

LE LAMY TRANSPORT

TOME 1

- . Route
- . Transport intérieur et international

Sous la direction de

Laurent GARCIA-CAMPILLO

Ont collaboré à la présente édition

Blandine GRUAU, Laurent GARCIA-CAMPILLO, Stéphane JURGENS

Édité par Lamy Liaisons SAS – 7, rue Emmy Noether – 93400 Saint-Ouen

© N°Cristal 09 69 39 58 58 – Internet : www.lamy-liaisons.fr

© Lamy Liaisons, 2024

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 - 22
Contrat de transport et contrat de vente.....	23 - 29
Cadre juridique du contrat de transport	30 - 50
Formation du contrat de transport	51 - 64

DIVISION 2

Marchandises soumises à une réglementation particulière

Denrées sous température dirigée.....	65 - 79
Autres marchandises relevant d'une réglementation spécifique	80 - 103

DIVISION 3

Préparation du déplacement

Emballage et conditionnement de la marchandise.....	104 - 125
Accès au lieu de chargement.....	126 - 135
Exécution et responsabilité du chargement.....	136 - 162
Délais de chargement (ou de déchargement)	163 - 180
Surcharge.....	181 - 196

DIVISION 4

Déplacement de la marchandise

Prise en charge de la marchandise	197 - 225
Délais de transport	226 - 241
Incidents du déplacement	242 - 252

DIVISION 5

Livraison de la marchandise

Définition de la livraison.....	253 - 258
Exécution et preuve de la livraison	259 - 282
Expéditions contre remboursement	283 - 303
Empêchements à la livraison.....	304 - 325

DIVISION 6

Formalités à remplir à destination

Preuve de l'existence du dommage à la livraison.....	326 - 371
Formalité de l'article L. 133-3 du Code de commerce.....	372 - 394

DIVISION 7

Prix de transport et terme du contrat

Détermination et imputation du prix de transport.....	395 - 417
Délais et incidents de paiement du prix de transport.....	418 - 449
Action directe en paiement du prix de transport	450 - 466
Rupture des relations contractuelles.....	467 - 481

DIVISION 8

Responsabilité

Responsabilité du transporteur pour perte ou avarie	482 - 505
Causes d'exonération du transporteur.....	506 - 524
Responsabilité du transporteur pour retard.....	525 - 533
Dommages causés au véhicule du transporteur	534 - 542

DIVISION 9

Indemnisation

Préjudice indemnisable	543 - 593
Indemnisation selon les contrats types pour perte, avarie ou retard	594 - 629
Limitations d'indemnité personnelles au transporteur	630 - 639

DIVISION 10

Contentieux du contrat de transport

Droit d'action contre le transporteur	640 - 649
Prescription.....	650 - 698
Tribunaux compétents	699 - 705
Injonction de payer.....	706 - 726
Référé.....	727 - 740

DIVISION 11

Sous-traitance en transport routier de marchandises

Contrat type sous-traitance.....	741 - 753
----------------------------------	-----------

PARTIE 2

Transports internationaux (la CMR)

DIVISION 1

Domaine d'application

Champ d'application de la CMR.....	754 - 762
CMR et transports combinés	763 - 773

DIVISION 2

Exécution du transport

Prise en charge de la marchandise en CMR	774 - 793
Déplacement de la marchandise et CMR	794 - 802
Livraison de la marchandise en CMR.....	803 - 811
Le prix de transport en CMR.....	812 - 819

DIVISION 3

Responsabilité et indemnisation

Principes de responsabilité du transporteur en CMR	820 - 827
Causes exonératoires de responsabilité en CMR.....	828 - 853
CMR et indemnisation	854 - 880

DIVISION 4

Réclamations et actions

Constataion des pertes, avaries et retard en CMR	881 - 892
Prescription et exercice de l'action en CMR	893 - 918
CMR et transports effectués avec le concours de plusieurs transporteurs	919 - 924

PARTIE 3

Opérations connexes au transport

Contrat de location de véhicule	925 - 969
Déménagement.....	970 - 982

PARTIE 4

Assurances

Règles et problématiques communes aux deux formes d'assurance transport.....	983 - 1027
Assurance de la marchandise	1028 - 1044
Assurance de la responsabilité de l'entreprise de transport.....	1045 - 1079

PARTIE 5

Réglementation des transports routiers de marchandises

DIVISION 1

Accès et exercice de la profession de transporteur routier de marchandises

Contexte réglementaire du transport routier de marchandises	1080 - 1085
Transports routiers de marchandises libéralisés	1086 - 1105
Accès à la profession de transporteur routier de marchandises	1106 - 1144
Titres administratifs de transport	1145 - 1157
Coopération dans les transports routiers de marchandises.....	1158 - 1166
Documents de transport en trafic intérieur (transports publics).....	1167 - 1176
Réglementation de la location de véhicules industriels	1177 - 1183

DIVISION 2

Réglementation des transports routiers internationaux de marchandises

Transports routiers intracommunautaires de marchandises	1184 - 1195
Cabotage routier de marchandises	1196 - 1205
Transports routiers internationaux de marchandises (hors EEE)	1206 - 1220

DIVISION 3

Infractions à la réglementation des transports routiers de marchandises

Contrôle du respect de la réglementation des transports routiers de marchandises	1221 - 1226
Poursuite des infractions à la réglementation des transports routiers de marchandises.....	1227 - 1251

PARTIE 6

Code de la route

DIVISION 1

Permis de conduire

Obligation d'un permis de conduire	1252 - 1257
Catégories et conditions de délivrance du permis de conduire	1258 - 1280
Permis de conduire à points	1281 - 1305
Suspension, annulation et rétention du permis de conduire	1306 - 1333

DIVISION 2

Le véhicule

Poids et dimensions des véhicules	1334 - 1355
Immatriculation des véhicules.....	1356 - 1381
Équipement des véhicules	1382 - 1390
Contrôle technique des véhicules	1391 - 1411

DIVISION 3

Circulation des véhicules

Vitesse.....	1412 - 1422
Restrictions de circulation.....	1423 - 1444
Règles particulières de circulation.....	1445 - 1455
Véhicules à délégation de conduite (véhicules autonomes).....	1456 - 1468

DIVISION 4

Transports exceptionnels

Réglementation des transports exceptionnels.....	1469 - 1477
Régime de l'autorisation de portée locale	1478 - 1483
Régime de l'autorisation individuelle.....	1484 - 1493
Conditions d'exécution des transports exceptionnels	1494 - 1509

DIVISION 5

L'usager et la voie publique

Dommages à la voirie routière.....	1510 - 1518
Dommages subis par l'usager de la voirie.....	1519 - 1533

DIVISION 6

Infractions au Code de la route

Constataion des infractions routières et immobilisation des véhicules.....	1534 - 1553
Poursuites judiciaires des infractions au Code de la route	1554 - 1596

PARTIE 7

Réglementation sociale

Durée du travail du personnel de conduite	1597 - 1620
Temps de conduite et de repos (véhicules de plus de 3,5 tonnes).....	1621 - 1644
Tachygraphe (véhicules de plus de 3,5 tonnes)	1645 - 1672
Véhicules n'excédant pas 3,5 tonnes (réglementation sociale applicable).....	1673 - 1680
Responsabilité pénale en matière de réglementation sociale.....	1681 - 1698

PARTIE 8

Fiscalité des transports

Taxe annuelle sur les véhicules lourds de transport de marchandises (ex-taxe à l'essieu).....	1699 - 1712
Remboursement partiel de l'accise sur le gazole (ex-TICPE).....	1713 - 1719
Autres dispositions fiscales.....	1720 - 1723

PARTIE 9

Textes

Textes	1724 - 1761
--------------	-------------

Abréviations

A.	Arrêté ministériel, interministériel
A. municip.	Arrêté municipal
A. préfect.	Arrêté préfectoral
ADR	Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route
Arrêté TMD	Arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voie terrestre
ATP	Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports
BGH	Bundesgerichtshof (Cour suprême allemande)
BMO (ville)	Bulletin municipal officiel
BO douanes	Bulletin officiel des douanes
BO Justice	Bulletin officiel du ministère de la Justice
BO MEDAD	Bulletin officiel du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables (2007-2008)
BO MEDDE - MELT	Bulletin officiel du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie - ministère de l'égalité des territoires et du logement (2012-2014)
BO MEDDE - MLETR	Bulletin officiel du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie - ministère du logement, de l'égalité des territoires et de la ruralité (2014-2016)
BO MEDDTL	Bulletin officiel du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement (2011-2012)
BO MEEDDAT	Bulletin officiel du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (2008-2009)
BO MEEDDM	Bulletin officiel du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer (2009-2010)
BO MEEM - MLHD	Bulletin officiel du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer - ministère du logement et de l'habitat durable (2016-2017)
BO MELT	Bulletin officiel du ministère de l'équipement, du logement et des transports (2002-2003)
BO METL	Bulletin officiel du ministère de l'équipement, des transports et du logement (jusqu'en 2002)
BO METLTM	Bulletin officiel du ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer (2004-2005)
BO METTM	Bulletin officiel du ministère de l'équipement, des transports, du tourisme et de la mer (2006-2007)
BO MTES - MCT	Bulletin officiel du ministère de la transition écologique et solidaire - ministère de la cohésion des territoires (2017-2018)
BO MTES - MCTRCT	Bulletin officiel du ministère de la transition écologique et solidaire - ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales (à partir de 2018)
BOCC	Bulletin officiel de la concurrence et de la consommation
BOI	Bulletin officiel des impôts
BOMI	Bulletin officiel du ministère de l'intérieur
BOMJ	Bulletin officiel du ministère de la justice
BT	Bulletin des transports (jusqu'en 1991) (revue hebdomadaire)
BTL	Bulletin des transports et de la logistique (depuis 1991) (revue hebdomadaire)
Bull. civ.	Bulletin des arrêts de la Cour de cassation (chambres civiles)
Bull. crim.	Bulletin des arrêts de la Cour de cassation (chambre criminelle)
C. assur.	Code des assurances
C. civ.	Code civil
C. com.	Code de commerce
C. douanes	Code des douanes
C. env.	Code de l'environnement
C. just. adm.	Code de justice administrative
C. mon. et fin.	Code monétaire et financier
C. pén.	Code pénal
C. pr. pén.	Code de procédure pénale
C. route	Code de la route
C. rur.	Code rural
C. transp.	Code des transports
C. voirie routière	Code de la voirie routière
CA (ville)	Cour d'appel de (ville)
CAA	Cour administrative d'appel

