

Auto & Transport

NEWSLETTER



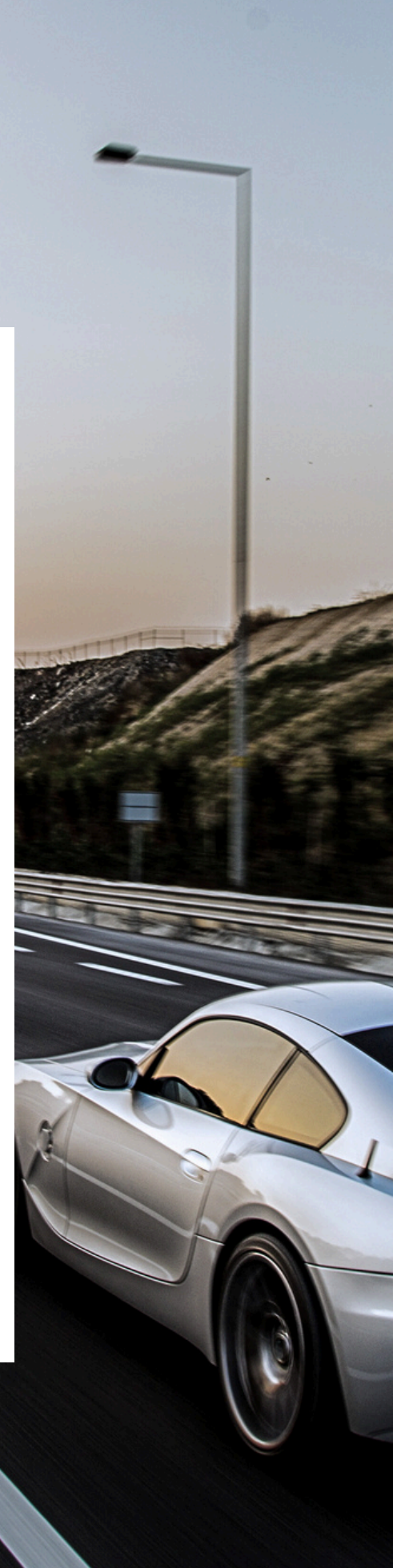
Newsletter Auto & Transport

Votre rendez-vous dédié au secteur de l'Automobile et du Transport !

Pour cette nouvelle édition, notre Pôle Automobile vous donne rendez-vous autour de trois sujets juridiques d'actualité, sélectionnés pour leur impact concret sur les acteurs du secteur.

Au programme de cette édition :

- 03 I. Nouveaux radars intelligents : un déploiement incertain mais une préparation indispensable
-
- 07 II. La « lettre de voiture » : un outil clé du transport routier de marchandises
-
- 11 **FLASH**
III. Une dérogation pour le transport routier



I. Nouveaux radars intelligents : un déploiement incertain mais une préparation indispensable

La politique française de sécurité routière connaît depuis plusieurs années une évolution vers un contrôle automatisé renforcé des infractions.

Après les radars fixes et les radars tourelles, l'État prépare le déploiement de radars dits « intelligents », intégrant des technologies d'analyse d'image et d'intelligence artificielle.

Ces dispositifs soulèvent des enjeux juridiques importants, notamment en matière de base légale de la constatation automatisée des infractions, de valeur probatoire des données collectées et de protection des données personnelles.



1. Le cadre juridique des radars automatisés

Le contrôle automatisé des infractions routières repose principalement sur la loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière, qui a instauré les premiers radars automatiques en France.

Ce dispositif s'inscrit aujourd'hui dans plusieurs textes :

- **le Code de la route**, qui définit les infractions et leurs sanctions ;
- **le Code de procédure pénale**, qui encadre la constatation automatisée ;
- **les arrêtés d'homologation des appareils de contrôle**.

La procédure repose sur **trois éléments juridiques principaux** :

- Constatation automatique de l'infraction par un appareil homologué.
- Identification du titulaire du certificat d'immatriculation, présumé responsable pécuniairement.
- Traitement automatisé des données par l'ANTAI (Agence nationale de traitement automatisé des infractions).

Le Conseil constitutionnel et la jurisprudence administrative ont admis la conformité de ce système au principe de responsabilité pénale, dès lors que le conducteur conserve la possibilité de contester l'infraction.

