

Le 30 juillet 2009

DECRET

Décret n°2003-1295 du 26 décembre 2003 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises exécutés par des sous-traitants.

NOR: EQUT0400001D

Version consolidée au 22 août 2007

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer,

Vu la loi d'orientation des transports intérieurs n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée, notamment son article 8 ;

Vu la décision en date du 3 octobre 2003 par laquelle le Conseil d'Etat, statuant au contentieux, a annulé le décret n°2001-659 du 19 juillet 2001 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises exécutés par des sous-traitants, ensemble les annexes I, II et III dudit décret ;

Vu l'avis du Conseil national des transports en date du 2 décembre 2003 ;

Vu les avis des organismes professionnels,

Article 1

Le contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises exécutés par des sous-traitants, constitué par l'annexe I du présent décret, est approuvé.

Article 2

La présentation du contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises exécutés par des sous-traitants, constituée par l'annexe II du présent décret, et le contrat

commercial de sous-traitance de transport routier de marchandises, constitué par l'annexe III du présent décret, seront publiés au Journal officiel de la République française.

Article 3

Le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer et le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Annexes

CONTRAT TYPE APPLICABLE AUX TRANSPORTS PUBLICS ROUTIERS DE MARCHANDISES EXÉCUTÉS PAR DES SOUS-TRAITANTS.

Article Annexe I

- Modifié par Décret 2007-1226 2007-08-20 art. 9 I, II, III, IV, V JORF 22 août 2007
- Modifié par Décret n°2007-1226 du 20 août 2007 - a rt. 9 JORF 22 août 2007

Article 1er

Objet du contrat

Par le présent contrat, une personne physique ou morale, l'opérateur de transport, contractuellement chargée de l'exécution d'opérations de transport, en confie de façon régulière et significative l'exécution en totalité ou en partie à une autre personne physique ou morale nécessairement transporteur public, ci-après dénommée le sous-traitant.

Ce dernier, moyennant un prix librement convenu devant lui assurer une juste rémunération du service ainsi rendu, s'engage à mettre en oeuvre les moyens physiques et techniques ainsi que tous les services nécessaires pour en assurer la complète réalisation, sous sa propre responsabilité pour la partie qui lui est confiée, conformément aux dispositions de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982, ainsi que des textes pris pour son application.

Article 2

Champ d'application du contrat

Quelle que soit la technique de transport utilisée, ce contrat règle les relations entre l'opérateur de transport et le transporteur public sous-traitant dans le strict respect des instructions de l'expéditeur, des contrats types en vigueur ou de conventions particulières.

Il s'applique de plein droit, à défaut de convention écrite sur l'ensemble ou certaines des matières mentionnées à l'article 8-II de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982.

Article 3

Définitions

3.1. Opérateur de transport.

Par opérateur de transport, on entend la partie (commissionnaire de transport ou transporteur public principal) qui conclut un contrat de transport avec un transporteur public à qui elle confie l'exécution de la totalité ou d'une partie de l'opération de transport.

3.2. Commissionnaire de transport.

Par commissionnaire de transport, aussi appelé organisateur de transport de marchandises, on entend tout prestataire de service qui organise et fait exécuter, sous sa responsabilité et en son nom propre, un transport de marchandises selon les modes et les moyens de son choix pour le compte d'un commettant.

3.3. Transporteur public principal.

Par transporteur public principal, on entend le transporteur public qui est engagé par le contrat de transport initial passé avec un donneur d'ordre ou avec un commissionnaire de transport et qui confie tout ou partie de son exécution, sous sa responsabilité, à un autre transporteur public.

3.4. Sous-traitant.

Par sous-traitant, on entend le transporteur public qui s'engage à réaliser, pour le compte d'un opérateur de transport, tout ou partie d'une opération de transport qu'il accomplit sous sa responsabilité.

3.5. Collecte et distribution.

Par collecte et distribution, on entend les opérations répétitives d'enlèvements et de livraisons terminales effectuées pour le compte d'un ou plusieurs opérateurs de transport.

Article 4

Moyens de transport et organisation du service

4.1. Le sous-traitant effectue le transport qui lui est confié à l'aide d'un matériel adapté aux marchandises à transporter ainsi qu'aux accès et installations de chargement et de déchargement préalablement définis par l'opérateur de transport.

4.2. Le sous-traitant s'engage à n'utiliser que du matériel en bon état de marche et de présentation conforme en tous points aux diverses réglementations en vigueur, y compris, le cas échéant, aux réglementations concernant les transports particuliers.

4.3. Le sous-traitant a la responsabilité du choix et de la gestion de ses fournisseurs de biens et de services. Il a notamment à sa charge la gestion financière et technique du matériel, qu'il en soit propriétaire ou locataire.

4.4. L'opérateur de transport ne peut intervenir dans le choix des fournisseurs de biens et de services du sous-traitant. Toutefois, et avec l'accord de ce dernier, il peut le faire bénéficier de conditions meilleures que celles qu'il pourrait obtenir lui-même agissant seul.

4.5. L'opérateur de transport peut demander au sous-traitant de s'équiper en matériels et logiciels compatibles avec ceux dont il est lui-même doté afin d'assurer la continuité de la circulation des informations nécessaires à la bonne exécution du contrat de transport.

4.6. Afin d'assurer la prévention et la protection contre les risques d'atteinte aux personnes et aux marchandises, l'opérateur de transport peut demander au sous-traitant d'installer les matériels de géolocalisation permettant de situer le ou les véhicules et les marchandises. Le sous-traitant gère la géolocalisation mise en place.

Il appartient au donneur d'ordre de formuler cette demande par écrit et de prévoir, en accord avec le sous-traitant, les conditions et modalités de fourniture, à titre de prêt, des matériels visés ci-dessus. De même, devront être prévues les modalités de restitution desdits matériels.

