Direction générale de la mer
et des transports

Circulaire n° 2005-55 du 22 août 2005 relative
à la coopération dans le transport public routier
NOR : *EQUT0510247C*

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer à Madame et Messieurs les préfets de région (directions régionales de l'équipement).

Les groupements du transport public routier de marchandises et de personnes relèvent d'un statut juridique institué par des dispositions législatives particulières. Leur régime juridique a des conséquences sur l'application de la réglementation du transport routier.

Tel est le cas de certaines sociétés coopératives (sociétés coopératives d'entreprises de transport public de marchandises et de personnes) et des groupements d'intérêt économique.

Cette circulaire a pour objet de rappeler les modalités d'application des textes constituant la réglementation du transport public routier en vigueur pour les coopératives.

Elle abroge et remplace la circulaire n° 47 du 11 juillet 1966.

Vous voudrez bien me faire part, sous le présent timbre, des difficultés que vous pourriez rencontrer dans l'application de la présente circulaire, qui sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.

Pour le ministre et par délégation :
La directrice des transports maritimes,
routiers et fluviaux par intérim
R. Bréhier

I. - DONNÉES GÉNÉRALES SUR LA COOPÉRATION

I.1. Le statut général de la coopération

Le statut général de la coopération est fixé par la loi n° 47-1775 du 10 septembre 1947 modifiée. Son champ d'application couvre toutes les branches de l'activité humaine (article 1er) auxquelles il donne un cadre juridique général commun.

Les sociétés coopératives se distinguent des autres types de sociétés par quatre principes de base :

- une adhésion libre des personnes physiques ou morales. En souscrivant un engagement d'activité qui fait d'elles des fournisseurs, des clients ou encore des salariés de la coopérative, elles ont ainsi une double qualité d'associés de la coopérative et de bénéficiaires de ses services.
- de ce principe en découle un autre : une coopérative ne peut admettre des tiers non associés à bénéficier de ses services que lorsqu'une disposition légale spéciale le prévoit et que la coopérative inscrit cette possibilité dans ses statuts ;
- une gestion démocratique par l'application de la règle « un homme = une voix » aux assemblées générales, quel que soit l'apport en capital, sauf exceptions ;
- la souscription du capital d'une coopérative est destinée à permettre l'accès aux services : par nature, elle n'a donc pas un caractère spéculatif.

Un principe juridique bien établi confère aux règles particulières une prééminence sur les textes généraux. Ainsi, les dispositions du code civil et du code de commerce s'appliquent dans la mesure

où elles ne contredisent pas celles de la loi du 10 septembre 1947 et d'un ensemble de textes particuliers à chaque catégorie de coopérative.

I.2. **Le droit communautaire : la société coopérative européenne (SEC)**

Dans le prolongement de l'adaptation du droit des sociétés organisée par l'Union européenne et après notamment l'adoption d'un règlement communautaire sur les groupements européens d'intérêt économique (règlement CE n° 2137/85) et plus récemment l'adoption du règlement relatif au statut de la société européenne (règlement CE n° 2157/2001), s'est fait jour la nécessité de disposer d'un cadre juridique adapté à la spécificité des entreprises coopératives.

Cet instrument, portant statut de la société coopérative européenne, a été adopté par le Conseil de l'Union européenne sous la forme d'un règlement CE n° 1435/ 2003 du 22 juillet 2003, en vue de permettre l'association de personnes ou d'entreprises nationales appartenant au moins à deux des Etats membres de l'Union, dans le respect des règles coopératives. Ce règlement entrera en application le 18 août 2006.

II. - LES DIFFÉRENTES FORMES DE SOCIÉTÉS ET DE GROUPEMENTS DU TRANSPORT ROUTIER

II.1. **Les sociétés et groupements ne répondant pas au statut coopératif**

II.1.1. *Les groupements formés sous le régime d'une société anonyme (SA) ou d'une société à responsabilité limitée (SARL) ne sont pas considérés comme une forme spécifique de groupement*

En effet, du point de vue de la législation ou de la réglementation du transport, rien ne distingue ce type de groupement d'une société commerciale classique en forme SA ou SARL.

