

---

## Note d'information

---

# Conditions d'accueil des conducteurs routiers sur les sites de chargement/déchargement

**La continuité de l'activité économique -produire, transporter, distribuer- justifie qu'aucun compromis ne soit fait sur les conditions d'accueil en toute sécurité des conducteurs routiers sur les sites de chargement et de déchargement. L'interdiction faite aux personnes d'avoir tout contact lors de la remise et de la signature des documents de transport peut conduire à la mise en place d'un process dégradé de prise en charge et de livraison des marchandises permettant de ne pas s'affranchir des droits et obligations nés du contrat de transport.**

Les mesures annoncées par les pouvoirs publics en vue de limiter les déplacements dans le cadre de la lutte contre la propagation du virus covid-19 (décrets des [16 mars](#) et [23 mars](#) 2020) n'ont en aucune façon pour objet ou pour effet de peser sur l'activité économique qui, dans le respect des règles de sécurité sanitaire, reste une priorité nationale. En écho aux déclarations du président de la République du jeudi 19 mars, le Ministre de l'économie et des finances précisait par courrier que les industries chimique et pharmaceutique étaient des activités essentielles. La Commission européenne a invité par ailleurs les Etats membres de l'UE à maintenir la circulation des marchandises et à ne la restreindre que dans des cas dûment justifiés ([communication 2020/C 86 I/01](#)) et a établi des prescriptions pour l'ouverture aux points de passage frontaliers intracommunautaires de voies réservées pour tous les véhicules de transport de marchandises ([communication 2020/C 96 I/01](#)).

Dans ce contexte où l'enjeu est de limiter la propagation du virus tout en préservant l'activité économique, les entreprises industrielles françaises en tête desquelles figurent celles de la filière chimie et matériaux, peuvent donc continuer à expédier ou à recevoir des marchandises par différents modes de transport et sont ainsi amenées à accueillir sur leurs sites de chargement et de déchargement des conducteurs routiers.

Dès le 13 mars, devant les mesures réglementaires, France Chimie indiquait que c'était en responsabilité que les entreprises industrielles devaient organiser l'accueil des conducteurs de façon à rassurer les personnels présents sur les sites vis-à-vis de toute contagion dont ils pourraient être victimes (obligation de l'employeur de prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et morale des salariés) mais aussi les conducteurs routiers eux-mêmes afin qu'ils se sentent en sécurité et considérés. (Voir notre [actualité du 18 mars 2020](#)). Pour limiter la propagation du virus France Chimie invitait les entreprises à s'en tenir aux préconisations de l'Etat relatives aux mesures élémentaires d'hygiène, à savoir se laver régulièrement les mains, tousser et éternuer dans son coude, utiliser des mouchoirs à usage unique, respecter une distance d'un mètre avec toute autre personne, éviter les poignées de mains. Nous ajoutons également que la mise à disposition sur site de gel hydro alcoolique ou de sanitaires équipés de savon constituait un plus.

Ces préconisations restent d'autant plus d'actualité qu'elles ont été consacrées et renforcées par voie réglementaire. Par [arrêté du 19 mars](#) repris par le décret du 23 mars (article 6 II)<sup>1</sup> les pouvoirs publics ont déclaré d'ordre public les obligations faites aux conducteurs de véhicules de transport ainsi qu'aux personnels des lieux de chargement ou de déchargement d'observer les mesures d'hygiène et de distanciation sociale, dites « barrières », définies au niveau national, le respect de ces mesures rendant impossible d'interdire à un conducteur d'accéder à un lieu de chargement ou de déchargement, y compris à un point d'eau lorsque ce lieu en est pourvu. Et d'ajouter que les lieux de chargement ou de déchargement non pourvus d'un point d'eau devaient l'être en gel hydro-alcoolique. Par symétrie, la même obligation repose sur les transporteurs d'équiper leurs véhicules d'une réserve d'eau et de savon ainsi que de serviettes à usage unique, ou de gel hydro-alcoolique.

**Afin de limiter la propagation du virus le texte interdit tout contact humain lors de la remise et de la signature des documents de transport, signifiant qu'il ne peut être exigé de signature d'un document sur quelque support que ce soit par le destinataire ou son représentant.**

Cette interdiction de tout contact humain lors de la remise et de l'émargement des documents de transport, interdiction s'appliquant également par extension aux documents établissant que le véhicule quittant un site chimique a été contrôlé conforme à l'ADR par l'expéditeur, est une contrainte qui peut se révéler difficile à respecter. Dans la mesure où le germe du virus reste sur le papier il peut en effet se transmettre en cas de passage de mains en mains des documents.

