

Argitalpen honek FEDER funtsen finantzazioa jasotzen du, Espaina-Frantzia-Andorra Lurralde Lankidetzarako Programaren (POCTEFA 2007-2013) bidez.

Esta publicación está cofinanciada el Programa de Cooperación Territorial España-Francia-Andorra (POCTEFA-FEDER) (2007-2013).

Cette publication est financée par le Programme Opérationnel Espagne-France-Andorre (POCTEFA-FEDER) (2007-2013)



**Consolidation européenne du secteur du transport :
Points de convergence et distorsions produites
à l'occasion du transport transfrontalier franco-espagnol
de marchandises par route.**

Équipe de travail:

**Dir. Juan José Álvarez Rubio et Juan Manuel Velázquez Gardeta
Coord. Unai Belintxon Martin**

Auteurs:

**Jon Burgaña Agoues
María Zabal Pérez**

Donostia-San Sebastián, le 31 mars 2014

La présente recherche est réalisée à la demande de l'Université publique du Pays Basque, *Universidad Pública del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea*, dans le cadre du Projet N° 210/11 CITICOOP, cofinancé par le Programme opérationnel de coopération territoriale Espagne-France-Andorre (POCTEFA) 2007-2013 du Fonds européen de développement régional.

SOMMAIRE

I. CONSIDÉRATIONS SUR L'ÉTUDE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES DANS LES PYRÉNÉES	9
II. RECHERCHE SUR LE RÉGIME JURIDIQUE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER TRANSFRONTALIER FRANCO-ESPAGNOL DE MARCHANDISES	11
1. DOMAINE MATÉRIEL DE L'ÉTUDE : LE TRANSPORT ROUTIER TRANSFRONTALIER DE MARCHANDISES	11
2. HARMONISATION EUROPÉENNE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	13
2.1. Conditions d'accès à la profession de transporteur européen	14
2.2. Conditions pour exercer l'activité de transport routier international dans les États membres	17
3. COMPÉTENCE JUDICIAIRE INTERNATIONALE ET LOI APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER TRANSFRONTALIER DE MARCHANDISES : MENTION SPÉCIALE AUX RELATIONS FRANCO-ESPAGNOLES	22
3.1. Compétence judiciaire internationale	22
3.2. Loi applicable	26
4. APPROCHE DU CADRE JURIDIQUE APPLICABLE	32
4.1. Système juridique espagnol	32
4.2. Système juridique français	38
5. L'ARBITRAGE DU TRANSPORT TERRESTRE TRANSFRONTALIER DE MARCHANDISES	41
5.1. Traités internationaux relatifs à l'arbitrage et au transport terrestre de marchandises par route	43
5.2. Parcours normatif communautaire sur les mécanismes alternatifs de résolution des litiges ADR et mention spéciale à l'arbitrage en particulier	45
5.3. Systèmes étatiques de France et d'Espagne sur l'arbitrage	51
5.4. Les commissions arbitrales de transport	58
6. LA DURABILITÉ DU TRANSPORT TERRESTRE DE MARCHANDISES PAR ROUTE	62
6.1. Développement de la Politique commune des transports de 1992 à 2011 à travers les livres blancs et d'autres documents programmatiques, selon une approche de durabilité environnementale	65
6.2. Législation communautaire spécifique sur les mesures de durabilité environnementale dans le transport routier de marchandises	72
6.3. Études techniques sur la mise en place de la directive « Eurovignette »	75
III. CONCLUSIONS	83
IV. BIBLIOGRAPHIE	91

I. CONSIDÉRATIONS SUR L'ÉTUDE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES DANS LES PYRÉNÉES

La frontière naturelle des Pyrénées a toujours été déterminante dans les relations économiques, sociales et culturelles des habitants et des entreprises de part et d'autre de la frontière.

En ce qui concerne les échanges transfrontaliers de marchandises, malgré une instauration progressive d'alternatives et de transport combinés¹, le secteur du transport routier des marchandises s'érige toujours comme le moyen de transport dominant.

D'un point de vue économique, l'activité du transport des marchandises à travers les frontières franco-espagnoles constitue un secteur traditionnel d'intérêt et un axe prioritaire de nos jours², tant pour les deux États en raison de leurs échanges réciproques et de l'obligation de traverser ces pays frontaliers avant d'atteindre des pays tiers, que pour l'Union Européenne³, dont l'objectif principal a toujours été de consolider un espace sans frontières intérieures, garantissant la libre circulation de marchandises, de personnes, de services et de capitaux.

Les données du volume des flux au départ et à destination de la France et de l'Espagne, qui confirment l'importance de l'activité du transport routier de marchandises, indiquent que celle-ci a connu une augmentation depuis la disparition des frontières physiques entre les deux États (de 35,0 millions de tonnes en 1992, jusqu'à un maximum en 2009 de 49,8 millions de tonnes). De plus, 51% des marchandises qui ont franchi les Pyrénées en 2009 étaient des échanges avec la France et les 49% restants (47,9 millions de tonnes) étaient du transit à travers la France, à destination d'un pays tiers⁴. Au total, entre 2010 et 2011, six millions de poids lourds y ont transité par an, répartis principalement entre les péages

1. Il faut souligner, dans le domaine transfrontalier franco-espagnol, l'instauration des lignes à grande vitesse (le tronçon Figueres - Perpignan a été mis en service en décembre 2010 et la ligne a été complétée en 2013 avec Barcelone) et les autoroutes de la mer (à l'heure actuelle en vigueur celle reliant Gijón à Nantes / Saint-Nazaire, qui transporte des camions de marchandises (et des passagers) pour éviter ainsi leur circulation sur la route et leur passage dans les Pyrénées ; cette autoroute a commencé à fonctionner en 2010 et elle propose actuellement trois départs par semaine dans chaque sens, avec un temps de navigation de 14 heures. Le navire qui opère sur la ligne, le « Norman Asturias », a une capacité de cargaison de près de 120 camions dans les garages. Il est prévu d'ouvrir une deuxième autoroute de la mer entre Vigo et Nantes en 2014, consacrée en quasi exclusivité au transport de véhicules).

2. 22^{ème} Sommet franco-espagnol au Palais de l'Élysée le 10 octobre 2012. Déclaration commune : l'Espagne et la France rappellent l'importance qu'elles accordent aux infrastructures et services de transport, essentiels au développement des échanges entre les deux pays et avec le reste de l'Europe. L'intensification des échanges entre l'Espagne et la France constitue en effet une priorité, notamment dans la période de crise que nous traversons. Faciliter les échanges passe par la mise en place de nouvelles liaisons ferroviaires et maritimes, dans la perspective d'un développement durable du système de transports privilégiant des modes plus respectueux de l'environnement et en continuant dans tous les cas à améliorer la sécurité des liaisons routières transpyrénéennes.

3. Initiative emblématique : « Une Europe qui utilise efficacement les ressources » Stratégie Européenne 2020, les réseaux transfrontaliers de transport sont des objectifs prioritaires pour l'UE. Communiqué de presse de la Commission européenne sur l'accord trouvé à Bruxelles le 30 mai 2013 pour le réseau transeuropéen de transport (RTE-T). « À l'intérieur du réseau transeuropéen de transport, combler les liens transfrontaliers est une priorité ».

4. Ministerio de Fomento, Secretaría General de Transporte, división de prospectiva y tecnología del transporte et Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Midi-Pyrénées, Service Transports, Infrastructures et Déplacements (2011). *Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (OTP)*. Madrid-Toulouse. Disponible sur : <<http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/72ED2920-B9DF-48C8-8914-B8BDBC41C9C/116012/OTP2011.pdf>> (consulté le 19.11.2013).

du Perthus (Catalogne française) et de Biriadou (Pays Basque français), avec 9 000 poids lourds par jour dans chaque enclave frontalière^{5,6}.

Les différents mécanismes de coopération européenne, étatique, régionale et locale articulés dans ce domaine⁷ ont voulu stabiliser, dans un premier temps, les situations causées par la disparition des frontières physiques⁸. Par la suite, ils ont visé à instaurer des mesures pour résoudre, principalement, les problèmes liés à la saturation qui empêchent le bon déroulement de l'activité du transport, notamment à travers la régulation commune de l'espace. Notamment, des infrastructures et des mécanismes ont été mis en place pour coordonner un système efficace et efficient fonctionnant comme un élément structurant et de cohésion du territoire et pour dissoudre la « sensation » persistante de frontière.

Du point de vue juridique, il est nécessaire de bien déterminer le régime juridique applicable au développement de cette activité au niveau transfrontalier franco-espagnol, en matière de compétence judiciaire internationale et de loi applicable. Les confrontations dans ce domaine sont associées à la difficulté ajoutée de se retrouver face à une réglementation abondante, dispersée dans différents systèmes juridiques. Étant donné d'une part, que de plus en plus de courants plaident pour résoudre les conflits par des voies *extrajudiciaires* (faisant ressortir l'effet bénéfique d'éviter une juridiction méconnue pour l'une des parties, dans un environnement aussi proche que le domaine transfrontalier) et, d'autre part, que les commissions d'arbitrage du transport ont une grande importance sur le territoire espagnol, il a été jugé utile à ce sujet d'y consacrer une section à part. La présente étude vise à obtenir une vision intégrale et actuelle de l'arbitrage dans le secteur du transport terrestre de marchandises par route dans le contexte transfrontalier espagnol et français. Un volet est également consacré au domaine environnemental, compte tenu de la répercussion de cette activité sur l'activité du transport routier de marchandises.

Ce rapport prétend porter à la connaissance des opérateurs juridiques et du secteur du transport, les différences en matière de réglementation des différents niveaux législatifs indiqués et il cherche également à souligner quelques difficultés opérationnelles dans l'application du droit matériel du transport international terrestre.

La présente recherche se donne pour objectif d'aller au-delà d'une simple description des éléments mentionnés ci-dessus. En effet, elle envisage une série de recommandations sur l'exercice de la profession de transporteur transfrontalier pour fournir des clés d'amélioration normative et garantir la libre circulation des services, des marchandises, des biens et des capitaux.

5. République Française, *Ambassade de France en Espagne* (2012). *La relación Francia-España*. Madrid. p. 13. Disponible sur : <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:ES:PDF>> (consulté le 30.1.2014).

6. En 2012, après l'Allemagne et la Pologne, l'Espagne et la France étaient le troisième et le quatrième pays respectivement, au sein de l'UE, qui transportaient les plus forts tonnages. Quant au cabotage, il faut dire que les pays où les poids lourds de l'UE réalisent le plus grand nombre d'opérations de cabotage sont l'Allemagne et la France et les poids lourds espagnols réalisent la plupart des opérations de cabotage en France. Cependant, les poids lourds qui réalisent ces opérations de cabotage sont principalement, dans l'ordre des tonnages, de Pologne, Pays Bas, Allemagne, Luxembourg et Espagne. Ministerio de Fomento, Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, Dirección General de Transporte Terrestre *El Transporte Internacional de Mercancías por Carretera realizado por los Vehículos Pesados Españoles*. Madrid, 2013. Disponible sur : <http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/C225C9E3-6F0C-4BF7-90CD-3B23A6479F7F/121079/Transporte_Internacional_octubre2013.pdf> (consulté le 18.2.2014).

7. Au niveau interrégional dans la coopération territoriale franco-espagnole, toutes consacrent des sections au transport. Sans entrer dans les détails, étant donné que le but de l'étude porte sur les conséquences que provoque le développement de l'activité du transport dans ce territoire selon la discipline juridique, à titre purement informatif, le Programme de coopération territoriale, Programme opérationnel de coopération territoriale Espagne-France-Andorre 2007-2013 (POCTEFA), indique dans ses axes prioritaires d'intervention, d'améliorer la qualité de vie des populations à travers des stratégies communes de structuration territoriale et de développement durable, dans lesquels s'encadrent les initiatives en matière de transport. Parallèlement, les Groupements européens de coopération territoriale formés par les Eurorégions d'Aquitaine-Euskadi et des Pyrénées Méditerranéennes, envisagent des lignes d'action pour configurer un équilibre durable entre les moyens de transport de passagers et de marchandises.

8. B. Dupeyron « Acteurs et politiques de la coopération transfrontalière en Europe. Les expériences du Rhin Supérieur et de l'Eurorégion Méditerranéenne » *Thèse de doctorat. Université Strasbourg III - Robert Schuman*, 2007, p. 106 et suivantes ; J. B. Harguindéguy « Politiques communautaires de développement et coopération transfrontalière » *Politiques et management public*, 2008. Disponible sur : <<http://pmp.revues.org/1256>> (consulté le 20.8.2013) ; F. Letamendia Belzunze « La cooperación transfronteriza europea en el País Vasco: realidades y limitaciones » *Seminari la cooperació transfronterera a la UE. 1-2 d'octubre 2008*. Disponible sur : <<http://www.iuee.eu/pdf-publicacio/152/qWNHUrIcPvVfW3Cw0g71.PDF>> (consulté le 20.08.2013). Au niveau législatif Decreto 51/2008, de 18 de marzo, del Fondo Común de Cooperación Aquitania-Euskadi (BOPV de 29 de marzo de 2008) [Décret 51/2008 du 18 mars 2008, sur le fonds commun de coopération Aquitaine-Euskadi].

II. RECHERCHE DU RÉGIME JURIDIQUE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER TRANSFRONTALIER FRANCO-ESPAGNOL DE MARCHANDISES

1. DOMAINE MATÉRIEL DE L'ÉTUDE : LE TRANSPORT ROUTIER TRANSFRONTALIER DE MARCHANDISES

Pour délimiter le domaine matériel de la recherche⁹, il faut tenir compte du contexte réglementaire affectant l'activité du transport transfrontalier entre la France et l'Espagne. L'analyse est abordée en considérant qu'il y a dans ce domaine un enchevêtrement normatif complexe qui peut apparaître dans un premier moment comme étant clairement circonscrit, mais son application met en évidence la complexité réelle du système.

Ce secteur est subordonné, d'une part, au respect des exigences de nature administrative pour la réalisation de l'activité du transport international communautaire et extracommunautaire et, d'autre part, aux dispositions normatives régulant les relations contractuelles entre les différents opérateurs. Dans le cas des premiers, afin de libéraliser le transport dans l'UE¹⁰, les prescriptions régulant l'accès à la profession de transporteur et les conditions de réalisation du transport international ont fait l'objet d'une harmonisation au niveau européen, consolidée de nos jours à travers les règlements 1071/2009 du 21 octobre 2009¹¹ et 1072/2009 du 21 octobre 2009¹². Il en ressort que tous les États observent, *a priori*, les mêmes conditions impératives pour accéder à l'activité à l'intérieur de l'UE, tout en conservant des spécificités propres. Celles-ci découlent de l'interprétation que ces textes européens permettent, à travers l'introduction d'aspects non envisagés par ces derniers. L'analyse est ici restreinte aux systèmes juridiques espagnol et français.

Quant au régime juridique applicable au contrat international de transport routier de marchandises par route, c'est-à-dire la France et l'Espagne, il est réglé par la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route signée à Genève le 19 mai 1956 (ci-après la Convention CMR)¹³, dont l'application est impérative¹⁴. Toutefois, la Convention CMR prévoit la possibilité de soustraire à son empire les relations contractuelles du transport transfrontalier, tel que le dispose l'article 1.5 de la Convention CMR.

5. Les Parties contractantes s'interdisent d'apporter par voie d'accords particuliers conclus entre deux ou plusieurs d'entre elles toute modification à la présente Convention, sauf pour soustraire à son empire leur trafic frontalier ou pour autoriser dans les transports empruntant exclusivement leur territoire l'emploi de la lettre de voiture représentative de la marchandise.

9. Il faut indiquer que l'analyse se borne à la perspective du transport international de marchandises par route dans les cas généraux, sans faire une analyse exhaustive de ses caractéristiques (transport de marchandises dangereuses, de valeurs ou réalisé avec des véhicules spéciaux...) et en tant qu'activité salariée, dans la mesure où l'étude des différentes modalités dépasse les dimensions de l'étude et exige un approfondissement différencié.

10. La politique de transport de l'UE a été, depuis ses origines, l'une des principales politiques en raison de sa répercussion sur le marché intérieur. Malgré l'évolution communautaire, elle continue de nos jours d'être une compétence partagée entre l'Union et les États membres (article 4.2 point g, Traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne, (conformément au Traité de Lisbonne de 2009, ci-après le TFUE).

11. JOUE L300/51, du 14.11.2009.

12. JOUE L300/72, du 14.11.2009.

13. Convenio CMR realizado en Ginebra a 19 de Mayo de 1956 (BOE n° 109, de 7 de Mayo de 1974) Modificado por el Protocolo de Ginebra de 5 de Julio de 1978 (BOE n° 303, de 18 de Diciembre de 1982).

14. F-J. Sánchez Gamborino et A. Cabrera Cánovas, *El Convenio CMR*, Barcelona, Ed. Marge Books, 1^{ère} édition, 2012, p. 18.

Comme il peut être observé, la Convention CMR propose une marge d'action dans le domaine frontalier qui bénéficie de quelques particularités, propices à certains types d'échanges, dès lors que les conditions géographiques sont adéquates. En effet, la France et l'Espagne pourraient accorder d'établir des conditions différentes de celles de la Convention CMR pour les transports qui se déroulent dans le domaine transfrontalier, tout comme se passer de la documentation formelle marquée par la Convention, en faveur d'une lettre de voiture représentative de la marchandise. Il peut être entendu qu'il ne serait pas nécessaire de renseigner dans cette lettre de voiture transfrontalière le contenu détaillé dans la Convention. Malheureusement, nous ne pouvons pas donner la portée réelle de cet article car nous ne connaissons pas le développement réel de cette possibilité malgré sa régulation pratique¹⁵.

La Convention CMR établit des règles qui visent à donner une réponse uniforme en matière de responsabilité du transporteur et des documents de transport. Elle détermine aussi la compétence judiciaire internationale applicable aux conflits transfrontaliers et fixe la réglementation nationale à appliquer à certains aspects des contrats internationaux.

En matière de compétence judiciaire internationale applicable au droit du transport routier transfrontalier, la Convention CMR établit une série de juridictions de compétence dans l'article 31.1. Cependant, le choix de l'une d'entre elles et pour l'*Espace européen du transport*, exige le plus grand respect des principes européens de base, la règle de spécialité de l'article 57 de la Convention de Bruxelles de 1968, article 71 actuel du RBI¹⁶, étant ainsi nuancée.

En matière de loi applicable, les 51 articles de la Convention ne prévoient pas la totalité des cas de fait que l'expéditeur, le transporteur ou le destinataire peuvent rencontrer. Pour cette raison, le juge doit avoir recours, pour les cas non envisagés par la Convention CMR, aux normes de conflit communautaires et/ou nationales en vigueur¹⁷.

Dans le domaine européen, depuis le Traité d'Amsterdam de 1997, le droit international privé des États membres a subi un processus dénommé communautarisation du droit international privé¹⁸, mis à jour d'un point de vue terminologique à l'heure actuelle sous l'expression européenisation du droit international privé. Ceci implique que, dans certaines matières, les normes d'origine européenne sont celles qui déterminent la compétence judiciaire internationale et la loi applicable aux litiges transfrontaliers. Il en est ainsi dans le domaine du transport routier de marchandises dans lequel, bien qu'il n'existe pas de réglementation européenne matérielle du contrat de transport, il y a un instrument qui détermine la loi applicable en cas de conflits de loi : le règlement 593/2008 du 17 juin 2008¹⁹ sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I), succédant à la Convention de Rome du 19 juin 1980 précédente. Également

15. F. J. Sánchez Gamborino et A. Cabrera Cánovas, *op. cit.*, note 14, p. 64 ; J. M. Ruiz Rodríguez, *Transporte de mercancías por carretera*, Barcelona, Ed. MargeBooks 3^e éd., 2013, p. 38.

16. J. J. Álvarez Rubio, *Los Foros de competencia Judicial internacional en materia marítima (Estudio de las relaciones entre los diversos bloques normativos)*, Bilbao : Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, 1993, pp. 249-269; J. S. Bergé « L'application du droit de l'Union européenne et du Droit international : de l'applicabilité à l'invocabilité » *Droit de l'Union européenne et Droit international : Les Interactions Normatives, CEJEC-WP 2011/2*. Disponible sur : <http://cejec.u-paris10.fr/wpcontent/uploads/2011/05/cejec-wp-2011_2-js-berge-interactions-droit-int-euro-application-applicabilite-et-invocabilite.pdf> (consulté le 22.10.2013).

17. U. Belintxon Martin « La confluencia de los distintos bloques normativos aplicables en materia de transporte internacional por carretera: divergencias y efecto distorsionador » *la nueva ordenación del mercado de transporte*, Madrid, Ed. Marcial Pons, 2013.

18. P. A. De Miguel Asensio « Integración europea y Derecho Internacional privado ». *Revista de Derecho Comunitario Europeo*, n°2, 1997 ; A. Borrás Rodríguez « La Comunitarización del Derecho Internacional privado: pasado, presente y futuro » *Cursos Derecho Internacional Vitoria*, 2001. Disponible sur : <http://www.ehu.es/cursosderechointernacionalvitoria/ponencias/pdf/2001/2001_5.pdf> (consulté le 22.10.2013) ; J. C. Fernández Rozas « Comunitarización del Derecho Internacional privado y Derecho aplicable a las obligaciones contractuales », *Revista Española de Seguros*, n° 140, 2009, pp. 595-616 ; A. Durán Ayago « Europeización del Derecho Internacional privado: del Convenio de Bruselas de 1968 al Reglamento (UE) 1215/2012. Notas sobre el proceso de construcción de un Espacio Judicial Europeo » *Revista General de Derecho Europeo*, n°29, 2013, p. 8.