II.1.2. *Les groupements d'intérêt économique (GIE)*

Institué par l'ordonnance n° 67-821 du 23 septembre 1967, désormais codifiée aux articles L. 251-1 à L. 251.23 du code de commerce, le groupement d'intérêt économique (GIE) a pour objet de permettre aux entreprises d'unir leurs efforts là où elles ont des intérêts communs, tout en conservant leur indépendance.

Le GIE est un groupement de personnes physiques ou morales formé dans le but de faciliter ou de développer leur activité, d'améliorer ou d'accroître les résultats de cette activité.

Les articles L. 251-1 à L. 251-4 du code de commerce précisent les principales caractéristiques de cette forme de groupement.

Un GIE doit avoir une activité différente mais auxiliaire de celle de ses membres. Son activité prolonge celle de ses membres mais ne s'y substitue pas (article L. 251-1 du code de commerce).

Il résulte de ce principe de base qu'un GIE ne peut être ni voiturier, ni commissionnaire de transport.

II.1.2.1. Non-éligibilité du GIE au statut de voiturier

Un GIE d'entreprises de transport public ne peut pas être transporteur public (voiturier) ni, en conséquence, inscrit au registre des transporteurs et des loueurs.

Un GIE dont les membres ne seraient pas des entreprises de transport ne peut pas non plus exercer une activité de transport public ni être inscrit au registre, car le transport n'est pas une activité auxiliaire à une quelconque autre activité et ne la prolonge pas mais une activité en soi, distincte de toute autre activité.

II.1.2.2. Non-éligibilité du GIE

au statut de commissionnaire

Selon la jurisprudence commerciale, un commissionnaire de transport placé sous l'égide des articles L. 132-3 et suivants du code de commerce doit avoir, par nature, la liberté du choix des moyens de transport.

Une entreprise commissionnaire de transport qui ne dispose pas, pour telle ou telle opération, d'une telle liberté n'agit pas, pour cette opération, en tant que commissionnaire de transport mais en tant que courtier de fret ou tout autre mandataire.

Un GIE de transporteur qui recherche du fret puis a l'obligation de le donner exclusivement à l'un de ses membres (un GIE ne pouvant agir qu'au profit de ces derniers), ne peut donc pas avoir la qualité de commissionnaire de transport.

Ce GIE agit en tant que courtier de fret, simple intermédiaire de transport qui n'a pas à être inscrit au registre des commissionnaires de transport.

II.1.2.3. Autres formes de « groupements » : statut de commissionnaire de transport

Dès lors que des transporteurs souhaitent mettre en place une structure commune traitant et contractant avec la clientèle sans opter pour le modèle coopératif, ils doivent créer une société commerciale de droit commun, inscrite au registre des commissionnaires de transport.

Il est toutefois à noter qu'une entreprise commissionnaire de transport qui ne disposerait pas, pour telle ou telle opération, d'une liberté de choix du mode de transport et qui se verrait imposer par ses clients de contracter avec des transporteurs déterminés n'agirait pas en tant que commissionnaire de transport mais en tant que courtier de fret ou tout autre mandataire.

II.2. **Les sociétés répondant au statut coopératif**

II.2.1. *Les sociétés formées par des personnes physiques en vue de l'exploitation en commun d'un fonds de commerce de transport routier : ces sociétés sont dites sociétés coopératives de transport routier*

Il s'agit des sociétés coopératives ouvrières de production qui, selon l'article 1er de la loi n° 78-763 du 19 juillet 1978 portant statut de ces sociétés ouvrières, modifiée par la loi n° 92-643 du 13 juillet 1992 « sont formées par des travailleurs de toutes catégories ou qualifications professionnelles, associés pour exercer en commun leurs professions dans une entreprise qu'ils gèrent directement ou par l'intermédiaire de mandataires désignés par eux et en leur sein. Les sociétés coopératives ouvrières de production peuvent exercer toutes activités professionnelles, sans autres restrictions que celles résultant de la loi. Les associés se groupent et se choisissent librement. Les sociétés coopératives ouvrières de production peuvent prendre l'appellation de sociétés coopératives de travailleurs ou de sociétés coopératives de production, lorsque leurs statuts le prévoient. »

Au regard de la réglementation du transport routier, ces sociétés coopératives sont considérées comme des entreprises de transport ordinaires. Sous ce régime, les membres de la société coopérative n'ont pas personnellement la qualité de commerçant. Ces sociétés sont, ainsi, soumises aux règles générales prévues par les lois et règlements relatifs au transport public de marchandises ou de personnes.

