

Les 50 ans de la Convention CMR – Avenir et perspectives du transport international par route

Conclusions du Symposium de Deauville (France) – 18-19 mai 2006

Isabelle Bon-Garcin * — Présidente du Symposium

“Si l’on pouvait considérer qu’à l’intérieur de cet immense marché de Stockholm à Gibraltar, de Dublin à Athènes un régime identique est applicable pour régler les problèmes que soulève le déplacement d’une marchandise, quel progrès n’aurait-on pas fait dans l’unité d’un grand marché intérieur”, remarquait le Professeur MERCADAL, lors d’un colloque déjà organisé par l’IRU et l’IDIT le 14 mai 1998 et consacré à la CMR comme loi nationale.

Plus que jamais, des outils juridiques d’uniformisation sont donc nécessaires pour une activité qui représente une part importante de l’économie européenne. En effet, avec tous ses secteurs connexes, le transport contribue jusqu’à 10% du Produit intérieur brut de l’Union européenne, et emploie au total plus de 10 millions de personnes. Concernant le transport routier en particulier, il y a eu beaucoup de changement depuis 2001, notamment le fait que l’Union à 25 Etats membres est très différente de celle à seulement 15 membres et que la gestion des transports modernes évolue rapidement grâce en partie aux nouvelles technologies. Quant à la politique de report modal, elle est pour l’instant irréaliste puisque 85% des marchandises (en poids) font un trajet inférieur à 150 km, 88% inférieur à 250 km et seulement 1 à 2% ont un trajet supérieur à 1000 km¹. La route a encore un bel avenir devant elle. En est-il de même pour la CMR ?

La préoccupation essentielle des auteurs de la Convention CMR a été, comme le révèle son Préambule de “régler de manière uniforme les conditions du contrat de transport international de marchandises par route, particulièrement en ce qui concerne les documents utilisés pour ce transport et la responsabilité du transporteur”.

Cinquante ans après sa naissance, elle a acquis sa pleine maturité et son champ d’application territoriale s’est considérablement élargi, au point de compter aujourd’hui 47 Etats signataires². Ainsi, la CMR régit les transports internationaux non

* Maître de conférences à la Faculté de droit et science politique, Université Lyon 2 (France); Directrice scientifique de l’IDIT (Institut du droit international des transports (France)); Présidente de la Commission des affaires juridiques de l’IRU (Union internationale des transports routiers).

Communication écrite préparée pour les Actes du Symposium sur “Les 50 ans de la Convention CMR – Avenir et perspectives du transport international par route”, tenu à Deauville (France), les 18-19 mai 2006.

¹ Conférence “Bilan à mi-parcours du livre blanc sur la politique européenne des transports”, Bruxelles, 1^{er} décembre 2005.

² Le Liban venant tout juste (22 mars 2006) de ratifier la CMR.

seulement sur tout le territoire européen, mais aussi dans les pays du Maghreb et les pays d'Asie qui jouxtent l'Europe.

Quelles leçons peut-on alors tirer de ce Symposium ? La première, est que la CMR a démontré son aptitude à régler pendant des décennies des questions importantes de droit civil afférentes au transport de marchandises par route (I). La seconde, est que tout le monde s'accorde pour dire qu'elle devra remplir cette fonction aussi longtemps que possible, malgré tous les changements intervenus et à intervenir tant au plan économique, technique que social. Que faut-il faire alors pour que la CMR soit en mesure de continuer à l'accomplir (II) ?

I. – LA CMR – UNE CONVENTION REUSSIE

Cette réussite, elle l'a doit à sa remarquable stabilité (A), et à sa qualité textuelle au point d'avoir fortement influencé des législations tant nationales qu'internationales (B).

A. Une Convention internationale remarquablement stable

Le besoin de sécurité juridique par l'uniformisation du droit s'est fait sentir dès la création des premières liaisons ferroviaires au cours du 19^{ème} siècle. C'est ainsi que la première Convention internationale du transport des marchandises par chemin de fer vit le jour, le 14 octobre 1890. Elle a été suivie par d'autres Conventions, en particulier, maritimes³ et aériennes⁴. Si la CMR n'est pas la dernière née⁵, elle est néanmoins plus récente que les Conventions relatives aux autres modes de transport, ceci explique peut-être cela, et alors que, depuis une dizaine d'années, les autres Conventions ont été ou vont être profondément remaniées. Il en est ainsi en matière ferroviaire où les règles de Vilnius adoptées en 1999 ont modifié la COTIF en introduisant, dans un domaine jusqu'ici très fermé, le principe de la liberté contractuelle. Il en est de même dans le droit aérien, où la Convention de Montréal désormais applicable depuis mai 2004 dans l'Union européenne, est venue remplacer la Convention de Varsovie qui avait pris quelques rides. Quant au droit maritime, un important projet d'instrument sur le transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer est actuellement en cours de discussion sous l'égide de la CNUDCI, comme a pu nous en parler le Professeur Philippe DELEBECQUE⁶.

