

... moyennant le paiement d'une somme supplémentaire. Dans ce cas, le montant déclaré se substitue au plafond, sans pouvoir lui être toutefois inférieur, la Convention de Montréal sanctionnant une telle clause par sa nullité (art. 27). Des questions plus spécifiques se sont aussi posées à la Cour de cassation, comme la revendication d'un aéronef dans une procédure collective, ou celle des plateformes d'intermédiation. La chambre commerciale de la Cour de cassation a récemment montré son exigence face à un arrêt de cour d'appel ayant retenu la qualification de commissionnaire pour une plateforme d'intermédiation, sans avoir relevé les motifs propres à la caractériser (Cass. com., 30 avr. 2025, n° 23-23.458). « Le débat reste ouvert » commente la conseillère à la chambre commerciale.

## DROIT SOCIAL AÉRIEN

Par [Anouk Jaunasse](#)

## La sécurité avant tout

Le transport aérien a beaucoup évolué, et avec lui les conditions de travail et de vie du personnel navigant. La précarisation des salariés a été maintes fois soulevée. La sécurité est au cœur des préoccupations des syndicats et imprègne une partie du droit du travail applicable au personnel navigant.

La particularité de la réglementation applicable au personnel navigant est son impératif de sécurité. Comme en transport routier, la

sécurité aérienne impose une réglementation spécifique qui se superpose au droit du travail. Certaines normes relèvent à la fois de la sécurité et du droit du travail, comme le nombre maximal d'heures de vol par mois.

Le temps de service du personnel navigant représente 2 000 heures par an pour 900 heures de vol au maximum. L'employeur n'est pas contraint à rémunérer le travail au sol. Néanmoins, des accords d'entreprises peuvent prévoir des périodes de travail à terre qui donnent lieu à rémunération.

Aujourd'hui, 85 % des pilotes sont syndiqués. Les syndicats sont des acteurs importants du système. Le pilote est autonome dans sa décision. Le Code des transports lui donne, par exemple, le pouvoir de débarquer quelqu'un pour des raisons de sécurité et personne ne peut s'opposer à cette décision. Le facteur temps a été pris en compte.

L'incendie, en 1998, qui s'est déclaré dans la soute d'un avion, peu de temps après le décollage, et a causé la mort de la totalité des passagers a entraîné une modification essentielle : le pilote doit pouvoir s'écartier des procédures pour raison de sécurité. Lors de cet accident, le pilote, pour respecter les instructions, devait procéder à une vidange carburant pour ne pas se poser en surcharge.

Les syndicats, comme l'IFALPA, défendent une standardisation du droit pour la sécurisation des vols. Il s'agit également de lutter contre la délocalisation de l'industrie. Les entreprises perdent en compétitivité face à celles de pays moins regardants. Ils interviennent également, de façon plus classique, en défense des droits des sala-riés. ●

## INFORMATIONS

## Transport de marchandises

### CARTEL DES CAMIONS

Par [Louis Guarino](#)

## L'indemnisation des transporteurs dans les méandres

La Commission européenne a infligé en juillet 2016 une amende de 2,93 Mds€ à six constructeurs de poids lourds (MAN, Volvo-Renault, Daimler, Iveco, DAF et Scania) qui se sont entendus sur les prix de vente des véhicules sur la période 1997-2011. Quel est l'état des lieux des indemnisations au regard des préjudices subis par les transporteurs ? Tour d'horizon.

L'annonce avait fait l'effet d'une secousse tellurique au sein de la filière camions. La Commission européenne, sous l'égide de la pugnace commissaire à la concurrence, Margrethe Vestager, avait infligé en juillet 2016 une amende de 2,9 Mds€ à six constructeurs de poids lourds (MAN, Volvo-Renault, Daimler, Iveco, DAF et Scania) qui se sont entendus sur les prix de vente des véhicules sur la période 1997-2011. En parallèle, les constructeurs s'étaient également accordés sur les délais d'introduction de technologies plus strictes en matière d'émissions (entente sur le retardement de la mise sur le marché des nouvelles normes Euro 3, Euro 4 et Euro 5). D'après les chiffres de la Direction générale de la concurrence, le cartel des camions aurait affecté un pourcentage significatif des 600 000 transporteurs opérant en Europe (pour la plupart des petites entreprises), ainsi que des entreprises ou groupes d'entreprises possédant leur propre flotte. Plus de neuf ans après la salve de Bruxelles, qu'en est-il des indemnisations et des procédures en cours ? Comment se sont positionnés les différents cabinets d'avocats ? Par exemple, les transporteurs français qui

ont choisi le cabinet d'avocats Hausfeld se sont fédérés pour obtenir réparation. Le cabinet Hausfeld a estimé que le dossier français représenterait un potentiel de 500 000 véhicules, soit un préjudice économique de l'ordre de 3,5 Mds € avec un surcoût chiffré à 5 000 € par camion. Hausfeld a fait jouer son expertise pour inciter les constructeurs à une résolution à l'amiable avant d'aller devant les tribunaux.

