

HC → TR

LOCATION DE GRUES

Par Marie Tilche

Conditions générales, mode d'emploi

Toute manipulation de charges importantes nécessite un engin de levage costaud, telle une grue mobile. Cette activité à part entière subit les contraintes réglementaires des transports exceptionnels, même si elle n'est pas vouée au déplacement de masses indivisibles. D'où, entre autres, la nécessité d'un cadre juridique passant par des conditions générales élaborées par le SNUG (1) qui les présentait au SITL.

► **Contexte** : la location de grues avec opérateur est fréquente. Entre-t-elle dans le cadre du contrat type « location de véhicules industriels avec conducteur » ? La réponse est négative : d'abord, dans ce CT, il s'agit de la mise à disposition de camions ou autres en vue du transport, public ou privé, de **marchandises**, fonction que n'assure pas l'engin de levage. D'où la nécessité de conditions générales.

► **Nature du contrat et objet** : c'est un louage de choses régi par la Code civil, l'intervention de l'opérateur étant considérée comme accessoire. Il est convenu que les CGV priment les conditions d'achat du locataire (on retrouve le même principe pour les opérateurs de transport/logistique) et que les clauses particulières l'emportent sur les générales. Ce point est traditionnel, ne serait-ce qu'en matière d'assurance.

Autre précision : quand le locataire prête ou sous-loue, il s'oblige à transmettre les conditions à l'utilisateur. De ce fait, ce dernier est censé y avoir adhéré, devient partie au contrat et répond solidairement avec le loueur de tout manquement.

► **Commande** : lorsqu'il contracte, le locataire doit indiquer, par écrit, ses desiderata quant aux caractéristiques du matériel, ce qui est normal. Toutefois, l'écrit n'est pas seulement exigé à titre de preuve : son absence dégage le loueur de toute responsabilité en cas de retard ou inadéquation du matériel. Cette clause exonératoire de responsabilité peut se comprendre (c'est une façon de se prémunir contre la mauvaise foi éventuelle du client) : on remarquera cependant, à titre de comparaison, qu'elle ne se trouve dans aucun contrat type y compris « location » (on y parle simplement de matériel ou véhicule conforme à la commande ou à la nature des marchandises). La modification de la demande, le report de la commande ou son annulation doivent également être faits par écrit. En cas de défaillance du locataire qui ajourne la mise à disposition, le loueur garde droit aux frais engagés. S'il y a annulation, une clause pénale (la moitié du prix) est stipulée en sa faveur. Un système que l'on retrouve, peu ou prou, dans les différents contrats types à une différence près : rien n'est dit, ici, de l'indemnité en cas de report par le loueur. Il n'est tenu que si la défaillance est indépendante de sa volonté (grève, force majeure, modifications de la réglementation notamment). Ce sera, bien entendu, au bailleur qui se prévaut de cette exonération de l'établir : à défaut, il devra réparation intégrale du dommage. A noter que le matériel réceptionné sans réserves est censé remis en bon état.

► **Obligations des parties/responsabilité** : le preneur s'oblige à user de la chose en bon père de famille, s'engage à respecter la réglementation en matière d'hygiène et sécurité propre à l'activité, procède au contrôle préalable des sols et sous-sols, débranche les lignes électriques, signale les canalisations, s'assure de la présence permanente d'un chef de manœuvre et prend toutes mesures pour respecter l'environnement. Indépendamment de ces précautions sécuritaires, il ne peut sous-louer ou prêter le matériel sans autorisation expresse écrite et préalable du loueur.