19. JOUE L 177/6, du 4.7.2008.

en matière de compétence judiciaire internationale, il faut faire référence au règlement 44/2001 du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (Bruxelles I)²⁰.

Il faut également indiquer que les différentes sections contiennent des références constantes à la spécificité du régime applicable au transport de cabotage²¹, dans la mesure où celui-ci instaure entre les parties un contrat qui, à première vue, ne peut être considéré comme international mais qui possède quelques unes de ses particularités, comme le fait d'être concerné par certaines dispositions supranationales. Il y a lieu de souligner que le transport de cabotage ne peut se produire qu'à la suite d'un transport international et qu'il est encadré par le règlement 1072/2009, un instrument qui, à première vue vise seulement à établir les conditions techniques pour garantir la libéralisation du transport international. Une dichotomie apparaît en matière de régime juridique applicable en fonction du domaine géographique dans lequel le transport se déroule, qu'il soit international ou de cabotage, bien qu'il y ait dans les deux un élément d'extranéité.

L'analyse de cette imprécision juridique, associée aux barrières administratives et juridiques, dont le besoin pressant de dépassement s'avère plus nécessaire dans le domaine transfrontalier, constitue le domaine matériel de la présente recherche. Il est particulièrement nécessaire d'éviter les différentes interprétations normatives nationales en signe d'intégration européenne et d'effectivité pour dépasser les frontières à l'intérieur de l'Union dans le but de garantir un *Espace unique des transports*²².

2. HARMONISATION EUROPÉENNE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Le transport constitue l'axe central des relations transfrontalières entre les États membres. Ce n'est pas en vain que ce fut l'une des premières politiques communes de l'ancienne Communauté européenne qui, dès ses origines, a tenté d'éliminer tout obstacle au développement de l'activité. Malgré son parcours, le transport continue d'être une compétence partagée entre l'Union et les États membres (article 4.2, lettre g, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, ci-après le TFUE)²³. L'UE a approuvé une série de mesures normatives affectant le transport routier de marchandises afin qu'elles soient appliquées de façon uniforme dans ce secteur dans tous les États membres²⁴. Nous pouvons énumérer, entre autres, les suivantes : le règlement (CEE) 3821/85 du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO L 370 du 31.12.1985, largement modifié) ; la directive 1999/37/CE du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules modifiée par la Directive 2003/127/CE, du 23 décembre 2003 (JO n° L 10 du 16.1.2004) ; la directive 2002/15/CE du 11 mars

20. Le règlement 44/2001 (JOCE L 12/1, du 16.1.2001) a été remplacé par le nouveau Bruxelles I, le règlement (UE) n° 1215/2012 du Parlement européen et du conseil du 12 décembre 2012 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, qui sera applicable à partir du 10 janvier 2015, à l'exception des articles 75 et 76, actuellement applicables (JOUE L 351/1, du 20.12.2012). Les modifications introduites ne changent pas les règles de détermination argumentées dans le présent paragraphe.

21. Les transports temporaires dont le départ et la destination se trouvent dans un même État membre de l'UE et qui sont réalisés par un transporteur résident dans un autre État communautaire.

22. Commission européenne, Livre blanc sur « *Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible* » (Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources) p. 5 (COM (2011) 144 final, du 28 mars). Disponible sur : <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:ES:PDF>> (consulté le 30.1.2014).

23. Article selon la version actuelle du Traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne, le Traité de Lisbonne modifiant le Traité sur l'Union européenne et le Traité instituant la Communauté européenne signé à Lisbonne le 13 décembre 2007. JOUE, C 306 du 17 décembre 2007.

24. C. Arroyo Abad « La política común de transportes: origen y evolución en Europa del transporte público por carretera » *Anuario Jurídico y Económico Escurialense*, XII, 2008, p. 64 et suivantes.

2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (JO n° L 80/35 du 23.2.2002) ; la directive 2003/59/CE du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs par route (JO n° L 226/4 du 10.9.2003) ; le règlement (CE) n° 561/2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, etc.

Dans ce sens, il y a lieu de souligner que des avancées considérables ont été obtenues dans la libéralisation du transport international de marchandises par route à l'intérieur de l'UE depuis l'élimination, en 1993, des restrictions quantitatives par la mise en place d'une licence communautaire²⁵, et la reformulation, un peu plus tard, des conditions qualitatives d'accès à la profession communes aux États²⁶, ce qui s'est produit en même temps que l'ouverture des frontières intérieures. A l'heure actuelle ces conditions ont fait l'objet d'une réforme²⁷ à travers un ensemble de mesures normatives obligatoires approuvées en 2009, les règlements 1071/2009 et 1072/2009, qui ont donné lieu à des interprétations divergentes entre les États membres dans la pratique réelle de l'activité.

2.1. Conditions d'accès à la profession de transporteur européen

Le règlement 1071/2009 du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter par les entreprises pour exercer la profession de transporteur routier²⁸ fixe une série d'exigences qui s'appliquent à toutes les entreprises de transport qui réalisent des transports en activité salariée et qui disposent d'un établissement ouvert dans l'UE. Concrètement, l'article 3 dispose que pour exercer la profession de transporteur, les entreprises doivent :

- a) être établies de façon stable et effective dans un État membre ;
- b) être honorables ;
- c) avoir la capacité financière appropriée ; et
- d) avoir la capacité professionnelle requise.

Ces conditions sont également présentes dans le système juridique espagnol à travers la loi 16/1987 sur l'aménagement des transports terrestres du 30 juillet 1987, modifiée par la loi 9/2013 du 4 juillet 2013 (ci-après la LOTT de par ses sigles en espagnol)²⁹, le décret royal 1211/1990 du 28 septembre 1990 adoptant le règlement d'aménagement des transports terrestres (ci-après le ROTT de par ses sigles en espagnol)³⁰, ainsi que différentes ordonnances du ministère du Développement. La récente modification de la LOTT intègre toutes les exigences européennes, parmi lesquelles il faut souligner les modifications sur

25. JO L 95 du 9.4.1992.

26. JO L 124 du 23.5.1996.

27. Selon la résolution législative du Parlement européen (2209/C 279 E/37) du 21 mai 2008 sur la proposition de règlement 1071/2009, la directive 96/26/CE du Conseil laissait une grande marge à l'interprétation par les États quant aux conditions d'accès à la profession, ce qui générait « plusieurs conséquences négatives, notamment des distorsions de concurrence, une certaine opacité du marché, un niveau de contrôle inégal et le risque que des entreprises à faible niveau de qualification professionnelle soient négligentes ou moins respectueuses des règles de sécurité routière et des règles sociales, ce qui peut nuire à l'image du secteur. ».

28. JOUE L 300/51 du 14.11.2009.

29. Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. (BOE núm. 5 de julio 2013).

30. Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres. BOE núm. 241, de 08 de Octubre.

l'exigence de l'établissement³¹ et la dérèglementation du transport léger³². La LOTT renvoie à ses normes de développement pour certains aspects et dans le cas du ROTT, sa modification n'est pas prévue avant 2015³³ selon le ministère du Développement espagnol.

Dans le cas français, le décret n° 2011-2045 du 28 décembre 2011³⁴ a introduit les dispositions européennes relatives à l'accès à la profession de transporteur routier dans le décret n° 99-752 du 30 août relatif aux transports routiers de marchandises (ci-après le décret n° 99-752)³⁵.

On peut apprécier des différences dans la manière d'assumer les exigences européennes entre le système juridique espagnol et la législation française. Conformément à l'exigence européenne d'établissement, le transporteur est autorisé à ne disposer³⁶ que d'un seul véhicule pour accéder à la profession ; toutefois, il est permis aux États membres d'élargir ce chiffre, comme c'est le cas en Espagne, où l'on exige trois véhicules³⁷ (un pour les légers). Cette décision est critiquable dans la mesure où elle constitue une barrière économique à l'entrée du marché pour de nombreux opérateurs qui ne peuvent pas faire face aux investissements nécessaires pour accéder à la profession³⁸ et elle constitue également un handicap vis-à-vis de leurs concurrents européens. L'article 6 du décret n° 99-752 dispose que l'établissement constitue le centre des activités des entreprises n'ayant pas leur siège en France. Ce décret offre plus de garanties que le règlement dans la mesure où il permet que la totalité ou une partie des documents qui devraient se trouver dans l'établissement, se trouvent dans des locaux autres que le siège ou l'établissement principal, l'entreprise devant préciser au préfet correspondant, l'adresse des locaux où ces documents sont mis à disposition.

En ce qui concerne la condition d'honorabilité des transporteurs, le règlement 1071/2009 établit comme exigence commune l'obtention d'une licence communautaire habilitant le transporteur à exécuter des transports routiers au sein de l'UE. Cependant, chaque État membre détermine les conditions

31. L'exigence d'être établi dans un État membre s'appliquait déjà depuis l'entrée en vigueur du règlement 1071/2009, comme il peut être apprécié dans la *Resolución de coordinación nº 1/2001 Dirección General de Transporte Terrestre*. Objet : conditions pour délivrer des autorisations de transport de voyageurs et de marchandises à partir du 4 décembre 2011. Avec l'entrée en vigueur du règlement, il est accepté que l'entreprise désigne en tant qu'établissement son propre siège ou d'autres locaux à son nom. Cependant, dans le premier cas elle doit délivrer une autorisation expresse pour que les services d'inspection des transports puissent entrer dans le domicile afin d'examiner la documentation dans l'horaire commercial ou pendant le déroulement des activités.

32. Dans le cas de l'Espagne, les exigences pour les véhicules légers n'excédant pas de 2 à 3,5 tonnes le poids maximum autorisé (article 42.1 sous e en relation avec l'article 42 du règlement développant la loi (ROTT), pour un poids inférieur étaient déjà exonérés), ce qui implique une dérèglementation du transport léger. A l'heure actuelle, la demande d'autorisation est purement formelle (article 43 LOTT). L'amendement numéro 13 au projet de loi modifiant la loi d'aménagement des transports terrestres, a mis en avant la préoccupation sur l'économie souterraine et la concurrence déloyale que peut entraîner la dérèglementation de ce segment du transport. Enmienda núm. 13 Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. 12 de abril de 2013 Núm. 32-2 Pág. 1 (121/000032). Dans le cas de la France, l'article 9 du Décret n°99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises n'exclut pas les entreprises qui n'excèdent pas un poids maximum autorisé de 3,5 tonnes de remplir les exigences. Toutefois, elle met en place des exigences atténuées quant aux moyens techniques dont doivent disposer les entreprises opérant seulement avec lesdits véhicules, ainsi que quant à une capacité financière moins importante.

33. Disposición final 1 Ley 9/2013.

34. Décret n° 2011-2045 du 28 décembre 2011 portant diverses dispositions relatives à l'accès à la profession de transporteur routier et à l'accès au marché du transport routier. JORF n°0302 du 30 décembre 2011.

35. Décret n°99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises. JORF n°203 du 2 septembre 1999.

36. Au titre de propriétaire, usufruitier ou à travers le leasing.

37. Pour l'instant réglementé dans l'article 19 de l'ordonnance FOM/734/2007 du 20 mars 2007, développant le ROTT en matière d'autorisations de transport de marchandises par route. Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo, por la que se desarrolla el ROTT en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera. BOE núm. 75, de 28.03.2007.

38. Comisión Nacional de la Competencia. Informe propuesta normativa IPN 75/12 Anteproyecto de ley por la que se modifica la ley de ordenación de los transportes terrestres. p. 10.

d'infraction pénale et administrative dans sa réglementation nationale³⁹ et règle de façon autonome les cas de perte d'honorabilité, ce qui favorise l'insécurité juridique.

Dans le cas des infractions à la réglementation communautaire, le règlement 1071/2009 ne facilite pas non plus la concrétisation de la procédure à adopter pour la perte de l'honorabilité. L'article 6.2, point a), indique que l'autorité de l'État membre de l'établissement⁴⁰ de l'entreprise ou du gestionnaire de transport qui a été sanctionné dans l'un des États membres pour l'une des infractions décrites dans l'annexe IV, doit décider si la perte constitue une réponse disproportionnée, toute conclusion dans ce sens devant être dûment motivée et justifiée. Mais il n'indique pas si cette procédure s'applique aux infractions graves susceptibles d'entraîner la perte de l'honorabilité que la Commission doit établir dans une liste des catégories, types et niveaux de gravité de ces infractions (article 6.2, point b). La position du législateur français semble plus judicieuse car, de façon plus cohérente, il a également choisi d'appliquer la procédure prévue pour les sanctions de l'annexe IV du règlement, aux infractions graves qualifiées dans la liste (article 7, IV Décret 99-752).

Par ailleurs, la façon de considérer que la perte constitue une décision proportionnée crée un concept indéterminé qui est envisagé de façon inégale par les États membres, sur la base de critères temporaires ou à travers l'audience des parties impliquées⁴¹, après avis d'une commission régionale des sanctions administratives⁴². En ce qui concerne la réhabilitation de l'honorabilité, l'article 6.3 du règlement 1071/2009 renvoie à la législation nationale des États pour régler la durée de la perte de l'honorabilité et son rétablissement⁴³. A notre avis, cela pourrait s'avérer malencontreux car cette période de suspension de l'activité sur le sol européen devrait être la même dans tous les États si ce que l'on prétend est réellement d'établir une perte de l'honorabilité commune dans l'*Espace européen unique des transports*.

39. Perte de l'honorabilité d'après la législation espagnole dans M. E. Mundo Guinot « Las sociedades cooperativas de transporte: régimen jurídico y aspectos controvertido », *Centro de derecho de transporte internacional*, Madrid, Ed. Marcial Pons, 2013, p. 124-127 ; articles 45, 140 et 143.5 de la LOTT, article 38 du ROTT ; l'article 7 du Décret 99-752 établit clairement (référence au code pénal, au code du commerce, du travail, des transports, etc.) les articles qui détaillent les circonstances (interdiction d'exercer une profession commerciale ou industrielle, délits ou contraventions) qui donnent lieu à la perte de l'honorabilité en France.

40. Dans le cas de l'Espagne, à travers la récente modification de la loi organique 5/1987 du 30 juillet 1987, sur la délégation de facultés de l'État sur les régions autonomes relatives aux transports de marchandises par route et par câble introduite par la loi organique 5/2013 du 4 juillet 2013, la compétence en matière de sanctions a été déléguée aux régions autonomes. Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable operada por la Ley Orgánica 5/2013, de 4 de julio, (BOE núm. 160, de 05.07.2013). Toutefois, ni les facultés portant sur l'inspection et le contrôle à la frontière des transports internationaux, ni le traitement des dossiers et, le cas échéant l'imposition de sanctions pour les infractions constatées lors de la réalisation de ces fonctions (accent mis) ne peuvent faire l'objet de délégation. Dans le cas français, le préfet de la région où l'entreprise est située est compétent pour se prononcer sur le caractère proportionné ou non de la perte de l'honorabilité (article 7 VIII. Décret n°99-752 du 30 août 1999).

41. Le système juridique français ne marque pas un critère objectif comme c'est le cas de l'Espagne (ne pas avoir été sanctionné pour une autre infraction grave au cours de l'année précédant la commission dont l'honorabilité est remise en cause conformément à l'article 143.5 LOTT). Mais c'est le préfet de la région qui doit consulter une commission régionale des sanctions administratives où l'entreprise de transport est entendue. Le préfet de la région avise ensuite la personne concernée des faits qui lui sont reprochés et de la sanction (délits/contravention) qu'elle encourt. La personne visée est mise à même de présenter ses observations écrites ou orales dans un délai de quinze jours. Elle a accès au dossier et peut se faire assister par un conseil. Au terme de cette procédure, le préfet de région peut prononcer la perte de l'honorabilité professionnelle. Bien qu'elle puisse être considérée comme une procédure offrant des garanties, son déroulement est difficile lorsque le sujet sanctionné est une entreprise n'ayant pas son établissement sur le territoire français.

42. Décret n° 2013-448 du 30 mai 2013 relatif à la Commission nationale des sanctions administratives et aux commissions régionales des sanctions administratives dans le domaine du transport routier. JORF n°0125 du 1 juin 2013.

43. Dans le cas de l'Espagne et de la France, les délais sont différents. Dans les deux pays, tant que les condamnations pénales (dans le cas français les délits car les contraventions sont également circonscrites au domaine pénal) et les interdictions durent, cette condition n'est pas rétablie. Toutefois, pour les sanctions visées à l'article 143.5 de la LOTT espagnole, la durée de la perte de l'honorabilité ne dépasse pas un an et dans le cas des contraventions elle ne peut dépasser deux ans (article 7-II 3° Décret n° 99-752).

Quant à la capacité économique des entreprises de transport, le règlement prévoit des sommes (au moins 9 000 euros dans le cas d'un véhicule et 5 000 euros de plus pour chaque véhicule supplémentaire) sans aucun type de réserve en raison de la différence de niveau économique des États. Eu égard aux obligations économiques, l'article 46 de la LOTT clarifie que les entreprises ayant été déclarées insolvable ou en liquidation ou en redressement, ne satisfont pas à l'exigence précitée, sauf si l'administration compétente pour délivrer l'autorisation de transport arrive à la conviction qu'il existe des perspectives réalistes de redressement financier sous un délai raisonnable⁴⁴. La législation française pour sa part développe plus dans le détail les dispositions du règlement en indiquant que, à défaut de capitaux, l'entreprise peut présenter des garanties accordées par des organismes financiers se portant caution sans excéder la moitié de la capacité financière exigible.

Le règlement assoit la reconnaissance réciproque des diplômes qui attestent de la capacité professionnelle des transporteurs dans l'UE, obtenus selon différents moyens⁴⁵.

2.2. Conditions pour exercer l'activité de transport routier international dans les États membres

L'application du règlement (CE) 1072/2009 du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route s'étend aux transports internationaux et aux transports de cabotage de marchandises par route pour le compte d'autrui sur le territoire de l'UE et avec des véhicules dont la MMA excède 3,5 tonnes. Il est également applicable au trajet qui est effectué dans un autre État membre (État de transit), dans le cas où l'origine du transport international se situe dans un État membre et que sa destination est un pays tiers. Dans ce cas, il ne s'applique pas dans l'État membre de chargement ou de déchargement, sauf si un accord entre l'UE et ce pays tiers a été conclu. La conclusion de ce type d'accord par l'UE remplacerait ceux souscrits entre les États membres et les pays tiers, tout en conservant les parties compatibles. C'est ainsi qu'une projection extérieure du règlement 1072/2009 est effectuée, dont la base juridique, rappelons-le, découle d'une matière partagée, ce qui implique une transformation *ad hoc* de compétence exclusive en la matière⁴⁶. Pour ce qui est du transport de véhicules exonérés d'autorisation pour le transport international à l'intérieur de l'UE, cela n'empêche pas les États membres d'établir des prescriptions dans leur réglementation nationale.

A) Licence communautaire et immatriculation du véhicule

La réalisation du transport international à l'intérieur de l'UE est subordonnée à l'obtention préalable d'une licence communautaire qui, comme le stipulait son prédécesseur en 1993, est délivrée au transporteur conformément à deux exigences : qu'il soit établi dans un État membre et qu'il remplisse les conditions d'accès à la profession de transporteur. Dans ce sens, il y a lieu de noter que la réitération de l'exigence de l'établissement n'est pas fortuite car de cela dépend la détermination de l'État compétent pour délivrer la licence communautaire, tout comme le lieu physique où l'original de la licence communautaire du transporteur doit être conservé. De plus, l'établissement de l'entreprise de transport et les véhicules qu'elle

44. Cf. SAP de Almería (Sección 2ª) N° de Resolución: 56/2013, de 8 marzo 25 de 2013. Roj: SAP AL 113/2013. Une avocate du Gouvernement de l'Andalousie forme un recours en appel contre l'arrêt du tribunal du commerce *Juzgado de lo Mercantil* qui condamne la section de transport compétente *Área de Transporte de la Consejería* à délivrer l'autorisation des lettres de voiture à l'entreprise en phase de redressement ayant saisi la justice, car dans cette situation celle-ci ne peut pas obtenir d'attestation faisant état d'être à jour des paiements et l'annulation entraîne un préjudice pour le maintien de l'activité. L'arrêt estime que la juridiction du juge du commerce a outrepassé sa compétence et estime ainsi partiellement le recours dans ce sens, mais il déclare également corrigés les défauts portant sur la demande.

45. Pour obtenir cette attestation de capacité professionnelle (attestation de capacité professionnelle en transport lourd), il faut satisfaire à un examen écrit, être titulaire d'un diplôme déterminé ou disposer d'expérience professionnelle.

46. B. Lasa Belloso « Análisis de la problemática derivada de la proyección ad extra de la política comunitaria sobre transporte internacional ». *I congreso internacional de transporte los retos del transporte en el siglo XXI*, Valencia, Ed. Tirant lo Blanch, 2005, p. 467-468.

affecte à l'activité sont également liés par la licence communautaire car des copies certifiées conformes de celle-ci doivent accompagner les véhicules dans leurs déplacements. Dans le cas où les conducteurs desdits véhicules ne sont pas des ressortissants communautaires, l'État membre où ils sont engagés doit délivrer une attestation de conducteur au titulaire de la licence communautaire, dont l'original, à l'inverse de ce qui arrive avec la licence, doit être fourni au conducteur qui le conserve dans le véhicule, une copie certifiée conforme de ce certificat devant être conservée dans l'établissement du transporteur.

