

LE LAMY TRANSPORT

TOME 1

- . **Route**
- . **Transport intérieur et international**

Sous la direction de

Laurent GARCIA-CAMPILLO

Avec la collaboration de

Blandine GRUAU et Stéphane JURGENS

Édité par Wolters Kluwer France SAS, 14, rue Fructidor – 75814 Paris CEDEX 17

0 825 08 08 00 Service 0,15 € / min
+ prix appel – Internet : www.wkf.fr

© Wolters Kluwer France SAS, 2017

**EXTRAITS
D'OUVRAGE**

Sommaire analytique

Une table alphabétique figure à la fin de l'ouvrage

Numéros d'articles de l'ouvrage

PARTIE 1

Le contrat de transport de marchandises (le droit français)

DIVISION 1

Identification du contrat de transport et de ses acteurs

Domaine du contrat de transport	1 - 21
Contrat de transport et contrat de vente.....	22 - 28
Cadre juridique du contrat de transport	29 - 56
Formation du contrat de transport	57 - 70

DIVISION 2

Marchandises soumises à une réglementation particulière

Denrées sous température dirigée.....	71 - 85
Autres marchandises relevant d'une réglementation spécifique	86 - 109

DIVISION 3

Préparation du déplacement

Emballage et conditionnement de la marchandise.....	110 - 131
Accès au lieu de chargement.....	132 - 141
Exécution et responsabilité du chargement.....	142 - 168
Délais de chargement (ou de déchargement)	169 - 185
Surcharge.....	186 - 200

DIVISION 4

Déplacement de la marchandise

Prise en charge de la marchandise.....	201 - 225
Délais de transport	226 - 241
Incidents du déplacement	242 - 252

DIVISION 5

Livraison de la marchandise

Définition de la livraison.....	253 - 260
Exécution et preuve de la livraison	261 - 283
Expéditions contre remboursement	284 - 304
Empêchements à la livraison.....	305 - 326

DIVISION 6

Formalités à remplir à destination

Preuve de l'existence du dommage à la livraison.....	327 - 371
Formalité de l'article L. 133-3 du Code de commerce.....	372 - 393

DIVISION 7

Prix de transport et terme du contrat

Détermination et imputation du prix de transport.....	394 - 417
Délais et incidents de paiement du prix de transport.....	418 - 457
Rupture des relations contractuelles.....	458 - 467

DIVISION 8

Responsabilité

Responsabilité du transporteur pour perte ou avarie	468 - 504
Responsabilité du transporteur pour retard	505 - 513
Domages causés au véhicule du transporteur	514 - 522

DIVISION 9

Indemnisation

Préjudice indemnisable	523 - 567
Indemnisation selon les contrats types pour perte, avarie ou retard	568 - 601
Limitations d'indemnité personnelles au transporteur	602 - 611

DIVISION 10

Contentieux du contrat de transport

Droit d'action contre le transporteur	612 - 621
Prescription	622 - 667
Tribunaux compétents	668 - 672
Injonction de payer	673 - 693

PARTIE 2

Transports internationaux (la CMR)

DIVISION 1

Domaine d'application

Champ d'application de la CMR	694 - 702
CMR et transports combinés	703 - 713

DIVISION 2

Exécution du transport

Prise en charge de la marchandise en CMR	714 - 733
Déplacement de la marchandise et CMR	734 - 742
Livraison de la marchandise en CMR	743 - 751
Le prix de transport en CMR	752 - 760

DIVISION 3

Responsabilité et indemnisation

Principes de responsabilité du transporteur en CMR	761 - 768
Causes exonératoires de responsabilité en CMR	769 - 784
CMR et indemnisation	785 - 812

DIVISION 4

Réclamations et actions

Constatation des pertes, avaries et retard en CMR	813 - 824
Prescription et exercice de l'action en CMR	825 - 842
CMR et transports effectués avec le concours de plusieurs transporteurs	843 - 848

PARTIE 3

Opérations connexes au transport

Contrat de location de véhicule	849 - 893
Déménagement	894 - 906
Entreposage	907 - 923

PARTIE 4

Assurances

DIVISION 1

Assurance transport

Règles et problématiques communes aux deux formes d'assurance transport.....	924 - 965
Assurance de la marchandise	966 - 982
Assurance de la responsabilité de l'entreprise de transport	983 - 1017

DIVISION 2

Domages aux véhicules

Assurance de responsabilité civile « automobile »	1019 - 1030
Assurance du véhicule	1031 - 1048

PARTIE 5

Réglementation des transports routiers

DIVISION 1

Accès à la profession et au marché

Contexte réglementaire des transports routiers	1049 - 1054
Transports routiers « libéralisés »	1055 - 1075
Conditions d'accès à la profession de transporteur routier.....	1076 - 1112
Titres administratifs de transport en trafic intérieur.....	1113 - 1124
Coopération dans les transports.....	1125 - 1134
Documents de transport en trafic intérieur (transports publics).....	1135 - 1144
Réglementation de la location de véhicules industriels	1145 - 1153

DIVISION 2

Règles administratives en transport international

Transports intracommunautaires	1155 - 1166
Cabotage	1167 - 1176
Transports internationaux (hors EEE)	1177 - 1188

DIVISION 3

Infractions et sanctions

Contrôle du respect de la réglementation des transports	1189 - 1193
Poursuite des infractions à la réglementation des transports.....	1194 - 1217

PARTIE 6

Code de la route

DIVISION 1

Permis de conduire

Obligation d'un permis de conduire	1218 - 1223
Catégories et conditions de délivrance des permis	1224 - 1243
Permis à points	1244 - 1259
Suspension, annulation et rétention du permis	1260 - 1281

DIVISION 2

Le véhicule

Poids et dimensions des véhicules	1282 - 1301
Immatriculation des véhicules	1302 - 1326
Équipement des véhicules	1327 - 1333
Contrôle technique des véhicules	1334 - 1353

DIVISION 3

Circulation des véhicules

Vitesse	1355 - 1365
Restrictions de circulation	1366 - 1381
Règles particulières de circulation	1382 - 1391

DIVISION 4

Transports exceptionnels

Réglementation des transports exceptionnels	1392 - 1398
Régime de l'autorisation de portée locale	1399 - 1404
Régime de l'autorisation individuelle	1405 - 1413
Conditions d'exécution des transports exceptionnels	1414 - 1428

DIVISION 5

L'usager et la voie publique

Dommmages à la voirie routière	1429 - 1437
Dommmages subis par l'usager de la voirie	1438 - 1452

DIVISION 6

Infractions et sanctions

Constatation des infractions et immobilisation des véhicules	1453 - 1463
Poursuites judiciaires des infractions au Code de la route	1464 - 1491

PARTIE 7

Réglementation sociale

Durée du travail du personnel de conduite	1492 - 1514
Temps de conduite et de repos (véhicules de plus de 3,5 tonnes)	1515 - 1537
Tachygraphe (véhicules de plus de 3,5 tonnes)	1538 - 1565
Véhicules n'excédant pas 3,5 tonnes (réglementation sociale applicable)	1566 - 1573
Responsabilité pénale en matière de réglementation sociale	1574 - 1592

PARTIE 8

Fiscalité des transports

Taxe à l'essieu	1593 - 1616
Autres dispositions fiscales	1617 - 1631

PARTIE 9

Textes

Textes	1632 - 1669
--------------	-------------

DIVISION 7 Prix de transport et terme du contrat

CHAPITRE 3

Rupture des relations contractuelles

SOMMAIRE

Rupture unilatérale d'un contrat à durée indéterminée ou de relations commerciales établies.	458	Transports routiers internationaux.	464
Hypothèses justifiées de rupture sans préavis.	459	Clause résolutoire (contrat à durée déterminée).	465
Forme du préavis.	460	Annexe	
Durée du préavis.	461	Résiliation d'un contrat à durée indéterminée.	466
Préjudice indemnisable.	462	Clause résolutoire (contrat à durée déterminée).	467
Prescription et nature de l'action.	463		

458

Rupture unilatérale d'un contrat à durée indéterminée ou de relations commerciales établies

Les conventions perpétuelles étant prohibées (C. civ., art. 1210 ; voir aussi CA Saint-Denis de la Réunion, ch. com., 6 juill. 2016, n° 15/00622, X. c/ Total Réunion, BTL 2016, n° 3608, p. 479), le droit de rompre unilatéralement un contrat à durée indéterminée est reconnu aux cocontractants (C. civ., art. 1211).

Pour autant et bien entendu, ce droit de résiliation ne doit pas dégénérer en abus.

Ainsi l'article L. 442-6 I. 5°, du Code de commerce interdit-il de rompre brutalement, sans préavis (CA Nîmes, 2^e ch. B, 21 avr. 2005, n° 03/00331, SMTRT & OST c/ Octave, BTL 2005, p. 340 ; CA Versailles, 12^e ch. 2, 20 mai 2010, n° 09/01420, Egetra c/ Alstom Transport, BTL 2010, p. 519, 527), ou avec un préavis insuffisant (CA Montpellier, 2^e ch., 10 juill. 2012, n° 11/01990, La Languedocienne c/ Schneider Electric, BTL 2012, p. 571), même partiellement (rupture partielle constituée par la violation d'une clause d'exclusivité pour CA Basse-terre, 2^e ch. civ., 24 oct. 2011, n° 10/01117, Les bétons contrôlés de Saint-Barthélemy c/ Laplace services ; par une diminution significative du chiffre d'affaires pour CA Dijon, 1^{re} ch. civ., 5 mai 2011, n° 10/00567, Caillot c/ Européenne de condiments et pour CA Paris, pôle 5, ch. 5, 5 mars 2015, n° 13/17839, Élite Traction Service c/ Dentressangle, BTL 2015, p. 191, ce que ne saurait constituer une simple variation de 4 % : CA Paris, pôle 5, ch. 5, 17 sept. 2015, n° 13/24537, Rosec c/ NNA, BTL 2015, p. 572, ou une faible baisse correspondant « à la marge de manœuvre devant être laissée à tout agent économique » : CA Paris, pôle 5, ch. 5, 7 mai 2015, n° 14/01334, Tible c/ Docks des matériaux de l'Ouest, BTL 2015, p. 336 ; ou des remises effectuées pour ; CA Rennes, 3^e ch. com., 19 févr. 2013, n° 11/05737, Transports Rivalan c/ Cobrena Achats, BTL 2013, p. 161), une relation commerciale établie (relation définie comme régulière, significative et stable ; CA Paris, pôle 5, ch. 4, 27 juin 2012, n° 11/08525, précité ; CA Versailles, 12^e ch. 2, 6 déc. 2011, n° 11/02110, P. Prédaut c/ Dis-

pam ; CA Dijon, ch. civ. B, 24 sept. 2002, n° 00/00108, Chappelle Darblay c/ Michaud, BTL 2003, p. 35 ; CA Nîmes, 2^e ch. B, 21 avr. 2005, n° 03/00331, précité, relation commerciale de trois ans et préavis d'une semaine, allocation d'indemnités en réparation du préjudice économique et commercial résultant de la désorganisation et de la perte de certains clients ; CA Besançon, 2^e ch., 22 nov. 2005, n° 04/00315, Bouquerod c/ Sigmakalon Euridep, la rupture fautive étant là le fait du transporteur ; CA Rouen, 2^e ch., 8 nov. 2007, n° 06/03548, Colis Services c/ TCS, BTL 2008, p. 319 ; CA Paris, pôle 5, ch. 5, 9 janv. 2014, n° 12/01496, Allo Express c/ Globaltrans, se fondant sur des factures attestant de la continuité et de la régularité des relations commerciales ; CA Paris, pôle 5, ch. 5, 25 sept. 2014, n° 13/10758, Silec Câble c/ Georgelin, BTL 2014, p. 601, CDD renouvelés sans interruption pendant dix-sept ans ; CA Nancy, 5^e ch. com., 24 sept. 2014, n° 10/03223, Eclatec c/ Marchal, BTL 2014, p. 601, succession de contrats ponctuels sur quinze ans, rejet du pourvoi par Cass. com., 6 sept. 2016, n° 15-15.086 ; CA Paris, pôle 5, ch. 4, 4 mai 2016, n° 13/22971, Multimodal c/ Le joint français, BTL 2016, n° 3599, p. 332, sur renvoi de Cass. com., 13 nov. 2013, n° 12-25.361, la baisse des volumes remis étant sans emport car pouvant être interprétée comme n'étant que temporaire ; CA Paris, pôle 5, ch. 11, 11 mars 2016, n° 13/16061, MTV Logistique c/ Orru, BTL 2016, n° 3590, p. 190, relations de 3 mois non constitutives de relations établies). Jugé qu'une interruption de trois mois (de début février 2009 à fin avril 2009) de relations ayant débuté en 2004 puis ayant repris jusqu'à juin 2010 « interdit de considérer que celles-ci ont présenté les caractères de stabilité et de continuité nécessaires pour les qualifier, au sens de l'article L. 442-6, de relations commerciales établies depuis 2004 » (CA Paris, pôle 5, ch. 5, 18 sept. 2014, n° 12/23001, Lyreco c/ TNR).

La partie rompant des relations commerciales établies sans respecter un préavis engage dès lors sa responsabilité et doit réparation du préjudice subi (Cass. com., 15 sept. 2009, n° 08-19.200, Bull. civ. IV, n° 110, décision rendue dans un domaine autre que le transport). Jugé à ce titre qu'un désengagement progressif équivaut à la rupture condamnable (CA Paris, 5^e ch. B, 31 mai 2007, n° 04/12825, LG Electronics France

c/ TDL, BTL 2007, p. 467). De même la partie à l'origine de la rupture ne peut-elle se cacher derrière la proposition de solutions de substitution irréalistes ou inadmissibles (CA Paris, pôle 5, ch. 5, 18 juin 2015, n° 14/04455, Bonnaud c/ Atalian Servives Partagés et a. ; CA Paris, pôle 5, ch. 5, 11 juin 2015, n° 14/22133, Comatra c/ Unival ; CA Paris, pôle 5, ch. 5, 28 mai 2015, n° 14/01691, Avas c/ Eol).

Remarques

Selon le Rapport annuel de la Cour de cassation pour l'année 2008, les relations pérennes envisagées par l'article L. 442-6 I, 5°, du Code de commerce sont des « relations assises caractérisées par un volume d'affaires important dans le cadre d'une collaboration suivie ».

Dès lors qu'un délai raisonnable est respecté (pour un exemple, CA Paris, pôle 5, ch. 5, 22 janv. 2015, n° 13/09821, Altrans c/ MLP, BTL 2015, p. 80, 4 mois et demi pour une relation de cinq ans), la cause de la rupture importe peu, celle-ci n'ayant pas alors à être motivée (Cass. com., 10 nov. 2009, n° 08-21.175, décision rendue dans un domaine autre que le transport). Cela s'induit aussi de cette décision aux termes de laquelle les dispositions de l'article L. 442-6 I, 5° « n'ont pas pour objet de sanctionner la rupture des relations commerciales, laquelle demeure toujours possible quels qu'en soient les motifs mais seulement d'indemniser une rupture décidée unilatéralement sans préavis écrit d'une durée en rapport avec l'importance et l'ancienneté des relations antérieures » (CA Rennes, 3^e ch. com., 19 févr. 2013, n° 11/05737, précité).

Le caractère prévisible de la rupture d'une relation commerciale établie ne prive pas celle-ci de son caractère brutal si elle ne résulte pas d'un acte du partenaire manifestant son intention de ne pas poursuivre la relation commerciale et faisant courir un délai de préavis (Cass. com., 6 sept. 2016, n° 14-25.891, arrêt P, BTL 2016, n° 3611, p. 517, décision rendue dans un domaine autre que de transport).

Si l'article L. 442-6 I, 5°, du Code de commerce prohibe la rupture brutale sans préavis, l'article 1104 du Code civil – obligation de bonne foi – peut, lui, servir de fondement à une action pour rupture abusive (CA Paris, pôle 5, ch. 5, 22 janv. 2015, n° 13/09821, précité ; CA Paris, pôle 5, ch. 4, 20 mai 2012, n° 10/15081, TES c/ Société du Figaro ; CA Versailles, 12^e ch., 29 mai 2012, n° 08/08085, Ziegler France c/ Delphi France, toutes décisions rendues sur ce qui était alors l'article 1134).

L'action en brusque rupture ne peut être envisagée lorsque les deux parties ont concouru par leurs agissements au terme du contrat (CA Versailles, 12^e ch., 6 oct. 2011, n° 10/06614, Sogetex c/ Ripoc). De même lorsque la responsabilité exclusive de la rupture incombe au plaignant (CA Paris, pôle 5, ch. 10, 26 sept. 2012, n° 10/02740, Darty & Fils c/ M. Christophe X).

Objet du préavis. — « Le délai de préavis doit permettre à la partie qui se voit rompre le contrat de prendre ses dispositions et de donner, en temps utile, une nouvelle orientation à ses activités » (CA Paris, pôle 5, ch. 5, 18 juin 2015, n° 12/23152, Terralys c/ Gangloff et Nardy ès qual. ; même sens, CA Paris, pôle 5, ch. 5, 29 sept. 2016, n° 14/16968, Servatrans c/ NNA, BTL 2016, n° 3615, p. 592) ou, dit autrement, lui permettre de se réorganiser (CA Paris, pôle 5, ch. 5, 18 juin 2015, n° 14/04455, précité).

Cession d'un fonds et rupture contractuelle. — Le transfert de la propriété d'un fonds cédé ne saurait de plein droit substituer le cessionnaire au cédant dans les relations contractuelles et commerciales entretenues avec un voiturier. Le préavis accordé doit donc être calculé sur la durée des relations postérieure à la date de la cession (CA Paris, pôle 5, ch. 5, 13 févr. 2014, n° 12/09668, Vivien Fret c/ Poitou Boissons, BTL 2014, p. 131, ici calcul sur une base de onze mois au lieu de neuf années, décision confirmée par Cass. com.,

15 sept. 2015, n° 14-17.964, arrêt P, BTL 2015, p. 547, 556 ; même sens, CA Paris, pôle 5, ch. 5, 17 sept. 2015, n° 13/24537, précité ; *contra*, CA Paris, pôle 5, ch. 5, 29 sept. 2016, n° 14/16968, précité, s'agissant là d'un contrat de location longue durée renouvelable tacitement : « une relation commerciale établie avec un donneur d'ordre peut se poursuivre avec un autre partenaire dès lors que les parties ont manifesté leur intention de se situer dans la continuation de la relation établie ». Il en va de même dans la situation inverse où un transporteur acquiert le fonds d'un confrère (Cass. com., 3 mai 2016, n° 15-10.158, BTL 2016, n° 3598, p. 315).

Coopérative. — Jugé qu'est recevable l'action en brusque rupture, sur le fondement de l'article L. 442-6, I, 5°, d'un coopérateur à l'encontre de la coopérative l'ayant exclu (CA Paris, pôle 5, ch. 5, 28 mai 2015, n° 14/00099, Coopérative des Transporteurs en benne c/ R. Vanbelle, BTL 2015, p. 436, critique).

Remarques

Non prévue par la convention des parties, la **suspension du contrat, a fortiori** unilatérale et alors qu'était prévu un minimum garanti, ouvre droit à dommages-intérêts (CA Toulouse, 2^e ch., 14 sept. 2016, n° 14/05862, DFS Transports et a. c/ GLS France, BTL 2016, n° 3692, p. 539).

459

Hypothèses justifiées de rupture sans préavis

La rupture sans préavis peut, dans certaines hypothèses, prendre place.

Il en est par exemple ainsi en cas de **force majeure** (CA Paris, pôle 5, ch. 5, 17 avr. 2013, n° 10/04855, La Flèche c/ Sibell, BTL 2013, p. 352, incendie ayant détruit les locaux du donneur d'ordre ; force majeure écartée, en revanche, dans l'hypothèse de la fermeture d'un site d'exploitation, celle-ci étant postérieure à la rupture du contrat et pouvant, en tout état de cause, être anticipée, donc ne dispensant pas de préavis : CA Versailles, 12^e ch. 2, 5 nov. 2009, n° 08/06136, Areva T & D c/ Egetra, BTL 2010, p. 62 ; faits peu ou prou similaires dans CA Grenoble, ch. com., 16 juin 2011, n° 09/01943, Disty Confort c/ TAD Express, BTL 2011, p. 493 ; solution identique dans CA Lyon, 3^e ch. A, 22 avr. 2011, n° 10/04673, Moinel Frères c/ TGR, BTL 2011, p. 304, conséquences incertaines de la perte de deux clients ; CA Paris, pôle 5, ch. 5, 9 janv. 2014, n° 12/03872, Allo Express c/ CLI Transit, BTL 2014, p. 82, grève de dockers pouvant certes créer des difficultés économiques mais dont l'imprévisibilité est à démontrer et ne dispensant en tout état de cause pas de l'envoi d'un préavis écrit), d'**inexécution de ses obligations** par le cocontractant, la rupture devant être, là, particulièrement motivée (CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 24 sept. 2015, n° 14/22542, Ducournau c/ Transfix et a., BTL 2015, p. 606, trois expéditions endommagées sur un court laps de temps ; arguments inopérants dans CA Paris, pôle 5, ch. 5, 13 janv. 2011, n° 10/01741, M. Jemaï c/ Tranports MV, BTL 2011, p. 125 ; CA Paris, pôle 5, ch. 4, 4 mai 2016, n° 13/22971, Multimodal c/ Le joint français, BTL 2016, n° 3599, p. 332, critique ; encore CA Paris, pôle 5, ch. 5, 29 sept. 2016, n° 15/05820, GLS France c/ Express F2E, BTL 2016, n° 3615, p. 593, retard de peu d'importance dans la remise de l'attestation URSSAF ; dans CA Versailles, 12^e ch. 2, 5 nov. 2009, n° 08/06136, précité, dans CA Rennes, 3^e ch. com., 27 mai 2014, n° 12/07189, Delaere c/ Ilowna, et dans CA Nancy, 5^e ch. com., 24 sept. 2014, n° 10/03223, Eclattec c/ Marchal, BTL 2014, p. 601), voire de **manquements graves et répétés** d'une partie à ses obligations (contrat type « sous-traitance », art. 12.4 ; CA Versailles, 12^e ch., 27 oct. 2011, n° 10/05772, Phoenix transport c/ Sernam Services, grave manquement constitué par le défaut de licence de transport ;

CA Paris, pôle 5, ch. 5, 23 juin 2016, n° 14/20158, CCP c/ Logista France, BTL 2016, n° 3607, p. 463, réitération de vols sur un court laps de temps avec le concours de chauffeurs ; CA Nancy, 2^e ch. com., 16 nov. 2011, n° 11/00341, Heintz Transports c/ Frigo Transports 54 ; CA Bordeaux, 2^e ch. civ., 11 sept. 2012, n° 10/07432, O2M Informatique c/ Colitel ; CA Versailles, 12^e ch., 16 oct. 2012, n° 11/02311, J.-J X c/ Federal Express France, vol et désagréments divers ; CA Reims, ch. civ. 1, 13 nov. 2012, n° 11/00268, Mory Team c/ Le Jardin de Catherine, demandes réitérées de la part du transporteur de modifier les emballages inadaptés au type de transport souhaité, réponse négative du client ; CA Basse-Terre, 2^e ch. civ., 19 mai 2014, n° 13/00833, X c/ Orient Distribution, altercations, ayant généré des plaintes pénales, en présence de clients et sur un site sensible que le mauvais état des châssis à tracter ne saurait justifier ; en revanche manquements non avérés dans CA Paris, pôle 5, ch. 5, 31 oct. 2013, n° 11/19645, Multi-Transports c/ Lhoist France Centre & Sud Ouest, BTL 2013, p. 686, défaut de preuve des retards allégués et reproche de l'absence d'investissements dans de nouveaux matériels opérant faute d'un contrat actant l'engagement ; CA Paris, pôle 5, ch. 4, 17 déc. 2014, n° 12/17620, Guisnel Distribution c/ Belat et Desprat ès qual., BTL 2015, p. 31 ; CA Grenoble, ch. com., 26 mai 2016, n° 14/03834, Transports Déménagements Taradi c/ Sarene, surfacturations sur deux mois ayant donné lieu à factures rectificatives).