4.7. Dans le but de faciliter l'identification de l'opérateur de transport, d'assurer la sécurité et la sûreté des personnes et des marchandises, celui-ci peut aussi, à cette fin, demander au sous-traitant, conformément aux pratiques commerciales courantes, que le personnel et/ou le matériel de ce dernier portent ses couleurs et sa marque ou celles de l'un de ses

clients.

Il lui appartient de formuler cette demande par écrit et de prévoir, en accord avec le sous-traitant, les conditions et les modalités de fourniture des tenues et de la mise aux couleurs. De même devront être prévues les modalités de restitution des tenues et du retour à l'état initial du matériel de transport.

4.8. Dans tous les cas, le sous-traitant a le choix de ses clients et la libre utilisation de ses moyens sans que l'opérateur de transport ne puisse s'y opposer d'une façon quelconque.

4.9. En tout état de cause, l'opérateur de transport s'interdit toute immixtion dans la gestion de l'entreprise sous-traitante.

Article 5

Personnel de conduite

5.1. Qualification du conducteur.

Le conducteur répond aux conditions habituelles d'expérience, de prudence et de discrétion. Il possède les aptitudes professionnelles compatibles avec la conduite d'un véhicule, la mise en oeuvre de ses équipements et, en tant que de besoin, la nature de la marchandise transportée telle qu'indiquée par l'opérateur de transport.

5.2. Situation du conducteur salarié à l'égard de l'opérateur de transport.

Le conducteur salarié est exclusivement le préposé du sous-traitant qui assume la totale maîtrise et la responsabilité de l'exécution de la prestation dans le cadre des directives générales données dans ce but par l'opérateur de transport.

5.3. Obligations en matière de sécurité.

Le conducteur se conforme au protocole de sécurité applicable sur le site de chargement et/ou de déchargement conformément à l'arrêté du 26 avril 1996.

Plus généralement, il est tenu de respecter les règles de sécurité en vigueur dans les lieux où il est amené à intervenir.

Article 6

Obligations de l'opérateur de transport

6.1. Rappel des obligations légales et réglementaires.

6.1.1. Obligations administratives.

Conformément aux dispositions de l'article 8 du décret n°90-200 du 5 mai 1990 modifié ou à celles de l'article 16 du décret n°99-752 du 30 août 1999 modifié, l'opérateur du transport s'assure préalablement à la conclusion du contrat que le sous-traitant auquel il s'adresse est habilité à exécuter les opérations qui vont lui être confiées.

A cet effet, l'opérateur de transport se fait remettre par le sous-traitant :

6.1.1.1. Les documents apportant la preuve de ce qu'il est régulièrement inscrit au registre des transporteurs et des loueurs, et de ce qu'il dispose des titres d'exploitation des véhicules qu'il utilise (photocopie de la licence communautaire ou de la licence de transport intérieur, ou d'un autre titre d'exploitation).

6.1.1.2. Tout autre document exigé par la réglementation en vigueur.

6.1.2. Obligations sociales et fiscales.

L'opérateur de transport procède également, avant la conclusion du contrat et tous les six mois jusqu'à la fin de l'exécution, aux vérifications exigées par les articles L. 324-14 et R. 324-4 du code du travail relatifs à la lutte contre le travail dissimulé, dès lors que le contrat porte sur l'obligation dont le montant est au moins égal au seuil fixé par lesdits articles.

En conséquence, l'opérateur de transport se fait délivrer par le sous-traitant :

6.1.2.1. L'un des documents suivants :

a) Un extrait K bis de son inscription au registre du commerce et des sociétés datant de moins de trois mois, ou éventuellement une carte d'identification justifiant de son inscription au répertoire des métiers ;

b) Un récépissé de dépôt de déclaration auprès d'un centre de formalités des entreprises pour les personnes physiques ou morales en cours d'inscription ;

c) Un devis, un document publicitaire ou une correspondance professionnelle, à condition qu'y soient mentionnés le nom ou la dénomination sociale, l'adresse complète et le numéro d'immatriculation au registre du commerce et des sociétés ou au répertoire des métiers.

6.1.2.2. Dans tous les cas, les documents suivants :

a) Une attestation de fournitures de déclarations sociales émanant de l'organisme de protection sociale chargé du recouvrement des cotisations et des contributions sociales incombant au sous-traitant et datant de moins de six mois ;

b) L'avis d'imposition afférent à la taxe professionnelle pour l'exercice précédent ;

c) Lorsque des salariés sont employés par le sous-traitant, une attestation sur l'honneur - établie par ce dernier à la date de signature du contrat et tous les six mois jusqu'à la fin de l'exécution de celui-ci - de la réalisation du travail, soit par lesdits salariés employés régulièrement au regard des articles L. 320, L. 143-3 et R. 143-2 du code du travail, soit par des salariés eux-mêmes autorisés à exercer une activité professionnelle sur le territoire français.

6.1.2.3. Lorsque le sous-traitant n'est pas établi en France, l'opérateur de transport est considéré comme ayant procédé aux vérifications imposées par l'article L. 324-142 du code du travail quand il s'est fait remettre par le sous-traitant, lors de la conclusion du contrat et tous les six mois jusqu'à la fin de l'exécution de celui-ci :

a) Un document mentionnant son numéro individuel d'identification attribué en application de l'article 286 ter du code général des impôts ou, si le sous-traitant n'est pas tenu d'avoir un tel numéro, un document mentionnant soit son identité et son adresse, soit, le cas échéant, les coordonnées de son représentant fiscal ponctuel en France ;

b) Un document attestant la régularité de la situation sociale du sous-traitant, au regard soit du règlement (CEE) n° 1408/71 du 14 janvier 1971, soit d'une convention internationale de sécurité sociale, ou, à défaut, une attestation de déclarations sociales émanant de l'organisation française de protection sociale chargée du recouvrement des cotisations sociales incombant au sous-traitant, et datant de moins de six mois ;

c) Par ailleurs, lorsque l'immatriculation du sous-traitant à un registre professionnel est obligatoire dans le pays d'établissement ou de domiciliation :

i) soit un document émanant des autorités tenant le registre professionnel ou un document équivalent certifiant cette inscription ;

ii) soit un devis, un document publicitaire ou une correspondance professionnelle, à condition qu'y soient mentionnés le nom ou la dénomination sociale, l'adresse complète et la nature de l'inscription au registre professionnel ;

iii) soit, pour les entreprises en cours de création, un document datant de moins de six mois émanant de l'autorité habilitée à recevoir l'inscription au registre professionnel et attestant de la demande d'immatriculation audit registre ;

d) Lorsque des salariés sont employés par le sous-traitant pour effectuer une prestation de service d'une durée supérieure à un mois, une attestation sur l'honneur établie par celui-ci, à la date de signature du contrat et tous les six mois jusqu'à la fin de son exécution, certifiant la fourniture à ses salariés du bulletin de paye comportant les mentions prévues à l'article R. 143-2 du code du travail, ou de documents équivalents.