Dans ce sens, d'innombrables controverses transfrontalières franco-espagnoles ont été soulevées jusqu'à présent. Elles ont donné lieu, entre autres, à plusieurs questions préjudicielles en matière d'obtention de la licence communautaire et de l'immatriculation des véhicules dans l'État membre d'établissement. Ainsi, l'arrêt de la Cour de Justice des Communautés européennes (ci-après l'arrêt CJCE) du 7 novembre 2002⁴⁷, affaires jointes C-228/01 *Bourrasse*⁴⁸ et C-289/01 *Perchicot*⁴⁹, a assis le critère, maintenu de nos jours, sur l'obtention de la licence et l'immatriculation des véhicules lorsque la société de transport opère à travers des véhicules loués à une société établie dans un autre État membre, sans chauffeur, à l'occasion de deux opérations de délocalisation d'entreprises⁵⁰. La question posée à la CJCE était de savoir si le loueur de ces véhicules, une société française de transport routier, pouvait obtenir les autorisations de transport nécessaires sur le territoire national pour le compte du locataire (transporteur portugais ou espagnol respectivement) et gérer pour le compte de ce locataire les disques chronotachygraphes de leurs conducteurs. Par ailleurs, dans le cas *Bourrasse* une deuxième question était posée, à savoir si les véhicules loués devaient être immatriculés dans l'État où le transporteur locataire était établi (le Portugal).

La CJCE a répondu que conformément au règlement 881/92 (l'actuel règlement 1072/2009), ce n'est pas au loueur mais bel et bien au locataire d'obtenir auprès des autorités de l'État membre où il est établi, la licence communautaire même s'il opère avec des véhicules loués. De plus, cette licence communautaire est délivrée au nom du transporteur et ne peut être transférée par celui-ci aux tiers. Il en résulte que, dans le cas où certains véhicules, utilisés au début par un transporteur routier titulaire d'une licence

47. Arrêt CJCE du 7 novembre 2002 affaires jointes C-228/01 et C-289/01 *Bourrasse* et *Perchicot*. CURIA Recueil de la jurisprudence de 2002 I-2013.

48. La société de transport française *Bourrasse* disposait d'une licence communautaire délivrée par la direction régionale de l'équipement d'Aquitaine et chacun de ses véhicules était muni d'une copie conforme à celle-ci, immatriculés en France. En 1993, la société *Bourrasse* a acquis la société de transports portugaise *Ver Coelho*. Lors d'un contrôle de l'Inspection du travail des transports, il a été relevé que *Bourrasse* avait transféré à *Ver Coelho*, entre 1994 et 1995, jusqu'à 13 travailleurs parmi ses salariés, engagés depuis le 1^{er} janvier 1992 et que la société *Bourrasse* louait des véhicules de transport sans conducteur à la société *Ver Coelho*, lesquels effectuaient le transport international à destination de la France, avec une licence de transport international portugaise au nom du loueur, *Bourrasse*, lequel, gérait en plus, les disques de l'appareil chronotachygraphe de ces véhicules. Lors du procès pénal, *M. Bourrasse* a déclaré que les travailleurs disposaient de contrats de travail établis par la société *Ver Coelho* et que la directive 84/647/CEE du Conseil du 19 décembre 1984 relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route, autorisait la location des véhicules entre le loueur *Bourrasse* et le preneur *Ver Coelho*. Le Tribunal de grande instance de Dax a retenu la culpabilité de *Bourrasse* pour un délit de travail clandestin par dissimulation de l'emploi de salariés. Dans l'appel contre ce jugement, la Cour d'appel de Pau a posé à la cour les questions.

49. Le transporteur *Perchicot France* effectuait des transports entre la France et l'Espagne à travers une licence communautaire délivrée par la direction régionale de l'équipement d'Aquitaine, chaque véhicule était muni d'une copie conforme et ils étaient immatriculés en France. En 1999, il a constitué une société de transports de droit espagnol, *Perchicot Espagne*, à laquelle ont été transférés les contrats de travail de salariés employés jusqu'alors par la société *Perchicot France*. A partir du 1^{er} décembre 1999, les nouvelles embauches ont été systématiquement réalisées par la société *Perchicot Espagne*. Les véhicules de *Perchicot France* ont été donnés en location sans chauffeur à la société *Perchicot Espagne*, tout en restant immatriculés en France.

Comme dans le cas précédent, il en avait été conclu que le transfert était fictif, ajoutant dans le cas de la location que la réglementation française ne permettait pas la location de véhicules entre États membres, seul le transit de véhicules donnés en location entre deux sociétés d'un même État étant autorisé. Dans ce cas, le Tribunal de Grande Instance de Dax a interrompu la procédure se demandant si la réglementation française était compatible avec la directive 84/647, ce qui a donné lieu à la même première question préjudicielle que dans l'affaire C-228/01.

50. Dans les deux cas, les sociétés prétendaient contourner les normes françaises sur les prestations sociales et arrivaient à la même solution. Toutefois, dans le premier cas les sociétés étaient la propriété de M. Bourrasse et dans le cas *Perchicot*, la société espagnole était spécifiquement constituée et contrôlée par la première. Conclusions de l'avocat général présentées le 4 juillet 2002. Affaires jointes procédure pénales engagées contre Jacques Bourrasse (C-228/01) et Jean-Marie Perchicot (C-289/01).

communautaire, sont mis à la location par la suite à un autre transporteur routier, le loueur ne peut faire bénéficier de sa propre licence communautaire le locataire (c'est-à-dire celle du loueur).

Quant à la deuxième question, la cour communautaire a imposé l'obligation de réimmatriculer le véhicule dans l'État où l'entreprise est établie. Dans le domaine de l'Union européenne, la succursale d'une entreprise de transport est configurée à ces fins, dans chaque pays, comme une entreprise à part entière, indépendamment de la nationalité de l'établissement principal. Ceci l'oblige à immatriculer de nouveau les véhicules dont elle dispose, malgré tous les obstacles⁵¹ existants à l'heure actuelle. Toutefois, pour rendre plus facile cette réimmatriculation, la Commission a élaboré une proposition de règlement relatif à la simplification du transfert des véhicules à moteur immatriculés dans un autre État membre à l'intérieur du marché unique⁵², applicable tant aux particuliers qu'aux entreprises : sa première lecture était prévue en plénière de la saisine du Parlement européen du 11 mars 2014⁵³ et elle vise à instaurer des procédures simplifiées pour la réimmatriculation des véhicules déjà immatriculés dans un autre État membre, ainsi qu'à faciliter la coopération administrative entre les autorités compétentes, par rapport à l'échange électronique des données d'immatriculation des véhicules.

Ce même critère présenté ci-dessus est expressément retenu par la LOTT actuelle espagnole, lorsqu'elle exige aux entreprises établies d'opérer avec des véhicules immatriculés en Espagne (article 43.1d et 54.2 de la LOTT), avec une licence communautaire délivrée par une autorité espagnole :

Article 108 LOTT :

Les entreprises établies en Espagne ne peuvent obtenir des titres habilitant à exercer l'activité de transport international que lorsqu'il revient à l'État espagnol de délivrer ces titres, y compris la licence communautaire, et dès lors qu'au préalable elles sont titulaires de l'autorisation de transport correspondante dans chaque cas, réglementée dans cette loi. (...).

La réglementation espagnole aurait dû saisir l'occasion pour unifier la licence intérieure et la licence communautaire en suivant l'exemple de ses voisins européens⁵⁴, puisqu'elles sont toutes les deux soumises aux mêmes exigences. C'est ainsi que la France l'a fait : la licence communautaire est le titre délivré aux transporteurs résidents sur le territoire français lorsqu'ils utilisent des véhicules excédant 3,5 tonnes de MMA et la licence de transport intérieur est réservée aux véhicules qui n'excèdent pas ce tonnage, ces derniers pouvant effectuer des transports internationaux sans avoir besoin d'une licence communautaire.

B) Le transport de cabotage

L'ouverture complète du marché intérieur à la libre prestation de services de transport, en activité salariée, exclusivement sur le territoire national des États membres, que l'on appelle le transport de cabotage, est une question qui pose problème en raison des profondes réticences des États membres. En particulier, des États dont les conditions de travail et sociales sont élevées, qui s'opposent à la libre activité à

51. Commission européenne. « Rapport 2010 sur la citoyenneté de l'Union : Lever les obstacles à l'exercice des droits des citoyens de l'Union » COM (2010) 603 final, du 27.10.2010. La Commission a identifié les problèmes liés à l'immatriculation des véhicules comme l'un des principaux obstacles auxquels font face les citoyens dans l'exercice quotidien de leurs droits, conformément à la législation de l'UE. Selon une liste élaborée par la Commission, ces problèmes sont l'une des vingt questions problématiques principales du Marché unique.

52. Proposition de règlement relatif à la simplification du transfert des véhicules à moteur immatriculés dans un autre État membre à l'intérieur du marché unique COM (2012) 164 final, du 4.4.2012.

53. Vid. [http://www.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2012/0082\(COD\)&l=en](http://www.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2012/0082(COD)&l=en)

54. OECD. *Reducir el papeleo. Comparación internacional de las cargas administrativas (Cap. II Análisis de la evolución de la burocracia en el sector del transporte por carretera)*. Estudios y documentos publicados por el Instituto Nacional de Administración Pública (INAP), 2009, p. 108. Disponible sur : <http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/occd/governance/reducir-el-papeleo-comparacioninternacional-de-las-cargas-administrativas_9789264055735-es#page1> (consulté le 10.11/2013).

l'intérieur de leurs limites territoriales, car cela dynamiserait les conditions de leurs transporteurs nationaux au profit des transporteurs provenant des États membres ayant des coûts de travail moins importants.

Initialement, la réglementation communautaire de 1993⁵⁵ prévoyait un régime transitoire de délivrance d'autorisations de cabotage permettant de réaliser ce type de transport pour une durée de un mois ou deux mois. Ce fut le cas jusqu'en 1998, année à partir de laquelle tout transporteur satisfaisant aux conditions fixées pouvait réaliser ce type de transport de façon temporaire, sans aucune restriction quantitative. Le transport de cabotage ainsi considéré causait d'innombrables problèmes d'interprétation dans les États membres qui appliquaient la norme de façon divergente⁵⁶. Pour cette raison, la Commission a élaboré en 2005 une communication interprétative sur le caractère temporaire du cabotage dans le transport routier de marchandises⁵⁷. Conformément à l'interprétation fixée par la Cour de Justice de l'Union dans trois arrêts relatifs à la prestation de services, elle indiquait que le caractère temporaire de l'activité de cabotage devait être analysée en fonction de la durée, la fréquence, la continuité et la périodicité de la prestation de ce type de transport, toujours par rapport au cas précis. Elle signalait également qu'il n'était pas permis, lorsque celle-ci était une activité permanente, de l'exercer de façon continue ou régulière, qu'il ne s'agisse pas d'une activité exceptionnelle ou que le véhicule ne sorte jamais du territoire de l'État d'accueil. Dans le cas transfrontalier, sous le prétexte du transport de cabotage, des situations de délocalisation d'entreprises se sont produites. Ainsi, la Cour de cassation⁵⁸, le 10 mai 2011, a signalé que la société espagnole SEFT était une filiale fictive de la société SALT, car en réalité elle opérait à travers celle-ci, sans que ses activités ne puissent être reconnues dans les cas de cabotage prévus par la réglementation communautaire. Également, la Cour de cassation, en date du 30 octobre 2012⁵⁹, a confirmé que la société luxembourgeoise LOCATRANS, tel qu'en attestaient les contrôles effectués en 2009 (antérieurs à l'entrée en vigueur du nouveau règlement) et la facturation versée à la procédure, réalisait un transport national quotidien de façon habituelle, sans disposer de siège sur le territoire français. Cependant, cette définition s'est avérée insuffisante⁶⁰, ce qui a abouti à l'établissement de *numerus clausus*, soit une plus grande restriction à la libre prestation du service de transport que celle envisagée précédemment.

A l'heure actuelle, seuls les titulaires d'une licence communautaire sont autorisés à faire des opérations de transport de cabotage, conformément aux deux cas énoncés au chapitre III, article 8 du Règlement 1072/2009 :

1. Après la réalisation d'un transport international entre États membres ou en provenance d'un pays tiers et à destination d'un État membre, il est permis de réaliser jusqu'à trois opérations de cabotage dans l'État d'accueil avec le même véhicule, dans un délai d'une semaine, à partir du déchargement du transport international.
2. Une fois que les marchandises transportées au cours d'un transport international ont été livrées, à l'entrée à vide sur le territoire d'un État membre, il est permis de réaliser un transport national sous un délai de trois jours à partir de l'entrée à vide.

55. Règlement (CEE) n° 3118/93 du Conseil fixant les conditions de l'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un État membre (JO L 279 du 12.11.1993).

56. Par exemple, la France a instauré, par circulaire du 22 janvier 2002, l'interdiction de rester plus d'une semaine sans interruption en cabotage sur le territoire national et cette interdiction a, par la suite, été éliminée par la Commission.

57. Communication interprétative de la Commission « sur le caractère temporaire du cabotage routier dans le transport de marchandises ». JOUE C21/2, du 26.1.2005.

58. Cour de cassation, criminelle, Chambre criminelle, Audience publique du 10 mai 2011, 10-87.475, Inédit. Décision attaquée : Cour d'appel de Paris, du 7 septembre 2010

59. Cour de cassation, criminelle, Chambre criminelle, Audience publique du 30 octobre 2012, 12-80.194, Inédit. Décision attaquée : Cour d'appel de Metz, du 14 décembre 2011.

60. Avis du Comité économique et social européen sur la « Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes à l'accès au marché du transport international de marchandises par route (refonte) ». Section 3.4. JOUE C 204/31 du 9.8.2008.

L'article indique que pour que ces transports soient considérés de cabotage, le transporteur doit produire des preuves attestant clairement le transport international à destination de l'État membre d'accueil, ainsi que chaque transport de cabotage qu'il a effectué par la suite. Comme le précise l'article 9 du Règlement 1072/2009, les transports de cabotage sont soumis à la loi de l'État d'accueil.

L'interprétation de cet article continue de ne pas être uniforme. Alors que le nouvel article 107 de la LOTT espagnole renvoie aux cas autorisés par la législation européenne (et par les accords internationaux) et que l'exécution des transports de cabotage sur le territoire espagnol continue de ne pas être développée⁶¹, dans le cas de la France, la norme communautaire a été précisée. L'article 33 de la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009⁶² a introduit dans la loi réglementant le transport intérieur (LOTI)⁶³, les spécificités suivantes : le transport de cabotage doit être réalisé avec le même véhicule ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules, avec le même véhicule moteur que le transport international ; lorsque le transport routier international n'a pas pour destination la France, il ne peut être effectué qu'une seule opération de cabotage sur le territoire français, dans le délai maximum de trois jours suivant l'entrée à vide, mais ces dispositions sont élargies par une autre limite temporaire dans la mesure où cette opération doit être achevée dans le délai de sept jours à compter du déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport international. Plus tard, le décret n° 2010-389 du 19 avril 2010 relatif au cabotage dans les transports routiers et fluviaux⁶⁴, a fixé l'obligation de disposer de la lettre de voiture internationale, ainsi que de la lettre de voiture correspondant au cabotage routier, qui doit être conservée pendant une durée de deux ans⁶⁵.

En ce qui concerne l'avenir du cabotage, les 4^e et 5^e considérants du règlement 1072/2009 indiquaient déjà que la limite de la prestation du service de transport pour les sociétés non résidentes était quelque chose de transitoire et que la tendance était à l'ouverture totale de celle-ci. D'ailleurs, l'article 17 du règlement établit que la Commission doit élaborer un rapport sur la situation du marché en 2013, pour se prononcer, entre autres questions, au sujet du cabotage. Dans ce sens, la Commission a demandé à un Comité de sages⁶⁶ un rapport pour évaluer l'ouverture du cabotage. Celui-ci propose d'ouvrir graduellement les cas, en distinguant deux types d'opérations de cabotage : celles liées à la réalisation préalable d'un transport international (toutes les opérations de cabotage seraient permises sous quatre jours après le déchargement) et celles non liées à un transport international pouvant bénéficier d'un délai de 30 jours par an ou de 50 jours dans le cas des véhicules Euro V, avec l'obligation de communiquer ce fait à l'état d'accueil. Dans ce dernier cas, les transporteurs seraient obligés d'appliquer la loi du travail de l'État d'accueil afin de ne pas donner lieu à des situations qui bouleversent le marché.

61. L'ordonnance sur le cabotage en Espagne est antérieure à l'adoption du règlement mais malgré cela, elle concorde avec le texte européen. Orden FOM/2181/2008, de 22 de julio, por la que se dictan reglas sobre la realización de transportes de cabotaje en España (BOE núm. 179, de 25/7/2007). Comme il a été indiqué à l'occasion de la Journée technique *Jornada técnica sobre « la Reforma de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres » Confederación Española de Transporte de Mercancías, Madrid, 16 de Julio de 2013*, il est nécessaire de mettre à jour les décrets ministériels en matière de transport. Nonobstant l'application impérative des règlements européens, ces réformes introduiraient une interprétation de quelques aspects essentiels, comme dans le cas de la France.

62. Loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports. JORF n°0285 du 9 décembre 2009.

63. Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI). JORF du 31 décembre 1982.

64. Décret n° 2010-389 du 19 avril 2010 relatif au cabotage dans les transports routiers et fluviaux. JORF n°0093 du 21 avril 2010.

65. Les prévisions en matière de cabotage routier se retrouvent dans le Code des transports. Troisième partie: transport routier. Livre IV : Dispositions communes à l'exercice du transport public routier. Titre II : Le cabotage.

66. « Report of the High Level Group on the Development of the EU Road Haulage Market ». Disponible sur : <<http://ec.europa.eu/transport/modes/road/doc/2012-06-high-level-group-report-final-report.pdf>> (consulté le 22.10.2013).

3. COMPÉTENCE JUDICIAIRE INTERNATIONALE ET LOI APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER TRANSFRONTALIER DE MARCHANDISES : MENTION SPÉCIALE AUX RELATIONS FRANCO-ESPAGNOLES

Au-delà des conditions administratives pour développer l'activité et avant de centrer l'analyse sur la compétence judiciaire internationale et la loi applicable aux contrats de transport routier de marchandises, il convient de faire un bref commentaire à l'égard des contrats auxquels les dispositions de la Convention internationale vont être appliquées. Comme nous l'avons indiqué dans la première section de la présente étude, la Convention CMR est l'instrument de droit uniforme appliqué à tout contrat de transport routier de marchandises à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison au destinataire sont situés dans deux pays différents, dont l'un au moins est un pays contractant, quels que soient le domicile et la nationalité des parties au contrat. De cette définition donnée par l'article 1 de la convention, on peut déduire que la convention est applicable même lorsque le chargement ou le déchargement est situé dans un état non contractant. La Convention CMR élargit son champ d'application aux transports multimodaux, sauf en cas de rupture de charge⁶⁷, pour déterminer la responsabilité en cas de perte, d'avarie ou de retard à la livraison de la marchandise qui est survenu au cours du transport par l'un des modes de transport autre que la route, non causé par un acte ou une omission du transporteur routier et elle établit l'application subsidiaire de la convention en l'absence d'autres dispositions. Toutefois, tous les transports satisfaisant aux prévisions de l'article premier ne sont pas régis par ses dispositions car la convention prévoit en tant qu'exception les transports postaux, funéraires et de déménagement. Par conséquent, dès lors que la convention est applicable dans le cas du transport transfrontalier entre l'Espagne et la France, si les conditions indiquées ci-dessus sont réunies, il faut avoir recours à ses dispositions dans le domaine transfrontalier.

3.1. Compétence judiciaire internationale

Pour déterminer la compétence judiciaire internationale en matière de conflits relatifs au contrat de transport international de marchandises par route dans l'espace transfrontalier franco-espagnol, il faut donc avoir recours aux dispositions contenues dans la Convention CMR.

La détermination de la compétence judiciaire internationale dans ce type de conflits est énoncée à l'article 31.1 de la Convention CMR, lequel permet aux parties au contrat de désigner la juridiction des tribunaux de l'un quelconque des États contractants de la Convention CMR⁶⁸, toute clause d'élection d'un État non partie étant nulle. À défaut d'élection, le demandeur peut choisir le domicile du défendeur (le pays où il a sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence par l'intermédiaire de laquelle le contrat de transport a été conclu), le lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison. Le lieu de la livraison de la marchandise est le lieu convenu qui doit être renseigné dans la lettre de voiture, et non celui où les marchandises ont effectivement été livrées⁶⁹ et il s'agit d'une juridiction valable y compris lorsque les marchandises ne sont pas arrivées à cette destination.

67. B. Mercadal indique dans « Application conventionnelle de la Convention de Genève (Convention CMR) à un transport interne de marchandises par route » *Recueil Dalloz*, 1998, p. 143, que lorsqu'il y a rupture de charge, également pour le transport routier régi par la Convention CMR, l'on tend à considérer qu'un nouveau contrat surgit. Il le montre à travers un cas dans le domaine transfrontalier franco-espagnol dans lequel la Cour de cassation a considéré qu'un transport effectué au départ de la France et à destination de l'Espagne, avec rupture de charge à Saint-Jean-de-Luz et un changement de transporteur, ne supposait pas que toute l'opération de transport soit régie par un contrat international unique subordonné à la Convention CMR, mais qu'il y avait lieu de considérer qu'il y avait un contrat international et un contrat national.