Cass. ass. plén.....	Assemblée plénière de la Cour de cassation
Cass. 1 ^{re} civ.....	1 ^{re} chambre civile de la Cour de cassation
Cass. 2 ^e civ.....	2 ^e chambre civile de la Cour de cassation
Cass. com.....	Chambre commerciale de la Cour de cassation
Cass. crim.....	Chambre criminelle de la Cour de cassation
Cass. soc.....	Chambre sociale de la Cour de cassation
CCA	Commission des clauses abusives
CE	Conseil d'État
CEMT	Conférence européenne des ministres des transports (FIT depuis mai 2006)
CGCT	Code général des collectivités territoriales
CGI	Code général des impôts
CGPPP	Code général de la propriété des personnes publiques
CIBS	Code des impositions sur les biens et services
CIM/COTIF.....	Convention de Berne relative aux transports ferroviaires internationaux
Circ.....	Circulaire ministérielle, interministérielle
CJCE.....	Cour de justice des Communautés européennes (jusqu'en décembre 2009)
CJUE.....	Cour de justice de l'Union européenne (depuis décembre 2009)
CMR.....	Convention de Genève relative aux transports routiers internationaux de marchandises
Cons. constit.	Conseil constitutionnel
CPC.....	Code de procédure civile
CPC exéc.	Code des procédures civiles d'exécution
CRPA	Code des relations entre le public et l'Administration
CSI	Code de la sécurité intérieure
D.....	Décret
D, DH, DP.....	Dalloz, Dalloz hebdomadaire, Dalloz périodique
DDT.....	Directions départementales des territoires
Déc. Comm.....	Décision de la Commission européenne
Déc. min.....	Décision ministérielle
Dir. CE.....	Directive communautaire (jusqu'à fin 2009)
Dir. Comm.....	Directive de la Commission européenne
Dir. Cons.....	Directive du Conseil de l'Union européenne
Dir. UE.....	Directive de l'Union européenne (depuis 2010)
DGCCRF	Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes
DGI.....	Direction générale des impôts
DMF.....	Droit maritime français (revue mensuelle)
Dr. eur. transp.....	Droit européen des transports (revue mensuelle)
DREAL.....	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
DRIEAT	Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France
DTS.....	Droit de tirage spécial du Fonds monétaire international
FIT	Forum international des transports (ex CEMT)
Gaz. Pal.....	Gazette du palais
GIE.....	Groupement d'intérêt économique
JCP	Jurisclasseur périodique
JO, JONC.....	Journal officiel (NC : numéro complémentaire)
JOAN Q.....	Journal officiel (Questions réponses) Assemblée nationale
JO Sénat Q.....	Journal officiel (Questions réponses) Sénat
JOCE.....	Journal officiel des Communautés européennes (jusqu'au 31 janvier 2003)
JOUE.....	Journal officiel de l'Union européenne (depuis le 1 ^{er} février 2003)
Jur. prox. (ville).....	Juridiction de proximité de (ville)
Jurispr. Auto.....	Jurisprudence automobile (revue mensuelle)
L.....	Loi
LOTI.....	Loi d'orientation des transports intérieurs
Ord.....	Ordonnance
QPC.....	Question prioritaire de constitutionnalité
Règl. CE.....	Règlement communautaire (jusqu'en 2009)
Règl. Comm.....	Règlement de la commission européenne
Règl. Cons.....	Règlement du conseil de l'Union européenne
Règl. UE.....	Règlement de l'Union européenne (à partir de 2010)
Rép. min.....	Réponse ministérielle
Rev. Scapel	Revue de droit, commercial, maritime, aérien et des transports fondée par P. Scapel (revue trimestrielle)
S.....	Recueil Sirey
T. com.....	Tribunal de commerce
T. confl.....	Tribunal des Conflits
T. corr.....	Tribunal correctionnel
T. pol.....	Tribunal de police
TA.....	Tribunal administratif

Abréviations

TGI.....	Tribunal de grande instance
TI	Tribunal d'instance
TJ	Tribunal judiciaire
UTI.....	Unité de transport intermodal

DIVISION 1 Identification du contrat de transport et de ses acteurs

CHAPITRE 3
Cadre juridique du contrat de transport

SOMMAIRE
SECTION 1
Textes fondamentaux uniformément applicables à toutes les catégories de transports routiers

Code civil et contrat de transport routier intérieur . . .	30
Code de commerce et contrat de transport routier intérieur	31
Code des transports	32
Transports routiers internationaux	33
Transport routier complémentaire d'un transport maritime	34
Tableau récapitulatif des textes régissant le contrat de transport routier	35

SECTION 2
Convention écrite ou contrat type

Contrat de transport routier : un écrit comme obligation légale	36
Convention écrite	37
Contrats types de transport routier en vigueur	38

Caractère supplétif des contrats types	39
Modalités d'application des contrats types	40
Panachage entre convention écrite et contrat type	41

SECTION 3
Contrats types de transport

Contrat type « général »	42
Contrat type citernes	43
Contrat type marchandises périssables sous température dirigée	44
Contrat type animaux vivants	45
Contrat type transport exceptionnel	46
Contrat type véhicules roulants (transports réalisés au moyen de porte-voitures)	47
Contrat type transports de fonds	48

Annexe

Convention concernant l'application de la CMR en transport intérieur	49
Convention écrite générale et permanente	50

Remarques

Relevons que saisi d'un recours en annulation, le Conseil d'État a avalisé le principe des clauses limitatives d'indemnité stipulées par les contrats types (CE, 6 juill. 2005, n° 261.991, BTL 2005, n° 3091, p. 495, 503 ; même sens, quant à leur opposabilité à l'égard d'un consommateur, mais n'en excluant pas moins toute limite conventionnelle d'un montant inférieur, Cass. 1^{re} civ., 8 nov. 2023, n° 21-22.655, arrêt B, BTL 2023, n° 3950, p. 682).

b) Impossibilité de preuve contraire

Pour les mêmes raisons, il apparaît exclu qu'une des parties puisse *a posteriori* faire échec au contrat type *en prouvant contre*, par exemple en établissant par témoins que la commune intention des contractants était différente de la règle posée par tel ou tel article. En l'absence de convention écrite préalable, c'est le contrat type qui doit impérativement s'appliquer (CA Montpellier, 2 avr. 1998, n° 97/0004909), nonobstant toute démonstration contraire, l'article L. 1432-4 du Code des transports emportant dérogation au principe de la liberté de la preuve en matière commerciale (CA Paris, 27 janv. 1993, n° 23737/91, « le caractère impératif de l'appliquabilité du contrat type entre les parties exclut qu'il puisse y être dérogé ultérieurement »).

c) Inopposabilité aux tiers

Quoique consacrés par décrets, les contrats types ne constituent pas des règlements, mais des textes de droit privé. En tant que contrats, leurs dispositions n'ont d'effet qu'entre les parties et ne sont pas opposables aux tiers. Par ailleurs, leur inobservation n'est pas passible de sanctions pénales.

41

Panachage entre convention écrite et contrat type

Rien ne s'oppose à ce qu'un contrat de transport résulte de la combinaison de stipulations personnelles et de clauses d'un contrat type. En effet, ce que veut le Code des transports, c'est que tout contrat de transport comporte un certain nombre de clauses réglant un certain nombre de points conformément aux principes généraux qu'il définit.

Peu importe, finalement, les voies par lesquelles les parties satisfont à cette obligation. Ce peut être en élaborant elles-mêmes l'ensemble des clauses requises, en s'en remettant au contraire intégralement au contrat type ou en panachant les deux formules. On ne voit pas pourquoi les parties, qui ont la faculté d'écarter complètement le contrat type, n'auraient pas le droit d'en écarter uniquement une ou deux clauses.

Il convient, en outre, de relever que le Code des transports envisage « des clauses de contrats types », ce dont il s'induit qu'il ne les perçoit pas comme devant constituer un bloc indivisible (en ce sens, Cass. com., 9 déc. 2020, n° 19-20.875, Bull. civ. 2020, n° 12, p. 311).

Une convention écrite incomplète fera donc la loi des parties sur les points qu'elle règle expressément, primant les dispositions correspondantes du contrat type, dont les autres clauses s'appliqueront par ailleurs de plein droit (Cass. com., 9 déc. 2020, n° 19-20.875, précité, énonçant « l'existence d'une convention écrite n'exclut pas à elle seule l'application du contrat type général dès lors que, si cette convention est silencieuse sur l'une ou l'autre des matières mentionnées par l'article L. 1432-4 [sic] du code des transports, la clause du contrat type s'applique de plein droit à titre supplétif. », sur renvoi, CA Poitiers, 28 sept. 2021, n° 21/00090). Il en ira de même d'une clause figurant sur un document de transport, sous réserve des conditions habituelles d'opposabilité au client.

Bien évidemment, la stipulation transplantée dans le contrat type ne doit pas contrevenir à une disposition impérative du Code des transports ou du droit commun.

SECTION 3

Contrats types de transport

42

Contrat type « général »

Premier des contrats types et issu dans sa forme actuelle d'un décret du 31 mars 2017 (D. n° 2017-461, 31 mars 2017, JO 2 avr. ; voir C. transp., art. D. 3222-1, ann.), ce contrat type, connu sous le terme de « général » (mais dont l'intitulé précis est « *contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquelles il n'existe pas de contrat type spécifique* »), vise, sans distinction de poids, tous les envois à l'exception de ceux ressortissant à un contrat type spécifique.

43

Contrat type citernes

Le contrat type pour le transport routier en véhicules citernes a été institué par le décret du 16 juin 2000 (D. n° 2000-527, 16 juin 2000, JO 18 juin, mod. ; décret aujourd'hui abrogé, le contrat type apparaissant depuis le 1^{er} janvier 2017 en annexe III de la partie réglementaire « route » du Code des transports – C. transp., art. D. 3222-2).

Ce texte a pris l'ossature du contrat type « général » institué par le décret du 6 avril 1999 (texte n'ayant plus cours aujourd'hui) en y introduisant les adaptations imposées par les particularités de la marchandise ou du matériel en cause. En l'espèce, ces adaptations résident essentiellement dans ses articles relatifs aux opérations de chargement, de déchargement et à l'indemnisation des dommages. On remarque notamment la structure et le niveau peu ordinaires de la limitation d'indemnité stipulée par ce dernier article (voir n° 609).

Le contrat type *citernes* s'applique quelle que soit la nature de la marchandise (pulvérulente, liquide, gazeuse, industrielle ou alimentaire).

C'est lui également, et non le contrat type *température dirigée*, qui régit les transports en *citernes isothermes* et, éventuellement, frigorifiques et calorifiques (contrat type *température dirigée*, art. 1^{er}, al. 2).

44

Contrat type marchandises périssables sous température dirigée

Ce contrat type spécifique est issu dans sa forme actuelle d'un décret du 12 février 2001 (D. 12 févr. 2001, JO 17 févr., mod. ; décret aujourd'hui abrogé, le contrat type apparaissant depuis le 1^{er} janvier 2017 en annexe V de la partie réglementaire « route » du Code des transports – C. transp., art. D. 3222-5).

La pièce « maîtresse » en est l'article 8, dans lequel ont été regroupées toutes les dispositions relatives à la température au départ et en cours de route.

L'application de ce texte au lieu et place du contrat type « général » suppose la *réunion de deux conditions* :

- le transport doit, d'une part, porter sur une marchandise périssable (selon la définition de l'article 2-12) ;
- d'autre part, il doit être réalisé au moyen d'un véhicule frigorifique, réfrigérant, isotherme ou calorifique.

En conséquence, un transport de fruits et légumes en véhicule ordinaire relève du contrat type « général », et non du contrat type *température dirigée* – celui-ci étant, à l'opposé, susceptible de s'appliquer au transport de certaines marchandises non périssables au sens courant du terme (papiers, peintures, médicaments, etc.), mais dont la bonne conservation justifie l'emploi d'un véhicule à température dirigée.