Si la solution idéale consiste à éviter le transfert de documents papier et par conséquent à éviter la procédure d'émargement des documents il convient néanmoins de pouvoir continuer à préserver ses droits vis-à-vis de la marchandise confiée au transporteur qui en est présumé responsable depuis sa prise en charge jusqu'à son déchargement au cours duquel des pertes ou avaries peuvent être constatées, suivi de sa livraison.

Dans la mesure où en matière commerciale la preuve peut être apportée par tous moyen, le recours à des échanges de messages électroniques, complétés le cas échéant par des photos, entre l'expéditeur/destinataire, le transporteur et le conducteur peut faire office de preuve contradictoire de la vérification de la conformité ADR du véhicule utilisé, de la prise en charge de la marchandise, de la constatation de réserves et de la livraison.

Les entreprises industrielles et les transporteurs qui entretiennent des relations commerciales régulières et établies basées sur la confiance mutuelle peuvent s'inspirer des articles 9.2 et 9.3 du contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique ([Décret n° 2017-461 du 31 mars 2017](#)) pour bâtir contractuellement un process « dégradé » de validation de la prise en charge et de la livraison des marchandises.

L'article 9.2. rappelle que la signature du destinataire est la preuve de la remise et de l'acceptation de l'envoi. Elle est accompagnée du nom du signataire, de la date et de l'heure de la livraison ainsi que du cachet commercial de l'établissement ou de tout autre moyen incontestable d'identification.

Pour répondre notamment aux pratiques de certains destinataires qui ne remettent pas au transporteur les documents de transport émargés à l'issue de la livraison – laissant ainsi courir la présomption de responsabilité du transporteur, l'article 9.3 prescrit « *qu'à défaut de remise au transporteur avant son départ du document, et sous réserve qu'il ait confirmé au donneur d'ordre la remise de la marchandise, il y a présomption simple de livraison conforme au contrat. Cette confirmation de la remise de la marchandise, précisant la date de celle-ci, intervient par l'envoi d'une lettre recommandée avec avis de réception ou par tout moyen électronique de transmission et de conservation des données, au plus tard à midi du premier jour ouvrable suivant la remise de la marchandise* ».

---

<sup>1</sup> Les 3 avants derniers alinéas du point II de l'article 6 ne s'appliquent qu'aux livraisons chez les particuliers

Cette disposition peut être contractuellement aménagée aux situations dans lesquelles dans un cadre tripartite l'expéditeur, le destinataire et le transporteur choisiraient le temps de la crise sanitaire de réduire le rôle et l'usage des documents de transport pour attester de la prise en charge et de la livraison des marchandises. Ces aménagements peuvent s'appliquer aux transports domestiques, et aux transports internationaux pour le traitement des réserves apparentes à la livraison.

Le protocole pourrait se présenter comme suit.

***Afin de se conformer aux dispositions de l'article 6 II du décret n° 2020-293 du 23 mars 2020 qui interdisent tout contact entre les personnes lors de la remise et la signature des documents de transport, X, expéditeur, Y, destinataire et Z, transporteur sont convenus de ce qui suit :***

***Pendant toute la durée de l'état d'urgence sanitaire décrété par les pouvoirs publics, le document de transport (lettre de voiture) est, sur la base des informations produites par le donneur d'ordre, établi par le transporteur ou son préposé (le conducteur). Seul le conducteur manipule le document.***

***Une fois le chargement effectué, le conducteur fait vérifier par l'expéditeur le contenu du document et y appose sa signature, attestant ainsi avoir pris en charge la marchandise dans l'état et en quantité conformes aux informations qu'il y a reportées et que l'expéditeur a validées.***

***Le conducteur place chacun des feuillets destinés respectivement à l'expéditeur (le collaborateur sur site de chargement), au transporteur (le conducteur) et au destinataire (le collaborateur sur site de déchargement) dans un scellé plastique et remet à l'expéditeur le feuillet qui lui est destiné après avoir préalablement désinfecté le scellé plastique qui le protège.***

***Lors de la livraison le conducteur remet au destinataire le feuillet qui lui est destiné après avoir préalablement désinfecté le scellé plastique qui le protège, afin que celui-ci puisse comparer les informations qui y figurent avec la marchandise qui lui est remise. Le transporteur quitte le site de déchargement sans émargement du document de transport par le destinataire et informe immédiatement son donneur d'ordre par tout moyen électronique de transmission et de conservation des données du jour et de l'heure de la remise de la marchandise chez le destinataire.***

***Le destinataire dispose d'un délai de (à définir librement) à compter de l'heure de la livraison, délai pendant lequel la présomption de responsabilité du transporteur prévue à l'article L133-1 du code de commerce continue à courir, pour formuler toutes réserves au transporteur ; passé ce délai il y a présomption simple de livraison conforme au contrat.***

Ces solutions dégradées ne dispensent pas de respecter les prescriptions du code de commerce traitant de la forclusion des recours (transport domestique)<sup>1</sup> et de la convention CMR traitant du renversement de la charge de la preuve (transports internationaux)<sup>2</sup> relatives à la formulation des réserves à la livraison.