Il est à noter que la société coopérative de transport routier de marchandises ne peut pas être commissionnaire de transport (art. 35 *quater* de la loi n° 83-657 du 20 juillet 1983 modifiée).

II.2.2. *La société coopérative d'entreprises de transport routier de marchandises*

II.2.2.1. Régimes statutaires

Les sociétés formées par des entreprises de transport routier de marchandises sont régies par la loi n° 47-1775 du 10 septembre 1947, la loi n° 83-657 du 20 juillet 1983 modifiée de développement de certaines activités d'économie sociale et le décret n° 63-94 du 8 février 1963 modifié.
Lorsqu'une coopérative d'entreprises de transport est régie par la loi du 20 juillet 1983, ses statuts le précisent.

Une société coopérative d'entreprises de transport est constituée par des entreprises de transport routier de marchandises qui regroupent leurs moyens et leurs activités, sans perdre leur personnalité juridique propre en adhérant à la coopérative.

La loi du 20 juillet 1983 a eu pour objet de favoriser le développement des coopératives artisanales et de leurs unions, notamment en facilitant leur constitution et leurs règles de fonctionnement. Son Titre II porte statut des coopératives d'entreprises de transport (art. 35 à 35 *quinquies*).

Du fait de la loi du 20 juillet 1983, deux régimes juridiques de coopératives d'entreprises de transport existent simultanément :

- les coopératives, dont la dimension est limitée par le nombre des salariés (50) des entreprises associées, qui relèvent du régime statutaire des coopératives artisanales défini à son titre I ;
- les autres, ne répondant pas à ce critère de taille des entreprises associées, qui relèvent du régime statutaire général des coopératives, défini par la loi du 10 septembre 1947.

II.2.2.2. Les particularités de la société coopérative d'entreprises de transport routier de marchandises au regard de la réglementation de transport

II.2.2.2.1. La société coopérative d'entreprises de transport est voiturier - La société coopérative d'entreprises de transport est transporteur public

Les coopératives d'entreprises de transport de marchandises ont la qualité de voiturier (art. 35 *bis* de la loi n° 83-657 du 20 juillet 1983 modifiée) au sens du code de commerce (art. L. 133-1 du code de commerce).

Elles sont inscrites au registre des transporteurs et des loueurs.

Elles peuvent ainsi conclure directement les contrats de transport (art. 35 *ter* de la loi n° 83-657 du 20 juillet 1983 modifiée), endosser la responsabilité commerciale du transporteur et répondre en leur nom propre des pertes et avaries et des retards survenus pendant le transport envers la clientèle, quel que soit l'adhérent de la société coopérative qui a exécuté ce transport.

Par ailleurs, le décret n° 99-752 du 30 août 1999 modifié relatif aux transports routiers de marchandises confie au préfet de région la vérification des conditions d'accès et d'exercice de la profession des entreprises de transport public routier de marchandises.

II.2.2.2.2. La société coopérative d'entreprises de transport ne peut pas être commissionnaire de transport

L'interdiction de l'exercice des activités d'auxiliaires de transport s'applique à toutes les coopératives d'entreprises de transport. Cette interdiction s'impose en outre aux membres des coopératives d'entreprises de transport (art. 35 *quater* de la loi n° 83-657 du 20 juillet 1983 modifiée).

