents de contrôle obligatoires (documents de bord),
- recours à des transporteurs ou à des auxiliaires de transport non dûment autorisés.

⇒ **Efficacité :**

*Si l'énoncé des infractions permet de sanctionner les donneurs d'ordre, les condamnations sont rares, excepté en matière de surcharge ou d'infractions à la réglementation sur le transport de marchandises dangereuses.*

*En ce qui concerne les infractions à la réglementation sociale sur les temps de conduite et de repos, ou bien celle sur les vitesses maximales, la réglementation espagnole ne permet pas actuellement de poursuivre le donneur d'ordre.*

## RAPPORT

Si, comme en droit français, le mot “*coresponsabilité*” ne figure pas expressément dans la législation espagnole sur le transport par route, certaines lois ou règlements attribuent une responsabilité, en plus de celle du transporteur, à l’expéditeur ou au destinataire, ou seulement à cet usager, en ce qui concerne les infractions ou conduites concrètes décrites par ces articles.

La responsabilité peut être commerciale (de droit privé) ou administrative (de droit public)

### A. Responsabilité commerciale

Dans le Code de commerce espagnol – lequel malgré son ancienneté (1885) continue à être la réglementation fondamentale du contrat de transport terrestre (arts. 349-379) – il n’y a pas de règles sur la responsabilité du donneur d’ordre vis-à-vis du transporteur.

En revanche, la réglementation des transports publics contient des règles de droit privé relatives à la responsabilité du donneur d’ordre. Cette réglementation figure dans la loi n°16/1987 du 30 juillet sur la Coordination des Transports Terrestres (Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, « LOTT »), ainsi que dans le règlement du même nom approuvé par le décret royal n°1211/1990 du 28 septembre (« ROTT ») .

#### 1. Responsabilité du chargeur pour les dommages résultant du chargement (LOTT, art. 22, §2, deuxième paragraphe, et ROTT art 4, §1)

La responsabilité des dommages à la marchandise incombe au chargeur, si ce dernier a réalisé les opérations de chargement et d’arrimage à bord du véhicule.

C’est la conséquence de la règle générale prévue par l’article 22, §2 de la LOTT, qui désigne les personnes responsables de la réalisation des opérations de chargement et d’arrimage du véhicule. Selon l’article 22, §2, en cas de charge complète (un seul expéditeur, un seul destinataire, marchandises homogène), la responsabilité du chargement et de l’arrimage incombent à l’expéditeur, sauf s’il en a été prévu autrement dans la convention des parties. Tandis qu’en régime de « groupage », la responsabilité de ces opérations incombent au transporteur (LOTT art 22, §4, troisième paragraphe):

#### 2. Responsabilité de l’expéditeur en cas d’immobilisation du véhicule au chargement (LOTT, art. 22, §4, troisième paragraphe)

L’expéditeur est responsable à l’égard du transporteur si la marchandise n’est pas prête lorsque celui-ci se présente sur le lieu de prise en charge et qu’il doit attendre indûment. À partir d’une attente de plus de deux heures, l’expéditeur doit payer au transporteur une indemnité pour immobilisation du véhicule ou « surestaries », dont le montant est calculé par référence au salaire minimale officiel par jour de travail.

### 3. Responsabilité des auxiliaires de transport (LOTT, art. 120, §2 et art. 126, §1, a, et ROTT art 159, §2 et art. 167, §2)

Les commissionnaires de transport, les transitaires et les autres intermédiaires répondent de leurs actes vis-à-vis du transporteur, en assumant la position d'expéditeurs.

## B. Responsabilité administrative

### Principes

L'article 138, §1 (c) de la LOTT pose en principe que la responsabilité administrative résultant de la violation de la réglementation sur les transports terrestre et ses activités auxiliaires, peut être imputée à l'expéditeur ou au destinataire ou à toute autre personne exerçant, pour le compte de tiers, une activité soumise à la réglementation des transports terrestres.

L'article 193, §2 du ROTT précise dans le même sens qu'outre la personne légalement responsable de l'infraction, les autres personnes visées par l'article 138, §1 de la LOTT peuvent également en répondre.

L'article 194, §1 du ROTT prévoit également la possibilité, pour l'administrativement responsable au sens de l'article 138 (et qui a payé l'amende) de se retourner contre le véritable auteur de l'infraction afin de récupérer le montant payé.

Les infractions à la réglementation sur le transport public routier sont classées en trois catégories: les infractions très graves, les infractions graves et les infractions légères. L'article 143 de la LOTT et l'article 201 du ROTT fixe les sanctions en fonction de la gravité de l'infraction.

En application des principes décrits ci-dessus, certaines de ces infractions peuvent être imputées à la fois au transporteur et au donneur d'ordre, ou bien seulement au donneur d'ordre.

### 1. Infractions « très graves » (LOTT, art. 140)

#### 1.1. La falsification des titres administratifs qui permettent l'exercice de l'activité de transport ou d'activités auxiliaires (LOTT, art. 140, §8 et ROTT, art. 197§8)

L'infraction est imputable à la personne qui a falsifié le titre, ou, en connaissance de cause, a collaboré à sa falsification ou à sa commercialisation, mais également à la personne qui a utilisé le faux document pour cacher le caractère non autorisé de l'activité.

Ce texte permet de sanctionner :

- un transporteur qui crée ou utilise un faux titre administratif (ex : licence de transport intérieur ou de transport communautaire),

- un commissionnaire qui crée ou utilise un faux titre administratif pour sa propre activité ou pour l'activité de son transporteur,
- une personne quelconque qui collabore à l'élaboration du titre falsifié,
- une personne quelconque qui collabore à mettre le titre falsifié sur le marché,
- une personne quelconque –même transporteur ou commissionnaire de transport- qui falsifie les données devant figurer sur le titre administratif,
- une personne quelconque qui, au moyen du titre falsifié, cache une activité de transport ou de commission de transport non autorisée.

Sur le fondement de ce texte, un donneur d'ordre pourrait être sanctionné pour avoir recouru aux services d'un transporteur en sachant que celui-ci utilisait un titre falsifié.

## 1.2. La manipulation du chronotachygraphe ou du limiteur de vitesse (LOTT, art. 140, §10 et ROTT, art. 197§10)

L'infraction est imputable à la personne qui a manipulé l'appareil ou a collaboré à sa manipulation.

Un **donneur d'ordre** pourra être condamné sur le fondement de ce texte **s'il a collaboré à la manipulation du chronotachygraphe, mais pas s'il a seulement incité le transporteur à le faire**. Néanmoins, Mr Sanchez-Gamborino n'a jamais rencontré une telle condamnation.

Mais surtout, il n'existe pas en droit espagnol de disposition permettant de condamner un donneur d'ordre qui inciterait ou obligerait le transporteur à ne pas respecter la réglementation européenne sur les temps de conduite et de repos. Les règles existantes sont les suivantes :

- L'article 140, §20 de la LOTT (ROTT, art. 197, §20) qualifie d'infraction très grave :
  - le dépassement de 50% au moins de la durée maximale de conduite ou de la durée maximale de conduite continue
  - la minoration d'au moins 50% de la durée minimale de repos
- L'article 141, §6 de la LOTT (ROTT, art. 198, §6) qualifie d'infraction grave :
  - le dépassement de 20% au moins de la durée maximale de conduite ou de la durée maximale de conduite continue
  - la minoration d'au moins 20% de la durée minimale de repos

Le droit pénal étant d'interprétation stricte, **Mr. Sanchez-Gamborino ne pense pas que ces dispositions pourraient servir de fondement à la condamnation d'un donneur d'ordre**, même en se référant au principe fixé par l'article 138 de la LOTT.

On considère en Espagne que les infractions à la réglementation sur les temps de conduite, de même que les infractions aux vitesses maximales, sont toujours imputables au transporteur qui doit refuser un transport qu'il sait ne pouvoir accomplir sans violer ces règles. Il ne pourra invoquer la responsabilité de son donneur d'ordre qui, d'ailleurs, ne sera pas poursuivi par les autorités.

Mr Sanchez-Gamborino considère qu'il s'agit là d'une lacune du droit espagnol dans la mesure où l'on rencontre souvent des cas où l'expéditeur a imposé un délai de livraison qui ne permettait pas au transporteur de respecter les diverses réglementations.

### **1.3. La falsification des documents de contrôle (disque du chronotachygraphe, carte du conducteur, etc.) ou la modification des mentions obligatoires (LOTT, art. 140 §13 et ROTT, art. 197§13)**

L'infraction est aussi bien imputable au transporteur qui a utilisé les documents falsifiés dans son véhicule, qu'à la personne qui a falsifié ou qui a collaboré à la falsification.

Mr. Sanchez-Gamborino ne connaît pas de condamnation de donneur d'ordre sur le fondement de ce texte.

### **1.4. Le dépassement de la masse maximale autorisée des véhicules ou de certains essieux (LOTT, art. 140, §19, alinéa 3 et ROTT, art. 197 §19)**

Il s'agit des cas de surcharge les plus graves (les surcharges inférieures sont considérées comme des infractions « graves », cf. infra B). Cette infraction est sanctionnée par une amende allant de 3 301 € à 4 600 € (art. 143, § 1, lettre h) de la LOTT, art. 201, §1, lettre h) du ROTT). Le véhicule peut être immobilisé tant que l'infraction persiste (art. 143, §3 de la LOTT, art. 201, §3 du ROTT°

L'infraction est imputable tant au transporteur, qu'au chargeur, expéditeur ou intermédiaire, à moins que l'un d'entre eux ne justifie, en ce qui le concerne, de sa non culpabilité.

Contrairement au droit français, ce texte crée une véritable présomption de responsabilité à l'égard des divers intervenants au transport et le Ministère Public n'a pas à rapporter une preuve quelconque de la leur culpabilité (application des articles 57§1 et 137§2 de la loi n°30/1992 du 26 novembre 1992 sur la procédure administrative). C'est à l'accusé de prouver les faits ou les circonstances qui permettent de l'exonérer de cette présomption de responsabilité. S'il y parvient, le Ministère Public poursuivra cette autre personne.

Cette présomption de responsabilité n'existe pas en matière de déménagement et de « groupage ». Dans ces deux cas, l'expéditeur et le chargeur sont présumés, sauf preuve contraire, ne pas être responsables de la surcharge.

Par ailleurs, lorsqu'il s'agit d'un dépassement de la masse maximale autorisée par essieu, la responsabilité est imputable à celui qui a réalisé le chargement à bord du véhicule ((LOTT, art. 140, §19, alinéa 5 et ROTT, art. 197 §19).

Des condamnations ont été prononcées contre des donneurs d'ordre sur le fondement de ce texte. Néanmoins, Mr Sanchez-Gamborino souligne qu'elles ne sont pas fréquentes car les expéditeurs tendraient à être respectueux des règles relatives aux poids maximaux.

Mais surtout, il semble que l'exonération du donneur d'ordre soit assez aisée à obtenir puisqu'il lui suffit, par exemple, de produire le document de transport sur lequel est inscrit un poids conforme à la réglementation.

### **1.5. Les infractions aux règles de chargement et d'arrimage fixées par l'article 22 de la LOTT**

Le transporteur en répond, mais aussi l'expéditeur et l'intermédiaire, sauf si l'un d'eux justifie de sa non culpabilité (LOTT, art. 140, §21 et ROTT, art. 197, §21)

L'expéditeur sera donc sanctionné en cas de défaut de paiement des surestaries dues pour immobilisation du véhicule au chargement (LOTT, art. 22, §4, troisième paragraphe).

Il le sera également s'il a enfreint, à l'égard du conducteur du véhicule ou du transporteur individuel, les règles de sécurité, de santé et de prévention des risques prévues par la législation du travail et applicables aux opérations de chargement/déchargement (ROTT, art. 4, §3). Exemples d'infractions : demander au conducteur de charger le véhicule en dehors de ses horaires de travail, demander au conducteur de charger le véhicule sans que soient respectées les règles de sécurité imposées par la nature de la marchandise ou son poids.

### **1.6. Les infractions en transport de marchandises dangereuses (LOTT, art. 140, § 25.23 et ROTT, art. 197, §25)**

L'article 140, §25 de la LOTT répartit les responsabilités entre les divers intervenants. En application de ces dispositions, le donneur d'ordre assume certaines responsabilités :

- le chargeur répond toujours avec le transporteur de l'utilisation de citernes fuyantes, sauf s'il est établi que la fuite n'existait pas ou n'avait pas été signalée avant le début du transport ou bien que la quantité de marchandises perdues ne nécessitait pas l'interruption du transport (LOTT, art. 140, §25.1)
- le chargeur répond toujours avec le transporteur de l'absence du certificat d'homologation du véhicule et établissant que le véhicule répond aux prescriptions réglementaires applicable au transport envisagé, également lorsque ce certificat est périmé ou qu'il ne correspond pas à la marchandise transporté (LOTT, art. 140, §25.2)
- le cas échéant, soit le chargeur, soit l'expéditeur (soit le transporteur) répondront des infractions suivantes : utilisation de véhicules qui ne respectent pas les conditions techniques réglementaires exigées pour le transport de telle marchandise dangereuse (LOTT, art. 140, §25.3) ; absence à bord du véhicule des documents de transport ou d'accompagnement, documents ne mentionnant pas la nature de la marchandise dangereuse (LOTT, art. 140, §25.4), transport de marchandises dangereuses dans des conditions différentes de celles fixées par la réglementation (LOTT, art. 140, §25.5), absence de panneaux, plaques et étiquettes de danger ou d'une quelconque signalisation exigible (LOTT, art. 140, §25.6), absence de consignes de sécurité dans la cabine (LOTT, art. 140, §25.7),
- le cas échéant, le chargeur ou l'expéditeur répondront notamment des infractions suivantes : non-respect des interdictions de chargement en commun (LOTT, art. 140,

§25.8), non-respect des quantités maximums à transporter (LOTT, art. 140, §25.9), utilisation d'emballages ou de récipients non homologués ou détériorés (LOTT, art. 140, §25.10), désignation inexacte de la marchandise dans les documents de transport ou d'accompagnement (LOTT, art. 140, §25.13), donner au transporteur des consignes de sécurité inadéquates (LOTT, art. 140, §25.14), transport de marchandises sujettes à autorisation sans avoir obtenu celle-ci (LOTT, art. 140, §25.15), utilisation de plaques, panneaux ou étiquettes inadaptées à la marchandise transportée (LOTT, art. 140, §25.16),

- le cas échéant, le chargeur ou le destinataire répondront des infractions suivantes : non-respect de l'interdiction de fumer dans la zone de manutention des marchandises dangereuses (LOTT, art. 140, §25.17), non-respect de l'obligation d'immobiliser au sol les véhicules citernes pendant les opérations de chargement/déchargement (LOTT, art. 140, §25.18),
- s'il est soumis à l'obligation de désigner un conseiller sécurité, le donneur d'ordre répondra enfin du non-respect des infractions visées aux §25.21 à 25.23.

Comme en droit français, la responsabilité de l'infraction sera attribuée à la personne sur laquelle pesait l'obligation qui n'a pas été respectée, laquelle obligation figure dans l'Accord international ADR applicable aux transports internationaux et internes (décret royal n°551/2006 du 5 mai 2006).

### **1.7. Les infractions en transport de produits alimentaires ou de marchandises périssables (LOTT, art. 140, § 26 et ROTT, art. 197, §26)**

La responsabilité des infractions incombe :

- au transporteur et à l'expéditeur figurant sur le document de transport, ou, à défaut, à la personne qui aura conclu le contrat de transport avec le transporteur : transport de marchandises périssables dans un véhicule ou un récipient ne pouvant assurer la température requise (LOTT, art. 140, § 26.1), absence de certificat de conformité pour le transport de marchandises périssables ou certificat périmé ou falsifié (LOTT, art. 140, § 26.2),
- à l'expéditeur figurant sur le document de transport, ou, à défaut, à la personne qui aura conclu le contrat de transport avec le transporteur : charger des produits à une température différente de celle exigible (LOTT, art. 140, § 26.3),
- au transporteur, à l'expéditeur ou au destinataire : transporter des produits alimentaires sans respecter les conditions sanitaires et hygiéniques légales ou réglementaires (LOTT, art. 140, § 26.5).

Ici aussi, la responsabilité de l'infraction sera attribuée à la personne sur laquelle pesait l'obligation qui n'a pas été respectée, laquelle obligation figure dans l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP), fait à Genève le 1<sup>er</sup> septembre 1970 sous l'égide de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe. Cet accord est applicable aux transports internationaux, mais également aux transports internes espagnols (décret royal n°1202/2005 du 10 octobre 2005).

## **2. Infractions « graves » (LOTT, art. 141)**

### **2.1. Le dépassement de la masse maximale autorisée des véhicules ou de certains essieux (LOTT, art. 141, §4, alinéa 3 et ROTT, art. 198 §4)**

Il s'agit de cas de surcharge moins importants que ceux précédemment énoncés (infractions « très graves »). La répartition est faite de la même façon que pour les surcharges constituant des infractions « très graves » (renvoi à la LOTT, art. 140, §19). Cette infraction est sanctionnée par une amende allant de 1 501 € à 2 000 € (art. 143, § 1, lettre f) de la LOTT, art. 201, §1, lettre f) du ROTT).

Elle est imputable tant au transporteur, qu'au chargeur, expéditeur ou intermédiaire, à moins que l'un d'entre eux ne justifie, en ce qui le concerne, de sa non culpabilité. L'expéditeur est toujours exonéré de cette responsabilité dans les services de déménagement et dans les transports en régime de « groupage ». Lorsqu'il s'agit de transport de groupage ou de déménagement, il est présumé, sauf preuve contraire, que le chargeur et l'expéditeur ne sont pas responsables de la surcharge.

### **2.2. La complicité dans des activités de médiation non autorisées (LOTT, art. 141, §15)**

L'article 140, §1 de la LOTT qualifie d'infraction très grave l'exercice, sans l'autorisation requise, d'une activité auxiliaire au transport, c'est-à-dire l'activité non autorisée de « vente » de transport.

Peut-être pouvons-nous comparer cette infraction au délit français d'exercice de l'activité de commissionnaire de transport sans inscription au registre des commissionnaires ?

L'infraction grave de « complicité dans des activités de médiation non autorisées » permet de sanctionner le complice de la personne non autorisée, par exemple celui qui mettrait à disposition un local pour y exercer l'activité interdite.

### **2.3. Les manquements relatifs aux documents de contrôles obligatoires (LOTT, art. 141, § 19 et ROTT, art. 198, §19)**

Sont notamment sanctionnées l'absence des documents de contrôle obligatoire, l'absence des mentions qui doivent y figurer, la dissimulation ou le défaut de conservation de ces documents, le retard ou le défaut de communication de ces documents à l'Administration.

Cette infraction est sanctionnée par une amende allant de 1 001 € à 1 500 € (art. 143, § 1, lettre e) de la LOTT, art. 201, §1, lettre e) du ROTT).

Il faut notamment souligner l'existence d'un texte relativement récent dont la rédaction maladroite suscite des interrogations parmi les opérateurs espagnols. Une décision du Ministère des Transports espagnol FOM/238/2003 du 31 janvier 2003 impose en effet aux transporteurs, expéditeurs et auxiliaires de transport, la création, pour chaque contrat de transport, d'un « document de contrôle des marchandises transportées » qui doit



accompagner la marchandise pendant son transport et comporter un certain nombre de mentions : nom et adresse du transporteur, de l'auxiliaire de transport, de l'expéditeur et du destinataire, lieu de prise en charge et de livraison, date du transport, immatriculation du ou des véhicules de transport, caractéristiques de la marchandises (nature, poids, nombre de colis), prix du transport et réserves.

La lettre de voiture qui sur le plan contractuel matérialise le contrat de transport peut servir de « document de contrôle des marchandises transportées » et constitue donc, depuis cette décision, un document de bord obligatoire (comme en France).

Alors que la décision FOM/238/2003 impose, en son premier paragraphe, la création de ce document au transporteur, à l'expéditeur et à l'auxiliaire de transport, elle précise ensuite que l'établissement et l'envoi de ce document à tous les intervenants au transport, incombent **au seul expéditeur**.

Les chargeurs s'interrogent donc sur le risque de se voir sanctionner, sur le fondement de l'article 141, §19 de la LOTT, soit en cas de défaut d'établissement de ce document, soit en cas d'absence à bord du véhicule.

#### **2.4. Les infractions en transport de marchandises dangereuses (LOTT, art. 141, § 24 et ROTT, art. 198, §24)**

L'article 140, §24 de la LOTT répartit les responsabilités entre les divers intervenants.

En application de ces dispositions, le donneur d'ordre assume certaines responsabilités :

- le chargeur ou l'expéditeur, selon le cas, répondent avec le transporteur du fait de transporter des marchandises dangereuses sans respecter les conditions fixées par l'autorisation de transport exceptionnel (LOTT, art. 141, §24.1)
- le chargeur ou l'expéditeur, selon le cas, répondent du fait de ne pas porter dans les documents d'accompagnement toutes les mentions exigées par la réglementation (LOTT, art. 141, §24.2)
- le chargeur ou le destinataire, selon le cas, répondent du fait de ne pas respecter les conditions d'isolement, de chargement, de protection ou de séparation de la cargaison (LOTT, art. 141, §24.3)
- le chargeur ou le destinataire, selon le cas, répondent avec le transporteur de l'absence du certificat de propreté de la citerne lorsque celui-ci est obligatoire (LOTT, art. 141, §24.9)
- s'il est soumis à l'obligation de désigner un conseiller sécurité, le donneur d'ordre répondra enfin du non-respect des infractions visées aux §24.10 et 24.11

Là encore, pour l'imputation de l'infraction, il faut se référer à l'Accord international ADR.

## **2.5. Recours à des transporteurs ou à des intermédiaires (transitaires, etc.) non dûment autorisés (LOTT, art. 141, § 27)**

Cette disposition est intéressante car, en droit français, s'il existe bien une obligation à la charge des commissionnaires de transport et des transporteurs de vérifier que leurs sous-traitants sont inscrits au registre des transporteurs, cette obligation n'est pas sanctionnée par les textes<sup>17</sup>. On peut seulement condamner un donneur d'ordre qui recourt à un transporteur ou à un commissionnaire non inscrit, sur le fondement de la complicité du délit d'exercice illégal de l'activité, ce qui n'est pas facile.

En Espagne, il suffit que le donneur d'ordre ait utilisé les services d'un transporteur ou d'un intermédiaire non autorisé pour qu'il soit condamné. En théorie, ce texte permettrait de condamner tout donneur d'ordre. Mais en pratique, les pouvoirs publics ne sont rigoureux qu'avec les expéditeurs professionnels (entreprises commerciales) qui seuls ont les moyens de vérifier l'existence de l'autorisation.

Cette infraction est sanctionnée par une amende allant de 401 € à 1 000 € (art. 143, § 1, lettre d) de la LOTT, art. 201, §1, lettre d) du ROTT).

## **3. Infractions « légères » (LOTT, art. 142.2 et ROTT, art. 199, §2)**

### **3.1. Le dépassement de la masse maximale autorisée des véhicules ou de certains essieux (LOTT, art. 142, §2 et ROTT, art. 199 §2)**

Il s'agit des cas de surcharge les moins graves. La répartition est faite de la même façon que pour les surcharges constituant des infractions « très graves » (renvoi à la LOTT, art. 140, §19).

Cette infraction est donc imputable tant au transporteur, qu'au chargeur, expéditeur ou intermédiaire, à moins que l'un d'entre eux ne justifie, en ce qui le concerne, de sa non culpabilité. L'expéditeur est toujours exonéré de cette responsabilité dans les services de déménagement et dans les transports en régime de « groupage ». Lorsqu'il s'agit de transport de groupage ou de déménagement, il est présumé, sauf preuve contraire, que le chargeur et l'expéditeur ne sont pas responsables de la surcharge.

---

<sup>17</sup> Voir supra p. 56

## VIII. LA CORESPONSABILITE DU DONNEUR D'ORDRE EN DROIT ALLEMAND

Le rapport pour l'Allemagne a été réalisé par Mr Detlev Neufang qui est avocat spécialisé en droit des transports et de la commission de transport à Bonn, Membre de la Commission des Affaires Juridiques de l'Union Internationale des Transporteurs Routiers (IRU).

