


Centre de Droit Maritime et des Transports
UNIVERSITE DE DROIT, D'ECONOMIE ET DES SCIENCES
D'AIX-MARSEILLE III

LA RESPONSABILITE PENALE DU TRANSPORTEUR ROUTIER

Présentée par : M. GAROFALO Ludovic.

MEMOIRE: D.E.S.S. de Droit maritime et des transports.
Présentée par : M. GAROFALO Ludovic.

DIRECTEUR DE RECHERCHES:
Professeur. Christian SCAPEL

Année de soutenance: 2004

Remerciements

Je tiens à remercier Monsieur Henry CHASSAGNY, Directeur du Lycée Sully pour ses encouragements dans mon travail.

Je souhaite aussi exprimer ma gratitude à Monsieur Daniel HOËNIG, pour le temps qu'il m'a accordé dans ses explications du transport routier.

Pour finir, je veux remercier les professeurs et enseignants du CDMT pour leur travail durant cette année universitaire.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	4
PREMIERE PARTIE : LA DETERMINATION DE LA RESPONSABILITE PENALE	7
Chapitre 1 : De la responsabilité des personnes physiques à la responsabilité des personnes morales	7
Section 1 : La responsabilité des dirigeants des entreprises de transport routier	7
Section 2 : La détermination de la personne responsable.....	13
Chapitre 2 : La qualité de dirigeant	19
Section 1 : Le statut du dirigeant	19
Section 2 : Le cas de la délégation et la réalisation de transport par l'intermédiaire d'autres entreprises	23
DEUXIEME PARTIE : LES PRINCIPALES INFRACTIONS PENALES EN TRANSPORT ROUTIER	31
Chapitre 1 : La réglementation propre au transporteur routier	32
Section 1 : La réglementation des activités de transport	32
Section 2 : La réglementation sociale.....	39
Chapitre 2: Le droit pénal du transporteur routier face à son environnement	49
Section 1 : Le droit pénal de la concurrence	49
Section 2: Le développement des infractions en matière de pollution.....	54
Section 3: Différentes infractions en matières d'environnement.....	59
CONCLUSION	63
TABLE DES MATIERES	69

Liste des abréviations

- Ass.plén : Assemblée Plénière.
- CA : Cour d'appel
- Cass. : Cour de cassation
- C.civ : Code civil
- C.pénal : Code pénal
- C.com : Code de commerce
- Civ : Chambre civile
- Com. : chambre commerciale
- CMR : Convention relative au contrat de transport international de Marchandises par Routes
- DRE : Direction Régionale de l'Équipement
- DTT : Direction des Transports terrestres
- LOTI : Loi d'Orientation des transports intérieurs
- PTAC : Poids total autorisé en charge
- PTRR : Poids total roulant autorisé
- PV : Poids à vide.
- PMA : Poids maximum autorisé

INTRODUCTION

« On chargea l'arche de Dieu sur le chariot neuf et on l'emporta de la maison d'Abinadab, qui est sur la colline. Uzza et Ahyo, les fils d'Abinadab, conduisaient le chariot. Uzza marchait avec l'arche de Dieu et Ahyo marchait devant. [...] Comme on arrivait à l'aire de Nakôn, Uzza étendit la main vers l'arche de Dieu et la retint, car les bœufs allaient la renverser »¹. Dans ce passage de l'ancien testament Samuel retrace l'acheminement de l'arche de Dieu à Jérusalem. Il y fait une description précise du mode de transport utilisé.

Les plus anciennes représentations de véhicules sont des pictogrammes de traîneaux recueillis en Europe septentrionale et remontent à - 5000. Les premiers chars à roues datent de -3500. Ils étaient tirés par des bœufs, attelés par paires. Le conducteur les dirigeait à l'aide de rênes attachées à un anneau passé dans le nez des bœufs. C'est en Mésopotamie qu'on retrouve les premières traces des chariots avec des roues à rayons. C'était le mode de transport le plus utilisé à l'époque. Les Mésopotamiens utilisaient leurs voitures pour transporter le fourrage, les engrais, les marchandises et pour conduire les défunts. Rapidement les chariots sont devenus les éléments nécessaires au pré et post acheminements des marchandises transportées par les cours d'eau. Les grandes civilisations se sont organisées au bord des fleuves; Le Tigre, l'Euphrate, le Nil, l'Indus, le Danube. Ainsi les peintures murales retrouvées dans les sépultures qui longent le Nil représentent des bateaux en papyrus et des chariots tirés par des bœufs. Le transport terrestre, et notamment routier, remonte donc aux plus lointaines origines.

Les premiers codes judiciaires de l'histoire mettent en place un système de réparation des préjudices des usagers des transports. C'est l'apparition de la responsabilité civile du transporteur. Par la suite les sources juridiques vont sanctionner les agissements qui nuisent à la cité. Selon l'article 251² du code d'Hammourabi « *Si le boeuf blesse, ou si l'on sait qu'il peut blesser, et qu'on ne lui rogne pas les cornes, ou n'entrave pas ce boeuf, et si ce boeuf ensanglante un homme né libre et le tue, le propriétaire doit payer la somme d'une demi livre d'or.* » Cet article peut être assimilé à une première forme de contravention³. Le Droit pénal des transports est donc ancien. « Lorsque l'on parle de droit pénal, on pense à la sanction qu'il convient de prononcer pour rétablir le règne de la loi. »⁴

¹ Ancien testament, deuxième livre de Samuel, 6.5 et 6.3.

² "The First of Empires" (London, 1907); LW King.

³ Dans le sens où c'est une infraction aux prescriptions d'une loi puni d'une amende.

⁴ DICTIONNAIRE DE DROIT CRIMINEL, professeur Jean-Paul DOUCET -

Aujourd'hui, en cas d'accident, le transporteur risque de se voir imputer une contravention (aux temps de conduite, par exemple) à laquelle s'ajoutera éventuellement un délit d'homicide ou blessures involontaires s'il y a eu des blessés, voire une mise en danger d'autrui.

La détermination de la responsabilité de chaque acteur au sein de l'entreprise de transport est une notion plus récente. Le droit pénal repose sur un principe naturel : nul n'est responsable que de son propre fait⁵, contrairement au droit civil. Cependant, le conducteur-contrevenant, engage souvent la responsabilité du propriétaire du véhicule (ou du dirigeant de la société). Pour certaines infractions (stationnement, signalisation, vitesse, usage de certaines voies) le dirigeant est présumé responsable. Toutefois, c'est une peine allégée qui frappe le titulaire du certificat d'immatriculation ou le dirigeant dans le cas où il est impossible d'établir l'identité du chauffeur. Certes, le dirigeant est redevable de l'amende forfaitaire (qu'il peut contester) mais la sanction n'entraîne ni inscription au casier judiciaire, ni retrait de points au permis de conduire. La question principale n'est donc pas de définir la responsabilité pénale, mais la répartition de cette responsabilité au sein de l'entreprise.

L'article L. 121-2 du Code pénal, engage la responsabilité pénale des personnes morales, leurs organes ou les représentants qui agissent pour leur compte. Ce qui veut dire que les dirigeants peuvent être poursuivis pénalement, du fait de leur activité de chef d'entreprise, non seulement en qualité de personne physique exploitant une entreprise personnelle individuelle, mais également en qualité de dirigeant de droit des personnes morales. Le nouveau Code pénal prévoit pour ces délits la responsabilité pénale de la personne morale. Ce n'est pas seulement le patron ou le chauffeur qui sont responsables, mais l'entreprise elle-même (l'amende est multipliée par cinq et diverses mesures telles la confiscation du véhicule, l'interdiction temporaire d'exercer l'activité ou la publicité faite à la décision peuvent être prononcées). Là encore il s'agit de répartir les compétences des auteurs des infractions.

La responsabilité pénale peut porter sur le chef d'entreprise ou sur les dirigeants de droit des personnes morales. Parmi ces dernières le président du conseil d'administration et tous ceux qui ont été investis de fonctions de gestion et de direction, comme le prévoit l'article L.227-6 du code de commerce, peuvent être reconnus responsables pénalement. Les membres du directoire et le directeur général unique⁶ peuvent aussi être poursuivis

⁵ Art. L. 121-1, Code pénal.

⁶ CA Versailles 28 mai 1998, Revue de jurisprudence du droit des affaires 89/1998, n°1023.

pénalement. Enfin, Les gérants sont aussi susceptibles d'être présumés responsables⁷. Dans ce cas les responsabilités peuvent être partagés entre les dirigeants. Il convient donc en premier lieu de distinguer les responsabilités de chacun, puis en second de déterminer le dirigeant réel.

La responsabilité des dirigeants de fait est aujourd'hui retenue au profit des dirigeants de droit. En effet, lorsque le dirigeant de fait exerce dans l'administration générale de la société une action positive et indépendante, laquelle prive de ses pouvoirs de direction et de contrôle le dirigeant de droit, celui-ci peut alors revendiquer une certaine impunité, dès lors qu'il s'avère qu'il est étranger à la commission des faits délictueux⁸. Il sera donc abordé dans une première partie la détermination de la responsabilité pénale (I). Cette première partie aura pour objet de distinguer la responsabilité pénale des personnes physiques de celle des personnes morales, (chapitre 1). Puis il conviendra de distinguer la qualité des dirigeants pour déterminer la responsabilité des dirigeants en fonction de leur statut (chapitre 2).

Une fois ces responsabilités mises en évidence il est nécessaire d'aborder les principales infractions qui pèsent sur le dirigeant (II). Cette seconde partie traitera de la réglementation propre aux activités de transport, (chapitre 1), puis abordera le droit pénal du transport routier face à son environnement, (chapitre 2).

⁷ Cass. Crim. 4 juin 1957-bull. crim. N°486

⁸ Cass. Crim. 12 décembre 1998, JCP, 1989. 21368, note J.Pannier-Bull. Joly 1989-252, ,ote Streiff.

PREMIERE PARTIE : LA DETERMINATION DE LA RESPONSABILITE PENALE.

Chapitre 1 : De la responsabilité des personnes physiques à la responsabilité des personnes morales.

Le droit de l'entreprise distingue deux types de personnalités : la personnalité physique et la personnalité morale. La diversité des sources juridiques propres au transport routier décrivent des situations où ces deux personnes sont inquiétées.

Section 1 : Le principe de la responsabilité des dirigeants des entreprises de transport routier.

§ 1 - La responsabilité physique.

La responsabilité pénale du chef d'entreprise ou de « toute personne chargée à un titre quelconque de la direction ou de l'administration d'une entreprise et agissant en tant que commettant » peut se trouver engagée de deux manières.

1.1. Premièrement, dans le cas de la **Faute positive personnelle**, c'est quand le chef d'entreprise donne des instructions qui vont entraîner l'exécutant à commettre une infraction. Le cas le plus souvent retenu est celui où la durée de l'itinéraire « imposée » ne tient pas compte des temps de repos ou des limitations de vitesses.

Le contrôle et la mise en état du chrono tachygraphe sont sous la responsabilité du chef d'entreprise. C'est pourquoi en cas d'irrégularité du disque c'est le chef d'entreprise qui est présumé responsable⁹.

Ce type de falsification peut également amener une condamnation du chef d'entreprise sur le fondement de la faute d'abstention¹⁰ : La décision de la cour d'appel de Paris, 13 juin 1994¹¹, a condamné un chef d'entreprise bien qu'il soit acquis que l'appareil fonctionnait encore la veille.

⁹ . CA Paris, 11e ch., 3 avr. 1992, Leclercq ; CA Angers, 15 mars 1994, BTL 1994, p. 912.

¹⁰ CA Aix-en-Provence, 7e ch., 19 déc. 1994, Gayte.

¹¹ CA Paris, 13 juin 1994, BTL 1994, p. 653.

1.2. En second, le chef d'entreprise peut être l'auteur d'une **Faute d'abstention**. C'est une faute qui découle d'une négligence de sa part. On considère alors que le chef d'entreprise n'a pas « pris les dispositions nécessaires en vue d'assurer le respect de la réglementation, comme le lui commandent l'article 15 du règlement no 3820/85 CEE du 20 décembre 1985 et l'article 3 bis de l'ordonnance no 58-1310 du 23 décembre 1958 ». Dans ce cas de figure pour **s'exonérer de sa responsabilité pénale** le dirigeant doit prouver simultanément :

- qu'il a **informé** les salariés du contenu de la réglementation et leur donner instruction de la respecter. L'employeur peut « s'acquitter de cette obligation par les moyens de communication usuels en matière de droit du travail : affichage, remise du règlement communautaire, article du contrat de travail, émargement de notes de service »¹² réglementation reprise dans l'annexe du règlement intérieur destinée aux chauffeurs poids lourds et portée à la connaissance des intéressés¹³.
- **D'autre part qu'il « Organise le travail en conséquence »** et qu'il s'est **assuré du « respect effectif de la réglementation »**¹⁴. La condamnation d'un chef d'entreprise qui avait donné à ses chauffeurs instruction de respecter la réglementation en est un exemple. La cour l'a reconnu coupable sur le motif qu'il ne s'est pas pour autant assuré que l'organisation du travail dans l'entreprise permettait effectivement ce respect ; « l'employeur doit organiser les trajets en fonction, d'une part, de la réglementation, d'autre part, des heures d'ouverture et de fermeture des sites de chargement et de déchargement¹⁵ ».

Le respect effectif de la réglementation doit se faire par « des contrôles a posteriori »¹⁶. En atteste, la condamnation d'un chef d'entreprise qui, bien qu'ayant donné à ses chauffeurs instruction de respecter la réglementation, ne s'est pas pour autant assuré que l'organisation du travail dans l'entreprise permettait effectivement ce respect, « l'employeur doit organiser les trajets en fonction, d'une part, de la réglementation, d'autre part, des heures d'ouverture et de fermeture des sites de chargement et de déchargement »¹⁷.

¹² CA Colmar, 17 mai 1985, BT 1986, p. 91 ; CA Douai, 28 janv. 1986, Coquelle :

¹³ TGI Le Havre, 1er oct. 2001, de la Concepcion Navarro c/ Ministère public, BTL 2002, p. 188.

¹⁴ Cass. crim., 9 avr. 1991, no 90-81.508, BTL 1991, p. 444, en extrait ; CA Paris, 11e ch., 25 oct. 1995, Hermes,.

¹⁵ CA Angers, ch. corr., 9 mars 1995, Despre.

¹⁶ Cass. crim., 9 avr. 1991, no 90-81.508, BTL 1991, p. 444.

¹⁷ CA Paris, 11e ch., 25 oct. 1995, Hermes.

Les mesures disciplinaires prises par le chef d'entreprise à l'encontre des chauffeurs fautifs sont un des moyens de contrôle par les juges de la bonne foi du chef d'entreprise dans cette tâche de gardien de la réglementation.¹⁸

De manière générale le chef d'entreprise échappe à sa responsabilité pénale dans le cas où « la personne qui a effectivement indiqué l'heure de livraison, qu'il s'agisse de l'expéditeur ou du destinataire, ne peut voir sa responsabilité pénale engagée dans la mesure où il n'est pas démontré qu'elle connaissait les conditions de travail du chauffeur concerné », comme le précise l'article R. 212-2 du Code de la route, Cass. crim., 26 mars 1996.¹⁹

La responsabilité pénale du chef d'entreprise peut être aussi engagée même dans le cas d'une faute lourde d'un de ses préposés.

Une des sanctions supportées par le chef d'entreprise peut conduire à supprimer ses conditions d'exercices. Une telle sanction revient à pénaliser l'entreprise entière. En effet, il peut être difficile de distinguer le dirigeant de son entreprise. Il est donc judicieux d'étudier cette situation. Ca sera l'objet du prochain paragraphe.

1.3 La faute du chauffeur n'exonère pas celle du chef d'entreprise. Comme en atteste la décision de justice de la cour de cassation d'Angers²⁰. Selon cet arrêt, un chef d'entreprise de transport a été poursuivi et condamné à 3 ans de prison « ferme » pour diverses infractions à la réglementation.

En effet, le patron laissait à ses chauffeurs des carnets d'attestations, vierges où les fausses indications étaient portées par les conducteurs. « Attendu que, pour déclarer le prévenu coupable, sur le fondement des articles 3 et 3 bis de l'ordonnance du 23 décembre 1958, d'avoir laissé son salarié falsifier les disques de contrôle en les imprimant à la rubrique « deuxième chauffeur » alors qu'il était seul à bord, et en réimprimant certains disques, les juges retiennent qu'il appartenait à l'employeur de prendre toutes dispositions de nature à faire respecter la réglementation plutôt qu'en faciliter la violation ». De même, la négligence du dirigeant ne permet pas de l'exonérer de sa responsabilité.

¹⁸ CA Angers, ch. corr., 29 janv. 1991, Bariau, chef d'entreprise n'ayant pris aucune sanction à l'encontre de ses chauffeurs dans les mois qui se sont écoulés entre la commission des infractions et le contrôle, 53 amendes de 400 F chacune. « La faute d'abstention constituant un fait négatif, ce n'est pas au ministère public de prouver la carence de la personne pénalement responsable ».