Les sociétés coopératives d'entreprises de transport bénéficient toutefois de la dérogation accordée aux transporteurs publics routiers de recourir à la sous-traitance sans être inscrits au registre des commissionnaires de transport (art. 15 du décret du 30 août 1999). Elles peuvent ainsi, lorsque leurs moyens sont momentanément insuffisants pour acheminer le fret qui leur est remis, faire exécuter des transports en pointe de trafic par des entreprises n'adhérant pas à la société coopérative :

- dans les conditions du droit commun de la réglementation des transports routiers, c'est-à-dire

jusqu'à 15 % du chiffre d'affaires annuel transport de la coopérative, pour les coopératives d'entreprises de transport régies par la loi du 10 septembre 1947 ;

- jusqu'à 20 % de ce chiffre d'affaires, pour les coopératives d'entreprises de transport relevant de la loi du 20 juillet 1983 (article 15 du décret du 30 août 1999 et article 10, alinéa 2, de la loi du 20 juillet 1983).

Enfin, il est à noter que les relations entre une coopérative d'entreprises et ses membres ne relèvent pas de la sous-traitance. Le contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises exécutés par des sous-traitants ne s'applique donc pas à ces relations (art. 1er du 3 « commentaires des articles » de l'annexe II du décret n° 2003-1295 du 26 décembre 2003).

II.2.2.2.3. L'activité commerciale de la coopérative d'entreprises de transport passe par une agence commune traitant avec la clientèle (art. 35 *ter,* alinéa 2, de la loi n° 83-657 du 20 juillet 1983 modifiée)

Outre les trois dispositions fondamentales rappelées ci-dessus, il convient de retenir que la loi du 20 juillet 1983 confie au ministre chargé des transports le contrôle du fonctionnement des sociétés coopératives d'entreprises de transport en conformité avec les règles en vigueur et, de manière plus générale, avec les dispositions de la loi de 1947.

II.2.3. *Les sociétés coopératives d'entreprises de transport routier de personnes*

Le régime juridique des sociétés coopératives d'entreprises de transport routier de personnes est identique à celui des sociétés coopératives d'entreprises de transport routier de marchandises, sous réserve des différences tenant à la nature des activités et des responsabilités particulières de l'entreprise en matière de transport de personnes.

Les articles 35 et 35 *quinquies* de la loi du 20 juillet 1983 visent explicitement les sociétés coopératives d'entreprises de transports publics routiers de voyageurs.

Le décret n° 85-891 du 16 août 1985 modifié relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes prévoit explicitement l'inscription au registre des transporteurs des coopératives d'entreprises de transport public routier de personnes et de leurs membres (art. 4).

Ces coopératives ont la qualité de transporteur public routier de personnes.

III. - LES MEMBRES D'UNE COOPÉRATIVE D'ENTREPRISES DE TRANSPORT

III.1. **Les entreprises de transport routier membres d'une coopérative d'entreprises sont inscrites individuellement au registre des transporteurs**

Les coopératives d'entreprises de transport associent principalement des transporteurs.

Les entreprises de transport routier membres doivent satisfaire aux conditions d'inscription au registre des transporteurs et être inscrites à ce registre (art. 6 du décret n° 99-752 du 30 août 1999 et art. 4 du décret n° 85-891 du 16 août 1985). Leur inscription est maintenue à la création de la coopérative.

Les coopératives d'entreprises de transport peuvent également compter des associés dits associés non coopérateurs, qui ne sont pas transporteurs et ne participent pas à l'exercice en commun de l'activité.

Dans les coopératives relevant de la loi du 20 juillet 1983, les associés non coopérateurs ne doivent pas représenter plus de 25 % du nombre total des associés (art. 6 de la loi du 20 juillet 1983).

III.2. **Les coopératives d'entreprises sont ouvertes aux coopérateurs communautaires**

Les membres transporteurs d'une coopérative d'entreprises de transport peuvent être des personnes régulièrement établies dans des Etats de l'Union européenne ou parties à l'accord sur l'Espace économique européen et exerçant des activités identiques à celles prévues pour l'inscription au registre des transporteurs.

Cette disposition est générale, y compris pour les coopératives d'entreprises soumises à la loi du 10 septembre 1947.