460

Forme du préavis

La forme du préavis est déterminée par la loi qui exige un écrit (CA Paris, pôle 5, ch. 5, 3 juill. 2014, n° 12/19453, Mars Logistics c/ Somatrans International, BTL 2014, p. 464, s'agissant d'un « contrat logistique », défaut d'effet d'une annonce orale de rupture ; CA Paris, 5^e ch. A, 11 mars 2009, n° 07/01356, Sparte Express Distribution c/ Transport Managers, BTL 2009, p. 288 ; CA Grenoble, ch. com., 21 juill. 2011, n° 09/01884, Fatton c/ Sodimas ; CA Toulouse, 2^e ch. 1, 12 déc. 2012, n° 11/02819, Transports Trévisan c/ Prelab).

Il sera ici conseillé à la partie prenant l'initiative de la résiliation de bien préciser les motifs de la rupture (fautes reprochées au cocontractant, situation économique de l'entreprise, par exemple). Si la qualité du service est en cause, il est en outre recommandé d'adresser au transporteur ou au loueur une ou plusieurs mises en demeure faisant état des griefs avant de rompre la relation (pour un exemple de lettre de rupture, voir le modèle intitulé « Résiliation d'un contrat à durée indéterminée »).

Appel d'offres. — Le lancement d'un appel d'offres, en ce qu'il manifeste l'intention de ne pas poursuivre les relations contractuelles dans les conditions antérieures, fait courir le délai de préavis (Cass. com., 8 déc. 2015, n° 14-18.228, BTL 2016, n° 3580, p. 27, avalisant la notification de l'appel d'offres par voie électronique ; Cass. com., 20 févr. 2007, n° 04-14.446, BTL 2007, p. 186 ; Cass. com., 22 oct. 2013, n° 12-25.992 ; CA Versailles, 12^e ch., 15 janv. 2013, n° 12/06968, Eurodislog c/ P. Canet ; CA Paris, pôle 5, ch. 5, 10 mars 2016, n° 14/17726, Transports Tendron c/ Camus ; CA Paris, pôle 5, ch. 5, 22 janv. 2015, n° 13/09821, Altrans c/ MLP, BTL 2015, p. 80 ; CA Paris, pôle 5, ch. 5, 4 juin 2015, n° 14/02270, Oneo Concept c/ Me Trimant ès qual. ; CA Paris, pôle 5, ch. 5, 6 mars 2014, n° 13/03295, Camañeu International et a. c/ DSV Road, s'agissant d'un commissionnaire ; CA Paris, pôle 5, ch. 5, 27 mars 2014, n° 12/01613, Heinz France c/ Kuehne + Nagel, s'agissant d'un logisticien). Ici aussi toutefois la notification par écrit est exigée (Cass. com., 18 oct. 2011, n° 10-20.733 ; CA Paris, pôle 5, ch. 4, 26 oct. 2011, n° 09/10971, Henry Johnson c/ Éjiroute).

L'instauration d'une procédure régulière d'appels d'offres, en ce qu'elle peut préciser la relation commerciale, doit être prise en compte quant à l'analyse de la brutalité de la rupture (CA Paris, pôle 5, ch. 5, 20 oct. 2016, n° 15/02996,

Garage Europe Transport Presse c/ Presstalis ; CA Paris, pôle 5, ch. 5, 27 oct. 2016, n° 15/06830, Mach 3 c/ La Poste, le défaut de pérennité induit par le recours systématique à la procédure d'appel d'offres exclut l'application de l'article L. 442-6, I, 5^o du Code de commerce ; CA Paris, pôle 5, ch. 5, 10 nov. 2016, n° 15/05788, D. Grenin c/ Chronopost).

461

Durée du préavis

Remarques

Sauf à engager leur responsabilité et devoir en conséquence réparer le préjudice subi, les parties se doivent d'honorer leurs engagements pendant la durée du préavis (C. civ., art. 1104 ; C. civ., art. 1131-1 ; contrat type sous-traitance, art. 12 ; pour une illustration et bien qu'à défaut de preuve du préjudice il n'y ait pas eu lieu à dommages intérêts, CA Paris, pôle 5, ch. 5, 7 janv. 2016, n° 14/08542, Fun Course c/ Chronopost, BTL 2016, n° 3581, p. 44 ; voir aussi CA Saint-Denis de la Réunion, ch. com., 6 juill. 2016, n° 15/00622, X. c/ Total Réunion, BTL 2016, n° 3608, p. 479, baisse non fautive du volume des remises en cours de préavis car inhérente au marché concerné).

a) Code de commerce

S'agissant de la durée du préavis, l'article L. 442-6.I.5^o du Code de commerce dispose qu'elle doit « tenir compte de la durée de la relation commerciale » et être au minimum égale à celle arrêtée « en référence aux usages du commerce, par des accords interprofessionnels » (Cass. com., 6 mars 2007, n° 05-18.121 ; CA Paris, 5^e ch. B, 13 mars 2008, n° 06/12949, Alloin c/ Tenetal, BTL 2008, p. 254 ; CA Toulouse, 2^e ch., 8 sept. 2005, n° 05/00673, Easydis c/ TLR).

Quoi qu'il en soit, il relève du pouvoir du juge de déterminer la durée de préavis raisonnable. Il peut ainsi soit avaliser le délai conventionnellement défini (CA Colmar, 1^e ch. civ., 19 mai 2009, n° 04/04120, Alloin c/ SDE, BTL 2010, p. 93 ; CA Paris, 5^e ch. B, 20 déc. 2007, n° 05/13415, PCA c/ XP France, BTL 2008, p. 64 ; CA Toulouse, 2^e ch., 7 avr. 2005, n° 04/01037, FTFM La Toulousaine c/ Carton Logistique ; CA Orléans, ch. com. éco. et fin., 28 avr. 2005, n° 04/01533, Cartillier c/ TAT Express), soit, au regard de l'ancienneté des relations commerciales, l'ajuster (Cass. com., 22 oct. 2013, n° 12-19.500, Bull. civ. IV, n° 156, dans un domaine autre que de transport ; Cass. com., 6 mars 2007, n° 05-18.121 ; CA Paris, pôle 5, ch. 5, 4 avr. 2013, n° 10/23071, Sotraloma c/ Pétroles Shell, BTL 2013, p. 324, 331 ; CA Paris, pôle 5, ch. 5, 13 janv. 2011, n° 10/01741, M. Jemaï c/ Tranports MV, BTL 2011, p. 125 ; CA Paris, 5^e ch. B, 31 mai 2007, n° 04/12825, LG Electronics France c/ TDL, BTL 2007, p. 467 ; CA Montpellier, 2^e ch., 10 juill. 2012, n° 11/01990, La Languedocienne c/ Schneider Electric, BTL 2012, p. 571 ; CA Grenoble, ch. com., 21 juill. 2011, n° 09/01884, Fatton c/ Sodimas, etc.), soit enfin le déterminer de lui-même si aucun préavis n'a été fixé (CA Toulouse, 2^e ch. 1, 12 déc. 2012, n° 11/02819, précité ; CA Toulouse, 2^e ch. 1, 12 sept. 2012, n° 11/00177, Poux c/ FIT Stratagem ; CA Versailles, 12^e ch. 2, 20 mai 2010, n° 09/01420, Egetra c/ Alstom Transport, BTL 2010, p. 519, 527).

Pour la cour de Paris, « s'agissant de l'application des dispositions de l'article L. 442-6, I, 5^o du code de commerce, la durée du préavis prévu par les dispositions contractuelles qui ont pu lier les parties ne constitue pas un élément déterminant, puisque le délai prévu par ce texte doit s'apprécier principalement au regard de la durée des relations des parties » (CA Paris, pôle 5, ch. 5, 27 mars 2014, n° 12/01613, Heinz France c/ Kuehne + Nagel). Aussi juste soit-elle, cette assertion n'en est pas moins contredite lorsque les dispositions du contrat type « réglementaire » s'appliquent (CA Paris,

DIVISION 8

Responsabilité

CHAPITRE 1

Responsabilité du transporteur pour perte ou avarie

SOMMAIRE

<p>Responsabilité contractuelle et responsabilité délictuelle 468</p>	<p>Fait du tiers 488</p> <p>Faute du cocontractant 489</p> <p>Intégrité du plombage (ou du filmage) et manquant 490</p> <p>Prestation annexe non prévue au départ 491</p> <p>Existence du dommage au moment de la prise en charge 492</p>
SECTION 1	
Règles de base de la responsabilité du transporteur	
<p>Régime légal de la responsabilité du transporteur 469</p> <p>Obligation de résultat et présomption de responsabilité du transporteur 470</p> <p>Double preuve exigée du transporteur 471</p> <p>Preuve de l'existence d'une cause d'exonération 472</p> <p>Preuve d'un lien entre la cause d'exonération invoquée et le dommage 473</p> <p>Moyens de preuve à la disposition du transporteur 474</p> <p>Coexistence du vice propre ou d'une faute de l'expéditeur et d'une faute du voiturier 475</p> <p>Cause du dommage inconnue ou douteuse 476</p> <p>Caractère d'ordre public de la responsabilité du transporteur pour perte ou avarie 477</p> <p>Validité, sous certaines conditions, des clauses limitatives de l'indemnité 478</p>	<p>SECTION 3</p> <p style="padding-left: 20px;">Responsabilités en cas de transporteurs successifs</p> <p style="padding-left: 40px;">Chaîne de transporteurs : problématique 493</p> <p style="padding-left: 40px;">Situation du premier transporteur 494</p> <p style="padding-left: 40px;">Situation des transporteurs intermédiaires et terminaux 495</p> <p style="padding-left: 40px;">Transports entre le continent et la Corse 496</p>
SECTION 2	
Causes d'exonération du transporteur	
<p>Énumération des causes de libération du transporteur 479</p> <p>Vice propre de la marchandise 480</p> <p>Force majeure — Définition 481</p> <p>Force majeure et circonstances atmosphériques 482</p> <p>Force majeure et vol des marchandises (avec ou sans le véhicule) 483</p> <p>Force majeure et incidents mécaniques 484</p> <p>Force majeure et incendie 485</p> <p>Force majeure et manifestations, émeutes ou barrages routiers 486</p> <p>Force majeure et grève 487</p>	<p>SECTION 4</p> <p style="padding-left: 20px;">Transports combinés rail-route (par ferroustage)</p> <p style="padding-left: 40px;">Nature et régime juridique des transports rail-route 497</p> <p style="padding-left: 40px;">Statut juridique des opérateurs rail-route 498</p>
Annexe	
<p>Rejet d'une réclamation 499</p> <p>Acceptation intégrale d'une réclamation (transporteur manifestement responsable) 500</p> <p>Acceptation partielle d'une réclamation (transporteur manifestement responsable) 501</p> <p>Offre dans une affaire à l'issue incertaine 502</p> <p>Règlement à titre commercial 503</p> <p>Modèle d'attestation 504</p>	

destinataire relèvent de la responsabilité contractuelle (Cass. com., 19 mars 1985, n° 83-12.928, précité ; voir aussi, en matière maritime mais transposable au mode routier, Cass. com., 24 sept. 2003, n° 01-17.503, BTL 2003, p. 651 ; CA Grenoble, 2^e ch. civ., 21 juin 2004, n° 01/00635, Allarouse c/ Demiaux, BTL 2004, p. 771. *Contra* : CA Douai, 3^e ch., 10 mars 2011, n° 09/08394, M. E. Bayart c/ Déménagements Leclercq, BTL 2011, p. 223, faisant application de la « loi Badinter » pour des dommages à l'habitation du client lors de manœuvres d'un camion de déménagement).

3) *Reste le cas d'action de l'expéditeur ou du destinataire contre un intermédiaire autre que transporteur ou commissionnaire de transport.*

Ce cas n'est donc pas couvert par le lien de l'article L. 132-8 du Code de commerce, par exemple il peut s'agir d'un manutentionnaire, un dépositaire ou un emballer auquel l'entreprise chargée de la réalisation du transport a fait appel.

On a considéré pendant longtemps que le fondement d'une telle action ne pouvait être que délictuel, mais la Cour de cassation a jugé, à propos d'un manutentionnaire, que le donneur d'ordre du commissionnaire ne peut rechercher la responsabilité de l'opérateur substitué que sur le **terrain contractuel** (Cass. com., 20 févr. 1996, n° 93-18.739, Bull. civ. IV, n° 60 ; Cass. com., 11 juin 1996, n° 93-21.075, Bull. civ. IV, n° 173, prestation du manutentionnaire agrégée au contrat de transport du fait de son caractère accessoire ; voir aussi CA Toulouse, 2^e ch. 2, 22 nov. 2005, n° 04/04822, AGF & a. c/ Dentressangle Toulouse).

Il est possible de modifier le fondement de l'action (délictuel au lieu de contractuel et *vice versa*) en phase d'appel (il ne s'agit pas, en effet, d'une demande nouvelle : CA Paris, 5^e ch., 4 mars 1987, n° K. 10910, Aerofret c/ Capitot international), mais en aucun cas pour la première fois devant la Cour de cassation (Cass. com., 6 janv. 1987, n° 84-15.671).

Observations

Les juridictions répressives sont incompétentes pour accorder des dommages-intérêts à un expéditeur exerçant, en fait, une action de nature contractuelle au travers d'une constitution de partie civile contre son transporteur pénalement poursuivi (Cass. crim., 7 avr. 1987, n° 85-90.736, BT 1987, p. 343).

SECTION 1

Règles de base de la responsabilité du transporteur

469

Régime légal de la responsabilité du transporteur

a) Principe posé par l'article L. 133-1 du Code de commerce

Le principe de la responsabilité du transporteur au titre de la perte ou de l'avarie des marchandises qui lui sont

confiées, déjà exprimé par l'article 1784 du Code civil, est posé en ces termes par l'article L. 133-1 du Code de commerce :

« Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de la force majeure.

Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure.

Toute clause contraire, insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque, est nulle ».

Remarques

« Les dispositions de l'article L. 133-1 visent la responsabilité du voiturier à l'égard des objets à transporter, elles ne concernent pas sa responsabilité à l'égard de la semi-remorque louée ou empruntée en dehors des marchandises transportées par celle-ci » (CA Paris, pôle 2, ch. 5, 7 oct. 2014, n° 12/04376, Axa France c/ Fortis Corporate Insurance et a.).

La simple lecture de ce texte montre que la situation réservée au transporteur est particulièrement sévère : l'emploi du terme « garant » révèle, en effet, qu'il est tenu d'une **obligation de résultat** (Cass. com., 13 avr. 1976, n° 74-12.802, BT 1976, p. 257 ; Cass. com., 11 juin 2002, n° 00-14.598, BTL 2002, p. 442). Comme tout débiteur d'une obligation de résultat, le transporteur ne parviendra à renverser la présomption de responsabilité qui pèse sur lui qu'en apportant la preuve d'une **cause étrangère** qui ne lui est pas imputable.

b) Mécanisme de la responsabilité du transporteur

Tout le mécanisme de la responsabilité contractuelle du transporteur à raison des pertes ou des avaries subies par la marchandise transportée tient dans les **trois grandes règles** suivantes :

1) **L'usager n'a pas à prouver la faute du transporteur.**

Cette faute s'établit d'elle-même du seul fait de l'existence de dommages à la livraison et la responsabilité du transporteur se trouve, dès cet instant, automatiquement engagée (voir n° 470).

2) **Pour se libérer, le transporteur doit expliquer le dommage et démontrer qu'il provient d'une des trois causes d'exonération que le droit français lui reconnaît** (voir n° 472).

Il ne suffit donc pas au transporteur d'établir qu'il n'a pas commis de faute et il ne peut évidemment pas davantage se dérober à sa responsabilité en se prévalant de l'assurance contractée par l'expéditeur pour la marchandise (CA Paris, 13 mars 1986, BT 1986, p. 423 ; CA Dijon, 10 janv. 1985, BT 1985, p. 399) ou, encore, en arguant de son insuffisance (CA Paris, 20 févr. 1979, BT 1979, p. 198 ; CA Paris, 25^e ch., 7 juill. 1988, n° 85-19119, Profilés et tubes de l'Est c/ CAT, pourvoi rejeté par Cass. com., 2 oct. 1990, n° 88-18.089). Il convient, cependant, de réserver le cas où la souscription de l'assurance constituait un engagement contractuel à l'égard du transporteur : ainsi, comme une faute envers un de ses affrétés permanents le commissionnaire qui ne contracte pas l'assurance qu'il s'était engagé à prendre pour la marchandise et au titre de laquelle il lui prélevait 1 % sur ses factures (Cass. com., 22 oct. 1996, n° 94-19.959, BTL 1996, p. 798) ;

3) **Le doute joue contre le transporteur.**

La responsabilité du transporteur demeure engagée chaque fois que la cause du dommage n'a pas été élucidée (voir n° 476).

470 Obligation de résultat et présomption de responsabilité du transporteur

a) Obligations de moyens et de résultat

Certains prestataires de services s'obligent simplement à « travailler dans les règles de l'art », sans garantir de façon absolue un résultat déterminé. Comme ils ne s'engagent, en définitive, qu'à faire de leur mieux en mettant en œuvre tous les moyens appropriés, on dit qu'ils sont tenus d'une **obligation de moyens**.

L'exemple classique de l'obligation de moyens est celui du médecin, dont on peut simplement attendre qu'il apporte à son patient des soins consciencieux, tenant compte des dernières données de la connaissance médicale, mais qui ne peut évidemment pas garantir une guérison complète et définitive. Dans ce premier groupe de cocontractants se rangent également l'entrepreneur de manutention, tout au moins maritime (voir Le Lamy transport, tome 2), et le loueur de véhicules.

En revanche, d'autres prestataires de services – dont la jurisprudence tend à grossir le nombre – ne se contentent pas de promettre d'apporter tous leurs soins à l'opération dont ils se chargent. Se condamnant en quelque sorte à la réussite, ils en **garantissent la bonne fin**, ce qui conduit à dire qu'ils sont tenus d'une **obligation de résultat**. Tel est le cas, notamment, du transporteur, qui s'engage ferme sur un résultat bien précis : **amener la marchandise au lieu de destination dans le même état qu'il l'a prise en charge** (ainsi peut-on définir, dans son objet, l'obligation du transporteur : CA Paris, 25 mai 1978, BT 1978, p. 370 ; CA Paris, 22 janv. 1993, n° 92-22764, SNCF c/ Novatrans et a., BTL 1993, p. 402 ; CA Paris, 5^e ch., 14 sept. 1987, n° M. 6307, Via assurances Nord & Monde c/ Alpha transports et a. : « le transporteur a manqué à son obligation de livrer la marchandise dans l'état où il l'a reçue » ; CA Aix-en-Provence, 15 déc. 1980, BT 1981, p. 551).

Observations

Cette distinction des obligations de moyens et de résultat est fondamentale pour ce qui concerne l'attribution de la charge de la preuve, l'obligation de résultat ayant pour corollaire la présomption de responsabilité.

b) Présomption de responsabilité

La mise en jeu de la responsabilité d'un cocontractant tenu d'une **simple obligation de moyens** suppose, pour commencer, la démonstration qu'il n'a pas travaillé dans les règles de l'art, comme il s'y était obligé. Autrement dit, on applique alors la **règle de droit commun** selon laquelle **c'est sur le demandeur que pèse la charge de la preuve** et même d'une triple preuve, puisqu'il doit successivement établir :

- que son cocontractant a commis une faute ;
- qu'il subit un préjudice ;
- que ce préjudice est en relation directe de cause à effet avec la faute précédemment démontrée.