### **Éléments essentiels**

#### ⇒ **Organisation :**

*Il y a lieu de faire une distinction entre le traitement des contraventions d'une part, et les délits et les crimes d'autre part.*

*Pour ce qui concerne les contraventions, l'Allemagne a décriminalisé le droit pénal de la circulation routière. Ainsi, parmi les infractions prévues par les différents textes (ex : StVO [Code de la route], GüKG [loi relative au transport routier de marchandises]), celles qui constituent des **contraventions** donnent lieu à une **responsabilité administrative** (loi sur les contraventions OWiG).*

*Lorsqu'une contravention est constatée, la sanction est prononcée par une **autorité administrative spécialisée**. Celle-ci prononce une amende qui peut être modulée ou annulée après présentation des arguments du prévenu. Si l'amende est maintenue, elle peut être contestée cette fois devant la juridiction répressive compétente, puis, dans certaines conditions, devant la Cour suprême (Oberlandesgericht).*

**Les délits et les crimes** donnent lieu à une responsabilité pénale régie par le Code pénal.

#### ⇒ **Infractions :**

### **Contraventions**

*Selon le § 8 de l'OWiG, une contravention peut être commise par **action**, ou par **omission** si l'omission viole une obligation d'agir.*

*Le donneur d'ordre peut être condamné en tant que **complice** de l'infraction dans les conditions prévues au § 14 de l'OWiG. Pour cela, **il faut que le transporteur et le donneur d'ordre aient tous deux intentionnellement procédé à l'infraction**. Tel est le cas lorsqu'il est établi que le transporteur et le donneur d'ordre ne pouvaient ignorer que les conditions du chargement ou du transport aboutiraient à la commission de l'infraction.*

**Contraventions pour lesquelles le donneur d'ordre peut être condamné en tant que complice :**

- **Surcharge** : des condamnations sont prononcées lorsque la surcharge est attestée par la mention du poids sur le document de transport ou sur le bon de pesée émis par le chargeur,
- **Dépassement des dimensions maximales autorisées** pour le véhicule et le chargement : des condamnations sont prononcées lorsque le dépassement des dimensions maximales autorisées était évident,
- **Excès de vitesse** : la responsabilité du donneur d'ordre est rarement retenue. Plusieurs raisons expliquent cela. Tout d'abord, les véhicules de plus de 3,5 tonnes sont équipés de limiteurs de vitesse. Ensuite, la commission intentionnelle de l'infraction par le transporteur et le donneur d'ordre est difficile à démontrer,
- **Violation des dispositions de la législation sociale** dans le domaine des transports par route : En théorie, la responsabilité du donneur d'ordre est envisageable s'il impose au transporteur ou à son chauffeur un délai de livraison si serré qu'il est évident que la réglementation sociale ne sera pas respectée. Mais, jusqu'à présent, cette coresponsabilité demeure théorique et les donneurs d'ordres ne sont pas poursuivis. Néanmoins, du fait de l'entrée en vigueur du règlement (CE) n°561/2006, l'application de l'article 10 § 4 de ce règlement devrait entraîner l'introduction dans le droit allemand d'une coresponsabilité contraventionnelle spécifique du donneur d'ordre,
- **Dépassement du temps de travail effectif journalier** : la possibilité de condamner le donneur d'ordre demeure théorique,

**Contraventions pour lesquelles le donneur d'ordre peut être condamné en tant qu'auteur :**

- **Manquement aux obligations de sécurisation du chargement** : bien que leur légalité soit contestée (car le donneur d'ordre n'est pas expressément visé dans l'énoncé de l'infraction), des procédures contraventionnelles sont de plus en plus souvent dressées contre les chargeurs pour manquement aux obligations de sécurisation du chargement, ceci sur le fondement du § 22 du StVO (Code de la route),
- **Infractions à la réglementation sur le transport des marchandises dangereuses (ADR)** La responsabilité du donneur d'ordre est toujours engagée, sans contestation possible, en cas d'infraction aux règles de chargement édictées par l'ADR,
- **Recours à un transporteur (même substitué) ne disposant pas de l'autorisation nécessaire pour le transport** (licence communautaire, autorisation CEMT, etc.) : depuis l'entrée en vigueur de cette disposition (2001), de nombreuses procédures contraventionnelles ont été ouvertes à l'encontre des donneurs d'ordre,
- **Recours à un transporteur utilisant du personnel conducteur en situation illégale** (chauffeur non ressortissant d'un Etat-membre de l'UE, de l'EEE, ou de la Suisse et non autorisé à travailler en Allemagne) : En raison du montant très élevé de l'amende (jusqu'à 200.000 € d'amende), cette nouvelle disposition (2001) a eu une influence considérable sur la pratique des contrôles par les donneurs d'ordres. Toutefois, le nombre de procédures contraventionnelles ouvertes à l'encontre des donneurs d'ordre a été moins important qu'on ne l'avait tout d'abord supposé

*En tant que complice, le donneur d'ordres encourt les mêmes peines que le transporteur. Le montant de l'amende est plafonné, mais **elle doit excéder l'avantage économique que l'auteur a retiré de l'acte**. Pour certaines contraventions (excès de vitesse, surcharge), l'amende est proportionnelle à la gravité de l'infraction.*

*La dépénalisation des infractions offre une certaine liberté de sanction. Le donneur d'ordre peut ainsi, tout comme le transporteur, se voir interdire temporairement de conduire ou retirer des points sur son permis de conduire (notamment en cas de surcharge). Peut également être rendue une ordonnance de confiscation d'une somme d'argent correspondant à l'avantage économique obtenu du fait de l'acte*

### **Délits et crimes**

*Le donneur d'ordre peut être condamné, comme en droit français, en tant qu'auteur ou complice par aide ou assistance ou par instigation. La complicité doit être intentionnelle et en rapport avec un acte commis lui aussi intentionnellement.*

*Les crimes et délits sont notamment prévus par le Code pénal (StGB) et le donneur d'ordre pourrait ainsi être condamné pour homicide involontaire ou coups et blessures involontaires en cas d'accident de la circulation provoqué par un mauvais chargement ou arrimage de la marchandise. D'autres infractions graves pourraient lui être imputées, tel que le fait de soumettre le transporteur à des contraintes telles qu'il serait conduit à violer la réglementation relative au temps de travail.*

### **⇒ Efficacité :**

*D'après l'auteur du rapport, la décriminalisation du droit de la circulation routière et le traitement des contraventions par des autorités administratives spécialisées revêt une certaine efficacité.*

*Qu'il s'agisse de contraventions ou de délits commis par le transporteur, la possibilité de poursuivre son donneur d'ordre n'existe pas seulement en théorie : il fait régulièrement l'objet de mesures de poursuites.*

*Le donneur d'ordres est régulièrement poursuivi avec le transporteur en cas de surcharge, de dépassement des dimensions maximales autorisées pour le chargement, de manquement aux obligations de sécurisation du chargement, d'infraction à la réglementation sur le transport des marchandises dangereuses, de recours à des transporteurs non autorisés ou employant de des conducteurs en situation illégale.*

*En revanche, sa responsabilité demeure théorique ce qui concerne les excès de vitesse, les infractions à la réglementation sociale (en cours de modification) ou le dépassement du temps de travail effectif journalier.*

*Selon Mr Neufang, le transport routier de marchandises en République fédérale d'Allemagne fait l'objet d'un contrôle intensif. Des centaines d'agents du ministère fédéral des transports de marchandises (notamment sur les aires d'autoroute), les autorités de police des Länder, la police fédérale (autrefois la police fédérale des frontières) et les douanes procèdent à des contrôles en cours de route pour s'assurer du respect des dispositions dont il est question dans ce rapport. L'Office fédéral des transports de marchandises à longue distance procède*

également à des contrôles auprès des entreprises de toutes les personnes participant au contrat de transport. Les services de l'inspection du travail et de la main d'œuvre effectuent également en parallèle des contrôles auprès des entreprises à propos du respect par les employeurs de leurs obligations.

Parce que les infractions qui entrent en ligne de compte sont presque toujours de simples contraventions, ce sont les autorités chargées, conformément au droit de chaque Land, de sanctionner les contraventions qui prennent le relais pour les procédures contraventionnelles, à moins que le BAG lui-même ne soit compétent. Ces autorités sont dotées de ressources en personnel suffisantes pour que les avis reçus puissent être régulièrement traités avant qu'ils ne soient prescrits. De manière générale, on peut dire que la procédure contraventionnelle est absolument efficace. **C'est pour cette raison qu'elle joue pour la pratique du transport routier de marchandises un rôle considérable – notamment disciplinaire.**

### Liste des abréviations :

AG	Amtsgericht (première juridiction judiciaire)
ArbZG	Arbeitszeitgesetz (loi relative au temps de travail)
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch (code civil)
BGBI	Bundesgesetzblatt (journal officiel de la République fédérale d'Allemagne)
BGH	Bundesgerichtshof (cour de cassation)
BGHSt	Décisions du BGH en matière pénale (réf. : n° de volume et n° de page)
BVerfG	Bundesverfassungsgericht (Tribunal constitutionnel suprême)
BKatV	Bußgeldkatalog-Verordnung (règlement relatif au barème des amendes)
DAR	Deutsches Autorecht (journal de droit automobile allemand ; réf. : n° de volume et n° de page)
FPersG	Fahrpersonalgesetz (loi relative aux personnels conducteurs)
FPersV	Fahrpersonalverordnung (règlement relatif aux personnels conducteurs)
HGB	Handelsgesetzbuch (code de commerce)
GGBefG	Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter (loi relative au transport de marchandises dangereuses)
GGVSE	Règlement relatif au transport routier et ferroviaire, national et international, de marchandises dangereuses.
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung (société à responsabilité limitée)
GüKG	Güterkraftverkehrsgesetz (loi relative au transport routier de marchandises)
GüKBillBG	Gesetz zur Bekämpfung illegaler Beschäftigung im gewerblichen Güterkraftverkehr (loi relative à la lutte contre l'emploi illégal dans le domaine du transport routier de marchandises professionnel)
LG	Landgericht (deuxième juridiction judiciaire)
NZV	Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (journal de droit de la circulation routière ; réf. : n° de volume et n° de page)
OLG	Oberlandesgericht (troisième juridiction judiciaire)
OWi	Ordnungswidrigkeiten (contraventions)
OWiG	Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (loi relative aux contraventions)
StGB	Strafgesetzbuch (code pénal)
StPO	Strafprozessordnung (code de procédure pénale)
StVO	Straßenverkehrsordnung (code de la route)
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (réglementation relative à l'immatriculation des véhicules à moteur)
StVG	Straßenverkehrsgesetz (loi relative à la circulation routière)
VRS	Verkehrsrechtssammlung (recueil de droit de la circulation routière ; réf. : n° de volume et n° de page)

## A. Définitions

La notion de **coresponsabilité** (« *Mitverantwortung* » ou « *Mitverantwortlichkeit* » en allemand) désigne ici la responsabilité pénale ou contraventionnelle propre des personnes, outre le transporteur, participant au transport routier de marchandises et leur poursuite à ce titre. Il n'existe pas d'équivalent exact en droit allemand ; la notion de coresponsabilité ne couvre pas ou qu'en partie celle de « *Mittäterschaft* » (qualité du co-auteur) au sens du droit pénal allemand.

La catégorie de personnes concernée par cette étude est définie comme les « **donneurs d'ordres aux transporteurs routiers de marchandises (expéditeur, chargeur, commissionnaire de transport, destinataire)** ».

L'énumération entre parenthèse indique clairement que la coresponsabilité ne se limite pas au donneur d'ordre du transporteur au sens strict mais englobe une plus large catégorie de personnes participant en fait ou en droit au transport et de ce fait à l'activité du transporteur.

Il s'agit au sens du présent exposé, en droit allemand :

- de l'**expéditeur** au sens du droit allemand du transport de marchandises selon les §§ 407 et suivants HGB (*Absender*). Il s'agit ici du donneur d'ordre au transporteur (principal), c'est-à-dire la personne vis-à-vis de laquelle le transporteur s'engage directement à transporter la marchandise et qui elle-même s'engage en contrepartie à payer le prix du transport. L'expéditeur au sens de cette définition peut également être un transporteur qui a lui-même mandaté un transporteur substitué ;
- du **commissionnaire de transport** au sens du droit allemand de la commission de transport selon les §§ 453 et suivants HGB, c'est-à-dire la personne qui devient à son tour expéditeur vis-à-vis du transporteur par lui mandaté (*Spediteur*) ;
- du **chargeur**, c'est-à-dire la personne qui remet au transporteur, aux fins de transport, la marchandise se trouvant en sa possession immédiate (*Verlader*). Le chargeur sera dans de nombreux cas également expéditeur, c'est-à-dire le donneur d'ordre du transporteur ; il est néanmoins aussi fréquent que le chargeur n'ait aucun lien contractuel avec le transporteur ; c'est par exemple le cas lorsque le chargeur est un entrepositaire, mais aussi lorsque le chargeur est une entreprise qui vend « départ usine » une marchandise qu'elle a elle-même produite ou commercialisée, et que l'acheteur a chargé un transporteur de l'enlèvement et du transport de ladite marchandise ; le chargeur n'en demeure pas moins soumis à des obligations légales dont la violation peut entraîner des sanctions pénales et contraventionnelles ;
- de l'**expéditeur** en tant que donneur d'ordre au commissionnaire de transport selon les §§ 453 et suivants HGB (*Versender*).
- En revanche, en droit allemand, le **destinataire** (*Empfänger*) ne tombe en règle générale pas dans la catégorie des personnes susceptibles d'être coresponsables. Si l'on fait abstraction des règles particulières applicables au

transport de marchandises dangereuses, dans le cadre duquel le GGVSE impose au destinataire des obligations spécifiques, sanctionnées par des amendes –obligations qui ne sont cependant pas directement liées à l'activité du transporteur et qui ne peuvent de ce fait pas être incluses dans la problématique de la coresponsabilité qui nous occupe–, il est difficile d'imaginer un état de fait pouvant conduire à une coresponsabilité du destinataire. Dans le cas où le destinataire est en même temps l'expéditeur, c'est-à-dire le donneur d'ordre au transporteur –ce qui arrive fréquemment–, la violation d'une obligation de l'expéditeur peut certes avoir des conséquences pénales ou contraventionnelles, mais qui ne découleront pas de la qualité de destinataire, mais bien de celle d'expéditeur.

Dans le présent exposé, il sera à chaque fois noté, au regard de la coresponsabilité du côté du donneur d'ordre, laquelle des personnes ci-dessus définies est susceptible d'entrer en ligne de compte en tant qu'auteur dans chaque cas.

## B. Aperçu de la situation juridique

Le droit de la République fédérale d'Allemagne ne dispose d'aucun texte correspondant au **Décret n°92-699 du 23 juillet 1992** « *relatif à certaines infractions commises par les employeurs de salariés affectés à la conduite de véhicules de transport routier de personnes ou de marchandises et par les donneurs d'ordres aux transporteurs routiers de marchandises* ».

Ceci ne veut bien sûr pas dire qu'il existe un vide juridique dans ce domaine. Bien au contraire, il existe une série de dispositions dans différents textes dont ressort à chaque fois un cas de responsabilité pénale ou contraventionnelle du donneur d'ordre. Les personnes visées par ces dispositions sont dans quelques cas directement les donneurs d'ordres au sens défini ci-dessus, par exemple dans le domaine du transport routier de marchandises dangereuses. Dans d'autres cas, la coresponsabilité juridique est déterminée du point de vue de la qualité d'auteur (*Täterschaft*) ou de complice (*Teilnahme*) ; nous reviendrons sur ce point par la suite.

La **coresponsabilité du donneur d'ordre** joue en pratique un rôle très important. La possibilité de poursuivre le donneur d'ordre du transporteur lorsque celui-ci s'est rendu coupable d'une contravention, d'un crime ou d'un délit n'existe pas seulement en théorie : le donneur d'ordre fait alors régulièrement l'objet de mesures de poursuites. Lorsqu'une contravention commise par un transporteur est constatée et qu'une participation du donneur d'ordre est envisageable, par exemple en cas de violation en matière de sécurisation du chargement ou en cas de surcharge, l'autorité chargée de sanctionner les contraventions (*Bußgeldbehörde*) engage dans pratiquement tous les cas une procédure contraventionnelle à l'encontre du donneur d'ordre.

D'un point de vue procédural, la poursuite du donneur d'ordre s'effectue indépendamment de l'acte commis par le transporteur. La responsabilité du donneur d'ordre n'est pas recherchée à la place de celle du transporteur, mais **en sus** de celle-ci.

C'est pourquoi, dans l'exemple précédemment évoqué de la violation en matière de sécurisation du chargement ou de la surcharge, des procédures sont régulièrement engagées à l'encontre du conducteur du véhicule, de son détenteur, et des personnes responsables de ces questions au sein de l'entreprise ayant effectué le chargement.



## C. La responsabilité selon la Loi allemande relative aux contraventions (OWiG)

### 1. Principes

Les dispositions et procédures pénales des systèmes juridiques occidentaux sont similaires ou tout du moins comparables. En revanche, ce n'est pas toujours le cas du droit des contraventions, au titre duquel sont poursuivies et sanctionnées des actions dont l'illégitimité est jugée moins grave que celle des crimes et délits. Il semble de ce fait nécessaire de présenter les caractéristiques essentielles du droit allemand des contraventions.

Depuis que le droit pénal de la circulation routière a été décriminalisé en 1969, la poursuite des contraventions dépend, sauf cas particuliers prévus ailleurs, de l'OWiG. L'OWiG comprend dans sa première partie les dispositions de base relatives aux conditions de la sanction (champ d'application, principes de sanction), aux effets juridiques de l'action (amende, confiscation des biens ayant servi ou destinés à commettre l'infraction ou des biens acquis illicitement, amende à l'encontre des personnes morales et des groupements de personnes), la prescription ; cette première partie est comparable à la partie générale (*allgemeiner Teil*) du StGB.

La deuxième partie de l'OWiG comprend les dispositions procédurales et peut-être comparé dans cette mesure au StPO, qui contient les dispositions relatives à la procédure pénale.

Dans la troisième partie sont décrites quelques actions –peu nombreuses– relevant de la contravention, mais qui ne jouent aucun rôle dans le cadre de la présente analyse. Les éléments constitutifs des contraventions qui nous occupent ici se trouvent plutôt dans d'autres dispositions, comme par exemple celles du StVO, du StVZO, du FPersG, etc ; il faut cependant toujours se référer à l'OWiG pour les conditions de la sanction et la procédure.

Selon le § 1 al. 1 de l'OWiG, est constitutif d'une contravention tout acte illicite et répréhensible qui réalise les éléments constitutifs d'un texte autorisant la sanction par le biais d'une amende. La réalisation de ces éléments constitutifs et la question de l'illicéité sont à considérer de la même manière qu'en droit pénal.

En droit des contraventions en revanche, <sup>2</sup>contrairement au droit pénal, il n'est pas question de culpabilité (*Schuld*) mais du caractère répréhensible de l'action (*Vorwerfbarkeit*).

Selon le § 10 OWiG, une contravention ne peut en principe être sanctionnée que si l'action était intentionnelle (comportement délibéré), à moins que, d'après le texte concerné, la négligence soit expressément punissable par une amende. En ce qui concerne les contraventions qui nous intéressent ici, c'est pratiquement toujours le cas. En règle générale, pour les contraventions en matière de circulation routière, la négligence est la règle.

La **tentative** de commission d'une contravention ne peut être sanctionnée que si le texte le prévoit expressément, ce qui n'est pas le cas en ce qui concerne les contraventions dont il s'agit ici.

Selon le § 8 OWiG, une contravention peut être commise par **action**, ou par **omission** si l'omission viole une obligation d'agir.

## 2. Personnes visées par les normes et actions entreprises pour autrui

**Les personnes visées par les dispositions** dont la violation entraîne une procédure contraventionnelle peuvent être des personnes physiques ou morales ainsi que des groupements de personnes.

Dans le cadre des relations commerciales professionnelles, les donneurs d'ordres aux transporteurs sont des entreprises organisées en personnes morales ou en groupements de personnes.

Parmi les **personnes morales** (toutes organisations auxquelles le système juridique reconnaît une personnalité juridique propre), on compte notamment la société anonyme (*Aktiengesellschaft – AG*), la société à responsabilité limitée (*Gesellschaft mit beschränkter Haftung – GmbH*), l'association déclarée (*eingetragener Verein – e.V.*) ainsi que la fondation (*Stiftung*).

Les groupements de personnes assimilés aux personnes morales sont l'association de fait (*nicht rechtsfähiger Verein*) –qui ne joue qu'un rôle négligeable pour ce qui nous concerne– et la société de personnes à vocation commerciale (*Personenhandels-gesellschaft*) –société en nom collectif (*offene Handelsgesellschaft – OHG*), société en commandite simple (*Kommanditgesellschaft – KG*) et groupement européen d'intérêt économique (*europäische wirtschaftliche Interessenvereinigung – EWIV*).

La **responsabilité pénale et contraventionnelle** concerne donc, dans les cas qui nous intéressent ici, les représentants légaux des personnes morales, c'est-à-dire le directoire de l'AG ou le gérant de la GmbH (en cas de pluralité de directoires ou de gérants, il faut trancher selon le domaine de compétence dont relève la responsabilité), ou les personnes chargées par ceux-ci de remplir les obligations sous leur propre responsabilité.

Ceci ressort, pour les **représentants légaux**, du § 9 al. 1 OWiG. Aux termes de ce texte, cette catégorie de personne commet aussi une contravention lorsque certains éléments caractéristiques d'ordre personnel –c'est-à-dire qui se rapportent à la personne de l'auteur et non au fait– fondant la possibilité de la sanction se retrouvent uniquement chez la personne représentée. Il s'agit par exemple de la qualité d'employeur, de détenteur d'un véhicule à moteur, de donneur d'ordre à un transporteur ou à un commissionnaire de transport, d'expéditeur dans un transport de marchandises dangereuses, etc.

Dans le cas où le représentant légal donne mandat à un collaborateur ou un tiers extérieur à l'entreprise de remplir, sous sa propre responsabilité, les obligations correspondantes incombant à l'entreprise –et concernant donc également son représentant légal–, selon le § 9 al. 2 OWiG, le collaborateur ou le tiers est responsable du point de vue du droit contraventionnel dès lors qu'il agit dans le cadre de ce mandat. Il peut s'agir par exemple du gérant salarié, du directeur du service logistique ou du service des expéditions de l'entreprise, mais aussi d'un collaborateur subordonné. Le mandant doit cependant régulièrement contrôler que le mandataire remplit bien scrupuleusement les fonctions qui lui ont été confiées sous sa propre responsabilité. Dans certains cas, le mandataire devra être initié ou formé en vue de ses attributions. Si le représentant légal peut prouver que les obligations ont fait l'objet d'un mandat valide et qu'il a exercé le contrôle correspondant, il s'exonère effectivement vis-à-vis de toute infraction commise par le mandataire.

Ainsi, par exemple, les obligations que le GüKG impose au donneur d'ordre sont souvent transférées au directeur du service des expéditions ou à un autre responsable logistique, les

obligations à respecter lors du chargement des marchandises, aux chefs des équipes de chargement, etc.

Une responsabilité contraventionnelle ou pénale des personnes morales ou des groupements de personnes n'est pas concevable. Cependant, dans certains cas spécifiques, même ceux-ci doivent être sanctionnés financièrement en raison des crimes, délits ou contraventions commis par leurs représentants légaux. En effet, selon le § 30 OWiG, il est possible, dans le cadre d'une procédure indépendante, de fixer une amende à l'encontre de personnes morales et de groupements de personnes lorsque ceux-ci se sont enrichis ou auraient dû s'enrichir du fait d'un tel acte. Cela est valable même dans le cas où aucune procédure d'amende forfaitaire administrative (*Bußgeldverfahren*) ou procédure pénale n'a été engagée à l'encontre de l'auteur ou qu'une telle procédure a été suspendue, ou encore en cas de dispense de peine.

En outre, selon le § 29 a OWiG, l'avantage économique obtenu du fait de l'acte peut être absorbé au niveau de l'auteur lui-même. Cela ne se fait pas par la fixation d'une amende mais par ordonnance de confiscation d'une somme d'argent correspondant à l'avantage économique (ce qui au final revient certes au même) ; son montant peut faire l'objet d'une estimation.

Ces deux dispositions jouent dans la pratique un grand rôle. Ainsi, dans un passé récent, des ordonnances de confiscation dont le montant correspondait au prix du transport déjà versé au transporteur ont été rendues à l'encontre de donneurs d'ordres qui recouraient à des transporteurs exerçant leur activité de transport sans les autorisations requises. Les sommes concernées peuvent atteindre des montants considérables lorsque de longues périodes non prescrites font l'objet d'un contrôle et que de nombreuses infractions sont constatées. Il semble incertain que l'on puisse dans de tels cas se retourner par la suite – avec succès – contre le transporteur exerçant son activité illégalement.

### 3. Participation et principe de la qualité unique d'auteur

L'**auteur d'une contravention** est la personne visée par la disposition qui a été violée. Il peut peut-être s'agir, par exemple, du conducteur du véhicule, de son détenteur, d'un usager des routes ouvertes à la circulation, de l'expéditeur, du donneur d'ordre, etc. Cela a des conséquences pour déterminer si la qualité d'auteur s'applique : par exemple, une personne ne conduisant pas le véhicule elle-même mais étant seulement passager ne peut pas violer une disposition obligeant uniquement le conducteur du véhicule. Il est cependant possible, sous certaines conditions, d'être le complice d'une autre personne –ici le conducteur– commettant une contravention.

A ce propos toutefois, l'OWiG ne différencie pas explicitement, contrairement au droit pénal allemand, les différentes formes que peuvent revêtir les qualités d'**auteur** et de **complice** : alors que le droit pénal distingue entre auteur (*Täterschaft*), co-auteur (*Mittäterschaft*), complice par instigation (*Anstiftung*) et complice par aide ou assistance (*Beihilfe*), le § 14 OWiG prévoit une **notion unique d'auteur (principe de la qualité unique d'auteur)**. Le paragraphe dispose en effet que :

*En cas de pluralité de participants à une contravention, chaque participant commet la contravention. Il en va de même lorsque des éléments caractéristiques d'ordre personnel particuliers (§ 9 al. 1) fondant la possibilité de la sanction ne se retrouvent que chez l'un des participants.*

La sanction pour cause de participation en qualité de co-auteur, de complice par instigation ou de complice par aide ou assistance requiert cependant impérativement que **tous** les participants aient agi **intentionnellement** (BGHSt 31, 309; OLG Stuttgart DAR 90, 1889). Le dol éventuel (*dolus eventualis*) suffit pour cela. Une complicité au sens du § 14 OWiG est possible –dès lors qu’auteurs et complices agissent intentionnellement– pour toutes les contraventions imaginables (comme pour les crimes et délits).

L’objectif du § 14 OWiG n’est pas d’étendre les possibilités de sanction par rapport au droit pénal mais seulement de faciliter l’application du droit et simplifier ainsi la procédure. La conséquence de ce principe de la qualité unique d’auteur est qu’on ne différencie pas non plus les effets juridiques. Les sanctions sont les mêmes pour tous les participants. Le participant peut donc lui-aussi être condamné, non pas à une amende comme le conducteur du véhicule ou son détenteur, mais également à l’inscription de points au Registre central de la circulation routière (*Verkehrszentralregister*; pour plus de détails à ce sujet, voir le III 6 ci-dessous) ; enfin, il peut même se voir retirer le permis de conduire, alors qu’il n’a pas lui-même conduit de véhicule sur les voies publiques.

L’aide ou l’assistance non intentionnellement fournie pour un acte commis intentionnellement n’emporte pas participation; il peut dans ce cas à la rigueur être question de **co-auteur non intentionnel**, si celui-ci est également visé par une disposition sanctionnant aussi l’action non intentionnelle par une amende.

Si tous les participants agissent non intentionnellement, chacun est responsable en tant que co-auteur non intentionnel de sa propre action.

La sanction de toute participation est subordonnée, tout comme pour chaque auteur, à l’apport par l’autorité chargée de sanctionner les contraventions ou –dans le cadre d’une procédure devant l’AG– par le ministère public de la preuve que l’action est illicite et répréhensible. Ainsi, on ne peut conclure à la qualité d’auteur en tant que conducteur du véhicule à partir de la simple qualité de détenteur du même véhicule (BGHSt 25, 365; OLG Köln NZV 98, 37).