La garde de l'engin lui étant transférée, il répond de tous les dommages qu'il pourrait causer, et n'est comptable que du vice caché du matériel. Quant au conducteur, il devient conventionnellement son préposé dont il assume les actes (un recours serait possible, selon nous, si l'opérateur ne répondait pas aux conditions d'aptitude habituelles). **Attention ! Le locataire prend ainsi la charge de tous préjudices (y compris immatériels) causés soit à l'engin ou aux tiers (préposé inclus).**

Pour sa part, le loueur ne répond de rien en dehors du vice du matériel. Encore faut-il que les circonstances du dommage lui aient été communiquées par LRAR au plus tard dans les 48 heures. C'est donc une sorte de forclusion qui est ainsi instituée (proche de la protestation motivée du Code de commerce). Enfin, alors que le locataire doit réparer l'entier dommage prouvé (et prévisible, soulignons-le, sauf dol ou faute lourde), le loueur s'octroie un plafond d'indemnité : 150 000 euros toutes causes confondues, le locataire et ses assureurs renonçant à tout recours au-delà. Rappelons qu'envers les tiers, cette clause ne jouerait pas (elle n'est permise qu'en matière contractuelle).

► **Divers** : rien à dire de particulier quant au prix, aux délais de paiement (30 jours), aux pénalités de retard (calquées sur le Code de commerce) et à l'obligation d'assurance. Toutefois, la prescription des actions réciproques est d'un an (et non de 10 comme le supposerait la nature du contrat).

► **Résiliation** : les conditions sont rudes. En effet, le loueur peut rompre le contrat :

- sans préavis en cas d'utilisation non-conforme à la commande ou contraire aux règles de sécurité (ce qu'il devra établir) ;
 - sous 8 jours suivant mise en demeure en cas d'inexécution du contrat.
- En cas de rupture imputée au locataire, ce dernier doit immédiatement restituer le matériel et verser 70 % du prix prévu pour la location. On peut se demander s'il y a déchéance du terme quand le bail s'étale dans le temps et si la clause pénale ainsi fixée ne paraîtrait pas manifestement excessive et donc susceptible de modération judiciaire d'office. En revanche, rien n'est dit quant à la résiliation par le locataire en raison d'un manquement imputé au loueur. Si les rapports sont d'une certaine stabilité, il devra donc respecter un préavis conforme aux usages (lequel ?).

Ce genre d'activité, souvent à risques, impose la prudence. Un regard sur la jurisprudence nous rappelle qu'elle admet transfert de garde et de lien de préposition (ce que nous préférons au terme « subordination »). Ainsi, dans une affaire où une grue prise en location avait basculé et endommagé dans sa chute l'une des cellules de l'entrepôt, la Juridiction suprême a-t-elle cassé l'arrêt ayant mis seulement la moitié du dommage à la charge du locataire, le loueur n'ayant pas perdu le pouvoir de direction de l'engin dont il connaissait les caractéristiques mieux que personne. Pour censurer, sur visa de l'article 1384 alinéa 1^{er} du Code civil, elle a énoncé « que le locataire d'un bien dont la garde lui avait été transférée

était, de plein droit, responsable du dommage causé par cette chose » et retenu qu'au moment de l'accident, le locataire exerçait les pouvoirs qui la caractérisent.

Pour le reste, les CGV semblent parfois, pour un contrat, un zeste « unilatérales » !

(1) Syndicat national des utilisateurs de grues, que nous remercions vivement. ●

PACTE GOUVERNEMENTAL

Mettant l'accent tant sur les spécificités réglementaires des engins que sur la cherté du coût d'une heure d'utilisation de grue mobile en France (20% à 30% plus cher qu'à l'étranger et la perte de compétitivité du pavillon, le SNUG demande aux futures autorités :

- l'exonération définitive de la taxe à l'essieu (qu'il avait obtenue mais jusqu'au 31 décembre 2009) ;
- l'exonération de la taxe professionnelle sur les engins mobiles (elle est calculée sur la valeur d'immobilisation des biens, particulièrement élevée dans le levage) ;
- la circulation des engins sur l'infrastructure autoroutière (le SNUG est actuellement en discussion avec l'ASFA) ;
- la définition d'un cadre juridique propre aux métiers du levage ce qui ne serait pas du luxe !

Pourquoi pas un contrat-type ? L'expérience montre qu'il est inoxydable si on veut bien le laisser naître...

