

Investissement dans le transport, attention à l'arnaque.

Depuis un certain moment nous constatons des appels insistants par différents canaux de communication à investir dans le secteur du transport, notamment dans les activités de taxi compteur, VTC, etc.

Ma curiosité de juriste d'entreprise et d'expert en finance islamique m'ont conduit à chercher à comprendre le fonctionnement de ce modèle d'affaires.

Pour cela je me suis procuré un modèle de contrat proposé par une entreprise bien connue, en Côte d'Ivoire, dans ce secteur d'activité.

Les résultats de l'analyse ce contrat ne me rassurent pas sur le sérieux de ce business.

En effet, le contrat ne rassure pas quant à l'achat du véhicule au nom du souscripteur, il ne précise pas le statut de l'entreprise dans la gestion du véhicule et la garantie accordée au souscripteur sur sa rémunération n'est pas raisonnable et rationnelle.

I- L'incertitude liée à l'achat du véhicule

L'entreprise demande au souscripteur de faire apport initial de 2 000 000F pour l'achat de véhicule neuf pour l'exploiter dans le cadre de taxi.

Le montant initial de 2 000 000F, de toute évidence, ne correspond pas au prix du véhicule neuf. Le contrat ne dit sur le prix réel du véhicule et son mode d'acquisition auprès du concessionnaire.

Les questions que l'on peut poser à ce niveau sont :

- Combien coûte le véhicule ?
- Qui paye la différence entre l'apport initial effectué par le souscripteur et le prix réel du la voiture ?

Dans l'hypothèse où le véhicule est acheté, il est immatriculé au nom de qui ?

II- L'ambiguïté du statut de l'entreprise

Le statut de l'entreprise qui demande la souscription reste à définir. En pareille situation l'entreprise pourrait jouer quatre rôles :

- *Agir en tant qu'établissement de crédit ;*
- *Jouer le rôle d'un mandataire ;*
- *Collaborer dans le cadre d'une société ;*
- *Constituer un fonds d'investissement.*

II-1- L'entreprise n'est pas établissement de crédit

Les établissements de crédit ont pour activité principale l'octroi de crédit aux personnes expriment un besoin de financement.

Cette activité est exercée par les banques et les institutions financières spécialisées.

L'activité de crédit est strictement réglementée et surveillée par l'État.

C'est pour cela qu'on ne voit aucun établissement de crédit associé son image à ces activités de financement.

II-2- L'entreprise n'est pas mandataire de l'investisseur

Le contrat de mandat est convention en vertu de laquelle une personne (le mandant) charge une autre (le mandataire) à accomplir une mission.

Le mandat serait concevable si l'investisseur devenait propriétaire du véhicule acheté par l'apport initial et le remettait ensuite à l'entreprise pour la gérer en vertu d'un contrat de mandat.

Le mode de rémunération du mandataire devrait être défini dans le contrat. Le contrat à notre disposition ne contient aucune disposition pareille.

II-3- Le contrat de société n'est pas envisageable dans le modèle proposé

La société peut se définir comme l'accord de volonté par lequel plusieurs personnes affectent des biens à une entreprise comme en vue de partager le résultat de l'exploitation.

Les éléments caractéristiques du contrat de société sont :

- La pluralité des associés (cet élément n'est pas obligatoire dans certaines sociétés, notamment la société à responsabilité limitée et la société anonyme) ;
 - Les apports des associés ;
 - La participation au résultat de l'exploitation (le partage des bénéfices et l'acceptation des pertes),
 - L'intention de collaborer activement ensemble. Cet élément implique une transparence et gestion participative de l'entreprise commune.
- Les critères ci-dessus cités ne se retrouvent pas dans le modèle proposé.

II-4- Le modèle proposé n'est pas un fonds d'investissement

Le fonds d'investissement est collecté pour financer des projets au profit des souscripteurs. Ces derniers sont rémunérés sur le produit généré par les activités financées.

Le montant de la rémunération n'est pas fixé à l'avance.

Il est fonction de la rentabilité de l'activité. Généralement est droit d'adhésion et de retrait est fixé dans le fonds d'investissement.

L'apporte initial n'est évidemment pas un droit d'adhésion puisque le contrat est irrévocable et non cessible.

III- Un mode de rémunération qui sent l'arnaque

Le contrat garantit la rémunération au souscripteur dans tous les cas, quel que soit l'état de la voiture même s'il devenait inexploitable.

La question évidente que l'on peut poser est la suivante : d'où provient cette rémunération lorsque le véhicule devient inexploitable ?

On pourrait tenter de répondre qu'elle proviendrait d'indemnité versée par un assureur.

L'assurance automobile peut garantir la réparation du véhicule ou son remplacement. Mais certainement pas le manque à gagner dû à son inexploitation.

C'est ce gain garanti pendant 36 mois qui constitue la principale motivation des souscripteurs.

C'est l'appât qui les attire dans les griffes de ces entreprises.

Par ailleurs, on pourrait envisager que cette rémunération proviendrait de l'exploitation normale des véhicules.

Un véhicule neuf utilisé comme taxi ou dans un autre domaine d'activité de transport peut-il garantir un revenu régulier et constant pendant 36 mois.

Cela ne semble pas certain. En effet, l'activité de transport connaît des risques comme n'importe quelle activité économique.

Le risque peut être lié soit au véhicule, soit au conducteur et même à l'environnement socio-économique.

III-1- Les risques liés au véhicule

Le véhicule comme toute machine peut connaître des dysfonctionnements causés par son état technique ou par une mauvaise utilisation rendant son exploitation difficile ou impossible pendant un temps.

Pendant ces moments d'inactivité, il est difficile sinon impossible de garantir les recettes journalières ; et par conséquent garantir la rémunération promise aux souscripteurs.

III-2- Le conducteur ou le chauffeur n'est pas infallible

Deux risques majeurs sont liés au conducteur : sa compétence technique et sa moralité.

III-2-1- Un conducteur compétent et professionnel n'est pas facile à trouver

La ressource humaine est la première richesse d'une entreprise. Pour qui connaît le secteur de transport sait que l'élément difficile à trouver sur le marché est un conducteur compétent respectueux du code de la route pour assurer une exploitation continue et sécurisé du véhicule pour garantir la rémunération.

III-2-2- La bonne moralité du conducteur est indispensable pour garantir la rémunération

Le conducteur du véhicule doit non seulement avoir une compétence technique dans l'utilisation du véhicule, il doit être aussi de bonne moralité et consciencieux.

Je doute fort qu'il y ait suffisamment de conducteur répondant à ce critère de moralité pour garantir la rémunération promise par ces entreprises. D'où provient la rémunération proposée aux souscripteurs ?

Conclusion

Je crains fort que la rémunération provienne des souscripteurs eux-mêmes.

On utilise l'argent des derniers pour payer les premiers.

On a connu le modèle pareil avec les maisons de placement et l'agrobusiness qui ont ruiné plusieurs personnes. Attention cela sent le système PONZI.

Les derniers souscripteurs rémunèrent les premiers jusqu'à ce que la bulle explose ! Cela ne saurait tarder. Attention !!!

M. Alhassane DIABY

Formateur-consultant

Juriste d'entreprise et expert en finance islamique