#### 4. Déroulement de la procédure contraventionnelle

En cas de constatation, par exemple dans le cadre d’un contrôle du trafic, donnant des raisons de soupçonner qu’une contravention a été commise, l’autorité chargée de sanctionner les contraventions détermine qui en est responsable et engage contre cette personne concernée une procédure d’audition. Si la personne concernée ne parvient pas à réfuter les reproches qui lui sont faits, l’autorité chargée de sanctionner les contraventions rend un avis d’amende. La personne concernée dispose alors de deux semaines à compter de la notification de l’avis pour y faire opposition, soit par écrit, soit par consignation au procès-verbal, auprès de l’autorité chargée de sanctionner les contraventions. Celle-ci peut retirer l’avis d’amende ou suspendre la procédure. Si elle maintient les reproches, le cas est transmis au ministère public territorialement compétent. L’opposition à l’avis d’amende fait alors l’objet d’une audience de plaidoirie devant le juge pénal de l’AG territorialement compétent. La procédure se termine soit par suspension, soit par jugement. Contrairement aux procédures en matière pénale, il n’est pas possible d’interjeter appel contre un tel jugement. En revanche, si le montant de l’amende excède 205 €, on peut se pourvoir auprès de l’OLG. Il ne s’agit pas ici d’une nouvelle instance au fond: au contraire, la décision de première instance est examinée uniquement selon l’angle de la cassation (application correcte du droit). Pour des amendes de montant moindre, le pourvoi n’est possible que sous des conditions très restreintes et sur requête motivée.

## 5. L'autorité chargée de sanctionner les contraventions (*Bußgeldbehörde*)

La détermination de l'autorité chargée de sanctionner les contraventions dans un cas donné dépend du texte violé dans le cas en question et des dispositions applicables dans le *Land* concerné ; dans cette mesure, il s'agit d'affaires relevant de la compétence du *Land*. En cas de violation du GüKG, il s'agit de l'Office fédéral du transport de marchandises (*Bundesamt für Güterverkehr – BAG*) de Cologne. Les infractions au StVO et au StVZO sont poursuivies –selon le *Land* concerné– pour la plupart par les autorités compétentes en matière de circulation routière des districts ou des villes indépendantes. Les infractions aux dispositions en matière de sécurité du travail sont de la compétence des services de l'inspection du travail et de la main d'œuvre ou des services de la sécurité du travail ; dans les villes ayant le statut de *Land* (Berlin, Hambourg et Brême), ces fonctions relèvent essentiellement du ministère.

## 3. Sanctions

La conséquence d'une contravention n'est pas une sanction pénale, avec le jugement négatif qu'elle emporte du point de vue de l'éthique sociale, mais seulement une **amende**. Il n'est pas possible d'infliger une peine privative de liberté pour une contravention ; toutefois, selon le § 96 I OWiG, en cas de non-paiement d'une amende et sous des conditions spécifiques et restreintes, la **contrainte par corps** peut être ordonnée pour une durée n'excédant pas six semaines. En cas de pluralité d'amendes arrêtées dans un avis d'amende, la durée de la contrainte par corps ne doit pas excéder trois mois. Il ne s'agit cependant pas ici d'une peine privative de liberté en remplacement d'une peine d'amende non recouvrable (*Ersatzfreiheitsstrafe*). Même après la fin de la contrainte par corps, qui ne peut pas être renouvelée pour le même montant, l'amende reste due. Dans le cas d'une amende à l'encontre d'une personne morale, la contrainte par corps peut être ordonnée à l'encontre des représentants légaux de celle-ci.

Contrairement aux peines pécuniaires du droit pénal, le **montant de l'amende** est généralement indépendant du revenu de la personne concernée. Il est au minimum de 5 €, et, sauf disposition contraire d'un texte, au maximum de 1.000 €. Ce plafond joue un rôle pour les contraventions au code de la route; les autres contraventions entrant en ligne de compte sont pour la plupart soumises à des plafonds plus élevés (par exemple, le plafond de l'amende à l'encontre du donneur d'ordre au transporteur opérant avec du personnel en situation illégale est au maximum de 200.000 € par cas et par ordre).

Selon le § 17 al. 4, l'amende doit excéder l'avantage économique que l'auteur a retiré de l'acte. Cette disposition vise à faire en sorte que l'avantage économique lié à l'acte soit absorbé (à ce sujet, comp. aussi ci-dessus à propos des §§ 29a et 30 OWiG).

Les infractions aux dispositions sociales en matière de circulation routière (VO (EG) 3820/85, 3821/85, 561/06; FPersV et FPersG, etc), au GüKG et aux dispositions relatives au transport de marchandises dangereuses entraînent des amendes dont le montant est déterminé selon des directives –non contraignantes– dont l'application homogène dans tout l'Etat fédéral est recommandée. Les tribunaux ne sont pas liés par ces directives.

Certaines infractions spécifiques au StVO et au StVZO en matière de circulation routière entraînent une amende déterminée selon le BKatV, qui, lui, est contraignant pour les tribunaux aussi dans ce cadre et se base sur l'état moyen des ressources financières. Une

réduction est possible en cas de très mauvaise situation économique. Pour certaines violations d'obligations en matière de circulation routière, comme par exemple excès de vitesse, non-respect de la distance de sécurité entre deux véhicules, ou surcharge, la sanction dépend de la gravité de la violation. Plus l'excès de vitesse est important, plus la distance de sécurité est réduite, plus la surcharge est conséquente, plus la sanction est sévère.

Outre l'amende, ces sanctions peuvent aussi inclure jusqu'à trois mois d'interdiction de conduire.

En outre, les récidivistes peuvent également se voir infliger une peine plus sévère.

En cas de contravention au StVO et au StVZO en matière de circulation routière donnant lieu à une amende de 40 € ou plus, il est en outre procédé à l'inscription de points au Registre central tenu par l'Office fédéral allemand pour la circulation routière (*Kraftfahrtbundesamt*). Lorsque la Personne concernée atteint 18 points, elle se voit retirer son permis de conduire, car on part du principe qu'elle n'est (plus) apte, de par son caractère, à conduire un véhicule à moteur. Le permis ne peut lui être accordé de nouveau que sous certaines conditions; ainsi, elle doit apporter la preuve qu'elle est à nouveau apte à conduire. Ceci est subordonné à l'obtention d'une évaluation positive dans le cadre d'un examen médico-psychologique (*MPU*). Le nombre de personnes échouant à cet examen payant est élevé.

#### D. Responsabilité pénale

La responsabilité pénale du donneur d'ordre n'est soumise à aucune particularité. Celui-ci peut se rendre complice d'un crime ou d'un délit commis par le transporteur dans les conditions prévues aux **§§ 26 et 27 StGB relatifs à la qualité d'auteur et de complice**. A l'instar du droit contraventionnel, complicité par instigation et complicité par aide ou assistance ne sont possibles que si elles sont intentionnelles et en rapport avec un acte commis lui aussi intentionnellement. Tandis que l'OWiG ne distingue pas entre auteurs et complices en ce qui concerne la sanction, le StGB procède, lui, à une différenciation. Certes, selon le § 27 al. 2 StGB, la peine applicable au complice par aide ou assistance est déterminée en fonction de celle applicable à l'auteur ; elle est toutefois sujette à mitigation conformément au § 49 al. 1 StGB. En revanche, les complices par instigation sont soumis aux mêmes peines que les auteurs et co-auteurs.

La responsabilité pénale des représentants légaux de personnes morales ou des personnes auxquelles ont été expressément confiées des obligations incombant à l'entreprise est régie par le § 14 StGB, dont le contenu correspond complètement à la disposition parallèle du droit contraventionnel –§ 9 al. 1 et 2 OWiG–, de sorte que nous renvoyons aux explications données à ce sujet (comp. le III 2 ci-dessus).

Les sanctions possibles sont la peine privative de liberté et la peine pécuniaire. Les peines pécuniaires sont calculées en jours-amende. Le nombre de jours-amende dépend de la gravité de la faute (comme pour une peine privative de liberté) ; selon le § 40 al. 1 StGB, la peine pécuniaire est fixée au minimum à 5 et au maximum à 360 jours-amende entiers. Son montant dépend de l'état des ressources de l'auteur. Selon le § 40 al. 2 StGB, le revenu net dont dispose l'auteur chaque jour (les obligations alimentaires, etc., sont ici prises en compte) est déterminant ; un jour-amende est fixé au minimum à 1 € et au maximum à 5.000 €.

Les possibles crimes et délits sont répertoriés pour l'essentiel dans la partie spéciale (*besonderer Teil*) du StGB.

Il convient de réfléchir à une coresponsabilité pénale du donneur d'ordre –ou, plus précisément, du chargeur (comp. le I ci-dessus)– lors de crimes ou délits dont la configuration est par exemple la suivante : le chargeur procède à la sécurisation des marchandises sur le camion, mais il ne le fait pas correctement, de sorte que le chargement ou même seulement des parties du chargement tombent du camion sur la chaussée et des usagers venant derrière sont mis en danger, blessés ou tués. Il faut en tous cas penser ici aux éléments constitutifs des **coups et blessures involontaires** du § 229 StGB et de l'**homicide involontaire** du § 222 StGB. Une autre conséquence d'une condamnation pour ces faits est l'inscription de 5 points à chaque fois dans le Registre central de la circulation routière.

D'autres éléments constitutifs de crimes et délits sont cependant décrits dans d'autres textes. Ainsi, dans le domaine du transport routier de marchandises, il faut penser :

- aux §§ 22 et 23 **ArbZG**, selon lesquels les employeurs qui **violent intentionnellement des dispositions relatives au temps de travail** et mettent par là la santé ou la capacité de travail d'un salarié en danger, ou qui persistent à commettre, encore et encore, ces infractions –normalement considérées comme de simples contraventions– peuvent être condamnés à une peine privative de liberté pouvant aller jusqu'à un an ou à une peine pécuniaire ; si l'intention fait défaut, la peine est réduite de moitié ; la coresponsabilité pénale du donneur d'ordre peut résulter du fait que celui-ci détermine lors de l'attribution du marché de strictes indications concernant les délais dont le respect entraîne nécessairement une violation des dispositions relatives au temps de travail.

- à la **conduite sans permis**, qui est punissable, qu'elle soit intentionnelle ou non, par une peine privative de liberté pouvant aller jusqu'à un an ou par une peine pécuniaire à l'encontre du conducteur du véhicule et de son détenteur, conformément au § 21 StVG ; une coresponsabilité du donneur d'ordre n'est ici bien entendu envisageable que si le transporteur met un camion à disposition (ce qui n'est pas si rare que cela) et que le conducteur ne possède pas le permis de conduire requis pour ce véhicule ; la responsabilité du donneur d'ordre découle à vrai dire dans ce cas de sa position de détenteur du véhicule et non de sa qualité de donneur d'ordre. De surcroît, la condamnation inclut dans ce cas l'inscription de 6 points au Registre central de la circulation routière.

## E. Cas particuliers de la responsabilité du donneur d'ordre

Nature de l'infraction	Responsabilité de l'exploitant et du conducteur du véhicule	Coresponsabilité du donneur d'ordre/du chargeur
<p>Dépassement de la charge d'essieu autorisée et du poids maximum autorisé pour les véhicules ou ensembles de véhicules (surcharge)</p>	<p><b>Fondements juridiques :</b></p> <p><b>StVZO dans sa version publiée le 28 septembre 1988 (BGBl. I p. 1793), modifié pour la dernière fois par l'article 473 du règlement du 31 octobre 2006 (BGBl. I p. 2407)</b></p> <p><b>StVG dans sa version publiée le 5 mars 2003 (BGBl. I p. 310, 919), modifié pour la dernière fois par les articles 9 et 10 al. 7 de la loi du 5 janvier 2007 (BGBl. I p. 2)</b></p> <p><b>BKatV (règlement relatif à l'avertissement, aux taux normaux pour les amendes et à la suspension du permis de conduire pour cause de contraventions en matière de circulation routière) du 13 novembre 2001 (BGBl. I p. 3033), modifié pour la dernière fois par l'article 11 du règlement du 25 avril 2006 (BGBl. I p. 988)</b></p> <p>Le <b>§ 34 StVZO</b> fixe en détail les charges d'essieu et poids totaux autorisés pour les véhicules et les ensembles de véhicules roulant sur les voies publiques.</p>	<p>Le donneur d'ordre/le chargeur <b>n'est pas</b> directement inclus par cette disposition qui vise le conducteur et l'exploitant du véhicule.</p> <p>Il peut être complice du dépassement des charges d'essieu ou des poids totaux autorisés dans les conditions citées au § 14 OWiG (voir le III 3 ci-dessus). Pour cela, il faut que le conducteur du véhicule et le donneur d'ordre/le chargeur aient tous deux <b>intentionnellement</b> procédé à la surcharge (comp. OLG Stuttgart, DAR 1990, p. 188, 189).</p> <p>Les autorités chargées du contrôle et celles chargées de sanctionner les contraventions engagent aussi des procédures à l'encontre du donneur d'ordre au transporteur et/ou du chargeur ayant procédé au chargement du véhicule du transporteur, notamment en cas de surcharge massive lorsque ces derniers, tout comme le conducteur du véhicule, s'étaient manifestement rendu compte du dépassement des limites pondérales et en avaient pris leur parti.</p> <p>Cela est particulièrement valable lorsque les poids de chargement ressortent des papiers ou de certificats de pesage du chargeur et que la surcharge s'avère impérative pour le conducteur du véhicule et le donneur d'ordre/le chargeur.</p>



	<p>■ Cette disposition vise le <b>conducteur</b> et l'<b>exploitant du véhicule</b> (selon le § 7 StVG, est <b>exploitant</b> la personne qui utilise le véhicule à moteur pour son propre compte, c'est-à-dire qui en supporte les frais et en perçoit les fruits –BGHZ 87, 133– et la personne qui dispose de son utilisation effective, surtout du point de vue économique, c'est-à-dire qui décide des occasions, des objectifs et de la durée des trajets.</p> <p>Commet une contravention</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le conducteur qui met en service, intentionnellement ou du fait de sa négligence, un véhicule à moteur ou un véhicule à moteur avec remorque (ensemble de véhicules) en contravention avec les dispositions du § 34 StVZO relatives aux charges d'essieu et aux poids totaux.</li> <li>- l'exploitant d'un véhicule à moteur qui ordonne ou autorise sa mise en service à l'encontre du § 31 al. 2 StZVO bien qu'il sache ou doive savoir que le véhicule à moteur, le train, l'attelage, le chargement, ou la répartition n'est pas conforme à ces dispositions ou que le chargement ou la répartition porte atteinte à la sécurité routière.</li> </ul> <p><b>Sanctions : Amende</b> et inscription de <b>points</b> au Registre central de la circulation routière (<i>VZR</i>)</p> <p><b>Fondement juridique des sanctions :</b></p> <p>§§ 34, 69a al. 3 n°4 StVZO, § 24 StVG ensemble le BKatV –</p>	<p>Dans ce cas, la sanction est la même que pour le conducteur du véhicule :</p> <p>Le donneur d'ordre/le chargeur est alors condamné à une amende de même montant et à l'inscription de points au VZR –comme pour le conducteur et/ou l'exploitant du véhicule–; au bout de 18 points, il se</p>
--	--	---

	<p>pour le conducteur du véhicule</p> <p>§§ 31 al. 2, 34, 69a al. 5 n°3 StVZO, § 24 StVG ensemble le BKatV – pour l'exploitant du véhicule</p> <p>Les sanctions des contraventions définies aux §§ 24 et 24a StVG sont fixées par le BKatV et le barème des contraventions publié en annexe audit règlement (<i>BKat</i>). Les montants définis dans le BKat constituent des taux normaux qui correspondent à des contraventions commises par négligence dans des circonstances ordinaires. En cas de commission intentionnelle et de récidive, le montant des amendes peut être augmenté.</p> <p>En cas de surcharge massive, les agents de contrôle de la police ou de l'Office fédéral des transports de marchandises à longue distance (<i>BAG</i>) peuvent, dans le cadre de leur mission de maintien de la sécurité publique, <b>interdire au véhicule de poursuivre son voyage</b>. Le principe de la proportionnalité doit cependant être respecté.</p> <p>Le dépassement des charges d'essieu et poids totaux autorisés est répertorié aux numéros 198 et 199 du BKat ainsi que dans son Appendice/Tableau 3.</p> <p>Appendice (aux n°198 et 199 du BKat) Tableau 3  Dépassement de la charge d'essieu autorisée ou du poids total autorisé pour les véhicules à moteur, remorques, ensembles de véhicules, ainsi que de la charge remorquée des véhicules à moteur</p> <p>a) véhicules à moteur dont le poids total autorisé est supérieur à 7,5 t et véhicules à moteur avec remorques dont le poids total autorisé est supérieur à 2 t</p>	<p>voit retirer son permis de conduire.</p> <p>La <b>coresponsabilité</b> du donneur d'ordre/du chargeur joue dans la pratique des contrôles et des sanctions un <b>rôle considérable</b>.</p>
--	--	--

<b>Dépassement en %</b>	<b>Taux normal en euros</b>	<b>points</b>
<b>Conducteur du véhicule</b>		
2 à 5	30	-
plus de 5	50	1
plus de 10	60	1
plus de 15	75	1
plus de 20	100	3
plus de 25	150	3
plus de 30	200	3
<b>Exploitant du véhicule</b>		
2 à 5	35	-
plus de 5	75	1
plus de 10	125	3
plus de 15	150	3
plus de 20	200	3
plus de 25	225	3
<b>b) autres véhicules à moteurs jusqu'à 7,5 t pour mise en service, ordre ou autorisation de mise en service</b>		
<b>Dépassement en %</b>	<b>Taux normal en euros</b>	<b>points</b>
plus de 5	10	-
plus de 10	30	-
plus de 15	35	-
plus de 20	50	3
plus de 25	75	3
plus de 30	125	3

	<p>Dans le cas où la contravention conduit à une mise en danger ou à un dégât matériel, le BKat prévoit une augmentation supplémentaire des taux normaux des amendes. Les tableaux complets sont reproduits ci-dessous.</p> <p><b>L'inscription de 18 points au VZR entraîne le retrait du permis de conduire (voir le III 6 ci-dessus).</b></p>	
<p>Dépassement de la vitesse maximale autorisée</p>	<p><b>Fondement juridique :</b></p> <p><b>StVO du 16 novembre 1970 (BGBl. I p. 1565), modifié pour la dernière fois par l'article 1 du 18 décembre 2006 (BGBl. I p. 3226)</b></p> <p><b>StVG, BKatV/BKat (voir ci-dessus)</b></p> <p>Le § 3 StVO vise le conducteur du véhicule. La vitesse maximale à laquelle celui-ci a le droit de conduire son véhicule est celle qui lui permet encore de stopper son véhicule dans la distance visible d'un coup d'œil. Le conducteur doit adapter sa vitesse en fonction de la route, de la circulation, de la visibilité, et des conditions météorologiques.</p> <p>Si la visibilité est inférieure à 50 m, il ne doit pas conduire à plus de 50 km/h ; une vitesse encore inférieure peut toutefois être requise. Le § 3 StVO distingue les cas suivants en matière de vitesse maximale autorisée :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>en agglomération</b>, la vitesse est limitée à <b>50 km/h</b> pour tous les véhicules, quel que soit leur poids total autorisé, sauf réglementation ponctuelle contraire indiquée au moyen de panneaux (limite de vitesse inférieure ou</li> </ul>	<p>Le donneur d'ordre <b>n'est pas</b> directement inclus par cette disposition qui vise le conducteur du véhicule. Il peut néanmoins être complice de l'excès de vitesse dans les conditions citées au § 14 OWiG (voir le III 3 ci-dessus).</p> <p>Ce serait envisageable dans le cas où le donneur d'ordre impose au transporteur ou à son chauffeur un délai si serré pour le transport que le donneur d'ordre lui-même sait que le lieu de livraison ne peut être atteint à temps qu'en excédant la vitesse autorisée, et en prend son parti.</p> <p>En réalité, du fait de la mise en place de régulateurs de vitesse dans les poids lourds dont le poids total autorisé est supérieur à 3,5 t, la question de l'éventuelle responsabilité du donneur d'ordre n'est pas pertinente pour ces véhicules.</p> <p>Dans certains <b>cas particuliers</b>, des informations</p>

	<p>supérieure)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>hors agglomération</b>, pour les véhicules à moteur dont le poids total autorisé est <b>entre 3,5 t et 7,5 t</b>, voitures de tourisme exceptées, pour les voitures de tourisme avec remorque et les poids lourds avec remorque dont le poids</li> </ul> <p>total autorisé est de 3,5 t et pour les autocars avec ou sans remorque, le vitesse est limitée à <b>80 km/h</b> ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pour les véhicules à moteur dont le poids total autorisé est <b>supérieur à 7,5 t</b>, pour tous les véhicules à moteur avec remorque, à l'exception des voitures de tourisme et des poids lourds dont le poids total autorisé est de 3,5 t ou moins, et pour les autocars transportant des passagers ne disposant pas de place assise, la vitesse est limitée à <b>60 km/h</b> ;</li> <li>- pour les voitures de tourisme ainsi que pour les autres véhicules à moteur dont le poids total autorisé est de 3,5 t ou moins, la vitesse est limitée à <b>100 km/h</b> ; il <b>n'y a pas</b> de limitation de vitesse sur les autoroutes et routes assimilées, à l'exception de limitations ponctuelles sur certaines sections, indiquées au moyen de panneaux.</li> </ul> <p><b>Sanctions :</b>  <b>Amende, suspension du permis de conduire</b> et inscription de <b>points</b> au VZR</p> <p><b>Fondement juridique des sanctions :</b></p> <p>§§ 3, 49 al. 1 n°3 StVO, § 24 StVG ensemble le BKatV</p>	<p>judiciaires ont été ouvertes par le passé contre les donneurs d'ordres de prestataires de services de courrier ou de distribution expresse qui, poursuivis en justice pour excès de vitesse, s'étaient défendus en arguant que leurs donneurs d'ordres leur avaient imposé des délais qui ne pouvaient être respectés qu'à condition de violer les limitations de vitesse. Il s'agissait là de missions de courrier par camionnettes de moins de 3,5 t immatriculées en tant que voitures de tourisme et donc non soumises à une quelconque limitation de vitesse.</p> <p>En pratique, de telles procédures, qui pour la plupart n'aboutissent à aucune condamnation en raison de la difficulté à prouver la double intention prescrite par le § 14 OWiG, n'ont jusqu'ici joué <b>aucun</b> rôle sensible.</p>
--	--	---

La sanction dépend à chaque fois de la nature du véhicule (voiture de tourisme, poids lourd), du poids maximum autorisé, de l'importance de l'excès de vitesse et du lieu de commission de la contravention (en agglomération, hors agglomération, etc.). Il est possible d'infliger jusqu'à 4 mois de suspension du permis de conduire et jusqu'à 475 € d'amendes.

Les sanctions sont plus sévères en cas de transport de **marchandises devant être signalées au sens de l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par route (ADR)**/de marchandises dangereuses au sens du GGVSE.

Dans le cas où la contravention conduit à une mise en danger ou à un dégât matériel, le BKat prévoit une augmentation supplémentaire des taux normaux des amendes.

Les sanctions des contraventions définies aux §§ 24 et 24a StVG sont fixées par le BKatV et le barème des contraventions publié en annexe audit règlement (*BKat*). Les montants définis dans le BKat constituent des taux normaux qui correspondent à des contraventions commises par négligence dans des circonstances ordinaires. En cas de commission intentionnelle et de récidive, le montant des amendes peut être augmenté.

Les sanctions de l'excès de vitesse, très nuancées, sont fixées dans le Tableau 1 du BKatVO, qui est reproduit en annexe à

	cette présentation.  <a href="http://www.bmvbs.de/Verkehr/Strasse-.1448/Bussgeldkatalog.htm">http://www.bmvbs.de/Verkehr/Strasse-.1448/Bussgeldkatalog.htm</a> - zurück#zurück	

**Appendice (au n°11 de l'annexe)**

**Tableau 1**

**Excès de vitesse**

Source du texte original : BGBl. I 2001, 3068 – 3069 ;

<b>a) Véhicules à moteur du type cité au § 3 al. 3 n°2 lettre a ou b StVO</b>					
N° d'ordre	Dépassement en km/h	Taux normal en euros par contravention			
		en		hors	
		agglomération (à l'exception des dépassements d'une durée de plus de 5 minutes ou à plus de deux occasions après le début du trajet)			
11.1.1	jusqu'à 10	20		15	
11.1.2	11 - 15	30		25	
Les taux normaux et suspensions du permis de conduire suivants s'appliquent également au dépassement de la vitesse maximale autorisée en cas de visibilité inférieure à 50 m par temps de brouillard, de neige, ou de pluie conformément au n° 9.1 de l'annexe.					
N° d'ordre	Dépassement en km/h	Taux normal en euros par contravention		Suspension du permis de conduire en mois par contravention	
		en	hors	en	hors
		agglomération		agglomération	
11.1.3	jusqu'à 15 en cas de durée de plus de 5 minutes ou de plus de deux occasions après le début du trajet	50	40	-	-
11.1.4	16 - 20	50	40	-	-
11.1.5	21 - 25	60	50	-	-
11.1.6	26 - 30	90	60	1 mois	-
11.1.7	31 - 40	125	100	1 mois	1 mois
11.1.8	41 - 50	175	150	2 mois	1 mois
11.1.9	51 - 60	300	275	3 mois	2 mois
11.1.10	plus de 60	425	375	3 mois	3 mois



<b>b) Véhicules à moteur devant être signalés du type mentionné à la lettre a transportant des marchandises dangereuses ou autocars transportant des passagers</b>					
N° d'ordre	Dépassement en km/h	Taux normal en euros par contravention			
		en		hors	
		agglomération (à l'exception des dépassements d'une durée de plus de 5 minutes ou à plus de deux occasions après le début du trajet)			
11.2.1	jusqu'à 10	35		30	
11.2.2	11 - 15	40		35	
Les taux normaux et suspensions du permis de conduire suivants s'appliquent également au dépassement de la vitesse maximale autorisée en cas de visibilité inférieure à 50 m par temps de brouillard, de neige, ou de pluie conformément au n° 9.2 de l'annexe.					
N° d'ordre	Dépassement en km/h	Taux normal en euros par contravention		Suspension du permis de conduire en mois par contravention	
		en	hors	en	hors
		agglomération		agglomération	
11.2.3	jusqu'à 15 en cas de durée de plus de 5 minutes ou de plus de deux occasions après le début du trajet	100	75	-	-
11.2.4	16 - 20	100	75	-	-
11.2.5	21 - 25	125	100	1 mois	-
11.2.6	26 - 30	175	150	1 mois	1 mois
11.2.7	31 - 40	225	200	2 mois	1 mois
11.2.8	41 - 50	300	250	3 mois	2 mois
11.2.9	51 - 60	375	350	3 mois	3 mois
11.2.10	plus de 60	475	425	3 mois	3 mois
<b>c) véhicules autres que ceux mentionnés à la lettre a ou à la lettre b</b>					
N° d'ordre	Dépassement en km/h	Taux normal en euros par contravention			
		en		hors	
		agglomération			
11.3.1	jusqu'à 10	15		10	
11.3.2	11 - 15	25		20	
11.3.3	16 - 20	35		30	

Les taux normaux et suspensions du permis de conduire suivants s'appliquent également au dépassement de la vitesse maximale autorisée en cas de visibilité inférieure à 50 m par temps de brouillard, de neige, ou de pluie conformément au n° 9.3 de l'annexe.