Cette remarquable stabilité de la CMR, soulignée par de nombreux orateurs, est en partie due à la grande sécurité juridique qu'elle procure aux contractants, mais

³ *Convention pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements*, 25 août 1924 (Convention de Bruxelles).

⁴ *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, 12 octobre 1929 (Convention de Varsovie).

⁵ La dernière est la *Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI)* du 3 octobre 2000.

⁶ Le projet est ambitieux car il se propose de traiter de toutes les opérations de transport. Cf. Ph. DELEBECQUE, "La Convention CMR, les transports superposés et multimodaux", reproduit dans cette *Revue*, 569.

aussi à sa procédure particulièrement stricte de révision, comme l'a souligné M. José CAPEL FERRER ⁷. En effet, conformément à l'article 49 de la Convention, elle ne peut être modifiée que dans le cadre d'une conférence de révision qui doit être demandée par une partie contractante auprès du Secrétaire Général des Nations Unies, qui ne peut convoquer une telle conférence que si 25% des Parties contractantes l'appuient. Et, aux dires de la doctrine autorisée, une conférence de révision mènerait à la destruction de cette œuvre d'unification. On sait, par exemple que le formidable consensus qui avait entouré la Convention de Varsovie à sa naissance, s'est complètement désagrégé lorsqu'il s'est agi d'apporter au texte les modifications imposées par l'évolution du transport aérien. Enfin, pour éviter que les Parties contractantes ne soient tentées de modifier la CMR dans les transports entre elles, tout accord est interdit (article 1.5). Comme il est interdit aux parties au contrat de transport de se soustraire à ses dispositions (article 41), sauf le recours entre les transporteurs successifs (article 40).

B. La CMR comme modèle juridique

Plusieurs pays européens ont intégré la CMR dans leur ordre interne, comme l'Autriche ou encore le Danemark ou s'en sont fortement inspirés lorsqu'il s'est agi de réformer leur législation, comme en Allemagne. Certains pays ont opté pour une application "en bloc" de la Convention CMR, au lieu de reprendre le contenu article par article, ce qui est le cas de la Belgique depuis le 10 juillet 1999, comme nous l'a expliqué Mme Kathleen SPENIK ⁸, garantissant ainsi une plus grande uniformité. Ce même constat a été fait par M. Peter CSOKLICH, qui, par ailleurs, fort de l'expérience autrichienne, a vivement recommandé l'incorporation de la CMR dans le droit national.

Cette uniformisation de la législation routière facilite ainsi la vie des transporteurs qui n'ont plus à se poser la question de savoir quel régime juridique encadre leur contrat et facilite aussi grandement le cabotage. En effet, bien que le cabotage soit libre depuis le règlement européen du 1^{er} janvier 1993, l'exécution de la prestation est aujourd'hui encore soumise à la loi de l'Etat où elle est réalisée. Il en est ainsi notamment en ce qui concerne les prix et conditions qui régissent le contrat de transport, les poids et dimensions des véhicules. On mesure dès lors toutes les difficultés pratiques d'application du cabotage et l'ardeur de la doctrine et de certains professionnels du transport en faveur de l'introduction de la Convention CMR dans les droits nationaux des Etats membres ⁹. Ce qui n'est cependant pas le souhait de la France, ainsi que Mme Marie TILCHE ¹⁰ a pu nous l'exposer. Cette résistance trouve en

⁷ Cf. J. CAPEL FERRER, "La Convention CMR – Pilier du transport international par route", reproduit dans cette *Revue*, 517.

⁸ Cf. K. SPENIK, "La CMR comme loi nationale et loi du cabotage en Belgique", reproduit dans cette *Revue*, 689.

⁹ V. B. MERCADAL, in : *La CMR peut-elle devenir la loi du transport intérieur français ?*, Colloque IDIT, Rouen (France), 15 mai 1995.