Ainsi le chirurgien n'est-il pas automatiquement tenu pour fautif du seul fait du décès de son patient en cours d'opération : peut-être est-il responsable, mais il va falloir le démontrer en établissant à son encontre telle erreur ou tel défaut de soins en relation avec le décès.

En revanche et en cas d'**obligation de résultat**, il suffit de constater que l'**objectif garanti n'a pas été atteint** pour que la défaillance du cocontractant soit *ipso facto* établie (CA Colmar, 28 nov. 1979, BT 1980, p. 77).

S'appliquant au **transporteur**, cela signifie qu'on va lui **imputer automatiquement la responsabilité de tous les dom-**

mages constatés à l'arrivée et non signalés au départ, ces dommages constituant autant de manquements au résultat promis (soit amener la marchandise au lieu de destination dans son état de prise en charge ; CA Toulouse, 2^e ch. 1, 2 juill. 2014, n° 12/05604, Robin-Chatelain c/ Road Froid et a., BTL 2014, p. 462).

En d'autres termes, la responsabilité du transporteur se trouve engagée du seul fait de l'existence de pertes ou avaries à la livraison, *sans qu'il y ait à démontrer que ces dommages proviennent de telle ou telle faute de sa part* : voilà pourquoi, l'on parle de présomption de responsabilité (Cass. com., 20 févr. 2001, n° 98-21.950, pour un rappel du principe).

Observations

Soulignons, cependant, que le jeu de cette présomption n'est rendu possible que par le postulat selon lequel le transporteur qui n'a pas formulé de réserves au départ est censé avoir pris en charge une marchandise intacte et conforme aux déclarations de l'expéditeur. En définitive, l'usager se trouve ainsi dispensé de deux des trois preuves normalement exigées d'un demandeur dans un procès ordinaire (Cass. 1^{re} civ., 21 oct. 1997, n° 95-16.717, Bull. civ. I, n° 279, l'obligation de résultat emporte à la fois présomption de faute et présomption de causalité entre la faute et le dommage) : il ne lui reste plus qu'à établir l'existence du dommage à la livraison et le préjudice qui en résulte pour lui.

On pourra utilement se reporter au modèle de lettre intitulé « Réclamation pour perte ou avarie ».

471 Double preuve exigée du transporteur

La présomption de responsabilité découlant de l'article L. 133-1 du Code de commerce n'est que **relative**, ce qui signifie que le **transporteur conserve la possibilité de la détruire**. Mais, là encore, on se montre très exigeant avec lui.

En effet, pour faire tomber la présomption de responsabilité, le transporteur doit **administrer une double preuve** :

- d'abord, **établir l'existence d'une des trois causes d'exonération** que lui reconnaît le droit français (voir n° 472) ;
- ensuite, **démontrer la relation de cause à effet** entre cette cause exonératoire et le dommage (voir n° 473).

472 Preuve de l'existence d'une cause d'exonération

a) Principe

Pour se libérer, il ne suffit pas au transporteur de prouver qu'il n'a pas commis de faute. Ce qu'on lui demande, ce n'est pas la preuve négative de sa « non-culpabilité », mais un **explication rationnelle et complète du dommage**, qu'il lui faut rattacher sans discussion possible (Cass., 19 juill. 1910, BT 1910, p. 138 ; CA Paris, 27 janv. 1984, BT 1984, p. 584 ; CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 12 juill. 1991, n° 88/12847, Internationale de transit c/ Houot) à l'**une des trois causes d'exonération** que lui reconnaît le droit français (voir ci-dessous).

Bien entendu, le transporteur s'exonère également en démontrant que le **dommage existait déjà au moment de la prise en charge** et en mettant ainsi à néant la présomption de bon état des marchandises acceptées au transport sans observations (voir n° 492).

On se reportera utilement aux divers modèles de lettres, allant du rejet d'une réclamation au règlement à titre commercial, respectivement intitulés : « *Rejet d'une réclamation* » ;

CHAPITRE 2

Indemnisation selon les contrats types
pour perte, avarie ou retard

SOMMAIRE

Applicabilité automatique des limitations d'indemnité des contrats types.	568	Forme de la déclaration de valeur.	587
Validité de principe des limitations d'indemnité des contrats types.	569	Déclaration de valeur partielle	588
		Effets de la déclaration de valeur	589
		Obligations de l'expéditeur face à la limitation d'indemnité du transporteur	590
		Situation du transporteur intermédiaire face à une déclaration de valeur.	591
SECTION 1		SECTION 4	
Contrat type « général »		Cas particulier du retard	
Texte et mécanisme d'ensemble de la limitation d'indemnité pour perte ou avarie	570	Clauses d'exonération ou de limitation de responsabilité pour retard.	592
Application de la limitation par kilo	571	Limitations réglementaires de l'indemnité au montant du port	593
Application de la limitation par colis (envois de moins de 3 tonnes)	572	Déclaration d'intérêt à la livraison.	594
Notion de « colis » : principes	573	Régime d'indemnisation des avaries consécutives à un retard	595
Conteneurs et palettes, et notion de colis	574		
Application de la limitation par envoi (envois de 3 tonnes et plus)	575	SECTION 5	
Poids à considérer pour le calcul du plafond par envoi	576	Cas de dol ou de faute assimilée du transporteur	
Envoi enlevé en plusieurs chargements	577	Perte du bénéfice des limitations d'indemnité	596
Envois de détail constitués en groupage.	578	Exemples de fautes inexcusables.	597
Réduction indemnitaire	579	Circonstances ne suffisant pas à constituer une faute inexcusable.	598
Sauvetage de la marchandise.	580		
SECTION 2		Annexe	
Contrats types spécifiques			
Citernes	581	Tableau récapitulatif des limitations	599
Marchandises périssables sous température dirigée	582	Convention concernant la limitation d'indemnité du contrat type « général » (envois de moins de 3 tonnes)	600
Animaux vivants.	583	Convention concernant l'indemnisation du retard	601
Transports exceptionnels.	584		
Transports de voitures	585		
SECTION 3			
Déclaration de valeur			
Mécanisme de la déclaration de valeur	586		

En cas de responsabilité totale du transporteur, il doit verser une indemnité de $2\,300 \text{ €} \times 4 = 9\,200 \text{ €}$.

En cas de partage de responsabilité à 50/50, le transporteur est tenu à réparation à hauteur de $12\,000 \text{ €} \div 2 = 6\,000 \text{ €}$.

L'erreur aurait là consisté à procéder de la sorte : $9\,200 \text{ €} \div 2 = 4\,600 \text{ €}$.

En effet, tous les contrats types disposent que « pour la réparation de tous les dommages justifiés dont il est légalement tenu, le transporteur doit verser une indemnité qui ne peut excéder (...) ». Il convient donc de commencer par déterminer l'indemnité à laquelle le transporteur est légalement tenu, eu égard aux causes d'exonération dont il bénéficie et au partage de responsabilité susceptible d'en découler (ce qui donne dans notre exemple $12\,000 \text{ €} \div 2 = 6\,000 \text{ €}$) ; et c'est ensuite seulement que se pose la question du jeu éventuel de la limitation à $2\,300 \text{ €/tonne}$, compte tenu du niveau de l'indemnité préalablement déterminée. Ainsi, dans notre cas, le transporteur devra payer l'intégralité de l'indemnité à sa charge ($6\,000 \text{ €}$), celle-ci restant inférieure à la limitation par envoi ($9\,200 \text{ €}$).

576 Poids à considérer pour le calcul du plafond par envoi

Poids réel, et non poids taxable. — Un envoi peut être taxé sur un poids supérieur à son poids réel, soit en vertu de la règle « payant pour », soit encore par application d'un *minimum* de poids par mètre cube ou par mètre linéaire. Dans cette hypothèse, le poids à considérer pour la détermination du plafond par envoi est le **poids réel**, non seulement parce que le contrat type vise le « poids brut de l'envoi », mais encore parce que la taxation sur un poids fictif n'est qu'un mode de calcul du prix de transport – parfois à l'avantage du client – qui doit demeurer sans influence sur la responsabilité du transporteur.

Décimales. — Le poids réel n'est pas arrondi à la tonne supérieure ou inférieure, mais retenu tel quel. Ainsi, pour un envoi de $5\,884,90 \text{ kg}$, le plafond d'indemnité se situe à $2\,300 \text{ €} \times 5,8849 = 13\,535,27 \text{ €}$ (CA Paris, 5^e ch., 20 oct. 1993, n° 3556/92, Seine & Rhône et a. c/ Via assurances ; autre exemple dans CA Paris, pôle 5, ch. 4, 29 juin 2011, n° 08/22335, Transports M. Petit c/ Panalpina France, ou CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 12 sept. 2012, n° 11/21297, Transports Basciano c/ Optimex).

577 Envoi enlevé en plusieurs chargements

Cette hypothèse, qui se retrouve couramment en pratique, n'est pas expressément envisagée par le contrat type.

Supposons un lot de 27 tonnes, à l'adresse d'un destinataire unique, enlevé par le même transporteur en deux chargements de 25 et 2 tonnes. Si la « queue de lot » de 2 tonnes se trouve détruite dans un accident, de quelle indemnité maximale le transporteur sera-t-il tenu ?

Il va de soi qu'on ne saurait traiter ce reliquat comme un envoi autonome. S'agissant d'une fraction d'un envoi unique de 27 tonnes, il faut en premier lieu écarter les règles indemnitaires applicables aux envois de moins de 3 tonnes.

Reste à déterminer sur quel poids il convient d'appliquer la limitation de $2\,300 \text{ €}$ par tonne : 27 ou 2 tonnes ? En l'absence de disposition particulière dans l'article 21 du contrat type, il ne peut s'agir, selon nous, que du tonnage global de l'envoi, c'est-à-dire 27 tonnes.

La limitation par kilo aboutissant à $28\,000 \text{ €}$ ($14 \times 2\,000$) et le plafond par envoi à $62\,100 \text{ €}$ ($2\,300 \text{ €} \times 27$), le transpor-

teur doit réparer à concurrence de $28\,000 \text{ €}$ les préjudices justifiés résultant de la perte des 2 tonnes objet du second enlèvement.

Ce raisonnement ne vaut, bien entendu, qu'en présence d'un envoi tel que découlant de la définition qu'en donne le contrat type, soit une « quantité de marchandises, mise effectivement au même moment à la disposition du transporteur et dont le transport est demandé par un même donneur d'ordre pour un même destinataire d'un lieu de chargement unique à un lieu de déchargement unique et faisant l'objet d'un contrat de transport ».

578 Envois de détail constitués en groupage

Rapports groupeurs/expéditeurs. — Les relations groupeurs/expéditeurs relèvent du contrat de commission. Au même titre que les transporteurs, les commissionnaires, depuis l'avènement du contrat type « commission » (institué par D. n° 2013-293, 5 avr. 2013, JO 7 avr.) bénéficient de limitations d'indemnité *réglementaires*. Bâties à l'identique de celles pour les envois de 3 tonnes et plus, elles sont arrêtées à 20 € par kilo et $5\,000 \text{ €}$ par tonne pour l'ensemble de l'envoi.

Ainsi la **responsabilité des groupeurs est désormais limitée à ces montants en cas de faute personnelle**. Elle découle en revanche du contrat type « général » en cas de faute du transporteur (en vertu du principe selon lequel le commissionnaire ne peut pas être plus responsable vis-à-vis de son client que le substitué fautif ne l'est légalement envers lui-même).

Le poids total de l'envoi déterminera alors les limitations à appliquer.

Rapports groupeurs/transporteurs. — Dès l'instant où le lot de groupage atteint 3 tonnes, ce qui est presque toujours le cas, les relations du groupeur et de son transporteur se trouvent régies par les dispositions du contrat type « général » relatives aux envois de 3 tonnes et plus (CA Aix-en-Provence, 12 mars 1993, n° 90/15876, Satem c/ Transpress, BTL 1993, p. 371 ; CA Paris, 5^e ch., 30 avr. 1997, n° 7126/95, Air France c/ Rutges ; CA Toulouse, 2^e ch. 1, 2 juill. 2014, n° 12/05604, Robin-Chatelain c/ Road Froid et a., BTL 2014, p. 462, sur pourvoi, moyen portant sur la notion d'envoi rejeté par Cass. com., 9 févr. 2016, n° 14-24.219, arrêt P, BTL 2016, n° 3585, p. 107).

Remarques

Les développements ci-dessus concernent le groupage en tant qu'activité de commission et non le « groupage technique » réalisé par un transporteur (voir Le Lamy transport, tome 2 ; voir aussi, quant à cette distinction, CA Paris, pôle 5, ch. 4, 29 mai 2013, n° 10/14262, Helvetia c/ Tatex et a., BTL 2013, p. 398). S'agissant des groupeurs tels que ressortant de l'article 15.5 du décret relatif aux transports routiers de marchandises (D. n° 99-572, 30 août 1999, JO 2 sept.), leurs rapports avec les expéditeurs seront en tout état de cause régis par les termes du contrat type « général », dispositions spécifiques aux envois de moins de 3 tonnes, l'indemnisation étant là distributivement calculée au kilo ou au colis selon le poids de chaque envoi (CA Paris, pôle 5, ch. 4, 29 mai 2013, n° 10/14262, précité).

579 Réduction indemnitaire

« En tout état de cause, l'indemnité est réduite d'un tiers lorsque le donneur d'ordre impose la destruction de la marchandise laissée pour compte ou en interdit le sauvetage. »

En vertu de cette disposition du contrat type, dans l'hypothèse où le donneur d'ordre impose au transporteur une destruction **injustifiée** d'une marchandise laissée pour compte

594 Déclaration d'intérêt à la livraison

L'expéditeur a la faculté de déclarer un « intérêt spécial à la livraison », moyennant un supplément du prix de transport fixé de gré à gré avec le transporteur.

La déclaration d'intérêt spécial à la livraison doit, en principe, être mentionnée sur le document de transport (mais, à ce sujet, voir n° 587 ce qu'il est dit sur la déclaration de valeur ; voir aussi Cass. com., 9 déc. 1997, n° 95-12.780, interprétation particulière de la stipulation d'intérêt à la livraison).

Effets. — Cette déclaration a pour effet d'élever le plafond d'indemnisation du retard jusqu'au montant de l'intérêt déclaré, mais – de même que la déclaration de valeur – elle ne modifie pas les principes de responsabilité du transporteur et ne dispense pas de le mettre en demeure de livrer, ni, bien entendu, de justifier de la réalité du préjudice invoqué et de sa relation causale avec le dépassement du délai de livraison.

595 Régime d'indemnisation des avaries consécutives à un retard

Faut-il indemniser ce type de dommage suivant les règles prévues pour le cas d'avarie ou suivant les règles applicables au retard ?

On mesure tout l'intérêt de cette discussion lorsqu'on sait que, pour un transport relevant du contrat type « général » envois de 3 tonnes et plus par exemple, l'indemnité pour retard est limitée au montant du prix de transport, alors que l'indemnisation des avaries s'opère sans autre plafond que 14 € par kilo et 2 300 € par tonne d'envoi. Ainsi, pour un envoi de 10 tonnes, ayant acquitté un prix de transport de 540 €, et déprécié à la suite d'un retard, l'ayant droit pourra obtenir jusqu'à 23 000 € si l'on applique le régime des avaries, alors qu'il devra se contenter de... 540 € si l'on opte pour le jeu des règles du retard.

Aux termes de l'ensemble des contrats types techniques (troisième alinéa de l'article « Indemnisation pour retard à la livraison »), **retard et avaries constituent deux natures de préjudice bien distinctes**, qui peuvent d'ailleurs coexister, et qui doivent être toutes deux réparées en fonction de leurs règles propres.

On indemniserait donc la dépréciation résultant du dépassement du délai de livraison selon les règles posées pour le cas d'avarie. Indépendamment de ce dommage spécifiquement physique, l'ayant droit aura pu, du fait de la non-livraison dans les délais, subir un second type de préjudice, sous la forme de ventes manquées ou de baisse de cours, et ce second élément de préjudice sera, lui, réparé selon les règles fixées pour l'indemnisation du retard (T. com. Paris, 15 nov. 2004, n° 2002075474, Satfer c/ Brocéliande transports).

Les contrats types admettent ainsi le **cumul de l'indemnité prévue pour le cas d'avarie et de l'indemnité prévue pour le cas de retard.**

EXEMPLE

Reprenons l'hypothèse développée ci-avant d'un envoi de 10 tonnes pour un coût de 540 €. En supposant une dépréciation totale de la marchandise, l'ayant droit pourrait prétendre percevoir :

- 23 000 € au titre des dommages à la marchandise proprement dite ;
- 540 € au titre des autres chefs de préjudice, soit une indemnité maximale de 23 540 €.

SECTION 5

Cas de dol ou de faute assimilée du transporteur

596 Perte du bénéfice des limitations d'indemnité

Le dol, c'est-à-dire le manquement intentionnel du transporteur à ses obligations, fait échec à toutes les dispositions légales ou contractuelles qui suppriment ou restreignent sa responsabilité. En pareil cas, le transporteur se retrouve tenu à la réparation intégrale du préjudice causé, sous la seule condition qu'il constitue une suite directe de la mauvaise exécution du transport.

Ce qui précède valait, à l'identique, jusqu'à peu encore, pour la faute lourde du transporteur ou de son préposé, traditionnellement assimilée au dol quant à ses effets. Ce n'est désormais plus le cas. En effet, aux termes de l'article L. 133-8 du Code de commerce (tel que créé par L. n° 2009-1503, 8 déc. 2009, JO 9 déc., art. 34) **seule la faute inexcusable du voiturier (ou du commissionnaire) est équipollente au dol.**

Remarques

Les développements ci-après, majoritairement confirmés ou issus de la jurisprudence afférente à la faute lourde, conservent toute leur valeur avec la prise en compte de la faute inexcusable.

En conséquence, aujourd'hui, les **limitations d'indemnité prévues par les contrats types cessent d'être applicables en cas de faute inexcusable du transporteur**, qui doit alors **réparation intégrale** de l'ensemble des préjudices justifiés, même non prévisibles (doit donc être tenue pour erronée cette décision retenant la faute inexcusable mais n'en appliquant pas moins les plafonds indemnitaires : CA Paris, pôle 5, ch. 5, 12 mars 2015, n° 13/14129, Bourgey Montreuil Francilienne c/ Coutarel). Il en ira de même s'agissant de la **réduction d'un tiers** de l'indemnité prévue par les divers contrats types en cas d'interdiction de sauvetage ou d'obligation de destruction ou d'abattage d'objets laissés pour compte.

Qui plus est, **la faute inexcusable du transporteur rejait sur le commissionnaire de transport et fait perdre à celui-ci le bénéfice de ses propres limitations d'indemnité.**

Toutefois, si elle fait échec aux clauses limitatives, l'existence d'une faute inexcusable ne met pas le contrat de transport à néant et n'autorise pas le client à se placer sur le terrain quasi délictuel, pour éviter, par exemple, le jeu de la prescription annale.

D'autre part, un dol du transporteur **postérieur à l'exécution du transport** (manœuvres pour amener le client à la prescription par exemple) ne lui ferait pas perdre le bénéfice des limitations d'indemnité applicables (CA Paris, 25 mars 1988, n° 86-9304, Lacombe Transports Internationaux c/ Air Liquide, BT 1989, p. 46), le dommage s'étant consommé antérieurement (CA Pau, 1^{re} ch., 18 juin 2007, n° 05/04145, DHL Express c/ Helvetia, BTL 2007, p. 432, décision rendue à l'international). Si elle s'impose, la solution devrait logiquement être étendue à la faute inexcusable.

Enfin, que le transporteur se soit vu imputer une faute équipollente au dol dans ses rapports avec son client, à la

suite d'un vol de marchandises, ne saurait évidemment le priver de la garantie entière de l'entreprise spécialisée à qui il en avait confié la surveillance.

Remarques

Pour autant qu'elle ne soit pas définitive, l'acceptation d'une indemnisation à hauteur des limites du contrat type n'exclut pas de se prévaloir par la suite d'une faute inexcusable et d'obtenir ainsi une indemnisation dé plafonnée (illustration récente dans CA Dijon, 1^{re} ch. civ., 29 mai 2012, n° 11/00075, Maty c/ TCS et a., BTL 2012, p. 425).

Coexistence d'une faute du donneur d'ordre et d'une faute inexcusable du transporteur. — L'imputation d'une faute inexcusable au transporteur n'emporte pas non plus amnistie d'une éventuelle faute préalable du donneur d'ordre et n'empêche donc pas qu'il puisse y avoir **partage de responsabilité**.

EXEMPLE

Supposons un envoi de 4 tonnes donnant lieu à un dommage de 18 000 € attribué pour un tiers à une insuffisance d'emballage et pour deux tiers à une faute du transporteur.

Que cette faute soit simple ou dolosive, l'expéditeur doit, en tout état de cause, conserver 6 000 € à sa charge.

Côté transporteur, l'indemnité à verser sera de 9 200 € dans l'hypothèse de faute simple (2 300 € × 4, application de la limitation par envoi édictée par le contrat type « général ») et de 12 000 € en cas de faute inexcusable.

597

Exemples de fautes inexcusables

Entrée en vigueur fin 2009, la « faute inexcusable terrestre » alimente désormais régulièrement le contentieux.