Membre d'une coopérative française, l'adhérent établi dans un autre Etat de l'Espace économique européen peut effectuer les trafics que la coopérative lui donne, y compris des transports intérieurs, assurés en l'espèce au titre du cabotage. Cependant, pour les Etats qui ont adhéré à l'Union européenne le 1er mai 2004, le traité d'adhésion a instauré une période transitoire (5 ans maximum) pendant laquelle sont interdits les transports de cabotage, excepté pour Chypre, Malte et la Slovénie.

Pendant cette période, le cabotage n'est donc pas autorisé de façon réciproque, entre la France et les sept nouveaux Etats que sont l'Estonie, la Hongrie, la Lettonie, la Lituanie, la Pologne, la République slovaque et la République tchèque.

IV. - LA RESPONSABILITÉ DANS LES COOPÉRATIVES D'ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

IV.1. **En matière commerciale**

Lorsqu'elle passe des contrats de transport avec sa clientèle, la coopérative d'entreprises assume en tant que voiturier une responsabilité commerciale, répond le cas échéant de l'inexécution du contrat et des pertes et avaries.

La responsabilité commerciale d'un coopérateur ne peut être invoquée que pour l'activité propre de celui-ci.

IV.2. **En matière pénale**

L'organisation du transport et les opérations de conduite relèvent des entreprises membres de la coopérative. Le dirigeant de chacune d'entre elles est donc responsable pénalement lorsqu'une prestation est effectuée par lui-même ou l'un de ses salariés.

Le contrôle en matière d'organisation de transport et d'opérations de conduite doit ainsi être dirigé vers les entreprises membres de la coopérative, leurs dirigeants et leurs salariés.

La coopérative est responsable pénalement de l'organisation du transport et des opérations de conduite effectuées par ses salariés.

Dès lors que la coopérative offre à ses adhérents les services d'une agence commune chargée de l'exploitation de leurs moyens, cette dernière peut voir sa coresponsabilité de donneur d'ordre retenue (art. R. 121-5 du code de la route ne cite pas les coopératives mais ouvre cette responsabilité aux mandataires et à tout autre donneur d'ordre). Elle se doit de veiller à la bonne application de la réglementation dans l'exercice en commun de l'activité.

Les coopérateurs peuvent exécuter des contrats en dehors de la coopérative. Une coopérative n'impose, en effet, pas nécessairement l'exclusivité à ses adhérents. Elle peut leur permettre d'employer leurs salariés, en partie, pour l'exercice en commun de l'activité et en partie, pour leur activité propre.

Dans ce cas, il est fortement conseillé à la coopérative de :

- mettre en place une « traçabilité » écartant sa coresponsabilité lorsqu'un coopérateur emploie ses salariés pour son compte,
- stipuler dans son règlement intérieur que le coopérateur doit tenir compte des besoins de la coopérative en vue du respect de la réglementation, notamment quant aux temps de conduite.

V. - INSCRIPTION DES COOPÉRATIVES D'ENTREPRISES DE TRANSPORT

V.1. **Coopérative d'entreprises de transport de marchandises**

V.1.1. *Procédure d'inscription*

Une coopérative d'entreprises de transport ne peut être inscrite au registre des transporteurs que si chaque entreprise de transport membre est elle-même régulièrement inscrite à ce registre et titulaire d'une licence (circulaire n° 2000-17 du 10 mars 2000).

L'inscription de la coopérative est soumise aux conditions de capacité professionnelle, d'honorabilité professionnelle et de capacité financière.

Lorsque ces conditions sont satisfaites, la coopérative est inscrite au registre des transporteurs sur production d'un extrait du registre du commerce et des sociétés. Pour les coopératives en cours de constitution, la production de cet extrait peut être différée d'un délai maximal de deux mois, à compter de la date de dépôt de la demande d'inscription, et être provisoirement remplacée par la fourniture du récépissé de la demande d'inscription au registre du commerce et des sociétés.

Les sociétés coopératives d'entreprises de transport de marchandises sont inscrites au registre des transporteurs sous leur dénomination sociale.

