

- ► **Comme tout devoir de conseil, celui du commissionnaire est fonction de sa sphère de compétence et du professionnalisme du donneur d'ordre.**

Incidents de parcours

- **Empêchement à la livraison** : frais à la charge du commissionnaire sauf faute de sa part.
- **Défaillance du donneur d'ordre lors de la remise** : le commettant doit prévenir le commissionnaire, sous peine de dommages-intérêts.
- **Empêchement au transport** ou impossibilité de l'effectuer dans les conditions prévues : avis au donneur d'ordre **en indiquant toutes les conséquences connues**. En l'absence de réponse, prise des mesures nécessaires. *Idem* quand l'empêchement est imputable au donneur d'ordre.

Modification du contrat

- **Avant son exécution**, à l'initiative du donneur d'ordre ou pour des raisons indépendantes du commissionnaire ou du substitué : réajustement du prix et, à défaut d'accord, **résolution**.

Le diable est dans les détails

Certains points ou détails peuvent laisser nos lecteurs perplexes, une différence existant entre la version du groupe de travail et celle revue par la grâce du Conseil d'État à l'insu de ses rédacteurs. Sans oublier des points occultés.

1) Pourquoi la facturation à forfait qui existait dans la première mouture a-t-elle disparu ?

Les commissionnaires avaient coutume de procéder ainsi. Pour un transport un peu complexe, l'on pouvait trouver un transporteur terrestre (ou plusieurs), un loueur, un manutentionnaire, un armateur etc. S'il avait fallu tout détailler, la cotation aurait tourné au catalogue. Alors que la chambre commerciale de la Cour de cassation le comprenait fort bien, il en allait autrement de la criminelle. Ce critère complémentaire a été mis à mal dans l'affaire Negobat (Cass. crim., 19 févr. 2003) où cette dernière, au nom de l'ex-article L. 441-3 du code de Commerce, a infligé une sévère amende à un commissionnaire qui n'avait pas détaillé, s'attirant les foudres d'éminents professeurs de droit.

2) En comparant les deux versions, la première évoquait les plafonds d'indemnité du substitué s'ils avaient été connus, tandis que la seconde précise « portés à la connaissance ». Pourquoi cette modification ?

Il semble, et tel est le cas, que l'on ait voulu renforcer le devoir d'information du commissionnaire...

3) Alors que la clause de juridiction 2013 attribuait compétence au tribunal de commerce de Paris, il est désormais exigé que ce soit dans le cadre d'un transport international. Quid ?

L'ajout vient du tollé suscité en province qui trouvait la capitale suffisamment nantie (cf. le contentieux de la rupture brutale).

4) Pourquoi n'y a-t-il pas de clause de droit applicable ?

Parce qu'une organisation professionnelle, membre du groupe, ne l'a pas voulu...

5) Quelle est la raison de l'absence de référence au gage conventionnel qui figure pourtant dans certaines conditions générales ?

Parce qu'elle a été jugée dangereuse, le constituant devant être propriétaire de la marchandise.

- **En cours de route** : remboursement des frais **sur justificatifs**.
- **Modification par le commissionnaire** : débours à sa charge ; s'ils sont exposés dans l'intérêt de la marchandise : remboursement du commissionnaire.
- **Modification de la substance** par le donneur d'ordre (changement de mode, par exemple) : renégociation des conditions tarifaires et résolution en l'absence d'accord.

Quelles limites ?

- **Faute personnelle du commissionnaire** :
 - *Pertes et avaries* : 20 euros par kilo, 5 000 euros par nombre de tonnes transportées, sauf dol, faute inexcusable ou déclaration de valeur.
 - *Retard* : prix de la prestation, sauf faute qualifiée, intentionnelle ou déclaration d'intérêt spécial (DISL).
- **Fait du substitué** : application si elles ont été portées à la connaissance du donneur d'ordre ou ne résultent pas de dispositions impératives. Dans l'inconnu, retour aux plafonds du commissionnaire pour faute personnelle. Ainsi, sauf faute inexcusable, intentionnelle, DV ou DISL, il sera sûr d'être couvert.

On voit le chemin parcouru grâce à ce contrat type dont les juridictions font bel et bon usage. ●

ÉLECTIONS LÉGISLATIVES

Par [Louis Guarino](#)

L'attentisme inquiet des entreprises de transport

Déjouant tous les pronostics, le Nouveau Front Populaire (NFT) est arrivé en tête devant le camp présidentiel et le Rassemblement National (RN) au second tour des législatives anticipées le 7 juillet. Gabriel Attal reste en poste le temps qu'un successeur soit nommé à Matignon. Divisé en trois blocs sans majorité, le risque de paralysie parlementaire est réel. Difficile de rassurer des entreprises de transport déjà inquiètes.

C'est une situation inédite sous la v^e République. L'Assemblée nationale se retrouve sans majorité, divisée en trois blocs de taille comparable, entre la gauche (182), la coalition présidentielle (168) et l'extrême droite (143). Les Républicains (LR) résistent avec leurs 45 élus, malgré cette tripolarisation. Dans l'attente de la nomination d'un nouveau locataire à Matignon, le gouvernement de Gabriel Attal est condamné à expédier les affaires courantes. Pendant ce laps de temps qui peut durer au-delà des Jeux Olympiques et Paralympiques, les dirigeants d'entreprise sont dans l'expectative. Au lendemain du second tour, le Medef a choisi de s'exprimer. « *Le moteur de la croissance ne pourra se rallumer que si le pays poursuit*

une politique économique lisible et stable, garante de la compétitivité des entreprises et seule capable de restaurer la confiance et d'assurer l'emploi», a indiqué dans un communiqué, l'organisation patronale présidée par Patrick Martin.