Citernes isothermes. — Les transports en citernes isothermes ou, le cas échéant, frigorifiques sont exclus du champ du présent texte et rattachés au contrat type *citernes*. Exclusion aussi s'agissant des conteneurs maritimes ou aériens.

45

Contrat type animaux vivants

Par suite de l'adoption et de la publication du livre II de la partie réglementaire du Code rural (D. n° 2003-768, 1^{er} août 2003, JO 7 août), le décret ayant institué en 2001 le contrat type *animaux vivants* (D. 12 févr. 2001, JO 17 févr., abrogeant D. 7 avr. 1988, JO 9 avr.) s'est trouvé abrogé. Toutefois, ledit contrat type s'est trouvé réactivé dans l'annexe I du livre susvisé du Code rural (désormais Code rural et de la pêche maritime) par renvoi de l'article D. 212-78 dudit Code qui dispose : « Le contrat type applicable aux transports publics routiers d'animaux vivants, établi en application de l'article L. 1432-12 du Code des transports figure en annexe I au présent livre. » L'article D. 3222-4 du Code des transports institué par le décret n° 2016-1550 du 17 novembre 2016 opère directement renvoi vers l'annexe précitée.

Même si sa rédaction n'en tient pas toujours compte – son article 7, en particulier, n'envisage manifestement que le chargement d'envois d'au moins 3 tonnes –, ce contrat type s'applique lui aussi quel que soit le poids de l'envoi, donc aussi bien à un carton de poussins de un jour qu'à un chargement complet de porcs.

Si les produits de la pêche relèvent de son champ d'application, les mollusques et crustacés en sont toutefois exclus.

Du fait de la *réglementation* spécifique (notamment d'essence européenne) encadrant ce type de transport, de larges développements sont consacrés au convoyeur et aux rôles qui lui sont dévolus (et/ou qui pourraient être dévolus au transporteur) en matière de soins aux animaux.

Relevons que l'article L. 1253-2 du Code des transports opère renvoi vers le Code rural et de la pêche maritime pour certaines dispositions générales s'appliquant aux transports d'animaux vivants.

46

Contrat type transport exceptionnel

Le contrat type transports exceptionnels ayant aujourd'hui cours, et ce depuis le 1^{er} janvier 2023, a été institué par décret du 16 décembre 2022 (D. n° 2022-1586, 16 déc. 2022, JO 18 déc. ; voir « Contrat type transport exceptionnel : plus de droits pour le transporteur », Tilche M., *in* BTL 2023, n° 3908, p. 4). Le contrat type *stricto sensu* apparaît en annexe IV de la partie réglementaire « route » du Code des transports (C. transp., art. D. 3222-3).

Il ne s'applique qu'aux transports réalisés sous le régime du transport exceptionnel (CA Poitiers, 28 sept. 2021, n° 21/00090, sur renvoi de Cass. com., 9 déc. 2020, n° 19-20.875 ; CA Paris, 3 sept. 2015, n° 14/01221 ; CA Pau, 8 oct. 2013, n° 12/02318, décisions rendues sur le fondement du contrat

type précédemment en vigueur), que ce soit dans le cadre d'arrêtés préfectoraux portant autorisation de portée locale ou sous couvert d'autorisations individuelles.

Particularisme. — Outre les indications habituelles, le donneur d'ordre doit, lors de la commande du transport, faire connaître au transporteur :

- la position du centre de gravité de la marchandise transportée (art. 3.2.b) ;
- l'emplacement des points d'appui ainsi que ses points d'élingage et d'arrimage (art. 3.2, c, d) ;
- les caractéristiques des accès aux lieux de chargement et de déchargement, y compris les obstacles éventuels (art. 3.2.e), que le transporteur doit reconnaître au même titre que l'ensemble de l'itinéraire (pour autant que le délai entre la commande et l'exécution du transport le permette), le donneur d'ordre garantissant, pour sa part, la résistance du sol de ces accès et lieux hors domaine public (art. 10).

Les frais de consultation des gestionnaires d'ouvrages ou de voiries sont à la charge du donneur d'ordre, et le demeurent en cas de refus ou de retard dans l'obtention des autorisations indépendant de toute faute.

Au chargement, le donneur d'ordre s'assure que le transporteur dispose des autorisations nécessaires.

La réalisation d'un transport exceptionnel étant soumise à trop d'aléas, le contrat type ne fixe pas de délais de transport précis. Pour la même raison, il récuse l'article L. 133-2 du Code de commerce, ce qui lui est possible, ce texte n'étant pas d'ordre public. L'obligation du transporteur exceptionnel en matière de respect du délai de livraison est une simple *obligation de moyens* sauf pour les envois de première catégorie, pour lesquels une présomption de faute a été instaurée (contrat type, art. 22).

47

Contrat type véhicules roulants (transports réalisés au moyen de porte-voitures)

Le contrat type *voitures* ayant aujourd'hui cours, et ce depuis le 1^{er} août 2020, a été institué par décret du 3 juillet 2020 (D. n° 2020-845, 3 juill. 2020, JO 4 juill.). Le contrat type *stricto sensu* apparaît en annexe VII de la partie réglementaire « route » du Code des transports (C. transp., art. D. 3222-7).

Il s'applique au transport « de véhicules roulants, quel qu'en soit le nombre par envois, chargés sur des véhicules transporteurs carrossés porte-voitures ». Contrairement au texte antérieurement en vigueur, il ne s'applique pas tout de go à la traction, celle-ci, tout comme le convoyage, relevant du contrat type uniquement lorsqu'elle constitue un accessoire à une opération de « transport de véhicules roulants par porte-voitures ». Est par ailleurs expressément exclu de son champ d'application le transport de véhicules roulants chargés dans un conteneur.

Observations

La question peut se poser de savoir si un transport de véhicule roulant sur un « porte-engins » rentre dans le cadre du contrat type. Une approche littérale du texte inciterait à conclure par la négative. À voir ce qu'en décideront les juges.

Que le véhicule objet du transport soit neuf ou usagé importe peu, la prestation ne devant en tout état de cause pas consister en un remorquage de véhicule en panne ou accidenté (ce type d'opération demeurant hors le domaine d'application du contrat type).

Par véhicules roulants, on entend « tout véhicule en l'état, neuf ou usagé, chargé ou déchargé sur le véhicule transporteur ».

CHAPITRE 4

Rupture des relations contractuelles

SOMMAIRE

Rupture unilatérale d'un contrat à durée indéterminée ou de relations commerciales établies.	467	Nature de l'action pour rupture brutale de relations commerciales établies et prescription applicable	476
Rupture des relations commerciales : cas particulier des coopératives.	468	Contentieux de la brusque rupture (C. com., art. L. 442-1, II) : juridictions compétentes	477
Notion de relations commerciales établies	469	Transports routiers internationaux.	478
Hypothèses justifiées de rupture sans préavis.	470	Clause résolutoire (contrat à durée déterminée).	479
Objet et forme du préavis	471		
Code de commerce et préavis de rupture.	472		
Durée de préavis et contrats types de transport	473		
Vente de fonds de commerce et calcul de la durée de préavis de rupture.	474		
Préjudice indemnisable ensuite d'une rupture brutale de la relation commerciale.	475		
		Annexe	
		Résiliation d'un contrat à durée indéterminée.	480
		Clause résolutoire (contrat à durée déterminée).	481

467

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

Remarques

Dans nombre de décisions citées ci-après, il est fait référence à l'article L. 442-6, I, 5° du Code de commerce. La substance de cet article, désormais abrogé, figure aujourd'hui à l'article L. 442-1, II, de ce même code (article institué par Ord. n° 2019-359, 24 avr. 2019, JO 25 avr.).

Les conventions perpétuelles étant prohibées (C. civ., art. 1210 ; voir aussi CA Saint-Denis de la Réunion, 6 juill. 2016, n° 15/00622, 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. 442-1, II du Code de commerce interdit-il de **rompre brutalement**, sans préavis (CA Nîmes, 21 avr. 2005, n° 03/00331, BTL 2005, p. 340 ; CA Versailles, 20 mai 2010, n° 09/01420, BTL 2010, p. 519, 527), ou avec un préavis insuffisant (CA Montpellier, 10 juill. 2012, n° 11/01990, BTL 2012, p. 571), **même partiellement** – la relation commerciale devant dans ce dernier cas être modifiée substantiellement (CA Paris, 17 mai 2023, n° 20/17785) – (rupture partielle constituée par la violation d'une clause d'exclusivité pour CA Basse-terre, 24 oct. 2011, n° 10/01117 ; par une diminution significative du chiffre d'affaires pour CA Paris, 10 févr. 2021, n° 18/26609, et pour CA Paris, 5 mars 2015, n° 13/17839, BTL 2015, p. 191, outre de nombreuses annulations de commandes : CA Rennes, 19 févr. 2013, n° 11/

05737, BTL 2013, p. 161 ; voir aussi CA Paris, 31 juill. 2019, n° 16/18697, ou CA Rouen, 2 juill. 2020, n° 17/04867, arrêt de l'une des deux activités confiées ; ce que ne saurait constituer une simple variation de 4 % : CA Paris, 17 sept. 2015, n° 13/24537, BTL 2015, p. 572, ou une faible baisse correspondant « à la marge de manœuvre devant être laissée à tout agent économique » : CA Paris, 7 mai 2015, n° 14/01334, BTL 2015, p. 336 ; ou des remises effectuées pour CA Paris, 27 juin 2012, n° 11/08525), une **relation commerciale établie** (relation définie comme régulière, significative et stable ; CA Paris, 27 juin 2012, n° 11/08525, précité ; CA Versailles, 6 déc. 2011, n° 11/02110 ; CA Dijon, 24 sept. 2002, n° 00/00108, BTL 2003, p. 35 ; CA Nîmes, 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, 22 nov. 2005, n° 04/00315 et CA Paris, 22 févr. 2018, n° 15/14051, BTL 2018, n° 3681, p. 142, la rupture fautive étant là le fait des transporteurs ; CA Rouen, 8 nov. 2007, n° 06/03548, BTL 2008, p. 319 ; CA Paris, 9 janv. 2014, n° 12/01496, se fondant sur des factures attestant de la continuité et de la régularité des relations commerciales ; CA Paris, 25 sept. 2014, n° 13/10758, BTL 2014, p. 601, CDD renouvelés sans interruption pendant dix-sept ans ; CA Nancy, 24 sept. 2014, n° 10/03223, 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, 4 mai 2016, n° 13/22971, 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).

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, 31 mai 2007, n° 04/12825, BTL 2007, p. 467), tout comme le maintien résiduel de quelques prestations ne saurait se substituer au préavis (CA Paris, 15 juin 2018, n° 16/19890, BTL 2018, n° 3697, p. 399). 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, 18 juin 2015, n° 14/04455 ; CA Paris, 11 juin 2015, n° 14/22133 ; CA Paris, 28 mai 2015, n° 14/01691). Enfin, la modification unilatérale des conditions contractuelles peut caractériser une rupture brutale si cette modification est substantielle (CA Paris, 7 févr. 2019, n° 17/16426 ; voir aussi CA Paris, 10 févr. 2021, n° 18/26609, précité, où le donneur d'ordre mettait en avant l'augmentation tarifaire du transporteur pour arguer d'une modification substantielle de l'économie de la relation commerciale justifiant sa rupture sans préavis).