Ci-après un panorama de diverses décisions l'ayant retenue :

- mouille d'effets personnels à la suite d'un déménagement *overseas*, le conteneur mis à disposition de l'entrepreneur, se présentant comme un spécialiste de ce type d'expédition, apparaissant vétuste et non étanche (CA Agen, ch. civ., 11 déc. 2012, n° 12/00386, Cts X c/ CMA-CGM et a., BTL 2013, p. 143, critique) ;
- vol d'une remorque de sensibles abandonnée sur la voie publique alors qu'un entrepôt de son employeur se trouvait non loin, le conducteur s'étant dérouteré pour convenance personnelle (T. com. Lyon, 13 mai 2013, n° 2011J3109, Allianz Global et a. c/ Dimotrans et a., BTL 2013, p. 356, 363) ;
- vol d'un chargement de spiritueux (nature des marchandises connue du transporteur) alors qu'après un refus de livraison l'ordre est donné au conducteur de poursuivre sa tournée, l'employeur l'autorisant à stationner sur la voie publique (pour une durée de 48 heures et au surplus dans un lieu isolé), le véhicule n'étant doté d'aucun moyen particulier de protection (T. com. Paris, 4^e ch., 12 sept. 2013, n° J201300510, Walbaum et a. c/ Transports Fournie et a., BTL 2013, p. 557) ;
- vol d'un lot de montres de valeur, ce dont le transporteur avait connaissance, après emprunt d'un circuit fantaisiste et inapproprié d'une durée de près de un mois (CA Paris, pôle 5, ch. 5, 11 déc. 2014, n° 13/07458, Ferrari Technotrans c/ Exapaq) ;
- appropriation par le transporteur d'une palette sur les trois confiées (CA Poitiers, 1^{re} ch. civ., 3 juill. 2015, n° 14/01119, Schenker Joyau c/ Bouillie, BTL 2015, p. 461 – notons qu'au pénal l'abus de confiance aurait pu être plaidé) ;
- vol d'électroménager dans un véhicule stationnant de nuit portières non cadenassées sur le bas-côté d'une route natio-

nale, le transporteur, connaissant les contraintes de la réglementation sociale en termes de conduite et repos, n'ayant pas organisé l'acheminement en conséquence (CA Paris, pôle 5, ch. 5, 12 mars 2015, n° 13/14129, Bourgey Montreuil Francilienne c/ Coutarel) ;

- vol dans une remorque laissée à quai portes non fermées (CA Paris, pôle 2, ch. 5, 19 mai 2015, n° 12/19421, TLS Paris c/ Helvetia, BTL 2015, p. 382) ;
 - vol d'un véhicule chargé laissé portes ouvertes et clés dans la boîte à gants, les malfaiteurs étant entrés sans effraction dans l'aire de stationnement (CA Rennes, 3^e ch. com., 30 juin 2015, n° 13/06231, Exapaq c/ MPL) ;
 - vol de marchandises sensibles – des armes à feu –, délai anormalement long d'acheminement, conducteur juste embauché et stationnement en un lieu dépourvu de système de sécurité (CA Toulouse, 2^e ch. 1, 11 févr. 2015, n° 13/05989, Colombi Sports c/ Mazet Messagerie, BTL 2015, p. 173) ;
 - vol de céréales dans une remorque non sécurisée stationnée en un lieu non protégé choisi par convenance personnelle, l'aire de stationnement habituelle, plus sûre – donc laissant supposer la connaissance de la probabilité d'un risque – n'étant pas disponible (CA Paris, pôle 5, ch. 5, 22 janv. 2015, n° 13/08099, Groupe Dupessey c/ Zurich Insurance et a.) ;
 - les locaux du destinataire étant fermés, remise de la marchandise, sans vérifier ses identité et pouvoirs, à un inconnu qui la charge dans un véhicule de particulier (CA Orléans, ch. com. éco. et fin., 19 mai 2016, n° 15/02086, Fedex Express France c/ Axa France et a., BTL 2016, n° 3602, p. 383) ;
 - lors d'un transport exceptionnel, heurt d'un pont à vive allure après avoir fait en sorte de contourner les quatre premiers placés en amont sur le même trajet (CA Fort-de-France, ch. civ., 5 juill. 2016, n° 13/00722, Helvetia c/ Caraïbe de transport et a., BTL 2016, n° 3607, p. 459) ;
 - vol de téléviseurs (le transporteur ayant connaissance de la nature du fret) alors que le véhicule stationnait en parfaite contradiction avec les consignes de sécurisation données (CA Toulouse, 2^e ch., 27 juill. 2016, n° 14/06274, Generali et a. c/ Transports X) ;
 - « abandon » d'une camionnette clés à l'intérieur en ayant connaissance de la valeur et du caractère sensible du chargement (CA Paris, pôle 5, ch. 5, 27 oct. 2016, n° 15/00156, UPS Italia c/ Helvetia et a.) ;
- À noter aussi cette décision retenant la faute inexcusable de l'affrèteur pour défaut de mise en place d'un processus d'acheminement contrôlé pour des marchandises sensibles... mais refoulant la faute lourde (CA Amiens, ch. éco, 19 sept. 2013, n° 11/03289, Dane-Elec Memory c/ UPS et a., BTL 2013, p. 607, critique).

598

Circonstances ne suffisant pas à constituer une faute inexcusable

Il n'est pas étonnant, au regard de la « dureté » des critères le constituant qui, rappelons-le, se cumulent (voir n° 552), de constater que la faute inexcusable requise donne souvent lieu à rejet.

Ainsi en a-t-il été dans les cas suivants :

- vol dans un véhicule arrêté pour la nuit sur une aire d'auto-roue italienne mais aire non réputée dangereuse, conducteur ayant dû y stationner pour se conformer aux temps de conduite et de repos alors qu'il lui était impossible de rejoindre le parking gardienné envisagé du fait de difficultés de circulation (T. com. Meaux, 21 janv. 2014, n° 20120000027, Allianz et a. c/ DHL Freight et a., BTL 2014, p. 95) ;

PARTIE 3 Opérations connexes au transport

CHAPITRE 3
Entreposage

SOMMAIRE

SECTION 1

Caractères distinctifs du contrat de dépôt

Définition de l'entreposage (ou dépôt)	907
Distinction entre dépôt et location d'emplacement . . .	908
Véhicules stationnant chez des tiers	909

SECTION 2

Responsabilité du dépositaire

Responsabilité du dépositaire pour perte ou avarie de la marchandise	910
Cas d'exonération du dépositaire	911
Force majeure	912
Faute du déposant	913
Soins apportés à la garde des marchandises	914
Constatation des manquants et dommages	915
Preuve de la restitution de la chose confiée	916

Indemnité à la charge du dépositaire	917
Nature de l'action contre le dépositaire	918
Prescription de l'action contre le dépositaire	919

SECTION 3

Rémunération du dépositaire

Régime des prix d'entreposage	920
Garanties du dépositaire : droit de rétention et privilège spécial	921
Recouvrement des frais d'entreposage	922

Annexes

Conditions de stationnement de véhicules tiers sur le parking de l'entreprise	923
---	-----

SECTION 1

Caractères distinctifs du contrat de dépôt

907 Définition de l'entreposage (ou dépôt)

L'entreposage, ou dépôt, est régi par les articles 1915 à 1954 du Code civil (C. civ., art. 1915 et s.). Il s'analyse juridiquement comme le contrat par lequel une personne dénommée « dépositaire » reçoit la chose d'autrui, à charge de la garder et de la restituer en nature (C. civ., art. 1915).

Le dépôt implique donc, chez celui à qui elle est remise, la volonté de garder et conserver la chose (CA Montpellier, 24 nov. 1992, n° 90/662, BTL 1993, p. 163 ; CA Versailles, 12^e ch., 26 mai 2005, n° 04/03453, Setram Benelux c/ Axa Seguros, qualifiant de contrat de dépôt l'opération ayant consisté à confier une remorque chargée de véhicules automobiles pour stationnement sur le parc d'un confrère durant le week-end).

Notre droit civil distingue le dépôt gratuit, lequel est de principe, du dépôt salarié. Contrairement à celle du dépositaire gratuit, la prestation du dépositaire salarié ne présente pas un caractère personnel. Le dépositaire salarié est en conséquence fondé à se substituer un tiers. En pareil cas, selon le professeur Rodière (BT 1978, p. 19), le premier dépositaire ne répond pas automatiquement des faits de son substitué, au contraire du premier transporteur qui est garant de ses suivants librement choisis. Il ne peut voir sa responsabilité recherchée qu'en cas de faute personnelle, celle-ci pouvant résider dans le mauvais choix du substitué ou dans le caractère inopportun de la substitution opérée.

Le Code civil distingue également le dépôt « volontaire », qui se forme par le consentement réciproque des parties, du dépôt « nécessaire », qui a été forcé par quelque accident, tel qu'un incendie, une ruine, un pillage, un naufrage ou autre événement imprévu (C. civ., art. 1949). Confié à un professionnel, le dépôt nécessaire est présumé être à titre onéreux (CA Nîmes, 18 févr. 2016, n° 14/02761).

Bien que souhaitable, la création d'un écrit ne conditionne pas l'existence et la validité d'un contrat commercial, dont, par ailleurs, la preuve est libre (Cass. com., 9 févr. 2010, n° 08-10.574, retenant la qualification de contrat de dépôt salarié s'agissant de relations commerciales non formalisées dans un contrat écrit). Au demeurant, le juge est toujours en droit d'attribuer à la convention des parties sa juste qualification (CA Versailles, 12^e ch., 21 nov. 2002, n° 00/08500, SEPS

sitaire. C'est donc à tort qu'un entrepositaire sous douane prétend qu'il n'avait plus la garde juridique des marchandises au moment de leur disparition sous prétexte qu'elles avaient été placées sous le régime de l'entrepôt réel sans qu'il en soit avisé (CA Paris, 5^e ch., 13 juill. 1979, GIE Paris Terminal c/ Mario Meoni et S^{te} Montreal).

Observations

Lorsqu'elles sont amenées à assurer la garde des marchandises en attente d'embarquement ou en attente d'enlèvement après débarquement, les entreprises de manutention maritime (accouiers) sont soumises, en ce qui concerne les pertes et avaries, à un régime de responsabilité tout à fait particulier, calqué sur celui du transporteur maritime (voir **Le Lamy transport, tome 2**).

911 Cas d'exonération du dépositaire

Tenu de prouver qu'il est étranger au dommage, le dépositaire se libère en établissant :

- soit que ledit dommage résulte d'un cas de force majeure (C. civ., art. 1929) ou d'une faute du déposant ;
- soit qu'il a donné à la marchandise les mêmes soins qu'il aurait apportés à la garde de ses propres biens, autrement dit qu'aucune faute ne peut lui être reprochée (C. civ., art. 1927).

Les décisions rendues en matière d'entreposage sont exposées aux n^{os} 912 (force majeure), 913 (faute du déposant) et 914 (soins apportés à la garde des marchandises), le lecteur étant, par ailleurs, invité à se reporter à la première partie de l'ouvrage pour l'analyse détaillée de la notion de **force majeure** (voir n^{os} 481 et s.) et pour ce qui concerne la **faute du cocontractant** (voir n^o 489).

912 Force majeure

Constitue un cas de force majeure l'événement qui est, à la fois, imprévisible au moment de la conclusion du contrat et irrésistible dans son exécution.

La force majeure exonératoire de responsabilité s'analyse donc comme un événement que le dépositaire n'a pu ni prévoir ni surmonter malgré les soins et la diligence apportés à l'exécution de ses obligations.

Elle suppose l'absence de toute faute du dépositaire susceptible d'avoir concouru à la réalisation de l'événement dommageable.

Il a été jugé que ne constituaient pas des cas de force majeure :

- le vol des marchandises dans les locaux de l'entrepositaire (Cass. 1^{re} civ., 28 mai 1984, n^o 83-11.264, rejetant le pourvoi contre CA Lyon, 8 déc. 1982, BT 1983, p. 31), quand bien même serait-il commis avec violence (T. com. Paris, 2^e ch., 25 nov. 2003, Aïwa France c/ Sogeros, BTL 2003, p. 835, les moyens de défense s'avérant inadaptés) et sous la menace d'une arme (CA Versailles, 12^e ch., sect. 2, 27 sept. 2016, n^o 15/02872, les faits résultant de défections du dispositif de sécurisation du site) ;
- la destruction par incendie d'un véhicule déposé de nuit dans les locaux d'un garagiste et dont l'état nécessitait des vérifications élémentaires (Cass. 1^{re} civ., 11 juill. 1984, n^o 83-13.754) ou même l'incendie criminel d'un véhicule de grande valeur confié à sa garde dès l'instant où un manque de précautions et de surveillance peut être relevé à son encontre (Cass. 1^{re} civ., 22 avr. 1997, n^o 95-11.927 ; pour des faits approchants : CA Paris, 5^e ch. B, 4 déc. 2003, n^o 2001/12151, Axa et Piocelle c/ Generali, BTL 2003, p. 829) ;

- l'incendie criminel dans les locaux du dépositaire, dès lors qu'il n'est pas démontré ou que le juge n'a pas relevé qu'il est le fait de personnes étrangères à celui-ci (Cass. 1^{re} civ., 14 oct. 2010, n^o 09-16.967) ;
- un incendie de cause inconnue survenu dans l'entrepôt d'une usine chimique (Cass. com., 30 mai 2012, n^o 10-17.803, considérant que, si l'incendie était irrésistible, il ne présentait pas le caractère d'imprévisibilité dans une usine chimique classée à haut risque) ;
- une averse de grêle sur un parc automobile en plein air (CA Lyon, 3^e ch. 14 févr. 2013, n^o 11/04574, considérant que la survenance d'une averse de grêle n'était pas imprévisible puisque le dépositaire avait envisagé ce risque dans le contrat soumis au déposant). Dans un sens contraire, voir CA Versailles, 12^e ch., 13 févr. 2003, n^o 2000-5199 ci-après ;
- un incendie criminel survenu dans les bâtiments de stockage perpétré par deux anciens salariés ayant pénétré sur le site par une clôture grillagée et dans les locaux par un portillon qu'ils ont forcé (CA Pau, 1^{re} ch., 7 févr. 2014, n^o 13/01264, considérant que l'intrusion d'individus malveillants dans un bâtiment de stockage de marchandises présentant une valeur certaine et les exactions qu'ils peuvent y commettre [vols, dégradations, destruction, etc.] ne constituent pas, qui plus est pour un professionnel du gardiennage de meubles, un événement imprévisible et irrésistible).

À l'inverse, il a été jugé que revêtait le caractère de force majeure :

- la destruction d'un entrepôt par propagation d'un incendie ayant pris naissance dans un local voisin (CA Paris, 8 déc. 1988, n^o 87-14347 ainsi que CA Versailles, 5 janv. 1989, n^o 672/88, BT 1990, p. 183, relatifs aux mêmes faits, à savoir incendie d'entrepôts à Orly à l'occasion de travaux de soudure réalisés pour le compte de l'aéroport ; mais, dans le sens contraire : Cass. 1^{re} civ., 17 déc. 1991, n^o 90-14.985, BTL 1992, p. 181, rejet du pourvoi contre CA Paris, 15 nov. 1989, n^o 87/14619, BT 1990, p. 183, se rapportant lui aussi à l'incendie d'Orly ; et, plus récemment : Cass. 1^{re} civ., 6 janv. 2011, n^o 09-69.545, retenant la force majeure à propos d'un incendie criminel ayant pris naissance dans un local voisin à celui du dépositaire) ;
- la destruction par incendie de véhicules logés sur plateau et laissés le week-end sur parc grillagé et gardienné en suite de l'introduction de personnes malveillantes (CA Versailles, 12^e ch., 26 mai 2005, n^o 04/03453, Setram Benelux c/ Axa Seguros) ;
- la destruction de véhicules entreposés sur parc en suite d'une chute soudaine et violente de grêle (CA Versailles, 12^e ch., 13 févr. 2003, n^o 2000-5199, AON c/ Frankfurter Versicherung, BTL 2003, p. 372, décision cassée mais non sur ce point par Cass. com., 17 févr. 2005, n^o 03-14.402, BTL 2005, p. 177). Dans un sens contraire, voir CA Lyon, 3^e ch. 14 févr. 2013, n^o 11/04574 ci-avant ;
- le vol en réunion à main armée et avec séquestration du personnel de soixante-six palettes de bouteilles de Whisky (CA Paris, Pôle 5, Ch. 4, 19 juin 2013, n^o 10/16657, considérant que si un vol simple, dépourvu de toutes circonstances particulières, ne saurait être qualifié d'événement de force majeure, il en va différemment du vol de l'espèce qui ne pouvait être raisonnablement prévisible au moment de la signature du contrat ; qu'en outre, les circonstances de ce vol établissent son irrésistibilité).

Remarques

Depuis le 1^{er} octobre 2016, la notion de force majeure en matière contractuelle est définie à l'article 1218 du Code civil : « Il y a force majeure en matière contractuelle lorsqu'un événement échappant au contrôle du débiteur, qui ne pouvait être raisonnablement prévu lors de la conclusion du contrat et dont

les effets ne peuvent être évités par des mesures appropriées, empêche l'exécution de son obligation par le débiteur. » (C. civ., art. 1218, inséré par Ord. n° 2016-131, 10 févr. 2016, JO 11 févr.).

Il appartiendra au juge de dessiner les contours de la notion à la lumière de cette nouvelle définition légale.

913 Faute du déposant

Ont été retenues comme constituant une faute du déposant exonératoire de la responsabilité du dépositaire (exonération totale ou partielle) les circonstances suivantes :

- ne pas avoir attiré l'attention de l'entrepositaire sur la nature délicate de bobines de feuilles d'aluminium contrecollées sur papier (CA Dijon, 20 juin 1963, SEITA c/ Docks de Bourgogne ; pourvoi rejeté par Cass. com., 6 janv. 1966, n° 63-12.972) ;
- ne pas avoir doté ces mêmes bobines d'un emballage approprié susceptible de les protéger contre l'humidité (CA Dijon, 20 juin 1963, SEITA c/ Docks de Bourgogne, préc.), l'arrêt relevant, au surplus, que les marchandises avaient été placées dans des locaux que le déposant connaissait parfaitement pour les avoir déjà utilisés et qu'elles n'ont reflété aucun aspect anormal apparent au cours du stockage ;
- la prolongation d'une manière exagérée (deux ans et demi) de la durée d'un stockage qui n'aurait pas dû dépasser six mois (CA Dijon, 20 juin 1963, SEITA c/ Docks de Bourgogne, préc.) ;
- le mauvais état de la sacherie et, de nouveau, la longue durée du stockage, causes directes des pertes constatées sur des légumes secs en sacs (CA Rouen, 12 févr. 1981, Mrejen c/ C^{ie} des docks et entrepôts de Rouen, pourvoi rejeté par Cass. com., 17 janv. 1984, n° 81-14.597) ;
- avoir tardé à fournir au transitaire-entrepositaire les pièces et renseignements nécessaires au dédouanement et à la réexpédition (CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 16 mars 1982, Manupro c/ Mory, laissant à la charge du client 50 % du préjudice résultant de la disparition de marchandises pendant un stationnement prolongé sur des quais) ;
- un conditionnement rendant peu visibles les prescriptions de stockage (mention « protéger du gel »), le défaut d'information spécifique à ce titre conduisant à un partage de responsabilité (CA Paris, 5^e ch., 19 déc. 2001, n° 1999/23264, SARL Papin c/ Fuchs Lubrifiants, BTL 2002, p. 168) ;
- un emballage inapproprié dégénéralant en vice propre de la chose (CA Lyon, 1^{er} ch. civ., 12 sept. 2002, n° 99/03972, M. Opalka c/ Groupama Navigation & Transports et a., BTL 2002, p. 753).

914 Soins apportés à la garde des marchandises

Doit être mise hors de cause le dépositaire qui rapporte la preuve :

- que ses magasins sont traités régulièrement contre les rongeurs par des entreprises spécialisées et que des soins normaux sont donnés aux marchandises (CA Rouen, 12 févr. 1981, Mrejen c/ C^{ie} des docks et entrepôts de Rouen, relevant, par ailleurs, une faute du déposant, voir n° 913) ;
- que son entrepôt est sain et sans humidité, que l'infection (présence d'insectes dans des peaux de vison) n'était pas apparente, puisque seule l'ouverture des colis l'a révélée,

et que le client ne lui avait donné aucune consigne de traitement des peaux (CA Paris, 5^e ch., 15 déc. 1988, Le loup des Flandres c/ Trauffer et Peysy) ;

- que son entrepôt bénéficie d'un système de protection adéquat au regard de son activité (T. com. Avignon, 27 août 2004, n° 2003/000276, Les Mutuelles du Mans c/ Gefco et ATE) ;
- que des mesures suffisantes ont été prises pour assurer la protection des marchandises déposées : entrepôt entouré d'un grillage, équipé d'un système de télésurveillance et d'un système d'alarme intrusion-incendie incluant des interventions sur site, présence d'un gardien résidant sur place, etc. (CA Colmar, 1^{er} ch. civ., 19 nov. 2014, n° 12/05456).

Par ailleurs, le dépositaire n'a pas à soigner l'emballage pour le transport aval dès lors que le client prend en charge ce transport ou choisit de le confier à une tierce entreprise (CA Paris, 5^e ch., 2 mars 1987, n° L 19425, Sogegarde c/ Borie).