I. Nouveaux radars intelligents : un déploiement incertain mais une préparation indispensable

2. Les caractéristiques juridiques des radars intelligents

Les radars intelligents correspondent à une nouvelle génération de dispositifs capables d'analyser automatiquement les images grâce à des algorithmes d'intelligence artificielle.

Contrairement aux radars classiques limités à la vitesse ou au franchissement de feu rouge, ces équipements pourraient détecter simultanément plusieurs infractions, notamment **l'usage du téléphone au volant, le non-port de la ceinture de sécurité et le non-respect des distances de sécurité**. Ces

systèmes reposent sur des caméras haute définition et des logiciels d'analyse d'image, permettant d'identifier certains comportements du conducteur ou la distance entre véhicules.

Toutefois, la validité juridique de ces contrôles dépend d'un élément essentiel : l'homologation réglementaire des dispositifs. En droit français, une verbalisation automatisée n'est possible que si l'appareil est homologué par arrêté ministériel et que sa fiabilité technique est reconnue.



3. Le calendrier de déploiement et ses incertitudes juridiques

Plusieurs annonces ont évoqué un déploiement des radars intelligents à partir de 2026 dans le cadre de la modernisation du parc de radars français.

Ces dispositifs devraient permettre de verbaliser automatiquement **plusieurs infractions** en un seul contrôle, avec des sanctions cumulables pouvant entraîner plusieurs retraits de points sur le permis de conduire. Cependant, la situation juridique reste évolutive. Les autorités de la sécurité routière ont précisé que la technologie existe et fait l'objet d'expérimentations, mais qu'aucun arrêté d'homologation n'a encore autorisé la verbalisation automatique pour certaines infractions (notamment téléphone et ceinture).

En conséquence, si l'année 2026 est souvent évoquée comme horizon de déploiement, la mise en œuvre effective **dépendra de l'adoption des textes réglementaires** nécessaires et de la validation technique des systèmes.

I. Nouveaux radars intelligents : un déploiement incertain mais une préparation indispensable

4. Un risque accru pour les sociétés titulaires de certificats d'immatriculation

Au-delà de ces incertitudes juridiques et techniques, ces évolutions appellent également une vigilance particulière des entreprises, en particulier celles disposant d'une **flotte automobile**, confrontées à des enjeux accrus de responsabilité et de gestion des infractions. En effet, lorsque le salarié auteur de l'infraction ne peut être identifié avec certitude, la responsabilité pécuniaire est automatiquement transférée **au dirigeant de la société titulaire du certificat d'immatriculation**, qui doit s'acquitter des amendes sur ses propres deniers.



Avec des radars capables de relever simultanément plusieurs manquements, le risque de cumuls d'amendes devient réel et la note particulièrement salée pour le dirigeant.

De plus, en cas d'infraction constatée par un dispositif de contrôle automatisé, le dirigeant doit, dans un délai de quarante-cinq jours, communiquer l'identité, l'adresse et les références du permis de conduire du conducteur, sauf cas de vol, d'usurpation de plaque ou de force majeure.

À défaut de désignation, la personne morale et/ou son représentant légal s'expose(nt) à des **contraventions de quatrième ou de cinquième classe**, selon la nature des infractions en cause, qui s'ajoutent aux amendes initiales au titre des infractions routières commises.



I. Nouveaux radars intelligents : un déploiement incertain mais une préparation indispensable

5. Sur la nécessaire mise en place d'une procédure interne

- **La centralisation des avis d'infraction**, avec un référent dédié et un canal unique de réception.
- **La tenue d'un registre d'affectation horodaté**, permettant d'identifier précisément quel salarié utilise quel véhicule et dans quel cadre.
- **L'encadrement des données télématiques**, en conformité avec le RGPD, afin d'assurer leur utilité en cas de contestation ou de désignation.
- **La mise à jour des chartes internes et des contrats de travail**, pour intégrer les obligations liées à l'usage des véhicules.
- **La préparation de modèles de réponses** facilitant la désignation ou la contestation dans les délais légaux.

Au-delà du risque financier, l'enjeu pour les entreprises est d'anticiper un environnement de contrôle plus structuré, plus précis et reposant massivement sur l'automatisation.

Une gouvernance rigoureuse de la flotte – fondée sur la traçabilité, la conformité et des procédures internes claires – constitue désormais la meilleure protection pour le dirigeant comme pour la personne morale.

