

Domaine du droit privé des transports. Contrat de transport

Fiche

1

Objectifs Savoir ce qu'est le droit des transports. Le distinguer de contrats proches mais dont le régime juridique sera différent.

Prérequis Aucun.

Mots-clefs Contrat de transport, commissionnaire, auxiliaire de transport, mandataire, transitaire, location de véhicule avec chauffeur, prestation logistique.

1. Le contrat de transport

Il n'existe pas de véritable définition légale du contrat de transport. Le code des transports, dans sa 1^{re} partie, a beau comporter un chapitre intitulé « Les contrats de transport de marchandise », le seul texte qui précise la notion est l'article L 1432-2 qui dispose que « tout contrat de transport public de marchandise précise : 1° la nature et l'objet du transport ; 2° les modalités d'exécution du service, tant en ce qui concerne le transport proprement dit que les conditions d'enlèvement et de livraison des objets transportés ; 3° les obligations respectives de l'expéditeur, du commissionnaire, du transporteur et du destinataire ; 4° le prix du transport ainsi que celui des prestations accessoires prévues. »

Il ne s'agit pas vraiment d'une définition permettant de qualifier précisément les contrats créés par la pratique, puisque le texte se contente d'indiquer ce que devrait être le contenu d'un contrat de transport. Il manque les critères qui permettraient de distinguer le contrat de transport *stricto sensu* de contrats proches mais dont le régime juridique sera parfois fort différent. De même, l'article L 1411-1 du même code définit le commissionnaire de transport et l'auxiliaire de transport en préambule aux conditions d'accès aux professions du transport public, mais ne parle pas du transporteur.

C'est donc du côté de la jurisprudence et de la doctrine qu'il faut rechercher une définition du contrat de transport. Les auteurs retiennent majoritairement trois critères pour différencier le contrat de transport d'autres contrats : déplacement, par un professionnel, qui est indépendant.

Le contrat de transport est celui qui a pour **objet principal le déplacement de la marchandise ou de la personne**. Déplacer est à prendre au sens propre : mouvoir physiquement la marchandise en utilisant un matériel adapté à ce transport. Par contre, peu importe le mode de transport utilisé (terrestre, aérien, maritime, fluvial) ou le type de moyen de transport : semi-remorque mais aussi triporteur ou pousse-pousse, airbus A380 mais aussi ballon dirigeable, navire porte-conteneurs mais aussi vedette touristique. De même, peu importe la distance parcourue (20 000 km ou 500 m : ce sera tout de même un déplacement) ou le fait que la marchandise ou la personne revienne à son point de départ (voyage aller-retour pour un passager).

Le transport est **exécuté par un transporteur professionnel**. Cela implique trois choses.

- Le contrat de transport ne concerne que le transport pour **compte d'autrui** (le transport public) et exclut le transport pour compte propre (le transport privé) qui est celui fait par une personne pour elle-même (l'industriel qui livre ses marchandises avec ses propres véhicules).
- Le contrat de transport ne concerne que le transport **fait contre rémunération**. Il exclut le transport effectué à titre gratuit (un automobiliste acceptant de transporter un auto-stoppeur). De même, il exclut le transport effectué à titre occasionnel, même si son bénéficiaire paye une participation aux frais de transport (automobiliste pratiquant le covoiturage et demandant une participation aux frais). Dans cette dernière hypothèse, il est important que celui qui transporte ne tire pas son revenu de cette activité et que le montant payé reste un simple partage des frais.
- L'activité de transport est une **activité commerciale** par nature (art. L 110-1 5° du code de commerce) et le contrat de transport est un contrat commercial. Le transporteur est considéré comme un commerçant s'il fait de cette activité sa profession habituelle (art. L 121-1 c. de commerce). Il doit être immatriculé au registre du commerce et des sociétés.

Le transporteur professionnel doit en outre s'immatriculer sur un registre spécifique. L'art. L 1421-1 c. des transports pose cette obligation pour le transport de personnes. L'art. L 1422-1 c. des transports permet de créer cette obligation pour le transport de marchandises. Elle est matérialisée, pour le transport routier par exemple, dans un décret du 30 août 1999.

