

A la Une : Doctrine

40 – TRANSPORT ROUTIER – PRIX DU TRANSPORT – ACTION DIRECTE EN PAIEMENT

La jurisprudence française sur l'action directe en paiement dans le transport routier de marchandises

Par **Isabelle BON-GARCIN**

Maître de conférences – Directrice scientifique de l'IDIT
(partie I)

et **Frédéric LETACQ**

Attaché de Recherche – IDIT
(partie II)

L'action directe en paiement telle qu'issue de la loi n°98-69 du 6 février 1998, demeure presque sept ans après sa création, un des principaux sujets de préoccupations tant pour les transporteurs que pour les chargeurs. Cette action, dont l'objectif est d'offrir au transporteur routier impayé par son donneur d'ordre la certitude d'être payé par un autre, a été codifiée à l'article 101 du code de commerce, devenu depuis septembre 2000 l'article L.132-8 du même code. Qualifiée d'ordre public, elle alimente un contentieux en pleine effervescence, dont les solutions, loin d'être uniformes, sont parfois inédites voire contraires. Cette action directe méritait dès lors que notre revue lui consacre un numéro spécial pour répertorier les décisions les plus significatives.

Notre propos ne consistera pas ici à pourfendre ou à défendre cette disposition, mais plutôt à présenter les questions qu'elle soulève et qui sont d'ores et déjà tranchées par la Cour de cassation et celles qui, pour l'heure, suscitent encore divergence ou incertitude. Nous aborderons ces questions du point de vue du transport national, dans un premier temps, avant que de préciser ses conditions d'application à l'international.

I – Etat de la jurisprudence française sur l'application de l'article L.132-8 en transport national

Si depuis novembre 2002, la Cour de cassation a rendu une douzaine d'arrêts sur l'action directe en paiement (voir la rubrique jurisprudence ci-après), il en est quatre qui posent de réelles règles de principe et méritent une attention particulière.

1 - Les certitudes

Nous suivrons tout naturellement la chronologie des décisions rendues par la Cour de cassation pour présenter cet état de la jurisprudence.

Il est ainsi acquis aujourd'hui que l'expéditeur ou le destinataire ne peut pas opposer au transporteur qui invoque l'action directe le paiement déjà effectué entre les mains du commissionnaire de transport défaillant (Cass. com. 4 février 2003, Ci après jur. n°46). Cependant, si la Cour de cassation s'appuie

sur la notion de garant pour admettre la règle du double paiement, elle ne précise pas pour autant ce qu'il faut entendre par « garant ». Nous savons seulement que, tant que le transporteur n'a pas été payé, il est en droit de réclamer l'exécution de cette obligation. La situation serait bien évidemment différente si l'existence même de la créance est douteuse ou sa validité discutable : les garants pourraient alors faire valoir ces arguments pour refuser de payer. Il faut aussi que la créance soit identifiable, ce qui est difficile en cas de rétribution forfaitaire ou de groupage.

Deuxième certitude : L'action directe du transporteur n'est pas subordonnée à la déclaration de créance au passif du donneur d'ordre, comme a pu le dire laconiquement la Cour de cassation (com. 17 décembre 2003, Jur. n°47) en censurant un jugement de Thonon-les-Bains. Sans doute a-t-elle suivi une jurisprudence classique en matière d'action directe, selon laquelle, cette action confère un droit propre qui profite exclusivement à son titulaire. Celui-ci échappe de ce fait au concours avec les autres créanciers du même débiteur principal. Il en est d'ailleurs ainsi pour l'action directe en paiement telle qu'issue de la loi sous-traitance du 31 décembre 1975, qui trouve depuis la loi du 6 février 1998 également application en matière de transport routier.