68. N. Bouza Vidal, *Aspectos actuales de la autonomía de la voluntad en la elección de la jurisdicción y de la ley aplicable a los contratos internacionales*. Cursos de Derecho Internacional de Vitoria, 2004, p. 38 et 39. Disponible sur : <http://www.ehu.es/cursosderechointernacionalvitoria/ponencias/pdf/2004/2004_5.pdf> (consulté le 22.10.2013).

69. S. Grignon-Dumoulin, « Forum shopping - Article 31 de la Convention CMR » *Rev. dr. unif.*, 2006, p. 612 ; B. Lasa Beloso « Competencia judicial internacional y regulación del arbitraje en el Convenio CMR », *AEDIPR Anuario español de Derecho Internacional privado*, T.IV, 2004, p. 289 ; A. L. Calvo Caravaca et J. Carrascosa González, *Manual Derecho Internacional privado*, vol. II, Granada, Ed. Comares, 2012, p. 736.

Les normes de compétence judiciaire internationale contenues dans la Convention CMR ne désignent pas le tribunal ou la cour déterminée mais la juridiction d'un État⁷⁰, les normes nationales en matière de compétence judiciaire interne devant préciser le tribunal précis. Toutefois, l'application postérieure des normes de la juridiction nationale ne peuvent avoir l'effet d'exclure la juridiction générale exigée expressément par la Convention CMR⁷¹, même si les normes internes n'envisagent pas quelques unes des juridictions établies⁷² dans la Convention internationale.

A défaut d'élection, les juridictions objectives établies dans la Convention CMR peuvent être retenues pour que l'acteur intente l'action de réclamation⁷³. En conséquence, les options fournies par cet article n'assurent pas que le contrat soit assujéti à la Convention CMR, dans la mesure où elle ouvre la possibilité, pour l'application de celles-ci, que les tribunaux d'un État non contractant, qui n'est pas obligé de se soumettre à celle-ci, soient compétents. Bien que l'article 6.1, point k, établisse l'obligation d'indiquer dans la lettre de voiture que le transport est soumis à la Convention CMR, à travers la *clause Paramount*⁷⁴, l'État tiers non contractant examinera ses normes de production interne en matière de droit international privé, tout comme les exceptions éventuelles à l'ordre public, et peut appliquer la Convention CMR comme une partie du contrat⁷⁵. Comme on peut l'apprécier, le système mis en place dans la Convention CMR favorise un « *forum shopping* » légitime en permettant l'entrée en jeu des juridictions objectives alternatives indiquées dans la Convention CMR⁷⁶.

70. S. Grignon-Dumoulin, *op. cit.*, note 69, p. 611 ; H. Kenfack, « Droit des transports. 2-Détermination de la juridiction compétente en l'absence de clause attributive de juridiction et application des règles de la Convention CMR » *Recueil Dalloz*, 2009, p. 972.

71. X. Delpech « Transport routier international : conflit de juridictions », *Recueil Dalloz*, 2008, p. 289 sur Arrêt Cour de cassation, civile, 8 janvier 2008 : dans ce cas, la lettre de voiture ne précisait pas le lieu de déchargement, bien que celle-ci ait permis de conclure qu'il se trouvait en France. La demande a été interposée au siège du destinataire, la France, la compétence a été refusée. Dans l'appel, la Cour d'appel de Versailles s'est déclarée incompétente au profit des tribunaux belges, sur la base que la prise en charge des marchandises avait eu lieu en Belgique et que le transporteur y avait son siège principal et que l'article 6 de la Convention CMR précise l'obligation de mentionner sur la lettre de voiture le lieu prévu pour la livraison, ce qui veut dire que la livraison peut être effectuée dans un lieu distinct du siège social du destinataire, sans que le tribunal du siège n'ait un lien suffisant avec le litige. La Cour de cassation critique que l'élection conformément à la Convention CMR n'ait pas été respectée et que la cour d'appel n'explique pas pourquoi l'implantation du siège social ne constitue pas un lien suffisant et elle n'a pas recherché un autre tribunal français qui pourrait avoir un critère de rattachement à une autre juridiction française.

72. Au niveau du cas : il y a eu un non-respect du contrat par la société Transportes Caudete (Espagne), qui a été engagée pour effectuer un transport de la France à l'Angleterre, l'action ayant été intentée au lieu de prise en charge de la marchandise (France). Au niveau français, l'article 46.2 du Code de procédure civile dispose que le demandeur peut saisir, outre la juridiction du lieu où demeure le défendeur, en matière contractuelle, la juridiction du lieu de la livraison effective de la chose ou du lieu de l'exécution de la prestation de service, mais pas la juridiction du lieu de prise en charge envisagé à l'article 31-1b de la Convention CMR. Le 17 juillet 2002, la Cour d'appel de Lyon (N° RG: 2001/00864) se prononce : « (...)Attendu qu'ainsi, l'article 46 du nouveau code de procédure civile ne permet pas aux demandeurs de bénéficier du droit qu'ils tiennent de l'article 31-1,b de saisir une juridiction française ; qu'ils sont, dès lors, en droit de saisir la juridiction française qui a un lien suffisant avec le litige et dont la saisine est conforme à une bonne administration de la justice; qu'ils ont satisfait à ces critères en saisissant le tribunal de commerce de Saint-Etienne, juridiction dans le ressort de laquelle il n'est pas contesté que la marchandise litigieuse a été prise en charge ; qu'il s'ensuit que l'exception d'incompétence n'est pas fondée et sera rejetée ».

73. J. Putzerys « Le contrat de transport routier de marchandises », Bruxelles, 1981 ; M. Clarke et D. Yates « Contracts of carriage by land and air », London, Singapore, Ed. LLP, 2004, p. 52-55.

74. Il faut citer textuellement dans ce sens N, Bouza Vidal, *op. cit.*, note 68, p. 14 : « J. J. Alvarez Rubio Las cláusulas paramount: autonomía de la voluntad y selección del Derecho aplicable en el transporte marítimo internacional », Madrid : Eurolex, 1997, p. 131-148. Comme le signale très bien cet auteur dans son étude détaillée sur les divers types de « clauses paramount » insérées dans les connaissements maritimes, la clause paramount ne remplit qu'une fonction conflictuelle dans les États contractants des Conventions qui l'admettent expressément ; mais pas dans les États non contractants, car pour ceux-ci, étant donné qu'ils ne sont pas obligés de respecter les dispositions des Conventions mentionnées, le renvoi des arts aux règles uniformes revêt une valeur purement contractuelle d'incorporation par référence, la validité et l'efficacité des règles uniformes étant donc subordonnées au respect des normes impératives de la loi désignée applicable par les normes de conflit de la juridiction. ».

75. B. Lasa Belloso, *op. cit.*, note 69, p. 294 ; F. J. Sánchez Gamborino et A. Cabrera Cánovas, *op. cit.*, note 14, p. 72.

76. B. Lasa Belloso, *op. cit.*, note 69, p. 296.

Quant aux problèmes dérivés de la litispendance, l'article 31.2 de la Convention CMR dispose que si l'action est en instance devant une juridiction compétente conformément aux juridictions indiquées, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, aucune nouvelle action ne peut être intentée pour la même cause entre les mêmes parties. Cet article établit une exception : que la décision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans le pays où la nouvelle action est intentée. Nous pouvons trouver le sens du paragraphe 2 de l'article 31, dans le paragraphe 3 : lorsqu'un jugement rendu par une juridiction d'un pays contractant est devenu exécutoire dans ce pays, toujours dans le respect des règles de détermination de la juridiction de la Convention CMR, il devient également exécutoire dans chacun des autres pays contractants, aussitôt après accomplissement des formalités prescrites à cet effet dans le pays intéressé. Dans le cas de l'UE ces formalités sont régulées à travers les articles visés au chapitre II du règlement 44/2001. L'interdiction de l'analyse du fond de l'affaire de la résolution exécutoire signalée par la Convention CMR concorde avec les dispositions de l'article 36 du règlement 44/2001 presque dans leur totalité, avec quelques différences en matière de contrôle de la compétence, qui sont permises dans le cas de la Convention CMR.

Dans le domaine européen, l'application des dispositions de la Convention CMR en matière de compétence judiciaire internationale trouve son fondement juridique⁷⁷ dans l'article 71 du règlement 44/2001, dénommé le règlement Bruxelles I. Cet article dispose, dans son premier paragraphe, que dans le cas des conventions auxquelles les États membres sont parties, avant l'entrée en vigueur du Règlement Bruxelles I, et qui, dans des matières particulières, règlent la compétence judiciaire, la reconnaissance ou l'exécution des décisions, leurs dispositions prévalent face au texte européen⁷⁸. Comme il a été indiqué, la Convention CMR règle une matière particulière –le contrat de transport international de marchandises par route– et elle délimite la juridiction conformément à l'article 31 de la Convention CMR qui a été analysé. De même, la Convention CMR compte sur l'incalculable avantage que tous les États membres en sont parties, ce qui réduit significativement la confluence des normes, car elle assure initialement que les élections de juridiction au sein de l'UE vont se produire conformément à la Convention CMR et non au règlement 44/2001 (dans le cas où l'État du for ne serait pas contractant, l'élection conformément au règlement 44/2001 pourrait être valable⁷⁹). En ce qui concerne la reconnaissance des décisions rendues dans le cadre d'un contrat de transport international de marchandises entre les États membres, celles-ci doivent observer les conditions prévues dans la Convention CMR, comme le prévoit l'article 71.2 b) du règlement 44/2001.

Cependant, la compétence judiciaire conventionnelle découlant de l'article 71 du règlement Bruxelles I n'est pas automatique⁸⁰, car il est possible de faire exception à l'application de ces dispositions de la Convention CMR lorsqu'elles donnent lieu à des décisions fondées contrairement au système de reconnaissance et d'exécution marqué par le texte européen⁸¹. C'est ce que prévoit l'arrêt de la Cour de Justice de l'Union européenne du 4 mai 2010⁸², en réponse aux questions préjudicielles soulevées dans le cadre d'un litige opposant TNT Express Nederland BV et AXA Versicherung AG, au sujet de l'exécution aux Pays-Bas de

77. A. L. Calvo Caravaca et J. Carrascosa González « Ejecución de resoluciones patrimoniales en la Unión Europea : El Reglamento 44/2001 de 22 diciembre 2000 », *International Law : Revista Colombiana de derecho Internacional* n°3, 2004, p. 363-460 ; F. F. Garau Sobrino « La literalidad interpretada desde la coherencia del sistema. Las relaciones entre el Reglamento Bruselas I y los Convenios sobre materias particulares según el TJUE » *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol. 3 N° 1, 2011, p. 274 ; P. A. De Miguel Asensio « Convenios internacionales y unificación del derecho internacional privado de la Unión Europea ». *Nuevas fronteras del Derecho de la Unión Europea (liber amicorum José Luis Iglesias Buhigues)* Valencia, Ed. Tirant lo Blanch, 2012, p. 57-77.

78. Le prédécesseur du règlement Bruxelles I, la Convention de Bruxelles de 1968 a également considéré que la Convention CMR prime sur la Convention de Bruxelles *Vid* P. Patrick Courbe et H. Chanteloup « Droit international privé. II - Les conflits de juridictions » *Recueil Dalloz*, 2005, p. 1192 ; C. Brière « La Convention dite Convention CMR prime sur la Convention de Bruxelles » *Recueil Le Dalloz* 2005 Jur. p. 548-550.

79. C'est ce que note F. F. Garau Sobrino *op. cit.*, note 77, p 273 paragraphe 5°, certaines questions qui pourraient être soulevées si tous les États membres n'étaient partie d'une convention.

80. F. F. Garau Sobrino, *op. cit.*, note 77, p. 274.

81. *Ibidem*, p. 274 et 275.

82. Arrêt de la CJUE 4 mai 2010, C-533/08-TNT Express Nederland, Recueil de la jurisprudence 2010 I-04107.

décisions d'une juridiction allemande condamnant TNT au versement d'une indemnité en raison de la perte de marchandises lors d'un transport routier international⁸³. La Cour européenne a statué que l'article 71 du règlement n° 44/2001 doit être interprété en ce sens que les règles de compétence judiciaire, de reconnaissance et d'exécution prévues par une convention relative à une matière particulière priment, telle que la règle de la litispendance énoncée à l'article 31, paragraphe 2, de la Convention CMR⁸⁴ et celle relative à la force exécutoire énoncée à l'article 31, paragraphe 3, de ladite Convention dès lors qu'elles présentent un *haut degré de prévisibilité, facilitent une bonne administration de la justice et permettent de réduire au maximum le risque de procédures concurrentes, et qu'elles assurent, dans des conditions au moins aussi favorables que celles prévues par ledit règlement, la libre circulation des décisions en matière civile et commerciale et la confiance réciproque dans la justice au sein de l'Union (favor executionis)*. La Cour de Justice de l'Union européenne –anciennement des Communautés européennes– interprète ainsi la portée de la Convention CMR, en confirmant la règle de la spécialité⁸⁵, selon le même critère énoncé par le précédent article 57 de la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968⁸⁶.

Par conséquent, lorsque l'application des normes de compétence judiciaire internationale énoncées à la Convention CMR donne lieu à des décisions qui ne respectent pas les critères énoncés dans l'arrêt, il faut observer les dispositions du règlement 44/2001.

La Cour de Justice de l'Union Européenne a eu récemment l'opportunité de préciser un autre aspect de l'article 31 de la Convention CMR, curieusement à travers un litige survenu entre des parties domiciliées dans les mêmes États que la fois précédente. Dans l'arrêt du 19 décembre 2013⁸⁷, la Cour de Justice de l'Union Européenne a de nouveau précisé que l'article 71 du règlement 44/2001 doit respecter le *favor executionis* européen mais dans ce cas, *l'article 71 du règlement n° 44/2001 doit être interprété en ce*

83. L'origine du litige se trouve dans la perte de marchandises dans un contrat de transport conclu entre les Pays-Bas et l'Allemagne. En 2002, le transporteur TNT a saisi le tribunal des Pays-Bas d'une action déclaratoire contre l'assureur AXA, visant à tirer profit de la limite d'indemnisation visée à l'article 23.3 de la Convention CMR. Le tribunal a rejeté cette action en 2005 et TNT a fait appel de ce jugement. Entre tant, en 2004, AXA a saisi un tribunal allemand en réparation du dommage et TNT a fait valoir l'exception de litispendance de l'article 32.1 de la Convention CMR. Le tribunal a rejeté la demande et l'a condamné au paiement d'une indemnisation, en 2006. En 2007, AXA demande l'exécution de la décision par devant le juge des Pays-Bas, ce à quoi TNT a répondu en faisant une demande d'annulation et de refus de l'exécution (du moins jusqu'à ce que le tribunal statue aux Pays-Bas), sur la base de l'exception de l'ordre public de l'article 34 du règlement 44/2001, dans la mesure où le tribunal allemand n'était pas compétent puisqu'il avait porté atteinte à la règle de la litispendance de la Convention CMR. AXA a contre-attaqué en disant que l'ordre public ne peut être invoqué aux règles de la compétence (article 35.3 du règlement 44/2001). L'argument d'AXA a été retenu et TNT s'est pourvue en cassation en argumentant que l'article 71, paragraphe 2, sous b), du règlement n° 44/2001, est l'exception au contrôle de la compétence énoncée à l'article 35, paragraphe 3, dudit règlement. La cour de cassation hollandaise soulève les questions préjudicielles à propos de l'application de la Convention spéciale sur le règlement 44/2001.

84. 43^e considérant de l'arrêt de la CJUE du 4 mai 2010, TNT Express Nederland : TNT soutient que l'article 31, paragraphe 3 de la Convention CMR permet le contrôle de la compétence judiciaire, tandis qu'AXA estime qu'un contrôle de la compétence du juge allemand est exclu par l'article 35, paragraphe 3, du règlement n° 44/2001.

85. CJCE (troisième chambre) du 28 octobre 2004. Affaire C-148/03 - Nürnberger Allgemeine Versicherung. Recueil de la jurisprudence 2004 I-10327.

86. B. Lasa Belloso, *op. cit.*, note 46, p. 45-47 ; J. J. Álvarez Rubio « La regla de especialidad como cauce para superar los conflictos normativos entre el Derecho comunitario y los Convenios internacionales en materias especiales » Diario La Ley N° 7499, Sección Tribuna, 29 Oct. 2010, Año XXXI, Ed. LA LEY. Disponible sur : <http://www.larioja.org/upload/documents/680383_DLL_N_7499-2010.La_regla_de_especialidad.pdf> (consulté le 22.10/2013) ; F. F. Garau Sobrino, *op. cit.*, note 77, p. 272.

87. Arrêt de la CJUE (troisième chambre) du 19 décembre 2013. Affaire C-452/12 - NIPPONKOA Insurance Co. (Europe) Recueil de la jurisprudence decision.receuil1. Dans cette affaire, la société Canon a engagé Nippon Express et Nippon Express Euro Cargo BV pour effectuer un transport entre les Pays-Bas et l'Allemagne. Ceux-ci, à leur tour, ont chargé Inter-Zuid Transport de procéder à ce transport, qui a, à son tour, confié la réalisation de la prestation à un autre transporteur. En 2007, ils effectuent le transport mais arrivant à une heure trop tardive, ils garent le véhicule sur le site non surveillé du destinataire et au cours de la nuit, une partie de la marchandise est dérobée. Un mois plus tard, Canon intente une action en Allemagne à l'encontre du transporteur contractuel, qui est condamné à payer une indemnisation de 500 000 €. En 2010, l'assureur des transporteurs a introduit en Allemagne une action récursoire à l'encontre d'Inter-Zuid Transport, en réclamant sa condamnation au paiement des sommes qu'elle avait payées à Canon. Toutefois, en 2009, Inter-Zuid Transport avait déjà obtenu un jugement déclaratoire négatif aux Pays-Bas, selon lequel elle devait uniquement faire face au paiement de l'indemnisation à concurrence du montant maximal prévu par la Convention CMR.

sens qu'il s'oppose à une interprétation de l'article 31, paragraphe, 2 de la Convention CMR, selon laquelle une action en constatation négative ou un jugement déclaratoire négatif dans un État membre n'a pas le même objet et la même cause qu'une action récursoire formée au titre du même dommage et opposant les mêmes parties ou leurs ayants droit dans un autre État membre. Soit, dans le sens positif, les résolutions entamées entre l'assureur et le demandeur pour un non-respect du contrat de transport ont le même objet et la même cause que l'action récursoire de l'assureur.

Pour ce qui est du transport de cabotage, l'article 2, 6^e définition, du règlement 1072/2009 dispose qu'il s'agit de transports nationaux. Par conséquent, ils ne sont pas assujettis aux normes de compétence judiciaire prévues dans la Convention CMR et c'est la juridiction de l'état d'accueil qui doit se prononcer sur un éventuel conflit. Toutefois, ces transports ont un caractère international marqué dans la mesure où dans les cas où la décision est rendue à l'encontre du transporteur qui n'est pas résident de l'État de la juridiction, il faut avoir recours au règlement 44/2001 afin que l'exécution de la décision de l'état d'accueil soit effective. Nous trouvons donc un régime exécutoire concordant malgré que le premier soit considéré comme un contrat de transport international de marchandises par route et l'autre, comme un transport circonscrit au domaine national.

3.2. Loi applicable

Dans le domaine du transport transfrontalier franco-espagnol de marchandises par route, différents instruments coexistent en matière de loi applicable au contrat. En premier lieu, dans la mesure où le transport est considéré international, la Convention CMR signée à Genève le 19 mai 1956 est l'instrument de droit uniforme, dont l'application est impérative. En deuxième lieu, malgré que la doctrine réclame⁸⁸ une réglementation matérielle relative aux contrats en matière de transport routier de marchandises dans le domaine européen, à l'heure actuelle, on ne constate pas d'initiatives pour avancer dans ce sens. Toutefois, dans le domaine conflictuel, le règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008, connu sous le nom de règlement Rome I⁸⁹, précise la loi applicable aux obligations contractuelles, dans notre cas en matière de transport, dans les États membres de l'Union⁹⁰, pour les situations non prévues par la Convention CMR⁹¹.

La détermination de la loi applicable aux contrats de transport de cabotage mérite une mention à part, car à travers la norme de régulation de cette activité, précédemment analysée, l'article 9 du règlement 1072/2009 a été introduit et celui-ci établit la loi de conflit à travers laquelle il renvoie la régulation du contrat dans les transports nationaux effectués par des transporteurs européens non résidents à la législation nationale de l'État d'accueil.

88. B. Mercadal « La C.M.R. Peut-elle devenir la loi du transport intérieur français? » *Liber amicorum Jacques Putzeys : études de droit des transports*, Bruxelles, Ed. Bruylant, 1996, p. 246 ; C. Llorente Gómez de Segura « Integración europea y unificación de la reglamentación del contrato de transporte de mercancías por carretera: algunos datos y reflexiones » *I Congreso internacional de transporte los retos del transporte en el siglo XXI* Valencia, Ed. Tirant lo Blanch, 2005 ; C. Llorente Gómez de Segura « La incidencia del Convenio CMR en la armonización de la regulación del contrato de transporte en los Estados miembros de la Comunidad Europea », *Cuestiones actuales del Derecho mercantil internacional* en (Dirs.) A. L. Calvo Caravaca/S.Areal Ludeña, Madrid, Ed. Colex, 2005, p. 745-764 ; V. Mambrilla Rivera « La política europea de transportes (hacia el establecimiento de un «Espacio único del Transporte») » *revista de Derecho del Transporte* n° 9, Madrid, Ed. Marcial Pons, 2012.