Dès lors qu'un délai raisonnable est respecté (exemples dans CA Paris, 16 janv. 2019, n° 16/13826 et CA Paris, 22 janv. 2015, n° 13/09821, BTL 2015, p. 80, 4 mois et demi pour une relation de cinq ans), la cause de la rupture importe peu (CA Paris, 3 oct. 2019, n° 17/08818), 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 ; CA Paris, 18 mars 2021, n° 18/21733). 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, 19 févr. 2013, n° 11/05737, précité ; même sens, CA Paris, 1^{er} déc. 2022, n° 20/01714 et CA Paris, 28 janv. 2021, n° 18/15222, qui retiennent que l'article L. 442-6, I, 5° vise à sanctionner non la rupture elle-même mais sa brutalité caractérisée par l'absence de préavis écrit ou l'insuffisance de préavis).

Nonobstant l'octroi d'un préavis, la rupture brutale des relations commerciales peut être caractérisée dès lors que l'une des deux parties opère une modification substantielle des conditions contractuelles (CA Paris, 29 sept. 2021, n° 19/16575).

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, Bull. civ. IV, n° 110, BTL 2016, n° 3611, p. 517, décision rendue dans un domaine autre que de transport).

La brutalité de la rupture s'apprécie à la date de sa notification (Cass. com., 5 juill. 2017, n° 16-14.201, BTL 2017, n° 3653, p. 456).

Si l'article L. 442-1, II, 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, 22 janv. 2015, n° 13/09821, précité ; CA Paris, 30 mai 2012, n° 10/15081 ; CA Versailles, 29 mai 2012, n° 08/08085, 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, 6 oct. 2011, n° 10/06614). De même lorsque la responsabilité exclusive de la rupture incombe au plaignant (CA Paris, 11 mars 2021, n° 18/08014 ; CA Paris, 26 sept. 2012, n° 10/02740).

Suspension du contrat. — 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, 14 sept. 2016, n° 14/05862, BTL 2016, n° 3692, p. 539).

Remarques

On relèvera dès à présent les deux attendus suivants de la cour de Rouen aux termes desquels « les dispositions de l'article L. 442-6 I 5° du code de commerce concernant la rupture brutale de relations commerciales établies ne constituent pas le fondement exclusif de toute demande d'indemnisation d'une rupture sans respect d'un préavis suffisant » et « il est de jurisprudence constante que l'article L. 442-6, I, 5°, du code de commerce ne s'applique pas aux relations commerciales de transports publics routiers de marchandises exécutés par des sous-traitants lorsque le contrat type, institué par la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, qui prévoit en son article 12.2 la durée des préavis de rupture, régit, faute de stipulations contractuelles, les rapports du sous-traitant et de l'opérateur de transport. » (CA Rouen, 2 juill. 2020, n° 17/04867, précité ; voir aussi, récemment, reprenant le second attendu, CA Paris, 28 sept. 2023, n° 20/17237).

468

Rupture des relations commerciales : cas particulier des coopératives

Remarques

Dans les décisions citées ci-après, il est fait référence à l'article L. 442-6, I, 5° du Code de commerce. La substance de cet article, désormais abrogé, figure aujourd'hui à l'article L. 442-1, II, de ce même code (article institué par Ord. n° 2019-359, 24 avr. 2019, JO 25 avr.).

S'agissant de la rupture de la relation liant un associé à une coopérative, jugé que viole ensemble l'article 7 de la loi n° 47-1775 du 10 septembre 1947 portant statut de la coopération et l'article L. 442-6, I, 5°, la décision qui estime recevable l'action en brusque rupture, sur le fondement de ce même texte, d'un associé à l'encontre de la société coopérative l'ayant exclu (Cass. com., 8 févr. 2017, n° 15-23.050, Bull. civ. IV, n° 25, BTL 2017, n° 3632, p. 101, 107, cassant CA Paris, 28 mai 2015, n° 14/00099, BTL 2015, p. 436, critique ; sur renvoi, CA Paris, 12 mars 2020, n° 17/06355, qui, s'alignant sur la décision de cassation, énonce : « en application de l'article 7 de la loi du 10 septembre 1947, les statuts des coopératives fixant les conditions d'adhésion, de retrait et d'exclusion des associés, les conditions dans lesquelles les liens unissant une société coopérative et un associé peuvent cesser sont régies par les statuts de celle-ci et en conséquence la demande fondée sur l'article L. 442-6, I, 5° doit être déclarée irrecevable »).

469

Notion de relations commerciales établies

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 (désormais voir C. com., art. L. 442-1, II) sont des « relations assidues caractérisées par un volume d'affaires important dans le cadre d'une collaboration suivie ».

En outre, selon la cour de Paris, « le critère de la stabilité s'entend de la stabilité prévisible, de sorte que la victime de la rupture devait pouvoir raisonnablement anticiper pour l'avenir une certaine continuité du flux d'affaires avec son partenaire commercial » (CA Paris, 1^{er} déc. 2022, n° 20/01714 ; CA Paris, 27 mai 2021, n° 19/08675 ; CA Paris, 15 avr. 2021, n° 18/15899 ; CA Paris, 28 janv. 2021, n° 18/15222 ; CA Paris, 4 juin 2020, n° 17/14503).

Ainsi ont pu ne pas être considérées comme constitutives de relations commerciales établies :

- des relations limitées à une durée de 3 mois (CA Paris, 11 mars 2016, n° 13/16061, BTL 2016, n° 3590, p. 190) ;
- des relations arrêtées à un an qui, si elles attestent d'un suivi, ne sauraient démontrer une stabilité et un caractère significatif au regard des fluctuations d'un mois l'autre et de la faiblesse du chiffre d'affaires dégagé sur les résultats du sous-traitant (CA Paris, 23 nov. 2018, n° 15/11380).

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, 18 sept. 2014, n° 12/23001 ; même sens, CA Paris, 15 déc. 2016, n° 14/26193, BTL 2017, n° 3629, p. 67, prestations sur une année suivies d'une interruption de trois ans avant conclusion d'un CDD de un an).

Appréciation de l'ancienneté de la relation. — L'ancienneté de la relation doit s'apprécier au jour de la signification de la rupture et non à l'issue du préavis (CA Paris, 18 mars 2021, n° 18/21733).

470

Hypothèses justifiées de rupture sans préavis

Il est certaines hypothèses où la rupture sans préavis trouve sa place (CA Paris, 27 mai 2021, n° 19/08675, énonçant, « les dispositions [de l'article L. 442-6, I, 5, applicable à l'espèce, désormais, en substance sur ce point, C. com., art. L. 442-1, II] ne font pas obstacle à la faculté de résiliation sans préavis, en cas d'inexécution par l'autre partie de ses obligations ou en cas de force majeure. »).

a) Force majeure

Ainsi en est-il en cas de **force majeure** (CA Paris, 17 avr. 2013, n° 10/04855, BTL 2013, p. 352, incendie ayant détruit les locaux du donneur d'ordre).

Les situations où cette exception n'a pas été retenue sont toutefois légion :

- 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, 5 nov. 2009, n° 08/06136, BTL 2010, p. 62 ; faits peu ou prou similaires dans CA Grenoble, 16 juin 2011, n° 09/01943, BTL 2011, p. 493 ;
- conséquences incertaines de la perte de deux clients (CA Lyon, 22 avr. 2011, n° 10/04673, BTL 2011, p. 304) ;
- perte d'un gros client par le donneur d'ordre, la simultanéité entre les deux ruptures ne justifiant pas le lien de causalité (CA Riom, 2 mai 2018, n° 16/02871, BTL 2018, n° 3690, p. 284) ;
- 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 (CA Paris, 9 janv. 2014, n° 12/03872, BTL 2014, p. 82) ; remettant aussi en cause l'imprévisibilité s'agissant, pour un ferrouteur, de grèves frappant l'entreprise ferroviaire (paramètre contractuellement envisagé), des contre-mesures ayant au surplus pu être mises en place (CA Paris, 9 févr. 2021, n° 20/05074, pourvoi rejeté par Cass. com., 19 oct. 2022, n° 21-14.880).

Relevons aussi, bien que la force majeure n'ait pas été évoquée, cette décision retenant que la responsabilité de l'auteur de la rupture ne peut être engagée lorsque la crise

d'un secteur d'activité est à l'origine des modifications apportées à la relation commerciale (CA Paris, 12 sept. 2019, n° 17/00236 ; même argument mais écarté faute d'avoir été démontré dans CA Paris, 10 févr. 2021, n° 18/26609).

b) Inexécution de ses obligations par l'un des cocontractants

La rupture sans préavis peut aussi être envisagée en cas d'**inexécution de ses obligations** par le cocontractant, la rupture devant être, là, particulièrement motivée (CA Aix-en-Provence, 24 sept. 2015, n° 14/22542, BTL 2015, p. 606, trois expéditions endommagées sur un court laps de temps, et dans la même affaire, sur renvoi de cassation, prenant aussi en compte les nombreux dysfonctionnements malgré la mise en place d'une formation spécifique, CA Paris, 15 juin 2018, n° 17/17780, BTL 2018, n° 3697, p. 400 ; arguments inopérants dans CA Paris, 13 janv. 2011, n° 10/01741, BTL 2011, p. 125 ; CA Paris, 4 mai 2016, n° 13/22971, BTL 2016, n° 3599, p. 332, critique ; CA Paris, 29 sept. 2016, n° 15/05820, BTL 2016, n° 3615, p. 593, retard de peu d'importance dans la remise de l'attestation URSSAF ; encore CA Paris, 15 juin 2018, n° 16/19890, BTL 2018, n° 3697, p. 399, grief d'une insuffisante garantie du stock non fondé ; dans CA Versailles, 5 nov. 2009, n° 08/06136, précité, dans CA Rennes, 27 mai 2014, n° 12/07189, et dans CA Nancy, 24 sept. 2014, n° 10/03223, BTL 2014, p. 601).

c) Manquements graves et répétés

Enfin, les **manquements graves et répétés** d'une partie à ses obligations sont eux aussi de nature à justifier une rupture sans préavis (contrat type « sous-traitance », art. 12.4).

Pour des exemples de manquements ayant justifié une rupture sans préavis :

- falsification des bons d'enlèvement et différentiel entre les colis collectés et ceux livrés, le contrat type n'étant pas ici concerné mais la convention des parties (CA Colmar, 31 janv. 2018, n° 15/02672, BTL 2018, n° 3678, p. 96) ;
- grave manquement constitué par le défaut de licence de transport (CA Versailles, 27 oct. 2011, n° 10/05772) ;
- réitération de vols sur un court laps de temps avec le concours de chauffeurs (CA Paris, 23 juin 2016, n° 14/20158, BTL 2016, n° 3607, p. 463) ;
- vol et désagréments divers (CA Versailles, 16 oct. 2012, n° 11/02311) ;
- demandes réitérées de la part du transporteur de modifier les emballages inadaptés au type de transport souhaité, réponse négative du client (CA Reims, 13 nov. 2012, n° 11/00268) ;
- 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 (CA Basse-Terre, 19 mai 2014, n° 13/00833) ;
- manquements divers générateurs d'une **altération de la relation de confiance** rendant impossible le maintien de la relation contractuelle (CA Paris, 16 mai 2019, n° 17/04012) ;
- défaut de mise en place des moyens permettant de corriger les dysfonctionnements constatés malgré plusieurs alertes et mises en demeure (CA Paris, 7 nov. 2019, n° 18/27792) ;
- rétention abusive et sans préavis de colis dont au surplus le cocontractant n'était pas propriétaire (CA Paris, 25 nov. 2021, n° 18/03979).