Si le pays était ingouvernable et les textes et réformes en cours encalminés, qu'advierait-il ? L'attente des milieux économiques tient désormais en deux mots : stabilité et visibilité. Les fédérations professionnelles et les dirigeants d'entreprises de transport et de logistique espèrent sauver les meubles en matière de transition écologique et fiscalité du carburant. Les réformes sociales comme celles des retraites, de l'assurance chômage (suspendue par le gouvernement le 30 juin au soir) ou du marché du travail ne doivent pas non plus passer en pertes et profits. Faut-il rappeler que la réforme des retraites adoptée en 2023 a un impact sur le Congé de fin d'activité (CFA).

Préserver la compétitivité du secteur

« Nous avons rédigé un document officiel pour rappeler les points prioritaires pour la compétitivité du transport routier, explique Jean-Marc Rivera, le délégué général de l'Organisation des Transporteurs Routiers Européens (OTRE). Cela concerne notamment nos positions et nos demandes sur la transition énergétique et la feuille de route de la décarbonation, sur les questions de fiscalité, sur le remboursement partiel de la TICPE, sur la juste répartition de la valeur entre donneurs d'ordre et transporteurs, et la lutte contre la concurrence déloyale. Pour l'heure, c'est la DGITM qui expédie les affaires courantes de nos ministères de tutelle, le ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires et les transports. » Fait marquant, l'initiative de l'OTRE ne s'inscrit pas dans le cadre d'une plateforme commune avec la FNTR et l'Union TLF. « Même si nous partageons beaucoup de positions communes notamment sur les questions de fiscalité, de transition énergétique et le dossier très sensible du maintien du remboursement partiel de la TICPE qui reste une priorité forte pour nos trois organisations professionnelles », admet Jean-Marc Rivera. Qu'advient-il par exemple des textes sur la simplification des entreprises ou le verdissement des flottes ?

Seule certitude, les députés qui bataillaient sur les dossiers transport et logistique ont, pour la plupart, perdu leur siège. Clément Beaune, l'ex-ministre des Transports, s'est fait battre à Paris dès le premier tour. Bruno Millienne (Modem), arrivé troisième au premier tour dans les Yvelines, a choisi de se désister. Au second tour, Jean-Marc Zulesi, jusqu'ici président de la commission du développement durable, a vu son siège lui échapper de justesse dans les Bouches-du-Rhône face à son opposant RN. Dans les Vosges, David Valence (coalition Ensemble) s'est aussi retrouvé défait par le RN. Il devrait toutefois continuer à présider le Conseil d'orientation des infrastructures (COI). Dans la Meuse, le président du groupe indépendant Liot, Bertrand Pancher, a perdu son siège face au RN après trois mandats successifs. Le député Renaissance Damien Adam a fait les frais en Seine-Maritime d'un opposant socialiste dans le cadre d'une triangulaire. Au rang des chanceux figurent toutefois Jean-Luc Fugit reconduit avec 56,80% des voix dans le Rhône et l'ex-ministre des Transports, Elisabeth Borne dans le Calvados.


« À chaque nouvelle législature, nous avons l'habitude de prendre notre bâton de pèlerin pour rencontrer les nouveaux députés élus notamment les membres de la commission développement durable et aménagement du territoire, la commission des finances et celle des affaires économiques, précise Jean-Marc Rivera. Cela fait partie du rôle d'une organisation professionnelle, nous y sommes habitués et nous nous y préparons déjà. »

Quelle sera l'issue des négociations menées entre NFP et les autres blocs en présence ? Le scénario d'une coalition parlementaire des modérés allant des Républicains « canal historique » au PS et aux Écologistes, en passant par les partis de la majorité présidentielle est-il crédible ? L'espoir d'un « bloc central » recherché par le chef de l'État avec la dissolution pourrait-il s'entendre sur un programme économique minimum et raisonnable pour sortir le pays du bourbier politique ? « La Fédération attend la formation d'un gouvernement. Les caisses de l'État sont vides et les dossiers sont déjà connus. Ce qui compte pour le moment c'est de rassurer les transporteurs » résume-t-on au siège de la Fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR). Toute la question est aussi de savoir si l'espoir d'un accord politique à l'automne sur le projet de loi de finances 2025 est garanti ! ●


Bloc-notes

Commission du contentieux du stationnement payant : nouveau nom

Un décret du 5 juillet 2024 (D. n° 2024-733, 5 juill. 2024, NOR : JUSC2410531D, JO 7 juill.) renomme la Commission du contentieux du stationnement payant en Tribunal du stationnement payant, et modifie la procédure contentieuse applicable devant cette juridiction.

 **Quoi ?** Le changement de nom de la Commission du contentieux du stationnement payant (CCSP) siégeant à Limoges, qui devient le Tribunal du stationnement payant, permettra de mieux rendre compte de sa nature juridictionnelle.

La procédure contentieuse applicable devant cette juridiction est, par ailleurs, ajustée. Le décret modifie le Code général des collectivités territoriales, le Code de justice administrative et le Code général de la propriété des personnes publiques.

 **Quand ?** Son chapitre Ier (dispositions relatives au contentieux du stationnement payant) est entré en vigueur le 8 juillet 2024. Son chapitre II (dispositions relatives au Tribunal du stationnement payant) entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2025. **C.G.** ●