Elise Mertens & Arthur Dehan
Avocats Règlement des Contentieux

II. La « lettre de voiture » : un outil clé du transport routier de marchandises

En matière de transport routier de marchandises, la lettre de voiture occupe une place centrale. Ce document, qui matérialise le contrat liant l'expéditeur, le transporteur et, le cas échéant, le destinataire, est régi par un ensemble de règles issues du Code civil, du Code de commerce, du Code des transports ainsi que de la LOI LOTI¹.

À la fois instrument de preuve et cadre d'exécution, il organise la répartition des obligations, des responsabilités et des risques entre les acteurs du transport.

Dans un secteur où la moindre imprécision peut entraîner de lourdes conséquences, maîtriser les mentions essentielles de ce contrat devient un atout stratégique.

Focus sur les points à ne surtout pas négliger

1. La lettre de voiture : un contrat tripartite structurant

Dès lors qu'il est identifiable dans le contrat, **le destinataire dispose de droits et actions contractuels** à l'encontre du transporteur. En contrepartie, **il se voit lié par certaines clauses** touchant à l'opération de transport. Seules les clauses étrangères au transport (ex. clause attributive de compétence) nécessitent son acceptation expresse pour lui être opposables.

La lettre de voiture doit permettre l'exécution correcte du transport. Elle mentionne donc notamment² :

- **La nature, l'objet du transport** et les spécificités de la marchandise.
- **Les modalités d'exécution** : déroulement du transport, conditions d'enlèvement et de livraison.
- **Le prix du transport** et celui des **prestations accessoires** prévues.
- **L'estimation du temps nécessaire** aux différentes tâches, et les modalités de **calcul** :
 - **De la rémunération complémentaire** du transporteur quand les temps sont dépassés du fait de l'expéditeur/commissionnaire/destinataire ou autre donneur d'ordres de fait,
 - **Des pénalités** dues par le transporteur lorsque le dépassement de temps est de son fait.
- **Les obligations des différentes parties** : expéditeur, commissionnaire, transporteur, destinataire.

En l'absence de dispositions contractuelles précises, c'est le **contrat-type général** établi par décret qui s'applique automatiquement de plein droit.

1. *Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982*

2. *Article L. 1432-2 du Code des transports*

II. La « lettre de voiture » : un outil clé du transport routier de marchandises

2. Obligations spécifiques selon le poids des marchandises

Le contrat-type distingue selon que le poids de l'envoi est **inférieur** ou **supérieur à 3 tonnes** :

- Si le poids des marchandises est **inférieur à 3 tonnes**, le transporteur effectue **sous sa responsabilité** les opérations de **chargement, arrimage** et **déchargement**, depuis la prise en charge jusqu'à la livraison.
- Si le poids des marchandises est **supérieur à 3 tonnes**, les responsabilités sont réparties entre l'expéditeur et le transporteur de la manière suivante :
 - À la charge de l'expéditeur : **chargement** du véhicule, **arrimage, sanglage** des marchandises, exonérant le transporteur des dommages qui pourraient résulter de ces opérations, quand bien même elles seraient réalisées par le transporteur, sauf accord de celui-ci d'effectuer lui-même ces opérations.
 - À la charge du transporteur : respecter les protocoles de **sécurité**, fournir des **informations utiles** pour le transport, fournir les **sangles** en bon état et en nombre suffisant, **contrôler** le **chargement, l'arrimage** et le **calage**, refuser la prise en charge en cas d'identification d'un **risque en matière de sécurité** de la circulation, **émouvoir des réserves** relatives à la conservation de la marchandise s'il relève un **défaut apparent**.

Evidemment, le transporteur est exonéré des conséquences d'une défectuosité non apparente du chargement. Mais à défaut de preuve d'une défectuosité non apparente et de réserves visées, celui-ci reste responsable.³



3. Cour d'appel, Metz, Chambre commerciale, 17 Juin 2014 – n° 09/03575

II. La « lettre de voiture » : un outil clé du transport routier de marchandises

3. Le régime de responsabilité du transporteur

S'agissant de la **responsabilité** quant à la **perte des objets à transporter**, des **avaries** autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure, le code de commerce prévoit une **présomption spéciale à la charge du transporteur**⁴, à compter de la « prise en charge » effective des marchandises par ce dernier.

Toute clause contraire est nulle !