En revanche n'ont pu justifier une rupture sans préavis les manquements (supposés ou avérés) suivants :

- défaut de preuve des retards allégués et reproche de l'absence d'investissements dans de nouveaux matériels inopérant faute d'un contrat actant l'engagement (CA Paris, 31 oct. 2013, n° 11/19645, BTL 2013, p. 686) ;

DIVISION 6 Infractions au Code de la route

CHAPITRE 2

Poursuites judiciaires des infractions au Code de la route

SOMMAIRE

SECTION 1

Procédures simplifiées et assimilées

Amende forfaitaire (contraventions)	1554
Paiement de l'amende forfaitaire (contraventions)	1555
Montant de l'amende forfaitaire (contraventions)	1556
Contestation de l'amende forfaitaire (contraventions)	1557
Requête en exonération de l'amende forfaitaire (contraventions)	1558
Réclamation contre l'amende forfaitaire majorée (contraventions)	1559
Suites de la contestation (contraventions)	1560
Amende forfaitaire (délits)	1561
Composition pénale	1562
Ordonnance pénale	1563
Comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité	1564

SECTION 2

Jugement des infractions routières

Tribunaux compétents pour le jugement des infractions routières	1565
Prescription de l'action publique (contraventions)	1566
Prononcé des peines applicables aux infractions routières	1567
Peines principales applicables aux infractions routières	1568
Peines complémentaires applicables aux infractions routières	1569
Confiscation du véhicule	1570
Concours d'infractions	1571
Personnalisation des peines applicables aux infractions routières	1572
Récidive des infractions routières	1573

SECTION 3

Imputation pénale des infractions routières

Principe de la personnalité des peines	1574
--	------

Co-responsabilité pénale	1575
Responsabilité pénale des personnes morales	1576
Responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation	1577
Stationnement et acquittement des péages	1578
Délégation de pouvoirs du chef d'entreprise à un subordonné	1579
Paiement par les employeurs des amendes encourues par leurs préposés	1580
Infractions résultant de la circulation d'un véhicule à délégation de conduite (véhicule autonome)	1581

SECTION 4

Infractions routières relevées sans interception

Responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation	1582
Infractions entraînant la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation	1583
Infractions commises au moyen d'un véhicule immatriculé au nom d'une personne physique	1584
Infractions commises au moyen d'un véhicule immatriculé au nom d'une personne morale	1585
Infractions commises au moyen d'un véhicule immatriculé à l'étranger	1586

SECTION 5

Obligation de désignation du conducteur

Présentation de l'obligation de désignation du conducteur	1587
Obligation de désignation du conducteur : véhicules immatriculés à tort au nom d'une personne morale	1588
Légalité de l'obligation de désignation du conducteur	1589
Modalités de l'obligation de désignation du conducteur	1590
Infraction de non-désignation du conducteur	1591

b) Sursis

La juridiction qui prononce une peine peut ordonner qu'il sera sursis à son exécution. Dans ce cas, la condamnation sera réputée non avenue si le condamné qui en bénéficie ne commet pas, dans un délai de cinq ans dans le cas d'un délit et de deux ans dans le cas d'une contravention, un délit ou une contravention de la cinquième classe suivi d'une nouvelle condamnation (C. pén., art. 132-29 à C. pén., art. 132-39).

Récidive des infractions routières

S'agissant des règles relatives à la récidive des infractions au Code de la route, il convient de distinguer les délits des contraventions.

a) Délits

En ce domaine, l'article 132-10 du Code pénal dispose que « lorsqu'une personne physique, déjà condamnée définitivement pour un délit, commet, dans le délai de cinq ans à compter de l'expiration ou de la prescription de la précédente peine, soit le même délit, soit un délit qui lui est assimilé au regard des règles de la récidive, le maximum des peines d'emprisonnement et d'amende encourues est doublé ».

En matière d'infractions au Code de la route, l'article 132-16-2 du Code pénal prévoit que les délits d'homicide involontaire et de blessures involontaires commis à l'occasion de la conduite d'un véhicule à moteur sont considérés comme une même infraction. Il en va de même des délits de conduite sans permis, de refus d'obtempérer, de conduite sous l'emprise de l'alcool, de conduite sous l'influence de stupéfiants et de récidive de grand excès de vitesse (Cass. crim., 9 déc. 2009, n° 09-83.625, confirmant la condamnation pour conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique en récidive d'un automobiliste poursuivi pour conduite sous l'influence de l'alcool alors qu'il avait été condamné, quelques mois plus tôt, pour conduite sans permis). En outre, ces derniers sont également assimilés aux premiers lorsqu'ils constituent le second terme de la récidive (Cass. crim., 31 mai 2016, n° 15-84.329, rappelant qu'en application de l'article 132-16-2 précité, il n'y a pas récidive de délit à délit lorsqu'un délit de blessures involontaires est commis ensuite d'un délit de conduite sous l'emprise de l'alcool).

Remarque

La loi du 24 janvier 2022 *relative à la responsabilité pénale et à la sécurité intérieure* a ajouté le refus d'obtempérer à la liste des délits routiers qui, sur le plan de la récidive, sont considérés comme une même infraction (C. pén., art. 136-16-2, mod. par L. n° 2022-52, 24 janv. 2022, JO 25 janv.).

b) Contraventions

La récidive des infractions constituant des contraventions est prévue par l'article 132-11 du Code pénal. Aux termes de celui-ci, dans les cas où les textes le prévoient, le délai de récidive d'une contravention de la cinquième classe est d'une année. Dans une telle hypothèse, le prévenu encourt une amende de 3 000 €.

Ce délai est porté à trois ans dans les cas où les textes prévoient que la récidive d'une contravention de la cinquième classe constitue un délit, ce qui est notamment le cas du délit de « grand excès de vitesse » (C. route, art. L. 413-1).

SECTION 3

Imputation pénale des infractions routières**Principe de la personnalité des peines**

« Nul n'est responsable pénalement que de son propre fait » (C. pén., art. 121-1). C'est en vertu de ce principe que l'imputation pénale des infractions au Code de la route doit être analysée.

a) Fautes de conduite

Sauf exceptions (voir n° 1582), elles donnent lieu à des poursuites exclusives contre le conducteur (C. route, art. L. 121-1, énonçant : « Le conducteur d'un véhicule est responsable pénalement des infractions commises par lui dans la conduite dudit véhicule. [...] »).

b) Surcharge

En raison de ses aspects multiples, le problème de la surcharge des véhicules routiers a fait l'objet d'une étude d'ensemble (voir n°s 187 et suivants pour ce qui concerne l'imputation de l'infraction au Code de la route).

c) Équipement ou entretien du véhicule

Les infractions touchant à l'équipement ou à l'entretien du véhicule sont imputables à celui qui l'a mis en circulation, donc au chef d'entreprise.

C'est ainsi que la responsabilité pénale du chef d'entreprise a été retenue dans la mesure où il était équipé de feux de croisement éblouissants (Cass. crim., 11 juin 1963, BT 1963, p. 243), que ses pneus étaient lisses (Cass. crim., 4 avr. 1991, n° 90-84.303), qu'il ne comportait pas de signal de freinage « stop » (Cass. crim., 6 mai 1964, BT 1964, p. 284) ou encore qu'il n'avait pas été soumis à la visite technique dans le délai de un an (Cass. crim., 3 janv. 1964, n° 92-80.863, BT 1964, p. 56). Selon le même raisonnement, l'infraction d'émission de bruits gênants par un véhicule à moteur (C. route, art. R. 318-3) a pu être imputée à son propriétaire, et non à son conducteur au moment des faits (Cass. crim., 17 déc. 2013, n° 12-87.646, Bull. crim., n° 257).

Lorsque le défaut d'entretien est à l'origine d'un d'accident corporel, le chef d'entreprise s'expose à des poursuites pénales bien plus lourdes sur le fondement de l'homicide et des blessures involontaires (Cass. crim. 7 janv. 2014, n° 12-87.712, grave accident de la circulation trouvant son origine dans une défaillance du système de freinage de la semi-remorque).

d) Chargement cause de dommage ou de danger

Aux termes de l'article R. 239 de l'ancien Code de la route, **toute personne** qui contrevenait aux règles relatives aux dimensions ou aux conditions de chargement des véhicules pouvait être poursuivie. Ses équivalents dans le Code actuel ne visent plus que le **conducteur** (C. route, art. R. 312-19 et s.). En conséquence, désormais, seul celui-ci devrait être sanctionné en cas de chargement contrevenant aux dispositions précitées.

Par le passé déjà une cour d'appel avait considéré que la contravention de chargement dangereux était personnellement imputable au conducteur, la vérification de l'arrimage relevant « à l'évidence du conducteur et non de l'employeur » (CA Paris, 15 avr. 1992, n° 90/020799, BTL 1992, p. 380, le chargement ayant été effectué ailleurs que dans les locaux de l'entreprise propriétaire ou utilisatrice du véhicule), la Cour de cassation approuvant, en revanche, la condamnation, aux côtés d'un conducteur, d'un responsable des expéditions (Cass. crim., 28 sept. 1999, n° 98-85.868, condamnation pour homicide involontaire suite à la chute du chargement mal arimé ayant provoqué un accident mortel). Cette décision de la Cour suprême mérite d'être soulignée. Il ne faut, en effet, pas perdre de vue que la responsabilité d'un chef d'entreprise ou celle d'un de ses cadres (bénéficiant d'une délégation de pouvoirs) pourrait être recherchée sur le fondement du Code pénal (et non plus du Code de la route) en cas d'homicide ou de blessures involontaires résultant d'un chargement mal réalisé.

e) Circulation en période d'interdiction

L'infraction ne peut être imputée qu'au conducteur. En effet, l'article R. 411-19 du Code de la route punit des peines prévues pour les contraventions de quatrième classe (voir n° 1595) tout **conducteur** qui enfreint les dispositions relatives aux interdictions ou restrictions de circulation (Cass. crim., 15 sept. 1992, n° 91-86.600, cassation, sur ce point, d'un arrêt ayant imputé l'infraction au PDG de la société propriétaire du véhicule).

f) Défaut d'équipement ou trucage du limiteur

L'article L. 317-1 du Code de la route définit ce délit et l'impute, d'une part, au « responsable de l'exploitation du véhicule », d'autre part, au préposé. L'auteur de l'infraction peut donc être, selon les circonstances, le chef d'entreprise, le directeur de l'exploitation, le chef de parc ou de garage ou le conducteur lorsque la fraude résulte de son fait personnel (voir n°s 1688 et s.).

g) Rupture d'immobilisation

Le non-respect de l'immobilisation du véhicule prescrite par les agents habilités du contrôle est imputable au propriétaire ou au chauffeur du véhicule. Lorsqu'il s'agit d'un véhicule de transport de marchandises d'un PTAC supérieur à 3,5 tonnes ou d'un véhicule de transport en commun de personnes, l'infraction est sanctionnée par l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe. Dans les autres cas, elle est punie par l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe (C. route, art. R. 325-2).

h) Plaques et inscriptions

Les contraventions et délits aux prescriptions réglementaires relatives aux plaques et inscriptions (y compris aux plaques d'immatriculation) peuvent être imputés au propriétaire du véhicule, mais également à son conducteur.