¹⁹ Cass. crim., 26 mars 1996, no 95-80.526, Bull. crim., no 135, p. 389.

²⁰ (Cass. crim., 13 février 1996 ; B.; arrêt « D »), condamné pour complicité d'établissement et d'usage de faux certificats, d'une part, « tolérance » de l'usage irrégulier du chrono, d'autre part.

§ 2 La responsabilité morale.

Le nouveau code pénal a introduit la notion de responsabilité pénale des personnes morales. Ce sont des organisations collectives, considérées comme des sujets distincts des personnes physiques qui les composent, et qui sont elles-mêmes des sujets de droit, dotées de capacité juridique et titulaires de droits et devoirs.

Sont des personnes morales les associations reconnues, les fondations, les comités reconnus, les sociétés de capitaux et les collectivités publiques. Si la loi reconnaît l'existence de la personne morale alors cette dernière devient titulaire de droit, de devoir et doit donc répondre de ses actes.

Admettre l'existence des personnes morales revient à admettre sa responsabilité pénale. Il s'agit alors de déterminer cette responsabilité des personnes morales et ses limites.

2.1. Le principe.

L'article L. 121-1 du code pénal dispose que « nul n'est responsable que de son propre fait ». Ceci a entraîné, l'immunité pénale des entreprises appartenant à des personnes morales. La responsabilité pénale remontait donc au chef d'entreprise.

Le nouveau code pénal, applicable aux faits commis à partir de son entrée en vigueur²¹ énonce que « les personnes morales, à l'exclusion de l'Etat, sont responsables pénalement [...] dans les cas prévus par la loi ou le règlement, des infractions commises pour leur compte, par leurs organes ou leurs représentants ».

Enfin (alinéa 3), « la responsabilité pénale des personnes morales n'exclut pas celle des personnes physiques auteurs ou complices des mêmes faits ». Cette précision permet au législateur de se prémunir d'une exonération de la responsabilité des personnes physiques au dépend de la responsabilité pénale des personnes morales.

En pratique, lorsque l'activité d'une personne morale engendre une infraction, les poursuites sont dirigées contre son représentant légal (par exemple, le PDG dans le cas d'une société anonyme), la personne morale pouvant seulement être déclarée civilement responsable s'il est relevé l'existence d'un rapport de préposition entre elle et le dirigeant condamné²².

²¹ 1^{er} mars 1994, T.corr. Versailles, 18 décembre 1995, Dt pénal 1996-71, obs. J.-H. Robert.

²² Lamy, voir no 1924 Jur. 3

2.2. Les personnes morales pénalement responsables.

Il s'agit donc de définir quelles sont les personnes morales pénalement responsables. A l'exclusion de l'Etat, toutes les personnes morales, qu'elles relèvent du droit national ou international, peuvent être déclarées pénalement responsables. Que ce soit les sociétés civiles, commerciales, EURL, GIE, GEIE, sociétés de fait, syndicats de transporteurs, comités d'hygiène et de sécurité.

Ne sont néanmoins pénalement responsables que les personnes morales reconnues comme ayant la personnalité morale, ce qui n'est pas le cas des sociétés en participation, des associations non déclarées, des sections syndicales d'entreprises²³.

La jurisprudence a confirmé la responsabilité pénale des personnes morales pour les entreprises de transport. On peut citer la décision de justice qui a définitivement condamnée à 100 000 F²⁴ d'amende pour travail dissimulé et marchandage la société Extand²⁵.

Dans cet arrêt le commissionnaire est accusé d'avoir recouru à des (faux) sous-traitants employant eux-mêmes des salariés dissimulés.

La cour fonde sa décision sur l'article L 121-2 du nouveau Code pénal, les personnes morales sont responsables pénalement des infractions commises pour leur compte par leurs organes ou représentants, notion qui, selon la circulaire du 14 mai 1993, est laissée à l'appréciation de la jurisprudence. Dans l'affaire, la société Extand, commissionnaire qui « sous-traitait l'ensemble de ses prestations transport » avait affrété deux voituriers. Les contrats avaient été signés par une personne dûment mandatée à cette fin mais non délégataire de pouvoirs.

Elle n'était donc pas « l'organe » de la société mais son représentant occasionnel ayant agi « pour ordre » du dirigeant, à savoir le président du directoire. C'est donc lui qui a engagé la personne morale, mais il n'est pas en cause : la poursuite ayant le choix entre la société et le dirigeant, a préféré se diriger vers la première. Il faut signaler que le préposé à la signature n'était pas délégataire régulier et donc ne représente pas la personne morale.

Ainsi la Cour définit la responsabilité pénale de la personne morale par son rôle dans le contrat, « ...la société Extand, véritable employeurs des personnels sous-traitants a commis l'infraction reprochée par dissimulation de salariés. »

²³ Cass. Soc. 22 mars et 18 juillet 1979, dt social, 1980, obs. J. Savatier.

²⁴ Soit 15 245€.

²⁵ Cass. crim., 19 février 2002 ; Sté Extand.

2.3. Les limites de la responsabilité pénale des personnes morales

Selon l'arrêt rendu par la cour d'appel de Paris (14e ch. B) du 25 avril 2003²⁶ la responsabilité pénale ne peut pas s'appliquer qu'aux actes personnels. En l'espèce, « *M. Le Sourd, titulaire du certificat d'immatriculation des deux véhicules concernés par les infractions, en sa qualité de représentant légal de la Sté B.M.S., [...]* » s'est porté devant le TGI pour contester un retrait de points suite à des infractions commises par ses chauffeurs. Le ministère public fait appel de cette décision sur les prétentions que le propriétaire des cartes grises a payé l'amende et ne l'a pas contestée.

Sachant que l'article L. 121-1 du Code pénal pose le principe que nul n'est responsable pénalement que de son propre fait ; que l'article L. 121-1 du Code de la route vise le conducteur du véhicule et les infractions commises par lui, tandis que la dérogation prévue par l'article L. 121-3 du même code au détriment du titulaire du certificat d'immatriculation (et de son représentant légal s'il s'agit d'une personne morale) concerne seulement l'imputation pécuniaire de l'amende encourue mais écarte la responsabilité pénale de l'infraction.

« les articles L. 223-1 et 223-3 du Code de la route visent le contrevenant lui-même ou l'auteur de l'infraction ;[...] qu'il en résulte qu'en aucun cas, une personne autre que le contrevenant lui-même ne peut se voir retirer des points de son permis de conduire pour la commission d'une infraction qu'il n'a pas commise et ce, quand bien même cette personne aurait, au reçu de l'avis de contravention, payé l'amende forfaitaire[...] ».

Ainsi, cet arrêt du second degré sanctionne la décision pénale. Il permet de réaffirmer le principe que « nul n'est responsable pénalement que de son propre fait » comme le détermine l'article L. 121-1 du Code pénal. La responsabilisation des personnes morales à donc ses limites.

Pour synthétiser la responsabilité des personnes physiques et des personnes morales il faut conclure que la responsabilité pénale des personnes physiques s'est élargie à celle des personnes morales. Toutefois, la responsabilité des personnes morales n'exclue jamais celle des personnes physiques. Cette dernière reste forte avec notamment les art. 221-6 et 222-19 C.pénal qui punissent l'auteur d'une blessure par négligence.

La question est alors de partager les responsabilités des personnes morales et physiques.

²⁶ Arrêt de la cour d'appel de Paris (14e ch. B) du 25 avril 2003, M. Cuinat, président ; Mme Taillandier, M. Seltensperger, conseillers Ministre de l'Intérieur contre M. le Sourd et autres.

Section 2 : La détermination de la personne responsable.

§1 Les conditions : L'imputabilité et la représentation.

1.1. La détermination du délinquant.

Ici il est question de déterminer la personne physique pénalement responsable. En général, le délinquant est responsable de ses actes. Cependant, sa responsabilité peut être partagée ou substituée par celle du dirigeant qui a une obligation d'organiser le transport tout en veillant au respect de la réglementation en vigueur. C'est l'attendu de C. Paris, 11e ch., 25 octobre 1995. Lors d'un contrôle en entreprise, diverses entorses à la réglementation sociale sont relevées : inobservation du repos journalier (23 infractions), dépassement de la durée maximale de conduite (20 contraventions) et de la durée maximale de conduite continue. Les deux chauffeurs de l'entreprise sont condamnés.

En cause d'appel, les salariés contestent leur responsabilité pénale.

Ils sont effectivement relaxés : en l'absence d'éléments relatifs à l'organisation du travail, rien ne permet d'établir qu'ils aient été mis en situation de respecter les règlements :

Attendu qu'en application de **l'article 15 du règlement CEE 3820/85** du **20 décembre 1985**, « l'entreprise organise le travail des conducteurs de telle manière qu'ils puissent se conformer aux dispositions appropriées du présent règlement ainsi que du règlement CEE no 3821/85 » ;

« Considérant que lors de son audition par les services de police, le gérant de la société s'est borné à affirmer que les horaires permettaient aux chauffeurs de respecter les temps de repos ;

Considérant toutefois que les pièces du dossier ne comportent aucun renseignement sur l'organisation du travail des chauffeurs de l'entreprise, notamment sur les missions confiées à Eric Alizard et J-M Cadot ;

Considérant qu'il n'est pas établi qu'Eric Alizard et J-M. Cadot ont été effectivement mis en mesure de respecter la réglementation sur le temps de conduite et de repos ; que, dès lors, la Cour infirmera le jugement déféré en ce qu'il a retenu la culpabilité des prévenus ; que ces derniers seront renvoyés des fins de l'entreprise. »²⁷

²⁷ C. Paris, 11e ch., 25 octobre 1995.

La responsabilité pénale des personnes morales repose donc sur la détermination de l'objet de l'infraction. Cette dernière doit être commise pour le compte de la personne morale.

L'article 121-2 du Code pénal dispose que l'infraction n'est retenue à l'encontre de la personne morale que si elle est commise **pour son compte et par ses organes représentants**. Le représentant de la société est celui qui a pouvoir pour l'engager, d'après la loi et les statuts. Il ne peut, normalement, pas s'agir d'un préposé qui ne devient représentant de la société que dans le cadre d'une délégation de pouvoirs qui lui est donnée.

Il faut donc conclure que la personne physique responsable est celle qui est censée gérer son activité.

1.2. Dans le cas de la location le principe de l'imputabilité reste identique.

A priori on est responsable de ses actes, des personnes ou des choses qu'on a sous notre garde. En droit pénal des transports ce principe se vérifie. Le Code pénal pose le principe de la personnalité des infractions (article L. 121-1). Par exemple, pour certaines contraventions au Code de la route, il existe une présomption de responsabilité pénale ou pécuniaire pesant sur le propriétaire du véhicule : tel est le cas pour les contraventions à la vitesse/signalisation quand la verbalisation a lieu sans interception.

En cas de location c'est donc le loueur qui est présumé responsable des infractions pénales commises avec un véhicule loué. Pour se dégager de cette présomption il a la charge de prouver qu'il n'est pas responsable. Dans les attendus de Cass. crim., 20 mars 2002²⁸; la cour rappelle que l'article L. 121-2 alinéa 2, consacré au stationnement, précise qu'en cas de bail, **la présomption tombe sur le locataire**, à charge pour lui d'établir un cas de force majeure ou la véritable identité du conducteur. Pour ce qui est, en revanche, des infractions à la vitesse/signalisation, le texte n'envisage pas le louage : c'est une circulaire du 16 juin 2000 qui règle le cas du crédit-bail et de la location longue durée. Elle précise que lorsque les noms du loueur et du locataire figurent sur le certificat d'immatriculation, c'est le preneur qui est supposé être conducteur et donc auteur de l'infraction.

²⁸ Cass. crim., 20 mars 2002 ; Mercedes Benz Charterway.

1.3. La responsabilité du donneur d'ordre.

Le donneur d'ordre ou commissionnaire de transport peut voir sa responsabilité pénale engagée « s'il donne en connaissance de cause, à un transporteur ou au préposé d'un transporteur, des instructions incompatibles avec le respect de la durée maximale de conduite journalière »²⁹. Ce cas sera traité dans le chapitre 2 sur la qualité du dirigeant.

1.4. La responsabilité du dirigeant en cas de faute unilatérale du chauffeur. Le chef d'entreprise peut-être reconnu responsable même si la faute ne provient que du voiturier et qu'elle lui était dissimulée par ce dernier³⁰. L'article L. 9-1 du Code de la route (L. 317-1), complété par la loi Gayssot « sécurité » du 18 juin 1999, réprime d'un an de prison et de 200 000 F³¹ maxi d'amende l'absence de limiteur de vitesse ou son truquage. Le texte vise le « responsable de l'exploitation ».

De plus, l'employeur n'est pas le seul visé. In fine, le texte précise que « le préposé est passible des mêmes peines quand l'infraction résulte de son fait personnel ». Cette coresponsabilité s'explique par le compte tenu du principe de personnalité des infractions.

A titre d'exemple l'arrêt de la cour de cassation de Paris (ch. crim.) du 24 avril 2001 se prononce sur la responsabilité d'un voiturier délinquant et de son employeur. Un chauffeur est contrôlé alors que les disques affichent des vitesses de 99 km/h, supérieures aux 85 autorisés. L'enquête de police permet de constater que des dépassements existaient depuis plus d'un mois. Le conducteur reconnaît avoir modifié de son propre chef le limiteur mais c'est le délégué de pouvoirs qui va être condamné. Parce que s'il avait procédé à un examen régulier des disques, il se serait rendu compte des excès commis... Pour les juges, cette abstention suffit à caractériser l'élément intentionnel. Le couperet tombe donc sur le délégué qui « écope » ainsi de 4 000 F³² d'amende.

La responsabilité pénale du dirigeant est engagée même en cas de faute du préposé si le premier n'a pas respecté l'obligation de L'article 3 bis de l'ordonnance du 23 décembre 1958 qui impose au chef d'entreprise d'informer les salariés de la réglementation sociale, d'organiser le travail en conséquence et de s'assurer de son respect effectif. Ceci quitte à user de son pouvoir disciplinaire pour sanctionner les récalcitrants

²⁹ V. Lamy, tome 1, édition 2004, référence 1160.

³⁰ BTL N°2911 .15/10/2001, Arrêt de la cour de cassation de Paris (ch. crim.) du 24 avril 2001, M. Cotte, président ; Mme Anzani, M. Joly, conseillers M. F.

³¹ Soit 30489€

³² Soit 609€

ou négligents. Des notes de service, voire des avertissements verbaux, ne suffisent généralement pas à établir la prise des mesures requises. Dans la majorité, voire la quasi-totalité des cas, la responsabilité porte sur le chef d'entreprise sauf s'il peut prouver que la faute est le fait unique du chauffeur. Comme l'explique l'article L. 121-1 du nouveau Code pénal. Si le dirigeant peut prouver qu'il a mis en garde son chauffeur de ne pas réaliser l'infraction et qu'il ne l'a pas incité à commettre l'infraction d'une manière indirecte alors il n'est pas responsable.³³

La présomption de culpabilité de l'employeur peut être supprimée en cas de faute du chauffeur. Si cette faute est réalisée "pour son compte"³⁴.

³³ C. Angers, 4 mars 1999 ; Jollivet.

³⁴ C. Paris, 1^{er} chambre section 2 ; 2 février 2001 ; Schaap, voir annexe 5. BTL N°2888 09/04/2001

§2 Répartition de responsabilité et co-responsabilité.

On a vu précédemment que l'auteur d'une infraction n'est pas toujours tenu responsable et que souvent même quand il l'était le dirigeant ou le donneur d'ordre devenait lui aussi responsable. On parle alors de co-responsabilité du dirigeant et du préposé et ou du donneur d'ordre.

La question est alors de cerner la complicité, et voir jusqu'où elle va.

2.1. Le complice de l'infraction.

Le nouveau Code pénal traite de la complicité dans trois articles :

L'article L. 121-6 explique que le complice est puni des mêmes peines que **l'auteur principal** ;

L'article L. 121-7) affirme qu'est complice d'un crime ou d'un délit la personne qui a « **sciemment, par aide et assistance, facilité la perpétration de l'infraction** ». De même sera qualifié de complice toute personne qui par des « don, promesse, menace, ordre, abus d'autorité ou de pouvoir, aura donné des instructions » incite à commettre l'acte.

Le troisième article, le R. 610-2 énonce qu'on peut être poursuivi pour complicité **quelque soit l'infraction**.

Donc pour résumer, il est possible de qualifier la complicité dans le domaine du transport par toute pression ou invitation ou encore « tolérance », (dans le cas du dirigeant) à commettre une infraction.

La difficulté pour les juges va résider dans la capacité de déterminer un élément intentionnel. Chez le donneur d'ordre il est presque impossible de prouver la volonté de l'infraction

2.2. Le complice du délit.

La complicité peut être reconnue pour plusieurs types de délits.

Elle apparaît pour **la mise en danger**, l'exercice illégal de la profession. Le chargeur qui souvent est un commissionnaire a une obligation du choix d'un transporteur apte. Cependant, s'il ne vérifie pas que son substitué est inscrit au registre des transporteurs. Il sera difficile de démontrer le caractère volontaire de l'oubli. Il y a une présomption d'innocence.