Il est donc essentiel de prévoir dans le contrat la répartition contractuelle des opérations de manutention, de (dé)chargement et d'arrimage des marchandises.

Limites d'indemnisation (sauf dol, faute lourde ou inexcusable ou déclaration de valeur)

A cet égard, sauf dol, faute lourde ou faute inexcusable du transporteur, celui-ci est tenu de verser une **indemnité** pour la **réparation** de tous les **dommages résultant de la perte ou de l'avarie** des marchandises dans les **limites fixées par décret**⁵, et sauf déclaration de valeur ayant pour effet de substituer le montant de cette déclaration au plafond de l'indemnité fixée ci-dessous :

- Pour les envois inférieurs à 3 tonnes : 33 € / kg de marchandises endommagées sans dépasser 1000 € par colis ;
- Pour les envois supérieurs à 3 tonnes : 20 € / kg de marchandises endommagées sans dépasser 3 200 € par tonne d'envoi.

Clauses limitatives de responsabilité : conditions de validité

Par ailleurs, si le code de commerce prohibe les clauses d'irresponsabilité pour pertes ou avaries, les clauses limitatives d'indemnité sont quant à elles admises, sous conditions :

- D'avoir été **portées à la connaissance** de l'expéditeur,
- D'être **expressément acceptées** par celui-ci,
- D'être **apparentes** et accompagnées d'une information claire sur la possibilité :
 - D'effectuer une **déclaration de valeur**,
 - De souscrire à une **assurance complémentaire**.
- De ne pas conduire à une **indemnisation dérisoire**.

4. *Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982*

5. *Article L. 1432-2 du Code des transports*

II. La « lettre de voiture » : un outil clé du transport routier de marchandises

Concernant les clauses limitant l'indemnité en cas de **retard**, elles sont **admises même si son montant est dérisoire**, sauf dans certains contrats spécifiques où elles viendraient contredire une obligation essentielle, propre au délai de livraison garanti.

4. Un outil de personnalisation contractuelle

Enfin, outre l'ensemble des points visés ci-dessus, le fait de rédiger une lettre de voiture permet en outre de **formaliser d'autres clauses pratiques**, permettant d'adapter le contrat à son propre fonctionnement, et prévoir ainsi les spécificités de l'opération envisagée (itinéraires, délais, emballage, etc.), étant rappelé que si le contrat ne prévoit pas un point, la clause correspondante du contrat-type s'appliquera **à titre supplétif**.

Il est également possible de stipuler l'application volontaire de la **Convention CMR⁶**, permettant d'harmoniser les flux internes et internationaux, sous réserve du respect des règles d'ordre public françaises.

En définitive, la rédaction de la lettre de voiture doit être soigneusement ajustée au type de flux (poids, nature des marchandises, conditions d'exécution) afin de définir précisément les obligations, responsabilités, limitations d'indemnisation et autres spécificités liées à l'opération de transport envisagée, et d'en assurer la sécurité juridique.

François Godfrin
Avocat Droit Economique

6. Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, signée à Genève en 1956

III. Une dérogation pour le transport routier

Les salariés affectés aux véhicules des entreprises de transport routier qui exercent leur **activité à titre principal**, c'est à dire pendant **plus de 50% de leur temps de travail**, en dehors d'une zone où a été institué le versement mobilité, ne sont pas pris en compte dans la détermination de l'effectif pour l'appréciation des seuils d'assujettissement au versement mobilité.

Sont concernés par cette dérogation :

- les conducteurs de véhicules des entreprises de transport routier (conducteurs de camions, autobus, autocars, ambulances).

Attention

Les salariés affectés aux véhicules des entreprises de dépannage ne sont pas visés et restent affectés à l'effectif de la zone dans laquelle se situe l'établissement qui tient le RUP sur lequel ils sont inscrits, sauf à exercer plus de trois mois consécutifs dans une autre zone et hors d'un établissement de l'employeur.



L'appréciation de l'exercice de l'activité au sein d'une zone de versement mobilité ou hors zone à titre principal s'effectue **en fonction du trajet du chauffeur routier** sur chaque journée de travail. Il sera ainsi considéré comme exerçant à titre principal en zone de versement mobilité sur la journée s'il passe, au cours de cette journée, par la zone où se situe l'établissement tenant le RUP sur lequel il est inscrit. À défaut, il sera considéré comme exerçant hors zone sur la journée.