¹⁰ Cf. M. TILCHE, "Adoption de la CMR comme loi nationale : pourquoi la France résiste", reproduit dans cette *Revue*, 693.

premier lieu sa source dans le code de commerce français qui impose à peine de forclusion l'envoi d'une protestation motivée dans les trois jours suivant la livraison. Même si la jurisprudence française a quelque peu assoupli ce formalisme, la CMR n'exige rien de semblable et ne sanctionne l'omission du destinataire que par une présomption de livraison conforme ! En second lieu, le régime d'indemnisation des dommages prévu par la CMR est plus généreux pour les clients des transporteurs, ce qui entraîne logiquement une augmentation des primes d'assurance¹¹. Ce n'est d'ailleurs pas le seul cas où la France, pour reprendre une expression de Mme Guillemette DE FOS, est "le mauvais élève de la CMR". Il en est ainsi à propos de la quasi ignorance des juges français quant au concept pourtant fort utile du transporteur contractuel, tel que visé par l'article 3 de la CMR, et du mécanisme de responsabilité des transporteurs successifs, tel que prévu par les articles 34 à 40 de ladite Convention.

Alors que, dans le même temps, la CMR exerce une influence au regard d'autres instruments internationaux. Ainsi, la CMR a servi de modèle à la rédaction de l'acte uniforme OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route, qui est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2004 pour 16 pays africains. Ce qui peut par ailleurs faire craindre certains conflits de compétence, comme a pu le faire remarquer M. Waldemar CZAPSKI¹², au cas où un pays africain ayant adhéré à la CMR adhérerait également à l'acte uniforme OHADA ou inversement. De même, la dernière version des Règles uniformes en matière de transport de marchandises par chemin de fer s'inspire de certaines dispositions de la CMR, alors que c'est le droit ferroviaire qui avait quelque peu influencé la CMR lors de son élaboration (la présence en tant qu'observateurs de membres de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI) et de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), explique peut-être ou sans doute cela), en particulier sur le système de responsabilité ou lorsque le transport est effectué par des transporteurs successifs.

Enfin, nous avons été heureux d'apprendre du Professeur Malcolm CLARKE¹³ que les juges anglais ne sont plus hostiles à la CMR, qu'ils l'appliquent aujourd'hui rigoureusement et sont devenus de "bons citoyens européens". Alors que, M. Ghislain DE MONTEYNARD¹⁴ relevait que les grandes qualités de la CMR rendent difficile "l'émergence d'un contentieux fondé sur les silences qu'elle pourrait receler".

¹¹ Deux autres arguments sont aussi invoqués par certains de ces clients, à savoir que les transporteurs dont les activités sont à la fois nationales et internationales gèrent sans difficulté majeure les procédures correspondant à chacune d'elles et qu'il y aurait rupture de l'unité du régime juridique intérieur qui existe actuellement pour les tous modes de transport terrestre (routier/fluvial/aérien). V. colloque IDIT *supra* note 7, Présentation des résultats des travaux par M. Jacques Robert, 13 et ss.

¹² Cf. W. CZAPSKI, "Application et interprétation de la Convention CMR à la lumière du droit international", reproduit dans cette *Revue*, 545.

¹³ Cf. M. CLARKE, "National Judges Facing Gaps in the CMR : British Case-law", reproduit dans cette *Revue*, 633.

¹⁴ Cf. G. de MONTEYNARD, "Les juges nationaux face aux silences de la CMR : Jurisprudence française", reproduit dans cette *Revue*, 619.

II. – LES MESURES DE SAUVEGARDE

Si la CMR est un texte remarquablement bien rédigé, elle n'échappe cependant pas à un certain vieillissement, en particulier face au développement des nouvelles technologies (A). D'autre part, on observe des divergences d'interprétation selon les sensibilités juridiques nationales, préjudiciables à l'uniformisation des règles relatives au contrat de transport international. Il serait dès lors souhaitable de favoriser une interprétation uniforme de la CMR (B).

A. Modernisation de la CMR

Sur quels points ?

