



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 84704

Texte de la question

Mme Chantal Brunel attire l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur les conséquences de l'article 10 de la loi n° 98-69 du 6 février 1998, dite loi Gayssot, tendant à améliorer les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier. Ce texte prévoit qu'en cas de défaillance d'un transporteur vis-à-vis de son sous-traitant, l'entreprise donneur d'ordre initial a l'obligation de rémunérer le sous-traitant même si le transporteur a déjà été payé. Cette mesure a des effets pervers comme la déresponsabilisation des acteurs du transport routier. Elle lui demande donc s'il est envisagé de remédier aux conséquences néfastes de cette disposition.

Texte de la réponse

Les dispositions de la loi n° 98-69 du 6 février 1998 permettent au transporteur, en cas d'insolvabilité de son donneur d'ordre, de diriger sa demande en paiement vers les autres parties au contrat de transport, c'est-à-dire l'expéditeur ou le destinataire. Sept ans après l'extension de l'action directe en paiement au secteur du transport routier, l'évaluation de son impact était nécessaire. Cette évaluation, réalisée auprès des entreprises de transport, des chargeurs, des commissionnaires de transport et des personnes qualifiées telles que des juristes, des experts, ainsi qu'auprès des représentants des organisations professionnelles du secteur, vient d'être achevée. Il en ressort les points suivants : l'action directe en paiement est une procédure que les professionnels se sont appropriés et qu'ils utilisent en cas de difficultés ; ce sont majoritairement les transporteurs qui utilisent cette procédure (85 %). Les commissionnaires de transport l'utilisent également, mais dans des proportions beaucoup plus faible (14 %) ; le dispositif de l'action directe en paiement est efficace. Il permet de recouvrer le montant de la dette dans une affaire sur deux avant l'engagement de la phase judiciaire ; le dispositif a eu un impact très positif sur la santé financière des entreprises. Le taux de recouvrement moyen, toutes entreprises confondues, oscille entre 77 et 92 % des montants dus ; les chargeurs ne rejettent pas le dispositif qui permet aux transporteurs de recouvrer leurs créances. Ils déplorent le fait d'être parfois contraints de payer deux fois le prix du transport et dénoncent la remise en cause, par le mécanisme de l'action directe, des termes de vente convenus avec leurs partenaires commerciaux. L'étude fait également ressortir une évolution des pratiques des opérateurs. Les chargeurs, sensibilisés au risque de défaillance de leurs prestataires transporteurs, ont tendance à être plus sélectifs dans le choix de leurs partenaires. Des procédures de paiement des sous-traitants sont mises parfois en place. Des transporteurs déclarent apporter davantage d'attention au choix de leurs clients et tentent de privilégier le travail en direct. Les affréteurs, commissionnaires ou transporteurs affréteurs, accordent une meilleure attention au paiement de leurs transporteurs afin d'éviter les actions directes contre leur clientèle. Dans ces conditions, l'étude conclut qu'il n'apparaît pas approprié de revenir sur la mesure adoptée en 1998. Ses conclusions seront discutées avec les partenaires de la chaîne des transports afin de recueillir leurs appréciations.

Données clés

Auteur : [Mme Chantal Brunel](#)

Circonscription : Seine-et-Marne (8^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 84704

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 31 janvier 2006, page 900

Réponse publiée le : 23 mai 2006, page 5551