Le transporteur est un professionnel **indépendant**. Cette indépendance se matérialise par le fait que c'est lui qui va maîtriser l'opération de déplacement : il est libre de choisir le matériel adapté, ainsi que l'itinéraire à suivre, d'organiser le chargement du moyen de transport (répartir les masses, arrimer...). Bien entendu, son client peut réduire cette liberté par des instructions précises données dans le contrat (heure impérative de chargement ou de livraison, contraintes spécifiques sur la marchandise qui vont imposer un type de matériel). Mais, malgré ces contraintes, la convention sera un contrat de transport chaque fois que le professionnel aura la maîtrise de l'exploitation du conducteur et du véhicule.

2. Les contrats voisins qui ne sont pas des contrats de transport

Les critères présentés ci-dessus vont permettre de distinguer le contrat de transport d'autres contrats, souvent proches par leur objet et leurs effets, mais qui se verront appliquer d'autres règles que celles du contrat de transport *stricto sensu*. Le transporteur ne doit pas être confondu avec :

- **Le mandataire**

Le mandat est le contrat par lequel une personne (le mandant) donne pouvoir à une autre personne (le mandataire) d'accomplir des actes juridiques en son nom. Le mandataire **agit pour le compte de son mandant**. Il est transparent : ce n'est pas lui qui est directement engagé par les contrats qu'il passe mais c'est le mandant.

- **L'auxiliaire de transport**

L'article L 1411-1 du code de transport définit l'auxiliaire de transport comme une personne qui concourt « à l'opération de transport sans toutefois l'exécuter, ni fournir les moyens d'exécution [...] ». Il ne s'agit donc pas d'un transporteur car il ne déplace pas la marchandise. On classe dans cette définition légale, nouvelle en droit français, ce que la pratique appelle un « **transitaire** ». Ce dernier vocable est très utilisé par

les professionnels alors qu'il n'en existe aucune définition légale. C'est un « simple intermédiaire chargé d'assurer la continuité entre deux transports distincts, dans le cadre des instructions de son mandat » (CA Grenoble, 13 février 2003). Selon le *Vocabulaire juridique* Capitant, il « accomplit les opérations juridiques et matérielles nécessitées par le passage des marchandises en transit ».

Seront aussi à classer parmi les auxiliaires de transport : les courtiers fluviaux (L 4441-1 code des transports : il met en rapport les donneurs d'ordre et les transporteurs fluviaux), les agents de handling en transport aérien (il prépare, réceptionne et manutentionne les envois sur l'aéroport).

Ces opérateurs sont des mandataires classiques : ils agissent pour le compte de leur client et non pas en leur propre nom. C'est ce qui va permettre de les distinguer des commissionnaires de transport.

- **Le commissionnaire de transport**

Le contrat de commission se différencie du contrat de transport car il porte sur **l'organisation** du transport, c'est-à-dire une prestation intellectuelle. Le commissionnaire ne voit pas et ne touche pas la marchandise. Le transporteur, au contraire, la déplace physiquement à l'aide des moyens appropriés.

Le commissionnaire se rapproche du mandataire car il passe des contrats pour son client. Mais, à la différence du mandataire classique présenté ci-dessus, **il agit en son propre nom** : c'est lui qui est engagé par les contrats qu'il passe. Il n'est pas transparent et il s'interpose juridiquement entre son client et les prestataires qu'il choisit pour effectuer le transport.

Dans la pratique, de nombreuses opérations de transport sont difficilement classables dans l'une ou l'autre catégorie. C'est, par exemple, le cas d'une entreprise affichant les deux activités dans ses documents commerciaux. Elle accepte un fret et le client pense qu'elle va effectuer elle-même le transport. Elle décide finalement de sous-traiter le déplacement à un confrère. La qualification retenue (transporteur ou commissionnaire) peut s'avérer importante car les règles applicables à chacun de ces acteurs, parfois proches, connaissent aussi quelques différences importantes (voir fiche n° 22).

- **Le loueur de véhicule**

Le contrat de **location de véhicule sans chauffeur** ne pose pas de difficulté particulière car son objet n'est pas de déplacer une marchandise mais de fournir un moyen de transport. Son régime juridique sera celui de

la location sans qu'il ne puisse être confondu avec le transport. Le cas de la **location de véhicule avec conducteur** est plus délicat. Le critère de la distinction sera celui de l'indépendance du transporteur. Si l'entreprise qui fournit le conducteur et le véhicule (le loueur) conserve dans la réalité la maîtrise de l'organisation du travail de ces moyens, il s'agira d'un contrat de transport. Si, au contraire, l'exploitation des moyens est confiée au locataire (itinéraires, heures de chargement/déchargement...), il s'agira d'une location de véhicule avec chauffeur. L'intitulé de la convention peut être très clair et correspondre à la réalité de la prestation. Mais cette réalité peut être beaucoup plus ambiguë. C'est alors au juge, dans le cadre d'un contentieux, de rechercher qui, du loueur ou du locataire, assume réellement cette exploitation pour savoir s'il s'agit d'un contrat de transport ou d'un contrat de location de véhicule avec chauffeur.