Le Professeur Jacques PUTZEYS¹⁵ nous a exposé deux évolutions notables qui se sont produites en 50 ans. La première est technique, et réside dans les nouveaux outils de communication entre les opérateurs commerciaux. La seconde est relative à la dissociation à laquelle on assiste aujourd'hui entre ceux qui contractent et ceux qui exécutent, alors que la CMR a été conçue avec un expéditeur réel de la marchandise, un destinataire réel et un transporteur tout aussi réel qui les relie. Dès lors, la lettre de voiture ne joue plus seulement le rôle probatoire et informatif que lui assigne la CMR, les parties aux contrats de transport y voient aussi un outil de traçabilité tant des véhicules que de la cargaison. Il était donc nécessaire comme le fait à l'heure actuelle la Commission des affaires juridiques de l'IRU sous la responsabilité de Maître Francisco SANCHEZ GAMBORINO¹⁶, de réfléchir à un nouveau modèle de lettre de voiture, remplaçant celui déjà établi par l'IRU en 1976, et qui servira de base à la future élaboration de la lettre de voiture électronique (LVE). Elle devrait permettre également d'améliorer la situation des transporteurs successifs.

Et concernant la LVE précisément, si la technique marche bien, le Professeur Maarten CLARINGBOULD¹⁷ et M. François LESPAGNON¹⁸ en ont fait une brillante démonstration, le problème est ailleurs. En effet, à la différence d'autres Conventions internationales, comme celle de Montréal en transport aérien – qui prévoit que "L'emploi de tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter peut se substituer à l'émission de la lettre de transport aérien" (article 4.2), la CMR n'a rien prévu de similaire. Si l'on veut introduire une lettre de voiture électronique comme support possible de la lettre de voiture, deux voies sont possibles. La première est celle visée par l'article 49 de la CMR (révision de la CMR

¹⁵ Cf. J. PUTZEYS, "L'adaptation de la Convention CMR à l'ère informatique", reproduit dans cette *Revue*, 523.

¹⁶ F. SANCHEZ GAMBORINO, "La lettre de voiture CMR 'IRU 1976' et le nouveau modèle en projet", reproduit dans cette *Revue*, 677.

¹⁷ M. CLARINGBOULD, "The Digital Waybill and the Digital Pen – A Success Story from the Netherlands", reproduit dans cette *Revue*, 667.

¹⁸ F. LESPAGNON, "Une expérience réussie: le modèle de lettre de voiture électronique de l'OCIR (France)", reproduit dans cette *Revue*, 673.

dans le cadre d'une conférence de révision) mais on a déjà dit qu'elle était trop dangereuse, de plus il s'agit seulement de compléter la CMR et non pas de la modifier. Il semble donc plus raisonnable de se diriger vers la seconde voie, celle d'un protocole additionnel, comme celui du 5 janvier 1978 qui a substitué aux 25 francs germinal le 8,33 DTS¹⁹. Mais, comme a pu nous l'exposer le Professeur Jacques PUTZEYS, deux projets sont actuellement en concurrence : l'un autorise et réglemente l'utilisation de la LVE, l'autre se limite à autoriser l'utilisation de la LVE.

Faut-il lui apporter d'autres modifications ?

On sait que le développement de la conteneurisation a rendu l'article 1^{er}.2 obsolète et que l'article 2 relatif au transport multimodal soulève encore de nombreuses questions. On sait aussi que certains dénoncent parfois son caractère lacunaire. En effet, si la CMR règle de nombreux points, elle laisse cependant aux parties contractantes le soin d'aménager certaines opérations. Ainsi, ne sont pas expressément visées par la CMR les activités accessoires au transport comme l'emballage, l'étiquetage, le chargement, le calage, l'arrimage ou encore le déchargement. Encore qu'elle y fasse allusion lorsqu'il s'agit pour le transporteur de rapporter la preuve que le dommage résulte d'un des risques énumérés par l'article 17.4 de la CMR emportant pour effet de le décharger totalement ou partiellement de sa responsabilité. Il en est ainsi du mauvais emballage ou encore des fautes commises lors des opérations de pré- ou post-acheminements lorsqu'elles sont effectuées par l'expéditeur ou le destinataire ou des personnes agissant pour leur compte. Cette lacune est d'ailleurs tout à fait légitime en ce que l'opération principale qui pèse sur le transporteur est celle de déplacement, les opérations annexes ou accessoires au transport pouvant être accomplies selon la volonté des parties ou selon certains textes nationaux²⁰ par l'expéditeur, le destinataire, le transporteur ou une entreprise tiers. La CMR ne règle pas non plus le problème de l'immobilisation du camion pendant les opérations de chargement ou de déchargement et en particulier celui de savoir sur qui pèse la charge financière de cette attente.