Troisième certitude : Le voiturier qui exécute, en qualité de substitué l'expédition, a une action directe en paiement de ses prestations contre l'expéditeur « sauf si ce dernier a interdit à son cocontractant toute substitution ». Cette position adoptée par la Cour de cassation (com. 28 janvier 2004, Jur. n°50) a suscité de nombreux commentaires. Critiquée par les uns en ce qu'elle ajoute une condition qui n'est pas prévue par l'article L.132-8 et alors même que cette disposition est d'ordre public, elle a été approuvée par les autres en ce qu'elle lutte contre les effets néfastes de la sous-traitance sauvage ou en cascade. Notre position est plus nuancée (v. JCP 2004 éd. E, chron. p.1444). Nous considérons, comme le Professeur Tosi (Dalloz 2004. 944), que l'interdiction de la sous-traitance ne peut être opposable au transporteur substitué que si elle figure de manière expresse sur la lettre de voiture qui doit lui être transmise. À défaut, il nous paraît difficile de lui interdire le recours à l'action directe, au détriment de la volonté du législateur dont le but avoué était d'offrir aux transporteurs un moyen efficace pour se faire payer.

Enfin, la Cour de cassation a également eu à statuer sur la recevabilité de l'action directe au profit non plus d'un transporteur mais d'un commissionnaire de transport. Elle a récemment admis que le commissionnaire impayé par son donneur d'ordre pouvait lui aussi réclamer le paiement de sa créance au destinataire (com. 2 juin 2004, Jur. n°43). Cette décision, que nous avons approuvée, au cas particulier, a le mérite de répondre très clairement à une question récurrente sur les titulaires du droit d'action. N'y voyons cependant pas un élargissement du cercle des bénéficiaires, en réalité la Cour de cassation s'est appuyée sur un mécanisme classique du droit des obligations pour admettre la validité d'une telle action. Ainsi, le commissionnaire qui a payé ses transporteurs, chargés d'exécuter le déplacement, est en droit par le jeu de la subrogation légale (article 1251-3 du Code civil) de réclamer à son tour paiement entre les mains du destinataire en cas de défaillance de son donneur d'ordre. Il bénéficie ainsi de l'action directe du transporteur dont il devient le subrogé.

Néanmoins, le paiement avec subrogation ne transférant légalement la créance que jusqu'à concurrence de la somme payée, le commissionnaire subrogé ne pourra pas sur le fondement de l'action directe réclamer aussi le prix de sa part, c'est-à-dire sa propre commission. Les deux doivent être distingués, d'où une attention particulière à porter à un arrêt rendu, non pas en matière d'action directe mais en matière d'infraction pénale, par la chambre criminelle qui a confirmé la condamnation pénale d'un commissionnaire qui n'avait pas fait apparaître sur ses factures le prix des transports (Cass. crim. 19 février 2003, Transidit 38-2003 n°189).

2 - Les incertitudes

Nonobstant ces quelques certitudes, les incertitudes quant à elles demeurent toujours nombreuses. En premier lieu, on se demande encore si l'article L.132-8 peut être invoqué par un transporteur ferroviaire, fluvial ou aérien, dans la mesure où les textes du Code de commerce ont une vocation de droit commun.

Ensuite, l'identification des personnes susceptibles d'être actionnées en paiement n'est pas toujours aisée. En particulier, parce que très souvent ce sont des plates-formes qui expédient et reçoivent la marchandise ou parce que, plus simplement, la lettre de voiture est inexistante ou incomplète (v. notam. Jur. n°90 ; 91 ; 62 ; 95). Deux théories s'opposent alors. Celle de l'apparence qui consiste à

dire que seules les mentions figurant sur la lettre de voiture doivent être prise en compte, dans cette acception, les plates-formes peuvent être inquiétées. L'autre consiste à rechercher qui est l'expéditeur ou le destinataire réels et ne s'attache donc pas nécessairement aux mentions qui peuvent indiquer un simple lieu de chargement ou de déchargement, dans ce cas les plates-formes sont seulement des intermédiaires, pris en tant que mandataires.

On peut également se demander si le voiturier qui laisse sa dette s'accumuler au bénéfice d'un commissionnaire, commet une faute susceptible de le priver de l'action directe en paiement. Pour l'heure, les juges condamnent le voiturier négligent dans le recouvrement de sa créance au paiement de dommages intérêts au profit de l'expéditeur ou du destinataire (v. notam. Jur. n°70 ; 99). Il y aura alors compensation entre la créance issue de l'action directe et celle représentative des dommages intérêts dus par le transporteur.

