

N° 513

SÉNAT

QUATRIÈME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1991-1992

Rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 8 juillet 1992.
Enregistré à la Présidence du Sénat le 1^{er} septembre 1992.

PROPOSITION DE LOI

tendant à modifier la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs et relative au contrat de transport public de marchandises.

PRÉSENTÉE

Par MM. Jean SIMONIN, Michel ALLONCLE, Jacques BÉRARD, Jean-Eric BOUSCH, Jacques BRACONNIER, Mme Paulette BRISEPIERRE, MM. Jean CHAMANT, Jacques CHAUMONT, Henri COLLETTE, Charles de CUTTOLI, Désiré DEBAVELAERE, Alain GÉRARD, François GERBAUD, Philippe de GAULLE, Charles GINÉSY, Georges GRUILLOT, Emmanuel HAMEL, Bernard HUGO, André JARROT, André JOURDAIN, Marc LAURIOL, Maurice LOMBARD, Jean NATALI, Paul d'ORNANO, Joseph OSTERMANN, Alain PLUCHET, Claude PROUVOYEUR, Maurice SCHUMANN, Louis SOUVET, Jacques VALADE et Serge VINÇON,

Sénateurs.

(Renvoyée à la commission des Affaires économiques et du Plan, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

Transports. — Contrat de transport public de marchandises - Code de la route.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'application, à compter du 1^{er} juillet 1992, du permis de conduire à points a sérieusement perturbé la vie quotidienne de nos concitoyens et le fonctionnement de bon nombre d'entreprises. Cette réforme, dont la mise en œuvre a été retardée du fait de la longueur du délai écoulé entre la promulgation de la loi n° 89-469 du 10 juillet 1989 et la publication du décret d'application n° 92-559 du 25 juin 1992, a généré une crise des transports d'une ampleur exceptionnelle qui a porté préjudice à l'ensemble de l'économie française et suscité des protestations de la part de certains de nos partenaires européens.

Les mesures prises par le Gouvernement pour apaiser les inquiétudes des professionnels du transport, à savoir la non-utilisation des instruments de contrôle des véhicules comme moyen de preuve des infractions, n'ont pas suffi à débloquer la situation.

Après quelques incidents très graves, l'accord conclu le 8 juillet dernier entre les organisations professionnelles et le Gouvernement et l'annonce du dépôt d'un projet de loi tendant à assainir les conditions de prix et de concurrence dans les transports routiers de marchandises paraissent insuffisants pour apporter une solution sérieuse du dilemme actuel : concilier les exigences croissantes des donneurs d'ordre avec les impératifs de la sécurité routière.

L'application de la théorie dite des « flux tendus » visant à minimiser les stocks détenus dans les entreprises, le recours sans cesse accru des entreprises de distribution au transport routier, dans des conditions de délai draconiennes, ont trouvé leurs limites.

Les délais exigés par les donneurs d'ordre pour acheminer les marchandises et par voie de conséquence les délais imposés par les entreprises de transport à leurs préposés constituent un réel obstacle au respect, par ces derniers, des règles du code de la route.

Pour remédier à cette situation, il convient d'encadrer le contrat de transport de marchandises dans des règles plus contraignantes que celles issues de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs ; tel est précisément l'objet de la présente proposition de loi que nous vous demandons d'adopter.

PROPOSITION DE LOI

Article unique.

Après le premier alinéa du paragraphe II de l'article 8 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Le délai de transport défini par le contrat doit être compatible avec le respect des règles du code de la route et de la sécurité. »