→ Noter que le caractère d'ordre public<sup>3</sup> donné à ces obligations du décret du 23 mars est plus fort que ne le serait le classement de leur méconnaissance en infraction pénale. Il permet en effet aux personnels concernés d'exercer leur droit de retrait ou au transporteur de ne plus desservir un site de chargement ou de déchargement sans que cette décision ne puisse être assimilée à une inexécution du contrat ni à sa rupture.

Les textes règlementaires ont été complétés par un [guide de bonnes pratiques élaboré par la branche du transport routier de marchandises](#) visant à prévenir la propagation du coronavirus chez les salariés du secteur.

Ce guide indique qu'il doit impérativement être appliqué également par les chargeurs et les clients finaux sur les lieux de chargement et de déchargement des marchandises et accueil conducteurs pour la limitation de la propagation.

Dans la mesure où les entreprises exploitant des sites de chargement et de déchargement ont établi leurs propres règles de lutte contre la propagation de l'épidémie élaborées bien souvent en application de guides établis par leur filière respective, cette prescription unilatérale du document du secteur du transport routier ne peut pas être prise au pied de la lettre sans risquer de se trouver confronté le cas échéant à des incompatibilités. Bien que validé par le Ministère du travail ce document n'a pas de valeur réglementaire et ne saurait donc être juridiquement opposable aux établissements de chargement et de déchargement. Mais comme l'enjeu n'est pas juridique mais de nature économique (assurer la continuité de l'activité) et sociale (protéger la santé des personnes) ce guide n'en est pas pour autant dépourvu d'intérêt ni de bon sens quand il rappelle à bon escient les obligations du décret du 23 mars 2020 cité ci-dessus.

En recommandant de respecter les distances dans toute opération (chargement/déchargement, zonage, préparation de commandes, palettisation...), de réaliser le chargement/déchargement par une seule personne, de confier au conducteur l'opération d'arrimage, et en invitant le conducteur à réintégrer sa cabine s'il devait constater que les mesures de distanciation sociale et de gestes barrières n'étaient pas correctement respectées par l'entreprise d'accueil lors des opérations de chargement et de déchargement, mettant ainsi en jeu sa santé et sa sécurité, le guide conforte la nécessité de ne pas transiger sur les conditions d'accueil des conducteurs sur les sites de chargement et de déchargement pour être assuré de pouvoir continuer à expédier ses marchandises et à s'en faire livrer.

<sup>1</sup> Article L133-3 du code de commerce

La réception des objets transportés éteint toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle si dans les trois jours, non compris les jours fériés, qui suivent celui de cette réception, le destinataire n'a pas notifié au voiturier, par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée, sa protestation motivée.

Si dans le délai ci-dessus prévu il est formé une demande d'expertise en application de l'article L. 133-4, cette demande vaut protestation sans qu'il soit nécessaire de procéder comme il est dit au premier alinéa.

Toutes stipulations contraires sont nulles et de nul effet. Cette dernière disposition n'est pas applicable aux transports internationaux.

<sup>2</sup> Art. 30 1. de la convention CMR

Si le destinataire a pris livraison de la marchandise sans qu'il en ait constaté l'état contradictoirement avec le transporteur ou sans qu'il ait, au plus tard au moment de la livraison s'il s'agit de pertes ou avaries apparentes, ou dans les sept jours à dater de la livraison, dimanche et jours fériés non compris, lorsqu'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes, adressé des réserves au transporteur indiquant la nature générale de la perte ou de l'avarie, il est présumé, jusqu'à preuve contraire, avoir reçu la marchandise dans l'état décrit dans la lettre de voiture. Les réserves visées ci-dessus doivent être faites par écrit lorsqu'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes.

<sup>3</sup> Une disposition d'ordre public est impérative, s'impose aux opérateurs qui ne peuvent s'en affranchir ni y renoncer même d'un commun accord et s'impose également au juge qui ne peut l'ignorer. Le dernier alinéa de l'article L133-3 du code de commerce ci-dessus qui indique que *toutes stipulations contraires sont nulles et de nul effet* est une autre façon d'exprimer le caractère d'ordre public d'une disposition.