Les documents et attestations énumérés ci-dessus (art. 6.1.2.3) doivent être rédigés en langue française ou être accompagnés d'une traduction en langue française.

Les directives générales données par l'opérateur de transport au conducteur du sous-traitant concernant les opérations de transport, notamment les points de chargement et de déchargement, les délais de livraison, les itinéraires, doivent être compatibles avec le respect des durées de travail ainsi que des temps de conduite et de repos. Les manquements qui sont imputables à l'opérateur de transport engagent sa responsabilité, conformément aux dispositions de l'article 9 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982.

L'opérateur de transport se fait aussi communiquer le numéro d'identification intracommunautaire du sous-traitant.

6.2. Obligations contractuelles.

a) Le contrat fait mention, à titre indicatif, du volume de prestations que l'opérateur de transport envisage de confier au sous-traitant. Il s'engage envers le sous-traitant à lui remettre un volume minimum de prestations ;

b) L'opérateur de transport s'engage à régler le sous-traitant selon les prix et dans les délais convenus conformément aux dispositions des articles 10 et 11 ci-après.

6.3. Conservation des documents.

L'opérateur de transport conserve le contrat passé avec le sous-traitant ainsi que les documents indiqués ci-dessus, le tout pendant toute la durée du contrat précité et durant les trois années qui suivent l'expiration de ce dernier et, en tout état de cause, jusqu'à la

fin de l'année civile pour la troisième année.

Article 7

Obligations du sous-traitant

7.1. En sa qualité de transporteur, l'entreprise sous-traitante prend en charge les marchandises et s'oblige à accomplir personnellement ses obligations. Exceptionnellement, en cas de circonstances imprévisibles, telles qu'un incident matériel, accident d'exploitation, accident de la route, etc., avec l'accord de l'opérateur de transport donné préalablement par écrit ou par tout autre procédé en permettant la mémorisation, le sous-traitant peut se substituer un tiers pour l'exécution de tout ou partie de l'opération de transport. Ce substitué est tenu aux mêmes obligations que le sous-traitant et ce dernier répond de tous les manquements imputables au substitué qu'il a choisi.

Le sous-traitant s'assure que ce dernier dispose de toutes les autorisations nécessaires à l'exécution de la tâche qui lui est confiée et qu'il accomplit cette dernière dans des conditions compatibles avec les lois et règlements en vigueur.

7.2. Le sous-traitant s'engage à mettre à bord du véhicule les documents prévus à l'article 12 du décret n°99-752 du 30 août 1999.

7.3. Le sous-traitant s'engage à respecter les normes de qualité définies et annexées au contrat de sous-traitance, lequel peut prévoir des réparations proportionnées au préjudice subi en cas de manquement.

7.4. Le sous-traitant est tenu de faire remonter vers l'opérateur de transport, selon une périodicité fixée dans le contrat, toutes les informations nécessaires au suivi de la marchandise, notamment en ce qui concerne les retards, les incidents de livraisons (absence, refus, etc.), les dommages survenus (avaries, pertes, etc.) et tous les autres dysfonctionnements risquant de nuire à la qualité du service ou à celle de l'information.

Ces informations doivent être formulées conformément aux normes d'exploitation annexées au contrat, de sorte que l'opérateur de transport puisse, en accord avec le sous-traitant, prendre les mesures nécessaires afin de limiter les inconvénients qui pourraient en découler ou pour y remédier.

7.5. Pour les opérations de collecte et de distribution, le sous-traitant s'engage soit à utiliser les lettres de voiture émises sur papier ou sur support électronique par l'opérateur de transport, soit à les établir, à sa demande, au nom et pour le compte de l'opérateur sans préjudice du respect des dispositions réglementaires applicables en la matière.

7.6. Le sous-traitant s'engage à signaler immédiatement à l'opérateur de transport toute modification de sa situation administrative ou tout événement susceptible de l'empêcher d'exécuter les obligations prévues par le présent contrat.

7.7. Lorsque la durée d'exécution du contrat est supérieure à un an, le sous-traitant s'engage à fournir, au minimum une fois par an, à une date convenue entre les parties, les documents de moins de trois mois portant mise à jour des déclarations fournies au moment de la conclusion du contrat (cf. supra art. 6).

Article 8

Responsabilité

Le sous-traitant répond des pertes, des avaries et des retards qui lui sont imputables dans les limites fixées par les contrats types en vigueur.

Article 9

Assurances

9.1. Assurance automobile.

Le sous-traitant souscrit une assurance contre les risques de circulation sur la voie publique conformément à la réglementation en vigueur.

9.2. Incendie et vol du véhicule.

Le sous-traitant fait son affaire personnelle de la couverture des risques d'incendie et de vol du véhicule.

L'opérateur de transport assure le matériel ou les engins tractés lui appartenant.

9.3. Assurance responsabilité.

Le sous-traitant souscrit une assurance responsabilité civile du chef d'entreprise ainsi qu'une assurance couvrant sa responsabilité civile contractuelle et professionnelle, notamment les marchandises qui lui sont confiées au moins à hauteur des montants applicables dans le cadre des contrats types en vigueur ou de conventions particulières.