La situation sera proche dans le cas d'un **contrat d'affrètement de navire** (une **charte-partie**), qui sera différent du contrat de transport maritime *stricto sensu*. Le fréteur (le loueur) met à disposition de l'affrèteur (le locataire) un navire. Il existe trois types d'affrètement.

- Affrètement coque nue : le fréteur met le navire à disposition pour un temps donné, sans armement ni équipage. L'affrèteur en assure la gestion commerciale et maritime.
- Affrètement au voyage : le fréteur met le navire à disposition le temps d'un voyage donné. Le fréteur assure la gestion commerciale et maritime du navire.
- Affrètement à temps : le fréteur met le navire à disposition avec armement et équipage. Le fréteur garde la gestion maritime du navire et l'affrèteur en assure la gestion commerciale.

• Le tractionnaire

Ce mot est souvent utilisé par les professionnels alors qu'il ne renvoie à aucune définition légale. Il est utilisé pour désigner celui qui met un tracteur à la disposition d'un client pour tirer une remorque remise par ce client. L'opération s'analyse comme un contrat de transport au regard des marchandises chargées dans la remorque : le tractionnaire est un transporteur qui déplace ces marchandises.

• Le prestataire logistique

De nombreux prestataires étendent leur offre à des prestations logistiques plus complexes que le transport pur : entreposage de la marchandise, préparation de commande, gestion des retours... Il existe alors une

grande variété de situations dans laquelle il sera délicat de savoir s'il s'agit d'un simple déplacement de la marchandise, donc soumis au droit des transports, ou bien s'il s'agit d'un contrat d'entreposage (que le juriste appellera contrat de dépôt), voire d'un contrat complexe mêlant plusieurs prestations enchevêtrées.

Dès lors que l'entreposage de la marchandise est une **opération annexe au transport**, strictement nécessaire à ce dernier, il n'y aura pas de contrat de dépôt mais **uniquement un contrat de transport**. Le régime juridique applicable à l'opération sera celui du contrat de transport, y compris pendant les phases d'entreposage annexes. Ce sera le cas lorsque la marchandise est remise au transporteur avant son déplacement mais que l'objet principal du contrat est le déplacement. Il en sera de même lorsque le transporteur choisit de faire passer la marchandise sur un quai pour la transborder dans un autre véhicule, choisit de la grouper avec d'autres marchandises et la met en attente... Ce sera aussi le cas lorsque la marchandise n'a pas pu être remise au destinataire et est conservée par le transporteur en attente d'instructions du donneur d'ordre.

Par contre, dès lors que le **déplacement est accessoire à la phase d'entreposage** (courte distance, longue durée de stockage, entreposage demandé par le client et non nécessaire à l'exécution du transport, facturation séparée de l'entreposage...), il peut s'agir d'un contrat distinct du contrat de transport : un **contrat de dépôt**. Son régime juridique, qui dépasse le cadre de cet ouvrage, est alors différent (articles 1915 et suivants du code civil).

Dans d'autres cas, donneur d'ordre et prestataire conviennent de prestations complexes s'imbriquant les unes aux autres, en vue d'arriver à un résultat global : une **prestation logistique complète**. Transport, manutention, stockage, préparation de commande, conditionnement se mélangent dans un seul contrat qui, pour les parties, correspond à une réalité économique ignorant les catégories juridiques. Le juriste a alors deux solutions pour résoudre le problème.

Il peut considérer qu'il s'agit d'une **juxtaposition de contrats**, chacun ayant une existence autonome. Dans ce cas, si le litige intervient lors du déplacement, le droit des transports s'appliquera alors que, si le litige intervient lors d'une préparation de commande, c'est le droit du contrat d'entreprise (prestation de service classique) qui s'appliquera.

Il peut aussi considérer qu'un seul contrat englobe toute la prestation. Dans ce cas, c'est le droit de l'opération qui a un caractère principal qui

l'emportera et qui s'appliquera à tout le contrat. Les autres opérations seront considérées comme accessoires. **Un seul régime juridique, celui de l'opération principale, s'appliquera** quel que soit le moment de survenance du litige.