L'inscription de la société coopérative comporte les noms et dénominations sociales de ses adhérents.

V.1.2. *Modifications*

Les entreprises inscrites au registre doivent porter à la connaissance du service administratif chargé de la tenue de ce registre, dans un délai d'un mois, tout changement de nature à modifier leur situation au regard de l'inscription (article 7 du décret n° 99-752 du 30 août 1999).

L'adhésion d'un nouveau membre, le retrait ou l'exclusion d'un adhérent, constituent des changements qui doivent être communiqués à l'administration conjointement par l'entreprise de transport adhérente et par la société coopérative.

V.2. **Coopérative d'entreprises de transport de personnes**

Les sociétés coopératives d'entreprises de transport de personnes sont inscrites au registre des entreprises de transport routier de personnes (article 4 du décret n° 85-891 du 16 août 1985).

La procédure d'inscription est établie par analogie à celle des coopératives d'entreprises de transport de marchandises.

Le délai prévu pour déclarer tout changement de nature à modifier la situation au regard de l'inscription est de deux mois (article 10 du décret n° 85-891 du 16 août 1985).

VI. - LES DIRIGEANTS DE LA COOPÉRATIVE

VI.1. **Une coopérative d'entreprises de transport et une entreprise membre peuvent employer la même personne titulaire de la capacité professionnelle (capacitaire)**

L'exigence de direction effective et permanente de l'activité transport d'une entreprise par une personne titulaire, selon le cas, d'une attestation de capacité professionnelle ou d'un justificatif de capacité professionnelle, s'applique aux coopératives d'entreprises de transport et aux entreprises membres, comme à toute entreprise de transport.

Toutefois, l'assouplissement de cette règle prévu par la circulaire n° 95-85 du 6 novembre 1995 pour les groupes d'entreprises de transport peut, par analogie, s'appliquer à une coopérative d'entreprises de transport, et à l'un de ses membres.

Ainsi, une coopérative et l'un de ses membres peuvent avoir le même capacitaire qui, comme dans les groupes d'entreprises doit être en mesure de démontrer qu'il assure la direction effective et permanente de l'activité de transport des entreprises considérées.

VI.2. **La rémunération du capacitaire**

Comme pour toute entreprise de transport, le bénévolat ne peut être accepté sous peine de vider de toute signification la réglementation des transports concernant la capacité professionnelle. Le montant fixé pour la rémunération du capacitaire doit être en cohérence avec les responsabilités exercées.

Deux situations peuvent se présenter :

- le capacitaire est un cadre salarié ;

Dans ce cas, il doit présenter un contrat de travail conforme à la convention collective nationale du transport routier.

- le capacitaire est un représentant légal.

Dans ce cas, il doit présenter la décision fixant sa rémunération. Le niveau de celle-ci sera apprécié par référence à celle d'un cadre telle qu'elle est fixée par la convention collective.

Dans le cas où ce représentant légal capacitaire est également le représentant légal capacitaire d'une entreprise membre de la coopérative (*cf.* 1°), un assouplissement à cette règle peut être accepté, à condition que la rémunération qui lui est versée par la coopérative ne soit pas inférieure à 25 % de la rémunération d'un cadre telle qu'elle résulte de la convention collective.

VI.3. **Administration d'une coopérative d'entreprises de transport**

Une coopérative d'entreprises de transport relevant de la loi de 1983 doit avoir pour dirigeant (président de conseil d'administration, de directoire, ou gérant unique) une personne physique ayant, soit à titre personnel la qualité d'associé, soit la qualité de représentant légal d'une personne morale membre de la coopérative. Pour les coopératives d'entreprises relevant de la loi de 1947, le droit commun s'applique.

VII. - VÉHICULES, TITRES DE TRANSPORT ET CAPACITÉ FINANCIÈRE

VII.1. **COOPÉRATIVE D'ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES**

L'inscription au registre des transporteurs et des loueurs donne lieu à la délivrance d'une licence, licence de transport intérieur ou licence communautaire, selon le type de véhicules utilisés. Cette inscription est subordonnée à une condition de capacité financière dont le montant est fonction du nombre et du type de véhicules considérés.