Enfin, si les juges ont souvent été interrogés sur les conditions d'exercice de l'action directe en paiement, ils ne ce sont, en revanche, jamais véritablement prononcés sur la nature exacte de cette action. La Cour de cassation ayant recours dans ses motivations, tantôt à l'action directe, tantôt à la notion de garant, sans nécessairement lier les deux et sans leur donner une signification précise. Tout au plus pouvons-nous suggérer dans ce contexte que l'action directe a un effet purement procédural et opère comme mode de paiement simplifié. Néanmoins, dans la mesure où elle s'exerce non pas contre le débiteur du débiteur principal, mais contre des garants, cela engendre certaines difficultés. Ainsi, dans le cas d'une procédure collective ouverte à l'encontre du commissionnaire, l'action directe offre au transporteur une action propre contre l'expéditeur et le destinataire. Mais, comme ils sont actionnés en tant que garants de la dette de transport, ne devraient-ils pas être libérés lorsque le transporteur a omis de déclarer sa créance dans la procédure, puisque ce défaut de déclaration entraîne la perte de la créance conformément à l'article L 621-46 du Code de commerce, sauf à considérer qu'il s'agit là d'une garantie autonome comme a pu d'ailleurs le soutenir un auteur (v. F. Petit, JCP éd. E 2004. 973).

Une autre grande interrogation sur l'action directe concerne son application au transport international routier. La question a partiellement été tranchée par la Cour de cassation et est de plus en plus soulevée devant les juges du fond.

II – Application de l'article L.132-8 au transport international

Les dispositions du code de commerce français ne régissent en principe que les seuls contrats de transports intérieurs. En trafic international, ce sont les dispositions de la convention CMR qui s'appliquent impérativement au contrat. Néanmoins, la CMR ne précisant rien sur les modalités de paiement du prix du transport et l'action en paiement de sa prestation par le transporteur international, se pose alors la question d'une éventuelle application de la loi française en complément de la CMR. Deux arrêts majeurs de la chambre commerciale de la Cour de cassation portent directement sur cette question, lorsque le transporteur est français, néanmoins l'incertitude demeure encore pour les transporteurs étrangers et les juges du fond sont loin d'être unanimes.

1 - Les certitudes

Dans le premier de ses arrêts la Cour de cassation a affirmé, à l'occasion d'un transport Italie / France, que l'exercice de l'action directe du transporteur (en l'espèce un transporteur français) contre le destinataire (également français) devait s'apprécier au regard de la convention CMR (com. 26 novembre 2002, jur. n°41). Si certains commentateurs ont interprété cette décision comme une condamnation de l'action directe à l'international, c'était une erreur et il n'en est rien. La Cour a seulement imposé aux juges du fond de motiver leur décision en fonction de la convention de Genève, applicable au transport routier international, et non au regard du droit national, ce qui signifie pour ces derniers, l'obligation de dire en quoi la convention CMR ne peut régir l'action directe en paiement et de rechercher la loi susceptible de pouvoir s'appliquer.

Dans le deuxième arrêt (com. 24 mars 2004, jur. n°42), dont l'intérêt est remarquable, la Cour de cassation pose deux principes déterminants. Elle confirme tout d'abord la possible application à l'international de l'action directe L 132-8 du code de commerce lorsque la loi française est elle-même applicable. Ensuite, si tel est le cas, elle écarte les règles de prescription du droit français au profit de celles établies par la convention CMR, plus avantageuses pour le transporteur.