Le cas de La Poste fait référence pour matérialiser une responsabilité pénale du chargeur³⁵. En effet, les juges ont recherché la responsabilité du donneur d'ordre. Cette dernière n'a été écartée que grâce à la non rétroactivité de la loi.

2.3 La co-responsabilité.

Avant le chapitre responsabilité pénale de la partie réglementaire du Code de la route (C. route, art. R. 121-1 à R. 121-) il était impossible pour un transporteur d'agir contre la responsabilité pénale du donneur d'ordre.

« mettant, pour une durée qu'il connaissait, son chauffeur et son camion à la disposition de l'affréteur, il lui appartenait de se renseigner sur les opérations à effectuer et de prendre, le cas échéant, toute mesure d'organisation interne pour doubler l'équipage »³⁶.

Cet attendu revient à dire que le loueur d'un véhicule avec chauffeur conserve son obligation de contrôle des opérations. Le donneur d'ordre peut alors se retrancher derrière son rôle de simple client.

Aujourd'hui la jurisprudence apporte des exemples de Co-responsabilité³⁷ « co-responsabilité : un donneur d'ordre condamné ».³⁸ La condamnation d'un donneur d'ordre peut porter sur sa capacité à inciter à l'infraction. Comme par exemple en réservant des billets de train retour pour le chauffeur qui ne lui permettent pas de respecter la réglementation en vigueur.

Le décret de « coresponsabilité pénale » texte alors en vigueur a été abrogé, (son article 2 étant devenu aujourd'hui **l'article R. 212-2 du Code de la route**). Sur le fondement de ce décret un chef d'entreprise a été condamné pour avoir accepté de « faire effectuer par son chauffeur un transport assorti d'un impératif de livraison incompatible avec le respect des dispositions du règlement 3820/85 »³⁹.

L'ensemble du chapitre 1 permet de mettre en évidence la responsabilité du dirigeant par rapport à celle de ses préposés. Le dirigeant de droit peut essayer de prouver l'existence d'un dirigeant de fait.

³⁵ C. Toulouse, 10 octobre 1996 ; Jansou.

³⁶ CA Douai, 11 juin 1991, BTL 1991, p. 589, en extrait.

³⁷ BTL, n°2747 06/04/1998.

³⁸ Cass. crim., 17 février 1998 .

³⁹ Cass. crim., 26 mars 1996, no 95-80.526, Bull. crim

Chapitre 2 : La qualité de dirigeant.

Section1 : Le statut du dirigeant.

Le premier objet de cette section est de distinguer le dirigeant de droit du dirigeant de fait.

& 1 Les dirigeants de droit.

1.1. Le principe.

Comme il a été vu précédemment, l'article 121-2 du Code pénal, engage la responsabilité pénale des personnes morales leurs organes ou représentants qui agissent pour leur compte. C'est ce qui avait été abordé pour expliquer la responsabilité pénale des personnes morales.

Dans les sociétés anonymes à conseil d'administration, le président du conseil d'administration et tous ceux qui ont été investis de fonctions de gestion et de direction peuvent voir leur responsabilité pénale engagée.

Dans les sociétés de directoire, les membres du directoire et le directeur général unique sont aussi responsables pénalement. Pour les sociétés à responsabilité limitée c'est le gérant qui supportera la sanction pénale.

Sont exclus de la qualification de gérant de droit :

- Les membres du conseil de surveillance des sociétés à directoire.
- Les commissaires aux comptes, qui ne participent pas à la gestion⁴⁰.
- Les directeurs salariés de la personne morale.

Il est à noter que lorsque l'infraction est imputable à un chef de service ayant un certain pouvoir de direction ce dernier peut limiter sa responsabilité grâce à la délégation de pouvoir, ceci fera l'objet de notre deuxième section.

1.2. Le retrait ou démission du dirigeant.

Le dirigeant de l'entreprise démissionnaire peut être poursuivi pour les faits antérieurs à sa démission⁴¹. Comme le démontrait l'arrêt de la Poste, si les faits sont postérieurs alors on ne peut pas rechercher la responsabilité du dirigeant. De même, pour le retrait de ses fonctions ou pour la révocation. A condition que la cessation soit effective.

⁴⁰ Cass. Crim. 9 mai 1978-Bull. CNCC 1978-193, note E. de Pontavice

⁴¹ C. Toulouse, 10 octobre 1996 ; Jansou.

1.3. La responsabilité du dirigeant de droit dans le cas de l'existence d'un dirigeant de fait.

L'absence d'activité du gérant de droit qui a abandonné la gestion effective à un gérant de fait ne supprime pas sa responsabilité pénale. En effet, il continue à être responsable pénalement de la société. Dès lors qu'il a accepté ses fonctions, le dirigeant de droit est tenu à une surveillance et à un contrôle sérieux de la société.

Il convient de rappeler que « La responsabilité pénale du chef d'entreprise ou de toute personne chargée à un titre quelconque de la direction ou de l'administration d'une entreprise et agissant en tant que commettant » peut se trouver engagée à un double titre :

Faute positive personnelle, sur le fondement soit de l'article 3 bis de l'ordonnance no 58-1310 du 23 décembre 1958 ... , soit de l'article R. 121-2 du Code de la route [...] dans l'hypothèse d'instructions incompatibles avec le respect de la réglementation ... ;

Faute d'abstention (voir no 1159), sur le fondement, là encore, de l'article 3 bis de l'ordonnance no 58-1310 du 23 décembre 1958. »⁴²

De ce fait la responsabilité du dirigeant peut être engagée que ce soit le dirigeant de droit ou de fait.

⁴² Lamy,

& 2 Les dirigeants de fait.

2.1. Définition.

L'article L. 241-9 du Code de commerce et les articles L. 246-2 et L. 245-16 du même Code définissent le dirigeant de fait comme « une personne qui, directement ou par personne interposée, aura, en fait, exercé la gestion d'une société [...] sous le couvert, ou au lieu et place de son représentant légal.

Le capacitaire engage sa responsabilité. Toutefois, lorsque le dirigeant de fait exerce une action qui prive de ses pouvoirs de direction et de contrôle le dirigeant de droit, ce dernier peut revendiquer une certaine impunité.

La réglementation détermine la responsabilité du dirigeant peut importe son statut juridique. « Le terme entreprise figurant à l'article 15 du règlement n°3820/85 CEE du 20 décembre 1985 vise « un sujet de droit autonome, quelle que soit sa forme juridique, qui (...) a le pouvoir d'organiser et de contrôler le travail des conducteurs ». Selon la formulation très large de l'article 3 bis de l'ordonnance précitée, les poursuites peuvent valablement être dirigées contre un gérant de fait»⁴³ Le dirigeant de fait devient donc responsable.

2.2. Un dirigeant de fait n'est responsable que s'il assume la direction effective de l'entreprise.

Toutefois, il n'encourt une responsabilité pénale que s'il a agi en totale indépendance, sans être soumis à une quelconque subordination aux dirigeants de droit. L'arrêt de la cour de cassation du 20 juin 2002, montre qu'un père qui se retire des affaires et laisse son fils comme dirigeant de droit ne supprime pas la responsabilité pénale qui pèse sur le père en qualité de dirigeant de fait. En effet, c'est lui qui continuait de passer les contrats et de prendre les décisions⁴⁴.

Le dirigeant de fait n'encourt une responsabilité pénale que s'il bénéficie d'une grande autonomie de gestion. Il doit s'agir d'une participation active et positive, « exercée en toute indépendance et souveraineté, qui ne saurait consister en des suggestions, conseils, ou recommandations⁴⁵ ».

⁴³ Lamy, tome 1.

⁴⁴ Cass. crim. 20 juin 2002 ; J.

⁴⁵ Cass. Com. 23 mars 1971-Bull. civ. IV n°91.

2.3. Le pouvoir du dirigeant de fait doit posséder un caractère continu et régulier. L'activité du dirigeant de fait ne doit pas se limiter à de simples actes d'exécution de mesures décidées par le dirigeant de droit, mais elle doit revêtir un caractère continu et régulier⁴⁶.

Le dirigeant de droit peut donc s'exonérer de sa responsabilité pénale au dépend du dirigeant de fait. Toutefois, la constitution de la preuve de l'existence d'un dirigeant de fait et de sa responsabilité n'est pas chose facile. Dans le but d'approfondir ces situations où le chef d'entreprise est en retrait dans l'exploitation de l'activité il convient donc de s'intéresser aux diverses formes de la délégation de pouvoir et à la réalisation de transport par l'intermédiaire d'autres entreprises.

⁴⁶ CA, Paris 7 octobre 1997 : Bull. Joly 1998 n°55.

Section 2 : Le cas de la délégation et la réalisation de transport par l'intermédiaire d'autres entreprises.

Le dirigeant n'est responsable pénalement que de ses actes. Ceci dans les limites définies par la Faute d'abstention. Il y a donc deux cas où ce dernier semble a priori exonéré de sa responsabilité. Ce sont les cas de la délégation de pouvoirs et des transports exécutés par d'autres entreprises.

Cependant, comme en atteste la jurisprudence citée ci-dessous le chef d'entreprise conserve souvent tout ou partie de sa responsabilité pénale.

§ 1. La délégation de pouvoirs.

1.1 La délégation de pouvoirs du chef d'entreprise peut l'exonérer au dépend du subordonné.

« Si, en principe, le chef d'entreprise assume personnellement la responsabilité des infractions qui lui incombent en droit, cette responsabilité peut être déléguée lorsqu'il s'agit d'entreprises importantes et hiérarchisées ou géographiquement dispersées »⁴⁷⁴⁸.

La charge de la preuve appartient au dirigeant qui doit apporter la preuve qu'il a délégué la direction de la société à un préposé investi de l'autorité et des moyens de prise de décisions nécessaires à sa fonction. Dans ce cas sa responsabilité pénale est transférée à son subordonné.

1.2. Le chef d'entreprise personnellement étranger à l'infraction peut obtenir sa relaxe en apportant la preuve qu'il a délégué ses pouvoirs à une personne pourvue de la compétence, de l'autorité et des moyens d'action nécessaires

Sur les moyens de cette délégation de pouvoirs des chefs d'entreprises ont été relaxés des chefs d'accusation suivants : absence de triangle de présignalisation à bord d'un véhicule⁴⁹, pneus lisses⁵⁰ ; défaut de visite technique⁵¹. « Le procédé étant admis en matière de

⁴⁷ Lamy, 1077.

⁴⁸ (Ceci sera traité dans le prochain §2)

⁴⁹ CA Paris, 30 nov. 1961, BT 1962, p. 108. no 1985 jur n°1.

⁵⁰ CA Paris, 3 mai 1967, BT 1967, p. 217 ; CA Paris, 9 nov. 1972, BT 1972, p. 439 ; voir également Cass. crim., 20 mai 1969, BT 1969, p. 275, cassation d'un arrêt pour n'avoir pas répondu à l'argument tiré par le chef d'entreprise d'une délégation à un préposé qualifié. no 1985 jur n°2.

⁵¹ CA Paris, 31 janv. 1974, BT 1974, p. 127 ; TGI Seine, 16 nov. 1966, BT 1967, p. 84. no 1985 jur n°3.

réglementation sociale, une délégation de pouvoirs régulière transfère la responsabilité pénale des infractions du chef d'entreprise au subordonné *bénéficiaire* »⁵².

§ 2. Les conditions de la délégation de pouvoir.

2.1. Elles reposent sur des conditions de fond.

La délégation de pouvoir doit être justifiée par **l'importance de l'entreprise**. Un chef d'entreprise a été condamné pour défaut de visite technique au motif que l'entreprise n'était pas « d'une importance telle que le directeur ne puisse assurer le fonctionnement de ses divers services administratifs⁵³ ».

En outre, la délégation de pouvoir doit être bien **réelle** et correspondre à une situation effective dans l'entreprise. Il ne peut s'agir d'un délégataire fictif. Le dirigeant doit donc prouver la réalité de la délégation « par exemple par la production de contrats de travail ou de notes de services dûment émargées par leurs destinataires⁵⁴ ».

Elle doit être expresse⁵⁵. Le délégataire doit donner son accord. Il ne peut être contraint d'accepter. La délégation est donc acceptée par le délégataire⁵⁶ et, bien entendu, antérieure aux faits poursuivis⁵⁷.

Elle ne peut intervenir qu'au profit d'un subordonné qualifié, se situant à un certain rang dans la hiérarchie.

2.2. Les conditions de formes de la délégation.

Il n'en existe pas réellement. Toutefois, il est possible d'identifier des conditions de formes qui seraient souhaitables.

La rédaction d'un écrit bien que non obligatoire permet d'attester de la délégation de pouvoirs. Celui-ci peut prendre la forme d'un avenant au contrat⁵⁸.

⁵² Lamy, voir no 2020 Jur. 5.

⁵³ Cass. crim., 3 janv. 1964, BT 1964, p. 56.

⁵⁴ voir no 1985 Jur. 5, CA Paris, 7 oct. 1972, BT 1972, p. 385 ; même sens : Cass. crim., 2 oct. 1985, no 82-92.125, BT 1986, p. 280 ; CA Dijon, 27 janv. 1983, Martin c/ Ministère public, délégation insuffisamment précise, P-DG d'une société de 400 salariés condamné pour surcharge et non-présentation de disques.

⁵⁵ Ce qui suppose d'abord qu'elle ressorte d'un écrit émanant du chef d'entreprise lui-même et non pas du « bénéficiaire » : Cass. crim., 2 oct. 1985, BT 1986, p. 280.

⁵⁶ CA Paris, 2 déc. 1972, BT 1972, p. 487 ; CA Paris, 14 déc. 1977, BT 1978, p. 116 ; CA Dijon, 27 janv. 1983, Martin, délégation insuffisamment précise.

⁵⁷ Cf, l'exemple de la Poste cité précédemment.

⁵⁸ On trouve dans le Lamy tome 1, 2087.

2.3. Les limites des effets de la délégation.

Le délégataire est responsable de ses fautes personnelles dans les limites de sa délégation. Si le fait qui constitue le délit se situe en dehors de sa mission alors c'est le chef d'entreprise qui reste responsable. En revanche, délégation écartée dans Cass. crim⁵⁹, 7 mars 1995, no 94-81.456, Flayac, Lamyline, le subordonné « ne disposant pas de la maîtrise de la gestion des opérations de fret et la preuve n'étant pas rapportée qu'il participait de manière active au contrôle des ordres de son employeur pour en vérifier l'éventuelle pertinence eu égard aux dispositions légales » ; de même dans CA Rouen, ch. corr., 25 janv. 1996, Larchevêque. De même manière si le dirigeant a participé à la réalisation de l'infraction il demeure responsable. La délégation n'empêche pas la coresponsabilité dirigeant et délégataire.

7 mars 1995, no 94-81.456, Flayac, Lamyline⁵⁹

§ 3. Les transports exécutés par d'autres entreprises.

Ce cas de figure semble exonérer totalement la responsabilité de l'entreprise initiale. Toutefois, il est intéressant d'approfondir différents cas. La location de véhicule, la sous-traitance, la commission de transport.

3.1. La responsabilité du loueur.

Dans le cas de la location de véhicule avec chauffeur il convient de distinguer la responsabilité du loueur et du locataire.

Le locataire possède la maîtrise des opérations de transport il sera donc responsable pénalement si son organisation des tournées poussent le chauffeur à ne pas respecter la réglementation. En atteste un locataire condamné pour avoir, par note, fixé des horaires de livraison impératifs au chauffeur⁶⁰.

Le propriétaire de la carte grise supporte une présomption de responsabilité⁶¹. Le loueur a donc la charge de prouver qu'il n'a pas réalisé l'infraction.

Cependant, l'article L. 121-2 alinéa 2, du Code de la route consacré au stationnement, précise qu'en cas de bail, la présomption tombe sur le locataire, à charge pour lui d'établir un cas de force majeure ou la véritable identité du conducteur. Pour ce qui est, en revanche, des infractions à la vitesse/signalisation, le texte n'envisage pas le louage : c'est une circulaire du 16 juin 2000 qui règle le cas du crédit-bail et de la location longue durée. Elle précise que lorsque les noms du loueur et du locataire figurent sur le certificat d'immatriculation, c'est le preneur qui est supposé être conducteur et donc auteur de l'infraction.

3.2 De manière générale le locataire a une obligation d'organisateur de transport. De même, la cour de cassation a retenue la responsabilité délictuelle du locataire avec une condamnation à trois mois de prison avec sursis, pour homicide involontaire, en effet, le chauffeur du véhicule pris en location s'étant assoupi au volant suite à une durée de conduite hors normes et étant décédé dans l'accident consécutif⁶².

L'arrêt de la CA Paris, 4 févr. 1991 a condamné un loueur pour n'avoir produit aucun élément d'où il résulterait des instructions du locataire incompatibles avec le respect de la réglementation.