Jugé, en revanche, que :

- n'apporte pas les soins appropriés à la marchandise le dépositaire qui, bien que connaissant la sensibilité des matériels informatiques aux variations atmosphériques, place un ordinateur dans un local ne permettant pas une bonne régulation de la climatisation (CA Paris, 19 déc. 1989, n° 88/8633, BT 1990, p. 566) ou stocke un matériel sur un terre-plein ouvert aux quatre vents, la machine subissant dès lors une forte corrosion (T. com. Paris, 15^e ch., 15 juin 2001, SA Leader Systems c/ SARL Transpeed, qui retient néanmoins une part de responsabilité à la charge du déposant pour ne pas s'être inquiété pendant plusieurs mois de sa machine qu'il savait par ailleurs endommagée) ;
- constitue une mesure insuffisante de protection, assimilable à une faute lourde, le fait de stocker des magnétoscopes dans un dépôt équipé de volets métalliques en mauvais état et pourvu de fenêtres non protégées, la présence d'un gardien habitant à proximité et possédant des chiens de garde n'apparaissant pas comme une protection adéquate (CA Versailles, 23 sept. 1987, n° 331/87, Parcel Transport et Réunion européenne c/ La Protectrice, rendue en matière de transport, mais solution tout à fait transposable au dépôt) ;
- le devoir de conseil qui pèse sur le garde-meubles lui impose d'attirer l'attention de son client sur le danger de laisser un piano séjourner plusieurs mois dans des locaux dépourvus de tout équipement de protection thermique et donc soumis à d'importantes variations de température (CA Versailles, 1^{er} ch., 6 juill. 1984, D. 1985, I.R., p. 129) ;
- un entrepôt spécialisé doit prendre toutes dispositions en vue du maintien de l'alimentation d'un conteneur frigorifique en électricité ou, à défaut, procéder à son dépotage (CA Rouen, 2^e ch., 17 sept. 1992, n° 1611/91, Entrepôts frigorifiques de la Basse-Seine c/ assureurs) ;
- toujours dans le domaine de la température dirigée, la demande de placement de marchandises « en chambre positive », expression couramment employée, doit s'entendre d'un placement « en chambre froide à température positive », de sorte que doit être condamné le dépositaire qui, ne tenant pas compte de ces instructions, entrepose la marchandise dans des locaux ordinaires en plein mois d'août (CA Paris, 5^e ch., 12 déc. 1991, n° 90/17407, France handling c/ Dahi) ;
- constitue une négligence du dépositaire le fait de laisser sciemment ouvertes les portes coupe-feu automatiques qui isolent les travées d'une usine chimique, rendant possible la propagation d'un incendie et la destruction de marchandises stockées (Cass. com., 30 mai 2012, n° 10-17.803).

CHAPITRE 3

Assurance de la responsabilité
de l'entreprise de transport

SOMMAIRE

SECTION 1

Contenu des polices et précautions à prendre

Situation générale.	983
Deux types de garantie	984
Marchandises exclues.	985
Risques exclus	986
Couverture des transports en citernes.	987
Couverture des transports sous température dirigée.	988
Montant de la garantie	989
Déclaration de valeur de l'expéditeur.	990
Frais annexes	991
Droits de douane ou de régie	992
Intérêts du montant indemnitaire à la charge de l'assuré.	993
Garantie de la faute qualifiée	994
Franchise	995
Étendue de la garantie dans le temps	996
Étendue territoriale de la garantie	997
Entreprises exerçant des activités multiples	998

SECTION 2

Clauses vol et risques particuliers

Garantie du vol des marchandises en cours de transport (clauses syndicales vol).	999
Champ d'application de la clause vol	1000
Présence et enclenchement d'un dispositif antivol (clause vol 1992)	1001

Gradation des mesures de prévention (clause vol 1992)	1002
Spécificités de la clause vol 2005.	1003
Notions interférentes	1004
Charge de la preuve dans le cadre de la clause vol	1005
Risques spéciaux du roll on/roll off (transport combiné route/mer)	1006

SECTION 3

Mise en jeu de l'assurance de responsabilité

Instruction du litige	1007
Reconnaissance de responsabilité et transaction.	1008
Règlement de l'indemnité	1009
Direction du procès par l'assureur.	1010
Action directe de la victime contre l'assureur du transporteur	1011
Action directe de la victime : opposabilité des « exceptions » antérieures à la réalisation du dommage	1012
Prescription de l'action directe	1013

SECTION 4

Tarification

La prime	1014
Prime au forfait	1015
Prime au chiffre d'affaires	1016
Participation de l'assuré aux résultats	1017

TABLEAU SYNOPTIQUE DES RÈGLES DE LA « CLAUSE VOL » 2005

	Véhicules équipés de dispositifs antivols (article 1.6)	Mise en œuvre des dispositifs antivols	Endroit non clos	Endroit clos	Gardiennage	Dispositifs antivols complémentaires	Taux d'indemnisation
Stationnement moins de deux heures	Non						0
	Oui	Non					0
	Oui	Oui					80 %
	Oui	Oui				Oui	85 %
	Oui	Oui		Oui		Oui	95 %
Stationnement plus de deux heures	Non						0
	Oui	Non					0
	Oui	Oui	Conducteur absent				0
	Oui	Oui	Conducteur présent à bord				60 %
	Oui	Oui		Oui			80 %
	Oui	Oui		Oui	Oui		90 %
	Oui	Oui		Oui	Oui	Oui	95 %
Sous-traitance/« marchandises générales » : la garantie est acquise à l'assuré (taux d'indemnisation 90 %) s'il prouve : — le respect des règles de coordination par l'affrété ; — la souscription d'une assurance RC par l'affrété ; — la remise d'instructions écrites à l'affrété relatives à l'exécution des règles générales de prévention. Sous-traitance/« marchandises sensibles » : la garantie est acquise à l'assuré (taux d'indemnisation 70 %) si, outre les conditions ci-avant : — l'affrété s'est engagé à respecter les règles générales de prévention ; — l'affrété s'est engagé à ne pas sous-traiter.							

1004 Notions interférentes

Incidence de la force majeure. — On peut dire que le rôle de la force majeure est nul... et primordial vis-à-vis de la clause vol. En effet la clause vol, pour produire effet, implique que l'assuré soit en garantie au moment du sinistre, or nous nous trouvons dans le cas d'une assurance de responsabilité. Dès lors, si l'exception de force majeure (qui dégage le transporteur de toute responsabilité) est retenue, le transporteur n'aura pas à indemniser l'ayant droit et, par voie de conséquence, la mise en jeu de la garantie d'assurance n'aura pas lieu d'être. À défaut de responsabilité du transporteur et donc de garantie de son assureur, il ne saura alors être question d'application de la clause vol.

Souscription d'une déclaration de valeur. — Ce mécanisme permet à l'expéditeur de dé plafonner l'indemnité due par le transporteur à hauteur du montant déclaré mais n'influe en rien sur sa responsabilité.

Dès lors et par exemple en cas de force majeure, le transporteur ne sera pas tenu à indemnisation. Si, en revanche, sa responsabilité est retenue, deux hypothèses peuvent être envisagées.

Première hypothèse : le transporteur a accepté la déclaration de valeur mais ne l'a pas répercutée à son assureur.

L'assureur, tenu à garantie (admettons-le), sera en droit d'opposer les limites indemnitaires découlant des contrats types ou de la CMR, la franchise et le découvert découlant de la clause vol.

Deuxième hypothèse : le transporteur a accepté la déclaration de valeur et l'a répercutée à son assureur.

L'assureur, en acceptant la déclaration de valeur, accepte par là même un complément de garantie qui écarte *de facto* la possibilité de se prévaloir des limitations indemnitaires stipulées par les contrats types et la CMR. Ce complément de garantie ne saurait avoir pour effet de supprimer la franchise prévue dans la police, laquelle restera en toute hypothèse à la charge du transporteur. Il ne saurait de même faire obstacle à l'application de la clause vol par l'assureur, seul le montant indemnitaire sur lequel va s'appliquer le découvert étant modifié (montant déclaré – franchise).

1005 Charge de la preuve dans le cadre de la clause vol

La Cour de cassation a longtemps refusé d'accorder à la clause syndicale vol le caractère de condition de garantie, énonçant que « la clause qui prive l'assuré du bénéfice de la garantie du risque vol en considération de circonstances particulières de réalisation du risque s'analyse comme une exclusion de garantie » (Cass. 1^{re} civ., 2 avr. 1997, n° 95-13.928, Bull. civ. I, n° 112 ; Cass. 1^{re} civ., 17 juill. 2001, n° 99-10.645, BTL 2001, p. 585, qui estime que l'obligation pour l'assuré d'apporter la preuve de la durée et du lieu du stationnement doit être réputée non écrite ; CA Versailles, 12^e ch., 14 nov. 2002, n° 00/6427, Wetzelschlag c/ Alte Leipziger, elle, reprend la formule de la Cour de cassation... pour mieux la contourner). Dès lors, il incombe à l'assureur d'établir que les conditions édictées par la clause (antivol, gardiennage, etc.) n'étaient pas satisfaites au moment du vol (Cass. com., 22 avr. 1986, n° 83-13.789, BT 1986, p. 321 ; Cass. 1^{re} civ., 7 juill. 1992, n° 90-19.483, Bull.

Mais le transporteur routier court le risque :

- de se voir réclamer une **contribution d'avaries communes** (voir Le Lamy transport, tome 2) ;
- de **dommages à son véhicule** (voire de sa destruction) **sans recours contre le transporteur maritime** – du fait, par exemple, d'une tempête, d'une « faute nautique » ou d'un incendie à bord – ou au mieux avec une indemnisation plafonnée à 2 DTS par kilo (CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 22 juin 1984, n^o 82 10173, Maes c/ Corse-Méditerranée ; CA Aix-en-Provence, 6 déc. 1988, n^o 86/5755, Carboxyque française et a. c/ Cnan ; voir aussi Le Lamy transport, tome 2).

Il convient donc pour le transporteur de se couvrir contre ces deux risques. Les compagnies de car-ferries proposent d'ailleurs souvent une assurance garantissant à la fois *la marchandise* (c'est alors un avantage que le transporteur apporte à son client et dont il peut arguer sur le plan commercial), *le corps du véhicule et la contribution d'avaries communes*, le tout pour une prime généralement très raisonnable, voire modique en transmanche. Mais les entreprises peuvent également souscrire cette même garantie auprès de leur compagnie soit dans le cadre d'une police d'abonnement maritime, soit carrément à l'intérieur de leur police RC, qui pourra prévoir une couverture forfaitaire pour le véhicule et pour la marchandise moyennant une prime fixe au voyage, la régularisation s'opérant sur déclaration *a posteriori*, mensuelle ou trimestrielle.

En cas de recours à la police maritime, les assureurs incitent souvent à une garantie « *FAP sauf* », insuffisante en ce qu'elle ne couvre pas, entre autres, les **conséquences de la « fortune de mer »** (tempête). Les transporteurs et leurs courtiers doivent alors insister pour que ce risque soit ajouté à la liste des événements garantis.

SECTION 3

Mise en jeu de l'assurance de responsabilité

1007 Instruction du litige

L'assureur n'est tenu d'intervenir que si, à la suite d'un incident de transport entrant dans le champ de garantie du contrat, « une réclamation amiable ou judiciaire est faite à l'assuré par le tiers lésé » (C. assur., art. L. 124-1).

En effet, l'assurance ne couvre pas le dommage subi par la marchandise, mais la responsabilité du transporteur, qui n'est mise en cause que si la victime du dommage se manifeste (CA Bourges, 9 janv. 2002, n^o 01/00536, AGF-MAT c/ Robin, BTL 2002, p. 90 ; CA Rouen, 1^{re} ch., 14 juin 1995, n^o 9303197, SRS c/ La Concorde, pour qui le simple envoi par l'expéditeur d'une facture correspondant au prix de la marchandise vaut réclamation amiable mettant en jeu la garantie de l'assureur du transporteur). Jusque-là, aucune obligation ne pèse sur l'assureur, ce qui ne dispense d'ailleurs pas l'assuré de l'aviser du sinistre (entendu comme le *fait dommageable*) dans le délai prévu par la police.

Compensation opérée par le donneur d'ordre. — Cette condition d'une « réclamation » préalable peut se révéler

embarrassante pour le transporteur dans l'hypothèse où la valeur des marchandises perdues ou endommagées lui est retenue d'office sur ses factures. En effet, arguant de l'absence de demande d'indemnité dans les formes, la compagnie risque alors de renvoyer son assuré à agir en paiement de la somme défalquée, elle-même n'entrant en scène que sur une éventuelle demande reconventionnelle de l'expéditeur. L'introduction de la clause ci-après aux conditions particulières de la police nous paraît de nature à interdire pareille attitude d'inertie :

« Toute compensation ou réfaction sur facture de transport au titre d'un préjudice résultant de l'inexécution ou de la mauvaise exécution d'un contrat de transport est assimilée à une réclamation amiable au sens de l'article L. 124-1 du Code des assurances. »

En tout état de cause, le transporteur victime d'une retenue sur facture est en droit d'agir contre son assureur même après l'expiration du délai de un an de l'article L. 133-6 du Code de commerce, pourvu que ce soit avant l'intervention de la prescription biennale applicable au contrat d'assurance (Cass. com., 27 févr. 1973, n^o 72-10.422, BT 1973, p. 294). Mais, bien entendu, l'issue de ce recours dépend de la légitimité de la compensation pratiquée par le client et tacitement acceptée par le transporteur.

Transmission du dossier à l'assureur. — Le transporteur saisi d'une réclamation par son client doit la faire suivre sans retard à son assureur, avec toutes les pièces du dossier : document de transport émargé avec ou sans réserves par le destinataire, éventuellement lettre recommandée de l'article L. 133-3 du Code de commerce, justifications du dommage, etc., et pour autant qu'il entende bénéficier de sa garantie (CA Paris, pôle 5, ch. 5, 10 oct. 2013, n^o 12/21788, All Meat c/ Ebrex France et a.).

S'il se borne à répondre au client qu'il transmet le dossier à son assureur, sans plus, cette simple indication ne tire pas à conséquence (CA Paris, 7 nov. 1960, BT 1960, p. 351 ; CA Paris, 8 janv. 1970, BT 1970, p. 33). Mais s'il ajoute qu'il intervient pour appuyer la réclamation ou encore que l'assureur règlera dans les meilleurs délais, sa lettre risque alors d'être interprétée comme une reconnaissance du droit du réclamant. Étant donné que rien, à ce stade, ne lui permet de préjuger l'attitude de l'assureur, le transporteur doit s'abstenir, dans sa réponse au client, de tout commentaire inutile qui risquerait ensuite d'être utilisé contre lui (voir n^o 1008).

1008 Reconnaissance de responsabilité et transaction

Aux termes de l'article L. 124-2 du Code des assurances, « l'assureur peut stipuler qu'aucune reconnaissance de responsabilité, aucune transaction, intervenues en dehors de lui, ne lui sont opposables » (Cass. 1^{re} civ., 12 mars 2002, n^o 98-22.434, Bull. civ. I, n^o 83, BTL 2002, p. 238 ; CA Paris, 5^e ch., 8 sept. 1999, BTL 1999, p. 668, formulation malheureuse de la clause que la cour n'assimile pas à l'interdiction de transiger ; CA Versailles, 12^e ch. 1, 28 sept. 2006, n^o 05/06346, Groupe Morineau c/ Marsh et a., BTL 2006, p. 615 ; CA Douai, 2^e ch., 19 sept. 2013, n^o 12/01434, Exporama et a. c/ Dimotrans et a. À noter, sur renvoi de Cass. 1^{re} civ., 12 mars 2002, n^o 98-22.434, précitée, CA Douai, ch. réunies, 20 mars 2006, n^o 02/02822, Swiss Life c/ Teck et a., BTL 2006, p. 328, qui retient que l'inopposabilité de l'aveu n'est pas un cas de non-garantie).

Cette disposition a pour but d'éviter toute collusion entre le transporteur et la victime du dommage. Pour être agréable à son client, le transporteur pourrait se reconnaître responsable d'un dommage auquel il est étranger, en se disant que « l'assurance paiera » (sans parler de la véritable fraude consistant à établir *a posteriori* un second récépissé aux mentions

plus avantageuses pour l'expéditeur : ce qui n'a pas été démontré dans CA Lyon, 13 févr. 1985, BT 1985, p. 316). Il doit savoir que pareille reconnaissance, opérée sans l'accord de l'assureur, n'engage que lui-même, tout comme un règlement ou une promesse de règlement fait au mépris de l'existence d'un moyen de droit, tel que l'insuffisance d'emballage, l'absence de réserves valables ou encore la force majeure (CA Grenoble, 2^e ch. civ., 25 mai 1998, BTL 1998, p. 640), voire la prescription (Cass. 1^{re} civ., 24 févr. 2004, n° 02-12.850 ; CA Versailles, 12^e ch. 1, 28 sept. 2006, n° 05/06346, précité). S'il estime que le transporteur n'est pas responsable du dommage, l'assureur va logiquement refuser de prendre en charge le sinistre et la victime exerçant contre lui l'action directe ne pourra lui opposer la reconnaissance de responsabilité de son assuré.

Les principes qui gouvernent la responsabilité du transporteur terrestre pour perte ou avarie étant d'ordre public, on pourrait, à première vue, s'interroger sur l'utilité de l'article L. 124-2 du Code des assurances en matière d'assurance de transport. En réalité, ce texte n'est pas superflueté, car l'article L. 133-1 du Code de commerce ne frappe de nullité que les pactes de responsabilité préalables à l'exécution du transport, pas les reconnaissances postérieures (CA Paris, 24 févr. 1950, BT 1950, p. 403).

L'article L. 124-2 ajoute *in fine* que « l'aveu de la matérialité d'un fait ne peut être assimilé à la reconnaissance d'une responsabilité ». Ainsi, admettre qu'un accident est survenu en cours de route ou lors de la manutention des marchandises ne vaut pas reconnaissance de responsabilité.

Inversement, une offre d'indemnité émanant de son assureur n'engage pas le transporteur et n'interrompt pas à son profit le cours de la prescription de l'article L. 133-6 du Code de commerce, sauf à considérer que l'assureur a formulé cette offre en qualité de mandataire de son client (voir n° 650).

1009 Règlement de l'indemnité

C'est à la victime du dommage, et à elle seule, que l'assureur de responsabilité du transporteur doit verser l'indemnité (C. assur., art. L. 124-3 ; CA Aix-en-Provence, 13 janv. 1981, Rev. Scapel 1981, p. 26 et CA Rouen, 10 nov. 1983, BT 1984, p. 528 rappelant que la victime possède un droit exclusif sur l'indemnité à verser par l'assureur du responsable). Un règlement à son assuré n'est pas libératoire (CA Paris, pôle 5, ch. 5, 17 mars 2015, n° 14/11119, Delaloy et a. c/ Generali et a., « tenue en vertu de sa police marchandises transportées-responsabilité du transporteur, la compagnie ne peut s'exonérer à l'égard de la victime et des assureurs subrogés dans les droits de celle-ci au motif qu'elle se serait acquittée de son obligation entre les mains de son assurée alors que celle-ci n'est nullement le bénéficiaire de l'indemnité d'assurance »), sauf, bien entendu, si celui-ci justifie avoir déjà lui-même indemnisé la victime.

Un assureur de responsabilité ayant versé l'indemnité à son assuré transporteur, tombé depuis lors en faillite, pourrait donc se voir contraint à un second paiement entre les mains de la victime (CA Dijon, 2^e ch., 1^{er} mars 1985, n° 273, Helvetia c/ Astramar ; CA Bordeaux, 17 déc. 1990, BTL 1991, p. 411).

L'assureur du transporteur n'est pas fondé à subordonner le versement de l'indemnité à la production d'une facture acquittée. En effet, la jurisprudence est bien fixée en ce sens que la partie lésée (l'expéditeur ou le destinataire) n'est nullement obligée de remettre en état sa marchandise, l'indemnité qu'elle réclame ayant pour seul objet de compenser l'atteinte portée à son patrimoine par la faute de l'auteur du dommage (CA Versailles, 12^e ch. 2, 25 sept. 2008, n° 07/02521, Sacomat c/ Me J.-L. Mauras ès qual. et a., BTL 2008, p. 765).

La résistance injustifiée de l'assureur à accorder à son assuré transporteur ou à la victime du dommage la garantie résultant de la police peut lui valoir une condamnation à des dommages-intérêts (Cass. com., 2 févr. 1988, n° 86-16.483 ; CA Paris, 8^e ch., 15 avr. 1988, n° 87/005346, La Neuchâteloise et a. c/ Rouget de Gourcez ; CA Rouen, 10 nov. 1983, BT 1984, p. 528, précité), l'assureur étant, en effet, tenu d'une obligation de loyauté dans la mise en œuvre du processus d'indemnisation (Cass. 1^{re} civ., 26 nov. 1996, n° 94-13.468, Bull. civ. I, n° 415).

Le commissionnaire de transport n'a qualité pour agir contre le transporteur substitué qu'à partir du moment où il a indemnisé son client ou pris l'engagement de le faire. Or, certains assureurs ont coutume de verser l'indemnité non pas au tiers lésé (comme ils devraient le faire), mais à leur assuré-commissionnaire, à qui ils demandent une quittance subrogative. Ils doivent prendre garde au fait qu'ils entrent ainsi en possession des droits... de quelqu'un qui en est encore dénué, l'indemnité n'ayant pas été rétrocédée à la victime à la date de la signature de la quittance (TGI Thionville, 16 mai 1991, BTL 1991, p. 653). Cependant, mais cela apparaît désormais encore plus aléatoire du fait de la dernière évolution jurisprudentielle de la chambre commerciale de la Cour de cassation (Cass. com., 12 oct. 2004, n° 03-12.391), l'article 126 du Code de procédure civile devrait, là aussi, venir au secours de l'assureur au cas où la validité de son action serait contestée.

La signature d'une quittance pour solde de tout compte à l'assureur de responsabilité du transporteur n'interdit pas à la victime du dommage de réclamer un complément d'indemnité au transporteur lui-même (voir n° 955).

Restitution d'une indemnité payée à tort (répétition de l'indu). — Voir n° 955.

Répartition du plafond de garantie en cas de pluralité de demandeurs. — Au cas où plusieurs envois sont endommagés dans le même événement, et où le total des indemnités à la charge de l'assureur excède le plafond de garantie prévu par la police, *ce plafond doit être réparti au marc le franc entre les différents demandeurs* (Cass. 1^{re} civ., 16 févr. 1988, n° 86-10.918, Bull. civ. I, n° 41, qui ne reproduit cependant pas cette partie de l'arrêt ; ne retenant pas cette solution : CA Orléans, ch. com. éco. et fin., 11 oct. 2007, n° 06/03163, Macifilia c/ Axa et a.).

En conséquence, dans l'hypothèse d'incident dommageable affectant un chargement constitué de plusieurs envois, l'assureur ne doit procéder à aucun règlement avant d'avoir en main la totalité des réclamations.