89. JOUE L 177/6 du 4.7.2008.

90. C. Llorente Gómez De Segura « La ley aplicable al contrato de transporte internacional según el Reglamento Roma I » *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol. 1, N° 2, 2009, p. 162.

91. Article 25.1 du règlement 593/2008 : le présent règlement n'affecte pas l'application des conventions internationales auxquelles un ou plusieurs États membres sont parties lors de l'adoption du présent règlement et qui règlent les conflits de lois en matière d'obligations contractuelles. J. Carrascosa González « La ley aplicable a los contratos internacionales: el reglamento Roma I » *Colección el derecho de la globalización*, n° 17, Madrid, Ed. Colex, 2009, p. 361.

Dès lors que la Convention est applicable⁹², il faut suivre le régime imposé par celle-ci, car elle rend le droit national inapplicable, sauf mention contraire expresse⁹³. La convention, bien qu'elle ne règle pas tous les aspects, prévoit dans certains cas le système juridique applicable ou règle même de façon directe le contenu matériel de certains éléments.

Entre autres, il y a lieu de mentionner les dispositions⁹⁴ qu'elle contient en matière de documents de transports, de vente et de disposition de la marchandise, de régime de responsabilité ou le critère pour déterminer le dol ou la faute comparable au dol. Ainsi, l'article 5.1 dispose que les lettres de voiture qui constatent le contrat de transport des différents intervenants doivent être signées, « *pouvant être imprimées ou remplacées par les timbres de l'expéditeur et du transporteur si la législation du pays où la lettre de voiture est établie le permet* ». La législation espagnole se prononce dans un sens affirmatif dans la mesure où elle envisage la signature par des moyens mécaniques ou à travers l'apposition d'un cachet, dès lors que cela permet d'identifier le signataire (article 11.2 de la LCTT⁹⁵), tandis que le décret français n° 99-269 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique, précise que la signature doit être accompagnée du nom du signataire, de la date et de l'heure de la livraison, ainsi que du cachet commercial de l'établissement⁹⁶. Par conséquent, il ne permet pas de remplacer le cachet par la signature, les deux devant y être apposés. Cette obligation au niveau national français a donné lieu, de façon erronée, à l'imposition de sanctions pour manquement à ces exigences, également dans les lettres de voiture internationales régies par la Convention CMR⁹⁷ (celle-ci oblige uniquement à l'apposition de la signature).

En tant que particularité, il y a lieu de faire à nouveau référence au transport de cabotage. En effet, bien qu'il ne soit pas un transport international au sens strict, il a une grande répercussion sur le transport transfrontalier et il y a lieu de se demander quels sont les documents qui doivent être associés à ces transports de cabotage dans l'État d'accueil. En France, en vertu de l'article 12 e) du décret n° 99-752, les documents justificatifs du transport de cabotage sont la lettre de voiture internationale relative au transport international préalable, adaptée au contenu de la Convention CMR, et la lettre de voiture relative à l'opération de cabotage réalisée. Pour ces dernières, outre le contenu général des lettres de voiture au niveau national, l'article 4, paragraphe III de l'Arrêté du 9 novembre 1999 relatif aux documents de transport ou de location devant se trouver à bord des véhicules de transport routier de marchandises, impose deux mentions obligatoires : le numéro d'immatriculation du véhicule moteur qui effectue le transport et la date de déchargement des marchandises.

En ce qui concerne la vente de la marchandise par le transporteur, sans attendre d'instructions dans les cas justifiés⁹⁸, l'article 16.5 de la Convention CMR établit l'application de la *lex rei sitae* pour les conditions de cette vente. L'article 32.3 de la LCTT prévoit, en cas de risque de perte ou d'avarie des marchandises, que le transporteur (qui s'oblige à réaliser le transport) demande auprès de l'organe judiciaire

92. *Vid* domaine d'application de la Convention CMR, p. 22.

93. X. Delpeche « La Convention CMR du 19 mars 1956 est d'ordre public » *Com.* 30 juin 2009, *Dalloz actualisé*, 15 juillet 2009 n° 08-15.026 ; A. L. Calvo Caravaca et A. Carrascosa González *op. cit.*, note 69, p. 738.

94. C. Llorente Gómez De Segura *op. cit.*, note 90, p. 164, qualifie, pour sa part, les articles suivants comme de normes de conflit applicables à certains aspects du contrat.

95. Loi sur le contrat de transport terrestre de marchandises. Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías. BOE núm. 273, de 12.11.2009. Il faut préciser que la norme espagnole, tel qu'en atteste l'exposé des motifs de celle-ci, est largement influencée par la Convention CMR.

96. Article annexe, 9 Décret n°99-269 du 6 avril 1999 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique

97. F. J. Sanchez Gamborino et A. Cabrera Cánovas, *op. cit.*, note 14, p. 176.

98. Sans attendre d'instructions lorsque la nature périssable ou l'état de la marchandise le justifie ou lorsque les frais de garde sont excessifs par rapport à la valeur de la marchandise ou lorsque, dans un délai raisonnable, il n'a pas reçu d'instructions de l'ayant droit.

ou de la commission d'arbitrage du transport compétente, la vente de la marchandise. Conformément à l'arrêt de l'*Audiencia Provincial de Gipuzkoa* du 30 juillet 2001, le respect des exigences pour la vente de la marchandise, ainsi que pour la demande de vente, est subordonné au fait de pouvoir compenser les frais de transport avec la vente, la vente légale ne pouvant être acceptée comme valable lorsqu'elle n'a pas été effectuée conformément à ces exigences (la cour n'admet pas que l'entreprise de chargement, qui est également le propriétaire de la marchandise, refuse de satisfaire le crédit au transporteur). En revanche, il ressort de l'arrêt de l'*Audiencia Provincial de Gipuzkoa* du 19 novembre 2004, que le calcul du montant de la vente des marchandises avariées a été effectué conformément au prix de marché existant dans la ville de Perpignan (lieu où la marchandise est arrivée avariée). En France, un litige à propos du refus d'acceptation d'un transport présentant une température de congélation d'aliments non conforme de la France à l'Allemagne, a donné lieu au dépôt de la marchandise en Allemagne. Le transporteur avait demandé au juge français une ordonnance de référé, celui-ci ayant ordonné une mesure d'expertise sur les marchandises (article L133-4 Code de commerce⁹⁹) pour procéder à la vente, à laquelle s'opposait l'entreprise de chargement argumentant qu'aux termes de l'article 16-5 de la Convention CMR, la législation allemande devait être appliquée à la vente (et par là, les normes allemandes en matière de salubrité). Le procès a donné lieu à l'arrêt de la Cour de Cassation du 8 octobre 1997 qui précise que, malgré les arguments avancés confirmés par l'arrêt attaqué, *en vertu de l'article 31 de la Convention CMR, les jugements prononcés par une juridiction d'un pays contractant qui ne sont exécutoires que par provision, ne sont pas exécutoires dans chacun des autres pays contractants.*

La Convention CMR établit également l'application de la loi du lieu où se trouve la marchandise dans l'article 20.4, lorsqu'elle règle le pouvoir de disposition du transporteur sur la marchandise perdue. Dans le cas de l'Espagne, l'article 39.3 de la LCTT permet au transporteur de disposer de la marchandise après expiration des délais, sauf si la disparition constitue une fraude, par exemple en raison du coût supérieur de la marchandise par rapport à l'indemnité¹⁰⁰. Dans le cas de la France, rien n'est spécifiquement prévu pour le transport, il faut donc vérifier les cas généraux de restitution.

En matière de responsabilité, l'article 28.1 de la Convention CMR a choisi d'assimiler sous un même régime la responsabilité contractuelle et la responsabilité extracontractuelle¹⁰¹. Dans ce sens, tant les sujets que les actions des réclamations extracontractuelles sont soumis également aux prescriptions de la Convention, avec quelques limites dans quelques cas auxiliaires.

Les limites et les exclusions de responsabilité du transporteur établies au chapitre IV ne peuvent être retenues si le dommage provient du dol ou d'une faute qui est considérée comme équivalente au dol qui est imputable au transporteur (article 29.1 de la Convention CMR) d'après la loi de la juridiction saisie, c'est-à-dire la *lex fori*. L'article 62 de la LCTT limite cette exclusion ou cette limite de responsabilité en cas de dommage causé par une action dolosive ou d'une infraction consciente et volontaire du devoir juridique assumé qui résulte en des dommages et qui, sans être directement voulus, sont la conséquence nécessaire de l'action. Dans le cas de la France, la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 a introduit une interprétation autonome de la notion de faute équivalente au dol en matière de transport, à travers l'article L133-8 du Code de commerce qui dispose que seule est équipollente au dol la faute inexcusable du transporteur. Il indique que la faute délibérée qui implique la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable est inexcusable et que toute clause contraire est réputée nulle¹⁰². Sans prétendre aborder le sens de ces notions dans les deux États, en renvoyant pour ce faire à la lecture de leur développement

99. Voir développement de l'article L133-4 du Code du commerce, *infra* paragraphe « Approche du cadre juridique applicable au système juridique français ».

100. F. J. Sánchez Gamborino et A. Cabrera Cánovas, *op. cit.*, note 14, p. 99 et 100.

101. J. Rodrigo De Larrucea, R. Marí Sagarra, J. Martín Malofré, *Transporte en contenedor*. Barcelona, Ed. Marge books, 2012, p. 285. Le même régime est énoncé à l'article 63 de la LCTT dans la législation espagnole.

102. X. Delpech « Clause limitative de réparation et obligation essentielle. Arrêt rendu par Cour de cassation.com » *Recueil Dalloz*, 2010, p. 1832 *in fine* ; F. LETACQ « De la faute lourde à la faute inexcusable dans les transports » *Dalloz*, 2010, RJDA Chron. 453.

doctrinal¹⁰³, prenons à titre d'exemple dans le domaine transfrontalier franco-espagnol, deux cas. D'une part, la décision du tribunal de commerce *Juzgado de lo Mercantil nº1 de Bilbao* (Biscaye) du 8 mai 2013 pour une action intentée à l'encontre du transporteur pour la perte de la marchandise à destination d'une entreprise d'Erôme (France), selon laquelle la *limite n'est pas applicable (article 29) si le dommage provient du dol ou d'une faute qui est imputable au transporteur, la charge de la preuve revenant au défendeur qui allègue l'exception (article 217 de la loi de procédure civile et arrêt de l'Audiencia provincial de Madrid du 28/03/2001, citée par le demandeur statuant sur un cas identique). La société de transport allègue, quant à elle, que « malheureusement la marchandise a été perdue » dans son entrepôt (page 4 de sa contestation). Ce qui loin de servir d'excuse, prouve sa faute grave. D'autre part, citons l'arrêt de la cour *Audiencia provincial de Gipuzkoa* du 11 juillet 2011, qui apprécie l'absence de dol ou de faute grave d'un transporteur qui avait correctement livré la marchandise dans les locaux de l'entreprise de chargement, la marchandise ayant été enlevée par un soi-disant escroc, comme l'admet la propre société, qui argumente qu'il aurait dû vérifier que le soi-disant salarié n'en était pas un, argument non retenu par la cour. Il faut également mentionner que pour fixer le délai de prescription des actions circonscrites au domaine réglementé par la Convention CMR, le dol, ou la faute équivalente au dol, tout comme le régime de suspension et d'interruption applicable, doivent être considérés conformément à la loi de la juridiction saisie, (article 32.3) car dans ce cas, le délai de prescription passe de 1 à 3 ans (article 32.1 de la Convention CMR).*

En dehors des cas énoncés par la Convention, la détermination de la loi applicable au transport transfrontalier franco-espagnol doit être fixée selon il résulte des dispositions du règlement 593/2008.

Il convient de faire une première clarification : la notion générale de « contrat » dans le règlement 593/2008 revêt un caractère autonome¹⁰⁴ et s'applique, en matière civile et commerciale, aux situations impliquant un conflit de lois. Le 22^e considérant de l'exposition de motifs désigne comme contrats de transport de marchandises « les contrats d'affrètement pour un seul voyage et les autres contrats dont l'objectif principal est le transport de marchandises », conservant ainsi la même interprétation¹⁰⁵ que celle donnée par l'article 4.4, troisième phrase, de la convention de Rome¹⁰⁶, qui réglait précédemment cette question et qui a été remplacée par ce règlement européen pour les États membres¹⁰⁷. Ce même considérant précise que, aux fins du règlement, l'expéditeur est toute personne qui conclut un contrat de transport avec le transporteur et que le transporteur est la partie au contrat qui se charge d'effectuer le transport de marchandises, qu'il l'assure lui-même ou non. Toutes les situations affectant ces contrats internationaux ne peuvent être résolues à travers le règlement 593/2008 car il y a des matières qui en sont exclues¹⁰⁸, comme par exemple l'arbitrage et la compétence judiciaire internationale, des questions récurrentes dans le domaine du transport, qui, comme nous le verrons plus loin, s'affrontent à travers des instruments individualisés.

103. F. J. Sánchez Gamborino « La llamada culpa equiparable a dolo y sus consecuencias en el Contrato de Transporte » *Revista de Derecho Mercantil* n° 216, Ed. Civitas, 1995, p. 723-736 ; S. Grignon-Dumoulin, *op. cit.*, note 69, p. 613-616 ; D. Morán Bovio « El concepto de dolo y de culpa grave equiparable a dolo por parte del transportista: art. 29 del Convenio CMR » dans *Actualidad jurídica del transporte por carretera*. In Memoriam F. M. Sánchez Gamborino, Madrid, 2005, p. 453-459 ; F. Letacq, *op. cit.*, note 99, article complet ; A Muñoz Paredes « La infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido como conducta equiparable al dolo en la nueva ley del contrato de transporte terrestre de mercancías » dans *Cuestiones actuales de derecho de la empresa*, Toledo, 2010, p. 207 et suivantes ; Q. K. Sallam Maaitah « La regulación jurídica del transporte y sus clases en la moderna legislación comparada: especial referencia a las legislaciones jordana y española » Ed. *Universidad de Granada*, 2013, p. 224 et suivantes.

104. J. Carrascosa González, *op. cit.*, note 91, p. 98 ; J. M^a Furgado Estivill « El Reglamento (CE) Número 593/2008 del Parlamento europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I). Especial referencia a las transacciones inmobiliarias y sus requisitos de derecho material y formal » *Consejo General del Notariado*, Madrid, Ed. Dykinson, 2010, p. 12 ; arrêt de la CJCE du 6 octobre 2009, Affaire C-133/08.

105. T. Azzi « La loi applicable à défaut de choix selon les articles 4 et 5 du Règlement Rome I » *Recueil Dalloz* 2008, p. 2169.

106. JO n° C 027 du 26.01.1998.

107. Article 24, règlement 593/2008.

108. Article 1^{er}. lettre e), règlement 593/2008.

A la différence de la convention précédente, l'article 5 du règlement 593/2008 détermine la loi applicable au contrat de transport à travers un article propre. En premier lieu, l'article 5 du règlement 593/2008 stipule la primauté de l'application de la législation convenue par les parties, conformément au cas général de liberté de choix visé à l'article 3 du règlement de Rome I (connu comme le *pactum de lege utenda*). Dans ce sens, le choix peut être exprès ou tacite, lorsqu'il résulte *de façon certaine des dispositions du contrat ou des circonstances de la cause*. Dans les deux cas, pour considérer qu'il y a un choix de la législation, certaines conditions doivent être remplies : qu'il s'agisse d'une loi étatique¹⁰⁹, valable et claire, ne soulevant pas de doute sur l'intention des parties au contrat de se soumettre à celle-ci¹¹⁰, autrement, à défaut de choix, les dispositions sont applicables. Bien qu'il convienne de faire régir le contrat par une seule loi (gouvernant toutes les obligations nées de celui-ci), l'article 3.1 du règlement envisage également la possibilité de désigner une norme différente à une partie du contrat (dépeçage)¹¹¹.

A défaut de choix, la loi applicable est la loi du pays où le transporteur a sa résidence habituelle, dès lors que le lieu de réception ou le lieu de livraison, ou la résidence habituelle de l'expéditeur sont également situés dans ce pays. Si ces conditions ne sont pas réunies, la loi applicable est la loi du pays où se trouve le lieu de livraison convenu par les parties (*clause de fermeture*). Cette « résidence habituelle »¹¹² est fixée conformément à l'article 19 du règlement 593/2008, c'est-à-dire qu'il s'agit du lieu de l'administration centrale pour les sociétés, les associations ou les personnes morales et le lieu de l'établissement principal pour les personnes physiques ou le lieu des succursales, des agences ou des autres établissements, lorsque le contrat est conclu dans le cadre de l'exploitation de celles-ci, ou si selon le contrat, la prestation doit être fournie par celles-ci ; pour les variations éventuelles au cours du contrat, le règlement Rome I détermine la résidence habituelle au moment de la conclusion du contrat.

Lorsqu'il résulte de l'ensemble des circonstances que le contrat, à défaut de choix de la loi, présente des liens manifestement plus étroits avec un pays autre que celui de la résidence habituelle résultante ou du pays de livraison de la marchandise, la loi du pays présentant le lien le plus étroit s'applique (*clause d'échappement*)¹¹³.

Une fois que la loi applicable au contrat de transport a été déterminée conformément aux critères indiqués, il est possible que la loi applicable se heurte aux « lois de police ». L'article 9 du règlement 593/2008 les définit comme une « *disposition impérative dont le respect est jugé crucial par un pays pour la sauvegarde de ses intérêts publics, tels que son organisation politique, sociale ou économique, au point d'en exiger l'application à toute situation entrant dans son champ d'application, quelle que soit par ailleurs la loi applicable au contrat d'après le présent règlement* ». Dans ce cas, l'application de la législation applicable est restreinte dans la partie qui se heurte aux lois de police de l'État du for¹¹⁴. À la différence de l'article 7 de la Convention de Rome qui donnait la possibilité d'appliquer d'autres lois impératives des pays avec lesquels il présentait des liens plus étroits, l'article 9.3 du règlement Rome I actuel précise que cette possibilité est limitée aux lois de police du pays dans lequel les obligations découlant du contrat doivent être ou ont été exécutées, dans la mesure où lesdites lois de police rendent l'exécution du contrat

109. Dans le cas où la loi applicable provient d'une « unité territoriale » à l'intérieur d'un État, l'article 22.1 du règlement 593/2008 dispose que cette norme doit être appliquée (« chaque unité territoriale est considérée comme un pays aux fins de la détermination de la loi applicable »).

110. J. Carrascosa González, *op. cit.*, note 91, p. 125 et suivantes.

111. J. Carrascosa González, « Elección múltiple y elección parcial de la ley aplicable al contrato internacional » *Anales de derecho* n° 18. Universidad de Murcia, 2000, p. 7-40 ; J-M^a Furgado Estivill, *op. cit.*, note 104, p. 13.

112. C. Llorente Gómez de Segura, *op. cit.*, note 90, p. 165.

113. *Ibidem*, p. 174.

114. A. L. Calvo Caravaca « El Reglamento Roma I sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales: cuestiones escogidas » *Cuadernos de Derecho Transnacional* Vol. 1, N° 2, 2009, pp. 52-133 ; J. M. Jacquet « La aplicación de las leyes de policía en materia de contratos internacionales » *AEDIPr T.X*, 2010, p. 37-42.

illégal¹¹⁵. Toutefois, il conserve les mêmes critères (nature, objet et conséquences de leur application ou de leur non-application) que la convention précédente pour décider s'il faut donner effet à ces dispositions impératives.

Dans ce sens, parmi les cas transfrontaliers franco-espagnols, il faut souligner l'affaire relative à l'arrêt *contre Transbidasoa*¹¹⁶. La société de Navarre Transbidasoa S.A., engagée par la société espagnole située à Tolède, Dream Fruits S.A., s'est chargée en 2007 d'un transport de jus de fruits entre l'Espagne et la France, le destinataire étant la société française Société Système U centrale régionale Sud. Cette même année, l'expéditeur a été déclaré en cessation de paiement, l'entreprise Transbidasoa n'ayant pu obtenir le paiement de 5 factures correspondant à cette prestation.

Dans le domaine du transport national français, l'article 132-8 du Code de commerce (modifié par la « loi Gayssot »), envisage une action directe en paiement des prestations du transporteur à l'encontre de l'expéditeur et du destinataire, lesquels sont garants du paiement du prix du transport¹¹⁷, indépendamment qu'ils aient payé leur part, toute clause contraire étant réputée non écrite. La société de transport avait réclamé auprès du juge français le paiement de ses services au destinataire français, considérant que ledit article est d'ordre public en France¹¹⁸ et il a obtenu gain de cause dans un premier temps. Toutefois, l'arrêt de la Cour de cassation du 13 juillet 2010 indique que cette action directe n'est pas envisagée par la Convention CMR, raison pour laquelle il faut avoir recours aux normes règlementant les conflits de lois, à cette époque-là la convention de Rome. Selon la Cour, à défaut d'accord, la loi applicable au présent contrat de transport est la loi espagnole (article 4.4 de la convention de Rome : le transporteur est espagnol et le lieu de chargement se situe sur le territoire espagnol), laquelle ne prévoit pas de disposition équivalente¹¹⁹ et l'article 132-8 du Code de commerce ne constitue pas une loi de police¹²⁰ d'application impérative. Le critère marqué par la Cour de cassation n'entraîne pas la non-application totale de l'action directe en paiement du transporteur dans les contrats de transport international de marchandises par route¹²¹, mais il a été établi que l'article 123-8 du Code de commerce n'est pas une loi de police, cette disposition s'encadrant dans l'ordre public interne français, raison pour laquelle elle s'applique lorsque le contrat en question est soumis à la législation française¹²².