Toutefois la responsabilité pénale porte prioritairement sur le loueur. Le chauffeur reste son préposé. De ce fait, il appartient au loueur de prendre toutes dispositions utiles en vue du

⁶⁰Cass. crim., 11 févr. 1986, no 85-91.101, BT 1986, p. 350, Lamy, no 2024 JUR 3

⁶¹ BTL n°2940 13/05/2002 (Cass. crim., 20 mars 2002 ; Mercedes Benz Charterway)

⁶² Cass. crim., 15 nov. 1995, Bull. crim., no 351, p. 1017, Lamy, no 2024 JUR 3.

respect de la réglementation des temps de conduite et de repos et, en cas d'infraction. Le loueur ne doit pas par exemple accepter de fournir un chauffeur pour une durée inférieure à celle nécessaire au temps de conduite. Dans le cas contraire il peut voir sa responsabilité pénale engagée pour dépassement des temps de conduite⁶³. La décision de la cour de cassation va dans ce sens, se référant au contrat type de location : « la durée de mise à disposition du personnel de conduite doit être compatible avec le respect de la réglementation⁶⁴ ». Le locataire peut difficilement savoir si le chauffeur qui se présente à lui vient de conduire sur un long trajet si son temps de repos a été respecté. Bien sur, le cas de la location pour longue durée peut modifier la responsabilité du locataire.

De plus, le chronotachygraphe, l'emploi de disques, la présentation des disques requis lors d'un contrôle de police sont sous le contrôle du loueur. Toutes ces infractions incombent au seul loueur, soit à titre personnel, soit à travers son chauffeur.

3.3. Surcharge d'un véhicule loué avec conducteur

La responsabilité pénale de l'infraction de dépassement du PTAC du véhicule incombe, en principe, au locataire.

Toutefois le calcul de la charge à l'essieu plus complexe à établi que la simple lecture du PTAC incombe aussi au chauffeur. Ce dernier reste le préposé du loueur. Son employeur peut donc voir sa responsabilité pénale engagée par ricochet.

On peut aussi envisager la faute directe du loueur. A titre d'exemple, un « loueur qui, d'accord avec le locataire, avait admis que le PTAC du véhicule puisse être dépassé de 10 % a été condamné pour homicide par imprudence à la suite du renversement du camion sur une voiture de tourisme »⁶⁵.

63 Voir, à titre d'exemple, CA Paris, 4 févr. 1991, BTL 1991, p. 290 ; CA Nancy, 28 mars 1978, BT 1978, p. 442, poursuites dirigées contre le loueur pour dépassement des temps de conduite d'un véhicule donné en location de longue durée avec chauffeur, JUR. 2.

64 Cass. crim., 18 juill. 1995, no 94-81.966, Moreau, voir, Lamy no 2024 Jur. 1.

65 Cass. crim., 3 mai 1977, no 76-92.127, BT 1977, p. 335, tous rendus à propos de surcharge.

3.4 Le contrat de sous-traitance.

Le contrat type sous-traitance est un contrat par lequel, « une personne physique ou morale, l'opérateur de transport, contractuellement chargée de l'exécution d'opérations de transport, en confie de façon régulière et significative l'exécution en totalité ou en partie à une autre personne physique ou morale nécessairement transporteur public, ci-après dénommée le sous-traitant »⁶⁶.

La suite du texte insiste sur la responsabilité du sous-traitant. « Ce dernier, moyennant un prix librement convenu devant lui assurer une juste rémunération du service ainsi rendu, s'engage à mettre en oeuvre les moyens physiques et techniques ainsi que tous les services nécessaires pour en assurer la complète réalisation, **sous sa propre responsabilité** pour la partie qui lui est confiée, conformément aux dispositions de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982, ainsi que des textes pris pour son application »⁶⁷

Il est donc possible de supposer que l'entreprise qui a recourt à la sous-traitance se voit donc mise à l'écart de toute poursuite pénale qui résulterait d'un délit réalisé par son sous-traitant. En pratique la responsabilité pénale du transporteur peut être recherchée s'il ne respecte pas les conditions minimales de prix fixés abusivement bas, ne permettant pas de couvrir les charges et les frais énumérés par la loi 92-1245 du 21/12/1992. Ceci sera traité dans le premier paragraphe de la première section, (le droit pénal de la concurrence), du second chapitre de la deuxième partie.

3.5. La commission de transport.

Elle dispense l'expéditeur de toute responsabilité pénale car le commissionnaire a l'obligation d'organiser le transport. Le seul moyen d'engager la responsabilité serait de prouver une faute cachée. Ce peut-être une fausse déclaration du chargeur sur la qualité de la marchandise.

Toutefois, un texte spécial (le décret du 23 juillet 1992) permet de poursuivre le donneur d'ordre quand il a poussé « en connaissance de cause » à l'inobservation de la durée maximale de conduite quotidienne, au dépassement du temps de travail, à la surcharge ou à un excès de vitesse. Mais il ne s'agit que d'une simple contravention de 5e classe, passible de 10 000 F⁶⁸ d'amende.

Le donneur d'ordre peut également faire l'objet de poursuites comme complice d'un délit d'homicide ou blessures involontaires, voire d'une mise en danger, s'il a provoqué l'infraction par ordre, abus d'autorité ou de pouvoir, dons, promesses ou menaces.

⁶⁶ (D. no 2001-659, 19 juill. 2001, JO 22 juill., p. 11846), article 1^{er}.

⁶⁷ Ibid.

⁶⁸ Soit : 1524€.

De même l'expéditeur, peut voir la mise en oeuvre de sa responsabilité, sur le plan pénal comme sur le plan civil. Ceci implique la constatation préalable qu'il a commis une faute. Celle-ci, pouvant consister simplement en une « maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité⁶⁹ »

⁶⁹ (NC pén., art. 221-6 ; voir également LOTI, art. 9, al. 2).

En somme cette première partie avait pour objet de mettre en évidence, d'une façon générale, la responsabilité pénale est l'obligation de répondre des conséquences de ses actes qui portent sur le transporteur. En droit pénal, la responsabilité consiste en l'obligation de répondre de ses actes délictueux en subissant les sanctions pénales prévues par la loi. Alors qu'en droit civil, c'est l'obligation de réparer le préjudice causé, soit par son fait personnel, soit du fait des personnes dont on répond, soit du fait des choses dont on a la garde.

En droit routier, à l'instar du droit commun la responsabilité pénale pèse sur l'auteur, coauteur, complice de l'infraction ou l'intéressé à la fraude.

Cependant, compte tenu du fait que les amendes ont un caractère prédominant, l'effet de sanctionner peut se voir transférer à des personnes physiques ou morales différentes de celles auxquelles la sanction a été infligée et qui y sont subrogées pour ce qui est des sanctions à caractère pécuniaire.

La définition du délinquant étant acquise il est souhaitable d'expliquer les principales infractions pénales qui portent sur celui-ci. Car ces infractions, leurs qualifications et leurs sanctions vont permettre de préciser l'importance de cette responsabilité pénale du transporteur routier.

DEUXIEME PARTIE : LES PRINCIPALES INFRACTIONS

PENALES EN TRANSPORT ROUTIER.

Les principales infractions :

Les infractions les plus courantes sont les insuffisances de repos et les excès de conduite. Même si les infractions sont imputables au chauffeur, la responsabilité pénale du chef d'entreprise est souvent engagée.

Le transporteur est susceptible d'être poursuivi sur la base de nouveaux délits. La « mise en danger de la vie d'autrui⁷⁰ » introduit par le nouveau Code Pénal peut être engagée par le biais d'un excès de vitesse en ville, à l'approche d'une école, qui caractérise la mise en danger, ou par la surcharge qui déséquilibre dangereusement un véhicule⁷¹. Une infraction au temps de repos/conduite peut déboucher sur une mise en danger. Les sanctions peuvent s'élever à 100 000 F⁷² d'amende et 1 an de prison. En outre, la responsabilité pénale de l'entreprise peut être engagée : elle paiera l'amende cinq fois plus cher et risque de se voir interdire (pour cinq ans au plus) l'exercice de son activité ou de faire l'objet d'une mesure de publication.

De même, la fraude aux équipements peut être source de poursuites pénales, avec les : chronotachygraphes et limiteurs de vitesses modifiés.

Il faut rappeler que les délits sont effacés au bout de trois ans à compter de leur commission (si, entre-temps, il n'y a pas eu d'acte de poursuite ou d'instruction qui interrompt la prescription).

Faute de pouvoir étudier exhaustivement les infractions pénales dont est passible le transport. Puis dans un second temps le chapitre 2 exposera le risque pénal du transporteur routier face à son environnement.

⁷⁰ C'est le fait d'exposer directement quelqu'un à un risque immédiat de mort ou blessures invalidantes parce qu'on a délibérément fait fi d'une règle de prudence et de sécurité.

Cette infraction est indépendante de tout accident : c'est le simple fait de mettre en péril autrui, même si finalement, il n'y a eu aucun dommage.

⁷¹ Cf l'affaire, Van Eetvelde.

⁷² 15244€

Chapitre 1 : La réglementation propre au transporteur routier.

Section 1 : La réglementation des activités de transport.

§ 1 Les conditions d'exercices.

L'inscription au registre des transporteurs est obligatoire pour effectuer un transport de marchandises pour compte d'autrui avec des véhicules d'au moins deux essieux.

L'exercice, par une entreprise non inscrite au registre est un délit punissable d'un an d'emprisonnement et de 15 000€ d'amende⁷³.

Pour s'inscrire au registre des transporteurs, une entreprise doit satisfaire trois conditions : la capacité professionnelle, la capacité financière et l'honorabilité.

1.1 La capacité professionnelle.

Pour les entreprises n'exploitant que des véhicules de PMA inférieur ou égal à 3,5t, l'un des dirigeants doit détenir un justificatif de capacité professionnelle. Pour celles qui possèdent des véhicules de PMA supérieur à 3,5t, l'un des dirigeants doit détenir un certificat de capacité professionnelle.

1.2 La capacité financière.

C'est une obligation qui porte sur les moyens financiers de l'entreprise. Pour satisfaire à cette condition l'entreprise doit posséder des capitaux propres ou des garanties qui correspondent aux montants suivants :

900€ par véhicule dont le PMA est inférieur ou égal à 3,5t et 9000€ pour le premier par véhicule dont le PMA est supérieur à 3,5t, pour les véhicules suivants, (dont le PMA est supérieur à 3,5t), le montant à détenir est de 5000€.

⁷³ Loi n°82-1153 du 30 déc. 1982 LOTI.

Décret n°99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises.

1.3. L'honorabilité professionnelle.

L'honorabilité est destinée à empêcher la direction d'entreprise de transport aux personnes ayant subi certaines condamnations pour délits liés à l'activité de transport ou de nature à interdire toute activité industrielle ou commerciale.

Cette condition doit s'appliquer à tous les représentants légaux de l'entreprise. De même elle doit être satisfaite par la personne physique qui assure la direction permanente et effective de l'activité de transport et qui doit répondre à l'obligation de La capacité professionnelle.

La condition d'honorabilité n'est pas remplie en cas :

- d'une condamnation des personnes précitées mentionnée au bulletin n° 2 du casier judiciaire entraînant une interdiction d'exercer une profession commerciale ou industrielle ; pour les ressortissants étrangers, même type de condamnation mentionnée dans un document équivalent ;
- de deux condamnations ou plus mentionnées au bulletin n° 2 du casier judiciaire ou, pour les ressortissants étrangers, dans un document équivalent, pour l'un des délits qui sont recensés dans le tableau ci-dessous.

Tableau récapitulatif des délits et de leurs sources juridiques.

Sources juridiques		Délits
Code de commerce	Loi n° 47-1	Condamnation définitive mentionnée au bulletin n° 2 du casier judiciaire pour vol, escroquerie, abus de confiance, recel...
Code de la route	L1 L2 L4 L9 L9-1 L19	Conduite en état d'ivresse Délit de fuite Refus d'obtempérer Défaut d'immatriculation du véhicule Modification du dispositif de limitation de vitesse d'un véhicule de transport routier Conduite malgré un retrait du permis de conduire
Code du travail	L 125-1 L 125-3 L 324-9 L 324-10 L 341-6	Fourniture illégale de main-d'œuvre à but lucratif (marchandage) 1 Prêt de main d'œuvre à but lucratif hors du cadre légal du travail temporaire Recours au service d'une personne exerçant un travail dissimulé 1 Exécution d'un travail dissimulé Emploi d'un étranger non muni d'une autorisation de travail salarié
Loi de finance n° 52-401	25 H	Exercice de l'activité de transporteur sans inscription au registre 1 Exercice de l'activité de loueur sans inscription au registre 1 Utilisation d'un titre de transport, périmé, suspendu, ou déclaré perdu Refus d'exécuter une sanction administrative Obstacle au contrôle Fausse déclarations (inscription au registre, délivrance de titres)
Ordonnance n° 58-1 310	3 3 bis	Falsification des documents de contrôle des conditions de travail Emploi irrégulier du dispositif destiné au contrôle des conditions de travail Obstacle au contrôle des conditions de travail
Loi n° 75-1 335	Art4	Transport routier de matière dangereuse dont le transport n'est pas autorisé Transport routier de matière dangereuse à l'aide de matériel n'ayant pas satisfait aux épreuves et visites obligatoires.
Loi n° 75-633	Art 24	Élimination des déchets et récupération des matériaux
Loi 92-1445 modifiée	Art. 3	Rémunération de transport routier de marchandises à un prix ne couvrant pas les charges légales
Loi n° 95-96 modifiée	Art. 23-1	Prix anormalement bas ne couvrant pas les charges réelles

Pour de plus larges informations on peut se référer au décret des titres administratifs et des documents de transport Selon son *article 10 - L'inscription au registre donne lieu à la délivrance par le préfet de région de l'un des deux types de licences suivants :[...]*

a) une licence communautaire ...

b) une licence de transport intérieur lorsque les véhicules n'excèdent pas [...]

De l'ensemble de ces qualités découlent des obligations.

Le transporteur a une obligation de contrôle du chargement sous l'angle de la sécurité de la circulation.

Le transporteur doit s'assurer que le chargement n'est pas de nature à compromettre la sécurité de la circulation⁷⁴.

« Quoi qu'il en soit, si le chargement lui paraît présenter un danger pour la sécurité de la circulation, le transporteur doit demander qu'il soit refait dans des conditions satisfaisantes ou refuser la prise en charge des marchandises »⁷⁵.

L'exercice de l'activité peut être retirée à un chef d'entreprise⁷⁶.

⁷⁴ Lamy, tome 1, (contrat type « général », art. 7-2)

⁷⁵ Lamy, tome 1, *ibid.*

⁷⁶ BTL n° 2772 26/10/1998, Arrêt de la cour d'appel de Dijon (ch. corr.) du 26 novembre 1997

§.2 Les infractions à la réglementation de l'activité.

2.1. Imputation pénale des infractions

2.1.1 Excès de vitesse et infractions à la signalisation imposant l'arrêt des véhicules

« Infraction de conduite, l'excès de vitesse était, autrefois, tout naturellement imputé au seul conducteur ».⁷⁷

« Depuis la publication du décret no 92-699 du 23 juillet 1992, les poursuites peuvent, distributivement ou conjointement, être dirigées contre le chauffeur, son employeur ou le donneur d'ordre du transporteur ⁷⁸».

L'employeur engage sa responsabilité pénale si ses instructions sont incompatibles avec le respect des limitations de vitesse. Ce type de comportement peut conduire à une amende pouvant aller jusqu'à 1 500 €⁷⁹.

La loi du 18 juin 1999 relative à la sécurité routière⁸⁰ permet de déroger au principe de la personnalité des peines. C'est donc le propriétaire de la carte grise qui est responsable de l'amande découlant du délit enregistré.

Par ailleurs, il est important de noter que le propriétaire du véhicule n'est pas pénalement responsable de l'infraction. En conséquence, il n'y a ni inscription à son casier judiciaire, ni retrait de points.

2.1.2 Equipement ou entretien du véhicule

C'est le chef d'entreprise qui est responsable des infractions touchant à l'équipement ou à l'entretien du véhicule. Cela fait partie de l'obligation du transporteur d'organiser le transport dans le respect de la réglementation et de la sécurité publique. La responsabilité pénale du chef d'entreprise a été retenue pour des contraventions pour pneus lisses⁸¹, ou encore pour un véhicule qui n'avait pas été soumis à la visite technique dans le délai d'un an.

2.1.3 Chargement cause de dommage ou de danger

Pour ce type d'infraction c'est le conducteur qui est responsable selon le code de la route, art. R. 312-19 à R. 312-22. . Cependant, la responsabilité du chef d'entreprise peut être

⁷⁷ Lamy, tome 1, 1076.

⁷⁸ ibid

⁷⁹ C. route, art. R 121-1.

⁸⁰ L. no 99-505, 18 juin 1999, JO 19 juin, p. 9015.

⁸¹ Cass. crim., 6 mai 1964, BT 1964, p. 284 ; Cass. crim., 4 avr. 1991, no 90-84.303, Bertolami, Lamyline ; CA Poitiers, 6 sept. 1990, Bezombes.

recherchée sur le fondement du Code pénal en cas d'homicide, ou de blessures involontaires résultant d'un chargement mal réalisé⁸².