N° d'ordre	Dépassement en km/h	Taux normal en euros par contravention		Suspension du permis de conduire en mois par contravention	
		en	hors	en	hors
		agglomération		agglomération	
11.3.4	21 - 25	50	40	-	-
11.3.5	26 - 30	60	50	-	-
11.3.6	31 - 40	100	75	1 mois	-
11.3.7	41 - 50	125	100	1 mois	1 mois
11.3.8	51 - 60	175	150	2 mois	1 mois
11.3.9	61 - 70	300	275	3 mois	2 mois
11.3.10	plus de 70	425	375	3 mois	3 mois

**Appendice (aux n°198 et 199 de l'annexe)**

**Tableau 3**

**Dépassement de la charge d'essieu autorisée ou du poids total autorisé pour les véhicules à moteur, remorques, ensembles de véhicules, ainsi que de la charge remorquée des véhicules à moteur**

Source du texte original : BGBl. I 2001, 3071

<b>a) véhicules à moteur dont le poids total autorisé est supérieur à 7,5 t et véhicules à moteur avec remorques dont le poids total autorisé est supérieur à 2 t</b>		
<b>N° d'ordre</b>	<b>Dépassement en p.c.</b>	<b>Taux normal en euros</b>
198.1	pour mise en service	
198.1.1	2 à 5	30
198.1.2	plus de 5	50
198.1.3	plus de 10	60
198.1.4	plus de 15	75
198.1.5	plus de 20	100
198.1.6	plus de 25	150
198.1.7	plus de 30	200
199.1	pour ordre ou autorisation de mise en service	
199.1.1	2 à 5	35
199.1.2	plus de 5	75
199.1.3	plus de 10	125
199.1.4	plus de 15	150
199.1.5	plus de 20	200
199.1.6	plus de 25	225

<b>b) autres véhicules à moteurs jusqu'à 7,5 t pour mise en service, ordre ou autorisation de mise en service</b>		
N° d'ordre	Dépassement en p.c.	Taux normal en euros
198.2.1 ou 199.2.1	5 à 10	10
198.2.2 ou 199.2.2	10 à 15	30
198.2.3 ou 199.2.3	15 à 20	35
198.2.4 ou 199.2.4	plus de 20	50
198.2.5 ou 199.2.5	plus de 25	75
198.2.6 ou 199.2.6	plus de 30	125

**Appendice (au § 3 al. 3)**

**Tableau 4**

**Augmentation des taux normaux en cas de mise en danger ou de dégât matériel**

Source du texte original : BGBl. I 2001, 3072

Les taux normaux définis au BKat prévoyant un montant supérieur à 35 euros augmentent de la façon suivante en cas de mise en danger ou de dégât matériel si ces derniers ne font pas déjà partie des éléments constitutifs de base de la contravention :

Taux normal pour les éléments constitutifs de base de la contravention	avec mise en danger	avec dégât matériel
de €	à €	à €
40	50	60
50	60	75
60	75	90
75	100	125
90	110	135
100	125	150
125	150	175
150	175	225
175	200	275
200	225	325
225	250	375
250	275	425
275	300	475
300	325	475
325	350	475
350	400	475
375 à 450	475	475

Si les éléments constitutifs de base de la contravention comprennent déjà la mise en danger, le dégât matériel donne lieu à l'augmentation suivante :

Taux normal pour les éléments constitutifs de base de la contravention	avec dégât matériel
de €	à €
40	50
50	60
60	75
75	100

<p>Manquement aux obligations de sécurisation du chargement</p>	<p><b>Fondements juridiques :</b>  <b>StVO, StVZO, StVG, BKatV (voir ci-dessus)</b></p> <p><b>GGVSE dans sa version publiée le 24 novembre 2006 (BGBl. I p. 2683)</b></p> <p><b>GGBefG dans sa version publiée le 29 septembre 1989 (BGBl. I p. 3114), modifié pour la dernière fois par l'article 294 du règlement du 31 octobre 2006 (BGBl. I p. 2407)</b></p> <p>Le <b>§ 22 al. 1 StVO</b> prescrit que le chargement doit être suffisamment sécurisé dans le respect des règles de la technique de sécurisation admises. Ces règles sont contenues, entre autres, dans des directives de l'Association des ingénieurs allemands (Directive VDI 2700 « Sécurisation des chargements sur les véhicules routiers »). Il ne s'agit pas là de règles de droit : la directive a valeur de recommandation et contient des règles de sécurisation généralement admises. Elle est classifiée par la jurisprudence en tant que « rapport d'expertise objectif » (BayObLG NZV 03, 540). Il est autorisé de ne pas suivre les recommandations de cette directive lorsque la directive choisie dans le cas d'espèce pour la sécurisation du chargement permet d'obtenir le même niveau de sécurité.</p> <p>Le § 22 StVO vise toute personne qui procède, sous sa propre responsabilité, à la sécurisation des chargements sur les véhicules à moteur.</p> <p>La responsabilité du <b>conducteur du véhicule</b> en matière de sécurisation du chargement ressort du § 22 ensemble le § 23 StVO.</p> <p>Celle de l'<b>exploitant du véhicule</b> ressort du § 31 al. 2 StVZO ensemble le § 22 StVO.</p>	<p>La responsabilité du chargeur concernant la régularité de la sécurisation du chargement en matière de marchandises ordinaires (donc pas des marchandises dangereuses) est contestée. Depuis une décision de 1982 de l'OLG de Stuttgart (VRS 64, 116), les autorités chargées du contrôle et celles chargées de sanctionner les contraventions partent le plus souvent du principe que, du côté du chargeur, le chef des opérations de chargement est responsable. D'un point de vue dogmatique, cela tient à peine debout, car le § 22 StVO ne fournit aucun fondement pour une responsabilité directe du chargeur. Si celui-ci omet de prendre les mesures requises en matière de sécurisation du chargement, cette omission ne peut lui être reprochée que d'après les principes de l'action par omission selon le § 8 OWiG ; cela présuppose l'existence d'une obligation d'agir en raison d'une situation de garant. Celle-ci peut découler du contrat de transport, § 412 HGB, c'est-à-dire lorsque le chargeur est en même temps le donneur d'ordre au transporteur. Cette disposition relative au contrat de transport est toutefois supplétive et est souvent écartée par le contrat.</p>
---	---	--

	<p><b>Sanctions : Amende</b> et inscription de <b>points</b> au VZR.</p> <p><b>Fondement juridique des sanctions :</b></p> <p>§§ 22, 23, 49 al. 1 n°21 StVO, § 24 StVG ensemble le BKatV – pour le <b>conducteur du véhicule</b> :</p> <p>La détermination de la sanction ressort des n°102 et suivants du BKat :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 50 € et 1 point au VZR</li> <li>• en cas de mise en danger : 75 € et 3 points au VZR</li> </ul> <p>§§ 31 al. 2, 69a al. 5 n°3 StVZO, § 22 StVO, § 24 StVG ensemble le BKatV – pour l'<b>exploitant du véhicule</b> :</p> <p>La détermination de la sanction ressort des n°189 et suivants du BKat :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 150 € et 3 points au VZR</li> </ul> <p>En cas de mise en danger de la circulation et des autres usagers en raison de la sécurisation défectueuse du chargement, les agents de contrôle de la police ou du BAG peuvent, dans le cadre de leur mission de maintien de la sécurité publique, <b>interdire au véhicule de poursuivre son voyage</b> jusqu'à ce qu'il ait été remédié aux défauts de sécurisation. Le principe de la proportionnalité doit cependant être respecté.</p> <p>Ces dispositions jouent en pratique un rôle très important. Tous les jours, de nombreuses plaintes sont déposées contre des conducteurs et des exploitants de véhicules pour des infractions en matière de sécurisation des chargements ; ces plaintes aboutissent régulièrement sur des procédures contraventionnelles. Le critère d'examen appliqué par les AG statuant sur les oppositions à ces avis d'amende est strict.</p>	<p>La coresponsabilité du chargeur en cas d'infractions en matière de sécurisation du chargement joue un <b>rôle considérable et qui va croissant</b>.</p> <p>En pratique, des <b>procédures contraventionnelles</b> sont <b>régulièrement –et de plus en plus souvent–</b> ouvertes <b>contre les chargeurs</b> ou leurs collaborateurs responsables selon le § 9 al. 2 OWiG. Selon le cas d'espèce, une argumentation qui tient la route de la part de la défense peut conduire à la suspension des procédures conformément au § 47 al. 2 OWiG.</p> <p>Les <b>sanctions</b> sont déterminées selon les mêmes dispositions du BKat que pour le conducteur du véhicule : 50 € et 1 point, ou 75 € et 3 points en cas de mise en danger.</p>
--	---	---



	<p>Les <b>merchandises dangereuses au sens de l'ADR</b> et du GGVSE sont soumises à des dispositions spéciales : selon le <b>§ 10 n°17 ensemble les § 9 al. 13 GGVSE et § 10 al. 1 n°1 GGBefG</b>, chauffeur, exploitant et transporteur sont responsables du respect des dispositions relatives au chargement et à la manipulation. Les amendes sont considérablement plus élevées que pour le transport de marchandises ordinaires et s'élèvent au minimum à 300 €, frais de traitement en sus. Il n'existe pas de barème des amendes contraignant pour les contraventions en matière de marchandises dangereuses, auxquelles le BKatV n'est pas applicable. Les infractions en ce domaine <b>ne donnent pas</b> lieu à l'inscription de points au VZR.</p> <p>Les infractions commises par le transporteur ou le conducteur ou l'exploitant du véhicule sanctionnées par une amende de plus de 200 € font néanmoins l'objet d'une inscription au Registre central de l'industrie, de l'artisanat et du commerce (<i>Gewerbezentralregister</i>). Il s'agit d'un fichier compilant les infractions commises par les entreprises et les entrepreneurs. En cas de fréquentes inscriptions, la fiabilité de l'entrepreneur au regard du droit des activités industrielles, artisanales et commerciales n'est plus reconnue, ce qui peut entraîner une interdiction d'exercer l'activité, le retrait de la licence communautaire ou de l'autorisation selon le § 3 GüKG, etc.</p>	<p>Dans le cadre du transport de marchandises dangereuses, le § 10 n°17 ensemble les § 9 al. 13 GGSVE et § 10 al. 1 n°1 GGBefG prévoit la responsabilité légale directe du chargeur –ce qui n'est pas le cas dans le cadre du transport de marchandises ordinaires. Pour ce qui est des sanctions, nous renvoyons aux explications ci-contre.</p> <p>La constatation d'infractions en matière de sécurisation du chargement dans le cadre du transport de marchandises dangereuses donne en pratique <b>toujours</b> lieu à des <b>procédures à l'encontre des chargeurs responsables</b>.</p>
<p>Dépassement des dimensions maximales autorisées pour le véhicule et le chargement</p>	<p><b>Fondements juridiques :</b>  <b>StVO, StVZO, StVG, BKatV (voir ci-dessus)</b></p> <p>Le <b>§ 32 StVZO</b> définit les dimensions maximales autorisées pour les véhicules et les ensembles de véhicules.</p> <p>Le <b>§ 22 al. 2 StVO</b> fixe les dimensions maximales autorisées que</p>	<p>Le donneur d'ordre/le chargeur <b>n'est pas</b> directement inclus par cette disposition qui vise le conducteur et l'exploitant du véhicule.</p> <p>Il peut être complice du dépassement des dimensions totales maximales autorisées pour le chargement et le véhicule dans les conditions citées</p>

	<p>le véhicule et le chargement ne doivent pas dépasser, la mesure dans laquelle le chargement peut dépasser à l'avant ou à l'arrière du véhicule et les cas dans lesquelles le chargement qui dépasse doit être signalé et la manière dont cela doit être fait.</p> <p>Ces dispositions visent directement le <b>conducteur</b> et l'<b>exploitant du véhicule</b>.</p> <p>Le <b>§ 23 al. 1 StVO</b> définit la responsabilité du conducteur du véhicule ; celle de l'exploitant du véhicule ressort du <b>§ 31 al. 2 StVZO</b>.</p> <p><b>Sanctions : Amende</b> et inscription de <b>points</b> au VZR.</p> <p><b>Fondement juridique des sanctions :</b></p> <p>§§ 32, 69a al. 3 n°4 StVZO, § 24 StVG (dimension du véhicule) et §§ 22, 23, 49 al. 1 n°21 et 22 StVO, § 24 StVG (dimensions du véhicule et du chargement) ensemble le BKatV – pour le <b>conducteur du véhicule</b> :</p> <p>La détermination de la sanction ressort des n°102 et suivants du BKat.</p> <p>Si la hauteur du poids lourd, chargement inclus, est de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• jusqu'à 4,20 m : amende de 20 €</li> <li>• plus de 4,20 m : 40 € et 1 point au VZR</li> </ul> <p>En cas de dépassement des dimensions maximales autorisées du véhicule : 50 € et 1 point</p> <p>§§ 31 al. 2, 34, 69a al. 5 n°3 StVZO, § 24 StVG ensemble le BKatV – pour l'<b>exploitant du véhicule</b> :</p> <p>La détermination de la sanction ressort des n°189 et suivants du</p>	<p>au § 14 OWiG (voir le III 3 ci-dessus ainsi que les explications concernant la coresponsabilité en cas de dépassement des charges d'essieu et des poids totaux autorisés).</p> <p>Les chargeurs qui souhaitent expédier des chargements de dimensions ou de poids excessifs mandatent régulièrement des entreprises spécialisées disposant des autorisations spéciales pour ces transports.</p> <p>En cas de dépassement des dimensions maximales autorisées pour le chargement, des <b>procédures</b> sont systématiquement engagées <b>contre les chargeurs</b> aussi lorsque le dépassement est évident. Les <b>sanctions</b> correspondent à celles qui sont prononcées à l'encontre des conducteurs de véhicules.</p>
--	--	---

	BKat :  En cas de dépassement des dimensions maximales autorisées du véhicule ou du chargement : 75 € et 1 point	
--	--	--

Nature de l'infraction	Responsabilité de l'exploitant et du conducteur du véhicule	Coresponsabilité du donneur d'ordre/du chargeur
Transport routier illicite de marchandises	<p><b>Fondement juridique :</b></p> <p><b>GüKG du 22 juin 1998 (BGBl. I p. 1485), modifié pour la dernière fois par l'article 295 du règlement du 31 octobre 2006 (BGBl. I p. 2407)</b></p> <p>Cette loi s'applique au <b>transport de marchandises par véhicules à moteur</b> dont le poids total autorisé, en ce compris la remorque, est supérieur à <b>3,5 t</b>.</p> <p>Conformément au <b>§ 3 GüKG</b>, le transport routier professionnel de marchandises (transport pour tiers) requiert une autorisation. Il ne peut être exercé qu'après l'obtention d'une autorisation conformément au § 3 ou autre autorisation conformément au § 6 GüKG (licence communautaire conformément à l'article 3 du Règlement CEE n°881/92, autorisation CEMT, autorisation CEMT de déménagements internationaux, licence suisse pour le transport routier professionnel de marchandises ou autorisation par un Etat tiers).</p>	<p><b>Fondement juridique :</b></p> <p><b>GüKG du 22 juin 1998 (BGBl. I p. 1485), modifié pour la dernière fois par l'article 295 du règlement du 31 octobre 2006 (BGBl. I p. 2407)</b></p> <p>D'après le <b>§ 7 c al. 1 n°1 GüKG</b>, le <b>donneur d'ordre dans un contrat de transport ou de commission de transport</b> (expéditeur) ne doit pas laisser les prestations de transport découlant dudit contrat être exécutées s'il sait pertinemment, ou s'il ignore du fait de sa négligence, que l'entrepreneur exécutant le transport n'est pas titulaire d'une autorisation conformément au § 3 ou au § 6 GüKG. Cette disposition a été incorporée au GüKG par la <b>loi relative à la lutte contre l'emploi illégal dans le domaine du transport routier professionnel de marchandises</b> du 2 septembre 2001 (BGBl. I p. 2272). Le donneur d'ordre est de ce fait obligé de procéder au moins à des <b>contrôles ponctuels imprévus auprès des transporteurs exécutant le transport</b> pour s'assurer qu'ils disposent bien d'une autorisation conformément au § 3 ou au § 6 GüKG. Il en va de même dans le cadre des rapports avec le transporteur substitué (<i>Unterfrachtführer</i> – <i>Subunternehmer</i>), avec lequel le donneur d'ordre n'a pas de relations contractuelles directes et ce, même</p>

	<p><b>Sanctions : Amende (pas de points !)</b></p> <p>Fondement juridique des sanctions :  <b>§ 19 al. 1 n°1b, al. 5 phr. 1 GüKG</b></p> <p>D'après ce texte, commet une contravention la personne qui, intentionnellement ou du fait de sa négligence, exerce une activité de transport routier professionnel de marchandises sans autorisation.          Cette disposition vise l'<b>entrepreneur de transports routiers de</b></p>	<p>lorsqu'il s'agit du transport de marchandises qui ne passent pas du tout par le siège de l'entreprise du donneur d'ordre. Un exemple permettra de comprendre : Une entreprise U sise à Francfort confie au transporteur F de Hambourg l'enlèvement de marchandises au port de Kiel et leur transport de là jusqu'à Düsseldorf. U doit aussi dans ce cas veiller à ce que F ou son transporteur substitué n'effectue pas le transport de Kiel à Düsseldorf sans autorisation.</p> <p>En outre, les contrôles du donneur d'ordre sont rendus considérablement plus difficiles par le fait que les personnels conducteurs ne sont tenus de présenter de documents (acte d'autorisation, passeport, permis de travail, permis de conduire, etc.) qu'aux agents de contrôle de l'Etat fédéral, pas en revanche au donneur d'ordre ou aux personnes mandatées par lui. Cette disposition soumet donc le donneur d'ordre à des exigences qu'il lui est pratiquement impossible de respecter.</p> <p><b>Sanctions : Amende (pas de points !)</b></p> <p>Fondement juridique des sanctions :  <b>§ 19 al. 1a n°1, al. 5 phr. 1 GüKG</b></p> <p>Selon ce texte, le donneur d'ordre commet une contravention lorsqu'il laisse des prestations de transport dans le cadre du transport routier professionnel de marchandises être exécutées alors qu'il sait, ou bien qu'il ignore du fait de sa négligence, que l'entrepreneur ne dispose pas de</p>
--	---	--

	<p><b>marchandises (= entrepreneur de transport/transporteur).</b></p> <p>La contravention peut être sanctionnée par une amende allant <b>jusqu'à 20.000 €</b></p> <p>L'autorité chargée de sanctionner ces contraventions est l'<b>Office fédéral des transports de marchandises à longue distance.</b></p>	<p>l'autorisation nécessaire pour ce transport. Cette disposition ne vise que le <b>donneur d'ordre, pas le chargeur</b> (ce qui n'empêche pas la responsabilité au titre du § 7 c GüKG d'être souvent désignée à tort comme la « responsabilité du chargeur »).</p> <p>La contravention peut être sanctionnée par <b>jusqu'à 20.000 € d'amende par fait</b>. L'amende s'élève à <b>1.500 €</b> pour le premier cas de transport illicite et <b>750 €</b> pour chaque transport supplémentaire avec le même transporteur.</p> <p>L'autorité chargée de sanctionner ces contraventions est l'<b>Office fédéral des transports de marchandises à longue distance.</b></p> <p>Cette disposition <b>joue en pratique un rôle très important</b>. Depuis l'entrée en vigueur de la loi en 2001, de nombreuses procédures contraventionnelles ouvertes à l'encontre des donneurs d'ordre ont abouti sur des avis d'amendes ou des condamnations exécutoires.</p>
<p>Emploi illégal de personnels conducteurs</p>	<p><b>Fondement juridique :</b></p> <p>GüKG du 22 juin 1998 (BGBl. I p. 1485), modifié pour la dernière fois par l'article 295 du règlement du 31 octobre 2006 (BGBl. I p. 2407)</p> <p>Selon le <b>§ 7 b al. 1 GüKG</b>, l'entrepreneur de transport dont le siège se trouve en Allemagne ne peut, pour des trajets au sein du territoire, recourir à un <b>chauffeur qui n'est pas un ressortissant d'un Etat-membre de l'UE</b>, de l'EEE, ou de la Suisse que si celui-ci est légalement autorisé à travailler en</p>	<p><b>Fondement juridique :</b></p> <p>GüKG du 22 juin 1998 (BGBl. I p. 1485), modifié pour la dernière fois par l'article 295 du règlement du 31 octobre 2006 (BGBl. I p. 2407)</p> <p>D'après le § 7 c al. 1 n°2 GüKG, le <b>donneur d'ordre dans un contrat de transport ou de commission de transport</b> (expéditeur) ne doit pas laisser les prestations de transport découlant dudit contrat être exécutées s'il sait pertinemment, ou s'il ignore du fait</p>

	<p>Allemagne.          Cette disposition, qui a été incorporée au GüKG par la <b>loi relative à la lutte contre l'emploi illégal dans le domaine du transport routier professionnel de marchandises</b> du 2 septembre 2001 (BGBl. I p. 2272), vise à lutter contre l'emploi illégal de chauffeurs –souvent pour des salaires relevant du dumping (« lex Betz »).</p> <p><b>Sanctions : Amende (pas de points !)</b></p> <p>Fondement juridique des sanctions :  <b>§ 19 al. 1 n°1b, al. 5 phr. 1 GüKG</b></p> <p>Selon ce texte, commet une infraction la personne qui a recours, intentionnellement ou du fait de sa négligence, à du personnel conducteur en situation illégale.          Cette disposition vise l'<b>entrepreneur de transports routiers de marchandises</b>.</p> <p>La contravention peut être sanctionnée par <b>jusqu'à 200 000 € d'amende</b>.</p> <p>L'autorité chargée de sanctionner ces contraventions est l'<b>Office fédéral des transports de marchandises à longue distance</b>.</p>	<p>de sa négligence, que l'entrepreneur exécutant le transport a recours à du personnel conducteur qui ne satisfait pas aux conditions du § 7 b al. 1 phr. 1 GüKG.</p> <p>Cette disposition a été incorporée au GüKG par la <b>loi relative à la lutte contre l'emploi illégal dans le domaine du transport routier professionnel de marchandises</b> du 2 septembre 2001 (BGBl. I p. 2272). Le donneur d'ordre est de ce fait obligé de procéder au moins à des contrôles ponctuels imprévus auprès des transporteurs exécutant le transport pour s'assurer que le personnel conducteur est employé dans des conditions légales. Nous renvoyons à ce sujet aux explications qui précèdent.</p> <p><b>Sanctions : Amende (pas de points !)</b></p> <p>Fondement juridique des sanctions :  <b>§ 19 al. 1a n°1, al. 5 phr. 1 GüKG</b></p> <p>Selon ce texte, commet une infraction la personne qui laisse exécuter, intentionnellement ou du fait de sa négligence, des prestations de transport pour lesquelles on a eu recours à du personnel conducteur en situation illégale.          Cette disposition vise le <b>donneur d'ordre</b>.</p> <p>La contravention peut être sanctionnée par <b>jusqu'à 200 000 € d'amende</b>.</p> <p>L'autorité chargée de sanctionner ces contraventions</p>
--	--	--

		<p>est l'<b>Office fédéral des transports de marchandises à longue distance</b>.</p> <p>Cette disposition joue en pratique un rôle considérable. En raison du montant très élevé de l'amende, elle a eu une influence considérable sur la pratique des contrôles par les donneurs d'ordres. Toutefois, depuis l'entrée en vigueur de la loi en 2001, le nombre de procédures contraventionnelles ouvertes à l'encontre des donneurs d'ordre qui ont abouti sur avis d'amendes ou des condamnations exécutoires a été moins important qu'on ne l'avait tout d'abord supposé.</p>
<p>Violation des dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route</p>	<p><b>Fondement juridique :</b></p> <p><b>Règlement (CEE) n°3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route et règlement (CEE) n°3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JOCE n°L 370/1 du 31 décembre 1985)</b></p> <p><b>Règlement (CE) n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n°3821/85 et (CE) n°2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n°3820/85 du Conseil (JOCE n°L 102 du 11 avril 2006)</b></p> <p><b>FPersG (loi relative aux personnels conducteurs de</b></p>	