Article 10

Prix

10.1. Le sous-traitant calcule ses coûts et détermine lui-même ses tarifs qu'il porte à la connaissance de l'opérateur de transport. Le prix est négocié avec ce dernier au moment de la conclusion du contrat.

10.2. Dans tous les cas, le prix convenu doit permettre au sous-traitant de couvrir l'ensemble de ses charges directes et indirectes engendrées par la prestation rendue conformément aux dispositions de l'article 3 de la loi n°92-1445 du 31 décembre 1992 modifiée ou tout autre texte législatif qui lui serait substitué. Lorsque le sous-traitant est un entrepreneur individuel, la rémunération du chef d'entreprise doit être incorporée dans le calcul des coûts.

10.3. Le contrat indique les modalités de calcul de la rémunération qui reste due au sous-traitant si l'opérateur de transport n'a pu respecter le volume minimum des prestations défini à l'article 6.2.

10.4. Le prix est renégocié au moins chaque année à la date anniversaire de la conclusion du contrat.

10.5. Sans préjudice des dispositions des paragraphes II et III de l'article 24 de la loi n° 95-96 du 1er février 1995, le prix du transport initialement convenu est révisé en cas de variations significatives des charges de l'entreprise de transport qui tiennent à des conditions extérieures à cette dernière.

10.6. Lorsque le sous-traitant est conduit à engager des frais supplémentaires, du fait des mesures prises en accord avec l'opérateur de transport, pour limiter les inconvénients résultant d'incidents survenus dans l'exécution des prestations convenues (cf. art. 7.4), ces frais font l'objet d'un complément de facturation dans les conditions fixées dans les contrats types en vigueur.

10.7. L'opérateur de transport paie le prix du transport au sous-traitant. En aucun cas, ce dernier ne supporte les conséquences d'une défaillance ou d'un retard de paiement de l'un des clients de l'opérateur de transport.

10.8. Le sous-traitant tient de l'article L. 132-8 du code de commerce une action directe à l'encontre de l'expéditeur et du destinataire de la marchandise. Le sous-traitant exerce cette action après une demande restée infructueuse auprès de l'opérateur de transport.

Article 11

Facturation et modalités de paiement

11.1. Le sous-traitant établit sa facture selon la périodicité convenue entre les parties qui ne peut jamais excéder un mois. L'opérateur de transport qui dispose d'un système d'information enregistrant les opérations réalisées peut communiquer les éléments de base servant à l'élaboration de la facture au sous-traitant, à charge pour ce dernier de les vérifier.

11.2. La facturation fait référence aux services effectivement rendus et au prix convenu.

11.3. Toute imputation unilatérale du montant des dommages allégués sur le prix des services rendus est interdite.

11.4. Conformément aux dispositions de l'article L. 441-6, alinéa 9, du code de commerce, les parties ne peuvent convenir d'un délai de paiement supérieur à trente jours à compter de la date d'émission de la facture.

11.5. Le paiement est exigible à la réception de la facture et à son lieu d'émission. Tout retard dans le paiement entraîne de plein droit, après mise en demeure, le versement de pénalités d'un montant au moins équivalent à une fois et demie le taux légal, conformément à l'article L. 441-6, alinéa 10, du code de commerce, sans préjudice de la réparation, dans les conditions du droit commun, de tout autre dommage résultant de ce retard.

11.6. Le non-paiement total ou partiel d'une facture à une seule échéance emporte, sans formalité, déchéance du terme entraînant l'exigibilité immédiate du règlement, sans mise en demeure, de toutes sommes dues, même à terme. Ce manquement autorise le sous-traitant à rompre immédiatement le contrat en cours, sans préavis et sans que l'opérateur de transport puisse lui réclamer une quelconque indemnité.

11.7. En cas de perte ou d'avarie partielles ou totales de la marchandise dont il est tenu pour responsable, le sous-traitant a droit au paiement du prix de la prestation qu'il a effectuée sous réserve qu'il règle intégralement l'indemnité correspondante.

Article 12

Durée du contrat de sous-traitance,

reconduction et résiliation

12.1. Le contrat de sous-traitance est conclu pour une durée déterminée, reconductible ou non, soit indéterminée selon la volonté des parties.

12.2. Le contrat de sous-traitance à durée indéterminée peut être résilié par l'une ou l'autre partie par l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception moyennant un préavis d'un mois quand le temps déjà écoulé depuis le début d'exécution du contrat n'est pas supérieur à six mois. Le préavis est porté à deux mois quand ce temps est supérieur à six mois et inférieur à un an. Le préavis à respecter est de trois mois quand la durée de la relation est d'un an et plus.

12.3. Pendant la période de préavis, les parties s'engagent à maintenir l'économie du contrat.

12.4. En cas de manquements graves ou répétés de l'une des parties à ses obligations, l'autre partie peut mettre fin au contrat, qu'il soit à durée déterminée ou indéterminée, sans préavis ni indemnités.

Article 13

Respect des diverses réglementations

Conformément aux dispositions de l'article 9 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982, l'opérateur de transport et le sous-traitant doivent, dans tous les cas, conduire les opérations de transport dans des conditions strictement compatibles avec la réglementation des conditions de travail et de sécurité.

En cas de transport de marchandises soumises à une réglementation particulière, chacune des parties est tenue de se conformer aux obligations qui en découlent et qui lui incombent.

Chacune des parties supporte les conséquences des manquements qui lui sont imputables.

PRÉSENTATION DU CONTRAT TYPE APPLICABLE AUX TRANSPORTS PUBLICS ROUTIERS DE MARCHANDISES EXÉCUTÉS PAR DES SOUS-TRAITANTS.