115. Pour connaître plus précisément l'application de celles-ci, voir A. L. Calvo Caravaca, *op. cit.*, note 114, p. 127-131.

116. Arrêt n° 829 du 13 juillet 2010 (10-12.154) - Cour de cassation - Chambre commerciale, financière et économique.

117. Il fait également référence au commissionnaire qui mérite une étude dans le détail.

118. Comme il a été indiqué précédemment, la même teneur d'ordre public visée à l'article 7.2 de la Convention de Rome ressort sous la dénomination de « lois de police du for » énoncée à l'article 9, paragraphe 2 du règlement 593/2008.

119. Il faut préciser ici que dans le domaine des contrats de transport espagnol, une action directe du transporteur effectif à l'encontre de l'expéditeur principal a été introduite (dans les cas d'intermédiaires) à travers la sixième disposition supplémentaire de la loi *Ley 9/2013 modificadora de la LOTT*, novatrice dans notre législation et inspirée de l'action directe française, bien qu'elle présente des différences substantielles. Par exemple, elle ne prévoit pas d'attaquer le destinataire (ce qui aurait pu modifier des décisions similaires à celle exposée, mais qui peut avoir une incidence dans le cas du commissionnaire transfrontalier) et pour l'instant, on ne connaît pas la portée de celle-ci, comme l'a indiqué A. Emparanza Sobejano à l'occasion des journées techniques sur la modification de la LOTT qui ont eu lieu dans différentes villes espagnoles. Disponible sur : <<http://www.youtube.com/watch?v=084h-04FAj0>> (consulté le 15.1.2014).

120. Arrêt de la Cour de cassation n° 829 du 13 juillet 2010 (...) *que si l'article 7 de la Convention de Rome, intitulé « lois de police », énonce dans son paragraphe 2 que « les dispositions de la présente Convention ne pourront porter atteinte à l'application des règles de la loi du pays du juge qui régissent impérativement la situation quelle que soit la loi applicable au contrat », tel n'est pas le cas des dispositions de l'article L.132-8 du code de commerce qui ne constitue pas une loi de police.*

121. X. Delpech « Action directe du transporteur pas de caractère de loi de police » *Recueil Dalloz*, 2010, p. 2339 ; X, Delpech « Transport routier international de marchandises : régime de l'action directe du transporteur » *Dalloz actualité* 20 décembre 2011.

122. P. Delebecque « L'art. L. 132-8 (anc. art. 101) du code de commerce », dans *Etudes B. Mercadal, Francis Lefebvre n° 28*, 2002, p. 454 ; V. Da Silva « Le rejet de la qualification de loi de police pour l'article L. 132-8 du code de commerce » *Recueil Dalloz*, 2010, p. 2339 ; H. Kenfack « Droit des transports. III - Transport international A) Droit conflictuel 1- Loi applicable au contrat de transport en application de la Convention de Rome » *Recueil Dalloz* 2013, p. 2432.

Faisons une dernière référence révélatrice, dans ce sens, au domaine particulier dans lequel se déroule le contrat de transport de cabotage, à mi-chemin entre la sphère internationale et nationale. Comme nous l'avons avancé, le règlement adopte une norme classique du droit international privé¹²³. Ainsi, l'article 9 du règlement 1072/2009 dispose que le transport de cabotage est soumis à la loi de l'état d'accueil, c'est-à-dire du pays où s'effectue le transport national, en matière de conditions régissant le contrat de transport –par conséquent, l'action directe en paiement dont il a été question plus haut devrait s'appliquer au transport de cabotage en France–, les poids et les dimensions, les prescriptions relatives à certaines catégories de marchandises, les temps de conduite et les temps de repos et la TVA. Quelques uns de ces aspects peuvent être plus ou moins semblables entre les États en raison de l'harmonisation. Cependant, notamment en ce qui concerne le contrat de transport, il n'existe pas de rapprochement des législations au niveau européen. Cela veut dire que des régimes différents s'appliquent au premier contrat de transport international, en l'occurrence la Convention CMR, et aux contrats de cabotage, régis par la réglementation nationale correspondante. Cela peut provoquer une multiplication non contrôlée des normes applicables¹²⁴ à la plupart des situations au préjudice du transporteur et peu souhaitable dans l'*Espace européen unique des transports* que l'on prétend construire.

4. APPROCHE DU CADRE JURIDIQUE APPLICABLE

4.1. Système juridique espagnol

Pour réaliser une approche des législations espagnole et française règlementant le contrat de transport routier de marchandises, qui s'avère nécessaire car, dans les cas indiqués, elle peut constituer le cadre juridique applicable au domaine transfrontalier franco-espagnol, il convient de souligner que la législation qui régit ce type de contrat est, dans les deux cas, d'origine nationale¹²⁵, sans qu'il n'y ait de réglementation séparée au niveau infranational.

A) Questions générales du contrat de transport routier de marchandises

Jusqu'à l'entrée en vigueur de la norme spécifique, le cadre juridique espagnol régulant le contrat de transport routier de marchandises était dispersé dans différentes normes (code de commerce, LOTT, ordonnances du ministère du développement, etc.). À l'heure actuelle, la loi 15/2003 du 11 novembre 2003 relative au transport routier de marchandises¹²⁶ (ci-après la LCTT) et l'ordonnance FOM/1882/2012 du 1^{er} août 2012 adoptant les conditions générales des contrats de transport routier de marchandises¹²⁷ (ci-après les CGCTMC) ont permis un processus d'intégration de ces dispositions pour conformer un régime des contrats routiers propre, à travers un modèle clairement inspiré sur les normes internationales existantes, notamment la Convention CMR, en particulier en matière de transport routier. Toutefois, il conserve certaines spécificités propres au marché espagnol.

123. C. Llorente Gómez de Segura *op. cit.*, note 90, p. 163.

124. B. Mercadal, *op. cit.*, note 88, p. 246; F. J. Sanchez Gamborino « El Convenio CMR como ley aplicable al transporte nacional » *I Congreso internacional de transporte los retos del transporte en el siglo XXI*, Valencia, Ed. Tirant lo Blanch, 2004, p. 882-883.

125. *Disposición final segunda de la ley 15/2009*. Disposition finale deuxième de la loi 15/2009 : cette loi est dictée sous couvert des compétences que l'article 149, paragraphe 1, sixième alinéa de la constitution attribue en exclusivité à l'État en matière de législation du commerce commerciale.

126. Ley 15/2003, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías BOE núm. 273, de 12 de noviembre de 2009.

127. Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera BOE núm. 214, de 5 de septiembre de 2012.

Cependant, on dénote une différence substantielle face à la nature impérative de la Convention CMR. La législation espagnole a un caractère supplétif, sauf obligation expresse de l'une de ses normes (comme en matière de responsabilité du transporteur et de prescription des actions), y compris pour les conditions générales des contrats lorsqu'elles s'avèrent plus favorables pour l'adhérent (article 3 de la LCTT et article 2.1 des CGCTMC). Elle permet donc une large marge de manœuvre pour fixer les obligations. Ainsi, les accords des parties sont respectés même dans le cas d'une clause nulle, qui sera réputée non écrite, sauf s'ils provoquent l'inefficacité complète du contrat.

Le deuxième alinéa de l'article 2.1 de la LCTT énonce une caractéristique qui a été mise en avant au cours de cette étude : la réglementation qui affecte ce type de contrat provient de différentes sources, en fonction du domaine dans lequel il se déroule, qu'il soit international, européen et national. Dans ce dernier cas, elle instaure le caractère supplétif des normes en matière de contrats commerciaux à défaut de disposition spécifique.

À la différence de la Convention CMR, la législation espagnole donne des définitions sur ce qu'elle considère comme un contrat de transport routier de marchandises et les sujets qui interviennent dans celui-ci, ce qui est fortement appréciable. L'article 2. 1 de la LCTT dispose que ce type de contrat est « celui à travers lequel le transporteur s'oblige vis-à-vis de l'expéditeur, en échange d'un prix, à transférer les marchandises d'un lieu à un autre et les mettre à la disposition de la personne désignée dans le contrat ». L'article 4 de la LCTT indique que l'expéditeur est celui qui engage en son nom la réalisation d'un transport ; le transporteur assume l'obligation de réaliser le transport en son nom vis-à-vis de l'expéditeur, indépendamment du fait qu'il l'assure lui-même ou non ; et le destinataire est celui à qui le transporteur doit livrer les marchandises au lieu de destination, figure dont la présence est obligatoire dans la relation juridique qui survient entre ces parties au contrat, l'expéditeur et le transporteur, et qui dispose de prérogatives et d'obligations connectées (changement d'adresse de la livraison, vérification de l'état de la livraison, droit de rétention sur la marchandise, ports éventuellement dus à destination, etc.). Il s'agit des sujets équivalant à l'expéditeur, au transporteur et au destinataire respectivement dans la Convention CMR, avec toutefois quelques nuances en ce qui concerne leur nature et leurs obligations juridiques. Le dernier article décrit également séparément la figure du remettant, le tiers qui, pour le compte de l'expéditeur, remet les marchandises au transporteur au lieu de réception de la marchandise.

Il faut prendre en compte que dans ce secteur, dans de nombreuses situations, l'identification des sujets est quelque peu complexe, puisqu'il y a une pluralité d'intervenants (comme les opérateurs et les transitaires de transport). Il faut également signaler le rôle majeur des assureurs dans le secteur du transport, à travers la subrogation dans les actions de réclamation de leurs assurés. Pour cela, le législateur a voulu fournir un cadre clair de responsabilité et il présume que les contrats sont passés en nom propre (article 5 de la LCTT) sauf si, au moment de la conclusion du contrat, il est clairement établi qu'il est conclu pour le compte d'autrui, en indiquant l'identité au nom de laquelle le contrat est passé, et de façon gratuite, ce qui exclut la plupart des cas. L'apparition de la figure du transporteur effectif (article 6 de la LCTT) en est la conséquence directe, c'est-à-dire, le transporteur qui réalise effectivement tout ou partie du transport, qui peut être ou non le transporteur contractuel. Pour cette raison, la législation espagnole retient de préférence la modalité de la sous-traitance du transport (article 6.1 de la LCTT)¹²⁸ pour régir la collaboration entre les opérateurs du transport routier de marchandises. Ainsi, le transporteur contractuel s'oblige vis-à-vis de l'expéditeur à réaliser intégralement le transport mais il peut à la fois sous-traiter tout ou partie du transport à un tiers, le transporteur effectif, cette chaîne de contrats pouvant continuer et créer de nouveaux transporteurs effectifs si ce dernier sous-traite, à son tour, tout ou partie du trajet (auquel il s'est engagé vis-à-vis de l'autre). Par conséquent, il se peut qu'il

128. Il envisage également la possibilité de conclure des contrats de transport successif (articles 64-66 de la LCTT) ou de transport par réexpédition, dans A. Emparanza Sobrejano « La presunción de contratación del transporte en nombre propio (art. 5 LCTTM) y la responsabilidad del porteador efectivo (art. 6 LCTTM): ¿Una solución al problema de imputación de responsabilidades en el transporte con pluralidad de intervinientes? » Dans *Revista del Derecho del transporte*, Madrid: Ed. Marcial Pons, 2011, p. 40 et 41.

n'y ait pas de relation contractuelle entre l'expéditeur initial et le transporteur effectif¹²⁹ mais différents contrats dans lesquels chaque sujet est le transporteur contractuel vis-à-vis de son expéditeur, et en même temps, il est l'expéditeur à l'égard de son sous-traitant et répond des dommages causés durant la partie du trajet auquel il s'est obligé¹³⁰.

Dans le but de s'adapter aux besoins du marché, la LCTT établit des dispositions pour le cas des contrats prévoyant plusieurs envois avec une durée dans le temps (transport continué)¹³¹ et elle étend le régime prévu dans cette loi à l'obligation de transporter des marchandises dans le cadre d'une opération logistique, bien que sans d'autre précision.

Quant à la nature juridique, le contrat de transport routier de marchandises est un contrat consensuel¹³² et, comme le contrat international, il n'est pas soumis à une forme¹³³ précise dans la mesure ou l'absence ou l'inexactitude du document établi pour constater les conditions du contrat, dénommé lettre de voiture, n'entraîne pas la nullité du contrat (article 13 de la LCTT et article 4 de la Convention CMR). Cependant, dans le cas espagnol, il peut entraîner la rétractation du contrat par le sujet qui refuserait de la délivrer dès lors que l'établissement a été requis par l'autre partie (avec l'indemnité correspondante). De plus, ce document est d'autant plus conseillé entre l'expéditeur contractuel et le transporteur effectif que cette lettre de voiture, ou document justificatif conforme à la législation nationale de l'Union Européenne ou internationale, est valable en tant que document de nature administrative qui doit obligatoirement se trouver à bord du véhicule et accompagner les marchandises lors de leur déplacement sur le territoire espagnol. C'est en effet ce qu'exige depuis juin 2013 l'ordonnance FOM/2861/2012 du 13 décembre 2012 régissant le document de contrôle administratif exigé pour la réalisation du transport routier public de marchandises¹³⁴, dès lors que ses indications (article 10 de la LCTT et article 6 de la Convention CMR) correspondent¹³⁵ à celles établies pour ledit document (article 6 de l'ordonnance FOM/2861/2012). L'expéditeur contractuel et le transporteur effectif sont responsables d'établir ce document, chacun pour les informations qu'il leur revient de renseigner. Elle doit être établie en deux exemplaires (3 exemplaires dans le cas de la lettre de voiture nationale ou internationale), l'un pour l'expéditeur et l'autre pour le transporteur, cet exemplaire devant se trouver à bord du véhicule, et ils doivent être conservés, à travers tout moyen permettant de les constater, pendant une durée d'un an.

En ce qui concerne le contenu de la lettre de voiture, celui-ci a force probatoire privilégiée¹³⁶ et il y a présomption que les marchandises et leur emballage se trouvaient dans les conditions qui y sont décrites, en l'absence de réserves suffisamment motivées du transporteur sur celles-ci (article 14 de la LCTT et article 9 de la Convention CMR).

129. B. García Álvarez, « La nueva regulación del transporte terrestre nacional de mercancías » *LA LEY 3507/2010 Tráfico y Seguridad Vial*, N° 137, Sección Temas de actualidad, Ref. 4106. 2010.

130. A. Emparanza Sobrejano, *op. cit.*, note 128, p. 54.

131. Articles 8, 16, 38.3, 39.3, 43 de la LCTT ; avec les mêmes prévisions paragraphe 8 de l'annexe, *Anexo de la Orden CGCTMC*.

132. B. García Álvarez, *op. cit.*, note 129, p. 4 ; F. Martínez Sanz (Dir.) et A. Puetz (COORD) *Manual de derecho del transporte*. Madrid, Ed. Marcial Pons, 2010, p. 175.

133. Ainsi, malgré les dispositions de l'article 10, paragraphe 3, de la loi 15/2009 : « Il est nécessaire d'établir une lettre de voiture pour chaque envoi » et l'article 5, paragraphe 1, de la Convention CMR « La lettre de voiture est établie en trois exemplaires originaux signés par l'expéditeur et par le transporteur » et que son contenu figure dans les deux normes.

134. Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre, por la que se regula el documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera BOE núm. 5, de 5 de enero de 2013.

135. Les lettres de voiture espagnole et internationale concordent, à l'exception de la référence obligatoire à l'immatriculation des véhicules qui effectuent l'envoi énoncée à l'article 6, lettre f) de l'ordonnance FOM 2861/2012.

136. F. Martínez Sanz, (Dir.) et A. PUETZ (COORD) *op. cit.*, note 132, p. 175.

B) Le chargement, le transport et la livraison de la marchandise

Le chapitre III de la LCTT établit une série d'articles qui donnent réponse aux différentes vicissitudes des étapes du transport : l'enlèvement, le trajet et la livraison des marchandises.

Par rapport au chargement, l'article 18 de la LCTT dispose qu'en l'absence d'accord, le véhicule est mis à disposition pour le transport au plus tard à dix-huit heures le jour convenu. En présence d'accord, si le transporteur ne respecte pas celui-ci, l'expéditeur peut exiger les services d'un autre transporteur et réclamer au premier une réparation en cas de préjudices. Si le non-respect de la livraison totale ou partielle des marchandises est du fait de l'expéditeur, celui-ci doit indemniser le transporteur à hauteur du montant équivalent au prix du transport (total ou au pro rata), ou lui proposer de réaliser un transport similaire, selon l'article 19 de la LCTT.

Ce même chapitre établit les conditions pour l'exécution du chargement et du déchargement de la marchandise qui reviennent, sauf accord contraire, à l'expéditeur et au destinataire, son conditionnement et les documents nécessaires, ainsi que la façon de procéder dans le cas où l'état de la marchandise ne correspondrait pas aux indications de la lettre de voiture. Ce chapitre régleme aussi le devoir de garde de la marchandise du transporteur, qui a l'obligation de conduire la marchandise objet du transport à destination, et le droit de disposer de la marchandise (articles 29 et 30 de la LCTT) qui revient à l'expéditeur, sauf accord contraire indiquant qu'elle appartient au destinataire. Si c'est le cas, celui-ci peut ordonner la livraison à un tiers mais ce dernier ne peut quant à lui désigner un nouveau destinataire. L'exercice du droit de disposition implique de présenter le premier exemplaire de la lettre de voiture avec les nouvelles instructions, dont la réalisation doit être possible et ne doit pas entraîner la division de l'envoi. Le transporteur répond de la non-exécution de celles-ci ou de l'exécution lorsqu'il n'a pas exigé la modification de ce premier exemplaire. La prescription du droit de disposition intervient lorsque le deuxième exemplaire de la lettre de voiture est remis au destinataire ou lorsque celui-ci réclame la livraison de la marchandise ou fait usage des droits qui lui reviennent en cas de perte ou de retard de livraison. A partir de ce moment-là, le transporteur doit se soumettre aux instructions du destinataire.

Comme nous l'avons mentionné pour la loi applicable, la LCTT encadre les actes du transporteur en cas d'empêchement pour réaliser le transport ou du risque de perte de la marchandise ; dans le cas où ces actes entraînent le dépôt ou l'aliénation de la marchandise, les dispositions du chapitre IV sont applicables.

En ce qui concerne la dernière obligation du transporteur, celui-ci doit livrer la marchandise transportée au destinataire au lieu et dans le délai convenus dans le contrat. En l'absence de délai, la loi prévoit d'accorder *un délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances du cas*. Dans tous les cas, celui-ci ne peut dépasser 30 jours à compter de la prise en charge de la marchandise car à partir de cet instant-là la marchandise est réputée perdue (article 54 de la LCTT). De plus, cette prise en charge marque également le début du délai de livraison des marchandises. Toutefois, le délai de livraison sera prorogé pendant que la marchandise est à l'arrêt pour une cause non attribuable au transporteur et il est comptabilisé hors jours fériés et jours d'interdiction de circulation. L'obligation du transporteur à l'égard de la livraison est de fournir la marchandise au destinataire dans l'état où elle se trouve au moment du chargement. En cas de désaccord sur l'état de celle-ci, les parties peuvent soumettre la marchandise à l'avis d'un expert qu'elles désignent elles-mêmes à ces fins ou qui est désigné par la commission arbitraire du transport correspondante, comme analysé ci-dessous, comparable au niveau français.

En cas d'empêchement à la livraison, le transporteur demande des instructions à l'expéditeur, celui-ci ayant droit à la compensation correspondante. Si les difficultés de livraison se produisent après que le destinataire a donné l'ordre de livrer la marchandise à un tiers, dans l'exercice de son droit de disposition, le destinataire se substitue à ces fins à l'expéditeur et le tiers au destinataire.

Le destinataire acquiert, avec la livraison de la marchandise, les droits découlant du contrat du transport à partir de l'arrivée de la marchandise ou une fois le délai de livraison convenu écoulé, et l'obligation

du paiement du transport, dans le cas d'une modalité en « port dû ». Il y a toutefois une garantie car l'expéditeur est le responsable subsidiaire du paiement. À défaut de convention, la législation espagnole considère que les transports sont réalisés en « ports payés ». Outre le sujet responsable du paiement, la LCTT dispose que la facture peut être actualisée en fonction de la hausse ou de la baisse du prix du diesel depuis la conclusion du contrat de transport jusqu'à la livraison de la marchandise et que cette augmentation ou cette diminution du prix du transport est automatique, sauf convention expresse contraire, dès lors que la variation est égale ou supérieure à 5%.

Toujours par rapport au prix du transport, dans le cas d'une exécution partielle, le transporteur ne peut exiger que la partie proportionnelle, sauf si elle est due à des causes attribuables à l'expéditeur ou au destinataire, ce qui entraîne le paiement de la totalité du transport. Outre la possibilité d'exiger le paiement à l'expéditeur, le transporteur a le droit de rétention sur la marchandise à partir du moment où il arrive à destination et jusqu'à ce que le destinataire paie le transport (en port dû). En cas de non-paiement, le transporteur peut demander à l'organe judiciaire ou à la commission arbitraire de transport compétente, le dépôt de la marchandise et l'aliénation de tout ou partie de la marchandise pour couvrir le prix du transport et les frais occasionnés, dans un délai maximum de dix jours à compter du non-paiement.

En ce qui concerne le retard de paiement, l'article 41 de la LCTT dispose que le sujet obligé au paiement du transport est en défaut de paiement¹³⁷ sous un délai de trente jours à compter de la date de réception de la facture ou de la demande de paiement et en cas de doutes sur celle-ci, le délai est comptabilisé à partir de la date de livraison de la marchandise à destination.