1575

Coresponsabilité pénale

Pour certaines infractions, le Code de la route prévoit que les poursuites peuvent, distributivement ou conjointement, être dirigées contre le conducteur, son employeur ou le donneur d'ordre du transporteur. Ces dispositions figurent aux articles R. 121-1 à art. R. 121-5 du Code de la route (modifiés en dernier lieu par D. n° 2023-563, 5 juill. 2023, JO 7 juill.).

Qu'il s'agisse de transport public ou pour compte propre, l'employeur engage sa responsabilité pénale en donnant à

l'un de ses salariés, directement ou indirectement, des instructions incompatibles avec le respect des limitations de vitesse ou des dispositions relatives aux limites de poids des véhicules. Ce comportement constitue une contravention de cinquième classe (voir n° 1595), passible d'une amende maximale de 1 500 € (C. route, art. R. 121-1 et C. route, art. R. 121-3).

Encourt la même peine l'expéditeur ou le commissionnaire de transport qui, en connaissance de cause, donne à un transporteur routier des instructions incompatibles avec les dispositions précitées (C. route, art. R. 121-5).

1576

Responsabilité pénale des personnes morales

Depuis le 31 décembre 2005, le principe de la responsabilité pénale des personnes morales, jusqu'alors limité aux cas prévus par la loi ou le règlement, est généralisé à toutes les infractions commises pour leur compte par leurs organes ou représentants (C. pén., art. 121-2).

Il en résulte que cette responsabilité peut, en principe, être engagée pour des délits et contraventions du Code de la route, dès lors que les conditions d'imputabilité sont remplies.

À ce titre, une circulaire du ministère de la Justice en date du 13 février 2006 (Circ. 13 févr. 2006, NOR : JUSD0630016C, BO Justice 2006, n° 101) souligne que l'article 121-2 du Code pénal présente un « intérêt pratique particulier » s'agissant des infractions d'incitation par l'employeur à commettre des excès de vitesse ou à dépasser les limites de poids maximal (C. route, art. R. 121-1 à C. route, art. R. 121-4 ; voir n° 1575).

La responsabilité pénale d'une société de transport dans un accident mortel de la circulation impliquant l'un de ses ensembles routiers et trouvant sa cause dans une défaillance du système de freinage de la remorque a été retenue du fait des fautes commises par le directeur Logistique, titulaire d'une délégation de pouvoir en matière de sécurité, qui n'a notamment pas présenté le véhicule au contrôle technique périodique (Cass. crim., 14 juin 2016, n° 15-80.880, société condamnée à 50 000 € d'amende pour homicides involontaires).

1577

Responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation

Dérogeant au principe de la responsabilité personnelle du conducteur (C. route, art. L. 121-1), l'article L. 121-3 du Code de la route fait peser sur le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule la charge financière (l'amende) de certaines infractions.

Initialement limitée aux infractions à la réglementation sur le stationnement ou sur l'acquiescement des péages (C. route, art. L. 121-2 ; voir n° 1578), la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation a été étendue en 1999 à une série d'infractions routières relevées sans identification du conducteur (L. n° 99-505, 18 juin 1999, art. 6, JO 19 juin). Plus récemment, elle a été étendue à de nouvelles infractions routières en 2016 (D. n° 2016-1955, 28 déc. 2016, JO 30 déc.), en 2018 (D. n° 2018-795, 17 sept. 2018, JO 18 sept.), puis en 2023 (D. n° 2023-563, 5 juill. 2023, JO 7 juill.). Les infractions concernées sont exposées au n° 1583.

Pour une présentation détaillée de la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation au titre de certaines infractions routières relevées sans interception du véhicule et identification du conducteur, voir n°s 1582 et suivants.

Remarque

Le principe de la personnalité des peines s'opposant à ce que l'on condamne une autre personne que le responsable de l'infraction, l'exercice de l'action publique se trouvait paralysé lorsque, s'agissant d'un véhicule susceptible d'être conduit par plusieurs personnes, le conducteur n'avait pu être identifié. En vue de pallier cette faille, le législateur a, en 1999 (L. n° 99-505, 18 juin 1999, art. 6, JO 19 juin), institué un mécanisme de responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule inspiré de celui prévu pour les contraventions de stationnement (voir n° 1578).

1578

Stationnement et acquittement des péages

L'article L. 121-2 du Code de la route prévoit que le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule est responsable pécuniairement des infractions à la réglementation sur le stationnement des véhicules ou sur l'acquiescement des péages pour lesquelles seule une peine d'amende est encourue.

Cette dernière exigence exclut, de fait, l'infraction de stationnement dangereux (C. route, art. R. 417-9) pour laquelle, outre la peine principale d'amende, la peine complémentaire de suspension du permis de conduire est encourue (Cass. crim., 2 nov. 2016, n° 15-87.166 ; Cass. crim., 31 oct. 2018, n° 18-82.003). En revanche, en vertu de cette même exigence, la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation trouve notamment à s'appliquer aux infractions de stationnement gênant (C. route, art. R. 417-10), de stationnement très gênant (C. route, art. R. 417-11) et de stationnement abusif (C. route, art. R. 417-12).

Si le véhicule est immatriculé au nom d'une personne morale, la responsabilité pécuniaire incombe à son représentant légal ou, solidairement, à ses « dirigeants de droit ayant une vocation égale à représenter la société » (Cass. crim., 11 juin 1992, n° 92-80.667, condamnation solidaire des deux gérants de la SARL propriétaire du véhicule). En cas de véhicule loué, la responsabilité pèse, dans les mêmes conditions, sur le locataire.

Le titulaire du certificat d'immatriculation peut néanmoins s'exonérer de cette « responsabilité pécuniaire » en établissant l'existence d'un cas de force majeure ou en fournissant des renseignements permettant d'identifier l'auteur véritable de l'infraction (C. route, art. L. 121-2). Ces renseignements doivent être apportés lors de la contestation qui s'effectue au moyen d'une requête en exonération (voir n° 1558) adressée au plus tard dans les quarante-cinq jours suivant la date d'émission de l'avis de contravention (Cass. crim., 20 mars 2002, n° 01-85.719, précisant que « les éléments fournis sur l'identité de l'auteur véritable de l'infraction (...) sont appréciés souverainement par les juges du fond » ; Cass. crim., 29 janv. 2019, n° 18-83.935, P+B, exonération du titulaire du certificat d'immatriculation au vu d'une facture attestant qu'aux jour et heure de l'infraction de stationnement très gênant, le véhicule était confié à une société pour un contrôle technique ; dans le même sens : Cass. crim., 29 janv. 2019, n° 18-83.943). Ils ne sont assujettis à aucun formalisme particulier (Cass. crim., 13 déc. 2016, n° 16-81.105).

Toutefois, à elle seule, la désignation de l'auteur de l'infraction, donc du conducteur, ne permettra pas forcément d'échapper au paiement de l'amende, notamment lorsque la personne désignée conteste à son tour l'infraction. Dans cette hypothèse, il appartient au juge de déterminer, au vu des éléments qui lui sont présentés, s'il convient de prononcer sa relaxe ou, au contraire, sa condamnation au titre de sa responsabilité pénale. En cas de relaxe, c'est la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation qui sera retenue. Et lorsque la culpabilité de la personne désignée est

retenue, il appartient au juge de s'expliquer sur les éléments du dossier établissant l'imputabilité de la contravention (Cass. crim., 31 mai 2023, n° 22-86.586).

Le titulaire du certificat d'immatriculation ou, s'agissant des véhicules détenus par des personnes morales, le représentant légal devra également être en mesure d'établir qu'il n'avait pas le contrôle et la garde du véhicule au moment de la constatation de l'infraction (Cass. crim., 5 juin 2019, n° 18-82.408, confirmant la condamnation du représentant légal d'une société de location de véhicules qui avait pourtant procédé à la désignation du dernier locataire du véhicule, lequel reconnaissait le stationnement très gênant, au motif qu'à l'heure de constatation de la contravention, le véhicule avait été restitué et n'était plus loué).

Il a par ailleurs été jugé qu'un même stationnement interdit (dangereux, gênant, très gênant, abusif, etc.), quelle qu'en soit la durée, ne pouvait donner lieu qu'à une seule poursuite, celle-ci étant éteinte par le paiement effectué au titre du dernier avis de contravention (Cass. crim., 30 janv. 2018, n° 17-83.558 et suivants ; Cass. crim., 5 mars 2019, n° 18-83.640). Il en va différemment des infractions au stationnement payant qui peuvent être verbalisées et poursuivies pour chaque nouvelle tranche de dépassement de la durée maximale de stationnement autorisée (Cass. crim., 9 févr. 1994, n° 93-84.107).

Arrêt et stationnement. — L'article L. 121-2 du Code de la route vise les infractions à la réglementation sur le stationnement des véhicules, ce qui semble exclure celles relatives à l'arrêt des véhicules. Selon cette lecture, s'agissant de ces dernières, les poursuites devraient être dirigées contre l'auteur de l'infraction (le conducteur), et non contre le titulaire du certificat d'immatriculation. Cela semble logique puisque l'arrêt implique la présence du conducteur aux commandes ou à proximité du véhicule, contrairement au stationnement (C. route, art. R. 110-2 ; Cass. crim., 11 juill. 2017, n° 17-80.353).

Il convient néanmoins de rester prudent car la Cour de cassation ne s'est pas encore prononcée sur ce point. Il lui appartiendra donc de trancher à l'occasion d'un prochain contentieux qui ne manquera pas de se présenter puisque de nombreux avis de contravention pour arrêt gênant ou très gênant sont adressés au titulaire du certificat d'immatriculation.

Contestation de l'infraction. — Lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation conteste (voir n° 1557) la disposition (arrêté municipal ou préfectoral) réglementant le stationnement à un emplacement donné en le rendant payant ou réservé, le juge est tenu d'en vérifier l'existence et la régularité (Cass. crim., 3 nov. 2016, n° 13-87.231, à propos d'un emplacement payant ; Cass. crim., 29 nov. 2022, n° 22-82.553, à propos d'un emplacement réservé).

Par ailleurs, et pour être complet sur ce point, cette disposition réglementaire doit être complétée par la signalisation réglementaire (panneau ou marquage au sol) de la prescription sur le lieu concerné (C. route, art. R. 411-25).

Remarque

La disposition de l'article L. 121-2 du Code de la route (ex-article L. 21-1) n'est pas contraire à la Convention européenne des droits de l'Homme, la présomption qu'elle institue souffrant la preuve contraire et laissant donc entiers les droits de la défense (Cass. crim., 10 mai 2000, n° 00-80.985).

1579

Délégation de pouvoirs du chef d'entreprise à un subordonné

Si, en principe, le chef d'entreprise assume personnellement la responsabilité des infractions qui lui incombent en droit, cette responsabilité peut être déléguée lorsqu'il s'agit d'entreprises importantes et hiérarchisées ou géographiquement dispersées (voir n° 1240).

