

LE CHARGEMENT ET LE DECHARGEMENT DES MARCHANDISES

LE CONTEXTE : UN ACCORD SOCIAL SIGNÉ LE 19 FÉVRIER 2022 ENTRE LES PARTENAIRES SOCIAUX



Soucieux de l'amélioration des conditions de travail des personnels de conduite dans les rapports avec les donneurs d'ordre et les clients finaux, les partenaires sociaux se sont engagés à demander aux services de l'Etat compétents la mise en place d'une commission mixte interministérielle, comprenant l'ensemble des parties prenantes aux réalisations des prestations de transports. Son objet : examiner les évolutions législatives et réglementaires dont la mise en place est nécessaire pour l'amélioration des conditions du travail des personnels de conduite, à l'instar des

réglementations récemment adoptées ou en cours d'adoption dans plusieurs Etats européens (Portugal, Espagne).

L'attractivité du métier de conducteur routier est un enjeu fort de notre économie dans un contexte de manque de main d'œuvre du secteur et de difficultés élevées de recrutement. L'amélioration des conditions de travail et la prévention de la pénibilité sont donc des leviers importants de cette attractivité, en particulier pour les jeunes et les femmes.

LE CONSTAT : UN CONTRAT TYPE QUI FIXE DES RÈGLES PRÉCISES MAIS QUI NE SONT PAS APPLIQUÉES



Le contrat de transport est une convention qui précise qu'un transporteur professionnel s'engage à transporter une personne ou une marchandise, d'un point A à un point B.

Toutes les relations entre un donneur d'ordre et un transporteur doivent être régies par une convention écrite. Les parties peuvent choisir de négocier ce contrat. A défaut, le contrat type transport sera applicable.

Le contrat type transport complète également la convention conclue entre les parties, en particulier si elle ne précise pas l'une des clauses obligatoires notamment les conditions d'exécution du transport, de l'enlèvement et de la livraison des objets transportés, le prix du transport et des prestations accessoires.

Le contrat type transport fixe clairement les conditions d'exécution de la prestation de transport et sa stricte

application serait de nature à répondre aux enjeux du CHARGEMENT/DECHARGEMENT. Mais, étant donné son caractère légal supplétif, les parties au contrat peuvent contractuellement y déroger,

contrairement à des dispositions d'ordre public qui fixent des règles impératives et obligatoires auxquelles les parties ne peuvent déroger, y compris par consentement mutuel.

LA DEMANDE : TRANSPOSER ET COMPLÉTER LES DISPOSITIONS DES ARTICLES 7 ET 11 DU CONTRAT TYPE DANS LE CODE DES TRANSPORTS, POUR LES RENDRE D'APPLICATION OBLIGATOIRE :



La responsabilité des dommages matériels survenus au cours des opérations de chargement, calage, arrimage, sanglage et de déchargement pèse sur celui qui les exécute. Dans tous les cas, le transporteur met en œuvre les moyens techniques de transfert propres au véhicule. Il est responsable des dommages résultant de leur fait.

Le transporteur fournit, à la demande du donneur d'ordre, des sangles en nombre suffisant, en bon état, conformes aux normes requises et adaptées à la nature et au conditionnement de la marchandise, tels qu'ils lui ont été décrits.

A/ Le chargement, calage, arrimage, sanglage et déchargement pour les envois égaux ou supérieurs à trois tonnes, effectués avec des véhicules de plus de 7,5 tonnes :

Le chargement, le calage et l'arrimage de la marchandise sont exécutés par l'expéditeur sous sa responsabilité.

Le transporteur fournit à l'expéditeur toutes indications utiles en vue d'une répartition équilibrée de la marchandise propre à assurer la stabilité du véhicule et le respect de la charge maximale par essieu.

Le transporteur vérifie que le chargement, le calage et l'arrimage ne compromettent pas la sécurité de la circulation. Dans le cas contraire, il doit demander qu'ils soient refaits dans des conditions satisfaisantes ou refuser la prise en charge de la marchandise.