La tendance jurisprudentielle est de retenir la seconde solution : l'accessoire suit le principal. Le régime juridique qui s'appliquera à toute la prestation logistique sera celui de l'opération principale. Le juge va donc trancher au cas par cas, en fonction du contrat passé et des circonstances factuelles. Par exemple, si le déplacement est primordial et que le stockage est de courte durée, sans grande difficulté, le droit des transports s'appliquera à toute la prestation, même si le litige a son origine dans le stockage. La solution pourrait être contraire si le déplacement était considéré comme accessoire.

Cas pratiques

Dans les situations suivantes, indiquez la nature juridique du ou des contrats. Justifiez.

1. M. X demande à un voisin partant en vacances de transporter un carton de vêtements jusque chez sa sœur.
2. Un industriel sous-traite à un prestataire la gestion de ses produits finis. Ce dernier les récupère en sortie de chaîne de production, les charge dans ses véhicules pour les amener sur sa propre plateforme logistique, les stocke, prépare les commandes des clients de l'industriel et livre ceux-ci avec ses véhicules.
3. Un industriel réorganise son site de production. Il doit déplacer une presse industrielle très lourde d'un atelier à un autre. Il fait appel à une entreprise spécialisée qui devra vérifier les sols sur le parcours de la machine afin de s'assurer qu'ils supporteront le poids de celle-ci, démonter une partie de la toiture pour en permettre le passage, fournir une grue et déplacer la presse sur 80 mètres environ.
4. M. X offre à son fils une promenade en montgolfière à l'occasion de son anniversaire. Il fait appel à une entreprise vendant ce type de prestation.
5. Une entreprise charge des marchandises chez un industriel. Elle les décharge dans ses locaux, les met en attente et les recharge le soir dans le véhicule d'un sous-traitant qui les livrera à la destination finale.

Solutions

Dans chacune des situations, il faut vérifier si les différents critères du contrat de transport sont réunis : déplacement, à titre onéreux, par un professionnel indépendant.

- 1. Il y a bien déplacement d'une marchandise, mais il est à titre gratuit et n'est pas réalisé par un professionnel, c'est-à-dire quelqu'un tirant principalement son revenu de cette activité. Il n'y a donc pas de contrat de transport.*
- 2. Il n'est pas précisé que les parties ont souhaité deux contrats distincts : un de transport et un d'entreprise concernant le stockage et la préparation de commandes. Il n'est pas précisé non plus qu'elles ont exprimé une volonté claire pour qualifier ce contrat. Il s'agit d'une opération complexe, mêlant : des déplacements et de la logistique. Il ne semble pas possible de considérer les opérations logistiques comme de simples prestations annexes à un contrat de transport : le stockage n'est pas un simple passage à quai, la préparation de commande est une opération complexe indépendante du déplacement de la marchandise.*

Le juge ne découpera probablement pas l'opération globale en une suite de contrats juxtaposés. Il n'y aura pas deux contrats de transport (un pour le déplacement amont et un pour le déplacement aval), un contrat de dépôt concernant le stockage, un contrat d'entreprise concernant la préparation de commandes. Il ne recherchera pas lors de quelle phase le litige a pris sa source (déplacement, stockage, préparation) pour appliquer le régime juridique du contrat correspondant uniquement à cette phase.

Au contraire, le juge recherchera quelle est la prestation prépondérante et appliquera le régime juridique du contrat correspondant à l'ensemble de l'opération. Peu importe alors que le litige ait sa source lors d'une autre phase. Cette recherche se fera à partir de la volonté des parties si elle transparait, ou d'éléments factuels : longueur des déplacements (favorisant le contrat de transport) ou au contraire caractère accessoire du transport (faible distance, organisation simple et répétitive) par rapport à la logistique.

- 3. Il y a certes déplacement de la presse industrielle, mais il ne sera pas possible de le qualifier de transport. La distance à parcourir est en effet très courte (attention : ce seul critère ne suffit pas à exclure le contrat de transport) mais aussi le levage et la préparation de l'opération (vérification des sols, démontage et remontage du toit) sont prépondérants par rapport au simple déplacement. D'autant plus que celui-ci se fait sans quitter l'enceinte de l'entreprise. Il s'agira d'un contrat de manutention, c'est-à-dire d'entreprise.*