Au cas particulier, un transporteur français qui avait effectué un transport depuis l'Italie jusqu'en France n'avait pas été payé par son donneur d'ordre, commissionnaire de transport. Il s'était alors retourné sur le fondement de l'article L 132-8 vers le destinataire français, lequel avait soulevé et obtenu des juges du fond le prononcé de la prescription. Le jugement (Trib. com. Nice 16 avril 2002) est cassé pour violation de la loi en matière de prescription mais la Cour, au préalable, statue sur le problème de conflit de loi. Certes, on sait que les dispositions de la CMR sont d'ordre public et que, par conséquent, les juges ne peuvent les écarter quand le transport entre dans son champ d'application, mais cela ne concerne toutefois que les règles que la convention énonce expressément. Dès lors, qu'elle est muette sur certains points, ce qui est le cas de l'action directe du transporteur¹, il convient selon les juges suprêmes de suppléer ses silences en recherchant la loi applicable au contrat. Cette question se résout par référence à la convention de Rome du 19 juin 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles dans les pays membres de l'Union Européenne. Celle-ci prévoit qu'à défaut de choix, le contrat est régi par la loi du pays avec lequel il présente les liens les plus étroits, à savoir en matière de transport et sauf preuve contraire, la loi du pays dans lequel le transporteur a son établissement si ce pays est aussi celui où est situé le lieu de chargement, celui du déchargement, ou encore celui de l'expéditeur (art.4 §4). En l'espèce le transporteur étant domicilié en France et le déchargement localisé dans ce même pays, la loi française se trouvait applicable et l'action directe était dès lors ouverte au transporteur.

S'agissant dans un second temps des règles de prescription, la Cour affirme dans un attendu de principe que ces règles sont soumises aux dispositions de l'article 32 de la CMR et non pas à celles de l'article L 133-6 du code de commerce français. La solution doit être approuvée, selon nous, dès lors que la CMR contient, cette fois, des dispositions précises sur le délai de prescription. Elle peut néanmoins être discutée au regard des principes du droit international privé, en ce qu'elle revient à dépecer l'unicité de régime du contrat pour lui appliquer deux régimes juridiques différents, celui de la CMR et la loi française. C'était peut être ce qui avait motivé les juges du fond pour faire application du délai d'un an du droit français, mais c'était aussi oublier que la CMR prime le droit national et que son article 32-1-c ajoute au délai d'un an un complément de trois mois pour les actions autres que celles relatives aux pertes, avaries ou retard.

En tout état de cause il en ressort deux certitudes, l'action directe peut être admise pour un transport international et la prescription est de quinze mois. Mais, outre ces postulats un certain nombre de questions se pose encore en international.

2 - Les incertitudes

Parmi les incertitudes on retrouve tout d'abord, pour partie, les mêmes interrogations que celles présentées pour des transports nationaux et sur lesquelles la Cour de cassation n'a pas encore pris position. On relèvera, à ce titre, la faute du transporteur (jur. n°63), l'imprécision ou l'absence de lettre de voiture (jur. n°62) et la contestation des qualités d'expéditeur ou de destinataire (jur. n°61 ; 88) qui sont autant de moyens soulevés à l'occasion de transports internationaux.

Indépendamment de ses problèmes communs au deux types de trafics interne et international, une autre question qui se pose en international est celle de la recevabilité de l'action directe au profit d'un transporteur étranger. Si aux termes de la présomption de l'article 4 §4 de la convention de Rome de 1980, le premier élément permettant de déterminer la loi applicable est, comme il a été dit précédemment, la nationalité du transporteur, il en résulte, qu'à défaut de choix exprès des parties, un transporteur étranger ne peut en principe se prévaloir de la loi française². L'affirmation n'est toutefois

¹ L'action directe n'est pas le seul secteur où la CMR est muette, rappelons pour mémoire celui du chargement ou du déchargement, celui de l'action récursoire et celui des délais de transport, pour lesquels des décisions ont déjà été rendues.

² Il ne le peut que s'il renverse la présomption, c'est-à-dire s'il démontre que le pays qui a les liens les plus étroits avec le contrat est celui de son donneur d'ordre et celui de la prise en charge ou de la livraison et non pas le sien.

pas aussi rigoureuse et certains tribunaux ne se sont pas embarrassés de ces considérations pour admettre la recevabilité de l'action directe introduite par des transporteurs étrangers (jur. n°85 ; 86). Parmi ceux-ci on retiendra le jugement de Péronne, particulièrement motivé qui, pour valider l'action directe d'un transporteur britannique contre des expéditeurs français, n'a pas hésité à qualifier l'article L 132-8 de loi de police. En adoptant cette qualification, l'action directe devenait impérative et s'imposait, quelle que soit la nationalité du transporteur et quel que soit le juge saisi, français ou étranger.

