

CONTRATS ET LOGISTIQUE

Par Renaud Clément et Marie Alexandra Vankemmelbeke,
Avocats Réseau Arsinoe

Le levageur ou « le parent pauvre » du droit de la logistique ?

Les opérations de levage exécutées à l'occasion d'un transport donnent lieu à un traitement juridique différent selon la place qu'elles occupent par rapport à l'opération de transport. Qu'en est-il du secteur de la construction ? En s'en inspirant comme en exploitant les conditions générales de l'UFL, un traitement juridique autonome ne pourrait-il pas leur être réservé ? Neutralisant l'aléa lié à la qualification par les juges, les parties pourraient ainsi retrouver une certaine sécurité juridique.

L'opération de levage s'analyse en un contrat de louage d'ouvrage ou d'industrie, au sens de l'article 1787 du Code civil.

En transport, elle cristallise la réalisation des opérations de chargement et de déchargement qui constituent les phases extrêmes du contrat de transport, voire de transbordement en cours de transport.

Elle prend sinon vie au travers de manutentions générées par l'activité logistique/industrielle, dans le cadre de l'exécution de marchés de travaux publics ou privés, notamment en matière de construction.

Si ses contraintes d'exécution opérationnelles ont pu être synthétisées par l'Union française du levage, sa qualification juridique demeure incertaine et appelle à une protection supplétive de la volonté des parties. L'opération de levage décorrélée du transport ne devrait-elle ainsi pas conduire à son autonomisation au sein du droit de la logistique ?

L'UFL ou la synthèse des contraintes opérationnelles induites par le levage

Par son approche opérationnelle et le guide des « bonnes pratiques » qui en résulte (cf. <https://www.uflevage.fr>), l'Union française du levage (ci-après « UFL ») distingue la prestation de « *location de matériel de levage avec opérateur* » de la prestation de « *levage manutention* ». Des conditions générales « type » pour chacune de ces activités y sont consacrées et nous n'y reviendrons ici que sous l'angle « responsabilité », en lien avec la qualification juridique retenue.

Dans les conditions générales dédiées à la location, on constate qu'une présomption de responsabilité pèse ainsi sur le locataire à compter de la « (...) mise à disposition du matériel et de ses acces-

soires (...) » (art.9.1.1). Celle-ci se comprend notamment par l'intervention d'un Chef de Manœuvre (Maître d'œuvre), préposé du locataire, au sol, aux fins de guidage du grutier.

Dans les conditions générales établies pour le levage-manutention, c'est le prestataire qui répond d'une responsabilité pour faute prouvée, à la condition qu'il dispose bien de la « (...) Maîtrise complète de l'opération, c'est-à-dire conception (études) et réalisation (...) » (article 3.1 des conditions générales « Levage Manutention »). On est ainsi loin de l'obligation de résultat que la doctrine, pourtant la plus avisée, a pu sembler mettre à la charge du prestataire (BTL2016, n° 3619, p. 647).

Dans les deux cas et reprenant en cela l'idée de l'article L. 133-3 du Code de commerce, l'irrecevabilité pour cause de forclusion y est consacrée (article 9.2.2 des conditions générales « Location » et 8.2.3 des conditions générales « Levage Manutention »). Des exclusions et limitations de responsabilité y figurent également (article 9.2.3 des conditions générales « Location » et 8.2 des conditions générales « Levage »).

Une qualification juridique incertaine

Pour n'avoir **aucune valeur réglementaire**, ces conditions générales s'avèrent toutefois *a priori* inopposables. Un premier pas de sécurisation contractuelle pourrait ainsi consister, pour le prestataire, à les adopter purement et simplement comme conditions générales, en s'assurant de leur acceptation expresse et spéciale en amont, par le donneur d'ordres (pour une illustration, v. T. com. Rennes, 3 nov. 2020, n° 2020F00080). La liberté contractuelle demeurant pour le reste de mise, elles pourraient sinon demeurer une source d'inspiration, un « guide » pour l'élaboration d'un cahier des charges « sur mesure » avec *in fine*, en face, un contrat de prestations traduisant les contraintes exprimées en obligations.

Lorsqu'une opération de levage est insérée dans une prestation complexe, on peut en effet craindre une application sans discernement de la théorie de « l'accessoire », théorie largement appliquée, notamment au titre de la dichotomie contrat de transport/contrat de manutention (pour une qualification en contrat de manutention, CA Versailles, 28 mars 2024, n° 22/04954), voire une qualification abrupte de l'obligation dans un ensemble contractuel imposé et déconnecté de la réalité opérationnelle, comme cela peut être le cas en matière de sous-traitance.

Dans le cadre d'un louage exclusif d'un camion-grue avec conducteur aux fins de travaux, les juges du fond ont pu considérer que celui-ci ne saurait constituer « (...) une simple manutention relevant du contrat d'entreprise mais une location de véhicule industriel avec chauffeur (...) » (CA Metz, 10 juill. 2025, n° 24/00078, BTL2025, n° 4031, p. 471).

En outre, l'article 6.2 d) du contrat-type « location d'un véhicule industriel avec conducteur » (C. Transp., art D. 3223-1) fait référence aux « (...) opérations de levage et de manutention des marchandises (...) », comme relevant des obligations du locataire au titre des opérations de transport.

➔ N'y aurait-il ainsi pas là la place pour un statut autonome de l'opération de levage en droit de la logistique, décorrélé du transport comme du contexte de leur contractualisation ?