	<p><b>véhicules à moteur et de tramways) dans sa version publiée le 19 février 1987 (BGBl. I p. 640), modifié pour la dernière fois par l'article 290 du règlement du 31 octobre 2006 (BGBl. I p. 2407)</b></p> <p><b>FPersV (règlement d'application du FPersG) dans sa version publiée le 27 juin 2005 (BGBl. I p. 1882), modifié pour la dernière fois par l'article 472 du règlement du 31 octobre 2006 (BGBl. I p. 2407)</b></p> <p>Les règlements n°3820/85 et n°3821/85, désignés comme les <b>dispositions de la législation sociale de la CE</b>, s'appliquent aux véhicules et ensembles de véhicules dont le poids total autorisé est supérieur à 3,5 t et qui sont utilisés pour le transport routier de marchandises.</p> <p>Si les poids totaux sont supérieurs à 2,8 t mais n'excèdent pas 3,5 t, les dispositions du FPersV s'appliquent en matière de temps de conduite et temps de repos ; le contenu de ces dispositions correspondant cependant aux prescriptions du règlement n°3820/85.</p> <p>En ce qui concerne la conduite de véhicules de moins de 2,8 t, il n'existe pas de prescriptions spécifiques en matière de temps de conduite et temps de repos ; les limites temporaires du droit commun du temps de travail s'appliquent ici.</p> <p>Ces dispositions visent l'<b>entrepreneur</b> (soit la personne morale ou physique qui répond de l'utilisation du véhicule et du chauffeur) et le <b>conducteur du véhicule</b> (quelques dispositions en rapport avec l'appareil de contrôle visent également les détenteurs de garages et les installateurs d'appareils de contrôle).</p> <p><b>Sanctions : Amende (pas de points !)</b></p> <p>Fondement juridique des sanctions :</p>	<p>Le donneur d'ordre <b>n'est pas</b> directement inclus par les dispositions qui visent l'entrepreneur et le conducteur du véhicule.</p> <p>Il peut néanmoins être complice du non-respect du temps de repos minimum, des pauses pendant le temps de conduite et du temps de conduite maximum autorisé dans les conditions citées au § 14 OWiG (voir le III 3 ci-dessus).</p> <p>Ce serait envisageable dans le cas où le donneur d'ordre impose au transporteur ou à son chauffeur un délai si serré pour le transport que le donneur d'ordre lui-même sait que le lieu de livraison ne peut être atteint à temps qu'en ne respectant pas le temps de conduite maximum autorisé ou le temps de repos minimum ou encore les pauses pendant la conduite, et en prend son parti.</p> <p>Pour le moment, cette coresponsabilité –théorique– ne joue en pratique <b>aucun</b> rôle sensible.</p> <p>A ce propos cependant, une importante modification est actuellement en préparation <b>de lege ferenda</b> : En même temps que le règlement (CE) n°561/2006</p>
--	---	--

	<p><b>§ 8 FPersG, §§ 9, 10 et 11 FPersV</b></p> <p>La sanction est déterminée en fonction d'une directive émanant du ministère fédéral des transports au titre d'une habilitation à travers le § 6 FPersG ; il ne s'agit cependant pas ici de prescriptions contraignantes comme celles du BKat en cas de contraventions. La « Directive pour la poursuite et la sanction de violations au sens du FPersG » fixe des taux normaux d'amende qui supposent une commission intentionnelle dans des circonstances de fait ordinaires. Les taux d'amende prévus pour les violations par l'entrepreneur de ses obligations sont deux fois plus élevés que ceux applicables au chauffeur (par exemple, le non-respect du temps de conduite journalier autorisé –10 heures– coûte, par tranche de demi-heure supplémentaire, 30 € au chauffeur et 120 € à l'entrepreneur).</p> <p>Les autorités chargées de sanctionner ces contraventions sont le plus souvent (du fait de la structure fédérale de l'Allemagne, c'est du ressort de chaque Land) les services de l'inspection du travail et de la main d'œuvre.</p>	<p>entrera en vigueur, les FPersG et FPersV qui règlementent les contraventions seront révisées. En l'état actuel de la procédure législative –qui a pris un retard considérable–, la transposition de l'article 10 al. 4 du règlement n°561/2006 devrait comporter l'introduction d'une <b>coresponsabilité contraventionnelle</b> spécifique <b>du donneur d'ordre</b>. Pourtant, le texte de l'article 10 al. 4, lorsqu'il liste les responsables, parle du « chargeur », qui n'est cependant pas forcément identique au donneur d'ordre, du moins en droit allemand. La formulation de l'article 10 al. 4 apparaît donc complètement ratée.</p> <p>Il faudra donc attendre la suite de la procédure législative ; la présentation du projet et la consultation devraient avoir lieu au début du mois d'avril 2007.</p>
<p>Dépassement du temps de travail effectif journalier</p>	<p><b>Fondements juridiques :</b></p> <p><b>ArbZG du 6 juin 1994 (BGBl. I p. 1170, 1171), modifié pour la dernière fois par l'article 229 du règlement du 31 octobre 2006 (BGBl. I p. 2407)</b></p> <p>Le ArbZG, qui fixe les temps de travail maximum autorisés, les temps de repos minimum et les pauses, vise les <b>employeurs exclusivement</b>.</p> <p>Il contient, en son § 21 a, qui n'a été incorporé au ArbZG que par la loi du 14 août 2006, des <b>règles spéciales applicables à l'emploi dans le domaine du transport routier</b> et concernant la définition du temps de travail (selon ce texte, le temps passé à disposition et celui passé en tant qu'aide-conducteur ne font pas</p>	<p>Le donneur d'ordre <b>n'est pas</b> directement inclus par les dispositions qui visent l'entrepreneur et le conducteur du véhicule.</p> <p>Il peut néanmoins être complice du non-respect du temps de travail maximum autorisé, etc., dans les conditions citées au § 14 OWiG (voir le III 3 ci-dessus).</p> <p>Pour le moment, cette coresponsabilité –théorique– ne joue en pratique <b>aucun</b> rôle sensible.</p>

	<p>partie du temps de travail) ainsi que le temps de travail moyen. Celui-ci ne doit pas dépasser <b>48 heures par semaine</b>, mais peut être <b>prolongé jusqu'à 60 heures</b> par semaine à condition que la moyenne sur 4 mois calendaires ou 16 semaines ne dépasse pas 48 heures.</p> <p><b>Sanctions : Amende, peine pécuniaire ou peine privative de liberté</b></p> <p><b>§ 22 ArbZG</b> : disposition contraventionnelle visant l'<b>employeur</b> pour violations des dispositions du ArbZG ; elle peut se traduire par jusqu'à <b>15.000 €</b> d'amendes <b>par fait</b>.</p> <p>La violation des dispositions relatives au temps de travail par les <b>salariés</b> seuls <b>ne constitue pas une contravention</b>.</p> <p><b>§ 23 ArbZG</b> : Les violations intentionnelles du ArbZG qui mettent la santé ou la capacité de travail d'un salarié en danger constituent, tout comme en cas de récidive persistante, des crimes ou des délits punissables par une peine privative de liberté pouvant aller jusqu'à un an ou par une peine pécuniaire.</p>	
--	---	--

## IX. LA CORESPONSABILITE DU DONNEUR D'ORDRE EN DROIT NEERLANDAIS

Le rapport pour les Pays-Bas a été réalisé par Mr Maarten Claringbould qui est Professeur de droit des transports et de droit maritime comparé à l'Université de Leyde, et avocat à Rotterdam. Outre ce travail d'inventaire, Mr Claringbould a interrogé la fédération de chargeurs EVO, la fédération de transporteurs Transport & Logistiek Nederland (TLN), ainsi qu'un confrère spécialisé dans le contentieux du droit pénal du transport routier.

### Éléments essentiels :

#### ⇒ **Organisation :**

*Les Pays-Bas disposent d'un Code pénal et de divers textes particuliers relatifs à la circulation routière et au transport routier.*

*Le Code pénal permet, comme en France, d'engager la responsabilité pénale du donneur d'ordre (personne physique ou personne morale) en tant qu'auteur, co-auteur ou complice d'un fait pénalement sanctionné (même en matière de contravention):*

*Comme le Code pénal français, le Code pénal néerlandais sanctionne les blessures et l'homicide involontaires (peines d'emprisonnement ou d'amende)*

*Le donneur d'ordre peut également être condamné pour mise en danger de la vie d'autrui en application de la loi de 1994 sur la circulation routière.*

*Comme en Espagne et en Allemagne, la législation néerlandaise prévoit une responsabilité administrative (loi sur les mesures de réparation administratives concernant les règles de circulation). Cependant, celle-ci ne s'applique qu'au conducteur du véhicule en cas d'infraction aux limitations de vitesse ou à la réglementation sur les poids maximaux.*

#### ⇒ **Infractions :**

*Selon l'auteur du rapport, la combinaison de plusieurs textes (Règlement concernant le véhicule, arrêté relatif au transport de marchandises sur route, loi sur les délits économiques) permettrait en théorie de poursuivre le donneur d'ordre en cas de surcharge, d'infraction à la réglementation européenne sur les temps de conduite et de repos, ou d'infractions à la réglementation sur le transport des marchandises dangereuses (Accord ADR).*

⇒ **Efficacité :**

*En pratique, la coresponsabilité pénale du donneur d'ordres n'est poursuivie qu'en cas d'infraction à la réglementation sur le transport des marchandises dangereuses.*

*Que ce soit en matière de surcharge, de temps de conduite ou de vitesse, la tendance des autorités de contrôle est de ne verbaliser que le conducteur du véhicule (entreprise de transport ou chauffeur) et l'on ne recherche jamais la responsabilité du donneur d'ordre, c'est-à-dire du client.*

*Si les transporteurs sont poursuivis en cas de transport sans l'autorisation requise, le client qui a recours à de tels transporteurs ne l'est pas. Signalons que les freight forwarders ne sont pas soumis à la détention d'une autorisation.*

## A. Principes généraux de la responsabilité pénale

<b>Réglementation</b>	Code pénal, date d'entrée en vigueur 1 <sup>er</sup> septembre 1886.
<b>Publication</b>	Loi du 3 mars 1881, Stb. 35 (Stb signifie bulletin des publications) et 15 janvier 1886, Stb. 6.
<b>Article</b>	Code pénal, articles 307 et 308 jo. 47, 51, 23
<b>Description des articles</b>	<p>[Homicide]</p> <p>Article 307</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Quiconque aura causé la mort d'autrui par sa propre faute, sera puni d'un emprisonnement de maximum deux ans ou d'une amende de la quatrième catégorie.</li><li>2. Lorsque la faute consiste en de l'imprudence, il sera puni d'un emprisonnement de maximum quatre ans ou d'une amende de la quatrième catégorie.</li></ol> <p>[Coups et blessures graves]</p> <p>Article 308</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Quiconque aura causé des blessures ou porté des coups à autrui de manière grave ou porté atteinte à l'intégrité physique d'une personne de telle manière qu'il en résulte une maladie temporaire ou un empêchement dans l'exercice de son activité professionnelle, sera puni d'un emprisonnement de maximum un an ou d'une amende de la quatrième catégorie.</li><li>2. Si la faute consiste en de l'imprudence (le terme « <i>roekeloosheid</i> » sera peut-être mieux traduit par « <i>témérité</i> »), il sera puni d'un emprisonnement de maximum deux ans ou d'une amende de la quatrième catégorie.</li></ol>

### [catégories d'amendes pécuniaires]

Article 23 (...) alinéa 4 – Il existe six catégories d'amendes pécuniaires :

- la première catégorie, 335 € ;
- la deuxième catégorie, 3350 € ;
- la troisième catégorie, 6700 € ;
- la quatrième catégorie, 16750 € ;
- la cinquième catégorie, 67000 € ;
- la sixième catégorie, 670000 €

(...) alinéa 7 – En cas de condamnation d'une personne morale, et s'il apparaît que la catégorie d'amende prévue pour le fait concerné ne permet pas d'infliger une peine adaptée (suffisante), une amende peut être infligée jusqu'à concurrence du montant correspondant à la catégorie supérieure suivante.

### [Commanditer, provoquer et complicité]

Article 47

1. Seront punis comme auteur d'un fait pénalement sanctionné :
  - a) ceux qui commettent le fait, commanditent le fait ou en sont les complices ;
  - b) ceux qui provoquent délibérément le fait par des dons, des promesses, l'abus d'autorité, la violence, la menace, la tromperie ou par l'octroi d'une occasion, de moyens ou d'informations.
2. Concernant ces derniers, seuls les actes qu'ils ont délibérément provoqués, en ce compris leurs conséquences, seront pris en considération.

### [Personnes morales]

Article 51

1. Tant les personnes physiques que morales peuvent commettre des faits punissables.
2. Lorsqu'un fait punissable est commis par une personne morale, les poursuites pénales peuvent être intentées et les peines et mesures prévues par la loi peuvent être prononcées lorsqu'elles entrent en considération :
  - à l'encontre de cette personne morale, ou

- à l'encontre de ceux qui ont donné instruction d'accomplir le fait, ainsi que contre ceux qui assumaient la direction factuelle du comportement interdit, ou
  - à l'encontre de l'ensemble des personnes précitées.
3. Pour l'application des alinéas précédents, la société sans personnalité juridique, l'association, la société d'armateurs et la société de patrimoine sont assimilées à la personne morale.

## **Sanction**

Peines :

Article 307 : peine d'emprisonnement de 2 à 4 ans, selon qu'il est question ou non de témérité. La témérité requiert non seulement une imprudence remarquable, mais également un très grave manque d'attention. Une peine alternative par rapport à cet article consiste en une amende de la quatrième catégorie (voir article 23, alinéas 4 et 7) et peut dès lors atteindre un montant de 16.750 € ou 67.000 €.

Article 308 : peine d'emprisonnement de maximum 1 à 2 ans, également selon qu'il est question ou non de témérité. Il est ici également question d'une peine alternative consistant en une amende de la quatrième catégorie qui peut atteindre un montant de 16.750 € ou 67.000 €.

Article 47 : Toute personne ayant participé au fait punissable, à savoir les auteurs, commanditaires, co-auteurs et provocateurs, seront punis en tant qu'auteur. Contrairement à ce qui prévaut en matière de complicité, il n'est pas prévu en cas de participation de peine maximale inférieure à celle prévue pour l'auteur lui-même. En outre, la participation à une contravention est également punissable.

## **Personnes auxquelles l'article**

Les chauffeurs, et en certaines circonstances également d'autres personnes, sont pénalement responsables. Le donneur d'ordre, le chargeur ou une autre personne qui investit le transporteur d'une mission, peuvent en théorie également être pénalement responsables

## **s'applique**

## **Jurisprudence**

Pas disponible concernant le donneur d'ordre d'un transporteur sur route.



## B. Responsabilité pénale en raison de la violation de la loi sur la circulation routière de 1994

<b>Réglementation</b>	<b>Loi sur la circulation routière de 1994</b> , date d'entrée en vigueur 1 janvier 1995.
<b>Publication</b>	Loi du 21 avril 1994, Stb. 1994, 457, remplaçant la loi sur la circulation routière, telle que modifiée dernièrement par la loi du 22 décembre 2005, Stb. 2006, 11.
<b>Article</b>	Loi sur la circulation routière de 1994, articles 5 et 177 al. 1 <sup>er</sup> sub a
<b>Description des articles</b>	<p>[Mise en danger]</p> <p><b>Article 5</b> Il est interdit d'adopter un comportement qui cause ou pourrait causer un danger sur la voie publique ou qui entrave ou pourrait entraver la circulation sur la voirie publique.</p> <p>[infractions sanctionnées par un emprisonnement ou une amende]</p> <p><b>Article 177</b> 1. Violation de : a. l'article 5, (...) est puni d'un emprisonnement de maximum deux mois ou d'une amende de la deuxième catégorie.</p>
<b>Sanctions :</b>	Peines : Article 5 Jo 177 de la loi sur la circulation routière : un emprisonnement de maximum deux mois ou une amende de la deuxième catégorie. Une peine alternative peut résider dans une amende de la deuxième catégorie et peut dès lors atteindre le montant (voir article 23, al. 4 et 7 du Code Pénal) de 16.750 € ou 67.000 €.
<b>Personnes auxquelles ces articles s'appliquent</b>	Les chauffeurs, et en certaine circonstances d'autres personnes sont pénalement responsables. En théorie, l'expéditeur, le chargeur ou toute autre personne qui donne des missions aux transporteurs par route pourrait être également pénalement responsable.
<b>Jurisprudence</b>	Indisponible concernant le donneur d'ordre d'un transporteur par route.

**Remarques** La personne morale (le transporteur ou le donneur d'ordre) ne peut être pénalement responsable que si les faits pénalement sanctionnables ont été commis par les dirigeants de la personne morale.

### C. Responsabilité pénale en raison d'une surcharge

**Règlementation** **Règlement concernant le véhicule**, date d'entrée en vigueur 1<sup>er</sup> juin 1995.  
**Arrêté relatif au transport de marchandises sur route**, date d'entrée en vigueur 1<sup>er</sup> mai 1992.  
**Loi sur le transport de marchandises sur route**, date d'entrée en vigueur 1<sup>er</sup> mai 1992.  
**Loi sur les délits économiques** : date d'entrée en vigueur 1<sup>er</sup> mai 1951

**Publication**

- Arrêté du 16 juin 1994, stb. 1994, 450, tel que dernièrement modifié par arrêté du 20 novembre 2006, stb. 2006, 617.
- Arrêté du 27 avril 1992, stb, 1992, 197, tel que dernièrement modifié par l'arrêté du 13 décembre 2004, stb
- Loi du 12 mars 1992, stb 1992, 145, tel que dernièrement modifiée par la loi du 20 juin 2002, stb 2002, 347,
- Loi du 22 juin 1950, stb, 1950, K258, portant fixation des règles relatives à la recherche, la poursuite et le traitement des des délits économiques, tels que dernièrement modifiée par la loi du 2 février 2006, stb.68.

**Article** Règlement sur les véhicules, articles 5.1.2, 5.18.17 et 5.18.18  
Arrêté sur la circulation de marchandise sur route, article 6a.  
Loi sur le transport de marchandise sur route, article 31  
Loi sur les délits économiques, article1 sub 4 et 6 alinéa 1<sup>er</sup> sub 4.

**Description des articles** **Loi sur les délits économiques :**

Article 1 sub 4 :  
Constituent des délits économiques, les violations de prescriptions adoptées par ou en vertu de :  
(...) la loi sur le transport de marchandises sur route, article 31.

Article 6 alinéa 1<sup>er</sup> sub 4 :

1. Quiconque commet un délit économique sera puni :

4. dans l'hypothèse d'une autre violation, d'un emprisonnement d'un maximum de 6 mois, d'une peine de travaux ou d'une amende de la quatrième catégorie.

### **Loi sur la circulation de marchandises sur route :**

Article 31 :

Il est interdit d'effectuer un transport à titre professionnel ou un transport pour compte propre à l'aide d'un camion à propos duquel il est agi en méconnaissance d'une mesure d'administration générale adoptée par ou en vertu de la loi sur la circulation routière de 1994.

### **Arrêté sur le transport de marchandises sur route :**

Article 6 a :

On entend par dispositions telles que visées par l'article 31 de la loi sur le transport de marchandises par route, l'article 5.1.2 en combinaison avec l'article 5.18.17 ou en combinaison avec l'article 5.18.18 du règlement sur les véhicules.

### **Règlements sur les véhicules :**

Article 5.1.2. :

Il est interdit au conducteur de rouler, et au propriétaire ou possesseur de laisser rouler, dans un véhicule ou un ensemble de véhicules, s'il n'est pas satisfait aux exigences énoncées à la section 18 de ce chapitre concernant l'utilisation des véhicules ou d'ensemble de véhicules de la catégorie ou des catégories auxquelles ces véhicules appartiennent.

Article 5.18.17 :

1. Les véhicules ne peuvent être chargés à tel point que ce chargement entraîne un dépassement de la charge maximale autorisée d'un essieu ou d'un ensemble d'essieux, d'un embrayage (ou raccord), ou encore la masse maximale autorisée du véhicule.

De même, le chargement des véhicules ne peut avoir pour conséquence que la somme des charges des essieux, excepté les charges d'essieux de remorques non autonomes, excède la masse maximale autorisée.

2. Si les valeurs visées au 1<sup>er</sup> alinéa ne peuvent être établies en application du présent arrêté pour une remorque, la masse maximale autorisée de 750 kg.

Article 5.18.18 :

1. Sans préjudice de l'article 5.12.7, la masse totale de remorque ou la somme des charges des axes de remorques autonomes ne peut être supérieure à la masse maximale que ces remorques peuvent tirer telle que mentionnée dans le registre de l'immatriculation ou sur le certificat d'immatriculation du véhicule tracteur. La masse totale de remorques qui sont tractées par des voitures automobiles, des voitures de fonction ou des véhicules à trois roues, dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg, ne peut, en outre, être supérieure à la masse maximale qui résulte du n° d'identification ou de la marque d'approbation figurant sur l'arrimage du véhicule tracteur. Si l'arrimage ne mentionne aucune information à cet égard, la masse totale des remorques ne peut être supérieure à 750 kg et ne peut en outre être supérieure :
  - a. à la masse à vide du véhicule tracteur, ou
  - b. à la masse du véhicule tracteur prêt à être utilisé dans le cadre des activités de l'entreprise.
  
2. La masse totale ou la somme des charges des axes d'ensemble de véhicules ne peut être supérieure à :
  - a. la masse maximale autorisée telle que mentionnée dans le registre des immatriculations pour l'ensemble des véhicules ;
  - b. cinq fois la charge maximale sous l'axe ou les axes du véhicule tracteur. En toute hypothèse, la masse totale ou la somme des charges des axes des véhicules ou des ensembles de véhicules (qui ne constituent pas de l'outillage roulant) ne peut être

supérieure à 50.000 kg, et la masse totale ou la somme des charges des axes d'ustensile roulant ou d'ensemble d'ustensiles roulants et de remorques ne peut être supérieure à 60.000 kg.

La charge sous l'axe ou les axes animée de véhicules à moteur en situation de chargement ne peut être inférieure à un cinquième de la masse du véhicule en situation de chargement. S'il s'agit d'un bus chargé, la charge visée ne peut être inférieure à un cinquième de la masse de la partie avant du véhicule en situation de chargement.

3. La charge sous l'axe ou les axes animés (et qui ne s'animent pas eux-mêmes) des remorques autonomes en situation de chargement, ne peut être inférieure à un cinquième de la masse de la remorque en situation de chargement.
4. La charge sous l'arrimage de semi-remorque en situation de chargement ne peut être inférieure à un cinquième de la masse du semi-remorque en situation de chargement.
5. Sur des routes sans revêtement, la charge sous n'importe quelle roue d'un véhicule ne peut être supérieure à 2400 kg.
6. Sans préjudice de ce qui est prévu à l'article 5.12.7, la masse totale de remorques d'axe moyen ne peut être supérieure à 12.000 kg. Si la remorque d'axe moyen est pourvue d'une suspension pneumatique ou d'une suspension considérée comme équivalente dans le cadre de la Communauté européenne ou de l'espace économique européen, la masse totale ne peut être supérieure à 20.000 kg ou encore à 24.000 kg lorsque la remorque d'axe moyen est pourvue de trois axes.

## Sanction

Sanctions :

Sur la base de l'article 31 de la loi sur le transport de marchandises par route lu en combinaison avec l'article 6a de l'arrêté sur le transport de marchandises par route, il est pénalement punissable de transporter à titre professionnel ou à titre personnel en méconnaissance du chapitre 5 section 18 du règlement sur les véhicules (surcharge).

La violation d'une prescription telle que reprise à l'article 31 de la loi sur le transport de marchandises par route est qualifiée de délit économique sur base de l'article 1<sup>er</sup> sub 4 de la loi sur les délits économiques.

Une telle infraction est punie, sur base de l'article 6 alinéa 1<sup>er</sup> sub 4, d'une peine d'emprisonnement de maximum 6 mois, d'une sanction de travaux ou d'une amende de la quatrième catégorie laquelle peut sur base de l'article 23 alinéa 4 ou 7 atteindre respectivement un montant de 16.750 € ou 67.000 €.

**Personnes auxquelles  
cet article peut être appliqué**

Les chauffeurs, ainsi qu'en certaines circonstances d'autres personnes sont pénalement responsables. En théorie, l'expéditeur, le chargeur ou toute autre personne donnant un ordre à un transporteur par route peut être pénalement responsable.

**Jurisprudence**

pas disponible

**Remarque**

Sur le plan du droit civil, la question de la surcharge est règlementée dans les conditions générales de transport de 2002.

La règle principale est que l'expéditeur a l'obligation de charger, manutentionner et (faire) décharger (article 4 alinéa 1<sup>er</sup> (e) des conditions générales de transport 2002).

Lorsque l'expéditeur ne respecte pas cette obligation (le véhicule est surchargé), le transporteur a le droit de résilier la convention de transport, mais uniquement après avoir donné à l'expéditeur la possibilité de corriger la surcharge.

Lorsque l'expéditeur refuse de supprimer la surcharge, le transporteur peut soit refuser le transport, soit supprimer lui-même la surcharge. Dans les deux cas, l'expéditeur lui est redevable de ce chef d'un montant forfaitaire (art. 4 alinéa 4 des conditions générales de transport 2002). **Dans la pratique, ces règles applicables entre parties ne sont jamais appliquées.**

**De même, le transporteur ne comptabilise jamais, dans la pratique, la moindre amende à charge de l'expéditeur en raison d'une surcharge.**

## D. Responsabilité pénale pour méconnaissance des temps de conduite et de repos

### Réglementation

**Loi sur le temps de travail**, date d'entrée en vigueur 1<sup>er</sup> janvier 1996

**Arrêté sur le temps de travail en matière de transport**, date d'entrée en vigueur 1<sup>er</sup> avril 1998.

**Instructions relatives à l'imposition d'amendes dans le cadre de la loi sur le temps de travail et de l'arrêté sur le temps de travail en matière de transport (transport par route)**, date d'entrée en vigueur 1<sup>er</sup> mars 2006.

**Règlement (CEE) n°3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 visant à harmoniser certaines dispositions en matière sociale dans le cadre du transport par route**. Ce règlement a été remplacé le 11 avril 2006 par un Règlement (CEE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 visant à harmoniser certaines dispositions sociales dans le cadre du transport par route. L'article 10 de ce nouveau Règlement, qui régit la responsabilité de l'entreprise de transport, comporte une disposition séparée stipulant qu'il appartient aux expéditeurs de veiller à ce que l'échéancier contractuellement convenu pour le transport soit conforme au Règlement. Ce nouveau Règlement doit encore faire l'objet d'une mesure de transposition dans la loi néerlandaise.

### Publication

- Loi du 23 novembre 1996, stb 1995, 598, telle que dernièrement modifiée par la loi du 30 novembre 2006, stb 2006, 658 et 673.
- Arrêté du 14 février 1998, stb 1998, tel que dernièrement modifié par l'arrêté du 11 décembre 2006, stb 2007, 10.
- Règlement du 1<sup>er</sup> mars 2006, strcrt 2006, 43.