2.1.4 Stationnement

« C'est au titulaire de la carte grise qu'incombe le paiement de l'amende en cas de contravention aux règles du stationnement, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un cas de force majeure ou qu'il ne fournisse des renseignements permettant d'identifier l'auteur véritable de l'infraction (C. route, art. L. 121-2. Si le véhicule est immatriculé au nom d'une personne morale, la responsabilité pécuniaire incombe à son représentant légal (ou, solidairement, à ses dirigeants de droit ayant vocation égale à la représenter. En cas de véhicule loué, la responsabilité pèse, dans les mêmes conditions, sur le locataire »⁸³.

2.1.5 Circulation en période d'interdiction

L'infraction est imputée au chauffeur, selon l'article R. 411-19 du Code de la route.

2.1.6 Défaut d'équipement ou truquage du limiteur de vitesse

Le délit est imputé au « responsable de l'exploitation du véhicule », ou au préposé selon l'article L. 317-1 du Code de la route.

L'infraction est imputée au propriétaire ou au conducteur du véhicule, (C. route, art. R. 325-2).

2.1.7 Plaques et inscriptions

L'infraction est imputée au propriétaire ou au conducteur du véhicule (C. route, art. R. 317-2 et s.)⁸⁴.

2.2. Les sanctions des infractions.

2.2.1 Coresponsabilité possible du donneur d'ordre

Le décret no 92-669 du 23 juillet 1992, JO 24 juillet sanctionne le dépassement des limites de tonnage (PTAC, PTR...) suite à une fausse déclaration de poids par une contravention de 5e classe, passible d'une amende de 1 500 € au maximum, portée à 3 000 € en cas de récidive.

Le Code de la route est encore plus répressif : « Art. R. 121-4. - Le fait, pour tout expéditeur, commissionnaire, affréteur, mandataire, destinataire ou tout autre donneur d'ordres 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

⁸² Cass. crim., 28 sept. 1999, no 98-85.868, Lamyline, s'agissant en l'espèce d'une condamnation pour homicide involontaire, la chute du chargement mal arrimé ayant provoqué un accident mortel.

⁸³ Lamy, tome 1, 1076.

⁸⁴ Cass. crim., 9 juill. 1997, no 96-84.663, Bull. crim., no 270, p. 916.

d'un véhicule, un dépassement des limites de poids fixées par les articles R. 312-2, R. 312-4 et R. 312-6, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 5e classe.

Art. R. 121-5. - Le fait, pour tout expéditeur, commissionnaire, affréteur, mandataire, destinataire ou tout autre donneur d'ordres, 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 :

(...)

4° Des articles R. 312-2, R. 312-3 et R. 312-4, relatives aux limites de poids des véhicules » ;

(...)

est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe »⁸⁵.

2.2.2 Accident causé par une surcharge

La surcharge se traduit par le paiement d'une amende et éventuellement par une immobilisation du véhicule. Cependant, en cas d'accident causé par une surcharge le délinquant est susceptible d'être poursuivi au correctionnel pour homicide ou blessures involontaires, voire mise en danger délibéré d'autrui.

Le transporteur est responsable pénalement de ces infractions. Il lui appartient donc de tout mettre en œuvre pour éviter ce type de litiges⁸⁶.

Dans le cas où l'expéditeur a trompé le transporteur par une fausse déclaration de poids, le mettant hors d'état de constater la surcharge : sa responsabilité sera gravement engagée et pourra même être seule retenue.

⁸⁵ Lamy, tome 1, 1076.

⁸⁶ Cass. crim., 3 mai 1977, no 76-92.127, BT 1977, p. 335, à propos de surcharge.

Section 2 : La réglementation sociale.

§ 1 le temps de conduite.

Tous les conducteurs au sein de l'union européenne conduisant un véhicule destiné au transport de plus de 3,5 tonnes de PTAC ou de plus de 9 places, (conducteur compris), sont assujettis à la réglementation européenne des temps de conduite et de repos. Ces sont les règlements CEE/3820/85 et 3821/85 du 20 décembre 1985⁸⁷.

Le règlement CEE/3820/85 du 20 décembre 1985 statue sur les temps de conduite⁸⁸ sur la base de deux hypothèses : le simple équipage et le double équipage.

Il faut donc traiter successivement de ces deux cas.

1.1 Le simple équipage.

Art. 7-1⁸⁹ : « Après 4 heures et demie de conduite, le conducteur doit respecter une interruption d'au moins 45 minutes, à moins qu'il n'entame une période de repos. »

Art. 7-2 : « Cette interruption peut être remplacée par des interruptions d'au moins 15 minutes chacune, intercalées dans la période de conduite ou immédiatement après cette période, de manière à respecter les dispositions du paragraphes 1 ».

Sur une période donnée, on ne comptabilisera que les périodes de conduite à l'exclusion « autres travaux », « repos » ou « attente ». Le repos et les temps d'attente sont considérés comme des interruptions de conduite si cette interruption est d'au moins 15 minutes.

Dès que la somme des périodes de conduite dépasse 4 h 30, le conducteur doit s'arrêter. La durée de cet arrêt dépendra de la manière dont il a réparti ses interruptions de conduite.

La conduite domicile - travail avec le véhicule industriel est compri dans le temps de conduite. Si l'interruption de conduite a été fractionnée, on repart pour 4 h 30 de conduite dès que l'on additionne, en une ou plusieurs périodes, 45 minutes d'interruption de conduite après une

⁸⁷ Entrée en application en France le 29/09/1986, CEE/3820/85.

⁸⁸ Il est nécessaire de connaître certaines définitions pour bien comprendre le sens des articles. Un REPOS est toute période ininterrompue d'au moins une heure pendant laquelle le conducteur peut disposer librement de son temps. Le temps DE DISPOSITION est le temps d'attente à l'arrêt pendant lequel le conducteur reste à proximité de son poste de travail pour répondre aux instructions de son employeur ou des clients. Le TEMPS DE TRAVAIL est le temps pendant lequel le conducteur a une occupation effective autre que la conduite au service de l'employeur.

⁸⁹ Règlement CEE/3820/85 du 20 décembre 1985.

période de conduite continue. Ce qui revient à dire que le décompte de la durée de conduite continue repart à zéro à partir du moment où l'on a effectué 45 minutes de pause.

Exemple : Le tableau de marche d'un chauffeur au cours d'une tournée de livraison se présente ainsi : Après la pause détente, il a bien bénéficié d'une interruption de conduite cumulée de 0 h 20 + 0 h 25 = 0 h 45 ; il peut donc repartir pour une nouvelle période de conduite continue de 4 h 30 maximum. Notons qu'au cours de cette première période, il totalise 4 h 00 de conduite continue : 2 h 30 + 1 h 00 + 0 h 30 = 4 h 00.

Conduite journalière

Art. 6⁹⁰ - 1 : « La durée totale de conduite comprise entre deux repos journaliers ou entre un repos journalier et un repos hebdomadaire, dénommée ci-après «période de conduite journalière », ne doit pas dépasser 9 heures. Elle peut être portée à 10 heures deux fois par semaine. »

La période journalière étant une période de 24 h quelle qu'elle soit ; la durée de conduite journalière est égale à la somme des temps de conduite entre deux repos journaliers ou entre un repos journalier et un repos hebdomadaire ; Un conducteur peut donc conduire 9 heures par jour et il a une possibilité de 10 heures au maximum deux fois par semaine (consécutivement ou non).

1.2 Temps de conduite hebdomadaire

Art. 6.- 1 : « Après un maximum de six périodes de conduite journalière, le conducteur doit prendre un repos hebdomadaire tel que défini à l'article 8 paragraphe 3. La période de repos hebdomadaire peut être reportée à la fin du sixième jour si la durée totale de conduite au cours des six jours ne dépasse pas le maximum correspondant à six périodes de conduite journalière»

Un conducteur peut conduire au maximum 6 périodes consécutives. S'il utilise au maximum les possibilités de la réglementation, il pourra effectuer quatre périodes de 9 h de conduite et deux de 10 h soit au total : $4 * 9 + 2 * 10 = 56$ heures hebdomadaires. Mais alors, il risque d'entrer en contravention avec le droit du travail français qui limite la durée hebdomadaire de travail à 56 heures maximum pour les conducteurs longue distance et 48 h pour les autres.

Art. 6 - 2 : « La durée totale de conduite ne doit pas dépasser 90 heures par période de semaines consécutives »

⁹⁰ CEE/3820/85

Sur deux semaines, le conducteur ne pourra cumuler plus de 90 heures de conduite. Le calcul s'effectue semaines glissantes.

1.3 Le repos journalier

Art. 8 - 1. : « Dans chaque période de 24 heures, le conducteur bénéficie d'un temps de repos journalier d'au moins 11 heures consécutives, qui pourrait être réduit à un minimum de 9 heures consécutives trois fois au maximum par semaine, à condition qu'un temps de repos correspondant soit accordé par compensation avant la fin de la semaine suivante. »

L'expression « chaque période de 24 h » énoncée par l'article 8 § 1 doit donc être interprétée comme visant tout intervalle de cette durée qui débute au moment ou après une période de repos hebdomadaire ou journalier, moment où le conducteur actionne le tachygraphe.

Art. 8 - 7. : «Le repos journalier peut être pris dans un véhicule pour autant qu'il soit équipé d'une couchette et qu'il soit à l'arrêt. »

Art. 8- 1 (alinéa 2) : « Les jours où le repos n'est pas réduit conformément au premier alinéa, il peut être pris en deux ou trois périodes séparées au cours de la période de 24 heures, l'une de ces périodes devant être d'au moins 8 heures consécutives. Dans ce cas, la durée minimale du repos est portée à 12 heures. »

Dans le cas où le repos journalier est pris en deux ou trois périodes séparées, le calcul de la période de 24 h énoncée par l'article 8 § 1 doit commencer à la fin de celle dont la durée n'est pas inférieure à 8 h.

Art. 8 - 9 : « Par dérogation à l'article 8 paragraphe 1, au cas où, dans le domaine des transports de marchandises ou de voyageurs, un conducteur accompagne un véhicule transporté par ferry-boat ou en train, le repos journalier peut être interrompu une seule fois, pour autant que les conditions suivantes soient remplies :

- la partie du repos journalier prise à terre doit pouvoir se situer avant ou après la partie du repos journalier prise à bord du ferry-boat ou du train,
- la période entre les deux parties du repos journalier doit être aussi courte que possible et ne peut, en aucun cas, dépasser 1 heure avant l'embarquement ou après le débarquement, les formalités douanières étant comprises dans les opérations d'embarquement ou de débarquement. »

1.4 Repos hebdomadaire

Article 8:3. « Au cours de chaque semaine, une des périodes de repos visées aux paragraphes 1 et 2 est portée, à titre de repos hebdomadaire, à un total de 45

heures consécutives. Cette période de repos peut être réduite à un minimum de 36 heures consécutives si elle est prise au point d'attache habituel du véhicule ou au point d'attache du CEE/3820/85 conducteur, ou à un minimum de 24 heures consécutives si elle est prise en dehors de ces lieux. Chaque raccourcissement est compensé par un temps de repos équivalent pris en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine concernée. »

La semaine considérée est la semaine calendaire, c'est à dire la semaine qui commence le lundi à 0 heures pour se terminer à 24 heures le dimanche suivant. Nous avons ici une règle et son assouplissement.

Durée minimale de :	Durée minimale portée a :
45 heures consécutives au cours de semaine calendaire (ce temps comprend à la fois le repos hebdomadaire et le repos journalier accolé).	•36 heures consécutives si le repos hebdomadaire est pris au point d'attache habituel du véhicule ou du conducteur 24 heures consécutives s'il n'est pas pris à ce point.

Cette règle pose deux problèmes particuliers : Le chevauchement du repos hebdomadaire sur deux semaines et le régime de compensation des réductions.

- Chevauchement du repos hebdomadaire sur deux semaines

Un repos pris en fin de semaine (samedi, dimanche) peut se prolonger sur le début de la semaine suivante (lundi par exemple). Dans ce cas le repos hebdomadaire peut être rattaché à l'une ou l'autre des semaines concernées.

- Compensation des réductions : Ces réductions font l'objet d'une compensation temps pour temps, prise en bloc avant la fin de la 3eme semaine suivant la semaine considérée. Ce temps de repos, reporté, doit être rattaché à un autre repos d'au moins huit heures, accordé sur la demande du conducteur, soit au lieu de stationnement du véhicule, soit à son point d'attache.

1.5. Le double équipage

Article 8 -2. « Pendant chaque période de 30 heures dans laquelle il y a au moins deux conducteurs à bord d'un véhicule, ceux-ci doivent chacun bénéficier d'un repos journalier d'au moins 8 heures consécutives.»

Les règles générales s'appliquent dans leur ensemble sauf en ce qui concerne le repos quotidien.

- Chaque membre d'équipage doit bénéficier d'au moins 8 heures consécutives de repos au cours de chaque période de 30 heures ;
- Ce repos doit être pris à l'arrêt ;
- Le repos en couchette est considéré comme du repos effectif à la condition que le véhicule soit à l'arrêt.
- Lorsque le premier conducteur conduit, le temps passé par le second conducteur à bord du véhicule en qualité de passager est considéré comme un temps de mise à disposition. À ce titre, il interrompt donc la conduite continue sans qu'il soit nécessaire d'immobiliser le véhicule, sinon pour l'échange des conducteurs ;
- La conduite alternative (changement de conducteur toutes les 4 heures 30) permet d'envisager une amplitude maximum d'emploi du véhicule de 22 heures dont 20 heures au plus pour la conduite si les conducteurs usent de la possibilité qui leur est accordée de conduire 10 heures au plus deux fois par semaine.

Le conducteur, en position d'attente, peut se mettre dans la couchette pendant que le véhicule roule. Comme le précise la définition suivante : article 15⁹¹ - 3 « [...] le temps de disponibilité, à savoir : [...] le temps passé à côté d'un conducteur pendant la marche du véhicule ; [...] le temps passé sur une couchette pendant la marche du véhicule. »

⁹¹ CEE 3821/85

Il est pratique de regrouper l'ensemble des dispositions principales du Règlement social CEE/3820/85 du 20.12.85 dans un tableau:

TABLEAU SYNOPTIQUE		
REGELEMENTATION EUROPEENNE DES TEMPS DE CONDUITE ET DE REPOS.		
Repos journalier minimal	- simple équipage :	11 heures consécutives par période de 24 heures, avec possibilité de réduction à 9 heures, trois fois par semaine avec compensation correspondante avant la fin de la semaine suivante, ou 12 heures avec fractionnement en 2 ou 3 périodes dont l'une d'au moins 8 heures consécutives.
	- double équipage :	8 heures consécutives par période de 30 heures
Repos hebdomadaire minimal		45 heures consécutives avec possibilité de réduction à : - 36 h au domicile ou au point d'attache du véhicule, - 24 h hors domicile ou point d'attache du véhicule, avec compensation correspondante obligatoire prise en bloc avant la fin de la 3eme semaine suivant la semaine concernée.
Conduite continue maximale :		4 heures 30.
Interruption minimale de conduite continue :		45 minutes fractionnables en 2 ou 3 périodes d'au moins 15 minutes minimum.

Conduite journalière maximale :	9 heures avec possibilité d'extension à 10 heures, deux fois par semaine.
conduite hebdomadaire maximale :	56 heures sur 1 semaine isolée de 6 jours de conduite. 90 heures calculées sur 2 semaines consécutives.

§ 2 Les infractions aux temps de conduite ou à la réglementation sociale.

Les contraventions aux temps de conduite/repos ne sont pas visées par le Code de procédure pénale qui parle exclusivement d'infractions au Code de la route ou à la réglementation des transports.

Cette rubrique est celle qui intéresse le plus les professionnels car c'est le non respect de cette réglementation qui conduit les transporteurs routiers à commettre des infractions. C'est justement la source de la plus part des contraventions.

2.1 Les sanctions.

Les infractions sont punies :

soit d'une amende de 1 500 €, portée à 3 000 € en cas de récidive dans le délai d'un an (contravention de 5e classe), pour non-respect des dispositions relatives aux repos récupérateur et compensateur ainsi qu'aux durées maximales de temps de service ; soit d'une amende de 750 € (contravention de 4e classe)⁹².

La falsification des documents ou le refus de les présenter (délict)⁹³, peut être puni d'un an d'emprisonnement et d'une amende de 30 000 €⁹⁴.

La responsabilité pénale des infractions à la durée du travail remonte naturellement au chef d'entreprise, c'est-à-dire, dans le cadre d'une personne morale, à son représentant légal.

Ceci en l'absence d'une délégation de pouvoir qui transfère la responsabilité pénale de l'infraction à son titulaire. L'employeur ou le délégataire est passible d'une amende de 1 500 € (3 000 € en cas de récidive) s'il donne, directement ou indirectement, à un de ses chauffeurs des instructions incompatibles avec le respect⁹⁵ : de la durée quotidienne du travail dans les entreprises de transport routier

Bien sur le non respect de la réglementation s'il conduit à la mise en danger d'autrui va encourir les mêmes sanctions pénales qui conduisent à un jugement au tribunal correctionnel.