Article Annexe II

- Modifié par Décret 2007-1226 2007-08-20 art. 9 VI, VII JORF 22 août 2007
- Modifié par Décret n°2007-1226 du 20 août 2007 - a rt. 9 JORF 22 août 2007

1. Rappel sur la notion de contrat type

Le contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises exécutés par des sous-traitants (ci-dessous appelé "contrat type de sous-traitance", comme tous les contrats types, est un document de valeur commerciale dont les dispositions s'appliquent entre les parties dès lors que celles-ci n'ont pas convenu, par un texte écrit, de dispositions différentes.

Le contrat type de sous-traitance comporte des clauses de trois natures distinctes :

- a) Certaines clauses consistent en un simple rappel de la réglementation existante, à laquelle il ne peut être dérogé ;
- b) D'autres clauses sont en quelque sorte "optionnelles" : les rédacteurs du projet de contrat type ont choisi, parmi les différentes rédactions possibles, celle qui leur paraissait préférable ;
- c) D'autres clauses enfin ne prennent leur sens que si elles sont complétées par des dispositions additionnelles résultant d'un accord entre les parties, notamment pour préciser la nature des prestations sur lesquelles porte le contrat et les conditions d'exécution de ces prestations.

Bien qu'en matière de contrat de transport, aucune règle juridique n'impose que l'accord des parties prenne une forme écrite, le contrat type de sous-traitance prévoit explicitement que l'accord entre les parties auquel fait référence l'alinéa précédent est matérialisé par un écrit. Un formulaire de contrat, listant les différentes rubriques qui doivent être informées, est annexé à cette présentation du contrat type.

2. Sous-traitance et requalification des contrats

La sous-traitance, comme dans beaucoup d'autres domaines d'activité, est une pratique fréquente qui peut être justifiée pour des raisons diverses, dont la principale est sans doute qu'elle permet au secteur de garantir la souplesse et d'assurer la réactivité demandée par les clients. Elle fonde les professions d'auxiliaires et notamment de commissionnaire de transport ; elle est autorisée aux transporteurs par l'article 15 du décret n°99-752 du 30 août 1999 dans la limite de 15 % de leur chiffre d'affaires annuel.

Commissionnaire ou transporteur, le donneur d'ordre, appelé opérateur de transport dans le contrat type de sous-traitance, agit toujours en tant que commissionnaire de transport au sens du décret n°90-200 du 5 mars 1990 modifié ; quant au sous-traitant il est nécessairement transporteur public et agit en tant que tel.

La sous-traitance, pratique fréquente et nécessaire, n'est pas en elle-même condamnable ; mais elle peut prendre des formes critiquables.

C'est ainsi que certaines pratiques ont attiré l'attention des corps de contrôle et des tribunaux qui ont estimé que, sous couvert d'un contrat de sous-traitance, l'opérateur de transport était coupable du délit de travail dissimulé. Cette infraction est constituée lorsque les relations entre l'opérateur de transport et le sous-traitant manifestent une subordination juridique du second envers le premier.

Pour apprécier cette subordination, les agents des corps de contrôle et les magistrats se fondent sur l'analyse des clauses du contrat qui peuvent la caractériser ; mais plus fondamentalement, ils prennent en compte des faits leur permettant de déterminer la nature réelle des relations qui s'établissent entre l'opérateur de transport et le sous-traitant au cours de l'exécution du contrat.

Il en résulte qu'un contrat dont la rédaction ne fournit aucun indice de subordination juridique peut cependant être requalifié en contrat de travail si les tribunaux considèrent qu'en fait les relations entre l'opérateur de transport et son sous-traitant sont de même nature que celles qui existent entre un employeur et son salarié.

Le projet de contrat type de sous-traitance a été rédigé en évitant toute clause et toute formulation d'une clause qui créent une situation de subordination juridique du sous-traitant envers l'opérateur de transport. Il est toutefois clair que le recours à ce contrat type ne constitue en aucun cas une garantie pour l'opérateur de transport de ne pas être éventuellement poursuivi pour avoir commis une infraction de travail dissimulé si, en pratique, le statut du sous-traitant ressemble par trop à celui d'un salarié.

3. Commentaires des articles

Article 1er

Objet du contrat

Ce contrat type a vocation à gérer les relations commerciales entre un opérateur de transport et un transporteur public dans la mesure où leurs relations ont une certaine permanence ou continuité, ce qui exclut les contrats occasionnels dits " spots " .

Ce contrat type ne concerne pas le contrat de location de véhicule avec conducteur qui lie un locataire (industriel, particulier, transporteur public) et un loueur de véhicule avec conducteur.

Il ne s'applique pas davantage aux relations entre une coopérative d'entreprises de

transport et ses coopérateurs.

Article 2

Champ d'application du contrat

Ce contrat ne se substitue pas aux contrats types de transports existants : dans le cas particulier de l'exécution d'une opération de transport par un sous-traitant, il vise à définir les obligations contractuelles réciproques des deux parties, donneur d'ordre et transporteur, dans leur relation de sous-traitance. Le contrat de transport, exécuté par le sous-traitant, obéit, quant à lui, au contrat type de transport public applicable au transport en cause.

Article 3

Définitions

3.1. Opérateur de transport.

C'est lui qui passe le contrat de transport nécessaire à l'acheminement des marchandises. Ce peut être aussi bien le commissionnaire qui conclut le contrat avec un transporteur pour le compte d'un commettant (expéditeur ou destinataire) que le transporteur désigné par le commissionnaire qui délègue l'exécution du déplacement à un confrère. Le cas du transitaire n'est pas ici évoqué car il agit en tant que mandataire (représentant directement l'expéditeur ou le destinataire) ; il n'est donc pas concerné par le présent contrat type.

Il est important de noter que, s'agissant de régler des rapports contractuels, la situation administrative du commissionnaire ou du transporteur qui sous-traite n'a aucune incidence.

3.2. Commissionnaire de transport.

La définition reprend celle donnée par la jurisprudence. Le commissionnaire de transport est celui qui, en son nom et pour le compte d'un commettant, organise le transport en ayant le libre choix des voies et moyens (modes et personnes intervenant dans l'opération).

Il se distingue du mandataire qui n'organise absolument pas le déplacement mais se borne à exécuter les instructions de son mandant.