C) La responsabilité du transporteur et les actions en matière de transport

Le chapitre V de la loi 15/2009 consacre une section à la détermination de la responsabilité du transporteur, clairement en ligne avec le Chapitre IV de Convention CMR. Il faut indiquer que cette responsabilité est uniquement circonscrite à la perte totale ou partielle de la marchandise, aux avaries entre la mise à disposition et la livraison de la marchandise à destination et aux dommages découlant du retard de l'exécution du transport ; dans le reste des cas non envisagés par la loi, les normes générales de la responsabilité contractuelle doivent être observées. Comme la Convention CMR, le transporteur répond également des actes de ses préposés ou employés. Ce domaine de responsabilité présuppose la faute du transporteur et celui-ci doit prouver les causes d'exonération : que ces circonstances aient pour cause une faute de l'expéditeur ou du destinataire ou l'une de leurs instructions (sans acte négligent du transporteur), un vice propre de la marchandise ou des circonstances que le transporteur ne pouvait éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier. Le transporteur ne peut exciper de défauts des véhicules utilisés pour être déchargé de responsabilité, mais en cas de concours d'une cause l'exonérant de la responsabilité et d'une autre l'obligeant à répondre d'un même dommage, il peut alléguer que l'acte dont il répond n'a pas provoqué le dommage. Le régime de présomption d'exonération de l'article 49 de la LCTT énonce les mêmes causes que l'article 17. 4 de la Convention CMR.

L'indemnité pour la perte totale ou partielle est calculée d'après la valeur de la marchandise à l'époque de la prise en charge. En cas d'avarie, il faut calculer la dépréciation de valeur de la partie de la marchandise avariée et celle-ci ne peut dépasser la perte totale. Il existe également des cas comparables à la perte totale : lorsqu'il y a une livraison partielle et que la partie livrée ne peut être utilisée sans la partie non livrée, lorsque la marchandise livrée s'avère invendable ou ne peut être consommée ou en cas de pertes (lorsque 20 jours se sont écoulés depuis la date convenue de livraison sans qu'il n'y ait de livraison ou 30

137. Conformément à la loi 3/2004 du 29 décembre 2004 adoptant des mesures de lutte contre les mauvais payeurs dans les opérations commerciales, Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales récemment modifiée par la loi 11/2013 du 26 juillet 2013 sur les mesures de soutien aux entrepreneurs et à la croissance et à la création d'emploi, Ley 11/2013, de 26 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo (BOE 27 julio 2013).

jours à compter de la date à laquelle le transporteur a pris en charge la marchandise sans qu'un délai n'ait été fixé). En cas de retard, le préjudice causé doit être prouvé et celui-ci ne doit pas dépasser le prix du transport.

Quant à la limite de l'indemnité à verser par le transporteur, sauf accord contraire ou en cas de déclaration expresse de la valeur de la marchandise sur la lettre de voiture (dans les deux cas, cela donne droit au transporteur de réclamer un supplément de transport, convenu entre les parties selon l'article 61 de la LCTT), celle-ci est réglée par l'article 57 de la LCTT, lequel dispose que l'indemnité pour perte ou avarie ne peut dépasser un tiers de l'Indicateur public de revenu à effets multiples/jour, ou *Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples/día*, (IPREM/jour) pour chaque kilogramme de poids brut de marchandise manquante ou avariée. Cet indicateur est fixé conformément à la loi du budget général de l'État de chaque année. En 2013, la loi 22/2013 sur le budget général de l'État pour l'année 2014¹³⁸ fixe les quantités pour l'année 2014 à 17,75 euros par jour (IPREM) (les mêmes qu'en 2010, 2011, 2012 et 2013), soit 5,9 euros par kilogramme de marchandise. Il faut préciser que la limite de l'indemnité fixée par la législation des contrats de transport de marchandises espagnole est inférieure à celle fixée pour les contrats de transport de marchandises internationaux dans la Convention CMR. Ainsi, l'article 23, paragraphe 3 de la Convention CMR dispose que l'indemnité ne peut dépasser 8,33 unités de compte par kilogramme du poids brut manquant, un indice créé par le Fonds monétaire international (FMI) en 1969 qui fixe une valeur journalière de cette unité de compte dénommée Droits de tirage spéciaux (DTS). La valeur de cette monnaie est disponible sur le site web du FMI¹³⁹ et équivaudrait à : 1 DTS = 1,12 €, par conséquent, 9,3 € par kilogramme de marchandise.

Quant à la perte du bénéfice de la limite, comme nous l'avons mentionné précédemment, elle s'inspire de la Convention CMR, dans la mesure où elle dispose qu'en cas de dommages causés par dol ou faute considérée et volontaire du devoir juridique assumé, sans qu'ils ne soient directement voulus, qui est la conséquence nécessaire de l'acte, ladite limite doit être appliquée.

Eu égard à la prescription des actions, celle-ci est réglée par deux articles du chapitre IX de la LCTT. Le premier établit leur caractère impératif et le deuxième indique que les actions sont prescrites dans un délai d'un an, sauf dans le cas de dol ou de faute considérée et volontaire du devoir juridique assumé, pour lesquels la prescription est portée à un délai de deux ans. En ce qui concerne la comptabilisation des délais : a) dans les actions d'indemnité pour perte partielle ou avarie de la marchandise ou de retard, à partir du jour de la livraison au destinataire ; b) dans les actions d'indemnité pour perte totale de la marchandise, à partir de vingtième jour après l'expiration du délai de livraison convenu ou, si aucun délai n'a été convenu, à partir du trentième jour après la prise en charge de la marchandise par le transporteur ; c) dans tous les autres cas, y compris la pour réclamation du prix du transport, l'indemnité pour immobilisations ou découlant de la livraison contre remboursement et autres frais de transport, à partir de l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date de la conclusion du contrat de transport ou à partir du jour où l'action peut être exercée, si celui-ci est postérieur.

Quant à l'interruption de la prescription, cette loi établit une spécialité en matière de transport : une réclamation écrite suspend la prescription jusqu'au moment où celui à qui la réclamation est adressée la repousse par écrit et restitue les pièces qui, le cas échéant, y étaient jointes. Une réclamation postérieure ayant le même objet ne suspend pas à nouveau la prescription. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et de la restitution des pièces est à la charge de la partie qui invoque ce fait.

138. Ley 22/2013 de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014 BOE Núm. 309 de 26 de diciembre de 2013.

139. Disponible sur : <http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx> (consulté le 21.3.2014).

Entre les transporteurs, l'action de retour reprend à partir du jour où une décision ou une sentence arbitrale définitive a été dictée fixant l'indemnisation à verser selon les dispositions de cette loi et, à défaut de décision ou de sentence, à partir du jour où le transporteur qui a fait la réclamation a effectué le paiement.

4.2 Système juridique français

La réglementation du contrat de transport de marchandises français est également sensiblement influencée par la Convention CMR dans quelques unes de ses sections, comme dans le cas espagnol. Cependant, à la différence de l'Espagne, elle n'est pas aussi autonome malgré la fonction de compilation des différentes dispositions régissant ce type de contrats en France réalisée par le code des transports. Le cadre juridique des contrats de transport routier partage des prévisions générales avec les transports effectués par d'autres moyens, considérés dans le propre code et dans les articles L. 133-1 à L. 133-9 du code de commerce (L1432-1 code des transports). Quant au régime des contrats de transport routier de marchandises, le code des transports établit des spécificités à travers les chapitres I à IV de la troisième partie, livre II, titre II, qui sont complétées par voie réglementaire (article L1432-12 du code des transports), à travers neuf décrets régulant les caractéristiques propres d'un contrat type spécifique : ceux ne pouvant être inclus dans une autre catégorie¹⁴⁰, les transports en véhicules citernes¹⁴¹, le transport d'objets indivisibles¹⁴², le transport de produits périssables sous température dirigée¹⁴³, le transport d'animaux vivants¹⁴⁴, le transport de fonds et de valeurs¹⁴⁵, le transport de véhicules roulants¹⁴⁶ ; il inclut également dans la liste des contrats type, celui de la location d'un véhicule industriel avec conducteur pour le transport routier de marchandises¹⁴⁷ et le contrat type applicable au transport routier de marchandises exécuté par des sous-traitants¹⁴⁸, avec les mises à jour correspondantes¹⁴⁹. Ces décrets établissent, dans une plus ou moins grande mesure, le champ d'application du contrat type, l'objet et la portée du contrat, une série de définitions (envoi, paquet, jours non ouvrables, distance, horaire, envoi contre remboursement, etc.) et sur le contrat en question, les informations et les documents à fournir, le chargement, l'arrimage et le déchargement, ainsi que la disponibilité du véhicule pour ces opérations ; en ce qui concerne la livraison, ils établissent le délai et la façon de procéder à la livraison, ainsi que les conditions de paiement du transport ;

140. Décret n° 99-269 du 6 avril 1999 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique. JORF n°85 du 11 avril 1999.

141. Décret n° 2000-527 du 16 juin 2000 portant approbation du contrat type pour le transport public routier en véhicules citernes. JORF n°140 du 18 juin 2000. JORF n°140 du 18 juin 2000.

142. Décret n° 2000-528 du 16 juin 2000 portant approbation du contrat type pour le transport public routier d'objets indivisibles. JORF n°140 du 18 juin 2000.

143. Décret du 12 février 2001 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises périssables sous température dirigée. JORF n°41 du 17 février 2001.

144. Annexe I au livre II mentionnée à l'article D. 212-78 concernant le contrat type applicable aux transports publics routiers d'animaux vivants.

145. Décret n° 2001-657 du 19 juillet 2001 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers de fonds et de valeurs. JORF n°168 du 22 juillet 2001.

146. Décret n° 2001-658 du 19 juillet 2001 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers de véhicules roulants. JORF n°168 du 22 juillet 2001.

147. Décret n° 2002-566 du 17 avril 2002 portant approbation du contrat type de location d'un véhicule industriel avec conducteur pour le transport routier de marchandises. JORF n°96 du 24 avril 2002.

148. Décret n° 2003-1295 du 26 décembre 2003 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises exécutés par des sous-traitants. JORF n°301 du 30 décembre 2003.

149. Décret n° 2007-1226 du 20 août 2007 modifiant les contrats types applicables aux transports publics routiers de marchandises a été publié au journal officiel du 22 août 2007. JORF n°193 du 22 août 2007.

ils mettent en place également des sections consacrées à l'indemnisation (perte, retard de livraison). Parmi eux, le plus connu et le plus appliqué est celui régulant les contrats type en général¹⁵⁰.

A) Questions générales du contrat de transport routier de marchandises

Le contrat de transport routier de marchandises est de nature consensuelle également au niveau national français, ce qui permet aux parties d'établir par écrit les matières auxquelles elles s'obligent (article L1432-3 du code des transports). Elles doivent respecter les dispositions légales régissant les contrats et, le cas échéant, les dispositions impératives issues des conventions internationales, à savoir, pour la modalité du transport routier, la Convention CMR. L'article L1432-2 du code des transports détaille les matières que tous les contrats de transport routier de marchandises doivent préciser : 1. La nature et l'objet du transport ; 2. Les modalités d'exécution du service tant en ce qui concerne le transport proprement dit que les conditions d'enlèvement et de livraison des objets transportés ; 3. Les obligations respectives de l'expéditeur, du commissionnaire, du transporteur et du destinataire ; 4. Le prix du transport ainsi que celui des prestations annexes prévues. A nouveau, à défaut de convention écrite, les rapports entre les parties au contrat sont de plein droit et, outre les dispositions générales, le régime juridique établi dans le contrat type dans lequel peut s'encadrer le transport est applicable. L'article L1432-5 du code des transports dispose que ces clauses des contrats types, sans préjudice des dispositions impératives de la Convention CMR, s'appliquent également aux contrats internationaux à défaut de convention écrite, lorsque le contrat ne prévoit pas un aspect déterminé ou pour remplacer le contenu d'une clause nulle.

La détermination des parties du contrat s'effectue conformément à l'article L132-8 du code du commerce, lequel établit le régime juridique en matière de contrats communs pour les transports routiers, fluviaux et aériens (article L133-5 du code du commerce), sans préjudice des dispositions prévues par le code des transports. L'article L132-8 établit que la lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur, le voiturier et le destinataire ou entre l'expéditeur, le destinataire, le commissionnaire et le voiturier. Bien qu'il soit nécessaire d'avoir recours à d'autres dispositions pour connaître le contenu exact de la lettre de voiture, dont la forme est libre¹⁵¹, l'article L132-9 du code du commerce marque quelques aspects de celle-ci : elle doit être datée, elle doit exprimer la nature et le poids ou la contenance des objets à transporter, le délai dans lequel le transport doit être effectué, le nom et l'adresse de l'expéditeur, du destinataire et du transporteur, le prix du transport, l'indemnité due pour cause de retard et elle doit être signée par l'expéditeur, le transporteur et le destinataire.

En ce qui concerne le prix du transport, les dispositions spécifiques pour le transport routier de marchandises visées au code des transports établissent les coûts à imputer au prix du transport (carburant, salaires, péages, etc.) et elles indiquent que ces opérations de transport sont rémunérées sur la base de

150. Direction des Services de Transport (Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire). *Étude sur l'utilisation des contrats types de transport routier de marchandises. Bilan et perspectives*. Rapport final Février 2009, p. 12. Disponible sur : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Contrats_types_routiers_Rapport_final2_cle55f4c4.pdf> (consulté le 20.12.2013).

151. L'article 4, paragraphes I et II de l'Arrêté du 9 novembre 1999 relatif aux documents de transport ou de location devant se trouver à bord des véhicules de transport routier de marchandises, dispose que tout contrat de transport routier de marchandises intérieur ou international, exécuté par une entreprise résidant ou non en France, donne lieu à l'établissement d'une lettre de voiture dont au moins un exemplaire doit se trouver à bord du véhicule. La lettre de voiture est de forme libre mais elle comporte au minimum les renseignements suivants :

- a) Date de son établissement ;
- b) Nom, adresse et numéro SIREN ou numéro d'identification intracommunautaire du transporteur ;
- c) Date de la prise en charge de la marchandise ;
- d) Nature et quantité, ou poids, ou volume de la marchandise pour les lots groupés ;
- e) Nom de l'expéditeur ou du remettant ;
- f) Adresse complète du lieu de chargement ;
- g) Nom du destinataire ;
- h) Adresse complète du lieu de déchargement.

l'envoi, le temps de chargement et de déchargement¹⁵², l'approvisionnement en carburant, etc. (ce dernier article est considéré d'ordre public). Quant aux charges de carburant, le chapitre II relatif au contrat établit qu'il ya lieu de réviser le prix du transport initialement convenu pour couvrir la variation des charges liée à la variation du coût du carburant entre la date du contrat et la date de réalisation du transport (articles L3222-1 et L3222-2). La facture doit faire apparaître ces charges. L'article L3222-3 du code du transport établit que le prix du transport est majoré des taxes¹⁵³ supportées par le transporteur. De plus, dans les lettres de voiture nationales, il est usuel de faire apparaître les prestations annexes convenues par les parties. Ainsi, l'article L3222-4 du code du transport impose à l'entreprise de transport de transmettre par écrit ou par tout autre procédé équivalent, préalablement à la présentation du véhicule au chargement : les informations nécessaires à l'exécution du contrat, la liste des prestations annexes convenues (qui sont différentes à la réalisation du transport en soi, les opérations de chargement et de déchargement ou la mise en œuvre des matériels spécialisés attachés au véhicule), la durée prévue pour la réalisation du contrat et les conditions de rémunération des différentes opérations.

Par ailleurs, conformément à l'article L3222-5 du code des transports, l'exécution du contrat de transport routier de marchandises donne lieu à l'établissement par le transporteur d'un document, qui mentionne les dates de chargement et de déchargement, les lieux de chargement et de déchargement, leur durée et autres services, que le transporteur remplit au fur et à mesure de l'opération de transport. Ce document est signé par le remettant et il conservé dans le véhicule car en cas de dépassement des durées de réalisation par rapport à celles fixées au début, pour une cause non imputable au fait du transporteur, ce dépassement ouvre droit à un complément de rémunération pour celui-ci. Cela s'applique même aux prestations annexes non prévues par le contrat. On peut ainsi apprécier l'importance de faire constater les durées de chacune des activités nécessaires à la réalisation du transport, tout comme la compensation en cas de non-respect, car l'article L3222-8 du code des transports établit que le défaut de celles-ci entraîne la nullité du contrat. Ce document, sauf preuve du contraire, démontre les termes du contrat. Il doit être signé par le remettant au lieu de chargement et par le destinataire au lieu de déchargement et il donne lieu à la responsabilité de celui qui refuse de signer. Concrètement, les informations signalées se traduisent en France par le dénommé document de suivi¹⁵⁴, qui doit comporter la date et l'heure d'arrivée au lieu de chargement ; la date et l'heure de départ du véhicule chargé ; l'heure d'arrivée au lieu de déchargement demandée (conditions subordonnées à la signature conjointe du conducteur et du remettant) et la date et l'heure d'arrivée au lieu de déchargement, et la date et l'heure du véhicule déchargé libéré (conditions subordonnées à la signature conjointe du conducteur et du destinataire). Les entreprises de transport, résidant ou non en France, peuvent établir ce document de suivi en élaborant un document spécifique ou en complétant la lettre de voiture nationale ou internationale. Pour ce qui est des prestations annexes qui causent un dommage, elles engagent la responsabilité de l'entreprise bénéficiaire de la prestation, tel que le signale l'article L3222-6 du code des transports.

Les articles L3222-1 à L3222-6 du code des transports mentionnés sont d'ordre public (article L3222-9 du code des transports) et sont donc obligatoires en France.

B) Régime juridique de chargement, de transport et de livraison des marchandises

Pour ce qui est des conditions convenues dans le contrat de transport, en cas de refus des objets, que ce soit au moment de la mise à disposition pour être transportés ou après la réalisation du transport, entre

152. Décret n°95-541 du 2 mai 1995 relatif aux opérations de transport impliquant plusieurs opérations successives de chargement et de déchargement : lorsque le transport prévoit plusieurs opérations successives de chargement ou de déchargement, lorsque ces durées n'excèdent pas trente minutes, elles font l'objet d'une rémunération globale pour la totalité de l'opération de transport, sauf convention particulière entre les parties ; si les durées constatés sont supérieures à trente minutes, il est procédé au décompte réel des durées.

153. Sur l'application de cet article *Vid.* la section environnement, concrètement la référence à l'écotaxe.

154. Article 11 de l'arrêté du 9 novembre 1999.

autres, en cas de désaccords sur la formation ou l'exécution du contrat, à cause de l'état des objets ou de leurs caractéristiques, etc., ceux-ci doivent être vérifiés par des experts nommés par le tribunal de commerce ou à défaut par le tribunal d'instance, qui émet un ordre à la demande d'une partie au contrat. Le requérant est tenu de contacter l'expert et de notifier ce fait (par courrier recommandé) à toutes les parties concernées ; l'expert se prononce sur l'état de la marchandise devant le juge qui l'a commis ou devant le juge du tribunal compétent. Cependant, en cas d'urgence, cet article prévoit qu'il peut y avoir une dispense de l'accomplissement des formalités, tout comme le dépôt ou le séquestre des marchandises en litige et ensuite leur transport dans un dépôt public. Dans le cas d'accorder la vente des marchandises, celle-ci peut couvrir le montant des frais de transport ou autres frais déjà supportés. Le juge attribue le produit de la vente à celles des parties qui a fait l'avance desdits frais (article L133-4 du code de commerce).

En ce qui concerne les prérogatives du voiturier, outre l'action directe en paiement du transport analysée dans la section de la loi applicable, l'article L133-7 du code de commerce accorde au voiturier le privilège sur la valeur des marchandises, même si ce droit est basé sur le non-paiement d'une opération antérieure au profit de la même partie. Ce privilège couvre les prix de transport proprement dits, les compléments de rémunération dus au titre de prestations annexes et d'immobilisation du véhicule au chargement ou au déchargement, les frais engagés dans l'intérêt de la marchandise, les droits, taxes, frais et amendes de douane liés à une opération de transport et les intérêts.

C) La responsabilité du transporteur et les actions en matière de transport

En ce qui concerne les responsabilités du transporteur, l'article L133-1 du code de commerce établit que celui-ci répond de la perte des marchandises et d'autres avaries autres que celles qui proviennent du vice propre des choses ou en cas de force majeure. Toute clause contraire à ce régime est considérée nulle. En cas de non-respect du contrat, si, par l'effet de la force majeure, le transport n'est pas effectué dans le délai convenu, il n'y a pas lieu à indemnité contre le voiturier pour cause de retard, conformément à l'article L133-2 du code de commerce.

Les prescriptions des actions dans le domaine du contrat de transport routier en France sont établies à un an, sauf en cas de fraude. En cas de perte totale de la marchandise, le délai court à compter de la date accordée pour la livraison et dans les autres cas, de la date de livraison effective au destinataire (article L133-6 du code de commerce).

5. L'ARBITRAGE DU TRANSPORT TERRESTRE TRANSFRONTALIER DE MARCHANDISES

Les conflits entre les opérateurs économiques est inhérente à l'activité commerciale et le secteur du transport terrestre transfrontalier de marchandises par route n'en est pas étranger. L'avancée dans l'intégration de l'Union Européenne, la consolidation du marché intérieur et la création d'un marché unique sans frontières intérieures en Europe s'est traduit par une augmentation incessante des mouvements et des transactions intracommunautaires de biens, de services et de capitaux, tout comme en une augmentation constante des litiges transfrontaliers¹⁵⁵, qui s'accroîtra au fur et à mesure de la consolidation du processus d'intégration¹⁵⁶.