### Article

Loi sur les temps de travail, article 5.3, 5.5. et article 5.12 alinéa 2

Arrêté sur les temps de travail en matière de transport, articles 2.5.1. et 8.1

Instructions concernant l'imposition d'amende dans le cadre de la loi sur les temps de travail et de l'arrêté sur les temps de travail en matière de transport (transport par route), annexe 1

## Description des articles

### loi sur les temps de travail :

Article 5.12 alinéa 2 :

Des règles qui dérogent aux prescriptions du paragraphe 5.2, ou remplacent ces prescriptions ou encore visent à compléter ces prescriptions, peuvent être adoptées par ou en vertu d'une mesure générale d'administration – excepté le travail effectué par le personnel de la défense -, à l'égard du travail effectué par :

- a. des personnes travaillant dans ou sur des véhicules sur rails ou des véhicules à moteur ;
- b. des personnes travaillant à bord d'aéronefs, ou de navires (mer et rivière) ;
- c. les pilotes

### Arrêté sur les temps de travail en matière de transport

Article 2.5.1 :

1. Cet article est appliqué en lieu et place des articles 5.3, alinéas 2 et 3, et 5.5, alinéa 2, de la loi.
2. L'employé dispose :
  - a. d'un temps de repos ininterrompu d'au moins 11 heures pour chaque période de 24 H d'affilé, à compter du moment où l'employé n'est plus libre de disposer de son temps.
  - b. d'un temps ininterrompu de repos par semaine conformément à l'article 8, alinéa 3 du Règlement (CEE) n° 3820/85 ;
  - c. d'un temps de repos d'au moins 228 heures pour chaque période de deux semaines.
3. Il ne peut être dérogé au deuxième alinéa tenant compte du quatrième alinéa qu'en recourant à un règlement collectif. Toute disposition par laquelle il est dérogé au deuxième alinéa d'une manière différente de ce qui est prévu à la phrase précédente, est nulle.
4. le conducteur agit conformément aux articles 8 et 9 du Règlement (CEE) n°3820/85.

Article 2.5.3 :

Le conducteur agit conformément à l'article 6 du Règlement (CEE) n°3820/85.

Article 8.1 alinéa 1 :

Le non respect des articles 2.5.1., alinéa 4, et 2.5.3. constitue un fait pouvant donner lieu à amende.



**Instructions concernant l'imposition d'amendes dans le cadre de la loi sur les temps de travail et de l'arrêté sur les temps de travail en matière de transport (transport par route).**

Annexe 1 (voir sanction)

**Sanction**

Conformément à l'article 2.5.1. de l'arrêté sur les temps de travail en matière de transport lu conjointement avec l'article 8.1 alinéa 1<sup>er</sup> de ce même arrêté, la méconnaissance d'une disposition de cet arrêté constitue un fait pouvant donner lieu à une amende.

Les amendes susceptibles d'être infligées en cas de non respect des temps de conduite et de repos se trouvent en annexe 1 (voir ci-dessous) des instructions en matière d'imposition d'une amende dans le cadre de la loi sur les temps de travail et de l'arrêté sur les temps de travail en matière de transport (transport par route).

Annexe 1. Liste des tarifs

**Temps de travail, de conduite et de repos**

temps de repos quotidien pour conducteur unique < 11 heures	110 €
temps de repos quotidien pour conducteur unique < 8 heures	220 € + 220 € par heure manquante
temps de repos quotidien pour conducteur unique < 4,5 heures	1100 € + 220 € par heure manquante
temps de repos quotidien pour deux conducteurs < 8 heures	110 €
temps de repos quotidien pour deux conducteurs < 7 heures	220 € + 220 € par heure manquante
temps de repos quotidien pour deux conducteurs < 3 heures	1100 € + 220 € par heure manquante
hebdomadaire (plusieurs normes applicables)	110 € par heure manquante
temps de conduite quotidien supérieur > 9 heures	110 €

temps de conduite quotidien supérieur > 10 heures	110 € + 110 € par heure excédentaire
temps de conduite quotidien supérieur > 19 heures	1100 € + 220 € par heure excédentaire
temps de conduite par période de 2 semaines	110 € par heure excédentaire
temps de conduite ininterrompu > 4,5 heures	110 € + 110 € par heure excédentaire
temps de conduite ininterrompu > 9 heures	1100 € + 220 € par heure excédentaire

**Personnes auxquelles cet article peut être appliqué**

Les transporteurs, et en certaines circonstances également d'autres personnes sont pénalement responsables. En théorie, l'expéditeur, le chargeur et d'autres personnes qui donnent des ordres de missions aux transporteurs par route doivent être également responsables.

**Jurisprudence**

Pas disponible concernant la responsabilité pénale du transporteur par route.

## E. Responsabilité pénale en cas de transport de matières dangereuses par route

### Réglementation

**Loi sur les délits économiques**, date d'entrée en vigueur 1<sup>er</sup> mai 1951  
**Loi sur le transport de matières dangereuses**, date d'entrée en vigueur 1<sup>er</sup> août 1996.  
**Arrêté sur le transport de matières dangereuses**, date d'entrée en vigueur 1<sup>er</sup> août 1996.  
**Réglementation sur le transport par terre de matières dangereuses**, date d'entrée en vigueur 1<sup>er</sup> janvier 1999  
**Convention européenne relative au transport international de marchandises dangereuses par route (ADR°**, Genève, 30 septembre 1957)

### Publication

- Loi du 22 juin 1950, stb 1950, K 258 fixant les règles pour la recherche, la poursuite et le traitement des délits économiques, telle que dernièrement modifiée par la loi du 2 février 2006, Stb 68.
- Loi du 12 octobre 1995, stb 1995, 525, telle que dernièrement modifiée par la loi du 7 avril 2006, Stb 2006, 217.
- Arrêté du 5 juin 1996, Stb 1996, 297, tel que dernièrement modifié par l'arrêté du 22 janvier 2002, Stb 2002, 33.
- Règlement du 2 décembre 1998, Stcrt. 1998, 241, tel que dernièrement modifié par le règlement du 7 juin 2006, Stcrt. 112

### Article

Loi sur les délits économiques, article 1a sub 1 et 6 alinéa 1 sub 4  
Loi sur le transport de matières dangereuses, articles 2, alinéa 1, 3 et 4  
Arrêté relatif au transport de matières dangereuses, article 2  
Règlement sur le transport par terre de matières dangereuses, articles 2 et 3.  
Convention européenne relative au transport international de marchandises dangereuses par terre (ADR), articles 1.4.2.1.1, 1.4.2.1.2 et 1.4.2.1.3.

## Description des articles

### Loi sur les délits économiques :

Article 1a sub 1 : délits économiques sont également :

Manquements aux prescriptions fixées par ou en vertu de la loi sur le transport de matières dangereuses, article 4

### Loi sur le transport de matières dangereuses :

Article 2 alinéa 1<sup>er</sup>

Cette loi est applicable :

- a. au transport de matières dangereuses à l'aide d'un moyen de transport routier, ferroviaire et fluvial ;
- b. à la mise en vente et l'acceptation de matières dangereuses en vue de leur transport à l'aide d'un moyen de transport routier, ferroviaire ou fluvial ;
- c. au stationnement et le fait de laisser en un endroit déterminé un véhicule de transport dans lequel ou sur lequel se trouvent des matières dangereuses ou des restes de matières dangereuses ;
- d. au chargement de matières dangereuses dans un container ou dans un moyen de transport en vue de leur transport ainsi que le déchargement de ces matières ;
- e. à la mise à terre de matières dangereuses pendant le transport ;
- f. à l'emballage de matières dangereuses en vue de leur transport ;
- g. au remplissage d'un container prévu à cet effet, d'une cuve, d'un emballage ou d'un moyen de transport à l'aide de matières dangereuses en vue de leur transport ainsi qu'au déchargement de ces matières ;
- h. à l'exploitation d'un container, d'une cuve, d'un emballage ou d'un moyen de transport en vue du transport de matières dangereuses ;
- i. à la réception de matières dangereuses pendant ou consécutivement à un transport ;
- j. aux autres actions directement en rapport avec le transport de matières dangereuses, dont la sécurisation de la chaîne de transport, pour autant que des règles aient été élaborées à cet égard par ou en vertu d'une mesure générale d'administration telle que visée à l'article 3.

Article 3 :

Les matières dangereuses ou catégories de matières dangereuses par rapport auxquelles la mise en œuvre des actions visée à l'article 2, alinéa 1<sup>er</sup>, et la réalisation de ces actions à l'aide de certains moyens de transport spécialement mentionnés n'est pas autorisée ou n'est autorisée que moyennant la prise en considération des règles fixées par ou en vertu d'une mesure générale d'administration, sont désignées par ou en vertu d'une mesure générale d'administration.

Article 4 :

Il est interdit de mettre en œuvre les actions visées à l'article 2, alinéa 1<sup>er</sup> à l'égard de matières dangereuses et à l'aide de moyens de transport désignés en application de l'article 3.

**Arrêté relatif aux transports de matières dangereuses :**

Article 2 :

1. En conformité avec les conventions ADR, ADNOR et RID ou encore avec d'autres conventions ou arrêtés contraignants d'organisations internationales, le ministre désigne les matières dangereuses ou les catégories de matières dangereuses à l'égard desquelles la mise en œuvre des actions visées à l'article 2, alinéa 1<sup>er</sup> de la loi sur le transport de matières dangereuses à l'aide des moyens de transport qui y sont désignés :
  - a. n'est pas autorisée ou,
  - b. est autorisée moyennant le respect des règles qui y sont établies.
2. Un règlement tel que visé à l'alinéa 1<sup>er</sup> peut comporter des prescriptions complémentaires.

**Règlement sur le transport par terre de matières dangereuses :**

Article 2 :

Ce règlement comporte quatre annexes :

- a. annexe 1 : prescriptions relatives au transport de matières dangereuses par terre, à savoir la traduction néerlandaise des annexes A et B de la convention ADR ;

- b. annexe 2 : prescriptions en dérogation ou en complément de l'annexe 1 ;
- c. annexe 3 : instances reconnues, visées à l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, section b, 2°.
- d. Annexe 4 : prescriptions relatives au contrôle technique en matière de transport par terre de matières dangereuses.

Article 3 :

Les actions visées à l'article 2 de l'arrêté sur le transport de matières dangereuses sont autorisées à l'égard des matières dangereuses qui font l'objet d'une autorisation conditionnelle de transport par terre en vertu de l'annexe 1, pour autant que les prescriptions stipulées dans ce règlement soient prises en considération.

**Convention européenne relative au transport international de marchandises dangereuses sur route (ADR)**

[obligations des principales personnes concernées]

Article 1.4.2.1.1

L'expéditeur de matières dangereuses a l'obligation de présenter au transport un envoi qui satisfasse aux prescriptions de la convention ADR. Il lui appartient en particulier dans le cadre de l'article 1.4.1. :

- a. de s'assurer que les matières dangereuses soient organisées conformément à la Convention ADR et soient autorisées au transport ;
- b. de fournir aux transporteurs toutes les données requises ainsi que toutes informations et éventuellement tous documents de transport requis ainsi que tous documents d'accompagnement (autorisations, permis, communications, certificats, ...), en particulier tenant compte des prescriptions du chapitre 5.4 et des tableaux de la partie 3 ;
- c. d'utiliser exclusivement des emballages, des emballages de grandes tailles, des « *IBC* » et des cuves (camions citernes, « *camions à batterie* », citernes amovibles, « *MEGC* », citernes de transport), qui sont autorisés et adaptés au transport des marchandises concernées ;
- d. de tenir compte des prescriptions concernant la méthode d'envoi et les restrictions de l'envoi ;
- e. de veiller à ce que les citernes vides qui n'ont pas été nettoyées ou qui n'ont pas été souillées ou que les véhicules vides non nettoyés, et les petits et grands containers soient correctement

pourvus d'un marquage et d'un étiquetage et que les citernes vides non nettoyées soient fermées de la même manière et offrent les mêmes garanties d'étanchéité qu'en situation de remplissage.

#### Article 1.4.2.1.2

L'expéditeur qui recourt aux services d'autres personnes concernées (responsables de l'emballage, chargement, remplissage, etc.) doit prendre les mesures qui s'imposent pour garantir que l'envoi respectera les prescriptions de la Convention ADR. Dans les hypothèses visées par l'article 1.4.2.1.1 a, b, c et e, il peut toutefois se fier aux informations et données qui sont mises à sa disposition par d'autres personnes concernées.

#### Article 1.4.2.1.3

Lorsque l'expéditeur agit à la demande d'une tierce personne, cette tierce personne doit attirer par écrit l'attention de l'expéditeur sur la marchandise dangereuse et lui communiquer toutes informations et documents indispensables en vue du respect de ses obligations.

### Sanction

Les prescriptions relatives aux actions visées dans la section 1.4.2 de la Convention ADR doivent être prises en considération lors du transport de matières dangereuses à l'aide d'un moyen de transport par terre.

Le non respect de ces prescriptions constitue, en vertu de l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 1 de la loi sur les délits économiques, un délit économique, lequel sera puni, conformément à l'article 6, alinéa 1<sup>er</sup> sub 4 d'une peine d'emprisonnement de maximum 6 mois, d'une peine de travaux ou d'une amende de quatrième catégorie qui sur base de l'article 23 alinéa 4 ou 7 peut atteindre respectivement le montant de 16750 € ou 67000 €.

### Personne auxquelles cet article peut être appliqué

L'expéditeur (qui est le cocontractant du transporteur, voir article 1.2.1 de la Convention ADR).  
Dans la pratique, l'expéditeur tel que mentionné dans la lettre de voiture pourra également être tenu pour pénalement responsable.

### Jurisprudence

Indisponible concernant la responsabilité pénale du transporteur par route

## F. Responsabilité pénale en cas de méconnaissance de la limite de vitesse

### Règlementation

**Loi sur la circulation routière 1994**, date d'entrée en vigueur 1<sup>er</sup> janvier 1995  
**Règlement portant les règles de circulation et la signalisation de 1990**, date d'entrée en vigueur 1<sup>er</sup> novembre 1991

### Remarques

Les infractions à ce règlement sont traitées conformément à la loi sur les mesures de réparation administratives concernant les règles de circulation.  
La responsabilité pénale du donneur d'ordre du transporteur par route n'est dès lors pas envisageable en droit néerlandais.



## **Courriers de Mr Claringbould en réponse aux questions posées par l'IDIT**

### **Extrait du courrier du 8 février 2007**

Pour autant que j'ai pu le constater, il n'y a jamais aux Pays-Bas de responsabilité pénale de l'expéditeur ou du chargeur (celui qui donne les instructions au transporteur) parce que leurs instructions seraient à l'origine d'un accident de la circulation avec mort ou blessures à des tiers. Mais nous avons aux Pays-Bas, comme en France, des articles de lois qui règlent la question par le biais de la faute, et je les citerai. Jusqu'à présent, je n'ai pas trouvé de jurisprudence à ce sujet.

Nous avons aussi un article général de la loi sur la circulation routière selon lequel tout qui crée une situation dangereuse sur la route peut être pénalement responsable pour cela, mais l'organisation des chargeurs EVO m'a déjà indiqué que dans la pratique, la responsabilité pénale de l'expéditeur/chargeur n'est jamais admise lors d'un accident de la circulation. Même s'il est aussi question de surcharge causée par l'expéditeur. Je mentionnerai cet article avec les peines maximales qui y sont prévues.

La question difficile de la sous entreprise telle que décrite au chapitre III de l'analyse n'existe pas aux Pays-Bas. Il y a un an, j'ai entendu un avocat français parler de ce sujet. Il donnait comme exemple TNT France qui loue les services de personnes privées pour la délivrance de petits paquets sans jamais conclure avec eux un contrat de travail. A mon grand étonnement, j'ai appris qu'un manager de TNT avait encouru une peine deux mois d'emprisonnement parce qu'il avait enfreint la législation du travail sur ce point. Je peux donc traiter très rapidement cette partie en disant que nous n'avons pas ce problème aux Pays-Bas.

Bref, je vais encore téléphoner à des organisations de transporteurs et à des collègues qui connaissent bien le droit public, mais je crois que mon rapport sera finalement très mince.

### **Extrait du courrier du 15 février 2007**

Ci-joint le rapport que j'ai établi avec l'aide de mon étudiante assistante Kristel Sjouw au sujet de la (possible) responsabilité pénale du donneur d'ordre du transporteur routier.

Suivant l'exemple du rapport français, les lois qui pourraient théoriquement servir de base à la responsabilité du donneur d'ordre du transporteur routier sont énumérées. Comme vous le lirez, cela est resté entièrement théorique aux Pays-Bas car en pratique, il n'y a aucun cas où cette responsabilité du donneur d'ordre est établie et sanctionnée pénalement.

Certains articles de lois sont repris en entier (notamment en ce qui concerne les exigences en matière de surcharge) mais ces textes peuvent naturellement être résumés sans difficulté en français.

Je te rappelle encore que dans mon e-mail du 8 février, j'ai déjà écrit que la théorie de la sous-entreprise ne s'applique pas aux Pays-Bas et je ne l'ai pas traitée plus avant.

J'ai en revanche ajouté une courte observation concernant la possible responsabilité civile que l'expéditeur peut encourir du fait de la surcharge, dès lors que cela est réglé par le AVC. Vous constaterez aussi que j'ai examiné séparément la responsabilité à l'occasion du transport de marchandises dangereuses.

J'ai encore eu un entretien téléphonique approfondi avec des représentants de l'organisation des chargeurs EVO, de TNL (Transport & Logistiek Nederland, la plus importante organisation de transporteurs routiers aux Pays-Bas), et avec un avocat versé en droit public qui traite beaucoup d'affaires concernant le dépassement du temps de conduite et de repos ainsi que la surcharge. Mon interlocuteur ne connaissait pas de jurisprudence où la responsabilité pénale du donneur d'ordre du transporteur routier aurait (aussi) été mise en cause.

Je regrette de vous avoir fait attendre mon rapport aussi longtemps. J'espère avoir la possibilité de le faire traduire prochainement en français.

Si vous avez d'autres questions, n'hésitez pas à me téléphoner ou à m'envoyer un e-mail.

I write further to your email of 5 March.

### **Courrier du 5 mars 2007**

In this email you asked my opinion about the causes that can explain why, apart from the transport of dangerous goods regulations, the Dutch texts that give the opportunity to sanction the road carrier's client (in fact the consignor or sender under the contract of carriage; hereafter the consignor) are not used.

By the way, have you in the meantime received the French translation of my report? I did not hear/read from Prof. Putzeys yet.

In the Dutch report I first discussed the regulations on labour law (“Strafrechtelijke aansprakelijkheid wegens overtreding rij- en rusttijden”) which punishes the violation of the regulations concerning the maximum permitted driving hours. This text for example is not used against the consignor, because the authorities do not properly know the particulars of the consignor. Therefore in the Netherlands it is customary that penal liability for violating the regulation of permitted driving hours is only held against the carrier. One might also say that the reason not to hold this regulation against the consignor is just for practical reasons.

The same goes for the regulation that sanctions the carrier for overloading his vehicle (“Strafrechtelijke aansprakelijkheid bij overbelading”).

Since the authorities have no clear perception of the consignor, only the carrier is held responsible when his vehicle is overloaded.

In the Dutch report I have also discussed the text of the “Wegenverkeerswet”, that punishes misbehaviour on the public road that causes either disruption or danger for other road users.

While this disruption or danger can be caused by speeding as well as -for instance- overloading the vehicle, either the driver or the carrier is liable for violating this regulation. When it comes to speeding it is not that hard to imagine that it is easier to fine the carrier or the driver. Once again, the authorities are not interested in the penal liability of the consignor.

The consignor’s penal responsibility with regard to the transport of dangerous goods on the other hand (“Strafrechtelijke aansprakelijkheid bij vervoer voor gevaarlijke stoffen over de weg”) is regularly used in the Netherlands. This can be explained by the strict regulations that apply to the transport of dangerous goods. In case of transport of dangerous goods a dangerous goods waybill must be used, which waybill, besides the exact description of the goods, has to mention the name of the consignor. In fact this ‘dangerous goods waybill’ is a strictly regulated extension to the well known CMR-waybill.

The consignor informs the carrier about the degree of hazardousness of the goods, supplies all the required ‘ADR’ information and states that the goods are in good condition and can be transported. With regard to the transport of dangerous goods it can be said that the consignor is more closely connected to the transport and by means of the dangerous goods waybill directly known to the authorities. For these reasons the authorities also hold the consignor (as well as the carrier) liable under criminal law and may fine the consignor.

To sum it up, the daily practice is that only with regard to carriage of dangerous goods, the authorities also hold the consignor liable under criminal law (the name and address of the consignor have to be mentioned on the ‘dangerous goods waybill’), but with regard to all other transportation violations the

authorities only address the carrier (or the driver) and hold this carrier (driver) liable for such violations.

I trust that my explanation can be of any use to the French Ministry. May there be any unclarity whatsoever, don't hesitate to contact me.

**Courrier du 23 mars 2007-03-23**

Your remarks concerning the mandatory presence of the (CMR) waybill on board of the vehicle are correct. However, in the Netherlands the daily practice sometimes works out differently.

For one thing the Dutch authorities do not engage themselves with matters of civil law. That is to say, unless ADR-goods are involved, they do not look into any violations by the consignor as mentioned on the (CMR) waybill.

Unlike Belgium, the authorities in the Netherlands are less strict with regard to the mandatory presence of the waybill on board of the vehicle. Dutch drivers are regularly fined by the Belgian authorities for not having their waybill present. But Dutch or foreign driver in the Netherlands are hardly ever fined for such offence.

Furthermore in the Netherlands, when it comes to transport of non-hazardous goods, often the consignor mentioned in the (CMR) waybill is not the actual owner/producer of the goods, but another carrier or freight forwarder. The authorities usually do not act against such logistic companies which are for one reason or another mentioned as consignor in the (CMR) waybill; they act against the actual carrier or driver!

In other words, under the rules as set out in my report, the authorities could also act against consignors but – except for dangerous goods – it is not the daily practice in the Netherlands to do so.

## Conclusion sur les dispositifs de coresponsabilité du donneur d'ordre en Allemagne, en Espagne et aux Pays-Bas

Les rapports réalisés à propos de chacun des Etats couverts par le champ de l'étude permettent d'obtenir un éclairage plus « européen » de la coresponsabilité du donneur d'ordre au transporteur routier de marchandises, laquelle demeure une question délicate en France.

On peut procéder au classement quelque peu « scolaire » suivant.

Si l'on ne peut pas considérer les Pays-Bas comme le « mauvais élève » de la coresponsabilité du donneur d'ordre, il est indéniable que cet État applique des principes diamétralement différents des nôtres en considérant que le donneur d'ordre n'a pas à assumer une quelconque responsabilité à l'égard des infractions routières ou sociales commises par son prestataire de transport.

La législation néerlandaise, qui est assez semblable à la notre (mis à part le dispositif « coresponsabilité »), permettrait de poursuivre et de condamner le donneur d'ordre lorsque cela se justifie. Mais, il s'avère tout simplement que telle n'est pas la volonté politique aux Pays-Bas.

L'Espagne pourrait être comparée à « un élève aux capacités prometteuses mais aux résultats inégaux ». Son dispositif présente plusieurs points positifs : les infractions sont rassemblées dans un texte unique (LOTT et ROTT) et poursuivies, en tant qu'infractions administratives, par des autorités spécialisées, le donneur d'ordre est expressément cité parmi les personnes susceptibles d'être responsables des infractions, et, par certains aspects, cette responsabilisation du donneur d'ordre apparaît très audacieuse dans la mesure où le législateur fait peser sur lui dans certains cas une véritable présomption de responsabilité.

Pourtant, des pans importants des infractions commises (infractions à la réglementation sociale européenne et aux vitesses maximales) demeurent de la seule responsabilité du transporteur et ne peuvent être imputées au client qui aurait abusé de son pouvoir économique. En outre, il semble que la fameuse présomption de responsabilité qui pèse sur le donneur d'ordre en cas de surcharge ou d'infraction aux règles de chargement soit assez aisée à renverser.

L'Allemagne enfin, si elle n'est pas le meilleur élève de la classe, semble disposer à la fois de la volonté et des capacités pour y parvenir. Le système allemand s'apparente au système espagnol mais s'en distingue, nous semble-t-il, par son efficacité.

Le fondement juridique de la responsabilité du donneur d'ordre en droit allemand n'est pas si différent du notre, puisque cette responsabilité repose finalement sur la

notion classique de la complicité, avec notamment la nécessité de prouver un élément intentionnel de la part de l'auteur et du complice.

La particularité du système allemand relève plutôt de l'organisation qui a été adoptée pour la poursuite des infractions. Cette organisation, qui semble liée à une politique générale de poursuite et de sanction efficace des infractions, est fondée sur la décorrectionnalisation des contraventions dont la poursuite a été confiée à des autorités administratives spécialisées, aux moyens conséquents, et aux pouvoirs de sanctions sensiblement dissuasifs. La responsabilité du donneur d'ordres ne semble pas être en Allemagne un sujet tabou, mais apparaît comme l'un des pans d'une politique d'assainissement du transport routier.

Certes, la note maximum ne peut être accordé à l'Allemagne car, comme en Espagne, le donneur d'ordre reste à l'heure actuelle exempt en cas d'infraction à la réglementation sociale européenne, à la réglementation sur le temps de travail et aux limitations de vitesses. Néanmoins, le dispositif allemand est en pleine évolution puisque ses dernières modifications ouvrent de nouveaux champs de responsabilité à l'égard du donneur d'ordre (recours à des transporteurs non autorisés ou utilisant du personnel en situation illégale), lequel va prochainement encourir une coresponsabilité avec le transporteur en cas d'infraction à la nouvelle réglementation sociale européenne.

L'un des enseignements à tirer de ces rapports sur les législations étrangères est que l'efficacité d'un dispositif réglementaire tient autant à sa consistance (principes de responsabilité, énoncé des infractions, degré des sanctions) qu'à la volonté des autorités (de contrôle et de poursuite) de l'appliquer et d'y consacrer les moyens nécessaires.

## X. PISTES D'AMELIORATION DU DISPOSITIF FRANÇAIS DE CORESPONSABILITE DU DONNEUR D'ORDRE

À partir des entretiens réalisés et de la lecture des rapports sur les législations étrangères, diverses pistes d'amélioration décrites ci-dessous se sont dessinées.

Une synthèse de celles à privilégier figure à la fin de ce chapitre.