Le droit de la construction : une aubaine ?

En droit de la construction, l'enjeu est de déterminer si le contrat de levage est, par référence à la notion singulière de « participation par apport de conception d'industrie ou de matière à l'acte à construire », un contrat de sous-traitance (louage d'ouvrage) ou un contrat autonome (le plus souvent, louage de chose avec prestations associées), avec des conséquences importantes sur les conditions générales applicables au contrat, la mise en jeu des responsabilités et les obligations d'assurance.

Cette qualification est fonctionnelle : elle dépend essentiellement de la nature des prestations confiées, du rôle effectif et de l'autonomie des parties au contrat, ce qui a déjà conduit la Cour de cassation à requalifier des contrats de sous-traitance en contrat de location de grue (p. ex., Cass. com., 1^{er} déc. 1992, n° 90-18315 et Cass. 2^e civ., 30 juin 2005, n° 04-11168) ou à trancher entre levage et location en considération de la direction principale du chantier (p. ex., Cass. com., 8 avr. 2014, n° 13-15.087).

Les entreprises qui fournissent uniquement le matériel refusent la qualité de sous-traitant, car elles n'ont pas la charge de l'exécution des travaux, comme le rappelle la Fédération des matériels (DLR), à l'instar des entreprises d'échafaudage (CA Versailles, 2 mai 2000, RDI 2000 p. 573, obs. B. Boubli ; Cass. 3^e civ., 23 janv. 2002, n° 00-17.759, RJDA 8-9/02, n° 883).

Mais la frontière est parfois poreuse entre levage et location, en particulier s'agissant de l'articulation des responsabilités de ces prestataires non sous-traitants et celles de leur commanditaire. En effet, si le contrat relève du levage, le levageur conserve la garde technique et juridique du matériel et de ses accessoires : il est indépendant de l'entreprise principale qui ne répond donc pas des fautes de ce dernier.

À l'inverse, la qualification du contrat en location implique notamment que la direction du chantier reste assurée par l'entreprise locataire (v. ci-dessus). Dans ce cas, le personnel de conduite mis à disposition peut être considéré comme le préposé occasionnel du locataire qui, à ce titre, devrait répondre de ses fautes comme de celles de ses salariés et serait notamment responsable des dommages causés aux tiers ou à l'engin sur le fondement de l'article 1242 du Code civil.

Pourtant, la Cour de cassation semble avoir une approche restrictive de la responsabilité du locataire en la matière. Dans un arrêt récent, elle a retenu la qualification de « contrat de location portant sur la mise à disposition d'une grue, incluant les prestations de transport, montage et démontage », tout en excluant la responsabilité de l'entreprise locataire dans la survenance d'un dommage causé par l'évacuation de la grue, aux motifs qu'elle n'avait pas commis de faute propre et qu'en l'absence de contrat de sous-traitance, elle n'avait

pas à répondre des fautes du grutier (Cass. 3^e civ., 13 avr. 2023, n° 21-24.985, Publié au bulletin)

On est bien loin de la présomption de responsabilité du locataire prévue aux conditions générales « Location » de l'UFL ! Entre celle-ci et la tolérance consacrée en droit de la construction vis-à-vis du locataire, ne trouverions-nous pas là des outils destinés à appréhender une vision transversale d'activités logistiques de différentes natures ? À tout le moins et à ce stade, nos ébauches analytiques invitent les praticiens à une vigilance accrue dans la rédaction et l'articulation contractuelle des opérations de levage sur les chantiers, afin d'anticiper les risques en matière de qualification et de responsabilité. ●

ENTREPÔTS LOGISTIQUES

Par [Valérie Chrzavzez](#)

Le lobbying contre l'extension de l'AEC aux entrepôts logistiques porte ses fruits

Le projet de loi de simplification de la vie économique (n° 758) a franchi une étape décisive avec la réunion conclusive de la commission mixte paritaire (CMP) le 20 janvier 2026. Après deux années d'examen parlementaire, députés et sénateurs sont parvenus à un accord sur un texte commun excluant l'article 25 bis A, lequel visait à étendre l'Autorisation d'exploitation commerciale (AEC) aux entrepôts logistiques.

Une décision saluée par France Beury, directrice des affaires publiques et de l'exploitation au sein de l'Union TLF. Selon elle, cette extension, présentée comme une mesure de simplification, aurait fragilisé durablement le secteur de la logistique et pénalisé l'économie française, comme l'avait souligné une étude commandée au cabinet Astarès.

En assimilant juridiquement les entrepôts à des commerces, le dispositif envisagé introduisait une contrainte réglementaire inadaptée à la réalité des activités logistiques. Contrairement aux commerces, les entrepôts n'accueillent pas de public. Leur appliquer des critères conçus pour la distribution, tels que l'accessibilité en transports collectifs ou l'impact sur les flux de clientèle, aurait créé une incohérence juridique susceptible de bloquer des projets essentiels au bon fonctionnement des chaînes de valeur.

L'extension de l'AEC au secteur logistique aurait par ailleurs entraîné un alourdissement significatif des procédures administratives, en instaurant une autorisation supplémentaire venant s'ajouter au permis de construire.

France Beury se félicite donc de la suppression de cette disposition, qui n'aurait selon elle jamais dû être introduite, tout en restant vigilante. Le texte devait être ratifié par le Sénat et l'Assemblée