La situation des coopératives d'entreprises de transport nécessite une analyse de différents cas, selon qu'elles sont dotées de véhicules mis à disposition par leurs adhérents ou qu'elles disposent de véhicules en propre.

VII.1.1. *Coopérative sans véhicule en propre*

Lorsque la coopérative fonctionne avec les seuls véhicules de ses adhérents, il lui est délivré une licence de transport intérieur ou une licence communautaire sans copie conforme (circulaire n° 2000-17 du 10 mars 2000).

La licence attribuée à la coopérative d'entreprises dépend de celles de ses membres : lorsque les membres ne sont titulaires que de licences de transport intérieur, une licence de transport intérieur est délivrée à la coopérative ; lorsque les membres sont titulaires de licences communautaires, une licence communautaire est délivrée à la coopérative.

La coopérative doit en tout état de cause satisfaire à la condition de capacité professionnelle requise pour le type de véhicules considérés.

Le montant de capacité financière requise des entreprises de transport est calculé sur la base du

nombre de véhicules de leur parc propre. Celle requise d'une coopérative d'entreprises de transport ne fonctionnant qu'avec les véhicules de ses associés est égale à « 0 ». Il est toutefois exclu que les capitaux propres de la coopérative soient négatifs.

Pour les véhicules mis à disposition de la coopérative, la condition de capacité financière est vérifiée au sein des entreprises adhérentes. Ces entreprises doivent donc avoir des capitaux propres permettant de couvrir la mise en circulation des véhicules :

- utilisés pour leur propre activité de transport,
- dédiés à la coopérative (arrêté du 18 novembre 1999 - circulaire n° 99-92 du 22 décembre 1999).

VII.1.2. *Coopérative dotée d'un parc de véhicules en propre*

La coopérative doit répondre par ses capitaux propres à la condition de capacité financière pour les véhicules de son parc propre.

La délivrance de copies conformes de licence communautaire ou de copies conformes de licence de transport intérieur s'effectue en fonction de la capacité financière de la coopérative elle-même (circulaire n° 2000-17 du 10 mars 2000 point 1.1.1).

VII.2. **Contremarque sur la copie conforme**

L'adhérent d'une coopérative doit avoir des copies conformes de licence portant mention de l'appartenance à la coopérative à la rubrique « observations particulières ». Cette mention est la suivante : « La licence est attribuée à (nom du transporteur) membre de la coopérative (nom de la coopérative) ».

VIII. - QUESTIONS CONTRACTUELLES

VIII.1. **Coopérative d'entreprises de transport de marchandises et lettre de voiture**

L'activité commerciale de la coopérative d'entreprises de transport passe par une agence commune traitant avec la clientèle (article 35 *ter* de la loi n° 83-657 du 20 juillet 1983 modifiée).

La constitution d'une agence commune traitant avec la clientèle pour l'exploitation de tout ou partie des fonds de commerce des adhérents découle directement de l'attribution de la qualité de voiturier à la société coopérative d'entreprises de transport et en est la conséquence organisationnelle nécessaire.

Une coopérative d'entreprises de transport ne peut en effet complètement développer son activité sans une mise en commun poussée de l'activité commerciale des adhérents, indispensable pour faire ressortir l'identité de la société coopérative à travers une politique commerciale unique vis à vis de la clientèle.

Sa première manifestation concerne naturellement la formation et la conclusion des contrats de transport par l'agence commune, qui est seule à traiter avec la clientèle.

L'attribution de la qualité de voiturier à la coopérative (au sens de l'art. L. 133-1 du code de commerce) lui permet de conclure directement les contrats de transport, d'endosser la responsabilité commerciale du transporteur et de répondre, envers la clientèle, en son nom propre, des pertes et avaries et des retards survenus pendant le transport, quel que soit l'adhérent de la société coopérative qui a exécuté le transport. Le contrat de transport est matérialisé par la lettre de voiture.