Dans le cadre d'une action conjointe d'un assuré pour la franchise restant à sa charge et de son assureur subrogé pour le reste, le paiement du transporteur et de son assureur RC doit en premier lieu être affecté au paiement de la franchise (CA Versailles, 12^e ch., 10 janv. 2012, n° 10/07252, Fnac Logistique c/ Catesson Transports et a., BTL 2012, p. 63 ; CA Orléans, ch. com. éco. et fin., 11 oct. 2007, n° 06/03163, précité).

1010 Direction du procès par l'assureur

S'il fait l'objet d'une citation en justice, le transporteur doit **immédiatement** transmettre à l'assureur l'assignation qui lui a été signifiée avec, là encore, toutes les pièces du dossier. Il se peut, en effet, qu'un appel en garantie soit envisageable, par exemple contre un transporteur subséquent, et le délai pour former ce recours se limite à un mois (C. com., art. L. 133-6, al. 4).

Après étude des pièces, l'assureur a la faculté de diriger le procès. Dès lors qu'il prend cette décision, il est censé renoncer à toutes les « exceptions » – c'est-à-dire déchéances ou exclusions de garantie (par exemple la clause vol : Cass. 2^e civ., 25 févr. 2010, n° 09-10.386, BTL 2010, p. 161 ; CA Paris,

CHAPITRE 6

Documents de transport en trafic intérieur
(transports publics)

SOMMAIRE

Présentation du dispositif documentaire	1135	Rotations/envois groupés : état récapitulatif	1139
La lettre de voiture : un document de transport unique	1136	Mentions et forme de la lettre de voiture	1140
Transports assujettis à l'établissement d'une lettre de voiture	1137	Présence de la lettre de voiture à bord du véhicule	1141
Établissement de la lettre de voiture	1138	Contrôle et conservation des lettres de voiture	1142
		Cas du déménagement	1143
		Document de suivi	1144

1135 Présentation du dispositif documentaire

Sur l'ensemble du territoire français, les transports routiers de marchandises réalisés pour le compte d'autrui par des entreprises établies ou non en France doivent être couverts par différents documents, dont le conducteur du véhicule assurant le déplacement doit être en possession.

Ainsi, en sus des titres administratifs de transport (licence communautaire ou licence de transport intérieur) qui attestent de la régularité de la situation d'une entreprise au regard des conditions d'exercice de la profession de transporteur (voir nos 1113 et s.), le conducteur doit être en mesure de présenter :

- le document de transport relatif à la marchandise transportée, à savoir la lettre de voiture (voir n° 1136) ;
- le document, dit document de suivi, prévu par l'article L. 3222-5 du Code des transports qui comporte, notamment, les signatures des remettants et destinataires successifs (voir n° 1144).

En revanche, le document attestant de la relation d'emploi entre l'entreprise et ledit conducteur, caduc de fait au regard des évolutions de la réglementation européenne, n'est plus requis depuis 2007 (D. n° 99-752, 30 août 1999, art. 12, mod. par D. n° 2007-751, 9 mai 2007, JO 10 mai).

Le régime de ces divers documents fait l'objet du titre II du décret du 30 août 1999 *relatifs aux transports routiers de marchandises* (D. n° 99-752, 30 août 1999, mod.) et a été explicité par l'arrêté du 9 novembre 1999 (Arr. min. 9 nov. 1999, NOR : EQU9901586A, JO 25 nov., mod. en dernier lieu par Arr. min. 22 avril 2010, NOR : DEVT1009173A, JO 2 mai).

Ces textes sont reproduits respectivement aux nos 1657 et 1659.

Remarques

Le décret du 30 août 1999 *relatif aux transports routiers de marchandises* devrait être prochainement codifié au sein de la partie réglementaire du Code des transports.

Attestation de conducteur. — Ce document n'est requis que pour les transports internationaux ou de cabotage effectués avec un conducteur ressortissant d'un État non partie à l'accord sur l'Espace économique européen et ne bénéficiant pas du statut de résident de longue durée dans un État partie à ce même accord (D. n° 99-752, 30 août 1999, art. 12, mod. ; voir n° 1164).

1136 La lettre de voiture : un document de transport unique

Réalisé pendant de nombreuses années sous couvert de deux documents de transport distincts (*lettre de voiture-transports de lois* pour tout envoi de trois tonnes et plus à une distance égale ou supérieure à 150 km ; *récépissé de transport* pour les autres envois), le contrôle des transports publics routiers de marchandises s'effectue aujourd'hui au moyen d'un document unique : la lettre de voiture.

Le décret du 30 août 1999 *relatifs aux transports routiers de marchandises* (voir n° 1051) dispose ainsi, en son article 12, que tout véhicule effectuant en France un transport routier de marchandises doit être accompagné, entre autres documents, d'une « lettre de voiture nationale ou internationale » (D. n° 99-752, 30 août 1999, art. 12, mod.).

En application de ce texte, a été élaboré l'arrêté du 9 novembre 1999 *relatif aux documents de transport ou de location devant se trouver à bord des véhicules (...)*, modifié en dernier lieu au cours de l'année 2010 (Arr. min. 9 nov. 1999, NOR : EQU9901586A, JO 25 nov., mod. en dernier lieu par Arr. min. 22 avril 2010, NOR : DEVT1009173A, JO 2 mai ; voir n° 1659).

1137 Transports assujettis à l'établissement d'une lettre de voiture

Aux termes de l'article 4 de l'arrêté du 9 novembre 1999 *relatif aux documents de transport ou de location devant se*

trouver à bord des véhicules (...) « tout contrat de transport routier de marchandises intérieur ou international, exécuté par une entreprise résidant ou non en France, donne lieu avant l'exécution du transport et dans les conditions fixées ci-après, à l'établissement d'une lettre de voiture dont au moins un exemplaire doit se trouver à bord du véhicule » (Arr. min. 9 nov. 1999, NOR : EQU9901586A, JO 25 nov., mod.).

Sont donc concernés **tous les transports publics effectués en France**, ceux réalisés par des entreprises établies ou ayant leur siège en France (inscrites au registre des entreprises de transport) mais également ceux réalisés par les transporteurs d'autres pays de l'Union européenne (transports de cabotage).

La réglementation de la lettre de voiture s'applique donc à tous les genres de transport public, aussi bien aux transports dits de spécialité (citernes, température dirigée, animaux vivants, etc., à la seule exception des déménagements : voir n° 1143) qu'aux transports en véhicules « ordinaires » tous tonnages confondus, y compris les « deux-roues » motorisés (D. n° 99-752, 30 août 1999, art. 1^{er}, mod.).

Par ailleurs, **tous les types d'envois** sont concernés par l'obligation d'établissement d'une lettre de voiture, sans considération de tonnage ou de distance.

Remarques

Les transports routiers internationaux, régis par la convention de Genève (CMR), sont, quant à eux, réalisés sous couvert d'une lettre de voiture internationale (voir n° 724 et s.).

1138

Établissement de la lettre de voiture

Si, usuellement, l'établissement de la lettre de voiture incombe au transporteur, rien ne s'oppose à ce qu'elle soit effectuée par un tiers (chargeur, commissionnaire, etc.), y compris avec un papier à en-tête de celui-ci, cette pratique étant courante en messagerie.

1139

Rotations/envois groupés : état récapitulatif

Lorsqu'un contrat prévoit, pour une même nature de marchandise, plusieurs chargements et déchargements successifs entre les mêmes parties, il est permis de n'établir qu'une seule lettre de voiture par jour dès lors qu'il est mentionné sur un état récapitulatif la quantité ou le volume de marchandise par opération.

De la même façon, en cas d'expéditeurs ou de destinataires multiples, il peut n'être émis qu'une seule lettre de voiture mais à condition, là encore, de présenter un état récapitulatif de chaque prestation effectuée.

En cas de contrôle sur route, le transporteur qui ne produit pas l'état récapitulatif susvisé peut le produire néanmoins dans les trois jours francs dudit contrôle (Arr. min. 9 nov. 1999, NOR : EQU9901586A, art. 5., JO 25 nov., mod.).

1140

Mentions et forme de la lettre de voiture

a) Mentions obligatoires

Toute lettre de voiture doit impérativement comporter au moins les mentions suivantes (Arr. min. 9 nov. 1999, NOR : EQU9901586A, art. 4, JO 25 nov., mod.) :

— date de son établissement ;

- nom, adresse et numéro de SIREN ou numéro d'identification intracommunautaire du transporteur ;
- date de la prise en charge de la marchandise ;
- nature et quantité ou poids ou volume de la marchandise ;
- nom de l'expéditeur ou du remettant ;
- adresse complète du lieu de chargement ;
- nom du destinataire ;
- adresse complète du lieu de déchargement.

Pour les **opérations de cabotage**, les lettres de voiture doivent également comporter :

- le numéro d'immatriculation du véhicule moteur qui effectue le transport ;
- la date de déchargement des marchandises.

b) Liberté de forme

La forme de la lettre de voiture est totalement libre : il n'existe donc pas de modèle imposé.

Par ailleurs, la lettre de voiture peut être établie sous forme électronique (Arr. min. 9 nov. 1999, préc., art. 4).

1141

Présence de la lettre de voiture à bord du véhicule

Aux termes de l'article 4 de l'arrêté du 9 novembre 1999 *relatif aux documents de transport ou de location (...)*, au moins un exemplaire de la lettre de voiture doit être à bord du véhicule et présenté à première réquisition des agents du contrôle (Arr. min. 9 nov. 1999, NOR : EQU9901586A, art. 4, JO 25 nov., mod.).

Elle est nécessaire, d'une part, à l'entreprise pour l'exécution de son contrat de transport et les relations avec ses cocontractants, d'autre part, aux agents des services de contrôle de l'État, sur route ou en entreprise pour leur permettre de procéder à certaines vérifications.

Sanctions. — Le fait pour le conducteur de ne pouvoir présenter une lettre de voiture (ou de présenter une lettre de voiture ne comportant pas les mentions obligatoires ; Cass. crim., 24 févr. 2015, n° 14-80.165) constitue une infraction passible de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe (D. n° 99-752, 30 août 1999, art. 19, mod. ; voir n° 1203).

1142

Contrôle et conservation des lettres de voiture

Les entreprises n'ont plus l'obligation d'adresser un exemplaire de la lettre de voiture à quelque organisme que ce soit : le contrôle de la création et du contenu du document s'opère désormais sur route et, éventuellement, en entreprise.

À cet effet, l'article 10 de l'arrêté du 9 novembre 1999 *relatif aux documents de transport ou de location (...)* dispose que les lettres de voiture doivent, dans chaque entreprise de transport, être conservées à la disposition des agents chargés du contrôle pendant un délai de **deux ans** (Arr. min. 9 nov. 1999, NOR : EQU9901586A, art. 10, JO 25 nov., mod.). Elles permettent aussi d'accéder aux informations relatives « aux donneurs d'ordre » et aux prix facturés par l'entreprise de transport.

CHAPITRE 2

Poursuite des infractions à la réglementation des transports

SOMMAIRE

SECTION 1

Textes répressifs spécifiques

Application restrictive des textes relatifs à la réglementation des transports.	1194
Catégories de textes répressifs spéciaux à la réglementation des transports.	1195

SECTION 2

Infractions et sanctions

Infractions constituant des délits	1196
Délit puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende	1197
Délits punis de un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende	1198
Délits punis de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende	1199
Délits punis d'une amende de 15 000 €	1200
Délit d'usage de stupéfiants.	1201
Infractions constituant des contraventions	1202
Contraventions de la cinquième classe	1203
Contraventions de la quatrième classe	1204

Responsabilité pénale du chef d'entreprise.	1205
Délégation de pouvoirs	1206
Responsabilité pénale des personnes morales	1207
Complicité	1208

SECTION 3

Poursuites judiciaires

Tribunaux compétents	1209
Procédure de l'amende forfaitaire	1210
Procédure de l'ordonnance pénale	1211
Prescription de l'action publique	1212
Appel - Pourvoi en cassation.	1213
Sanctions administratives	1214
Actions civiles pour concurrence déloyale	1215

Annexes

Liste des principales infractions à la réglementation des transports.	1216
Délégation de pouvoirs et de responsabilité.	1217

SECTION 1

Textes répressifs spécifiques

1194

Application restrictive des textes relatifs à la réglementation des transports

Les textes relatifs à la réglementation des transports routiers sont d'application restrictive parce qu'ils dérogent au principe de la liberté du commerce et qu'ils sont pénalement sanctionnés.

Cela implique, d'une part, qu'il n'est pas permis d'étendre leurs dispositions en dehors des situations qu'ils visent expressément, d'autre part, qu'en cas de doute sur le sens ou la portée d'une règle, le juge doit retenir l'interprétation la plus libérale et la plus favorable au prévenu.

Cela posé – mais c'est un problème totalement différent – toute juridiction pénale a le pouvoir de changer la qualification des faits qui lui sont soumis (Cass. crim., 6 févr. 1985, n° 84-92.661, Bull. crim., n° 65).

Par exemple, un tribunal correctionnel saisi de poursuites pour le délit d'exercice de l'activité de transporteur public sans les titres d'exploitation correspondants peut disqualifier l'infraction en simple contravention de défaut de titre à bord.

Cependant, si les juges ont la faculté de requalifier, c'est à la condition de ne rien changer ni ajouter aux faits incriminés.

minés, sauf accord exprès du prévenu (Cass. crim., 14 sept. 1988, n° 87-82.888 ; Cass. crim., 18 oct. 1995, n° 94-83.119, Bull. crim., n° 312).

1195

Catégories de textes répressifs spéciaux à la réglementation des transports

Les infractions aux dispositions législatives et réglementaires en matière de réglementation des transports routiers sont réprimées de manière différente selon qu'elles constituent des délits ou des contraventions.

a) Textes répressifs en matière de délits

Jusqu'au 1^{er} décembre 2010, les infractions graves à la réglementation des transports, constituant des délits (voir n° 1196), étaient réprimées par l'article 25, § II de la loi n° 52-401 du 14 avril 1952, modifié à multiples reprises.

Depuis cette date, le texte est abrogé et ses dispositions reprises dans la partie législative du Code des transports (C. transp., art. L. 3452-6 à C. transp., art. L. 3452-10 ; voir au n° 1660 le texte des articles concernés).

b) Textes répressifs en matière de contraventions

Les infractions plus légères à la réglementation des transports, constituant des contraventions (voir n° 1202), sont réprimées par le décret du 30 août 1999 *relatif aux transports routiers de marchandises*, modifié à plusieurs reprises (D. n° 99-752, 30 août 1999, mod. ; voir au n° 1657 le texte du décret modifié).

Remarques

Le décret du 30 août 1999 *relatif aux transports routiers de marchandises* devrait être prochainement codifié au sein de la partie réglementaire du Code des transports.

SECTION 2

Infractions et sanctions

1196

Infractions constituant des délits

Conformément à l'article 381 du Code de procédure pénale, constituent des délits relevant des tribunaux correctionnels, le cas échéant selon la procédure de comparution immédiate, les infractions punies d'une peine d'emprisonnement ou d'une amende égale ou supérieure à 3 750 €.

Ils sont énumérés aux articles L. 3452-6 à L. 3452-10 du Code des transports (voir n° 1197 et s.).

1197

Délit puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende

Est visé « le fait, pour une entreprise de transport public routier de présenter sciemment de faux renseignements à l'occasion d'enquêtes relatives aux conditions d'inscription

aux registres ou à la délivrance des titres administratifs d'exploitation des véhicules » (C. transp., art. L. 3452-9).

Il ne s'agit pas de n'importe quels renseignements, mais uniquement de ceux fournis à l'Administration dans le cadre « d'enquêtes relatives aux conditions d'inscription aux registres et à la délivrance des titres administratifs d'exploitation des véhicules ». L'infraction n'existe que si la fourniture des faux renseignements a été faite « sciemment », non si elle résulte d'une simple erreur.

Considérée comme particulièrement grave, cette infraction expose son auteur à deux ans d'emprisonnement et 30 000 € d'amende, peine que l'article 441-6 du Code pénal prévoit pour la délivrance induite d'un document administratif sur présentation de faux renseignements.

Observations

Autrefois spécifiquement reprise par la loi n° 52-401 du 14 avril 1952, l'infraction constituée par la falsification de pièces doit aujourd'hui être traitée comme le délit de droit commun de « faux et usage de faux », puni de cinq ans d'emprisonnement et de 75 000 € d'amende (C. pén., art. 441-2).

1198

Délits punis de un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende

a) Exercice illégal d'activité

L'infraction consiste dans le fait d'exercer, même occasionnellement, une activité réglementée sans être titulaire du droit correspondant, ainsi :

- transport public routier de marchandises, déménagement, location de véhicules industriels avec conducteur sans autorisation d'exercer et inscription au registre des transporteurs (C. transp., art. L. 3452-6, 1^o ; voir les illustrations jurisprudentielles ci-après) ;
- commission de transport sans inscription au registre des commissionnaires de transport, hormis les cas de dispense de cette inscription (C. transp., art. L. 1452-3 ; voir aussi Le Lamy transport, tome 2).

Le juge peut en outre prononcer l'interdiction d'effectuer des opérations de transport sur le territoire national pendant une durée de un an au plus. Et les véhicules en infraction sont immobilisés jusqu'à ce que cesse l'infraction.

Illustrations jurisprudentielles. — S'agissant de l'infraction susvisée de transport public routier de marchandises sans autorisation d'exercer et inscription au registre des transporteurs, le fait que l'entreprise, étant seule à posséder le matériel nécessaire, aurait obtenu sans difficulté l'autorisation d'effectuer le transport si elle l'avait sollicitée ne saurait justifier sa relaxe (Cass. crim., 12 nov. 1959, Ministère public c/ Jacob, BT 1960, p. 80).

De la même façon, constitue bien une opération de transport public, et non un transport pour compte privé, l'acheminement en camionnette de matériel audio/vidéo défectueux effectué pour le compte de grandes enseignes : en l'absence d'inscription au registre des transporteurs, il y a bien là exercice illégal de la profession (CA Paris, 13^e B, 26 nov. 2008, n° 08/03437 Larousse C. c/ Min. Pub, BTL 2009, p. 287, où le prévenu plaide le compte propre estimant réaliser une activité de SAV « extériorisée », les juges y voyant, au contraire, des transports publics de marchandises sans « valeur ajoutée ou transformation » et ce d'autant que ledit prévenu avait antérieurement tenté de s'inscrire au registre des transporteurs mais n'avait pas obtenu satisfaction en raison « de l'insuffisance de sa surface financière »).

En outre, constitue une prestation de transport la traction de la semi-remorque d'un tiers ; en conséquence, le tractionnaire est en infraction s'il n'est pas inscrit au registre des

transporteurs (Cass. crim., 7 mars 1962, BT 1962, p. 139 et CA Rouen, 26 févr. 1986, BT 1986, p. 493, s'agissant d'une semi-remorque *en charge* ; CA Poitiers, 15 avr. 1994, BTL 1995, p. 132, s'agissant d'une semi-remorque *vide* appartenant à un tiers, la cour considérant qu'elle constituait une marchandise et sa traction un transport public).

Jugé, enfin, que ne rentre pas dans la catégorie « déplacement d'un véhicule en panne », activité hors inscription selon l'article 17, 6° du décret du 30 août 1999 *relatif aux transports routiers de marchandises*, l'acheminement d'un chariot élévateur, qui est certes un véhicule mais en l'espèce non accidenté (CA Paris, 3 janv. 2006, n° 05/07470).

b) Utilisation d'un titre d'exploitation périmé, suspendu ou déclaré perdu

Est réprimé ici le fait d'utiliser un titre administratif périmé (ce qui peut être le cas d'une copie certifiée conforme de licence ou d'une autorisation bilatérale de transport international), voire suspendu ou encore remplacé à la suite d'une déclaration de perte (C. transp., art. L. 3452-6, 2°).

Dès lors qu'une entreprise est régulièrement autorisée à exercer et inscrite au registre des entreprises de transport, l'absence de titre administratif à bord du véhicule (cas de l'oubli ou de la perte, par exemple) ne constitue qu'une simple contravention (Cass. crim., 17 oct. 1978, n° 78-90.485, BT 1979, p. 31 ; Cass. crim., 29 janv. 1980, n° 79-90.299, BT 1980, p. 213).

c) Refus d'exécuter une sanction administrative

Les sanctions dont il s'agit sont celles que peut infliger l'Administration, indépendamment des peines prononcées par les tribunaux, en cas d'infraction à la réglementation des transports et prononcées en application des articles L. 3452-1 et L. 3452-2 du Code des transports, au titre de l'activité de transporteur ou de loueur de véhicules industriels notamment (C. transp., art. L. 3452-6, 3° ; voir n° 1214).

d) Mise en circulation d'un véhicule pendant une période d'immobilisation administrative

Est visé ici le fait de mettre en circulation un véhicule pendant la période d'immobilisation administrative en méconnaissance des dispositions de l'article L. 3452-2 du Code des transports (C. transp., art. L. 3452-6, 4°).

Le juge peut, en outre, prononcer les peines complémentaires suivantes :

- immobilisation pendant une durée d'un an au plus du véhicule objet de l'infraction ou d'un véhicule d'un poids maximum autorisé équivalent ;
- affichage ou diffusion de la décision dans les conditions prévues par l'article 131-35 du Code pénal.

e) Cabotage sans autorisation

L'article L. 3452-6, 5° du Code des transports réprime le fait, pour une entreprise de transport routier de marchandises non résidente, d'effectuer sans y être admise un transport intérieur dit de cabotage (voir n° 1170). Le juge peut, en outre, prononcer l'interdiction d'effectuer des opérations de transport sur le territoire national pendant une durée d'un an au plus. En tout état de cause, le véhicule est immobilisé jusqu'à ce que l'infraction cesse.