En application d'une telle délégation, ont été relaxés des chefs d'entreprise poursuivis pour :

- absence de triangle de présignalisation à bord d'un véhicule (CA Paris, 30 nov. 1961, BT 1962, p. 108) ;
- pneus lisses (CA Paris, 3 mai 1967, BT 1967, p. 217 ; CA Paris, 9 nov. 1972, BT 1972, p. 439 ; voir également Cass. crim., 20 mai 1969, BT 1969, p. 275, cassation d'un arrêt pour n'avoir pas répondu à l'argument tiré par le chef d'entreprise d'une délégation à un préposé qualifié) ;
- défaut de visite technique (CA Paris, 31 janv. 1974, BT 1974, p. 127 ; TGI Seine, 16 nov. 1966, BT 1967, p. 84).

En revanche, des présidents de société poursuivis pour défaut de visite technique ou absence des feux réglementaires ont été condamnés, dans un cas au motif que l'entreprise n'était pas « d'une importance telle que le directeur ne puisse assurer le fonctionnement de ses divers services administratifs » (Cass. crim., 3 janv. 1964, BT 1964, p. 56), dans l'autre parce qu'il se contentait d'affirmations et ne prouvait pas, « par exemple par la production de contrats de travail ou de notes de service dûment émargées par leurs destinataires », la réalité de la délégation alléguée (CA Paris, 7 oct. 1972, BT 1972, p. 385 ; même sens : Cass. crim., 2 oct. 1985, n° 82-92.125, BT 1986, p. 280).

Quoi qu'il en soit, le délégataire ne peut être qu'un *opérateur*, dirigeant effectivement un établissement ou un chantier. Le chef d'entreprise ne peut pas se décharger valablement de sa responsabilité pénale sur un *fonctionnel* exerçant son activité au siège de l'entreprise, tel un *responsable sécurité* (Cass. crim., 2 févr. 1993, n° 92-80.672).

1580

Paiement par les employeurs des amendes encourues par leurs préposés

L'amende, comme toute peine, est personnelle. Elle frappe, en principe, l'auteur même du fait incriminé et ne peut être mise à la charge du civilement responsable.

Néanmoins, des textes spéciaux admettent à titre exceptionnel que l'amende puisse frapper le commettant pour l'infraction commise par son préposé. Tel est le cas de l'article L. 121-1 du Code de la route, ainsi conçu :

« Le conducteur d'un véhicule est responsable pénalement des infractions commises par lui dans la conduite dudit véhicule.

Toutefois, lorsque le conducteur a agi en qualité de préposé, le tribunal pourra, compte tenu des circonstances de fait et des conditions de travail de l'intéressé, décider que le paiement des amendes de police prononcées en vertu du présent code sera en totalité ou en partie à la charge du commettant si celui-ci a été cité à l'audience. »

Il s'agit là, soulignons-le bien, d'une situation différente de celle engendrée par les articles du Code de la route instaurant une « coresponsabilité pénale », qui font planer sur l'employeur la menace d'une condamnation *personnelle*, notamment pour excès de vitesse (voir n° 1575). Ici, la peine est infligée au conducteur et la condamnation inscrite à son casier judiciaire, le commettant s'en voyant seulement imputer la charge pécuniaire.

L'application des dispositions de l'article L. 121-1, alinéa 2, du Code de la route ne constitue pour le juge qu'une simple faculté. Dans ces conditions, un prévenu est irrecevable à reprocher à un jugement d'avoir mis son commettant hors de cause (Cass. crim., 11 juill. 1978, n° 78-90.340).

L'article précité devant être interprété restrictivement, le tribunal ne peut mettre à la charge de l'employeur *cité à l'audience* que des amendes de police, c'est-à-dire des

amendes n'excédant pas 3 000 € infligées en matière de contraventions (C. pén., art. 131-13) (CA Bordeaux, 29 mars 1960, BT 1960, p. 163).

D'autre part, le paiement de l'amende encourue par le conducteur ne peut être reporté sur son employeur sans motif valable. **Le juge doit constater que l'infraction a été provoquée par un ordre du commettant ou par les conditions de travail du conducteur.** Si la contravention est sans rapport avec les instructions du commettant ou les conditions de travail du conducteur, l'amende doit rester intégralement à la charge de celui-ci (voir au sujet d'une surcharge dont le conducteur du véhicule a été déclaré personnellement responsable : CA Paris, 3 nov. 1970, BT 1970, p. 377).

Jugé que l'article L. 121-1 du Code de la route n'apporte nulle dérogation à l'article 1384 du Code civil (devenu article 1242 du Code civil ; voir remarque ci-après) qui rend les commettants responsables des dommages causés par leurs préposés. En conséquence, c'est à bon droit que l'employeur est poursuivi comme civilement responsable des frais et dépens sur la base de cet article (CA Paris, 30 mars 1973, BT 1973, p. 168), étant observé que dans ce cas il dispose théoriquement d'un recours contre son préposé, alors qu'il n'en va pas de même lorsque l'amende et les frais sont mis à sa charge personnelle par application de l'article L. 121-1 précité.

Amende infligée au dirigeant d'une société. — Une personne morale ne peut être déclarée civilement responsable de son dirigeant légal que s'il est relevé l'existence d'un lien de préposition entre elle et lui (Cass. crim., 24 janv. 1983, n° 82-91.555 ; CA Paris, 19 oct. 1983 ; CA Paris, 3 janv. 1985 ; CA Paris, 27 nov. 1986, n° 5480/86). Par ailleurs, se rend coupable d'abus de biens sociaux le président-directeur général qui, condamné personnellement pour infractions en matière de mise en circulation et d'équipement des véhicules, fait payer les amendes correspondantes par sa société (Cass. crim., 3 févr. 1992, n° 90-85.431, BTL 1992, p. 429).

Remarque

Depuis le 1^{er} octobre 2016, date d'entrée en vigueur des dispositions de l'ordonnance du 10 février 2016 portant réforme du droit des contrats, du régime général et de la preuve des obligations, l'article 1384 du Code civil est renuméroté article 1242 du Code civil (Ord. n° 2016-131, 10 févr. 2016, JO 11 févr.).

1581

Infractions résultant de la circulation d'un véhicule à délégation de conduite (véhicule autonome)

Le régime de responsabilité pénale des véhicules à délégation de conduite (véhicule DPTC) (voir n° 1457) est prévu par les articles L. 123-1 et suivants du Code de la route, insérés par l'ordonnance du 14 avril 2021 relative au régime de responsabilité pénale applicable en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite et à ses conditions d'utilisation (Ord. n° 2021-443, 14 avr. 2021, JO 15 avr. 2021).

Ces articles reprennent les règles établies par les articles 2-1 et 2-2 de l'ordonnance du 3 août 2016 relative à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques (voir n° 1463).

a) Responsabilité pécuniaire du constructeur

L'article L. 123-1 du Code de la route exonère le constructeur des infractions « résultant d'une manœuvre d'un véhicule dont les fonctions de conduite sont déléguées à un système de conduite automatisé, lorsque ce système exerce, au moment des faits, le contrôle dynamique du véhicule », en

CHAPITRE 3

Autres dispositions fiscales

SOMMAIRE

Taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises	1720	Taxes locales sur la circulation des véhicules de transport de marchandises	1722
Taxe alsacienne sur les véhicules de transport de marchandises	1721	Prime au rétrofit électrique	1723

1720

Taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises

Modifiant le Code des douanes, l'article 153 de la loi de finances pour 2009 avait institué une taxe sur les véhicules de transport de marchandises, dite écotaxe « poids lourds » ou péage de transit « poids lourds » (C. douanes, art. 269 et s., insérés par L. fin. n° 2008-1425, 27 déc. 2008, art. 153, JO 28 déc.).

Il s'agissait d'une taxe kilométrique pesant sur les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes circulant sur le réseau routier taxable.

Cette taxe, dont la mise en œuvre était suspendue depuis l'année 2014 (voir ci-après), a finalement été abrogée par l'article 34 de la loi de finances pour 2017 (L. fin. n° 2016-1917, 29 déc. 2016, art. 84, JO 30 déc.); elle n'aura jamais été appliquée.

Mise en œuvre de la taxe. — Initialement fixée au 31 décembre 2011, la date de mise en œuvre de la taxe sur les véhicules de transport de marchandises a été reportée à de nombreuses reprises. Si les premiers reports trouvaient leur cause dans les difficultés techniques générées par la mise en place du dispositif, les derniers reports ont résulté de la lutte menée par ses opposants. On se remémorera le mouvement de protestation des « bonnets rouges » apparu au cours de l'année 2013 en réaction à l'annonce de la mise en œuvre de la taxe au 1^{er} janvier 2014.

Alors que la taxe sur les véhicules du transport de marchandises devait finalement entrer en vigueur dans les « premiers mois de 2015 », la Ministre de l'Écologie et le Secrétaire d'État aux transports ont annoncé, jeudi 9 octobre 2014, la suspension *sine die* du dispositif.

Cette décision est intervenue sous la pression des organisations professionnelles du transport routier et de la logistique qui, quelques jours plus tôt, avaient décidé l'organisation d'actions revendicatives visant à obtenir le retrait de la mesure.

Ce report de l'entrée en vigueur de la taxe « à une date indéterminée » a pris fin avec l'abrogation du dispositif par la loi de finances pour 2017.

1721

Taxe alsacienne sur les véhicules de transport de marchandises**Remarque**

À compter du 1^{er} janvier 2024, le cadre juridique de la taxe alsacienne sur la circulation des véhicules de transport de marchandises relèvera de l'ordonnance n° 2023-661 du 26 juillet 2023, au même titre que les taxes régionales et départementales sur l'utilisation par les poids lourds de certaines voies du domaine public routier (voir n° 1722). À cette même date, l'ordonnance n° 2021-659 du 26 mai 2021, qui fait l'objet des présents développements, sera abrogée.

L'ordonnance du 26 juillet 2023 reprend les dispositions de l'ordonnance du 26 mai 2021 en les précisant et en prenant en compte les règles européennes révisées relatives à la taxation des véhicules pour l'utilisation des infrastructures routières (Dir. CE n° 1999/62, 17 juin 1999, JOCE 29 juill. 1999, n° L 187 [directive Eurovignette], mod. par Dir. UE n° 2022/362, 24 févr. 2022, JOUE 4 mars, n° L 69).

Une ordonnance du 26 mai 2021 confère à la Collectivité européenne d'Alsace (CeA) la compétence pour instaurer une taxe assise sur la circulation des véhicules lourds de transport de marchandises empruntant le réseau routier alsacien (Ord. n° 2021-659, 26 mai 2021, JO 27 mai). Elle a été ratifiée par une loi du 28 février 2022 qui l'a également modifiée (L. n° 2022-269, 28 févr. 2022, JO 1^{er} mars).

L'ordonnance fixe le cadre juridique de la taxe et laisse à la collectivité territoriale le soin d'en préciser les paramètres, notamment :

- le poids total en charge autorisé des véhicules taxables ;
- la consistance du réseau routier taxable ;
- les taux kilométriques de la taxe ;
- les catégories de véhicules taxables ;
- les majorations et réductions du montant de la taxe ;
- les exonérations ;
- les modalités de déclaration des véhicules taxables et de mise à disposition de l'équipement électronique embarqué.