Compte tenu de cette liberté, le commissionnaire est garant de la marchandise de la prise en charge à la livraison et répond de son fait comme de celui de ses substitués.

3.3. Transporteur public principal.

Il s'agit du transporteur requis pour effectuer tout ou partie du déplacement mais qui, pour une raison ou une autre, charge un autre transporteur d'exécuter l'opération de transport à sa place. Selon la jurisprudence le transporteur qui sous-traite est considéré comme un commissionnaire et en assume les responsabilités.

3.4. Sous-traitant.

Couramment utilisé, ce terme n'existe pas en droit des transports. Il désigne la personne à qui un transport est confié et qui exécute physiquement tout ou partie du déplacement. Ayant la qualité de voiturier, il répond des avaries, pertes et retard dans les conditions fixées par la loi (art. L. 133-1 du code de commerce).

Article 4

Moyens de transport et organisation du service

4.3 et 4.4. Ces alinéas sont particulièrement importants en ce qu'ils affirment la totale indépendance du transporteur sous-traitant quant au choix des fournisseurs de moyens (véhicule, carburant, maintenance, etc.) nécessaires pour effectuer la prestation demandée. Cette autonomie doit être respectée ; à défaut il y a risque de dépendance du sous-traitant à l'égard de l'opérateur de transport, situation qui pourrait être retenue pour étayer une mesure de requalification.

Pour autant ce sous-traitant, comme tout commerçant indépendant soucieux d'une bonne gestion, peut rechercher des solutions propres à limiter ses charges de fonctionnement, par exemple en acceptant ou en demandant à l'opérateur de transport le bénéfice des avantages que peuvent lui consentir les fournisseurs de ce dernier.

Si l'opérateur de transport ne peut, en aucune façon, imposer à son sous-traitant le choix d'un fournisseur ou même d'un type de matériel il ne saurait, encore moins, s'immiscer dans la gestion technique ou financière de ce dernier.

4.5. Cette disposition prend acte des moyens de plus en plus informatisés de transmission de l'information mis en oeuvre dans le secteur des transports. Le client demande, exige même maintenant, d'être tenu informé en temps réel du processus de livraison de ses marchandises ; pour ce faire, l'opérateur de transport peut être amené à demander à son sous-traitant de s'équiper de moyens informatiques compatibles avec ceux qu'il utilise lui-

même et permettant une remontée de l'information. Le sous-traitant qui refuserait cette obligation s'exposerait à ne pouvoir conclure avec l'opérateur de transport.

4.6. La délinquance routière ne cesse de s'accroître. Les malfaiteurs s'attaquent aux personnels, aux matériels et aux marchandises qu'ils contiennent. Pour dissuader d'éventuels agresseurs, les opérateurs de transport sont contraints de protéger, outre leurs entrepôts, les véhicules de transport, en dotant ceux-ci de systèmes de localisation embarqués, de balises disposées au milieu des marchandises ou de tout autre moyen de détection. Ils peuvent ainsi informer effectivement les services de gendarmerie ou de police.

Conformément à la loi n°78-17 du 6 février 1978 et au décret n°2005-1309 du 20 octobre 2005, le sous-traitant qui équipe ses véhicules d'un système de géolocalisation doit faire une déclaration à la CNIL à l'aide du formulaire prévu à cet effet.

Les données recueillies sont centralisées pour permettre la traçabilité de la marchandise et assurer la sécurité et la sûreté. La mise en oeuvre d'un système de géolocalisation ne peut, en aucun cas, faire peser des risques manifestes d'atteinte aux droits et libertés des salariés concernés. Cette mise en oeuvre s'effectuera conformément aux prescriptions de la CNIL dans ses délibérations numéros 66 et 67 (1) du 16 mars 2006.

Cette disposition prend acte de la nécessité d'équiper les véhicules de transport de systèmes permettant de les localiser en permanence et d'assurer ainsi la protection des personnels, du matériel et des biens dans le cadre de la mise en oeuvre de moyens efficaces recommandées par les pouvoirs publics dans le but de garantir une meilleure sûreté du fret.

(1) La délibération CNIL n°67 du 16 mars 2006 n'est autre que la norme simplifiée n°51.

4.7. Cette clause est susceptible d'avoir des conséquences encore plus déterminantes.

La demande que peut formuler l'opérateur de transport au sous-traitant de mettre son ou ses véhicules à ses couleurs est tout à fait compréhensible eu égard au support publicitaire, quasiment sans égal, que constitue un véhicule en circulation.

Procédant de cette même logique il peut être demandé que le conducteur du véhicule, "représentant" apparent du donneur d'ordre chez le client, soit revêtu de la tenue imposée par l'opérateur de transport à tous ses prestataires.

La proposition formulée par l'opérateur de transport au sous-traitant de mettre son ou ses véhicules, ainsi que la tenue de ses conducteurs, à ses couleurs, afin d'en faciliter l'identification, découle des mêmes raisons de sécurisation du fret évoquées dans l'article précédent.

Pourtant il s'agit incontestablement là de deux des critères déterminants retenus pour caractériser une dépendance économique et juridique de nature à conduire à une requalification.

Il est donc indispensable qu'une attention toute particulière soit portée à cette clause éventuelle du contrat pour, d'une part, préciser la contrepartie financière accordée au sous-traitant et, d'autre part, prévoir la prise en charge des frais de remise en état du ou des véhicules en fin de contrat ou, en cas de rupture de contrat, par l'une ou l'autre des parties, en fonction des responsabilités à l'origine de cette rupture.

4.8. Cet alinéa rappelle que le sous-traitant en tant que transporteur est totalement maître de sa gestion tant commerciale que technique.

L'opérateur de transport, après avoir défini la mission qu'il confie au sous-traitant et les contraintes afférentes, ne saurait ensuite intervenir pour lui imposer des modalités de mise en oeuvre des moyens : le sous-traitant est libre d'organiser son exploitation comme il l'entend.