### A. Correctionnaliser l'infraction pour motiver les services de contrôles et sensibiliser les tribunaux

Pour différentes raisons, qui ont été exposées ci-dessus (distorsion entre un dispositif difficile à appliquer et des sanctions peu dissuasives, manque de temps et de moyens des services de contrôles et des services judiciaires, questionnement sur la légitimité du principe), il ressort des enquêtes une perte de motivation des différents utilisateurs du dispositif « coresponsabilité ». Cet aspect doit cependant être relativisé par la motivation de certains services de contrôle et Parquets, qui estiment légitime de sanctionner le donneur d'ordres dans certaines situations et utilisent le dispositif avec détermination.

Face à cette situation qui demeure néanmoins insatisfaisante au niveau national, une des solutions proposées est de correctionnaliser les infractions les plus difficiles à caractériser, c'est-à-dire celles énoncées à l'article R 121-5 du Code de la route.

Les éléments constitutifs de ces infractions (preuve d'instructions données en connaissance de cause) les apparentent déjà à des délits alors que les peines encourues ne sont pas proportionnées, et encore moins celles prononcées. En d'autres termes, les efforts à mettre en œuvre (enquête, auditions, ...) ne sont pas compensés par le niveau de la sanction. Pour certains, si ces infractions étaient correctionnalisées, les services de contrôle et les Parquets seraient davantage motivés pour réaliser les investigations nécessaires et requérir l'application de la sanction.

Il demeure néanmoins un doute quant à l'effet incitateur d'une telle modification. On peut même envisager le risque d'obtenir l'effet inverse à celui voulu, c'est-à-dire une application encore plus parcimonieuse du dispositif par les tribunaux en raison de la sévérité accrue de la sanction.

En outre, la correctionnalisation aurait pour effet d'entraîner une disproportion entre la sanction applicable au donneur d'ordre (délit) et celle applicable au transporteur (contravention) puisque la majorité des infractions couvertes par le décret « coresponsabilité » sont qualifiées de contraventions de 4<sup>ème</sup> ou de 5<sup>ème</sup> classe.

Le principe d'une nécessaire proportionnalité avait d'ailleurs été souligné par le Conseil d'Etat dans son avis rendu en 1991 à propos de l'article 9 de la LOTI (*CE, avis n°349 739 du 18 juin 1991 de la Section des travaux publics*). Au Ministre des Transports, qui l'avait interrogé sur les voies de droit qui permettraient de rechercher la responsabilité pénale d'un donneur d'ordre à l'occasion d'infractions commises par le transporteur routier de marchandises, le Conseil d'Etat avait notamment précisé que la responsabilité des donneurs d'ordre devrait normalement être régie par des textes « *de même nature* » que ceux définissant et réprimant les infractions commises par les transporteurs, c'est-à-dire des

infractions de 4<sup>e</sup> ou 5<sup>e</sup> classe. Si l'on se réfère à cet avis, le Conseil d'Etat a certainement voulu un parallélisme des sanctions, ce qui pourrait constituer un obstacle à la correctionnalisation.

## **B. Modifier l'énoncé de l'infraction afin d'en faciliter la preuve**

L'étude a montré que l'application du dispositif inséré dans l'article R 121-5 du Code de la route est notamment handicapée par la difficulté à trouver des éléments de preuve permettant de convaincre le Parquet, puis le juge, que le donneur d'ordres a donné « *en connaissance de cause* » au transporteur des « *instructions* » incompatibles avec le respect des réglementations. Une solution consisterait donc à modifier l'énoncé de l'infraction pour en faciliter la démonstration.

### ➤ **La première modification consisterait à incriminer le fait de provoquer la commission de l'infraction**

Il a été relevé que les instructions écrites incompatibles avec le respect des diverses réglementations sont extrêmement difficiles à trouver. Outre que les instructions abusives peuvent être données sous forme orale, ce ne sont pas toujours les instructions elles-mêmes qui entraînent la violation de la réglementation par le transporteur, mais souvent la façon dont elles sont données, laquelle incite le transporteur à ne pas respecter la réglementation.

#### Exemples :

- instructions données tardivement (parfois au moment où le transporteur se présente pour charger) et ne permettant pas au transporteur de s'organiser ou de refuser l'accomplissement de la prestation,
- désignation par le donneur d'ordre de plusieurs points de prise en charge situés dans une région éloignée du lieu de livraison, pour plusieurs envois excédant légèrement la charge utile du véhicule.

Au lieu d'instructions, on peut également être en présence d'une *pratique* incitative (rémunération systématique des surcharges ou clause de rémunération au rendement).

Le fait de viser la provocation à la commission de l'infraction permettrait donc de condamner toute forme d'incitation au non-respect des réglementations, qu'il s'agisse d'instructions écrites (délai de transport, poids à transporter) ou d'une quelconque pratique incitative.

### ➤ **La seconde modification consisterait à retirer de l'énoncé de l'infraction la formule « *en connaissance de cause* »**

Comme il a été expliqué<sup>18</sup>, l'agissement « *en connaissance de cause* » suppose deux démonstrations :

- la connaissance de la réglementation (par le donneur d'ordres)
- la conscience des conséquences négatives de ses instructions

---

<sup>18</sup> Cf. supra p.38



En ce qui concerne la connaissance de la réglementation, celle-ci devrait en principe être présumée de la part d'un donneur d'ordre professionnel du transport routier (commissionnaire ou transporteur), lequel est sensé connaître à la fois les diverses réglementations applicables au transport routier et les conséquences de ses instructions sur le respect de celles-ci.

Mais du fait même de l'existence de la formule « *en connaissance de cause* », les Parquets sont réticents à sanctionner les donneurs d'ordre non professionnels du transport parce qu'ils tendent légitimement à présumer que, sauf preuve contraire, ces derniers n'ont pas pu agir en connaissance de cause. Une telle réticence peut se comprendre lorsque le donneur d'ordre est un expéditeur occasionnel qui ne devrait pas avoir à s'enquérir de ces diverses réglementations. En revanche, elle se comprend moins à l'égard d'un donneur d'ordre qui, même s'il n'est pas un professionnel du transport routier, est néanmoins au fait des réglementations parce qu'il fait transporter régulièrement d'importantes quantités de marchandises (ex : grande distribution, grosse industrie, scieries, carrières, coopératives agricoles, etc.).

La solution consisterait donc à supprimer l'expression « *en connaissance de cause* » ou à trouver une formule différente faisant présumer l'élément intentionnel pour les commissionnaires de transport, les transporteurs (sous-traités) et les expéditeurs qui sont en relation d'affaires constante avec des transporteurs.

Précisons toutefois que, pour ce qui concerne au moins les services de contrôle, il ne semble pas que les donneurs d'ordre non professionnels du transport soient moins verbalisés que les donneurs d'ordre professionnels du transport. Les procès-verbaux portés à notre connaissance concernaient aussi bien des donneurs d'ordre non professionnels du transport (papeterie, aliments pour animaux, matériaux de construction, éleveurs, coopératives agricoles, produits forestiers, scieries, carrières, grandes surfaces) que des donneurs d'ordre professionnels du transport (commissionnaires de transport ou transporteurs). Néanmoins, nous n'avons pas pu vérifier si la règle vaut pour les suites judiciaires qui sont données aux procédures.

Pour ce qui concerne celles-ci, précisons également qu'avant l'adoption du décret coresponsabilité, des donneurs d'ordre non professionnels du transport ont été condamnés pour complicité de surcharge. Dans l'une des affaires recensées, le juge avait estimé que le donneur d'ordre avait agi « *avec connaissance* » (termes de l'ancien article 60, alinéa 3 du Code pénal) dès lors qu'il pouvait « *difficilement prétendre ignorer le poids maximum de marchandises pouvant être chargé dans le véhicule, lequel présentait à cet effet toutes les indications nécessaires* » (CA Paris 18 mai 1974, BT 1974.384). Cette jurisprudence atteste que le pouvoir d'appréciation du juge prévaut et qu'il est en mesure de déterminer, parmi l'éventail des donneurs d'ordre, lesquels doivent être présumés avoir agi en connaissance de cause.

En ce qui concerne la conscience que doit avoir eu le donneur d'ordres des conséquences négatives de ses instructions, cette condition conduit le juge à exiger une preuve quasiment impossible à rapporter : la preuve qu'au moment où il a donné ses instructions, le donneur d'ordre savait ou était en mesure de savoir que le transporteur commettrait l'infraction.

C'est d'ailleurs le principal argument de défense des prévenus qui prétendent qu'au moment où ils ont passé l'ordre de transport, et même lorsque le transporteur s'est présenté pour charger la marchandise, ils n'étaient pas en mesure de savoir que le transporteur ne pourrait accomplir le transport sans violer la réglementation (surtout en ce qui concerne la

réglementation sociale). Il estiment en effet, parfois légitimement, qu'ils n'ont pas à s'ingérer dans l'organisation du transporteur ou la gestion du temps de travail/conduite de son personnel. Les magistrats peuvent se trouver convaincus par cette argumentation et estimer que le transporteur est seul maître de son organisation.

Il n'en reste pas moins que les ordres donnés par certains donneurs d'ordre, ou les pratiques adoptées par ceux-ci, incitent les transporteurs à enfreindre la réglementation. Il apparaît alors inacceptable que ces donneurs d'ordres puissent échapper à la sanction au motif que l'on ne peut rapporter la preuve de leur agissement en connaissance de cause.

En outre, il est à noter que la nouvelle réglementation sociale européenne qui entre en vigueur le 11 avril 2007 prévoit précisément une obligation à la charge du donneur d'ordres de veiller à ce que les horaires et les délais de transports qu'il convient avec ses transporteurs soient conformes à la réglementation sociale des transports routiers (*Règle n°561/2006 du 15 mars 2006, JOUE L 102 du 11 avril 2006, art. 10§4*).

La Cour de cassation a, pour sa part, une interprétation assez souple de l'élément intentionnel, puisqu'elle a jugé que sa preuve résultait suffisamment du seul bénéfice économique qui était tiré par le donneur d'ordre de la commission de l'infraction par le transporteur<sup>19</sup>.

Néanmoins, certaines des décisions recensées et l'interrogation des Parquets incitent à penser que les juges du fond demeurent exigeant quant à la preuve de cet élément intentionnel, ce qui handicape nécessairement l'application de la sanction.

**Une solution modérée consisterait donc à supprimer le terme « *instructions* » trop restrictif, ainsi que l'expression « *en connaissance de cause* », en conservant un élément intentionnel qui nous semble moins difficile à démontrer :**

*« Le fait, pour tout expéditeur, commissionnaire, affréteur, mandataire, destinataire ou tout autre donneur d'ordre de provoquer le non respect par tout transporteur ou tout préposé de celui-ci :*

*1° De l'article 6 du règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985, relatives aux durées maximales de conduite journalière ;*

*2° Du second paragraphe de l'article 7 du décret n° 83-40 du 26 janvier 1983 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier ;*

*3° Relatives aux vitesses maximales autorisées par le présent code ;*

*4° Des articles R. 312-2, R. 312-3 et R. 312-4, relatives aux limites de poids des véhicules ;*

*5° Des articles R. 433-1 à R. 433-3 relatives aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules concernant le poids du véhicule et les dimensions du chargement, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe »*

---

<sup>19</sup> Voir supra p. 41

### C. Faciliter le contrôle des caractéristiques du transport

Il s'agit de permettre aux services de contrôles et aux Parquets de disposer de davantage d'éléments leur permettant de porter une appréciation sur les conditions de passation de la commande de transport ainsi que sur les instructions données.

- **Etablissement et conservation obligatoires du document prévu par l'article 25 de la loi dite « sécurité et modernisation des transports » (document de cadrage)**

Le défaut d'établissement et de transmission au transporteur du document de cadrage (ou confirmation de commande de transport) prévu par l'article 25 de la loi n°95-96 du 1<sup>er</sup> février 1995<sup>20</sup>, dite loi « *sécurité et modernisation des transports* », devrait être sanctionné, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Ce document de cadrage devrait notamment clairement indiquer ses dates/heure d'émission et de modification, les caractéristiques de l'envoi (nombre de colis, poids), la date et l'heure (ou plage horaire) de chargement demandées, le lieu de livraison et la date et l'heure (ou plage horaire) de déchargement demandées.

Ces éléments, ainsi que leur comparaison avec les mentions de la lettre de voiture et du document de suivi, pourraient notamment aider à déceler les instructions (« ordre ») incompatibles avec le respect de la réglementation ou l'incitation à ne pas la respecter :

#### Exemples :

- poids mentionné dans le document de cadrage, non reporté sur le document de transport
- poids mentionné dans le document de cadrage différent de celui mentionné sur la lettre de voiture ou constaté lors du pesage du véhicule
- délai de transport trop court

Dans la loi n°95-96, il est prévu que ces informations doivent être transmises au voiturier « *préalablement à la présentation du véhicule au chargement* ». L'étude de la pratique démontre que les infractions commises par les transporteurs découlent souvent du fait que ces instructions lui sont données dans un délai trop court. Le document de cadrage émis par le donneur d'ordre devrait donc permettre aux services de contrôles de connaître les date et heure de sa transmission au transporteur de ses éventuelles modifications, afin qu'ils puissent se forger une opinion sur le délai séparant la commande de transport et la réalisation de celui-ci.

La consultation du document de cadrage par les services de contrôles devrait être facilitée soit par son insertion dans la liste des documents devant se trouver à bord du véhicule (ajout à l'article 12 du décret n°99-752 du 30 août 1999 *relatif aux transports routiers de*

---

<sup>20</sup> Cet article impose la transmission au voiturier effectif des « *informations nécessaires à l'exécution du contrat, la liste des prestations annexes convenues, ainsi que son acceptation des différentes durées prévues pour la réalisation du contrat et des conditions de rémunération des différentes opérations* ».

*marchandises*), soit par l'obligation faite au transporteur et au donneur d'ordre de le conserver pendant un certain délai.

➤ **Sanctionner pénalement le défaut des mentions prévues par l'article 26 de la loi « sécurité et modernisation des transports » (document de suivi)**

Aux termes de l'arrêté du 9 novembre 1999 *relatif aux documents de transport ou de location devant se trouver à bord des véhicules de transport routier de marchandises*, la lettre de voiture doit actuellement comporter au minimum les mentions obligatoires suivantes :

- a) Date de son établissement ;
- b) Nom, adresse et numéro SIREN ou numéro d'identification intracommunautaire du transporteur ;
- c) Date de la prise en charge de la marchandise ;
- d) Nature et quantité, ou poids, ou volume de la marchandise ;
- e) Nom de l'expéditeur ou du remettant ;
- f) Adresse complète du lieu de chargement ;
- g) Nom du destinataire ;
- h) Adresse complète du lieu de déchargement.

Il s'agirait de compléter ces mentions par celles qui doivent actuellement figurer dans le document de suivi institué par l'article 26 de la loi n°95-96 du 1<sup>er</sup> février 1995 et faire l'objet d'une signature conjointe du conducteur et du remettant ou destinataire :

- i) Date et heure d'arrivée au lieu de chargement ;
- j) Date et heure de départ du véhicule chargé libéré ;
- k) Heure d'arrivée au lieu de déchargement demandée par le remettant ou son représentant.

Actuellement, l'absence du document de suivi ou de ses mentions n'est pas sanctionnée, sauf en cas de cumul avec d'autres infractions graves. Leur inscription obligatoire dans la lettre de voiture permettrait d'apprécier si le transporteur disposait ou non du temps nécessaire pour réaliser le transport dans le respect de la réglementation.

En ce qui concerne la mention de l'« heure d'arrivée au lieu de déchargement demandée par le remettant ou son représentant », son défaut d'inscription ne peut bien sur être sanctionné dans la mesure où un tel délai n'est pas toujours demandé par le donneur d'ordre. Si aucune mention n'est faite à cet égard, les renseignements recueillis par les contrôleurs (ex : heure de fermeture des établissements du destinataire), comparés à l'heure où le transporteur a pu entreprendre le transport (mention « j »), permettront néanmoins de porter une appréciation sur la compatibilité de l'ordre de transport avec la réglementation sur les vitesses maximales ou les temps de conduite autorisés.

**D. Prévoir la responsabilité du donneur d'ordre en l'insérant dans l'énoncé de certaines des infractions qui concernent actuellement le seul transporteur**

Comme il a été indiqué, les infractions du transporteur et du donneur d'ordre figurent actuellement dans des textes différents dont l'énoncé permet de condamner plus facilement le transporteur que le donneur d'ordres. Le premier réflexe est donc de sanctionner le transporteur qui est, en outre, l'auteur de l'infraction principale (surcharge, excès de vitesse, etc.).

On peut se demander si le fait d'intégrer la responsabilité du donneur d'ordre dans l'énoncé même de certaines des infractions propres au transporteur n'aurait pas pour effet de rendre leur mise en cause plus « naturelle » dans l'esprit des services de contrôles et des Parquets, et de la légitimer davantage.

À cet égard, la réglementation espagnole a adopté une solution intéressante<sup>21</sup>. Elle pose tout d'abord en principe que la responsabilité administrative (qui ressemble à notre responsabilité pénale puisqu'elle est notamment sanctionnée par des peines d'amendes) résultant de la violation de la réglementation sur les transports terrestre et ses activités auxiliaires, peut être imputée, non seulement au transporteur, mais aussi à l'expéditeur, au destinataire ou à tout auxiliaire de transport (article 138, §1 de la LOTT). Ensuite, dans l'énoncé de chaque infraction, elle indique celles de ces personnes qui peuvent répondre de l'infraction, avec ou sans le transporteur. En ce qui concerne la surcharge, la législation va même plus loin puisqu'elle prévoit une présomption de responsabilité à l'égard du transporteur, du chargeur, de l'expéditeur ou de l'intermédiaire, dont ils s'exonèrent en prouvant qu'ils ne sont pas responsables de la surcharge.

Dans le même esprit que la réglementation espagnole, il s'agirait donc de prévoir une coresponsabilité pénale du donneur d'ordre avec le transporteur, dans l'énoncé même de certaines infractions (surcharge, excès de vitesse, infractions à la réglementation européenne sur les temps de conduite). Cette insertion du donneur d'ordres dans l'énoncé même de l'infraction principale aurait, nous semble-t-il, un effet « psychologique » important qui légitimerait davantage sa verbalisation et sa poursuite judiciaire. Elle aboutirait à une responsabilité partagée, non systématique, de même niveau et donc proportionnée.

Deux solutions peuvent être envisagées à cet égard.

La première consiste à prévoir, dans chaque infraction, que le donneur d'ordres en répond avec le transporteur s'il est démontré qu'il en a provoqué la commission.

La seconde consiste à prévoir, dans chaque infraction, une présomption de coresponsabilité du donneur d'ordres, présomption dont il peut s'exonérer en démontrant que le transporteur était en mesure d'accomplir le transport dans le respect de la réglementation.

### **E. Imposer au donneur d'ordre une obligation de contrôle**

Une autre solution plus originale consisterait à mettre à la charge du donneur d'ordre une obligation générale de contrôle de la conformité de l'opération de transport avec les normes énoncées par l'article R 121-5 du Code de la route (réglementation européenne sur les temps de conduite et de repos, réglementation sur les poids maximaux, réglementation sur les vitesses maximales, réglementation sur le transport des denrées alimentaires).

D'autres normes pourraient être ajoutées à cette obligation de contrôle, comme le font indirectement les législations espagnole ou allemande (ex : détention par le transporteur des autorisations nécessaires, régularité des conditions d'emploi de ses conducteurs).

De cette obligation de contrôle, découlerait une responsabilité pénale du donneur d'ordre, laquelle ne serait pas automatique mais pourrait être engagée par les services de contrôle.

---

<sup>21</sup> Voir supra p. 61 et 66

L'infraction ne serait plus matérialisée par un acte positif du donneur d'ordre (donner des instructions incompatibles avec le respect des réglementations) mais par un manquement de sa part : ne pas avoir veillé à la conformité de l'opération avec certaines réglementations.

Plus précisément, ce manquement serait caractérisé par la commission de l'infraction par le transporteur (surcharge, temps de conduite excessif, vitesse excessive, défaut d'autorisation, conditions d'emploi irrégulière).

Pour s'exonérer de cette responsabilité pénale, le donneur d'ordre devrait rapporter la preuve que les caractéristiques du transport commandé respectaient la réglementation, ou bien qu'il avait vérifié que le conducteur était en mesure d'accomplir le transport dans le respect de la réglementation sociale sur les temps de conduite et de repos, ou bien encore qu'il avait vérifié les autorisations du transporteur ou les conditions d'emploi de ses conducteurs.

La création d'une telle obligation de contrôle serait d'ailleurs conforme avec l'une des dispositions du nouveau règlement social européen qui prévoit, en son article 10§4 que « *Les entreprises, expéditeurs, chargeurs, tours opérateurs, commissionnaires de transport principaux, sous-traitants et agences employant des conducteurs veillent à ce que les horaires de transport convenus par contrat soient conformes au présent règlement* ». (Rglrt n°561/2006 du 15 mars 2006, JOUE L 102 du 11 avril 2006).

La FNTR déplore à cet égard que l'élaboration du futur bulletin de contrôle européen, qui est en cours au niveau des instances européennes, n'ait pas encore donné lieu à l'insertion d'une rubrique visant la responsabilité du donneur d'ordre alors que celle-ci est expressément visée par l'article 10§4 du règlement n°561/2006.

## **F. Créer une solidarité financière du donneur d'ordre en cas d'infraction du transporteur**

La solution qui consisterait à rendre le donneur d'ordre pécuniairement solidaire du paiement de certaines amendes infligées au transporteur pose également question.

Certes, la solidarité dans le paiement des amendes est prévue par des régimes spéciaux tels que les régimes douaniers ou fiscaux. Ainsi, l'article 407 du Code des douanes dispose-t-il, en matière d'infractions douanières, que « *Les propriétaires des marchandises de fraude, ceux qui se sont chargés de les importer ou de les exporter, les intéressés à la fraude, les complices et adhérents sont tous solidaires et contraignables par corps pour le paiement de l'amende des sommes tenant lieu de confiscation et des dépens* ».

On peut néanmoins s'interroger sur la possibilité de créer une solidarité automatique du donneur d'ordre dans le paiement des amendes prononcées contre le transporteur.

## **G. Problème spécifique du groupage**

On a vu, à travers l'enquête, que les dispositions du décret coresponsabilité sont difficilement applicables lorsque le transporteur charge chez plusieurs expéditeurs. Qui est responsable de la surcharge ? Comment le vérifier sauf à décharger tout le véhicule pour

déterminer quel est l'envoi dont le poids excède celui annoncé ? La verbalisation n'est possible que si l'on est en présence d'un seul donneur d'ordre.

Il serait donc opportun de réfléchir au statut réglementaire du groupage, ainsi que sur le bordereau de groupage qui pose également des problèmes en matière d'action directe.

## **H. Une meilleure sensibilisation des services de contrôles et des Parquets**

Au-delà des imperfections du dispositif, sa modeste application tient aussi :

- à une surcharge des Parquets les conduisant à ne sanctionner que le transporteur pris en infraction,
- à une méconnaissance et à un manque de maîtrise du dispositif,
- à une incompréhension de sa légitimité et à une exigence peut-être trop rigoureuse au niveau des éléments de preuve,
- à une démotivation des services de contrôle face aux suites judiciaires données à leurs procédures de verbalisation.

À cet égard, des améliorations pourraient sans doute être apportées.

En ce qui concerne les Parquets, une sensibilisation de ces derniers devrait être faite quant à l'existence de ce dispositif très souvent méconnu, quant à la légitimité de son application à certaines pratiques abusives, et quant à la jurisprudence de la Cour de cassation qui nous semble être moins rigoureuse dans l'application du texte que ne le sont certains Parquets.

Le « turn over » relativement important des magistrats chargés des poursuites pénales en transport routier nous semble également préjudiciable à l'application de ce dispositif.

Par ailleurs, des efforts devraient être effectués au niveau de la sévérité de la sanction pénale puisque l'on constate que le montant des ordonnances pénales est souvent presque symbolique par rapport au nombre d'infractions commises, perdant ainsi tout effet dissuasif.

En ce qui concerne les services de contrôle, une sensibilisation devrait également être réalisée à leur attention, et l'enquête qu'a suscitée cette étude a sans doute constitué un début de sensibilisation.

Il serait positif de les inviter à appliquer le dispositif de façon ponctuelle, sur certains trafics ou certaines destinations où la commission d'infractions par les transporteurs est plus fréquente.

Une rédaction plus étayée des procès-verbaux établis par les services de contrôle devrait également être recherchée afin de permettre aux Parquets de mieux analyser la situation et de pouvoir apprécier l'implication du donneur d'ordre dans la commission de l'infraction par le transporteur (notamment en ce qui concerne les commandes de transport). Monsieur Eric Falca (DRE Languedoc Roussillon) souligne ainsi que des directives claires devraient préciser, pour chaque type d'infraction, les types d'éléments à prendre en compte, les éléments juridiques incontestables, la jurisprudence en la matière et la manière de mettre en valeur certains points.

On devrait tendre vers une meilleure communication entre les services judiciaires et les services de contrôles afin que ces derniers soient mieux informés des suites judiciaires données à leurs procédures, mais surtout des motifs qui ont amené le juge à appliquer telle sanction ou à relaxer. À cet égard, les circulaires n°51-65 du 5 septembre 1951 et n°73 F 720 du 12 avril 1976 ont créé un « Bulletin de transmission » établi par le service de contrôle et adressé au Procureur de la République avec chaque procès-verbal. Ce bulletin, qui doit être retourné au service de contrôle immédiatement après classement ou prononcé du jugement, comporte notamment des rubriques à remplir par le Parquet (date du jugement et tribunal et dispositif du jugement). Le taux de retour de ces bulletins est inégal selon les Parquets, souvent assez faible et généralement dépourvu de toute indication sur les motivations qui ont conduit à la relaxe ou à la condamnation.

Les services de contrôles font remarquer que s'il est possible d'obtenir les suites judiciaires en téléphonant au greffe, ou en demandant une copie du jugement, cela ne permet pas de connaître l'intime conviction du juge. Quant au classement sans suite, le Parquet, qui a l'opportunité des poursuites, n'a pas à le motiver.