⁹² décret no 83-40 du 26 janvier 1983.

⁹³ BTL, n°2882 26/02/2001, Arrêt de la Cour de cassation (ch. crim.) du 16 janvier 2001, M. Cotte, président ; M. Desportes, conseiller rapporteur B.

⁹⁴ Ord. no 58-1310, 23 déc. 1958, art. 3, modifié par la loi relative à la sécurité et à la modernisation des transports.

⁹⁵ Article R. 121-2 du Code de la route.

L'arrêt de la cour de Cass. crim., 15 novembre 1995 ; Bernard⁹⁶ fait jurisprudence. En effet, même si pour cause de non rétroactivité de la loi la décision de la cour d'appel a été cassée, sur le principe l'idée reste. Le transporteur ou locataire est responsable des dépassements d'horaires de ses salariés.

2.2 la nécessité d'une loi pour établir des sanctions pénales. Il n'y a pas rétroactivité des lois sauf en matière pénale dans le cas où les nouvelles lois sont plus souples. Cependant, la jurisprudence montre qu'il existe des cas où des lois plus sévères agissent rétroactivement. Les juges s'appuient alors sur le principe qui dit que les lois peuvent être rétroactives dans le cas où elles respectent l'esprit de la loi antérieure.

Même en matière salariale il n'y a pas de sanction sans lois⁹⁷.

Dans le cas d'un accident d'un travailleur prêté par une autre entreprise, la société d'accueil est considéré alors pénalement responsable⁹⁸. Dans l'affaire de la société Sté Bonafini les poursuites sont dirigées contre la personne morale, déclarée pénalement responsable, sur le chef d'accusation ; « Blessures involontaires » fondé sur l'article L. 222-19 du Code pénal pour méconnaissance de l'obligation de sécurité. En laissant les conducteurs accomplir seuls une opération dangereuse, la société, par le fait de son représentant, avait failli à ces obligations. Elle est condamnée 3 811 euros (25 000 F) pour un délit qui est passible de 2 ans de prison et 30 490 euros (200 000 F) d'amende (celle-ci étant multipliée par 5 quand il s'agit d'une personne morale). La clémence de la cour provient certainement des imprécisions de la cour d'appel dans sa justification de sa décision.

Avec la réforme de 1994, le Code pénal a créé ce délit de risque (article L. 223-1) La Mise en danger d'autrui.

« Le fait d'exposer directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente par violation manifestement délibérée d'une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement » est puni d'un

⁹⁶ Cf, annexe 11.

⁹⁷ BTL, N°2894 21/05/2001 « messagerie : travail dissimulée ».

Arrêt de la Cour de cassation (ch. crim.) du 27 mars 2001, annexe 12.

⁹⁸ BTL, n°2925 28/01/2002

(Cass. crim., 11 décembre 2001 ; Sté Bonafini)

an de prison et de 15 245 euros (100.000 F) d'amende, la responsabilité pénale de la personne morale pouvant être mise en cause⁹⁹.

Dans le cadre de la non assistance à personne en danger le code pénal impose aux conducteurs d'intervenir. Dans le cas d'une mise en scène d'un accident, par des voleurs, ça démarche n'est pas assimilée à de l'imprudence mais à un cas de force majeure, même, pour des marchandises sensibles. C'est-à-dire si une personne à besoin de secours sur la voie publique le chauffeur doit lui porter secours même au risque de tomber dans un piège qui à pour but de dérober sa cargaison. C'est le cas d'un vol avec agression et mise en scène qui a été requalifié en cas de force majeure par la cour de cassation¹⁰⁰.

.....

⁹⁹ BTL, N°2925 28/01/2002, (C. Rouen, chambre correctionnelle, 12 mars 2001 ; Blondel).

¹⁰⁰ Arrêt de la Cour de cassation (ch. com.) du 29 mai 2001, cf annexe 12.

Chapitre 2 : Le droit pénal du transporteur routier face à son environnement.



Section 1 : Le droit pénal de la concurrence.

§ 1 La facturation et les documents de transports.

1.1 La facture constitue un document comptable établi par le vendeur d'un produit, ou d'une marchandise, ou le prestataire de services, dans lequel sont indiquées notamment, la nature et les caractéristiques de l'objet du contrat, les quantités, les conditions de vente et de remise, le prix et les délais de paiement.

L'obligation de facturer découle de l'ordonnance du 1^{er} décembre 1986, modifiée par une loi du 1^{er} juillet 1996, entrée en vigueur, le 1er juillet 1997 (articles L. 441-2 et 441-3 du Code de commerce), qui y assujettit toutes les activités professionnelles, les contrats passés entre professionnels, que ceux-ci soient producteurs, commerçants, artisans, prestataires de services, exportateurs ou importateurs.

Les intermédiaires professionnels, commissionnaires, mandataires, agents commerciaux, doivent établir les factures pour le compte de leurs mandants, au contraire des courtiers, qui n'ont fait que rapprocher les parties sans participer à la passation du contrat. Echappent au contraire à l'obligation de facturer l'échange et la remise de la marchandise en dépôt-vente, dans la mesure toutefois où le dépositaire ne fait qu'exécuter la mission qui lui a été donnée et ne se conduit pas en véritable maître de l'objet à vendre. Les exportateurs et importateurs opérant en France, même pour des opérations commerciales limitées à l'espace économique européen, peuvent être amenés à produire des factures, les obligations découlant de l'ordonnance de 1986 ne constituant pas une entrave à la libre circulation des marchandises autorisée par le traité de Rome (Cass. com. 18 juin 1998 : PIBD 1998, II P. 19).

Ceci s'explique car la facturation est un élément de la comptabilité des entreprises ; les dirigeants et les associés constituant les sociétés, sont normalement tenus d'assurer une transparence des comptes.

Le non établissement d'une facture est un délit punissable par le tribunal correctionnel d'une peine allant jusqu'à une amende de 75 000€.

Durant les formalités de dédouanement, le transporteur peut conserver des marchandises. Dans le cas d'une absence de destinataire le transporteur ne dispose pas d'une procédure simplifiée pour recouvrer les factures (l'autorisant, par exemple, à faire vendre « directement » le bien et à se payer sur le prix des marchandises).

Simple dépositaire, il doit faire reconnaître sa créance en justice en procédant par injonction de payer, puis exécuter la condamnation sur les biens stockés.

Le dépôt étant régi par la prescription de droit commun (10 ans, entre commerçants, sauf convention contraire) il a le temps d'introduire son action.

Afin d'éviter pareils ennuis, il lui suffit de stipuler dans ses conditions générales une clause de gage conventionnel qui lui permettra de faire vendre la marchandise aux enchères huit jours après signification au débiteur. En l'absence de destinataire, la tentation de fournir un document conforme aux attentes des services douaniers est grande. Toutefois, ce comportement reste un délit de création et d'usage de faux.

1.2 Les reproductions de la CMR.

Toute copie ou reproduction, même partielle, effectuée par quelque procédé que ce soit et sans le consentement écrit de l'auteur ou de ses ayants cause, constitue le délit de contrefaçon, qui sera poursuivi et sanctionné en vertu de la loi du 11 mars 1957 et des articles 425 et suivants du Code pénal.¹⁰¹

De même la contrefaçon du modèle déposé de la CMR est interdite. C'est alors une infraction grave.

« Il y a deux ans, un imprimeur de Lorient avait été condamné pour avoir reproduit la feuille de route éditée par le CNR, celui-ci ayant d'ailleurs demandé, à titre de réparation complémentaire, la publication de la décision rendue en sa faveur dans trois revues »¹⁰². En l'espèce, la condamnation était totalement justifiée, le tribunal s'étant fondé sur la propriété intellectuelle et plus précisément la contrefaçon.

Ce délit est constitué par la reproduction servile d'une oeuvre de l'esprit sans l'autorisation de son auteur. La contrefaçon est une infraction grave, punie de 150 000€ d'amende et deux ans de prison¹⁰³, sans préjudice de la responsabilité pénale de la personne morale et des

¹⁰¹ Edition Lamy, Bulletin des Transports et de la logistique. N° 2648 19/02/1996 « BT...help », informations.

¹⁰² BTL (1994, p. 844).

¹⁰³ L. 615-1 edt s.CPI

dommages-intérêts accordés à la victime (qui peut les demander soit à la juridiction civile, soit au juge répressif).

1.3 Sous-traitance et facturation.

La facturation doit respecter le prix minimum imposé à un sous traitant ce dernier ne doit pas être contraint de travailler à perte. Les tribunaux peuvent sanctionner lourdement les fautifs. En effet, la cour a condamné monsieur Jeantet Jacques pour avoir rémunéré son sous-traitant de juin 1995 à juillet 1996, à un prix abusivement bas, ne permettant pas de couvrir les charges et les frais énumérés par la loi¹⁰⁴.

Fait prévu et réprimé par la loi 92-1245 du 21/12/1992, et notamment par les articles 1er et 3. Mais ce problème renvoi plus aux pratiques anti- concurrentielles, c'est l'objet du prochain paragraphe.

¹⁰⁴BTL n°2811 30/08/1999.

§ 2 Les pratiques anti-concurrentielles.

L'article L. 420-6 du Code de commerce punit d'une peine de quatre ans d'emprisonnement et 75 000 € d'amende la personne physique, chef d'entreprise, dirigeant de droit ou de fait, qui a participé, de manière personnelle et déterminante, à la conception, à l'organisation ou à la mise en œuvre d'une pratique anti-concurrentielle, telle que les ententes illicites en vue de fausser les règles de la concurrence, les abus de position dominante, et la dépendance économique, ainsi que le recours à des prix anormalement bas (notion de prix « prédateurs » ajoutée par la loi Galland n° 96-595 du 1^{er} juillet 1996).

La réglementation a été étendue à toutes les activités de production, de distribution et de services, y compris celles qui sont le fait de personnes publiques, notamment dans le cadre de conventions de délégation de service public¹⁰⁵.

La finalité de cette législation est d'empêcher que certaines entreprises soient écartées du marché par des manipulations des prix, des pressions, restrictions, boycotts, des exclusions artificielles, et autres manœuvres déloyales.

2.1 Les prix anormalement bas.

Avant la loi de 1996, le prix prédateur était pour la jurisprudence « le prix de vente unitaire d'un produit inférieur au coût variable unitaire de lui-ci ».

La loi de 1996, qui a créé cette infraction, la définit comme la revente d'un prix inférieur au prix d'achat, et non au prix de revient ; cette loi ne permet d'ajouter, au prix d'achat résultant de la facture, que les taxes et les frais de transport.

L'article L. 420-5 du Code de commerce requiert deux éléments pour constituer l'infraction :

- les offres de prix ou pratiques de prix de vente aux consommateurs abusivement bas par rapport aux coûts de production, de transformation et de commercialisation ;
- ayant pour objet ou pouvant avoir pour effet d'éliminer d'un marché ou d'empêcher d'accéder à un marché une entreprise ou l'un de ses produits.

Le délit de prix abusivement bas, est caractérisé par deux textes :

¹⁰⁵ article L. 410-1 du Code de commerce/cf. Aéroport de PARIS-CA Paris, 8 février 2002, JCP.

La loi relative à la sous-traitance, (L. no 92-1445, 31 déc. 1992, JO 1er janv. 1993) et les Articles 23-1 et 23-2 de la loi sécurité et modernisation.

La loi relative à la sous-traitance concerne « les relations de sous-traitance dans le domaine des transports routiers »¹⁰⁶. Les Articles 23-1 et 23-2 de la loi sécurité et modernisation précisent les modalités d'action des services de contrôle.

La notion de prix abusivement bas se définit en transport par :

« Le prix manifestement trop bas se définit comme le prix insuffisant pour couvrir, à la fois : Certains postes du coût de revient du véhicule (carburant + entretien + amortissement ou loyer + frais de péage). Les frais entraînés par les obligations légales et réglementaires, notamment en matière sociale et de sécurité. Les frais de document de transport. Enfin, pour les entreprises unipersonnelles, la rémunération du chef d'entreprise.»¹⁰⁷.

2.2. Les sanctions juridiques des prix anormalement bas.

L'auteur de l'infraction s'expose à une amende pouvant aller jusqu'à 90 000 €. Il s'agit donc d'un délit passible du tribunal correctionnel. En cas de récidive le montant peut être porté à 150 000€, en outre, le tribunal peut ordonner l'affichage ou la diffusion de la condamnation.

Responsabilité pénale des personnes morales - La possibilité de rechercher la responsabilité pénale des personnes morales (sociétés, GIE, etc.) a été introduite en 1996. Les deux textes institutifs du délit de prix abusivement bas font usage de cette possibilité offerte par l'article 121-2 du Nouveau code pénal. Les personnes morales sont passibles d'une amende de 300 000€, ce montant est doublé en cas de récidive.

¹⁰⁶ L. no 92-1445, 31 déc. 1992, JO 1er janv. 1993, Lamy tome 1.

¹⁰⁷ Lamy tome 1.

Section 2 : Le développement des infractions en matière de pollution et d'environnement.

§ 1 Le principe.

1.1 Le principe de responsabilité

Le contentieux pénal, en ce qui concerne les entreprises et en matière de pollution et d'environnement, se situe bien évidemment en dehors de toute faute intentionnelle. L'infraction constituerait alors un crime ou un délit de droit commun général : sont en effet imputés soit à la personne physique (chef d'entreprise, dirigeant de droit ou de fait, salarié délégué de pouvoirs), soit à la personne morale (qui exploite l'entreprise), des faits de négligence, d'imprudence, d'inattention, qui contreviennent à la réglementation en vigueur.

Le développement croissant des nouvelles techniques, l'apparition de produits jusque-là méconnus, la sensibilisation de la population, par les médias, aux problèmes de la pollution, ont motivé un tel accroissement de la législation qu'il existerait, selon certains, plus de mille infractions liées à l'environnement ; mais nous ne pouvons, bien entendu, en faire qu'un inventaire succinct.

1.2 Les incertitudes - Le principe de précaution

Il existe des incertitudes scientifiques quant à l'origine de certaines maladies animales, ou pollutions, comme l'ont montré les récents débats en matière alimentaire ou en pollution maritime, lesquelles sont imputables, non seulement à une avancée insuffisante de la science, mais aussi à la longue durée d'incubation de certaines maladies (plusieurs années), à l'absence de traçabilité permettant de remonter la filière de la production, aux avis divergents ou mêmes contradictoires émis par les collègues d'experts (maladie de la vache folle, viande de porc à la dioxine, présence de listeria dans certains fromages ou charcuteries, etc.) ; des désordres se manifestent également quant à la consommation de viande aux hormones et des légumes génétiquement modifiés. Les pollutions en matière de transport routier sont fréquentes. On peut citer le cas d'une remorque contenant 18 tonnes de polyoxyéthylène, à destination de l'Espagne, et qui avait prit feu sur l'autoroute. Les fûts s'étant déversés, on avait constaté une destruction importante de la faune et de la flore sur 30 km.

« La préfecture des Vosges, ayant dépensé 533 616,62 F pour remédier à la pollution, obtient réparation du transporteur qui invoquait en vain la garde du véhicule, les dispositions de la CMR et... le fait des pompiers »¹⁰⁸.

Bien entendu, il est hors de question d'imputer au chef d'entreprise une pollution dont la preuve n'est pas scientifiquement apportée de manière indubitable. Mais, pour autant, les dirigeants de l'entreprise ne sont pas dispensés de se conformer aux décisions prises par l'administration pour satisfaire au « principe de précaution », que la loi Barnier justifie en ces termes : « l'absence de certitudes, compte tenu des connaissances scientifiques et techniques du moment, ne doit pas retarder l'adoption de mesures effectives et proportionnées visant à prévenir un risque de dommages graves et irréversibles, à un coût économiquement acceptable ». Cette définition a d'ailleurs été entérinée par la Cour de justice de la Communauté européenne.

En conséquence, l'inobservation des prescriptions constituant l'application du principe de précaution est susceptible de motiver des poursuites pénales au niveau de l'entreprise.

1.3- Les installations et activités classées insalubres et dangereuses

Une évolution très importante a été accomplie par la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976, qui définit désormais les « installations classées » comme celles qui présentent des dangers ou des inconvénients, soit pour la commodité du voisinage, soit pour la santé, la sécurité, la salubrité publique, soit pour l'agriculture, soit pour la protection de la nature et de l'environnement, soit pour la conservation des sites et des monuments.

Il s'agit donc d'un très vaste domaine, l'essentiel de la réglementation étant basé sur la nécessité de l'obtention d'une autorisation administrative pour la mise en place d'une installation « classée » dangereuse ou insalubre, ce qui implique l'existence de différentes sortes d'infractions définies aux articles 19 & 20 de la loi de 1976, telles que :

- 1°) le défaut d'autorisation de l'installation ;
- 2°) l'extension de celle-ci sans autorisation ;
- 3°) l'exploitation sous le couvert d'une autorisation caduque, ou en violation des injonctions de l'administration mettant l'entreprise en demeure d'y apporter certaines modifications techniques ;
- 4°) le refus d'exécuter une mesure de fermeture ou de suppression.