L'application de cette règle suppose que la zone où se situe l'établissement tenant le RUP soit **une zone de versement mobilité**. Dès lors que l'établissement tenant le RUP est situé hors zone de versement mobilité, le routier est toujours considéré comme étant hors zone.

Nadine Jung
Avocat Droit Social

FIDAL

AVOCATS

Le droit d'inventer demain

NOTRE ÉQUIPE

PÔLE AUTOMOBILE GRAND EST



Nadine Jung
Avocat Droit Social
Bureau de Metz
nadine.jung@fidal.com



Clarisse Vidal
Avocat Droit des Sociétés
Bureau de Mulhouse
clarisse.vidal@fidal.com



François Godfrin
Avocat Droit Economique
Bureau de Nancy
francois.godfrin@fidal.com



Elise Mertens
Avocat Règlement des Contentieux
Bureau de Nancy
elise.mertens@fidal.com



Arthur Dehan
Avocat Règlement des Contentieux
Bureau de Reims
arthur.dehan@fidal.com



Sébastien Laurent-Sorel
Avocat Droit Fiscal
Bureau de Reims
sebastien.laurent-sorel@fidal.com



Pierre-Antoine Deetjen
Juriste Droit de l'Environnement
Bureau de Strasbourg
pierre-antoine.deetjen@fidal.com

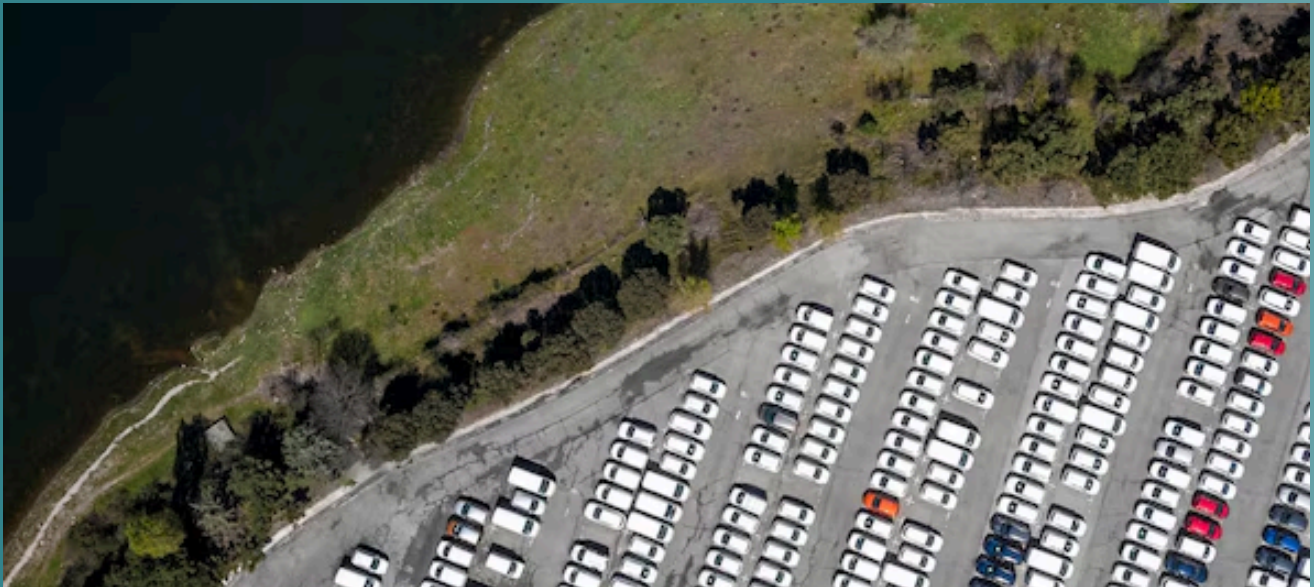
FIDAL

AVOCATS

Le droit d'inventer demain

PÔLE AUTOMOBILE GRAND EST

Fidal vous accompagne dans tous les domaines du droit des affaires et sur ce marché spécifique en Grand Est.



FIDAL AVOCATS



8 bureaux en Grand Est

Auxerre, Epinal, Metz, Mulhouse,
Nancy, Reims, Strasbourg et Troyes.

FIDAL GRAND EST

contact.grandest@fidal.com



Fidal Avocats - **Grand Est**