Pour Mr Falca, *« l'utilité de la présence des contrôleurs des transports terrestres dans les tribunaux (aux audiences mais aussi dans les greffes) est capitale. Etablir cette vérité par une « directive » serait une bonne chose, mais il faudrait aussi que des indicateurs d'activités (LOLF, DGMT...) voient le jour pour valoriser ces actions. La validation de présence aux audiences par un document standard avec date, heure d'arrivée et de clôture, agent, service, visé par le greffe pourrait permettre d'avoir un élément quantifiable. Pour conclure, un responsable coresponsabilité au Ministère serait un point d'appui ».*



# **FICHE SYNTHETIQUE DES PROPOSITIONS**

## FICHE SYNTHETIQUE DES PROPOSITIONS

Sont énumérées ici les pistes d'améliorations qui nous semblent les plus efficaces, en les classant selon l'importance des modifications réglementaires qu'elles entraîneraient.

Une piste plus originale, inspirée de la législation allemande a été ajoutée *in fine*.

### 1. Solution légère : Sensibiliser les utilisateurs du dispositif

- ➡ Sensibiliser les services de contrôles et les Parquets à l'existence du dispositif et à sa légitimité, afin d'aboutir au renforcement de son application.
- ➡ Inviter les tribunaux à adopter une appréciation plus souple de l'élément intentionnel afin que les donneurs d'ordres peu scrupuleux ne puissent profiter de cet élément pour échapper à la sanction.
- ➡ Améliorer la communication et la concertation entre les services de contrôles et les Parquets afin de cibler les entreprises à sanctionner et de s'accorder sur les critères qui permettent d'engager la responsabilité du donneur d'ordre.

### 2. Solution médiane : Modifier l'intitulé de l'infraction et faciliter les moyens de preuve

- ➡ Viser la provocation à la commission de l'infraction
- ➡ Faciliter le contrôle des caractéristiques de la commande de transport et du transport lui-même : établissement et conservation obligatoire du document de cadrage, insertion dans le document de transport des mentions du document de suivi.

### 3. Solution haute : Renforcer la responsabilité pénale du donneur d'ordre

Trois possibilités peuvent être dans ce cas envisagées :

- ➡ Prévoir la coresponsabilité pénale du donneur d'ordre dans l'énoncé même de certaines infractions.
- ➡ Prévoir une présomption de responsabilité pour certaines infractions (surcharge, temps de conduite, temps de repos par exemple). Ce ne serait pas totalement original dans notre système répressif. Elle existe à l'égard de certaines infractions douanières ou encore en matière d'excès de vitesse où le propriétaire du véhicule est présumé avoir commis l'infraction.
- ➡ Mettre à la charge du donneur d'ordre une obligation générale de contrôle de la conformité de l'opération de transport avec les normes énoncées par certaines réglementations (obligation prévue – pour ce qui concerne les temps de conduite et de repos – par le nouveau règlement communautaire n°561/2006).

## FICHE SYNTHETIQUE DES PROPOSITIONS

### 4. Solution radicale : la dépenalisation de certaines infractions

Si la menace de sanction a immanquablement un effet dissuasif, la responsabilité pénale n'est peut-être pas la panacée. Il suffit pour s'en convaincre d'observer, comme le montre cette étude, les difficultés d'ordre technique et mental, qui conduisent à ne pas ou très peu poursuivre, en particulier, le donneur d'ordre. Les raisons en ont déjà été exposées.

Or, si les Pays-Bas et l'Espagne semblent souffrir des mêmes maux, l'Allemagne se distingue des autres pays par un traitement administratif de certains comportements répréhensibles. Ainsi, tout un pan de la réglementation en matière de code de la route ou de réglementation sociale a quitté le giron du droit pénal pour devenir des fautes « contraventionnelles ».

- ➔ S'inspirer de ce système conduit à dépenaliser certaines infractions qui visent tous les acteurs du transport en général (donneurs d'ordres et transporteurs), à imaginer des sanctions administratives et à réfléchir à la mise en place d'une autorité susceptible de connaître ce type de contentieux. Il s'agirait dans ce cas d'un réel bouleversement qui nécessiterait aussi une réelle volonté politique du traitement efficace de comportements déviants.

### La dépenalisation pose trois questions essentielles

*Qu'est-ce que « dépenaliser ? »*

*Pourquoi dépenaliser ?*

*Comment dépenaliser ?*

#### 4.1. Qu'est-ce que « dépenaliser » ?

Le mot « dépenalisation » peut être pris dans un sens très large. Il s'agit, d'une façon générale, d'un affaiblissement de la réaction sociale qui tantôt abandonne la voie proprement pénale, tantôt la modère, tantôt y substitue d'autres voies, moins traumatisantes et plus efficaces.

Ainsi, il peut y avoir une cessation totale de l'incrimination. Une telle décriminalisation ne se conçoit guère en matière d'atteintes à des valeurs fondamentales. C'est là qu'il faut détecter celles-ci, ainsi que le degré d'adhésion que la population leur apporte, sans oublier pour autant l'intérêt général du groupe.

On peut également envisager une simple disqualification. Le comportement précédemment incriminé le reste, mais il ne l'est plus qu'en tant qu'infraction mineure et se trouve donc punie de peines moins fortes.

## FICHE SYNTHETIQUE DES PROPOSITIONS

Enfin, on peut maintenir la qualification mais avec des peines sensiblement différentes dans le sens d'une moindre rigueur.

Prise au sens étroit, la dépénalisation consiste à maintenir l'incrimination, mais à atténuer plus ou moins la répression, la rendant en fait exceptionnelle et plus douce. Tous les rouages de la justice pénale jouent un rôle dans ce ralentissement du rythme répressif : la police, qui ne recherche pas systématiquement certaines infractions tolérées par l'opinion publique; le parquet, qui classe les plaintes et les procès-verbaux quand il a le droit et la possibilité de subordonner la mise en mouvement de l'action publique à l'opportunité des poursuites; le juge, qui se contente de prononcer des peines de principe (et il a, à cette fin, des moyens de plus en plus nombreux).

C'est peu ou prou, la situation que nous connaissons aujourd'hui dans le domaine des transports routiers de marchandises, en particulier à l'encontre des donneurs d'ordre, qui sont très peu poursuivis pénalement. Mais alors, lorsqu'une règle de droit est partiellement ineffective, se pose inévitablement la question de son utilité.

### 4.2. Pourquoi dépénaliser ?

Si la menace de sanction a inmanquablement un effet dissuasif, la responsabilité pénale n'est peut-être pas la panacée. Il suffit pour s'en convaincre d'observer, comme le montre notre étude, les difficultés d'ordre technique et mental, qui conduisent à ne pas ou très peu poursuivre, en particulier, le donneur d'ordre. Les raisons en ont déjà été exposées.

Or, si certains comportements constituent des actes d'indiscipline sociale, ils ne justifient ni la solennité ni l'infamie de l'intervention de la justice répressive. Certains pays voisins ont d'ailleurs, depuis longtemps pour certains (l'Allemagne, l'Italie), plus récemment pour d'autres (l'Espagne, le Portugal) opté pour la dépénalisation pour une certaine catégorie d'infractions. Deux avantages peuvent être relevés dans ce système, notamment celui mis en place par l'Allemagne.

D'une part, ces questions sont traitées par des autorités spécialisées (dont le nom varie selon les régions) pourvues d'un personnel nombreux et parfaitement compétent dans ce domaine, donc efficaces.

D'autre part, le mécanisme est plus rapide et les sanctions encourues sont plus proches des réalités économiques. Ainsi, l'amende doit excéder l'avantage économique que l'auteur a retiré de l'acte incriminé, retrait du permis de conduire dans certains cas.

Si les poursuites des donneurs d'ordre/chargeurs sont plus nombreuses en Allemagne, elles concernent surtout les infractions relatives à la surcharge et celles qui concernent le fait de recourir à un transporteur exerçant illégalement cette activité. D'autres le sont moins, mais la comparaison est parfois difficile avec la France, dans la mesure où l'Allemagne distingue précisément le donneur d'ordre du chargeur.

En Espagne, le traitement administratif des infractions n'a pas pour autant supprimé l'idée selon laquelle, le donneur d'ordre est avant tout un client, qu'il n'a pas toujours les moyens de tout contrôler et que le transporteur est quand même celui qui est le mieux à même de respecter la réglementation.

Quant aux Pays-Bas, s'ils ont choisi aussi la voie de la dépénalisation, ils l'ont limitée aux règles de la circulation et cette responsabilité administrative ne s'applique qu'aux transporteurs.

## FICHE SYNTHETIQUE DES PROPOSITIONS

La dépenalisation obligera, et c'est tant mieux, à une réflexion importante sur les rapports de force en présence, et les parties au contrat de transport, ne serait-ce que pour délimiter les comportements répréhensibles.

### 4.3. Comment dépenaliser ?

Il faut certes laisser subsister (au moins dans une large mesure) la réglementation et les obligations qui découlent de comportements déviants, mais il conviendrait de confier à d'autres que les juges répressifs le soin d'infliger les sanctions, lesquelles ne devront pas être des sanctions pénales et devront se situer essentiellement dans le domaine pécuniaire ou professionnel.

Ce droit para-pénal reste néanmoins un droit répressif. Et tous les principes fondamentaux du droit répressif doivent être respectés : légalité, non-rétroactivité, présomption d'innocence, droits de la défense, procédure contradictoire (n'oublions pas que la Cour européenne des droits de l'homme exige l'égalité des armes, même en matière de procédure disciplinaire).

Et, il est vrai qu'il doit y avoir un contrôle judiciaire, ainsi en Allemagne et en Espagne, les recours contre les décisions prises par les différentes autorités administratives se font devant des juridictions administratives ou judiciaires.

## **ANNEXES**

## ANNEXE 1 : Présentation synthétique du dispositif coresponsabilité

<b>Intitulé du texte</b>	<b>Décret modifié n°92-699 du 23 juillet 1992 « relatif à certaines infractions commises par les employeurs de salariés affectés à la conduite de véhicules de transport routier de personnes ou de marchandises et <u>par les donneurs d'ordre aux transporteurs routiers de marchandises</u> »</b>
<b>Référence de publication</b>	Journal officiel de la République française du 24/07/1992
<b>Incorporation dans un Code ou dans un autre texte</b>	Code de la route, articles R.121-4 et R.121-5
<b>Objectif du texte</b>	Sanctionner les donneurs d'ordre qui incitent les transporteurs routiers à enfreindre certaines réglementations (ex : délais de livraison incompatibles avec le respect de la réglementation sur le temps de travail ou les temps de conduite) ou qui mettent les transporteurs en infraction (ex : surcharge)
<b>Synthèse</b>	<p>Sanctionne le donneur d'ordre pour deux types de comportements :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- C. route, art. R.121-4 : Provoquer, directement ou par l'intermédiaire d'un mandataire ou d'un préposé, par une <b>fausse déclaration du poids d'un chargement placé à bord d'un véhicule</b>, un dépassement des limites de poids fixées par les articles R. 312-2, R. 312-4 et R. 312-6 du Code de la route</li> <li>- C. route, art. R.121-5 : <b>Donner, en connaissance de cause</b> (i.e. sciemment) à tout <b>transporteur routier de marchandises</b>, ou à tout préposé de celui-ci, <b>des instructions incompatibles avec le respect des dispositions</b> :</li> </ul> <p style="margin-left: 40px;">1<sup>o</sup> De l'article 6 du règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985, relatives aux durées maximales de conduite journalière</p> <p style="margin-left: 40px;">2<sup>o</sup> Du second paragraphe de l'article 7 du décret n° 83-40 du 26 janvier 1983 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier</p> <p style="margin-left: 40px;">3<sup>o</sup> Relatives aux vitesses maximales autorisées par le Code de la route</p> <p style="margin-left: 40px;">4<sup>o</sup> Des articles R. 312-2, R. 312-3 et R. 312-4 du Code de la route relatives aux limites de poids des véhicules (surcharge)</p> <p style="margin-left: 40px;">5<sup>o</sup> Des articles R. 433-1 à R. 433-3 du Code de la route relatives aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules concernant le poids du véhicule et les dimensions du chargement</p>
<b>Personne(s) visée(s) par le texte</b>	Expéditeur, commissionnaire, affréteur, mandataire, destinataire ou tout autre donneur d'ordre à un transporteur routier

Type d'infraction	Responsabilité de l'employeur (transporteur) ou du chauffeur	Responsabilité du donneur d'ordre
<p><b>Dépassement des limites de poids des véhicules ou des ensembles de véhicules fixées par le Code de la route (surcharge) :</b></p>	<p><b>Texte répressif :</b> C. route, art. R. 312-2, R. 312-3, R. 312-4 et R. 312-6 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Véhicule ou élément de véhicule dont le poids réel excède le poids total autorisé en charge (R.312-2, al.1)</li> <li>- Véhicule ou élément de véhicule dont un essieu supporte une charge réelle excédant le poids maximal autorisé (R.312-2, al.2)</li> <li>- Ensemble de véhicules, véhicule articulé ou train double dont le poids total roulant réel dépasse le poids total roulant autorisé (PTRA) (R.312-2, al.3)</li> <li>- Circulation d'un véhicule avec une ou des remorques dont le poids excède les valeurs limites par rapport au poids du véhicule tracteur (R.312-3)</li> <li>- Circulation d'un véhicule dont le poids total excède les limites réglementaires (en fonction de la catégorie du véhicule concerné) (R.312-4)</li> <li>- Circulation d'un véhicule ou ensemble comportant plus de deux essieux dont l'essieu le plus chargé d'un groupe d'essieux supporte une charge excédant le maximum réglementaire (R.312-6)</li> </ul> <p><b>Sanctions :</b> Selon l'importance du dépassement, contravention de 4<sup>ème</sup><sup>22</sup> ou de 5<sup>ème</sup><sup>23</sup> classe. Les contraventions peuvent être cumulées. Immobilisation possible du véhicule en cas de dépassement excédant 5%</p>	<p><b>Texte répressif :</b> C. route, art. R. 121-4 et R.121-5</p> <p><b>Sanction :</b> contravention de 5<sup>ème</sup> classe</p>

<sup>22</sup> Contravention de 4<sup>ème</sup> classe : Amende pénale (750 euros), amende forfaitaire si payée dans les 45 jours: 135 euros

<sup>23</sup> Contravention de 5<sup>ème</sup> classe : Amende pénale (1500 euros), pas d'amende forfaitaire. Récidive : 3000 euros



Type d'infraction	Responsabilité de l'employeur (transporteur) ou du chauffeur	Responsabilité du donneur d'ordre
<p><b>Violation de l'article 6 du règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985, relatif aux durées maximales de conduite journalière</b></p>	<p><b>Texte répressif</b> : Décr. n°86-1130 du 17/10/1986, art. 3</p> <p><b>Sanctions</b> : Selon l'importance du dépassement, contravention de 4<sup>ème</sup> ou de 5<sup>ème</sup> classe</p>	<p><b>Texte répressif</b> : C. route, art. R.121-5</p> <p><b>Sanction</b> : contravention de 5<sup>ème</sup> classe</p>
<p><b>Dépassement de la durée quotidienne de travail effectif prévue par l'article 7§2 du décret n° 83-40 du 26 janvier 1983 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier (10h avec possibilité d'une dérogation à 12 h une fois par sem.)</b></p>	<p><b>Texte répressif</b> : Décr. n°83-40, art. 11</p> <p><b>Sanction</b> : Contravention de 4<sup>ème</sup> classe</p>	<p><b>Texte répressif</b> : C. route, art. R.121-5</p> <p><b>Sanction</b> : contravention de 5<sup>ème</sup> classe</p>
<p><b>Dépassement des vitesses maximales autorisées par le Code de la route</b></p>	<p><b>Texte répressif</b> : Code de la route, art. R.413-14 et R.413-14-1</p> <p>Limitations de vitesse fixées par les articles :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- R.413-8 pour les véhicules dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est supérieur à 3,5 tonnes ou les ensembles de véhicules dont le poids total roulant autorisé (PTRA) est supérieur à 3,5 tonnes</li> <li>- R.413-9 pour les véhicules transportant des <b>matières dangereuses</b>, dont le PTAC ou le PTRA est supérieur à 12 tonnes, ainsi que pour les véhicules circulant sous couvert d'une <b>autorisation de transport exceptionnel</b></li> </ul> <p><b>Sanctions</b> : Selon l'importance du dépassement, contravention de 3<sup>ème</sup>, 4<sup>ème</sup> ou de 5<sup>ème</sup> classe</p> <p>Retrait de points du permis de conduire (de 1 à 4)</p> <p>Grand excès de vitesse : Suspension du permis de conduire et interdiction d'obtenir la délivrance du permis pendant 3 ans</p>	<p><b>Texte répressif</b> : C. route, art. R.121-5</p> <p><b>Sanction</b> : contravention de 5<sup>ème</sup> classe</p>

Type d'infraction	Responsabilité de l'employeur (transporteur) ou du chauffeur	Responsabilité du donneur d'ordre
<p style="text-align: center;"><b>Dépassement des vitesses maximales autorisées par le Code de la route</b></p>	<p><b>Texte répressif :</b> Code de la route, art. R.413-14 et R.413-14-1 Limitations de vitesse fixées par les articles :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- R.413-8 pour les véhicules dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est supérieur à 3,5 tonnes ou les ensembles de véhicules dont le poids total roulant autorisé (PTRA) est supérieur à 3,5 tonnes</li> <li>- R.413-9 pour les véhicules transportant des <b>matières dangereuses</b>, dont le PTAC ou le PTRA est supérieur à 12 tonnes, ainsi que pour les véhicules circulant sous couvert d'une <b>autorisation de transport exceptionnel</b></li> </ul> <p><b>Sanctions :</b> Selon l'importance du dépassement, contravention de 3<sup>ème</sup>, 4<sup>ème</sup> ou de 5<sup>ème</sup> classe Retrait de points du permis de conduire (de 1 à 4) Grand excès de vitesse : Suspension du permis de conduire et interdiction d'obtenir la délivrance du permis pendant 3 ans</p>	<p><b>Texte répressif :</b> C. route, art. R.121-5 <b>Sanction :</b> contravention de 5<sup>ème</sup> classe</p>
<p style="text-align: center;"><b>Infractions aux dispositions du Code de la route relatives aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules concernant le poids du véhicule et les dimensions du chargement</b></p>	<p><b>Texte répressif :</b> Code de la route, art. R. 433-1 à R. 433-3 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Circulation d'un transport exceptionnel de marchandises, d'engins ou de véhicules sans respecter les conditions de circulation mentionnées dans l'autorisation préfectorale individuelle (R.433-1-III)</li> <li>- Circulation d'un transport exceptionnel de marchandises, engins ou véhicules sans respecter les limites de poids, gabarit ou dimensions mentionnées dans l'autorisation individuelle - dépassement &lt; ou = 20% (R.433-1-III)</li> <li>- Circulation d'un transport exceptionnel de marchandises, engins ou véhicules sans respecter les limites de poids, gabarit ou dimensions mentionnées dans l'autorisation individuelle - dépassement &gt; 20% (R.433-1-IV)</li> <li>- Circulation d'un transport exceptionnel de marchandises, d'engins ou de véhicules sans respecter les conditions de circulation mentionnées dans un arrêté préfectoral réglementaire (R.433-3-IV)</li> <li>- Circulation d'un transport exceptionnel de marchandises, engins ou véhicules sans respecter les limites de poids, gabarit ou dimensions fixées dans un arrêté préfectoral réglementaire - dépassement &lt; ou = 20% (R.433-3-IV)</li> <li>- Circulation d'un transport exceptionnel de marchandises, engins ou véhicules sans respecter les limites de poids, gabarit ou dimensions fixées dans un arrêté préfectoral réglementaire - dépassement &gt; 20% (R.433-3-V)</li> </ul> <p><b>Sanctions :</b> Selon les infractions : contraventions de 4<sup>ème</sup> ou 5<sup>ème</sup> classe. Immobilisation possible du véhicule lorsque le conducteur ne peut présenter soit l'autorisation préfectorale (R.433-1-VI) soit l'arrêté préfectorale (R.433-3-VII) ou n'en respecte pas les dispositions</p>	<p><b>Texte répressif :</b> C. route, art. R.121-5 <b>Sanction :</b> contravention de 5<sup>ème</sup> classe</p>

**Appréciation de l'efficacité et de l'impact sur les pratiques**

L'étude permettra d'apprécier l'efficacité de ce dispositif. Cependant, le recensement des condamnations prononcées depuis 1992 semble montrer qu'il est peu appliqué, notamment semble-t-il en raison de la difficulté pour le Ministère Public de prouver que le donneur d'ordre a agi « en connaissance de cause ». Il semble en outre que les transporteurs soient réticents à invoquer ces dispositions (et donc à mettre en cause leurs donneurs d'ordre) sans doute pour des raisons commerciales.

## ANNEXE 2 : Décret coresponsabilité – Infractions et codes NATINF

### Infractions commises par les donneurs d'ordre

Texte répressif	Textes complémentaires	Infraction	Code NATINF
<b>Art. R.121-4 du Code de la route</b>	R.312-2, R.312-4, R.312-6	Fausse déclaration sur le chargement d'un véhicule provoquant un dépassement du poids autorisé - donneur d'ordre de transport routier de marchandises	11841
<b>Art. R.121-5-1° du Code de la route</b>	Art.6§1 al.1 du règlement CEE 85/3820 du 20/12/1985	Incitation, par donneur d'ordre, à dépasser la durée maximale de conduite journalière - transport routier de marchandises	11843
<b>Art. R.121-5-2° du Code de la route</b>	Art.7, art.5§1 al.1, §5, art.2 al.1 du décret 83-40 du 26/01/1983	Incitation, par donneur d'ordre, à dépasser la durée quotidienne maximale de travail effectif - transport routier de marchandises	11847
<b>Art. R.121-5-3° du Code de la route</b>	Art. R.413-8 du Code de la route	Incitation, par donneur d'ordre, à l'excès de vitesse - transport routier de marchandises	11831
<b>Art. R.121-5-3° du Code de la route</b>	Art. R.413-9 du Code de la route	Incitation, par donneur d'ordre, à l'excès de vitesse - transport routier de matières dangereuses ou transport exceptionnel	11833
<b>Art. R.121-5-4° du Code de la route</b>	Art. R.312-2 al.1 du Code de la route	Incitation, par donneur d'ordre, au dépassement du poids total autorisé en charge (PTAC) - transport routier de marchandises	11836
<b>Art. R.121-5-4° du Code de la route</b>	Art. R.312-2 al.2 du Code de la route	Incitation, par donneur d'ordre, au dépassement du poids maximal autorisé par essieu - transport routier de marchandises	11838
<b>Art. R.121-5-4° du Code de la route</b>	Art. R.312-2 al.3 du Code de la route	Incitation, par donneur d'ordre, au dépassement du poids total roulant autorisé (PTRA) - transport routier de marchandises	11840
<b>Art. R.121-5-4° du Code de la route</b>	Art. R.312-3 al.1, al.2 du Code de la route	Incitation, par donneur d'ordre, à circuler avec un train routier dont le poids réel de la ou des remorques excède 1,3 fois le poids réel du véhicule tracteur - transport routier de marchandises	22606
<b>Art. R.121-5-5° du Code de la route</b>	Art. R.312-4 §I, §II, §III du Code de la route	Incitation, par donneur d'ordre, au dépassement sans autorisation de transport exceptionnel des limites réglementaires de poids - transport routier de marchandises	22607
<b>Art. R.121-5-5° du Code de la route</b>	Art. R.433-1 §I, §II,, R.433-2, R.433-3 §I, §II, §III, R.433-5 du Code de la route	Incitation, par donneur d'ordre, au non respect des limites de poids ou de dimensions prescrites dans l'autorisation de transport exceptionnel - transport routier de marchandises	22608

### Infractions commises par les transporteurs en tant qu'employeurs

Texte répressif	Textes complémentaires	Infraction	Code NATINF
Art. R.121-1 du Code de la route	Art. R.413-8 du Code de la route	Incitation, par employeur, à l'excès de vitesse - transport routier de marchandises	11830
Art. R.121-1 du Code de la route	Art. R.413-9 du Code de la route	Incitation, par employeur, à l'excès de vitesse - transport routier de matières dangereuses ou transport exceptionnel	11832
Art. R.121-2-1° du Code de la route	Art. 6§1 al.1 du règlement CEE 85/3820 du 20/12/1985	Incitation, par employeur, à dépasser la durée maximale de conduite journalière - transport routier	11842
Art. R.121-2-2° du Code de la route	Art. 8§1, §2, §6 du règlement CEE 85/3820 du 20/12/1985	Incitation, par employeur, au non respect des règles sur le repos journalier - transport routier	11844
Art. R.121-2-2° du Code de la route	Art. 8§3, §6 du règlement CEE 85/3820 du 20/12/1985	Incitation, par employeur, au non respect des règles sur le repos hebdomadaire - transport routier	11845
Art. R.121-2-3° du Code de la route	Art. 7, art.5§1 al.1, §5, art.2 al.1 du décret 83-40 du 26/01/1983	Incitation, par employeur, à dépasser la durée quotidienne maximale de travail effectif - transport routier	11846
Art. R.121-2-4° du Code de la route	Art. L.212-7 al.2, al.3, al.4 du Code du travail Art. 5 §1, art.9 du décret 83-40 du 26/01/1983	Incitation, par employeur, à dépasser la durée hebdomadaire maximale de travail effectif - transport routier	11848
Art. R.121-3 du Code de la route	Art. R.312-2 al.1 du Code de la route	Incitation, par employeur, à circuler avec un véhicule dont le poids réel excède le PTAC	11835
Art. R.121-3 du Code de la route	Art. R.312-2 al.2 du Code de la route	Incitation, par employeur, à circuler avec un véhicule dont un essieu supporte une charge réelle excédant le poids maximal autorisé	11837
Art. R.121-3 du Code de la route	Art. R.312-2 al.3 du Code de la route	Incitation, par employeur, à circuler avec un ensemble de véhicules, un véhicule articulé ou un train double dont le poids total roulant réel excède le PTRR pour le véhicule tracteur	11839
Art. R.121-3 du Code de la route	Art. R.312-3 al.1, al.2 du Code de la route	Incitation, par employeur, à circuler avec un train routier dont le poids réel de la ou des remorques excède 1,3 fois le poids réel du véhicule tracteur	22604
Art. R.121-3 du Code de la route	Art. R.312-4 §I, §II, §III du Code de la route	Incitation, par employeur, à circuler sans autorisation de transport exceptionnel avec un véhicule dont le poids total excède les limites réglementaires	22605