L'objectif avoué de l'ordonnance est le rééquilibrage des flux de transport routier de marchandises entre l'Alsace et les territoires allemands limitrophes où s'applique la taxe kilométrique sur les véhicules de plus de 12 tonnes (LKW-Maut).

Le texte s'inscrit en outre dans le contexte du transfert des routes nationales à la Collectivité européenne d'Alsace et du renforcement des politiques publiques menées pour lutter contre le changement climatique.

La taxe entrera en vigueur à la date fixée par la Collectivité européenne d'Alsace, au plus tard le 27 mai 2027.

Concertation sur la taxe. — L'ordonnance du 26 mai 2021 prévoit que préalablement à la mise en œuvre de la taxe, la Collectivité européenne d'Alsace devra procéder à la consultation des principales organisations professionnelles du transport routier de marchandises.

Afin de faciliter cette concertation, la loi du 28 février 2022 précitée a créé un comité réunissant le président de la Collectivité européenne d'Alsace, le président de l'Eurométropole de Strasbourg et les présidents des conseils départementaux des départements limitrophes. Ce comité se réunira une fois par an jusqu'à la mise en œuvre de la taxe (L. n° 2022-269, 28 févr. 2022, préc.).

Remarque

Le président de la Collectivité européenne d'Alsace a indiqué que la taxe pourrait être instaurée en 2025.

a) Véhicules taxables

La taxe s'applique aux véhicules lourds de transport routier de marchandises dont le poids total en charge autorisé (PTAC) ou le poids total roulant autorisé (PTRA) excède la valeur fixée par la Collectivité européenne d'Alsace. Cette valeur est comprise entre 3,5 tonnes et moins de 12 tonnes.

Ainsi, selon ce qui sera décidé par la Collectivité européenne d'Alsace, la taxe pourra concerner, par exemple :

- les véhicules de plus de 3,5 tonnes ;
- ou les véhicules de plus de 7,5 tonnes ;
- ou encore les véhicules de 12 tonnes et plus.

b) Réseau routier taxable

Le réseau routier taxable se compose :

- des autoroutes non-concédées ;
- des routes supportant un trafic moyen journalier excédant neuf cents véhicules de transport de marchandises ;
- et des routes susceptibles de supporter un report significatif de trafic.

La consistance exacte de ce réseau sera déterminée par la Collectivité européenne d'Alsace.

c) Montant de la taxe

Le montant de la taxe dépend de la distance parcourue, du poids ou du nombre d'essieux des véhicules et de leur classe d'émission EURO.

Le taux kilométrique de la taxe est fixé de manière à ce que les recettes générées n'excèdent pas les coûts d'infrastructure imputables aux véhicules assujettis. Ce taux peut être modulé en fonction du véhicule et de la période, et majoré pour tenir compte des coûts générés par la pollution.

Les paramètres relatifs au montant de la taxe seront également déterminés par la Collectivité européenne d'Alsace.

d) Constatation de la taxe

Les véhicules taxables sont préalablement déclarés puis équipés d'un équipement électronique embarqué qui assure la collecte et la transmission des données relatives à la taxe. S'ensuit l'envoi d'un avis de paiement au redevable de la taxe, c'est-à-dire au propriétaire du véhicule ou, le cas échéant, au locataire ou sous-locataire.

Les modalités de déclaration des véhicules et de mise à disposition de l'équipement électronique embarqué seront, là encore, déterminées par la Collectivité européenne d'Alsace.

Redevables occasionnels. — La loi du 28 février 2022 précitée a ajouté une procédure alternative pour les redevables occasionnels de la taxe. Plutôt que de se doter d'un équipement électronique embarqué, ceux-ci pourraient opter pour une solution dite de *ticketing*. La taxe pourrait ainsi être déclarée et payée préalablement à la réalisation du trajet via une plateforme électronique (Ord. n° 2021-659, 26 mai 2021, préc., mod. par L. n° 2022-269, 28 févr. 2022, préc.).

e) Infractions à la taxe

D'une manière générale, le non-respect des dispositions régissant la taxe alsacienne sur les véhicules de transport de marchandises est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe (1 500 € au maximum). Étant précisé qu'au-delà de cinq infractions sur une période de douze mois, l'infraction devient un délit puni d'une amende maximale de 7 500 €.

Plus spécifiquement, les deux infractions suivantes sont punies d'une amende de 7 500 € :

- la manipulation de l'équipement électronique embarqué visant à éluder le paiement de la taxe ;
- la falsification des documents de bord nécessaires pour déterminer la catégorie ou la classe d'émission Euro du véhicule.

Les procès-verbaux de constatation des infractions à la taxe alsacienne sur les véhicules de transport de marchandises peuvent être dressés par :

- les officiers et des agents de police judiciaire ;
- les agents de la Collectivité européenne d'Alsace (CEA) assermentés et agréés ;
- les agents des douanes et des droits indirects et les contrôleurs des transports terrestres.

Mentions du procès-verbal d'infraction. — Un arrêté du 11 avril 2022 fixe les mentions du procès-verbal de constatation des infractions à la taxe alsacienne sur les véhicules de transport de marchandise (A. 11 avr. 2022, NOR : TRAT2208208A, JO 15 mai).

En application de l'article 137 de la loi « Climat et résilience » du 22 août 2021 (L. n° 2021-1104, 22 août 2021, art. 137, JO 24 août), les régions et les départements volontaires pourront décider d'instituer à compter du 1^{er} janvier 2024 une contribution spécifique assise sur la circulation des véhicules lourds de transport routier de marchandises, nommée « taxe sur l'utilisation par les poids lourds de certaines voies du domaine public routier ».

L'objectif est de permettre une meilleure prise en compte des coûts liés à l'utilisation des infrastructures routières et des

externalités négatives du transport routier de marchandises (pollution de l'air, pollution sonore, émissions de CO₂).

Le cadre juridique pour la mise en place de cette taxe locale a été fixé par une ordonnance du 26 juillet 2023 dont les dispositions entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2024 (Ord. n° 2023-661, 26 juill. 2023, JO 27 juill.). Il fait l'objet :

- des articles L. 3333-11 et suivants du Code général des collectivités territoriales ;
- et des articles L. 421-186 et suivants du Code des impositions sur les biens et services.

Ces articles fixent les principales règles pour l'établissement de la taxe et laissent aux collectivités territoriales le soin d'en préciser les paramètres et modalités, notamment :

- le poids total en charge autorisé des véhicules taxables ;
- la consistance du réseau routier taxable ;
- le montant de la taxe (en euros par kilomètre) ;
- les modulations, majorations et réductions du montant de la taxe ;
- les exonérations ;
- les modalités de constatation de la taxe, de déclaration des véhicules taxables et de mise à disposition de l'équipement électronique embarqué.

L'ordonnance du 26 juillet 2023 prend en compte les règles européennes révisées relatives à la taxation des véhicules pour l'utilisation des infrastructures routières (Dir. CE n° 1999/62, 17 juin 1999, JOCE 29 juill. 1999, n° L 187 [directive Eurovignette], mod. par Dir. UE n° 2022/362, 24 févr. 2022, JOUE 4 mars, n° L 69).

Remarque

Ces dispositions trouvent également à s'appliquer à la taxe alsacienne sur le transport routier de marchandises (voir n° 1721). À ce titre, au 1^{er} janvier 2024, elles viendront remplacer l'ordonnance du 26 mai 2021 relative aux modalités d'instauration d'une taxe sur le transport routier de marchandises recourant à certaines voies du domaine public routier de la Collectivité européenne d'Alsace (Ord. n° 2021-659, 26 mai 2021, JO 27 mai).

a) Véhicules taxables

La taxe sur l'utilisation par les poids lourds de certaines voies du domaine public routier s'applique aux véhicules lourds de transport routier de marchandises dont la masse en charge maximale techniquement admissible (PTAC ou PTR) excède la valeur fixée par la collectivité territoriale. Cette valeur est comprise entre 3,5 tonnes et moins de 12 tonnes.

Ainsi, selon ce qui sera décidé, la taxe pourra concerner, par exemple :

- les véhicules de plus de 3,5 tonnes ;
- ou les véhicules de plus de 7,5 tonnes ;
- ou encore les véhicules de 12 tonnes et plus.

Remarque

Quelle que soit la valeur initialement retenue, à compter du 26 mars 2027, la taxe devra s'appliquer aux véhicules de transport routier de marchandises de plus de 3,5 tonnes (Ord. n° 2023-661, 26 juill. 2023, art. 1^{er}, JO 27 juill.).

b) Réseau routier taxable

Le réseau routier taxable se compose :

- s'agissant des régions, des routes nationales mises à leur disposition qui sont susceptibles de supporter un report

significatif de trafic routier en provenance des voies dont l'usage donne lieu à un péage, à une taxation ou à tout autre prélèvement ;

- s'agissant des départements, des routes relevant de leur domaine public routier (routes nationales transférées et routes départementales) susceptibles de supporter un report significatif de trafic depuis les voies soumises à une taxe régionale ;
- s'agissant de la Collectivité européenne d'Alsace (CeA) :
 - des autoroutes non-concédées,
 - des routes nationales supportant un trafic moyen journalier excédant 900 véhicules de transport de marchandises,
 - et des routes départementales susceptibles de supporter un report significatif de trafic.

Compte tenu de ces règles, la consistance exacte du réseau taxable sera déterminée par la collectivité territoriale.

Remarque

La liste des routes nationales mises à disposition des régions ou transférées aux départements est précisée dans une décision du ministre chargé des transports du 4 janvier 2023 (Déc 4 janv. 2023, NOR : TRET2236986S, JO 8 janv.).

c) Montant de la taxe

Le montant de la taxe dépend de la distance parcourue sur les sections de tarification, des caractéristiques techniques des véhicules et de leur classe d'émissions de dioxyde de carbone.

Les règles de tarification permettent de prendre en compte les coûts des infrastructures routières (construction et usage), mais également les coûts externes, et plus spécifiquement des coûts générés par la pollution atmosphérique, la pollution sonore et les émissions de dioxyde de carbone.

Les paramètres relatifs au montant de la taxe seront également déterminés par la collectivité territoriale.

d) Constatation de la taxe

Les véhicules taxables sont préalablement déclarés puis équipés d'un équipement électronique embarqué qui assure la collecte et la transmission des données relatives à la taxe. S'ensuit l'envoi d'un avis de paiement au redevable de la taxe, c'est-à-dire au propriétaire du véhicule ou, le cas échéant, au locataire ou sous-locataire.

Les modalités de déclaration des véhicules et de mise à disposition de l'équipement électronique embarqué seront, là encore, déterminées par la collectivité territoriale.

Redevables occasionnels. — Une dispense de l'obligation de disposer d'un équipement électronique embarqué peut être prévue pour les redevables occasionnels. Le cas échéant, la taxe est déclarée et payée préalablement à la réalisation du trajet via une plateforme électronique.

e) Infractions à la taxe

D'une manière générale, le non-respect des dispositions régissant la taxe est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe (1 500 € au maximum). Étant précisé qu'au-delà de cinq infractions sur une période de douze mois, l'infraction devient un délit puni d'une amende maximale de 7 500 € (CGCT, art. L. 3333-31).