Le transporteur procède, avant le départ, à la reconnaissance extérieure du chargement, du point de vue de la conservation de la marchandise. En cas de défectuosité apparente de nature à porter atteinte à cette conservation, il formule des réserves précises et motivées inscrites sur le document de transport. Si celles-ci ne sont pas acceptées, il peut refuser le transport.

Le transporteur est exonéré de la responsabilité résultant de la perte ou de l'avarie de la marchandise pendant le transport s'il établit que le dommage provient d'une défectuosité non apparente du chargement, du calage et de l'arrimage ou d'une défectuosité apparente pour laquelle il avait émis des réserves visées par le chargeur.

En cas de chargement de plusieurs envois dans un

même véhicule, le transporteur s'assure que tout nouveau chargement ne porte pas atteinte aux marchandises déjà chargées.

Le transporteur est exonéré de la responsabilité résultant de la perte ou de l'avarie de la marchandise due au chargement s'il prouve que le dommage a été provoqué par les opérations de chargement effectuées par l'expéditeur et qu'il a été empêché de procéder aux vérifications d'usage précitées en raison de contraintes imposées sur le site par l'expéditeur.

Le déchargement de la marchandise des envois



cumulés égaux ou supérieurs à 3 tonnes par point de livraison est exécuté par le destinataire sous sa responsabilité.

Les opérations de chargement et de déchargement des marchandises pour les envois égaux ou supérieurs à trois tonnes peuvent néanmoins être effectuées par le transporteur, dans le seul cas où avant la présentation effective du véhicule pour le chargement ou le déchargement, un contrat de prestation spécifique rémunéré le prévoit. Le contrat devra couvrir les seules opérations de chargement et de déchargement réalisées

Par dérogation, le chargement et le déchargement est autorisé dans les cas suivants :

- Transport de déménagements et garde-meubles.
- Transport en véhicules-citernes
- Transport de granulats ou de matériaux divers effectué avec des véhicules à benne basculante ou avec des véhicules équipés d'une grue ou d'autres dispositifs attachés au véhicule pour les opérations de chargement et de déchargement.
- Transport de véhicules roulants y compris véhicules accidentés, au moyen de portes voitures.
- Services de livraison de colis et services analogues consistant à collecter ou à livrer des envois de marchandises composés d'un petit nombre de colis pouvant être facilement manipulés par une seule personne.
- Transport exceptionnel

B/ Le chargement, calage, arrimage, sanglage et déchargement pour les envois inférieurs à trois tonnes, effectués avec des véhicules de plus de 7,5 tonnes :

Le transporteur exécute sous sa responsabilité les opérations de chargement, de calage, d'arrimage et de déchargement de l'envoi.

Elles s'effectuent, soit :

- Pour les établissements industriels et commerciaux, de même que pour les chantiers : dans leur enceinte, après que l'envoi a été amené par l'expéditeur au pied du véhicule ou jusqu'à ce qu'il soit déchargé au pied du véhicule, selon le cas ;
- Pour les commerces sur rue et les « points de proximité » : au seuil du magasin ;
- Pour les particuliers : au seuil de l'habitation.

Tout préposé de l'expéditeur ou du destinataire participant aux opérations de chargement, de calage, d'arrimage ou de déchargement est réputé agir pour le compte du transporteur et sous sa responsabilité.

Toute manutention de l'envoi en deçà ou au-delà des lieux visés ci-dessus est réputée exécutée pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire et sous leur responsabilité.