De même, elle est muette sur les conditions de détermination du prix du transport ou encore sur les modalités de son règlement. Concernant les garanties de paiement, l'article 13 de la CMR prévoit un droit de rétention, mais dont on ne sait pas s'il garantit toutes les créances se rapportant à l'expédition ou uniquement les sommes personnelles dues par l'expéditeur. Il est vrai que ce point est d'autant plus sensible en France que nos transporteurs bénéficient d'une arme redoutable pour obtenir le paiement de leurs créances, par le jeu de l'action directe prévue à l'article L.132-8 du Code de commerce. Outil envié par leurs homologues européens ! On ne

¹⁹ Toutefois, on ne fera sans doute pas l'économie de la question de la coexistence entre la Convention CMR et ce nouveau Protocole, en particulier pour les Etats qui n'y adhéreront pas, comme cela s'est produit avec le protocole de 1978 introduisant les DTS, et qui avait été soulevée par M. Malcolm Evans, ancien Secrétaire général d'UNIDROIT lors du 30^{ème} anniversaire de la CMR. V. M. EVANS, "Peut-on revoir la Convention CMR ?", in : *Transport International de marchandises par route (CMR)*, IRU 1988, 222.

²⁰ Comme les contrats types français.

saurait trop leur conseiller, comme le fait M. Frédéric LETACQ²¹, d'insérer dans leur contrat une clause attribuant compétence aux tribunaux français, puisque, comme nous l'a expliqué M. Ghislain DE MONTEYNARD²², la Cour de cassation a, dans un arrêt remarqué du 24 mars 2004, très clairement opiné dans le sens de l'applicabilité de l'action directe à un transport international.

Ces lacunes sont-elles cependant réellement incommodes au point qu'il faille envisager de compléter la CMR sur ces différents points ? et alors que ces rédacteurs ont délibérément choisi une voie médiane, réalisant ainsi ce délicat équilibre entre intervention étatique et liberté des échanges.

Est-ce par ailleurs choquant qu'un texte légal puisse être complété par des conditions générales émanant des parties à un contrat de transport ?²³ Au nom du principe de la liberté contractuelle et dans un système économique libéral, la réponse est très certainement négative. Le problème est que, s'il est interdit de prévoir des stipulations contraires à la CMR, elle ne contient pas de dispositions relatives à l'opposabilité des conditions générales de transport aux ayants droit à la marchandise. Or, les législations nationales sont disparates, certaines sont plus contraignantes que d'autres et conditionnent l'opposabilité des conditions contractuelles non seulement à une information mais aussi à une acceptation expresse du cocontractant. D'autre part, laisser aux parties le soin d'aménager certaines phases du transport ne va pas dans le sens de l'uniformisation souhaitée.

Plus gênantes encore, nous semble-t-il, sont les divergences d'interprétation de certaines dispositions de la CMR, entraînant ainsi une insécurité juridique, qui l'affaiblit.

B. Favoriser l'interprétation uniforme

Ces divergences sont parfois dues à une rédaction malheureuse de certaines dispositions de la CMR, dont bien évidemment le fameux article 29, dont s'est fait l'écho M. Otmar TUMA²⁴, et qui laisse aux juges nationaux le soin de définir la notion de faute équivalente au dol. Ainsi, certains pays, assimilent la faute lourde non intentionnelle au dol, il suffit qu'elle dénote une certaine incapacité, alors que d'autres consacrent une interprétation littérale et restrictive²⁵ de l'article 29 conduisant à ce que le transporteur n'est privé des limites indemnitaires que dans le cas où il a sciemment et consciemment commis une faute grave. Il est donc préférable pour le transporteur d'être jugé par les juridictions de ces pays, tout du moins sur ce

²¹ Cf. F. LETACQ, "L'action directe française en paiement du fret : son application au transport international", reproduit dans cette *Revue*, 660.

²² Cf. *supra* note 14..

²³ C'est d'ailleurs le système du droit français : le Code de commerce comporte quelques dispositions, complétées par la volonté des parties ou à défaut les contrats types. L'IRU propose aussi des modèles de conditions générales du contrat de transport de marchandises.

²⁴ Cf. O.J. TUMA, "The Degree of Default under Article 29 CMR", reproduit dans cette *Revue*, 585.