1199

Délits punis de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende

Aux termes de l'article L. 3452-10 du Code des transports, est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait pour une entreprise de transport public « de refuser de présenter aux agents et fonctionnaires mentionnés au I de l'article L. 1451-1 [Code des transports] les documents ou de communiquer les renseignements ou de laisser effectuer les contrôles ou investigations prévus par les règlements ».

a) Obstacles apportés au contrôle

Il s'agit des entraves apportées par mauvaise volonté (par exemple, refus de recevoir les contrôleurs, de présenter les documents ou de fournir les informations demandées) à l'exercice du droit de contrôle conféré à l'Administration sur les entreprises (voir n° 1190).

b) Refus de communiquer le document justificatif d'un prix de sous-traitance

Il ne s'agit pas là d'une véritable infraction à la réglementation des transports, mais simplement d'un délit prévu et réprimé par le Code des transports (voir n° 397).

1200

Délits punis d'une amende de 15 000 €

a) Cabotage irrégulier

Le fait pour les entreprises de transport routier non résidentes admises à opérer des transports de cabotage de dépasser les limites fixées par la loi (en substance, trois opérations au maximum sur sept jours ; voir n° 1170) est puni d'une amende de 15 000 € (C. transp., art. L. 3452-7 ; Cass. crim. 24 févr. 2015, n° 14-80.165). Par ailleurs, les véhicules en infraction sont immobilisés jusqu'à ce que cesse l'infraction.

b) Complicité

L'article L. 3452-8 du Code des transports instaure une coresponsabilité pénale du donneur d'ordre en vertu de laquelle en cas de « commande de transport » de cabotage faite en méconnaissance des limites de temps fixées par la loi (voir n° 1170), ledit donneur d'ordre est passible d'une amende de 15 000 €.

1201

Délict d'usage de stupéfiants

Aux termes de la loi du 5 mars 2007 *relative à la prévention de la délinquance*, l'usage illicite de stupéfiants par du personnel d'une entreprise de transport exerçant des fonctions mettant en cause la sécurité du transport (la liste de ces fonctions restant à fixer par décret) est réprimé d'une amende de 75 000 € et de cinq ans d'emprisonnement (L. n° 2007-297, 5 mars 2007, art. 48, JO 7 mars ; C. santé publ., art. L. 3421-1 et s.).

Par ailleurs à titre de peine complémentaire, peut être encourue l'interdiction, définitive, ou pour une durée de cinq ans au plus, d'exercer « une profession ayant trait au transport » (C. santé publ., art. L. 3421-7).

Annexes

1216 Liste des principales infractions à la réglementation des transports

Les tableaux suivants comportent la liste (non exhaustive) des infractions à la réglementation des transports les plus courantes, avec l'indication du texte de référence et du taux de l'amende applicable (les initiales « AF » signifiant amende forfaitaire).

Par ailleurs, si la responsabilité pénale de l'entreprise, personne morale, est retenue, une peine d'amende égale au maximum à cinq fois celles ci-dessous pourra en outre être prononcée à son encontre. Dans ce même cas, pour les contraventions de cinquième classe (celles, dans le présent tableau, sanctionnées d'une amende de 1 500 €), des peines alternatives pourront être prononcées (interdiction d'émettre des chèques ou d'utiliser des cartes de paiement pendant un an et/ou confiscation du véhicule).

I. TRANSPORTS PUBLICS

	Infraction	Texte	Sanctions
Droits d'exploitation	Défaut d'autorisation d'exercer la profession de transporteur public routier	C. transp., art. L. 3452-6, 1°	Prison : 1 an Amende : 15 000 €
	Omission de notifier au préfet, dans le délai de 28 jours, un changement justifiant une modification des données inscrites au registre des entreprises de transport par route	D. n° 99-752, 30 août 1999, art. 9-3 et art. 19	Amende : 1 500 €
	Utilisation d'une licence suspendue, périmée ou remplacée à la suite d'une déclaration de perte	C. transp., art. L. 3452-6, 2°	Prison : 1 an Amende : 15 000 €
	Absence à bord de la copie certifiée conforme de la licence	D. n° 99-752, 30 août 1999, art. 12 a et art. 19	Amende : 1 500 €
	Inobservation des conditions de la sous-traitance (notamment en cas de « pointe de trafic »)	D. n° 99-752, 30 août 1999, art. 15 et art. 19	Amende : 750 € (135 € en AF)
Documents de bord	Défaut de lettre de voiture	D. n° 99-752, 30 août 1999, art. 12 b et art. 19	Amende : 1 500 €
	Absence d'état récapitulatif de chargement (lots groupés)	D. n° 99-752, 30 août 1999, art. 12 b et art. 19	Amende : 1 500 €
	Absence d'attestation de conducteur	D. n° 99-752, 30 août 1999, art. 12 d et art. 19	Amende : 1 500 €
Transports internationaux	Défaut de licence communautaire ou d'autorisation internationale (bilatérale ou FIT/CEMT) lorsqu'une telle autorisation est nécessaire	D. n° 99-752, 30 août 1999, art. 12 a et art. 19	Amende : 1 500 €
Cabotage	Entreprise de transport routier non résidente cabotant sans y être admise	C. transp., art. L. 3452-6, 5°	Prison : 1 an Amende : 15 000 €
	Entreprise de transport routier non résidente, autorisée à caboter, mais dépassant les limites fixées	C. transp., art. L. 3452-7	Amende : 15 000 €

II. TRANSPORTS POUR COMPTE PROPRE

Nature de l'infraction	Texte	Sanctions
Transport ne pouvant être considéré comme « organisé pour le propre compte » d'une entreprise non inscrite au registre des entreprises de transport routier	C. transp., art. L. 3452-6, 1°	Prison : 1 an Amende : 15 000 €

III. LOCATION DE VÉHICULES

Nature de l'infraction	Texte	Sanctions
Défaut d'autorisation d'exercer la profession de loueur	C. transp., art. L. 3452-6, 1°	Prison : 1 an Amende : 15 000 €
Omission de notifier au préfet, dans le délai de 28 jours, un changement justifiant une modification des données inscrites au registre des entreprises de transport par route	D. n° 99-752, 30 août 1999, art. 9-3 et art. 19	Amende : 1 500 €
Absence à bord de la copie certifiée conforme de la licence	D. n° 99-752, 30 août 1999, art. 12 a et art. 19	Amende : 1 500 €

CHAPITRE 2

Catégories et conditions de délivrance des permis

SOMMAIRE

Refonte de la réglementation. 1224

SECTION 1

Catégories de permis de conduire

Catégories A1, A2 et A (motocyclettes)	1225
Catégorie B (« tourisme »)	1226
Catégories C1 et C (poids lourds « isolés »)	1227
Catégories C1E et CE (ensembles de véhicules)	1228
Catégories D1 et D (transport en commun de personnes)	1229
Permis militaires	1230
Permis étrangers (hors UE et EEE)	1231
Permis étrangers (UE et EEE)	1232
Permis international	1233

SECTION 2

Conditions de délivrance des permis

Âge minimal pour l'obtention des permis	1234
Âge minimal des conducteurs	1235
Visites médicales	1236
Examen psychotechnique	1237
Examen médical préalable à la délivrance des permis du « groupe lourd »	1238
Examen médical préalable au renouvellement des catégories du « groupe lourd »	1239
Modalité du renouvellement des catégories du « groupe lourd »	1240
Examen du permis de conduire	1241
Équivalences entre permis	1242
Équivalences entre certificats et permis	1243

1224

Refonte de la réglementation

Portant transposition de la directive européenne du 20 décembre 2006 *relative au permis de conduire* (Dir. CE n° 2006/126, 20 déc. 2006, JOUE 30 déc., n° L 403), un décret 9 novembre 2011 a modifié les dispositions de la partie réglementaire du Code de la route afférentes aux catégories, modalités de délivrance et conditions de validité du permis de conduire (D. n° 2011-1475, 9 nov. 2011, JO 10 nov.). Les nouvelles dispositions sont entrées en vigueur le 19 janvier 2013.

Le texte a établi de nouvelles catégories de permis de conduire, notamment les catégories C1 (voir n° 1227) et C1E (voir n° 1228), et fixé une durée de validité au terme de laquelle les nouveaux titres doivent être renouvelés, soit (C. route, art. R. 221-1-1) :

- quinze années s'agissant des catégories A1, A2, A, B, B1 et BE ;
- cinq années s'agissant des catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E.

Les modalités d'application du décret du 9 novembre 2011 ont été précisées par deux arrêtés modifiés à plusieurs reprises :

- un arrêté du 20 avril 2012 *fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire* (Arr. min. 20 avr. 2012, NOR : IOCS1221841A, JO 6 mai, mod.) ;
- un arrêté du 23 avril 2012 *fixant les modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories BE, C1,*

C1E, C, CE, D1, D1E, D et DE (Arr. min. 23 avr. 2012, NOR : IOCS1221485A, JO 8 mai, mod.).

Le premier texte fixe les modalités de demande du permis de conduire, de passage des épreuves techniques de l'examen, de délivrance et de renouvellement des titres. Il établit, en outre, le nouveau modèle de permis de conduire (voir n° 1222) et précise les équivalences entre les anciennes catégories de permis, délivrées avant le 19 janvier 2013, et les nouvelles, notamment les catégories C1 et C1E.

Le second texte définit les modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories du « groupe lourd ».

Les permis de conduire délivrés avant le 19 janvier 2013 demeurent valides jusqu'au 19 janvier 2033 mais doivent obligatoirement être renouvelés contre un titre nouveau modèle dans les cas suivants (Arr. min. 20 avr. 2012, préc., art. 8) : perte ou vol, détérioration, extension de catégorie, changement d'état matrimonial, suspension ou annulation d'une catégorie pour un motif médical. La demande de renouvellement s'effectue au moyen du formulaire Cerfa n° 14882.

Remarques

L'arrêté du 8 février 1999 *relatif aux conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire* est abrogé depuis le 19 janvier 2013 (Arr. min. 8 févr. 1999, NOR : EQU59900105A, JO 20 févr., abrogé par Arr. min. 20 avr. 2012, préc.).

1238 Examen médical préalable à la délivrance des permis du « groupe lourd »

Les catégories C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D et DE du permis de conduire sont délivrées au vu d'un contrôle médical favorable réalisé par un médecin agréé consultant hors commission médicale, à l'exclusion du médecin traitant (C. route, art. R. 221-10 ; Arr. intermin. 31 juill. 2012, NOR : INTS1232113A, art. 5, JO 24 août ; Circ. min. 3 août 2012, NOR : INTS1232090C, BOMI 2012, n° 7).

Lorsque, à la suite de l'avis médical qui lui a été transmis, le préfet rend une décision d'aptitude temporaire, d'aptitude avec restrictions d'utilisation du permis ou d'inaptitude, la commission médicale d'appel départementale ou interdépartementale peut être saisie (C. route, art. R. 226-4).

La liste des affections médicales incompatibles avec l'obtention ou le maintien du permis de conduire ou pouvant donner lieu à la délivrance de permis de conduire de durée de validité limitée est fixée par un arrêté du 21 décembre 2005 (Arr. intermin. 21 déc. 2005, NOR : EQU0500620A, JO 28 déc., mod. en dernier lieu par Arr. intermin. 18 déc. 2015, NOR : INTS1529774A, JO 29 déc.).

1239 Examen médical préalable au renouvellement des catégories du « groupe lourd »

La validité des catégories C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D et DE du permis de conduire doit être prorogée au vu d'un certificat médical favorable délivré par un médecin agréé consultant hors commission médicale, à l'exclusion du médecin traitant de la personne contrôlée (C. route, art. R. 221-11 ; Arr. intermin. 31 juill. 2012, NOR : INTS1232113A, art. 5, JO 24 août ; Circ. min. 3 août 2012, NOR : INTS1232090C, BOMI 2012, n° 7).

La périodicité des visites médicales varie selon les permis :

- permis C1, C1E, C et CE : tous les cinq ans pour les conducteurs de moins de 60 ans, tous les deux ans de 60 à moins de 76 ans, tous les ans à partir de 76 ans ;
- permis D1, D1E, D et DE : tous les cinq ans pour les conducteurs de moins de 60 ans, tous les ans à partir de 60 ans.

Le permis des conducteurs âgés de 55 ans ou plus n'est validé que jusqu'à la date de leur 60^e anniversaire, à laquelle ils doivent passer à nouveau la visite. De la même façon, les conducteurs de 74 ans ou plus voient leur titre validé jusqu'à leur 76^e anniversaire.

À l'issue du contrôle médical, le médecin émet un avis d'aptitude, le cas échéant avec restrictions, ou d'inaptitude à la conduite. La liste des affections médicales incompatibles avec l'obtention ou le renouvellement du permis de conduire figure en annexe de l'arrêté du 21 décembre 2005 modifié (Arr. intermin. 21 déc. 2005, NOR : EQU0500620A, JO 28 déc., mod. en dernier lieu par Arr. intermin. 18 déc. 2015, NOR : INTS1529774A, JO 29 déc.).

À l'exception des plus graves, les affections ou incapacités physiques découvertes à l'occasion de la visite médicale n'entraînent la suspension que des permis du « groupe lourd », laissant au conducteur la disposition de ses permis A ou B ; toutefois, certaines anomalies peuvent justifier une limitation de la durée de validité de tous les permis.

Les raisons d'ordre médical ayant motivé la décision d'inaptitude doivent, sauf impératifs majeurs, être communiquées à l'intéressé (CE, 15 nov. 1985, n° 52.281). Plus généralement, les décisions de limitation de validité des permis pour raisons médicales doivent être motivées et précédées

d'une procédure contradictoire (CE, 10 mai 1995, n° 127.339, Graveyz ; CE, 22 janv. 1997, n° 138937, Cantarel).

Le fait de ne pas respecter les conditions mises à la prorogation (par exemple, ne pas porter les verres correcteurs qui ont été prescrits) rend le permis non valable (Cass. crim., 13 nov. 1986, n° 85-95.173). Toutefois, cette inobservation des conditions restrictives d'utilisation du permis ne constitue plus une cause de déchéance de la garantie de l'assureur (C. assur., art. R. 211-10 ; Cass. 1^{re} civ., 17 déc. 1991, n° 88-16.542).

Frais de la visite médicale. — Les dispositions de l'article L. 283 du Code de la sécurité sociale ne permettent le remboursement que des frais relatifs à des examens médicaux pratiqués en vue de déceler un état pathologique de l'assuré ; ceux dont l'unique objet est de satisfaire à des formalités administratives ne donnent pas lieu à remboursement (Rép. min. à QE n° 119732, JOAN Q. 24 avr. 2007).

En revanche, la Convention collective des transports routiers (annexe 1, art. 11 bis) prévoit la prise en charge par l'entreprise du coût des visites médicales et de la perte de salaire résultant du temps passé à ces visites pour les conducteurs justifiant d'une ancienneté minimale de une année.

1240 Modalité du renouvellement des catégories du « groupe lourd »

Il résulte des dispositions conjuguées de l'article R. 221-11 du Code de la route, de l'arrêté du 31 juillet 2012 *relatif à l'organisation du contrôle médical de l'aptitude à la conduite* (Arr. intermin. 31 juill. 2012, NOR : INTS1232113A, art. 5, JO 24 août) et de la circulaire du 3 août 2012 (Circ. min. 3 août 2012, NOR : INTS1232090C, BOMI 2012, n° 7) qu'il appartient aux conducteurs concernés (voir n° 1222) de prendre l'initiative de faire en temps utile la demande de visite médicale, soit avant l'expiration de la validité de leur titre de conduite. L'Administration ne leur adresse ni relance ni formulaire de demande de renouvellement.

Compte tenu de l'allongement des délais de délivrance du permis depuis l'instauration du nouveau modèle au format européen (voir n° 1222), les conducteurs professionnels sont invités à engager les démarches administratives (prise de rendez-vous auprès d'un médecin agréé, préparation du formulaire Cerfa n° 14880) au minimum trois mois avant la date d'expiration de leur permis.

Étant précisé que ceux qui, malgré un contrôle médical effectué avant la date d'expiration de la validité de leur permis, n'ont pas reçu leur nouveau titre à temps, peuvent continuer à conduire, et ce, en vertu du III de l'article R. 221-11 du Code de la route. En cas de contrôle routier, les intéressés doivent être en mesure de présenter leur permis de conduire périmé ainsi que l'original de l'avis médical. Une instruction a été adressée en ce sens à l'ensemble des préfetures le 20 décembre 2013.

Pour la bonne application de ces dispositions, d'une part, il a été demandé aux préfetures de rappeler aux médecins agréés de ne pas conserver les permis des demandeurs, d'autre part, il a été rappelé aux préfetures l'impérieuse nécessité de ne pas conserver les permis pendant l'instruction des demandes de prorogation (Rép. min. à QE n° 45834, JOAN Q. 13 mai 2014).

À défaut d'une demande de renouvellement dans le délai prescrit, le permis ne sera pas annulé, mais suspendu jusqu'à la visite médicale. Dans l'intervalle, le conducteur sera considéré comme étant sans permis de conduire valable (C. route, art. R. 221-1 ; voir n° 1491). Fait plus grave, son employeur risque de ne plus être assuré en cas d'accident (Cass. 1^{re} civ., 21 déc. 1987, n° 86-11.746), même si celui-ci est survenu alors que le véhicule était en stationnement sur le bas-côté de la route et que le conducteur ne se trouvait donc pas au volant

(Cass. 1^{re} civ., 10 mars 1982, n° 81-10.867, BT 1983, p. 94), sauf si l'utilisation irrégulière du véhicule a eu lieu à son insu (Cass. 1^{re} civ., 25 mai 1971, n° 69-13.896, BT 1971, p. 326 ; CA Toulouse, 10 mai 1976, BT 1976, p. 415).

Sur le plan du droit social, le défaut de prorogation de la validité du permis peut être constitutif d'une faute grave rendant impossible le maintien du salarié dans l'entreprise (Cass. soc., 17 juin 2009, n° 07-44.853).

1241

Examen du permis de conduire

L'arrêté du 23 avril 2012 *fixant les modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D et DE* détermine les conditions de passage et le contenu de l'examen technique permettant d'obtenir le permis de conduire du « groupe lourd » (Arr. min. 23 avr. 2012, NOR : IOCS1221485A, JO 8 mai, mod.).

L'examen se compose d'une épreuve théorique générale d'admissibilité, le « Code » (sa durée de validité est fixée à cinq années), et d'une épreuve pratique d'admission permettant d'évaluer l'aptitude des candidats à conduire et à manœuvrer les véhicules de la catégorie pour laquelle le permis est sollicité et leur comportement, la « conduite ».

L'épreuve pratique comporte deux phases : une épreuve hors circulation et une épreuve en circulation. Lors de l'épreuve hors circulation a lieu une interrogation écrite et orale destinée à vérifier les connaissances du candidat dont l'acquisition peut difficilement être contrôlée dans la pratique.

À l'issue de l'épreuve pratique (la « conduite »), un certificat d'examen du permis de conduire (CEPC) est délivré aux candidats ; la remise du certificat d'examen peut être effectuée en main propre, par voie postale ou par voie électronique. Dans l'attente du titre définitif, ce document tient lieu de permis de conduire pendant un délai de quatre mois à compter du jour de l'examen. S'agissant des candidats dont le permis de conduire a perdu sa validité pour solde de points nul et qui se présentent aux épreuves du permis de conduire pendant la période d'interdiction (voir n° 1257), le CEPC ne tient lieu de permis de conduire qu'à compter du premier jour suivant la fin de cette période d'interdiction.

Notification des résultats. — Les résultats de l'épreuve théorique générale et de l'épreuve pratique en circulation sont annoncés aux candidats par voie électronique ou, en cas d'impossibilité, par voie postale, l'envoi devant intervenir le jour même de l'épreuve (Arr. min. 26 avr. 2013, NOR : INTS1307957A, JO 11 mai ; Circ. min. 27 mai 2013, NOR : INTS1313406C, BOMI 2013, n° 7).

Organisation des épreuves. — Insérant plusieurs articles à la partie législative du Code de la route, la loi du 6 août 2015 *pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques*, dite loi Macron, a autorisé l'organisation des épreuves théorique et pratique du permis de conduire par des personnes agréées présentant des garanties d'honorabilité, de capacité, d'impartialité et d'indépendance. Le groupe La Poste, la société par actions simplifiée SGS Automotive Services, la société Pearson Professional Assessments Limited (Pearson VUE) et la société Bureau Veritas ont ainsi été agréés en qualité d'organismes de l'épreuve théorique générale (Arr. min. 21 mai 2016, NOR : INTS1613715A, JO 25 mai, Arr. min. 21 mai 2016, NOR : INTS1613719A, JO 25 mai, Arr. min. 28 juill. 2016, NOR : INTS1621414A, JO 6 août et Arr. min. 26 août 2016, NOR : INTS1621322A, JO 6 sept.).

En outre, s'agissant de l'épreuve pratique du permis B, elle permet le recours à des agents publics ou contractuels comme examinateurs dans les départements où le temps d'attente entre deux présentations est trop important (C. route, art. L. 221-4 et s., insérés par L. n° 2015-990, 6 août 2015, art. 28, JO 7 août).

Attribution des places d'examen. — Les places d'examen du permis de conduire (épreuves théoriques et pratiques) sont attribuées aux établissements d'enseignement de la conduite par chaque préfecture selon une méthode fixée par un arrêté du 22 octobre 2014, tel que modifié par un arrêté du 21 juillet 2016 (Arr. min. 22 oct. 2014, NOR : INTS1423587A, JO 5 nov., mod. par Arr. min. 21 juill. 2016, NOR : INTS1620778A, JO 30 juill.).

Remarques

La partie législative du Code de la route a été enrichie d'un nouvel article L. 221-3 qui prévoit la formation et l'évaluation des candidats à l'examen du permis de conduire aux notions élémentaires de premiers secours. Le contenu de cette formation et les modalités de vérification de son assimilation seront prochainement fixés par voie réglementaire (C. route, art. L. 221-3, inséré par L. n° 2015-294, 17 mars 2015, JO 18 mars 2015).