Les opérations de chargement, de calage, d'arrimage et de déchargement de l'envoi devront faire l'objet

pour un transport entre un point de distribution et un point de vente. Le contrat mentionnera les modalités d'exécution de la prestation. Il précisera notamment les conditions d'accessibilité à la zone de chargement et de déchargement et les mesures mises en œuvre par l'expéditeur et le destinataire pour garantir la sécurité de l'exécution de la prestation. A défaut de contrat de prestation, les opérations de chargement et de déchargement des marchandises sont interdites. Dans tous les cas, le chargement et le déchargement par un conducteur isolé est interdit.

d'un contrat de prestation spécifique rémunéré, ou d'une clause spécifique rémunérée dans le contrat de transport, qu'il soit effectué par du personnel autre que le conducteur ou qu'il soit effectué par le conducteur lui-même.

Le contrat mentionnera les modalités d'exécution de la prestation. Il devra préciser les conditions d'accessibilité à la zone de chargement et de déchargement et les mesures mises en œuvre par l'expéditeur et le destinataire pour garantir la sécurité de l'exécution de la prestation. En l'absence de formalisation écrite de cette prestation, on présume qu'il n'est pas conclu.

C/ Identification du véhicule et temps d'attente en vue du chargement ou du déchargement

Identification du véhicule :

A l'arrivée du véhicule transporteur sur les lieux de chargement ou de déchargement ou dans l'aire d'attente, même si elle est extérieure, le transporteur informe le représentant de l'établissement de chargement

ou de déchargement que son véhicule transporteur est à disposition pour effectuer l'une ou l'autre de ces opérations. L'heure de cette mise à disposition est immédiatement consignée par le transporteur sur le document de suivi, ce qui constitue l'identification du



véhicule au sens de l'article L. 3222-7 du code des transports.

Durées de mise à disposition du véhicule en vue du chargement ou du déchargement :

L'identification est le point de départ des durées de mise à disposition du véhicule transporteur en vue du chargement ou du déchargement.

Ces durées prennent fin avec la remise des documents émargés au transporteur.

Les durées totales de mise à la disposition du véhicule transporteur sont :

- a) D'une heure en cas de rendez-vous respecté ;
- b) D'une heure trente en cas de plage horaire respectée ;
- c) De deux heures dans tous les autres cas.

Les deux dernières durées visées ci-dessus sont augmentées d'une demi-heure en cas d'envoi supérieur à 15 tonnes ne pouvant se mouvoir en l'état par ses propres moyens.

Lorsqu'il y a rendez-vous, un retard de trente minutes est admis par rapport à l'heure d'arrivée fixée, ainsi qu'un allongement de la durée d'immobilisation du véhicule transporteur de trente minutes.

En cas de rendez-vous, au-delà de trente minutes de retard, le véhicule transporteur est mis à disposition pour une durée de deux heures quinze minutes.

Dans tous les cas, lorsque le transporteur se présente en avance, les durées mentionnées précédemment ne courent qu'à compter de l'heure de rendez-vous ou de l'heure de début de plage horaire convenue.

Suspension des durées d'immobilisation :

En cas de rendez-vous et/ ou de plage horaire non respectés, les durées de mise à disposition non écoulées à l'heure de fermeture des services d'expédition ou de réception de l'établissement sont suspendues jusqu'à l'heure d'ouverture desdits services le premier jour ouvrable qui suit.

En cas de rendez-vous et/ ou de plage horaire respectés, ou en l'absence de rendez-vous ou de plage horaire, la suspension visée ne s'applique pas.

Dépassement des durées d'immobilisation :

En cas de dépassement non imputable au transporteur des durées ainsi fixées, le transporteur perçoit de celui qui en est à l'origine un complément de rémunération pour frais d'immobilisation du véhicule et/ ou de l'équipage, facturé séparément. À moins qu'une indemnisation plus élevée n'ait été expressément convenue, le montant de ce complément de rémunération est calculé sur la base des indicateurs spécifiques publiés par le Comité National Routier (CNR)

Si les opérations de chargement n'ont pas débuté au terme des durées décomptées mentionnées précédemment, il est en droit de refuser la prise en charge, sans indemnité.