²⁵ Comme l'Espagne ou encore le Portugal.

point. Or, justement, la CMR facilite le “forum shopping” en offrant un large choix des juridictions compétentes, comme nous l’a expliqué Maître Stéphanie GRIGNON-DUMOULIN²⁶. En effet, selon l’article 31.1 de la CMR, la juridiction compétente en cas de litige peut être en premier lieu, celle désignée par les parties²⁷ et/ou²⁸, les juridictions du pays sur le territoire duquel le défendeur a sa résidence habituelle ou son siège social (a) ou encore, celui du lieu de prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison (b)²⁹.

M. Waldemar CZAPSKI nous a également donné de nombreux exemples de transgression de la CMR. Je citerai pour ma part un cas puisé dans la jurisprudence française qui impose au transporteur la vérification du chargement, lui ôtant ainsi toute chance de voir sa responsabilité exclue, alors même qu’il n’a pas procédé à cette opération au regard de la CMR. Et ces libertés d’interprétation ou ces divergences sont d’autant plus gênantes qu’il est très difficile, aujourd’hui encore, de connaître les décisions judiciaires et les opinions doctrinales émises dans tous les pays contractants.

Alors que, dans des domaines ayant un impact économique considérable, il est d’autant plus nécessaire non seulement de suivre les mêmes règles, mais aussi d’en assurer une interprétation uniforme, existe-t-il des moyens permettant d’éviter ou d’amoinrir ce problème récurrent ?

En premier lieu, et certains l’ont rappelé, il y a des techniques uniformes d’interprétation. Ainsi, l’article 31 de la Convention de Vienne sur le droit des traités dispose qu’un traité doit s’interpréter de bonne foi, “suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but”. Et alors que l’article 32 de ce même traité prévoit des moyens complémentaires, comme l’utilisation des travaux préparatoires et des circonstances dans lesquelles le traité a été conclu. Une autre solution serait de recourir à l’article 47 de la CMR qui prévoit que tout différend touchant son interprétation et son application peut être tranché par la Cour internationale de Justice à la requête des parties contractantes. Mais jusqu’à présent cette disposition est restée lettre morte ! On imagine mal en effet un Etat saisir cette juridiction pour la raison que le tribunal d’un autre Etat membre aurait rendu une décision qui lui semble violer une disposition de la Convention.

Faut-il aller plus loin, comme l’ont suggéré certains orateurs, et s’en sortir par la “force des baïonnettes”, imposer la CMR par le truchement d’un règlement communautaire ?

²⁶ Cf. S. GRIGNON-DUMOULIN, “Forum shopping – Article 31 de la CMR”, reproduit dans cette Revue, 609.

²⁷ Cette clause attributive de compétence ne pourra être prévue qu’au profit des juridictions d’un pays contractant.

²⁸ La question de savoir si cette clause est exclusive ou pas de compétence est toujours discutée aujourd’hui.

²⁹ Cette dernière disposition attribue en réalité une compétence globale puisqu’elle n’indique pas laquelle à l’intérieur de ces juridictions sera compétente. Elle renvoie donc aux règles de procédures nationales du pays où l’action est engagée.

En souhaitant à la CMR une longue vie et en rappelant que la responsabilité des organes politiques, des milieux économiques et des juristes est de contribuer à la mise en place d'un cadre réglementaire simple qui développe une mobilité sans entrave, M. Jacques BARROT, Vice-Président de la Commission européenne et commissaire chargé des transports, n'a-t-il pas ouvert précisément la discussion sur le rôle de l'Union européenne à l'égard du contrat de transport, alors que, jusqu'à présent, elle s'est surtout intéressée aux conditions d'exercice de l'activité de transporteur ? Et il est vrai que la Commission travaille aujourd'hui sur un projet de services intégrés, un projet auquel s'est référé le Professeur Delebecque.

Serait-il nécessaire que l'Union européenne adhère à l'IRU, et soit directement partie à la CMR, comme elle a pu le faire en matière de transport aérien ?

Cette stratégie d'influence sur les organes ou outils internationaux sera-t-elle suffisante, alors que les instruments juridiques nationaux doivent également être adaptés ?

Enfin, et ce sera l'ultime question qui mériterait à elle seule un prochain Symposium : en dépit du principe de subsidiarité, est-il naturel de confier aux autorités nationales l'adaptation de leurs instruments de droit privé aux objectifs européens ?³⁰



³⁰ Cf. l'article du Professeur Ch. PAULIN, "Instruments de droit privé et objectifs européens", in: *L'Europe des transports*, Actes du colloque d'Agen, 7-8 octobre 2004, *La documentation française*, 123 et ss.