Et de rappeler qu'il a déjà son actif des délais de paiement à 30 jours, l'assouplissement du régime des transports exceptionnels et la signature d'une charte avec l'OPBTP.

PRÉSIDENTIELLES

Par Natalie Grange

Le « 3615-J'existe » des chargeurs

La fédération qui représente les donneurs d'ordre français tient à se faire entendre dans la campagne actuelle, comme dans celle des législatives.

A travers sept thèmes somme toute convenus, l'AUTF met l'accent sur les traditionnels soucis que sont la qualité de service toujours attendue en matière de fret ferroviaire, promu au titre de « *priorité du quinquennat* », et sur la nécessité de ne pas freiner l'import/export à coups de réglementations restrictives.

Les transporteurs ayant rivalisé d'idées auprès des candidats à l'élection suprême, ne manquaient que leurs clients. C'est chose faite avec la présentation à la presse, avant envoi aux différents candidats, d'une « plate-forme » d'utilisateurs de fret, destinée à faire comprendre au futur président de la République et députés que « *le transporter mieux doit l'emporter sur le transporter moins* ».

Bel exercice de style, qui ne surprendra pas ceux qui connaissent les thèmes récurrents de l'AUTF. On notera au passage que les sujets qui opposent traditionnellement les intérêts des chargeurs à ceux des transporteurs ne sont pas évoqués, sans doute pour ne pas faire dans le microcosmique.

L'organisation professionnelle, présidée par Denis Choumert, se prononce ainsi pour davantage d'infrastructures, fait preuve d'un certain scepticisme quant à l'intérêt du Lyon-Turin, et approuve l'idée d'une taxe kilométrique à condition qu'elle soit appliquée à tous les utilisateurs d'axes routiers, et pas seulement au trafic « *Marchandises* ». Elle milite pour le 44T et pour la relance du mode ferroviaire, notamment via la filialisation de Fret SNCF mais aussi l'autonomie complète de RFF vis-à-vis de l'opérateur historique. Autre sujet classique de l'AUTF, l'amélioration de la desserte portuaire française qui pourrait se faire grâce à des « *règles de gouvernance souples* », une transparence accrue en termes financiers, la finalisation du passage au commandement unique des personnels de manutention par les entreprises, une nouvelle conception de leur métier par les douaniers.

Cette approche de l'importateur ou de l'exportateur doit être renforcée par la fluidité des échanges, notamment avec les Etats-Unis. L'OP aimerait que le prochain président défende, au plan communautaire, l'idée que l'Europe doit se démarquer de la politique défensive américaine en matière de sûreté. Il convient, en effet, de raison garder, notamment par rapport à la Port Security Bill, dont le but est de faire contrôler l'intégralité des conteneurs depuis les pays d'origine, avant même leur arrivée sur le sol US.

Le projet AUTF pourrait se résumer ainsi : « *Laissez-nous travailler !* ». Un discours assez courant, dans le patronat français. La « *plate-forme* » ouvrira-t-elle le débat, comme elle en a l'intention ? Rien n'est moins sûr, les « *vrais gens* » étant plus au cœur de la campagne que l'entreprise. ●

PROJETS ÉLECTORAUX

Par Jean-Luc Fioux

Docteur en Droit
Expert transport près la Cour d'appel de Paris, agrée par la Cour de cassation

Et la fiscalité dans tout ça ?

Le déroulement de la campagne présidentielle est déroutant pour le juriste publiciste et de surcroît fiscaliste.

Dans la parade électorale qui n'a rien à envier à celle des cirques, bref tour d'horizon des projets présentés... et la plupart du temps non chiffrés.

Pour le constitutionnaliste, les « *je veux* », « *je ferai* » des candidats se heurtent au souvenir de l'existence d'un Parlement dont la chambre basse n'est pas encore élue, donc de couleur incertaine. Pour le fiscaliste, les principes, comme l'égalité de tous devant l'impôt, semblent quelque peu ignorés (ce n'est pas la première fois). Surtout, l'Union Européenne est purement et simplement oubliée. ❖