1242

Équivalences entre permis

Les équivalences entre les catégories des permis de conduire délivrés avant le 19 janvier 2013 et les nouvelles catégories en vigueur depuis cette date sont exposées, sous forme de tableaux, en annexe II de l'arrêté du 20 avril 2012 *fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire* (Arr. min. 20 avr. 2012, NOR : IOCS1221841A, JO 6 mai). Ces équivalences sont reconnues sur le territoire français sans qu'il soit nécessaire d'en faire mention sur les titres (Arr. min. 20 avr. 2012, préc., art. 8).

Remarques

Il a été jugé qu'une mention d'équivalence portée par erreur sur le permis peut être annulée à tout moment (CE, 10 mai 1995, n° 137820).

Par ailleurs, certaines catégories du permis de conduire délivré à compter du 19 janvier 2013 autorisent leurs titulaires à conduire des véhicules relevant d'autres catégories (C. route, art. R. 221-7) :

- les catégories C1E, CE, D1E et DE autorisent la conduite de véhicules relevant de la catégorie BE ;
- la catégorie C1E autorise la conduite de véhicules relevant de la catégorie D1E sous réserve que son titulaire soit également en possession de la catégorie D1 ;
- la catégorie CE autorise la conduite de véhicules relevant de la catégorie DE sous réserve que son titulaire soit également en possession de la catégorie D.

1243

Équivalences entre certificats et permis

Un arrêté du 17 janvier 2013 fixe les conditions et modalités d'obtention du permis de conduire par les titulaires de certains titres professionnels, certificats et diplômes (Arr. min. 17 janv. 2013, NOR : INTS1231985A, JO 18 janv.).

S'agissant du transport routier de marchandises, le texte prévoit que les titres professionnels, certificats et diplômes suivants permettent d'obtenir sans nouvel examen, **dès l'âge de dix-huit ans**, les catégories du permis de conduire suivantes :

- le certificat d'aptitude professionnelle (CAP) « déménageur sur véhicule utilitaire léger », les catégories B et BE ;
- le certificat d'aptitude professionnelle (CAP) « conducteur livreur de marchandises », les catégories B et C ;

PARTIE 7 Réglementation sociale

CHAPITRE 2

Temps de conduite et de repos (véhicules de plus de 3,5 tonnes)

SOMMAIRE

SECTION 1

Champ d'application de la réglementation

Règlement européen 561/2006 du 15 mars 2006	1515
Champ d'application territorial	1516
Personnes concernées	1517
Véhicules et transports assujettis	1518
Véhicules exemptés de droit	1519
Dérogations nationales à raison du caractère particulier de certains transports	1520

SECTION 2

Durées maximales de conduite

Durée maximale de conduite continue	1521
Interruption de la conduite continue	1522
Décompte des temps de chargement (ou de déchargement) inférieurs à 15 minutes	1523
Période de conduite journalière	1524
Durée maximale de conduite hebdomadaire	1525
Durée maximale de conduite par période de deux semaines consécutives	1526

SECTION 3

Durées minimales de repos

Repos	1527
Repos journalier (conducteur unique)	1528
Fractionnement du repos journalier	1529
Repos journalier du conducteur accompagnant un véhicule transporté par ferry-boat ou en train	1530
Repos journalier (deux conducteurs)	1531
Repos hebdomadaire	1532

SECTION 4

Dérogations

Dérogations nationales plus contraignantes	1533
Dérogations nationales au titre de circonstances exceptionnelles	1534
Dérogations « de sûreté » à l'initiative du conducteur	1535

Annexe

Tableau récapitulatif des périodes d'activité et de non-activité des conducteurs	1536
Tableau récapitulatif de la réglementation sociale communautaire	1537

SECTION 1

Champ d'application de la réglementation

De source communautaire, la réglementation des temps de conduite et de repos est identique dans tous les États membres de l'Union européenne.

1515

Règlement européen 561/2006 du 15 mars 2006

Dans un triple souci de **sécurité routière**, d'**harmonisation des conditions de concurrence** et de **progrès social**, les instances communautaires ont élaboré et mis en place, depuis 1969, une réglementation rigoureuse des temps de conduite et de repos, ainsi que de quelques autres points considérés comme ayant une incidence directe sur la sécurité routière (*âge des équipages, interdiction de certains types de rémunération*).

Alors que la réglementation relative à la durée et aux conditions de travail s'applique en fonction de critères per-

1516

sonnels (qualité de salarié ou non, secteur économique d'activité), le champ d'application de la réglementation des temps de conduite et de repos est déterminé par des **critères objectifs** (essentiellement tonnage du véhicule).

Cette réglementation résulte, à l'heure actuelle, d'un règlement CEE n° 561/2006 du 15 mars 2006 *relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route*, qui a remplacé l'ancien règlement n° 3820/85 du 20 décembre 1985, lui-même s'étant substitué à un premier règlement n° 543/69 du 25 mars 1969.

Entré en vigueur le 11 avril 2007, ce règlement s'applique *tant en transport intérieur qu'en trafic intracommunautaire* (transports internationaux entre États membres).

Remarques

En matière de temps de conduite et de repos des conducteurs, le Code des transports, *via* son article L. 3313-1, opère renvoi exprès vers le règlement n° 561/2006.

1516 Champ d'application territorial

Le règlement n° 561/2006 s'applique, sans distinction quant au pays d'immatriculation du véhicule, aux transports réalisés :

- exclusivement à l'intérieur de la Communauté (tant en transport intérieur qu'en transport international) ;
- entre la Communauté, la Suisse (Déc. Comité des transports terrestres Communauté/Suisse n° 2011/45/UE, 22 déc. 2010, JOUE 22 janv. 2011, n° L 19), l'Islande et la Norvège (ces deux derniers pays en tant que membres de l'Espace économique européen).

Transports soumis à l'AETR. — Aux termes de l'article 2, § 3 du règlement n° 561/2006, l'AETR s'applique, à la place des dispositions communautaires, à certains transports internationaux, à savoir ceux :

- effectués par des véhicules immatriculés dans la Communauté et réalisés, au moins en partie, hors de l'espace géographique défini ci-dessus. L'AETR s'applique alors pour l'ensemble du trajet ;
- effectués par des véhicules immatriculés dans des pays tiers à l'Union européenne et non parties à l'AETR mais uniquement pour la partie du trajet réalisée dans l'Union ou sur le territoire d'un pays partie à l'AETR.

Remarques

En son dernier état, l'AETR apparaît quasiment identique au règlement n° 561/2006.

1517 Personnes concernées

Contrairement à la réglementation du travail, **la réglementation des temps de conduite et de repos s'applique à tous les conducteurs**, qu'ils soient salariés ou indépendants, qu'ils conduisent à titre habituel ou occasionnel, dans une entreprise de transport public (ou assimilée) ou dans une entreprise effectuant des transports pour propre compte.

Définition du conducteur. — Par *conducteur*, on entend toute personne qui conduit le véhicule, même pendant une courte période, ou qui se trouve à bord pour le conduire le cas échéant dans l'hypothèse de double équipage (Règl. Cons. CE n° 561/2006, 15 mars 2006, art. 4, c). Cette définition exclut les autres membres d'équipage, tels que les convoyeurs (dont la seule question de l'âge minimal est abordée dans les règlements).

1518 Véhicules et transports assujettis

Tombe sous le coup de la réglementation tout transport par route, *intérieur ou intracommunautaire*, exécuté au moyen d'un véhicule **dont la masse maximale autorisée excède 3,5 tonnes** (Règl. Cons. CE n° 561/2006, 15 mars 2006, art. 2, § 1^{er}, a), sauf exceptions limitées résultant :

- d'une part, d'exemptions de droit formulées par le règlement précité lui-même ;
- d'autre part, de dérogations spécifiques selon une faculté offerte aux États membres.

Notion de « transport par route ». — Constitue un transport par route, tout déplacement à vide ou en charge d'un véhicule affecté au transport de marchandises (ou de voyageurs), à condition qu'il s'effectue en tout ou partie sur le réseau routier ouvert au public (Règl. Cons. CE n° 561/2006, 15 mars 2006, art. 4, a).

Cette définition place hors réglementation les déplacements de véhicules effectués exclusivement sur des voies privées non ouvertes à la circulation publique, tels que les déplacements sur des chantiers privés ou dans des enceintes d'usines (ex. : véhicules affectés au transfert de pièces ou de produits entre des locaux d'un même site industriel ou commercial).

Observations

Un camion-grue n'est pas assujéti au tachygraphe, ne s'agissant pas d'un « véhicule affecté au transport de voyageurs ou de marchandises », ce qui le place hors du champ de la réglementation sociale européenne. Bien entendu, cela suppose qu'il s'agisse d'un véritable camion-grue, présentant le caractère d'un engin de levage, et non pas d'un véhicule utilitaire simplement équipé d'une grue auxiliaire.

Masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes. — Si le règlement n° 3820/85 évoquait un poids maximal autorisé de 3,5 tonnes, le règlement n° 561/2006, lui, mentionne une masse maximale de 3,5 tonnes. Il semble que cette différence terminologique soit une simple figure de style et n'ait pas de portée réelle sur le champ d'application du règlement.

Sous l'égide de l'ancien règlement, dissipant avec bon sens l'incertitude engendrée par la notion ambiguë de « poids maximal autorisé », l'Administration avait considéré que les véhicules dont le PTAC ne dépasse pas 3,5 tonnes, mais dont le certificat d'immatriculation mentionne un poids total roulant autorisé (PTR) supérieur à 3,5 tonnes – pour l'hypothèse d'adjonction d'une remorque –, se situent hors du champ d'application du règlement communautaire lorsqu'ils circulent « en solo ». On peut penser qu'une analyse similaire sera appliquée avec le règlement aujourd'hui en vigueur.

1519 Véhicules exemptés de droit

Outre les véhicules dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3,5 tonnes, le règlement n° 561/2006 (Règl. Cons. CE n° 561/2006, 15 mars 2006, art. 3, mod. par Règl. Cons. UE n° 165/2014, 4 févr. 2014, JOUE 28 févr., art. 45) place hors de son champ d'application dix catégories de véhicules, dont l'une depuis le 2 mars 2015. Neuf d'entre elles intéressent le transport de marchandises, savoir :

- 1) Véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 40 km/h ;
- 2) Véhicules appartenant aux services de l'armée, aux services de la protection civile, aux pompiers et aux forces responsables du maintien de l'ordre public, ou loués sans chauffeur par ceux-ci, lorsque le transport relève de la fonction propre confiée à ces services et s'effectue sous leur contrôle ;

SECTION 2

Durées maximales de conduite

Pour les transports qu'il régit (voir nos 1515 à 1520), le règlement n° 561/2006 du 15 mars 2006 fixe quatre normes qui limitent le temps de conduite :

- continue (voir n° 1521) ;
- journalière (voir n° 1524) ;
- hebdomadaire (voir n° 1525) ;
- sur deux semaines consécutives (voir n° 1526).

1521 Durée maximale de conduite continue

a) Principe

Après 4 heures 30 de conduite, le conducteur doit respecter une interruption d'au moins 45 minutes (voir n° 1522), à moins qu'il ne prenne un temps de repos.

b) Définition et contenu

Cette limitation particulière impose au conducteur qui atteint à un moment donné un total continu ou discontinu de 4 heures 30 passées au volant d'observer une interruption, à moins qu'il ne prenne un temps de repos.

La durée de conduite ne comprend que les temps de conduite au sens strict, c'est-à-dire ceux passés par un conducteur au volant d'un véhicule (CA Nancy, 4^e ch., 27 oct. 2004, n° 838/2004, BTL 2005, p. 643 ; CA Besançon, 18 mai 1999, BTL 1999, p. 666, décisions rendues sous l'égide du règlement n° 3820/85) et enregistrés comme tels (Règl. Cons. CE n° 561/2006, 15 mars 2006, art. 4, j).

Ne sont donc pas pris en compte pour le calcul de cette durée :

- dans le cas d'un double équipage, le temps passé par le second conducteur au repos sur le siège ou sur la couchette lorsque le véhicule est en marche ;
- les temps de travail autres que la conduite, quels qu'ils soient (opérations de chargement et de déchargement, établissement ou contrôle des documents de transport, entretien du véhicule, etc.), se situant avant ou après une période de conduite. Mais ces temps de travail ne font que suspendre le décompte de la durée de conduite continue, sans effacer le temps déjà couru et faire repartir un nouveau délai de 4 heures 30.

EXEMPLE

Conducteur effectuant un circuit de distribution régionale qui :

- à 8 h : prend le volant ;
- à 10 h : arrive chez le premier client, décharge la marchandise pendant 1 heure ;
- à 11 h : reprend le volant ;
- à 11 h 30 : arrive chez le deuxième client, décharge la marchandise pendant 1 heure.

Total des temps de travail : 2 h + 1 h + 30 min + 1 h = 4 h 30.

Total de la durée de conduite continue : 2 h + 30 min = 2 h 30 seulement.

Le chauffeur peut donc conduire encore 2 heures avant de procéder à une interruption (autrement dit faire une pause).

Il convient cependant de rappeler que, parallèlement, d'autres règles nationales fixées par ou issues du Code du travail limitent la durée du travail du personnel salarié (pour les conducteurs salariés du transport public, voir n° 1496 et s.).

Relevons que le 16^e considérant du règlement n° 561/2006 du 15 mars 2006 retient, s'agissant du passage de l'ancien au nouveau texte, que le règlement ancien permettait « de programmer les durées de conduite et les temps de repos journaliers de telle manière qu'un conducteur pouvait être amené à conduire trop longtemps sans prendre une pause complète, ce qui entraînait une réduction de la sécurité routière et une détérioration des conditions de travail des conducteurs. Il convient, par conséquent, de veiller à ce que le fractionnement des pauses n'entraîne pas d'abus ». Se trouverait donc désormais caduque la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes selon laquelle le calcul de la durée de conduite repart de zéro après 4 heures 30 régulièrement interrompues (CJCE, 15 déc. 1993, aff. 116/92, BTL 1994, p. 238). Ainsi, la durée de conduite continue ne devrait désormais jamais dépasser 4 heures 30 à aucun moment (voir, admettant un léger dépassement, « le chauffeur pouvant être placé en situation de ne pouvoir s'arrêter immédiatement, pour d'évidentes raisons de sécurité, après 4 heures 30 de conduite continue », CA Caen, 1^{re} ch. soc., 17 mai 2013, n° 11/02009, X c/ Logidis, la cour jugeant là, il est vrai, en matière sociale et non pénale).

Trajet domicile-travail. — Lorsqu'il est effectué avec le véhicule de l'entreprise, il constitue un temps de conduite au regard de la réglementation communautaire (pour de plus amples développements, voir n° 1500).

Conduite d'un véhicule n'entrant pas dans le champ d'application du règlement. — La conduite d'un tel véhicule, quand bien même il est utilisé pour des opérations commerciales, est considérée comme « autre tâche » et doit être enregistrée comme telle (Règl. Cons. CE n° 561/2006, 15 mars 2006, art. 6. 5). Il en est de même lorsque ce véhicule est utilisé pour se rendre sur le lieu de prise en charge d'un véhicule entrant dans le champ d'application du présent règlement ou en revenir, lorsque celui-ci ne se trouve ni au lieu de résidence du conducteur, ni à l'établissement de l'employeur auquel le conducteur est normalement rattaché (Règl. Cons. CE n° 561/2006, 15 mars 2006, art. 9. 3 ; CA Besançon, ch. soc., 6 juill. 2012, n° 11/00701, Alain X c/ L.S Transports).

c) Prise d'un repos

Aux termes de l'article 7, alinéa 1 du règlement n° 561/2006 du 15 mars 2006, le fait de prendre un temps de repos après 4 heures 30 de conduite continue :

- interromp le décompte de la durée de conduite continue ;
- dispense de procéder à une interruption de conduite.

Le repos se définit comme toute période ininterrompue pendant laquelle le conducteur peut librement disposer de son temps.

1522 Interruption de la conduite continue

Hormis le cas de prise de repos, la durée de conduite continue doit, avant qu'elle n'atteigne 4 heures 30 ou à ce terme, être coupée par une pause ininterrompue d'une durée minimale de 45 minutes répondant aux conditions ci-après.

a) Définition

Elle découle de l'articulation des articles 7, alinéa 1 et 4 d) du règlement n° 561/2006 du 15 mars 2006. Le premier de ces articles énonce ainsi « Après un temps de conduite de quatre

heures et demie, un conducteur observe une pause ininterrompue d'au moins quarante-cinq minutes, à moins qu'il ne prenne un temps de repos ». Le second énonce pour sa part que la pause correspond à « toute période pendant laquelle un conducteur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches, et qui doit uniquement lui permettre de se reposer ».

Par lettres circulaires adressées aux Préfets de Région et aux directions régionales de l'Équipement, l'Administration est venue préciser ce que recouvrent les pauses interruptives de conduite.

Emportent donc interruption de conduite continue, sous réserve de respecter la durée minimale prévue :

- les repos, c'est-à-dire les périodes pendant lesquelles le conducteur peut disposer librement de son temps ;
- les temps, dont la durée prévisible est connue à l'avance (avant le départ ou avant le début effectif de la période considérée), pendant lesquels le conducteur n'est pas tenu de rester à son poste de travail mais doit être disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux ;
- le temps non consacré à la conduite passé sur un ferry-boat ou un train ;
- les temps d'attente aux frontières ;
- les temps d'attente consécutifs à des interdictions de circulation ;
- le temps non consacré à la conduite passé dans un véhicule en marche (deuxième conducteur sur le siège ou sur la couchette).

En revanche, n'emportent pas interruption de conduite les temps de chargement/déchargement dont la durée prévisible n'est pas connue à l'avance.

b) Fractionnement possible de l'interruption

La pause de 45 minutes peut être remplacée par deux pauses plus courtes, la première étant d'au moins 15 minutes, la seconde d'au moins 30 minutes (CA Besançon, ch. soc., 14 janv. 2014, n° 12/02655, M. X c/ Trans Volume Service), intercalées soit dans la période de conduite, soit immédiatement après, de manière à respecter l'interdiction de conduire plus de 4 heures 30 de façon continue.

EXEMPLE

- Parti à 6 h du matin, le conducteur peut :
- conduire sans arrêt jusqu'à 10 h 30 et reprendre le volant à 11 h 15 ;
 - ou s'arrêter de 8 h à 8 h 15 et de 10 h 45 à 11 h 15.

Dérogation circonstancielle. — Le conducteur est, sous certaines conditions et à titre exceptionnel (voir n° 1535), en droit de déroger aux règles ci-dessus exposées.

1523

Décompte des temps de chargement (ou de déchargement) inférieurs à 15 minutes

Prenons le cas d'un conducteur commençant son service à 8 h, puis reprenant le volant à 8 h 55, après deux arrêts de respectivement 10 et 5 minutes pour chargement et déchargement.

Comment décompter ces « temps d'arrêts » inférieurs à 15 minutes ?

En fait, la durée de ces deux arrêts :

- ne peut être comptée comme temps de conduite, la durée de conduite ne comprenant que les temps de conduite au sens strict (ceux passés au volant) ;
- ne vaut pas non plus « interruption », tant en raison de sa nature (« autres travaux » ou « autres tâches ») que de sa brièveté (moins de 15 minutes).

Dès lors, et dans notre exemple, le temps de conduite est de 40 minutes au moment où le conducteur reprend la route (soit à 8 h 55). Si, à partir de ce moment, il se consacre essentiellement à la conduite sans autres arrêts, le conducteur devra impérativement pratiquer une pause de 45 minutes à 12 h 45 au plus tard.

1524

Période de conduite journalière

a) Définition

Elle est donnée à l'article 4, k du règlement n° 561/2006 du 15 mars 2006.

La période de conduite journalière est constituée par la durée totale de conduite comprise entre deux repos journaliers ou entre un repos journalier et un repos hebdomadaire. Elle ne prend en compte que les durées réelles de conduite (c'est-à-dire l'addition des seuls temps passés au volant ; Cass. crim., 15 nov. 1995, n° 93-83.128, Bull. crim., n° 351, décision rendue sous l'égide du règlement n° 3820/85).

Remarques

Le règlement n° 561/2006 précise que la durée de conduite journalière comprend toutes les durées de conduite accomplies sur le territoire de la Communauté ou d'un pays tiers et en exclut par ailleurs les temps de conduite de véhicules n'entrant pas dans son champ d'application, même utilisés à des fins commerciales (ces temps étant en revanche à enregistrer comme « autres tâches »).

b) Durée

La durée totale de conduite journalière ne doit pas dépasser 9 heures, les règlements communautaires autorisant toutefois de la porter à 10 heures deux fois par semaine (civile), sans aucune compensation.

Compte tenu de la définition, on peut trouver, dans une tranche de 24 heures, une durée de conduite supérieure au maximum autorisé sans qu'il y ait pour autant infraction.

EXEMPLE

Supposons un jour civil, compté de 0 à 24 h, dans lequel un chauffeur conduit, pauses comprises, de 0 h à 8 h, se repose de 8 h à 19 h et reprend le volant jusqu'à 23 h.

Dans le jour considéré, sa durée de conduite est supérieure à 9 heures, mais, interrompue par un repos journalier de 11 heures, elle se trouve répartie sur deux périodes journalières, de sorte qu'il n'y a pas infraction.

Temps de trajet domicile-travail. — Le règlement n° 561/2006 ne comporte aucune disposition excluant de la durée journalière de conduite les temps de trajet nécessaires aux conducteurs utilisant un véhicule de plus de 3,5 tonnes pour se rendre de leur domicile à leur lieu de travail et *vice versa*. Ce temps constitue donc un temps de conduite qui doit être pris en compte pour le calcul des quatre normes réglementaires de durée de conduite (Cass. soc., 12 janv. 2016, n° 13-26.318, P+B, considère comme temps de travail effectif les trajets effectués par un conducteur PL entre son domicile et les lieux de prise de poste distincts du lieu de rattachement