Les opérations de transport confiées aux associés par la coopérative agissant comme voiturier ne constituent pas un contrat de transport, ni un contrat de commission de transport, ni un contrat de location de véhicules industriels avec conducteur, mais relèvent du contrat coopératif d'engagement.

La mention sur la lettre de voiture du coopérateur effectuant le transport n'a donc pas lieu d'être et demeure purement facultative. La relation entre la marchandise transportée et le coopérateur qui

effectue le transport pour le compte de la coopérative est attestée par la mention figurant à la rubrique « observations particulières » sur la copie conforme de licence (contremarque) :

« La licence est attribuée à (nom du coopérateur), membre de la coopérative (nom de la coopérative) »

VIII.2. **Possibilité pour une coopérative d'entreprises de transport de personnes de conventionner avec une autorité organisatrice de transport**

Une coopérative d'entreprises de transport public routier de personnes a vocation à exercer toutes les activités des entreprises de transport public de voyageurs (art. 35 de la loi n° 83-57 du 20 juillet 1983). Elle peut donc répondre à un appel à concurrence pour l'exécution de services réguliers et conventionner avec l'autorité organisatrice de transport en présentant les moyens de ses membres comme un tout.

IX. - FIN ET TRANSFORMATION D'UNE COOPÉRATIVE D'ENTREPRISES DE TRANSPORT

IX.1. **Causes et effets de la fin d'une coopérative**

La dissolution d'une société coopérative est soumise aux règles du droit commun des sociétés commerciales.

Causes de dissolution :

Les causes de dissolution communes à toutes les sociétés sont :

- l'arrivée du terme prévu aux statuts ;
- la réalisation ou l'extinction de l'objet ;
- la décision des associés ;
- la réunion de tous les droits sociaux dans une même main ;
- la dissolution judiciaire pour justes motifs ;
- la liquidation judiciaire.

Dans le cas de réunion de toutes les parts ou actions dans le patrimoine d'une même personne, une coopérative ne peut être maintenue du fait qu'elle doit respecter une pluralité d'associés. Elle doit en outre compter un nombre d'associés conforme à sa forme juridique (SA ou Sarl). Une coopérative d'entreprises de transport régie par la loi de 1983 ne peut ainsi compter moins de deux associés si elle est constituée sous forme de Sarl, moins de 7 associés si elle est constituée sous forme de SA.

Un effet propre à la dissolution d'une société coopérative d'entreprises est que l'actif net subsistant (après extinction du passif et remboursement du capital effectivement versé) est dévolu soit à d'autres coopératives ou unions de coopératives, soit à des œuvres d'intérêt général ou professionnel (article 19 de la loi du 10 septembre 1947).

Les entreprises membres d'une coopérative continuent d'exister en cas de dissolution ou de liquidation de la coopérative à laquelle elles appartiennent et leur inscription au registre des transporteurs est maintenue. Elles se voient retirer les copies conformes de licence avec contremarque et délivrer des copies conformes sans contremarque.

IX.2. **Transformation**

Toute société ou tout Groupement d'intérêt économique peut se transformer en coopérative d'entreprises relevant de la loi du 20 juillet 1983, sans création d'une personne morale nouvelle (article 30 de la loi du 20 juillet 1983).

Une coopérative d'entreprises, qu'elle relève de la loi du 20 juillet 1983 ou de la loi du 10 septembre 1947 peut se transformer de SA en Sarl (et éventuellement en SAS pour les seules coopératives régies par la loi du 10 septembre 1947) et réciproquement, sans création d'une personne morale nouvelle, en conservant son caractère coopératif.

De la même façon, une coopérative d'entreprises constituée sous forme de SA ou de Sarl peut aussi changer de régime entre la loi du 10 septembre 1947 et celle du 20 juillet 1983.

Une société coopérative ne peut en principe perdre sa qualité de coopérative. Seules les nécessités de son développement ou la survie de l'entreprise peuvent justifier la perte de la qualité de coopérative (article 25 de la loi du 10 septembre 1947). Elle ne peut intervenir qu'après avis du Conseil supérieur de la coopération et sur arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la coopération.