De même, le seul contrôle que peut opérer l'opérateur de transport est un contrôle de bonne exécution du contrat.

Toutes directives données, sauf pour modifier les données relatives au contrat, ou contrôles effectués en cours d'exécution pourraient être considérés comme une atteinte à l'indépendance du sous-traitant.

Article 5

Personnel de conduite

5.2. Le conducteur, salarié du sous-traitant transporteur, n'est en aucune façon préposé, même à titre temporaire, de l'opérateur de transport. C'est là une différence essentielle entre le contrat de sous-traitance de transport et le contrat de location avec conducteur, contrat par lequel le conducteur devient le préposé du locataire, pour les opérations autres que la conduite, pendant la durée de la location.

Le conducteur reçoit donc exclusivement les directives nécessaires à la bonne exécution de son travail de son employeur, le sous-traitant. Ce dernier a en effet été choisi par l'opérateur de transport parce qu'il est à même, en tant que transporteur, de conduire avec professionnalisme les missions qui lui sont confiées.

Si l'opérateur de transport se substituait au sous-traitant pour donner directement des consignes au conducteur, il prendrait le risque de matérialiser une relation hiérarchique entre lui et le conducteur, relation hiérarchique de nature à justifier une mesure de requalification.

Il est à noter que cette requalification est possible même si le conducteur est légalement salarié du sous-traitant : le conducteur, de salarié du sous-traitant, se retrouverait salarié de l'opérateur de transport.

Dans le domaine de la messagerie, notamment, la présence de conducteurs dans les locaux de l'opérateur de transport, sur les quais de ce dernier, se justifie par la bonne exécution du contrat de transport. Le conducteur du sous-traitant ou le sous-traitant lui-même, s'il est le conducteur :

1. Reconnaît les marchandises qu'il doit livrer ;
2. Doit donner des instructions pour que celles-ci soient rangées dans un ordre précis en fonction du déroulement de la tournée qu'il gère ;
3. Est tenu, enfin, de reconnaître, une fois le classement terminé, le nombre de colis remis et l'état apparent des marchandises.

Par ailleurs, l'opérateur de transport pourra être poursuivi pénalement, en application du décret n°92-699 du 23 juillet 1992, pour avoir, en connaissance de cause, donné au transporteur des instructions incompatibles avec le respect :

1. Des réglementations relatives aux durées de travail et de conduite des conducteurs ;
2. Des dispositions du code de la route relatives aux limites de poids et de vitesse.

5.3. Il appartient au sous-traitant, en tant que transporteur, d'établir avec l'expéditeur ou le destinataire, conformément à la réglementation, le protocole de sécurité que le conducteur devra respecter sur les lieux de chargement et de déchargement.

Le conducteur devra également respecter, le cas échéant, toute mesure de sécurité en vigueur dans les établissements où il sera appelé à se rendre, mais en revanche il n'est pas tenu par le règlement intérieur de ces établissements et notamment ceux de l'opérateur de transport.

Article 6

Obligations de l'opérateur de transport

6.2. Le contrat type ne comporte aucune clause d'exclusivité dans la relation opérateur de transport/sous-traitant, bien que celle-ci ne soit pas interdite ; mais il est bien évident qu'une telle clause, si elle existait, constituerait l'un des critères des plus importants pour asseoir une mesure de requalification.

Toutefois un contrat qui n'a pas de clause d'exclusivité n'est pas à l'abri d'une mesure de requalification puisque des relations commerciales suivies, même non exclusives, sont de nature à permettre à une situation de dépendance de naître et de se développer.

Cet alinéa, ce qui est logique puisque le contrat type ne trouve application qu'en cas de relations régulières entre l'opérateur de transport et le sous-traitant, demande de prévoir le volume des prestations qui seront confiées à ce dernier.

Il est en effet indispensable, pour permettre des relations commerciales normales, que le contrat précise ce point essentiel sans lequel le transporteur sous-traitant se trouverait dans une situation d'insécurité ne permettant pas un investissement professionnel de valeur.

De même, il impose à l'opérateur de transport de s'engager sur un volume minimum de prestations (en pratique un chiffre d'affaires minimum).

6.3. Par mesure de prudence, tous les documents écrits échangés entre les parties préalablement à la conclusion du contrat et naturellement ceux établis ou fournis postérieurement doivent être conservés pour permettre de justifier de la nature exacte de la relation les engageant.

La durée de conservation de trois ans a été retenue par analogie à celle imposée par la sécurité sociale ou l'administration fiscale. Par ailleurs, cette durée est également celle de prescription des infractions délictuelles ; or le travail dissimulé qui conduit à une mesure de requalification est une infraction qualifiée de délit.

Article 7

Obligations du sous-traitant

7.1. Cette clause écarte, sans l'interdire catégoriquement, la sous-traitance "en cascade", qui, en effet, pratiquée de façon habituelle, apporterait la preuve de l'inutilité commerciale du premier sous-traitant, ce qui irait à l'encontre de l'esprit du présent contrat type.

7.3. La mise en oeuvre de la responsabilité commerciale du sous-traitant est la conséquence du manquement à ses obligations ; il est donc tout à fait normal, comme dans tout contrat commercial, qu'elle soit évoquée.

Les pénalités prévues doivent toutefois être proportionnées aux manquements observés ; disproportionnées, elles caractériseraient une situation de dépendance juridique ou hiérarchique à l'égard de l'opérateur de transport qui pourrait, à bon droit, être relevée.

7.4. Sont ici énoncées, sans être exhaustif, ce que peuvent être dans le secteur des transports les informations, notamment lorsqu'elles concernent des anomalies, que doit faire remonter le sous-traitant à l'opérateur de transport pour que celui-ci puisse, d'une part, prendre les mesures propres à y pallier et, d'autre part, aviser l'expéditeur, le destinataire, etc.

Le cas échéant, il est indispensable, pour satisfaire la demande des expéditeurs, que l'opérateur de transport soit informé en temps réel du déplacement des marchandises, et donc que le sous-traitant communique les informations exigées à l'opérateur de transport puisque c'est ce dernier qui est en relation commerciale avec le client.