Cette décision est, à notre avis, discutable. Certes, l'article 7 de la convention de Rome prévoit une exception aux principes qu'elle établit pour les lois de police, lesquelles sont d'application impérative « quelle que soit la loi régissant le contrat » mais il ajoute que « pour décider si effet doit être donné à ces dispositions impératives, il doit être tenu compte de leur nature et de leur objet ainsi que des conséquences qui découleraient de leur application ou de leur non application ». Sans remettre en cause sa finalité qui au demeurant est tout à fait louable, l'action directe L 132-8 est, selon nous, un texte de circonstance destiné à ne protéger qu'une catégorie précise de professionnels du transport, à savoir le voiturier. Il serait dès lors excessif de considérer qu'il est de portée générale et tend à protéger des intérêts sociaux, politiques ou économiques, rendant son application obligatoire tant devant des juridictions françaises, qu'étrangères. De plus, qualifier dans sa globalité, comme l'a fait le tribunal, l'article L 132-8 de loi de police et non pas seulement la seule phrase relative à l'action directe conduirait à des déviances dangereuses et à donner à l'ensemble du texte une portée que le législateur n'a sans doute pas envisagée. Elle pourrait ainsi conduire à qualifier le contrat de transport de contrat formel, alors que tant la jurisprudence que la doctrine sont unanimes à le qualifier de contrat purement consensuel malgré l'énoncé malheureux des premiers mots : « la lettre de voiture forme un contrat ... ».

En réalité, même qualifiée en France de loi de police, il y a peu de chance qu'un juge étranger fasse application de l'article L 132-8 du droit français. En effet, un transporteur, même s'il est de nationalité française, ne sera sûr de bénéficier de l'action directe que si le juge saisi pour connaître de sa demande est un tribunal français. Celui-ci pourra, à juste titre, considérer que cette disposition est une règle d'ordre public français, ce qui aura pour conséquence que nul ne peut s'y soustraire, même un débiteur étranger. Mais la notion d'ordre public ne doit pas être assimilée à celle de loi de police. Les deux notions sont différentes et il convient de reconnaître à la seconde un degré d'autorité supérieur, puisqu'elle s'impose au juge étranger.

De fait, la meilleure parade pour un transporteur étranger qui souhaiterait lever toute incertitude sur la recevabilité de l'action directe serait d'insérer dans ses conditions générales une clause renvoyant d'une part, à la compétence des tribunaux français et d'autre part, à l'application de la loi française pour ce qui n'est pas régi par les dispositions de la CMR. Tant la convention de Genève, que la convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 sur la compétence judiciaire et la convention de Rome sur la loi applicable lui permettent, voire encouragent, ce type de clause.

La dernière incertitude que nous aborderons dans cette chronique concerne à nouveau la prescription et plus précisément son point de départ. Comme il a été dit, l'action en paiement du transporteur international se prescrit dans les formes de la CMR, c'est-à-dire que le délai d'un an ne commence à courir qu'à partir de « l'expiration d'un délai de trois mois à dater de la conclusion du contrat de transport », le jour indiqué comme point de départ n'étant pas compris dans le délai (art. 32-1-c). Si la jurisprudence dans sa grande majorité retient comme point de départ de la prescription la date d'établissement de la lettre de voiture, qui au demeurant correspond avec celle de la prise en charge des marchandises, il est à signaler un jugement particulièrement intéressant qui a écarté cette date au profit d'une date antérieure, conformément à la lettre même de l'article 32 de la CMR (Trib. com. Calais 16 novembre 2004, Jur. n°87). La convention faisant courir la prescription à compter du jour de conclusion du contrat, le jugement a fort justement énoncé, après avoir rappelé que le contrat était consensuel, que sa date de conclusion était nécessairement antérieure à celle de la prise en charge des marchandises. La solution aussi marginale soit elle mérite l'approbation. Elle règle le problème du point de départ de la prescription, même si elle en soulève un nouveau, celui de la preuve, dès lors que dans la pratique aucune lettre de voiture ne mentionne le jour de conclusion du contrat.

* * * * *