¹⁰⁸ BTL, n°2762, 20/07/1998, cour d'appel de Nancy (1re ch.) du 3 juin 1998
Sté de droit belge V.V.S. Trans BVBA Nationale et Internationale et autres contre l'Etat français

L'exploitation d'un dépôt de déchets industriels et d'ordures ménagères « en mélange », justifie la condamnation du dirigeant à 1 mois d'emprisonnement avec sursis et 50 000 F d'amende (plus la publication), dès lors que l'activité de triage permise par l'arrêté ne pouvait porter que sur de matériaux dont la collecte et le stockage étaient autorisés¹⁰⁹.

Les infractions entraînent une double responsabilité pénale : celle des personnes physiques, parmi lesquelles figurent éventuellement le chef de l'entreprise, les dirigeants de droit ou de fait, les salariés délégataires de pouvoirs, qui auront participé directement et personnellement à la commission de l'infraction et, d'autre part, celle des personnes morales qui exploitent l'entreprise et qui pourront être substituées, selon les circonstances, aux personnes physiques. L'article 308 de la loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992, modifiant la loi de 1976, y a ajouté un article 22-4 qui prévoit, à l'encontre des personnes morales, une peine d'amende quintuple de celle encourue par les personnes physiques (cf. art. 131-38 du Code pénal) et un certain nombre de peines accessoires ou complémentaires énoncées par l'article 131-39 du Code pénal. Cette mise en cause sur le plan pénal de la responsabilité des personnes morales n'est d'ailleurs pas la seule de son genre en matière de pollution et d'environnement ; elle est également prévue par la loi précitée du 16 décembre 1992, dans les mêmes termes, en matière de :

- pollution atmosphérique (art. 300 ajoutant un article 7-1 à la loi n° 61-842 du 2 août 1961);
- eau (art. 320 ajoutant un article 28-1 à la loi n° 92-3 du 3 janvier 1992).

La répression des atteintes à l'environnement, notamment la perte des eaux souterraines, l'évacuation des eaux résiduelles, et des émanations gazeuses, les substances dangereuses, etc., a été aggravée, tant sur le plan communautaire¹¹⁰ qu'en droit interne¹¹¹. Lorsque son établissement entre dans la catégorie des installations classées pour la protection de l'environnement, le chef d'entreprise doit, en demandant autorisation exigée par la réglementation en vigueur, prendre soin de produire, avec l'étude d'impact, un descriptif traitant les problèmes de pollution et d'environnement énumérés par l'article 3 du décret du 21/09/1977 modifié, ainsi que l'étude des dangers lorsque l'installation comporte la fabrication ou le stockage de substances dangereuses (cf. régime particulier des communes frontalières, art. 9-1 du nouveau décret de 1977).

¹⁰⁹ BTL, n°2823, 22/11/1998, Cass. crim., 28 septembre 1999 ; Vandamme.

¹¹⁰ directives CE. CONSEIL 96-61 du 24/09/1996, 96-82 du 9/12/96, 83-337 du 22 juin 1983 modifié par le n° 97-11 du 3 mars 1997

¹¹¹ décret 2000-258 du 20/03/2000 modifiant le décret 77-1133 du 21/09/1977 puis par l'application de la loi du 10/07/1976

Le chef d'entreprise pourra tenter de se prémunir contre les poursuites en consentant une délégation express, et spéciale à un chef de service, chargée de la prévention de la pollution de l'environnement.

1.4. Les risques planétaires et nucléaires

Une globalisation des risques est en cours à l'échelle planétaire, du fait que certaines prévisions (émissions de CO₂, réduction de la couche d'ozone, réchauffement de la température du globe, et des mers, etc.) ont un aspect quelque peu angoissant et tendent à légitimer l'institution d'un système international de prévention. Mais, en l'état, l'objet de la présente rubrique est seulement l'examen des réglementations applicables sur le territoire français, par les entreprises qui y sont installées.

En ce qui concerne l'énergie nucléaire, la France se trouve dans une situation particulière, le pourcentage de l'énergie nucléaire atteignant 80 % ; mais le nucléaire est presque partout en recul (ainsi, la Suède s'est prononcée pour une sortie du nucléaire). Le problème le plus épineux est celui des déchets radioactifs, du fait de la très longue durée des rayonnements qu'ils émettent et de l'importance de la protection nécessaire. L'enfouissement dans des anciennes mines ou en profondeur ne semble pas donner satisfaction et se heurte aux réactions hostiles de la population.

§ 2. Les poursuites pénales contre les chefs d'entreprise.

Avant de dresser l'inventaire (succinct) des infractions, il échoit de noter :

1°) que certains parquets envisageraient de distinguer entre la faute d'abstention, d'omission, d'imprudence, qu'ils sanctionneraient par la poursuite de la personne morale, et la faute intentionnelle, motivant la poursuite du dirigeant, personne physique, qui l'a commise ;

2°) que le dirigeant de l'entreprise, préalablement poursuivi, a la faculté de discuter d'abord de la régularité des procès-verbaux constatant les infractions ; la loi confie le pouvoir de le dresser, non pas seulement aux officiers et agents de police judiciaire, mais aussi, selon la matière, à des fonctionnaires auxquels est donnée une compétence spéciale et limitée (gardes-pêche, gardes-chasse, gardes des parcs nationaux, agents des douanes, des eaux et forêts, du génie rural, etc.). Les procès-verbaux sont soumis à un formalisme dont l'inobservation est cause de nullité ;

3°) que le chef d'entreprise dispose de la possibilité de se décharger de sa responsabilité pénale en délivrant une délégation de pouvoirs à un cadre de l'entreprise ;

4°) qu'en matière d'environnement, les textes légaux permettent généralement à des associations agréées de se joindre aux poursuites pénales, en tant que parties civiles ; elles peuvent même mettre en mouvement l'action publique, en saisissant soit le juge d'instruction, soit le tribunal par voie de citation directe.

Section 3 : Différentes infractions en matière d'environnement.

§ 1 - Les entraves au contrôle.

Pratiquement, tous les textes relatifs à la pollution et à l'environnement sanctionnent les entraves aux enquêtes et contrôles effectués par les agents chargés de constater les infractions ; le chef de l'entreprise est évidemment susceptible, de ce chef, de poursuites pénales, s'il a mis obstacle, directement ou indirectement, aux recherches ; les peines encourues s'élèvent à :

- pollution de l'eau (art. 25 loi du 3 janvier 1992) : amende de 50 000 francs et 6 mois d'emprisonnement ;
- pollution de l'air (art. 7 loi du 2 août 1961) : amende de 30 000 francs et 3 mois d'emprisonnement ;
- déchets industriels (art. 24-8 loi du 15 juillet 1975) : amende de 500 000 francs et 2 ans d'emprisonnement.

§ 2- Les différentes sortes de pollution.

2.1. La pollution atmosphérique et les odeurs.

La lutte contre les pollutions atmosphériques et les odeurs est organisée par une loi n° 61-842 du 2 août 1961, portant modification de la loi du 19 décembre 1917 ; il s'agit de ce qui incommode la population, compromet la santé ou la sécurité publique, nuit à la production agricole, à la conservation des constructions et monuments et au caractère des sites, ainsi que les pollutions de tous ordres causées par des substances radioactives. En principe, constituent des contraventions de police de 5e classe, punies d'une amende de 10 000 francs au plus (décret du 13 mai 1974, art. 13) le défaut de consultation de l'administration sur les projets d'installation d'importantes unités thermiques, la fabrication, la mise en vente, l'importation et l'exploitation d'appareils ou installations ne répondant pas aux spécifications techniques, et le non-respect des mesures prescrites dans les zones de protection spéciale.

En même temps qu'il prononce la condamnation, le tribunal de police prescrit l'exécution, dans un délai terminé, des travaux de mise en conformité avec la réglementation. Le chef d'entreprise qui n'exécute pas cette décision commet un délit (puni de 120 000 francs d'amende), et l'exécution des travaux aura lieu d'office, à ses frais ; en outre, l'arrêt des installations peut être prescrit. Le non-respect de cette interdiction de fonctionnement est sanctionné par une amende de 120 000 francs et six mois d'emprisonnement.

Ces délits ont pour conséquence de faire perdre la condition d'honorabilité nécessaire au capacitaire en transport. Toutefois, nous n'avons pas pour l'instant mis en évidence de telles décisions de justice. Cette sanction pénale reste donc aujourd'hui du domaine théorique.

Relèvent de la pollution atmosphérique les odeurs produites par les usines chimiques, les installations pétrolières, les fumées et les cendres émises par les cheminées et autres produits de combustion, le stockage de produits malodorants, les poussières diffusées par les carrières et cimenteries, voir les véhicules routiers... Lorsque la nuisance atteint une certaine extension géographique, interviendront les associations écologiques et les collectivités locales. Les remèdes existent (filtrage des fumées, par exemple), mais ils n'atteignent pas toujours une efficacité absolue.

2.2 - L'élimination des déchets et la récupération des matériaux

Le problème est traité par une loi n° 75-633 du 15 juillet 1975, dont l'application s'avère difficile, d'une part, en raison de la stupéfiante progression des déchets, d'autre part, du fait que les objectifs fixés — diminuer la nocivité des déchets, réduire leur transport, les recycler et les « valoriser » — sont difficiles à atteindre ; par ailleurs, leur réalisation est généralement coûteuse, et le choix d'un site est souvent contesté par la population, désireuse de le laisser à la charge du voisin et d'éviter tout danger.

On peut tout à fait envisager la responsabilité d'un transitaire qui réaliserait une opération de déchets toxiques vers une déchetterie qui n'est pas équipée pour les traiter.

Constitue le délit de pollution prévu par l'article L. 216-6 du Code de l'environnement, le fait de jeter, déverser ou laisser s'écouler, directement ou non, dans les eaux superficielles, souterraines ou marines, des substances dont l'action entraîne, même provisoirement : 1o) des effets nuisibles sur la santé ou 2o) des dommages à la flore ou à la faune ou 3o) des modifications significatives du régime normal d'alimentation en eau ou 4o) des limitations d'usage des zones de baignade.

Cependant, la preuve de la pollution doit être faite. Une cour d'appel ne peut donc condamner un directeur de raffinerie pour déversement du fioul dans un étang au cours de la vidange d'une cuve, lorsque cette pollution n'a eu aucun effet néfaste sur la faune et la flore¹¹²

¹¹² BTL, 2937, 22/04/2002. (Cass. crim., 26 février 2002 ; Pontet).

Les infractions à la réglementation concernent principalement l'élimination des déchets, mise à la charge de celui qui les produit ; elle doit être effectuée sans qu'il soit porté atteinte à l'environnement et sans nuisance pour la population ; des exigences particulières sont stipulées lorsque les déchets renferment des denrées ou produits dangereux (plomb, amiante, déchets radioactifs, substances vénéneuses, explosifs, combustibles, déchets hospitaliers, etc.).

Les peines prévues (500 000 francs d'amende et 2 ans d'emprisonnement) sont notamment encourues non seulement par le chef d'entreprise (ou le délégataire de ses pouvoirs), mais « à toute personne qui, chargée à un titre quelconque, de la direction, de la gestion, ou de l'administration de l'entreprise ou établissement, a sciemment laissé méconnaître la réglementation par toute personne relevant de son autorité ou de son contrôle».

L'élimination des déchets toxiques et dangereux a fait l'objet des directives de la CE n° 78-319 du 20 mars 1978, et n° 91-689 du 12 mars 1991 que les États membres doivent mettre en application, en prenant des mesures appropriées (pour ne pas l'avoir fait dans la région de la Canée, la Grèce a été sanctionnée par la CJCE (astreinte de 20 000 € par jour de retard, arrêt G 387-97 du 4 juillet 2000, D. 2000 I.R. 235).

2.3. Le sol et les nappes phréatiques.

La réglementation présente ici un caractère indirect, du fait que la pollution est générée par l'entreprise, dans des conditions et circonstances qui relèvent d'autres infractions, telles que l'utilisation de produits antiparasitaires à usage agricole non autorisés par les lois ou décrets des 2 novembre 1943, 15 juillet 1975, 25 novembre 1963, 23 mars 1990 (en dépit desquelles on trouve de temps à autre des fûts de dioxine et autres produits nocifs entreposés sur le territoire français).

Le déversement, même accidentel, du chargement d'un véhicule contenant peut entraîner la responsabilité pénale du chef d'entreprise. La condition est toutefois que la pollution soit caractérisée¹¹³.

¹¹³ BTL, n°2937, 22/04/2002. Constitue le délit de pollution prévu par l'article L. 216-6 du Code de l'environnement, le fait de jeter, déverser ou laisser s'écouler, directement ou non, dans les eaux superficielles, souterraines ou marines, des substances dont l'action entraîne, même provisoirement : 1o) des effets nuisibles sur la santé ou 2o) des dommages à la flore ou à la faune ou 3o) des modifications significatives du régime normal d'alimentation en eau ou 4o) des limitations d'usage des zones de baignade. Une cour d'appel ne peut donc condamner un directeur de raffinerie pour déversement du fioul dans un étang au cours de la vidange d'une cuve, lorsque cette pollution n'a eu aucun effet néfaste sur la faune et la flore

2.4. Les eaux.

La réglementation instituée par le Code rural a été complétée par la loi « sur l'eau » n°92-3 du 3 janvier 1992. Elle se trouve aujourd'hui à l'article L. 232-2 du Code rural et aux articles L. 432-2 et suivants du Code de l'environnement.

Le Code rural (art. L. 232-2) réprime le fait, pour une entreprise, de déverser directement ou indirectement, dans un cours d'eau, « des substances quelconques dont l'action, ou les réactions, ont détruit le poisson ou nuit à sa nutrition, à sa reproduction, ou à sa valeur alimentaire •• (amende de 18 000 € et/ou emprisonnement de 2 ans). Peu importe que la destruction des poissons ait été effective ou non. Le délinquant peut cependant mettre fin aux poursuites en concluant avec l'administration une transaction qui éteint l'action publique.

La loi de 1992 reçoit une application plus large, d'une part, parce qu'elle s'applique, non pas seulement aux cours d'eau, mais à toutes les eaux (superficielles, souterraines, territoriales, etc., poissonneuses ou non) et, d'autre part, du fait qu'elle vise tous les dommages causés à la faune ou à la flore. Sont assimilés à ces déversements les abandons de déchets en quantité importante. La loi de 1992 punit par ailleurs de 18 000 € d'amende et de 2 ans d'emprisonnement celui qui, sans autorisation, effectue une opération, met en place une installation ou construit un ouvrage sur un cours d'eau ; et le tribunal peut faire interdiction d'utiliser l'installation ou l'ouvrage non autorisé.

La loi de 1992 instaure une gestion des ressources en eau, et des sites ou zones humides ou aquatiques, qui limiteront les prélèvements excessifs dans les eaux naturelles.

2.5. Le bruit.

Pour l'essentiel, la réglementation des bruits portant atteinte à la tranquillité du voisinage ou à la santé de l'homme, figure aux art. R. 48-1 du Code de la santé publique, modifié par le décret du 26 novembre 1995. En fait, il s'agit généralement de nuisances collectives, générées soit par des établissements classés, soit des infractions à la réglementation des autoroutes, routes à grande circulation, aéroports ; en ce cas, le problème est examiné et résolu à l'échelon administratif et aboutit, s'il échoue, à la construction de murs ou autres installations antibruit.

CONCLUSION

Cette étude a permis de mettre en évidence la responsabilité pénale du transporteur routier. De manière générale le chef d'entreprise a une présomption de responsabilité pénale. Il peut se décharger de cette responsabilité en invoquant celle de ses préposés. Le chauffeur peut alors être qualifié de délinquant unique. Toutefois, dans la pratique le dirigeant reste le plus souvent responsable de par son obligation d'organisateur de transport. On peut aussi rechercher la responsabilité du dirigeant de fait. Mais les conditions de délégation de pouvoir n'exonèrent que rarement le dirigeant de droit. Il risque de demeurer co-responsable.

Si la responsabilité pénale de la personne morale est mise en évidence, elle ne supprime pas totalement les risques de sanctions sur le chef d'établissement. Car dans la pratique, la culpabilité de la personne morale se traduit par une augmentation des peines à travers l'amende majorée. Le dirigeant peut échapper à une peine de prison dans ce cas mais au prix d'une pénalité pouvant multiplier par cinq le montant de la sanction financière. La première partie permet de démontrer que le chef d'entreprise reste exposé aux sanctions pénales. L'introduction par le nouveau code pénal de la responsabilité pénale de la personne morale ne permet pas au dirigeant d'échapper à ses responsabilités.