Dans le cadre de l'assurance qualité, les informations à fournir sont même rigoureusement formalisées par des procédures à respecter impérativement pour assurer la traçabilité exigée.

Dans les faits, c'est le conducteur du sous-traitant transporteur qui devra répondre à cette obligation d'information en communiquant directement à l'opérateur de transport les renseignements requis : il n'y a donc pas là situation de dépendance hiérarchique du conducteur à l'égard de l'opérateur de transport, mais simple obligation de respecter, pour des raisons fonctionnelles, un devoir d'information.

7.5. La pratique très courante qui consiste à demander au sous-traitant de n'utiliser que des documents à en-tête de l'opérateur de transport trouve sa justification dans des raisons commerciales évidentes, et ne retire rien à l'autonomie du sous-traitant. L'arrêt du 9 novembre 1999 et la circulaire n°2000-17 du 10 mars 2000 valident cette pratique.

Article 8

Responsabilité

La caractéristique fondamentale qui distingue le transporteur d'autres prestataires de service est ici rappelée, à savoir la présomption de responsabilité qui pèse sur lui en ce qui concerne les marchandises qui lui ont été remises et les délais qu'il a acceptés. C'est là que le sous-traitant apporte la justification de son rôle commercial et de son autonomie dans la chaîne du transport.

Article 9

Assurances

9.3. La présomption de responsabilité qu'assume le sous-traitant en tant que transporteur l'oblige à souscrire, auprès d'un assureur de son choix, les assurances propres à couvrir cette responsabilité commerciale.

Article 10

Prix

10.1. Tout commerçant doit être en mesure de calculer ses coûts et partant de déterminer ses prix. Le sous-traitant et l'opérateur de transport doivent donc négocier réellement leurs tarifs ; à défaut, le sous-traitant se placerait en situation de dépendance à l'égard de l'opérateur de transport.

10.3. Cet alinéa demande que soit déterminée la rémunération à laquelle peut prétendre le sous-traitant si l'opérateur de transport ne respecte pas ses engagements relatifs au volume minimum de prestations qu'il s'est engagé à lui confier. Cette disposition est essentielle en ce qu'elle montre que le contrat commercial est équilibré.

10.5. La clause de révision de prix en cas de variation significative de facteurs externes à l'entreprise de transport est maintenant reprise dans tous les contrats types de transport. Il est donc logique qu'elle bénéficie dans le cas d'espèce au sous-traitant.

10.6. Toujours dans le respect de l'équilibre du contrat, le sous-traitant doit facturer à l'opérateur de transport toute prestation supplémentaire qu'il est amené à effectuer ; entreprise indépendante, le sous-traitant n'a pas à assumer financièrement les conséquences de contraintes non prévues dans le contrat qu'il a passé avec l'opérateur de transport.

10.7. Cet alinéa rappelle un principe général du droit des affaires : en aucun cas le paiement des services rendus par le sous-traitant ne saurait dépendre des conditions dans lesquelles intervient le paiement par le client, à l'opérateur de transport, des frais de transport.

10.8. Le sous-traitant transporteur, chargé d'effectuer un transport à la demande d'un opérateur de transport, bénéficie de la possibilité d'action directe donnée par l'article L. 132-8 du code de commerce : le sous-traitant, faute d'être payé par l'opérateur, pourra,

après une demande restée infructueuse, demander le règlement des prestations fournies directement soit à l'expéditeur, soit au destinataire.

Article 11

Facturation et modalités de paiement

11.1. Il appartient au sous-traitant d'établir et d'adresser les factures de ses prestations à l'opérateur de transport. Ce dernier ne saurait se substituer au sous-traitant pour établir en ses lieu et place sa facturation : le cas échéant, cette pratique montrerait à l'évidence une confusion des services administratifs des deux entreprises propre à étayer une procédure de requalification.

Si l'opérateur peut communiquer à son sous-traitant les informations qu'il détient sur les prestations rendues pendant la période de facturation en cause, ce dernier doit, avant de les prendre en compte pour établir sa facture, s'assurer de leur bien-fondé.

11.4. Les frais de transport sont payables à réception de facture. Tout autre délai de règlement convenu entre les parties ne saurait dépasser un mois. Tout retard donne lieu, de plein droit, au paiement d'une pénalité de retard.

11.6. Le sous-traitant a le droit de rompre immédiatement le contrat le liant avec l'opérateur de transport en cas de non-paiement, même partiel, d'une facture et d'exiger le paiement immédiat de la totalité des sommes dues même à terme. Le sous-traitant, indépendant de l'opérateur de transport, ne saurait subir les conséquences des difficultés financières de ce dernier.

Article 12

Durée du contrat de sous-traitance ;

reconduction ; résiliation

Les parties au contrat de sous-traitance doivent en déterminer la durée. Les conditions de résiliation (causes, modalités, préavis ...), que le contrat soit à durée déterminée ou indéterminée, doivent être prévues afin d'en préserver l'équilibre.

Article 13

Respect des diverses réglementations

Cet article a pour but de rappeler qu'en cas de non-respect des réglementations en vigueur chacune des parties assumera sa responsabilité pénale pour les infractions qui lui sont imputables.

CONTRAT COMMERCIAL DE SOUS-TRAITANCE DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES.

Article Annexe III

· Modifié par Décret n°2007-1226 du 20 août 2007 - a rt. 9 JORF 22 août 2007

Ce document est un formulaire proposé à titre d'exemple aux opérateurs de transport et aux sous-traitants soucieux de contracter dans le respect du contrat type de sous-traitance.

(Formulaire non reproduit, consulter le fac-similé)

Par le Premier ministre :

Jean-Pierre Raffarin

Le ministre de l'équipement, des transports,
du logement, du tourisme et de la mer,

Gilles de Robien

Le secrétaire d'Etat aux transports

et à la mer,

Dominique Bussereau