### Le processus de l'indemnisation

Pour les adhérents de l'OTRE, le dossier s'est achevé en 2024. « Nous avons fait appel au cabinet d'avocats américain Transatlantis et à son antenne européenne à Bruxelles. La démarche afin d'accompagner nos adhérents a été lancée en 2019 ; le cabinet a porté les assignations pour les transporteurs. Les indemnisations ont été réglées et l'intérêt de nos adhérents respecté. C'est un véritable succès », affirme Fabrice Wackenier, directeur des relations extérieures et des projets innovants à l'OTRE. « D'autres cabinets d'avocats ont sollicité directement les transporteurs sans passer par les organisations professionnelles. Il y a donc eu différents niveaux de groupes de contacts », ajoute-t-il.

Le cabinet LEX-PORT à Bordeaux a réuni de son côté une soixantaine de transporteurs faisant partie de son réseau clients transporteurs dont certains adhérents de l'OTRE. « Les assignations ont été lancées en 2020-2021 contre tous les constructeurs (MAN, Volvo-Renault, Daimler, Iveco, DAF) à l'exception de Scania, seul constructeur à avoir contesté sa participation à l'entente sur les prix », explique Sébastien Duguine avocat associé chez LEX-PORT. « Nous avons pris en main le dossier après la collecte des données et le travail des économistes du cabinet OCA Economics. Cela correspond au total à une centaine de procédures judiciaires individuelles », indique-t-il. L'information pour assigner les constructeurs a été envoyée en premier lieu aux adhérents de chaque fédération professionnelle locale (FNTR, Union TLF, OTRE). Le cabinet bordelais compte comme client principal le groupement de transporteurs Tred-Union présidé par Paul-Antoine Jung (société Altrans). En réalité, la tendance n'est pas très favorable aux transporteurs. « Nous avons relevé au moins 5 jugements au fond favorables aux constructeurs et rendus

par les Tribunaux de commerce de Lyon et de Paris et 30 jugements rendus par des tribunaux administratifs favorables aux constructeurs », déplore Sébastien Duguine. Au reste, l'avocat va déclencher prochainement la procédure pour les transporteurs victimes du constructeur Scania, condamné à une amende d'un montant de 880 M€ en février 2024.

### Nouvelle donne

Une nouvelle séquence est en passe de s'ouvrir. D'une part, le Tribunal de commerce de Bordeaux a rendu une décision historique le 3 octobre 2025. Pour la première fois, un constructeur (Daimler) est condamné au fond devant une juridiction commerciale française à indemniser des acheteurs de camions victimes de l'entente. Ce jugement constitue un précédent important car il démontre que les surcoûts imputables à l'entente peuvent désormais être reconnus par les tribunaux de commerce français. Le tribunal a ainsi validé un surcoût à hauteur de 9 % évalué par OCA Economics. La présidente de la Cour d'appel de Lyon a rendu cet été une ordonnance pour accepter la requête de LEX-PORT visant à dépayer tous les dossiers en cours devant le Tribunal de commerce de Lyon et les transférer à Paris. « Cette ordonnance a été rendue sur la base d'un conflit d'intérêt d'un juge qui était l'ancien directeur d'une grosse succursale de Daimler France, décrypte Sébastien Duguine. « En outre, le jugement du Tribunal de commerce de Bordeaux condamnait Daimler à indemniser notre client », précise-t-il.

LEX-PORT a obtenu gain de cause à Bordeaux pour un seul transporteur, il s'agit d'une PME familiale (SARL Mendiboure), qui a reçu une indemnisation pour un parc de 28 camions à hauteur de 7 900 € par véhicule, soit 221 000 €. « Les constructeurs sont condamnés à exécuter les décisions. Le hic c'est qu'ils ne le font pas. Nous pouvons les obliger à le faire en lançant des procédures en Allemagne », résume Sébastien Duguine. « Deux outils sont à notre disposition : un huissier peut saisir l'argent sur les comptes bancaires du constructeur, ce qui va entraîner un surcoût pour le client transporteur. L'autre outil vise à bloquer la procédure d'appel formée dès lors que le constructeur n'a pas indemnisé le transporteur », explique-t-il. À suivre... ●



Des solutions expertes pour maîtriser le droit des affaires



Une solution  
**LAMY LIAISONS** KARNOV GROUP

Lamy Liaisons - Immeuble Eurostrum - 2, rue Emmy Noether - CS 90021 - 93588 SAINT-Ouen CEDEX - www.lamy-liaisons.fr SAS au capital de 14 500 000 € - SIREN 480 081 306 RCS BOISIGNY - TVA FR 55 480 081 306 - code APE 5814Z

## DROIT DES AFFAIRES

Retrouvez toutes les publications en droit des affaires sur [Boutique.lamy-liaisons.fr](http://Boutique.lamy-liaisons.fr)