Après avoir fait ce constat, nous avons étudié les principales infractions susceptibles d'être commises par le délinquant. La jurisprudence est particulièrement sévère sur le dépassement des temps de conduite et de manière générale sur la réglementation du transport. Les directives européennes qui sont vouées à évoluer définissent actuellement un cadre très précis et sévère des temps de repos, de conduite. Là encore c'est le transporteur qui est responsable le plus souvent de ces infractions réalisées dans la pratique par un chauffeur. Les tribunaux justifient ce type de responsabilisation par le fait que le dirigeant d'une entreprise de transport incite son préposé à l'infraction par ses consignes ou ses itinéraires. Dans ce cas le seul moyen d'exonération pour le chef d'entreprise est de prouver leur bonne foi et la faute du chauffeur.

De même, la responsabilité du donneur d'ordre peut être recherchée sur le même fondement.

Face à ces infractions qui sont souvent sanctionnées par les tribunaux on assiste à l'émergence de nouveaux risques.

L'activité de transport est confrontée à la prise de conscience de nouveaux risques. Les abus de position dominante ont conduits à des conflits sociaux. Les exemples des véhicules articulés qui ont bloqué les raffineries de Fos en 1992 ou 1999 attestent d'une volonté des différents acteurs sociaux d'améliorer le respect de la concurrence. Le droit pénal doit permettre d'éviter un conflit conduisant à des situations de crise. De plus, la médiatisation des grandes pollutions maritime, avec l'Erika ou le Prestige, crée des inquiétudes sur les dangers du transport terrestre de matières dangereuses. La pénalisation du pollueur est un sujet qui devient aussi d'actualité dans le routier.

Même si ces nouveaux risques ne donnent pas encore lieu à une jurisprudence abondante des jugements ou des arrêts commencent à apparaître. Ils sont les témoins d'un accroissement de la responsabilité pénale du transporteur routier.

Le droit pénal du transporteur ne cesse donc de se renforcer depuis les origines. Pour devenir aujourd'hui encore plus répressif. Les différents acteurs du transport terrestre doivent donc rester vigilant face à ce constat. Ce n'est pas pour autant que l'activité routière est freinée, au contraire l'accroissement du transport routier reste constant.

Ces lois n'ont pas pour but de freiner le transport mais de favoriser un développement équilibré de ce dernier.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES:

- Code de commerce, Dalloz, 99 et 100^{ème} édition, 2004 et 2005.
- Code Pénal, Dalloz, 101^{ème} édition, 2004
- Code de la route, Dalloz, 4^{ème} édition, 2003.
- V. Lamy, tome 1, édition 2004.
- V. Lamy, tome 2, édition 2004
- P. Eyt, Bible de Jérusalem, Cerf, 1999.
- J.P DOUCET, DICTIONNAIRE DE DROIT CRIMINEL, Librairie Techniques, 1966
- PHILIPPE CONTE, JACQUES-HENRI ROBERT, CHANTAL GIRAUD-VAN GAVER, JEAN-CHRISTOPHE SAINT-PAU, *Le risque pénal dans l'entreprise. : Questions d'actualité*, Actes de la journée d'études des éditions du Juris-Classeur, édition juris classeur, 2004.
- J. LARGUIER, P. CONTE, Droit pénal des affaires, Armand Colin, 10 édition, 2004.
- P. LOMBARD, *Guide pénal : Chef d'entreprise*, édition plond, 2004.
- P. MICHEL, *Droit de l'environnement*. 4eme edition, editeur Dalloz - Sirey, collection Precis Droit Public, 2004.
- R.RODIERE, *Droit des transports*, Sirey, 2ème éd., 1977.
- P.ROUSSEAU, *Histoire des transports*, Fayard, 1961.
- A.SERIAUX, *Droit des obligations*, PUF, 2ème éd., 1998.
La faute du transporteur, Economica, 2ème éd., 1998.
- N & W. VENTURELLI, *Le transport routier*, Génie des glaciers, 2003.

MEMOIRES – RAPPORTS :

- GRIGORIOU Maria : L'exonération de la responsabilité du transporteur dans la C.M.R. Mémoire: Pour le D.E.S.S. de Transports maritimes et aériens. Option: Droit - maritime & droit des transports, 1998.
- Rapport Fraude et délinquance dans les transports routiers de marchandises, OCDE, 2002.

JURISPRUDENCE:

- CA Versailles 28 mai 1998, Revue de jurisprudence du droit des affaires 89/1998, BTL n°1023.
- Cass. Crim. 4 juin 1957-bull. crim. N°486
- CA Paris, 11e ch., 3 avr. 1992, Leclercq ; CA Angers, 15 mars 1994, BTL 1994, p. 912, en extrait.
- Cass. Crim. 12 décembre 1998, JCP, 1989. 21368, note J.Pannier-Bull. Joly 1989-252, note Streiff.
- CA Colmar, 17 mai 1985, BT 1986, p. 91 ; CA Douai, 28 janv. 1986, Coquelle :
- CA Angers, ch. corr., 29 janv. 1991, Bariau.
- Arrêt de la cour d'appel de Paris (14e ch. B) du 25 avril 2003, M. Cuinat, président ; Mme Taillandier, M. Seltensperger, conseillers Ministre de l'Intérieur contre M. le Sourd et autres.
- Cass. crim., 20 mars 2002 ; Mercedes Benz Charterway.

- TGI Le Havre, 1er oct. 2001, de la Concepcion Navarro c/ Ministère public, BTL 2002, p. 188.
- Arrêt de la cour de cassation de Paris (ch. crim.) du 24 avril 2001, M. Cotte, président ; Mme Anzani, M. Joly, conseillers M. F, voir annexe n°3.¹ C. Angers, 4 mars 1999 ; Jollivet, BTL n°2911 .15/10/2001.
- C. Paris, 1e chambre section 2 ; 2 février 2001 ; Schaap.
- C. Toulouse, 10 octobre 1996 ; Jansou.
- Cass. crim., 17 février 1998 ; M. arrêt « D ».
- Cass. crim., 26 mars 1996, no 95-80.526, Bull. Crim.
- Cass. crim. 20 juin 2002 ; J.), cf annexe 7.
- Cass. Com. 23 mars 1971-Bull. civ. IV n°91.
- CA, Paris 7 octobre 1997 : Bull. Joly 1998 n°55.
- CA Paris, 30 nov. 1961, BT 1962, p. 108. no 1985 jur n°1.
- CA Paris, 3 mai 1967, BT 1967, p. 217 ; CA Paris, 9 nov. 1972, BT 1972, p. 439 ; voir également Cass. crim., 20 mai 1969, BT 1969, p. 275, cassation d'un arrêt pour n'avoir pas répondu à l'argument tiré par le chef d'entreprise d'une délégation à un préposé qualifié. n 1985 jur n°2.
- CA Paris, 31 janv. 1974, BT 1974, p. 127 ; TGI Seine, 16 nov. 1966, BT 1967, p. 84. no 1985 jur n°3.
- Cass. crim., 3 janv. 1964, BT 1964, p. 56.
- CA Dijon, 27 janv. 1983, Martin c/ Ministère public, délégation insuffisamment précise, P-DG d'une société de 400 salariés condamné pour surcharge et non-présentation de disques.
- Cass. crim., 2 oct. 1985, BT 1986, p. 280.
- CA Paris, 2 déc. 1972, BT 1972, p. 487 .
- CA Paris, 14 déc. 1977, BT 1978, p. 116 .
- Cass. crim., 11 févr. 1986, no 85-91.101, BT 1986, p. 350, Lamy, no 2024 JUR 3
- BTL n°2940 13/05/2002 (Cass. crim., 20 mars 2002 ; Mercedes Benz Charterway)
- Cass. crim., 15 nov. 1995, Bull. crim., no 351, p. 1017, Lamy, no 2024 JUR 3.
- CA Paris, 4 févr. 1991, BTL 1991, p. 290 ; CA Nancy, 28 mars 1978, BT 1978, p. 442.
- Cass. crim., 18 juill. 1995, no 94-81.966, Moreau, voir, Lamy no 2024 Jur. 1.
- Cass. crim., 3 mai 1977, no 76-92.127, BT 1977, p. 335.
- BTL, n°2882 26/02/2001, Arrêt de la Cour de cassation (ch. crim.) du 16 janvier 2001, M. Cotte, président ; M. Desportes, conseiller rapporteur B.
- BTL, N°2894 21/05/2001 « messagerie : travail dissimulée ».
- Arrêt de la Cour de cassation (ch. crim.) du 27 mars 2001, annexe 12.
- BTL, n°2925 28/01/2002
- (Cass. crim., 11 décembre 2001 ; Sté Bonafini)
- BTL, N°2925 28/01/2002, (C. Rouen, chambre correctionnelle, 12 mars 2001 ; Blondel).
- Arrêt de la Cour de cassation (ch. com.) du 29 mai 2001, cf annexe 12.
- BTL n° 2648 19/02/1996 « BT...help », informations.
- BTL, n°2762, 20/07/1998, cour d'appel de Nancy (1re ch.) du 3 juin 1998
- Sté de droit belge V.V.S. Trans BVBA Nationale et Internationale et autres contre l'Etat français
- BTL, n°2823, 22/11/1998, Cass. crim., 28 septembre 1999 ; Vandamme.-BTL, 2937, 22/04/2002. (Cass. crim., 26 février 2002 ; Pontet).

Sites internet :

<http://www.transports.equipement.gouv.fr>

<http://www.legifrance.gouv.fr>

<http://droitzoom.fr>

<http://www.juriguide.com>

<http://www.legicite.com>

Annexe :

Décret n° 99-752 du 30 août 1999 - titre II — Des titres administratifs et des documents de transport

Article 10 - L'inscription au registre donne lieu à la délivrance par le préfet de région de l'un des deux types de licences suivants :

- a) une licence communautaire pour les véhicules dont le poids maximum autorisé dépasse 6 tonnes et dont la charge utile autorisée, y compris celle des remorques, dépasse 3,5 tonnes ;*
- b) une licence de transport intérieur lorsque les véhicules n'excèdent pas l'une de ces limites. Lorsque l'entreprise utilise exclusivement des véhicules n'excédant pas 3,5 tonnes de poids maximum autorisé, la licence de transport intérieur porte la mention suivante : «Activité de transport ou de location assurée exclusivement à l'aide de véhicules n'excédant pas 3,5 tonnes de poids maximum autorisé ».*

Article 11 - La licence, établie au nom de l'entreprise pour le type de véhicules considéré, lui est délivrée pour une durée de cinq ans renouvelable. Elle est accompagnée d'autant de copies conformes numérotées que l'entreprise dispose de véhicules.

L'original de la licence est conservé dans les locaux de l'entreprise et doit être restitué au préfet de région à la fin de sa période de validité ou lorsque l'entreprise est radiée du registre des transporteurs et des loueurs.

Article 12 - Tout véhicule effectuant en France un transport routier de marchandises doit, sous réserve des dispositions dérogatoires prévues au titre IV du présent décret et sans préjudice des dispositions correspondant à la réglementation spécifique de certains types de transports, être accompagné des documents suivants :

a) le titre administratif de transport requis, soit, selon le cas, une copie conforme de l'un des deux types de licences mentionnés à l'article 10 pour les entreprises établies en France ou, pour les entreprises non-résidentes, une copie conforme de la licence communautaire ou une autorisation de transport délivrée en application de règlements communautaires ou d'accords internationaux ;

b) la lettre de voiture nationale ou internationale ;

c) le cas échéant, le document justificatif de la location du véhicule avec ou sans conducteur ;

d) un document établi par l'employeur attestant la relation d'emploi existant entre l'entreprise et le conducteur du véhicule. L'entreprise doit conserver pendant deux ans, afin d'être en mesure de la présenter à toute réquisition des agents des services de contrôle de l'Etat, la lettre de voiture mentionnée au b.

TABLE DES MATIERES

Remerciements	1
Sommaire	2
Liste des abréviations	3
INTRODUCTION.....	4

PREMIERE PARTIE : LA DETERMINATION DE LA RESPONSABILITE PENALE.....	7
--	---

Chapitre 1: De la responsabilité des personnes physiques à la responsabilité des personnes morales.....

Section 1 : Le principe de la responsabilité des dirigeants des entreprises de transport routier.

§ 1 <u>La responsabilité des personnes physique</u>	7
1.1. Faute positive personnelle	7
1.2. Faute d'abstention	8
1.3. Faute du chauffeur	9
& 2 <u>La responsabilité des personnes morales</u>	10
2.1. Le principe	10
2.2. Les personnes morales pénalement responsables	11
2.3 Les limites de la responsabilité des personnes morales	12

Section 2 : La détermination de la personne responsable.

§ 1 <u>Les conditions : L'imputabilité et la représentation.</u>	13
1.1. La détermination du délinquant	13
1.2. Dans le cas de la location	14
1.3. La responsabilité du donneur d'ordre	15
1.4. La responsabilité du dirigeant en cas de faute unilatérale du chauffeur	15
§ 2 <u>Répartition de responsabilité et co-responsabilité</u>	17
2.1. Les complices de l'infraction	17
2.2. Les complices du délit	17
2.3. La coresponsabilité pénale	18

<u>Chapitre 2 : La qualité de dirigeant.</u>	19
Section1 : Le statut du dirigeant.	19
<u>§ 1 Les dirigeants de droit</u>	19
1.1 Le principe	19
1.2 Le retrait ou démission du dirigeant de droit	19
1.3 La responsabilité du dirigeant par rapport au dirigeant de fait	20
<u>§ 2 Les dirigeants de fait</u>	21
2.1 Définition	21
2.2 Un dirigeant de fait n'est responsable que s'il assume la direction effective de l'entreprise.	21
2.3 Le pouvoir du dirigeant de fait	22
Section 2 : Le cas de la délégation et la réalisation de transport par l'intermédiaire d'autres entreprises.	23
<u>§ 1 La délégation de pouvoirs</u>	23
1.1 La délégation de pouvoirs du chef d'entreprise peut l'exonérer au dépend du subordonné.	23
1.2. Le chef d'entreprise personnellement étranger à l'infraction peut obtenir sa relaxe en apportant la preuve qu'il a délégué ses pouvoirs	23
<u>§ 2. Les conditions de la délégation de pouvoir.</u>	24
2.1. Les conditions de fond de la délégation.	24
2.2. Les conditions de formes de la délégation.	24
2.3. Les limites des effets de la délégation.	25
<u>§ 3. Les transports exécutés par d'autres entreprises.</u>	26
3.1. La responsabilité du loueur.	26
3.2 De manière générale le locataire a une obligation d'organisateur de transport	26
3.3. Surcharge d'un véhicule loué avec conducteur	27
3.4 Le contrat de sous-traitance.	28
3.5. La commission de transport.	28
Transition	30

DEUXIEME PARTIE : LES PRINCIPALES INFRACTIONS PENALES EN
TRANSPORT ROUTIER. 31

Chapitre 1 : La réglementation propre au transporteur routier. 32

Section 1 : La réglementation des activités de transport. 32

§ 1 Les conditions d'exercices. 32

1.1 La capacité professionnelle. 32

1.2 La capacité financière. 33

1.3. L'honorabilité professionnelle. 33

Tableau récapitulatif des délits et de leurs sources juridiques. 33

DécretDes titres administratifs et des documents de transport 33

§.2 Les infractions à la réglementation de l'activité. 36

2.1. Imputation pénale des infractions 36

2.2. Les sanctions des infractions. 37

Section 2 : La réglementation sociale. 39

§ 1 le temps de conduite. 39

1.1 Le simple équipage. 39

1.2 Temps de conduite hebdomadaire 40

1.3 Le repos journalier 41

1.4 Repos hebdomadaire 42

1.5. Le double équipage 43

tableau synoptique de de la réglementation européenne sur les temps de conduite 44

§ 2 Les infractions aux temps de conduite ou à la réglementation sociale. 46

2.1 Les sanctions. 46

2.2 La nécessité d'une loi pour établir une sanction 47

**Chapitre 2 : Le droit pénal du transporteur routier face à son
environnement.** 49

Section 1 : Le droit pénal de la concurrence. 49

§ 1 La facturations et les documents de transports. 49

1.1 La facture 49

1.2 Les reproductions de la CMR. 50

1.3 Sous traitance et facturation.	51
<u>§ 2 Les pratiques anti-concurrentielles.</u>	52
2.1 Les prix anormalement bas.	52
2.2. Les sanctions juridiques des prix anormalement bas.	53
Section 2: Le développement des infractions en matière de pollution et d'environnement.	54
<u>§ 1 Le principe.</u>	54
1.1 Le principe de responsabilité	54
1.2 Les incertitudes : Le principe de précaution	54
1.3- Les installations et activités classées insalubres et dangereuses	55
1.4. Les risques planétaires et nucléaires	57
<u>§ 2. Les poursuites pénales contre les chefs d'entreprise.</u>	58
Section 3 Différentes infractions en matière d'environnement.	59
<u>§ 1 - Les entraves au contrôle.</u>	59
<u>§ 2- Les différentes sortes de pollution.</u>	59
2.1. La pollution atmosphérique et les odeurs.	59
2.2 L'élimination des déchets et la récupération des matériaux	60
2.3. Le sol et les nappes phréatiques.	61
2.4. Les eaux	62.
2.5. Le bruit.	62
CONCLUSION	63
BIBLIOGRAPHIE	65
ANNEXE:	67
TABLE DES MATIERES	69