155. « Dans la vie quotidienne, le maintien de la paix sociale s'aggrave parce que les avancées technologiques et l'augmentation du trafic des services et des affaires a produit une augmentation du nombre de conflits qui a fait déborder, en même temps, les structures que l'État établit pour les résoudre à travers le pouvoir judiciaire ». Entretien avec C. Fernández Rozas dans Legal Today sur le livre *Jurisprudencia española del arbitraje*. José Miguel Serrano Ruiz-Calderón. Blog de bioética y libertades públicas. Eutanasia y dignidad de la vida. Disponible sur : <<http://josemiguelherrano.blogspot.com.es/2013/04/entrevista-con-c-fernandez-rozas-en.html>> (consulté le 1.10.2013).

156. C. Esplugues Mota, El régimen jurídico de la mediación civil y mercantil en conflictos transfronterizos en España tras la Ley 5/2012, de 6 de julio. *Boletín mexicano de Derecho Comparado* (Distrito Federal), vol. XLVI, 2013, p. 2.

Les controverses transfrontalières dans l'UE sont dotées d'une complexité particulière en raison de la confluence de règles existant à l'heure actuelle et cela exige à chacun des opérateurs juridiques impliqués de s'y arrêter attentivement¹⁵⁷.

Dans ce contexte, les mécanismes alternatifs de résolution des litiges ou ADR (*Alternative dispute resolution*), et en particulier, la médiation, la conciliation et l'arbitrage sont des voies effectives de résolution de conflits permettant aux parties au litige de réduire les temps et les coûts d'un procès judiciaire ordinaire et ils se présentent comme des formules à fort potentiel. Les mécanismes ADR soulagent la pression du système judiciaire et favorisent l'efficacité du système dans son ensemble pour résoudre les litiges survenus entre les opérateurs.

De nombreuses données statistiques ont été recueillies par des études réalisées pour l'UE qui traduisent la réalité des procès judiciaires en matière de coûts et de temps de résolution et les comparent aux mécanismes ADR¹⁵⁸. Ainsi, il faut souligner que pour les litiges internes (malheureusement, il n'existe pas de données désagrégées pour les litiges transfrontaliers, même si ceux-ci représentent presque 50% des litiges des entreprises et des cabinets d'avocat de l'UE¹⁵⁹), dans le cas des litiges judiciaires, la durée moyenne de résolution dans l'UE est de 697 jours et le coût des services juridiques s'élève à 34 385 € (17,2% de la valeur du litige), et dans le cas de la médiation, les deux paramètres se réduisent à 87 jours et à 9 488 € (soit 4,7% de la valeur du litige)¹⁶⁰.

Dans le secteur particulier du transport terrestre de marchandises par route, diverses normes confluent (nationales, communautaires et internationales), tant de droit public que de droit privé, relatives au secteur et aux mécanismes ADR, en particulier à l'arbitrage.

Dans le domaine international, le secteur du transport routier de marchandises dispose de la Convention CMR de 1956 qui règle des matières aussi diverses que la responsabilité du voiturier, la lettre de voiture, la compétence judiciaire internationale et la loi applicable à certains cas. En matière d'arbitrage, il faut mentionner la Convention de New York de 1958 et la Convention de Genève de 1961. Dans le domaine de la réglementation communautaire, le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne reconnaît le besoin de développer des *méthodes alternatives de résolution des litiges* établies dans plusieurs directives et règlements. Malgré cela, le développement explicite de l'arbitrage s'avère insuffisant et il n'y a pratiquement aucune spécificité reliant le transport routier transfrontalier de marchandises à l'arbitrage. Finalement, il y a lieu de souligner en particulier que les systèmes juridiques espagnol et français établissent une série de dispositions relatives aussi bien au transport terrestre de marchandises par route qu'à l'arbitrage.

Dans le cas de l'Espagne, en tant que caractéristique propre au système juridique espagnol, il faut mentionner d'une part, la création des *commissions arbitrales de transport* réglementées par la loi d'aménagement du transport terrestre de 1987 et, d'autre part, la loi sur l'arbitrage de 2003, reformée en 2011,

157. *Vid*, p. 2

158. ADR Centre, *The Cost of Non ADR - Surveying and Showing the Actual Costs of Intra-Community Commercial Litigation*, Rome, 2010, p. 49. Disponible sur : <www.adrcenter.com/jamsinternational/civiljustice/Survey_Data_Report.pdf> (consulté le 1.10.2013).

159. *Vid*, p. 49.

160. Les données relatives à la France et à l'Espagne pour les litiges de 200 000 euros est comme suit : en France, dans le cas des litiges judiciaires, la durée moyenne de résolution est de 330 jours et le coût des services juridiques s'élève à 20 500 € (soit 10,3% de la valeur du litige), tandis que dans le cas du recours à l'arbitrage, le temps de résolution est de 345 jours mais le coût moyen s'élève à 28 000 € (soit 14% de la valeur du litige) et dans le cas de la médiation, les deux paramètres se réduisent à 60 jours et à 10 000 € (soit 5% de la valeur du litige) ; en Espagne, dans le cas des litiges judiciaires, la durée moyenne de résolution est de 730 jours et le coût des services juridiques s'élève à 30 000 € (soit 15% de la valeur du litige), tandis que dans le cas du recours à l'arbitrage, le temps de résolution est de 320 jours mais le coût moyen s'élève à 21 632 € (soit 10,8% de la valeur du litige) et dans le cas de la médiation, les deux paramètres se réduisent à 74 jours et à 7 667 € (soit 3,8 de la valeur du litige). Les données sur la voie juridictionnelle française sont notamment meilleures qu'en Espagne et elles sont dans la moyenne de l'UE, tandis que l'arbitrage et la médiation présentent de meilleurs résultats en France et en Espagne par rapport à l'UE. *Vid*, p. 49.

qui prend en tant que référence la loi type de la CNUDCI sur l'arbitrage commercial international de 1985. En France, le système juridique intègre ses normes d'arbitrage dans le code de commerce, réformé en 2011, et dans la régulation du secteur du transport à travers le code des transports et le code de la route.

5.1. Traités internationaux relatifs à l'arbitrage et au transport terrestre de marchandises par route

La Convention de New York pour la reconnaissance et l'exécution de sentences arbitrales étrangères (ci-après la CNY), signée le 10 juin 1958¹⁶¹ est sans aucun doute le texte conventionnel le plus important dans le domaine de l'arbitrage commercial international, avec une portée universelle *erga omnes* et un effet multiplicateur évident. Il y a quatre raisons qui mènent à cette affirmation : l'efficacité du régime exequatur instauré par la convention (simplicité des documents et limite des questions objet de contrôle et mode de le faire) ; le nombre élevé d'États parties à cet instrument, 149 à l'heure actuelle, ce qui garantit une portée internationale et permet que les sentences arbitrales acquièrent le caractère de titre potentiellement exécutable dans lesdits États ; sa constante application dans les procédures de reconnaissance et d'exécution des sentences arbitrales, comme il peut être déduit de l'abondante jurisprudence générée ; et, en dernier lieu, l'uniformité des différents tribunaux des États membres, selon la doctrine, pour interpréter les dispositions de la Convention¹⁶².

A partir de la CNY, la CNUDCI¹⁶³ a approuvé le règlement d'arbitrage (1976) et la loi type sur l'arbitrage commercial international (1985). Le règlement d'arbitrage de la CNUDCI, révisé en 2010, constitue un régime procédural complet qui a été utilisé pour résoudre un large éventail de litiges, y compris les litiges commerciaux administrés par les institutions arbitrales, et il a également contribué en grande mesure au développement des activités d'arbitrage de nombreuses institutions arbitrales partout dans le monde. Ce règlement règle tous les aspects de la procédure arbitrale, il contient une clause compromissoire et règle la désignation des arbitres, la conduite de la procédure et la forme, l'effet et l'interprétation de la sentence arbitrale¹⁶⁴.

Par ailleurs, la loi type sur l'arbitrage commercial international de 1985¹⁶⁵ a été formulée à la suite d'un consensus mondial sur les aspects les plus importants de la pratique de l'arbitrage international dans le but d'aider les États à réformer et à moderniser leurs lois sur la procédure arbitrale afin de tenir compte des particularités et des besoins de l'arbitrage commercial international. Cette loi règle toutes les étapes de la procédure arbitrale, de l'accord d'arbitrage, en passant par la composition et la compétence du tribunal arbitral et la portée de l'intervention du tribunal, à la reconnaissance et à l'exécution de la sentence arbitrale. À l'heure actuelle, ce sont soixante-sept États qui ont promulgué des lois basées sur la loi type, ce qui est représentatif de sa réussite et de son acceptation.

Un peu plus d'un demi-siècle après l'adoption de la CNY et des autres instruments normatifs survenus à partir de celle-ci, sa mondialisation est évidente et elle a rempli avec grand succès l'objectif de favoriser le

161. Convenio de Nueva York sobre reconocimiento y ejecución de laudos arbitrales extranjeros, BOE núm. 164, de 11 de julio de 1977. Cette convention est entrée en vigueur en Espagne le 10 août 1977.

162. M. Gómez Jené. M. *El arbitraje comercial internacional en la Unión europea: la eficacia del laudo arbitral*. Madrid, Ed. Colex, 2000, p. 34.

163. Commission des Nations unies pour le droit commercial international (acronyme en anglais, UNCITRAL).

164. Parallèlement, la CNUDCI a émis, tant en 1982 qu'en 2012, une série de recommandations pour aider les institutions arbitrales et les autres organes concernés en matière d'arbitrage soumis au règlement d'arbitrage de la CNUDCI, dans le but de fournir des informations et de conseiller les institutions arbitrales et les autres organes concernés, tels que les chambres de commerce, par rapport à l'utilisation du règlement d'arbitrage de la CNUDCI. Disponible sur : <http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/arbitration/2010Arbitration_rules.html> (consulté le 20.10.2013).

165. Texte approuvé le 21 juin 1985 et amendé le 7 juillet 2006. Disponible sur : <http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/arbitration/1985Model_arbitration.html> (consulté le 20.10.2013).

commerce international, à tel point que l'exécution des sentences arbitrales est beaucoup plus simple que l'exécution des décisions des tribunaux nationaux dans le domaine international¹⁶⁶. En tout cas, malgré que nous assistions à une régionalisation progressive des systèmes arbitraux, il reste à se conformer au régime actuel des différents tribunaux nationaux opérant dans les différents systèmes juridiques, qui reconnaissent et exécutent des sentences arbitrales à caractère étranger, selon les différentes conceptions que cela implique sur des notions comme la compétence des arbitres et la notion d'ordre public.

La Convention européenne sur l'arbitrage commercial international signée à Genève le 21 avril 1961¹⁶⁷ (ci-après la CG) est une convention expressément conçue comme un complément à la CNY de 1958 qui prétendait promouvoir le commerce et la résolution des controverses et des conflits entre les pays du bloc occidental et du bloc oriental de l'Europe, au sens large, étant donné que les pays de l'est du bloc soviétique¹⁶⁸ sont inclus. D'un point de vue téléologique, sans prétendre être exhaustif dans la comparaison de la CG et de la CNY, il convient de signaler que la première se centre dans la réglementation de la procédure et la sentence arbitrale, alors que la deuxième a été conçue pour régler la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales. Ainsi, l'article IV de la CG, sans doute la pierre angulaire de cette convention, se concentre dans des aspects d'organisation de l'arbitrage, plus spécifiquement dans la détermination de la loi applicable aux différents problèmes pouvant surgir dans la phase d'organisation de la procédure, comme le choix du tribunal arbitral institutionnel ou *ad hoc*, le choix des arbitres...¹⁶⁹

Eu égard plus particulièrement au secteur du transport routier, il y a lieu de mentionner la Convention du 19 mai 1956 relative au contrat de transport international de marchandises par route, dite Convention CMR. La Convention CMR établit à juste titre la possibilité que les parties se soumettent à un arbitrage à travers son article 33, qui dispose : « *Le contrat de transport peut contenir une clause attribuant compétence à un tribunal arbitral à condition que cette clause prévoie que le tribunal arbitral appliquera la présente Convention* ». Toutefois, il convient de signaler que la Convention CMR, conformément à l'article cité, ne règle en aucun cas la procédure à suivre pour résoudre les différends entre les parties dans le domaine arbitral. C'est-à-dire, en substance, qu'elle se limite à signaler la possibilité d'attribuer la compétence à un tribunal arbitral au détriment de la juridiction ordinaire.

Il est également significatif que rien ne soit expressément dit en matière d'arbitrage du transport routier international dans le cas de l'Espagne, ni dans la LOTT, ni dans son règlement. Ces dispositions normatives se limitent à renvoyer aux conventions internationales et aux dispositions approuvées par les organisations internationales dont l'Espagne fait partie et qui sont applicables dans le cas de services de transport international qui se déroulent partiellement sur le territoire espagnol en utilisant des véhicules non immatriculés en Espagne, ou bien en utilisant des véhicules immatriculés en Espagne et dont l'itinéraire se déroule partiellement sur le territoire d'États étrangers (articles 65 et 106 de la LOTT et article 144 de la ROTT).

Sur le principe de la rédaction unique et ouverte de la Convention CMR sur l'arbitrage, on déduit que de nombreuses questions autour de l'application de l'article 33 doivent être interprétées de manière flexible et inspirées sur les principes de la Convention CMR. Ainsi, il y a lieu d'affirmer qu'il n'existe pas de limites matérielles à l'arbitrabilité dans la Convention CMR, dès lors que l'on ne va pas à l'encontre de la teneur et des normes impératives de celle-ci¹⁷⁰. Dans ce cas, si l'accord arbitral, par exemple, n'établit pas l'application de la Convention CMR, il serait en principe contraire à l'article 33 et ne serait pas valable selon

166. R. Briner, *Filosofía y objetivos de la Convención*. Dans Naciones Unidas, *La Ejecución de las Sentencias Arbitrales en virtud de la Convención de Nueva York. Experiencia y perspectivas*. New York, 1999, p. 9-10.

167. Convenio Europeo sobre Arbitraje Comercial Internacional, hecho en Ginebra, el 21 de abril de 1961, BOE núm. 238, de 4 de octubre de 1975.

168. Escuela de Organización Industrial, *El arbitraje como forma de solución de conflictos empresariales*, Madrid, 2005, p. 42.

169. M. Gómez Jené, *op. cit.* p. 74.

170. B. Lasa Belloso, *op. cit.*, note 65, p. 298.

l'article 41 de la Convention CMR qui dispose qu'est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait aux dispositions de la Convention, toutefois cela n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat.

De plus, il faut garder à l'esprit que le système juridique espagnol dispose d'un système arbitral particulier applicable au transport routier national et international comme les commissions arbitrales de transport. Cela nous amène à nous demander quelle est la marge dont les parties au contrat disposent pour désigner un tribunal arbitral déterminé. On pourrait également se demander comment faire coexister l'article 33 de la Convention CMR avec les dispositions de l'article 38 de la LOTT, un système qui règle la soumission tacite des parties à ces organes arbitraux dans des litiges d'un certain montant. En effet, une lecture attentive des deux articles peut porter à conclure que la rédaction de l'article 33 serait contraire, a priori, aux dispositions de l'article 38.1 car la présomption de soumission de ce dernier article se présente justement comme une situation contraire à l'exigence de la condition d'accord exprès pour se soumettre à arbitrage de l'article 33 de la Convention CMR, condition, par ailleurs, claire et catégorique.

La conséquence pratique d'une interprétation de l'application unilatérale de l'article espagnol aux conflits survenant dans un transport international entre des parties de différente nationalité, l'une d'entre elles étant espagnole, et pour un montant inférieur à quinze mille euros, conduirait à assumer la compétence automatique d'une commission arbitrale de transport selon une application stricte de l'article 38.1 de la LOTT. Cependant, un débat doctrinal et jurisprudentiel¹⁷¹ intéressant a été soulevé par rapport à la primauté de la Convention CMR sur la LOTT.

La question pourrait également affecter le moment auquel la clause arbitrale est établie. L'article 33 circonscrit la réalisation de l'accord arbitral au moment de la signature du contrat, mais il faut également indiquer que dans la Convention CMR, il n'existe aucun article interdisant d'établir une clause arbitrale au moment où un différend surgit¹⁷². Il convient donc de rappeler que l'article 38.1 de la LOTT présume que les parties se soumettent aux commissions arbitrales de transport, dès lors qu'il n'y a pas d'accord contraire préalable au début du transport.

5.2. Parcours normatif communautaire sur les mécanismes alternatifs de résolution des litiges ADR et mention spéciale à l'arbitrage en particulier

L'Union européenne, consciente de l'importance de développer le recours aux mécanismes ADR sur son territoire, a voulu établir dans sa réglementation communautaire, dès le Sommet de Tampere en 1999, des *procédures extrajudiciaires alternatives*¹⁷³. Plus tard, cette position a été pleinement confirmée par l'article 81 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne¹⁷⁴, qui affirme explicitement que :

1. L'Union développe une coopération judiciaire dans les matières civiles ayant une incidence transfrontière, fondée sur le principe de reconnaissance mutuelle des décisions judiciaires et **extrajudiciaires**.

171. SAP de Almería (Section 2^a) 75/2013, de 25 de marzo de 2013 (F.J. 2^o), Id Cendoj : 04013370022013100048; SAP de Asturias (Section 4^a) de 9 de abril de 2001 (F.J. 3^o), Aranzadi JUR\2001\158022.

172. B. Lasa Belloso, 2004, *op. cit.*, note 65, p. 300.

173. Voir les conclusions de la Présidence du Conseil européen de Tampere (15 et 16.10.1999), n° 30 : « Le Conseil européen invite le Conseil à établir, sur la base de propositions de la Commission, des normes minimales garantissant un niveau approprié d'aide juridique pour les affaires transfrontalières dans l'ensemble de l'Union ainsi que des règles de procédure communes spéciales en vue de simplifier et d'accélérer le règlement des litiges transfrontaliers concernant les demandes de faible importance en matière de droit des consommateurs et en matière commerciale ainsi que les créances alimentaires, et les créances certaines. Les Etats membres devraient également mettre en place des procédures de substitution extrajudiciaires. » Disponible sur : <http://www.europarl.europa.eu/summits/tam_es.htm> (consulté le 8.10.2013).

174. Traité de Lisbonne du 13 décembre 2007.

2. Aux fins du paragraphe 1, le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure législative ordinaire, adoptent, notamment lorsque cela est nécessaire au bon fonctionnement du marché intérieur, des mesures visant à assurer :
 - a. la reconnaissance mutuelle entre les États membres des décisions judiciaires et **extrajudiciaires**, et leur exécution.
 - (...)
 - g. le développement de méthodes alternatives de résolution des litiges.**

La décision adoptée s'avère importante d'un point de vue objectif, du fait de faire apparaître de manière expresse, au sein des traités européens, la réalité des ADR et, donc, leur utilité en tant que moyen pour résoudre les différends entre opérateurs. Grâce à cette mention, le TFUE consolide l'option des ADR comme une voie disponible pour les citoyens pour faire face aux problèmes survenus dans le trafic privé, tant interne que transfrontalier, au sein du marché intérieur. De plus, une étape est franchie dans la reformulation du principe de base du droit à l'accès à la justice, dans le sens où il embrasse tant la référence traditionnelle d'accès aux tribunaux des États, qu'aux mécanismes de résolution ADR sur le territoire de l'Union¹⁷⁵.

Après le Sommet de Tampere et avant le Traité de Lisbonne, en 2002, la Commission européenne a entrepris une large consultation des milieux ou des agents intéressés sur un certain nombre de questions d'ordre juridique qui se posent dans le domaine des modes alternatifs de résolution des conflits ADR relevant du droit civil et commercial. Les motifs de ce processus, qui ont donné lieu au *Livre vert sur les modes alternatifs de résolution des conflits relevant du droit civil et commercial*, étaient au nombre de trois : la prise de conscience de la nouvelle éclosion des ADR dans la pratique au bénéfice des citoyens ; l'attention particulière portée par les États membres sur les ADR ; et, enfin, la priorité politique que représentent les ADR pour les institutions de l'UE¹⁷⁶.

L'objectif de la consultation publique sur le livre vert était de recueillir aussi bien les observations générales des milieux intéressés, que les réactions spécifiques aux questions qui y étaient posées. Ces questions étaient principalement d'ordre juridique et portaient sur des éléments déterminants des processus ADR, tels que les clauses de recours aux ADR, les problèmes posés des délais de prescription, l'exigence de confidentialité, la validité des consentements, l'efficacité des accords issus de l'ADR, la formation des tiers qui interviennent dans ces processus, leur accréditation et leur régime de responsabilité¹⁷⁷.

Cependant, il est important de souligner que dans ce livre vert, dont la notion de mode alternatif de résolution des conflits fait référence aux procédures extrajudiciaires de résolution des conflits appliqués par un tiers impartial, le mode de l'arbitrage à proprement parler est exclu et il se concentre plutôt dans la médiation. Dans les termes du Livre, l'arbitrage est considéré « *un mode de résolution des litiges qui s'apparente plus aux procédures juridictionnelles qu'aux modes alternatifs dans la mesure où la sentence arbitrale vise à remplacer la décision de justice* »¹⁷⁸.

Le livre vert se concentre dans la médiation en tant que formule autocompositrice, où les sujets qui s'affrontent sont ceux qui abandonnent les positions qui les opposent en vue d'atteindre un consensus, car l'arbitrage est considéré comme une formule ADR hétérocompositive, dans laquelle un tiers impartial, *supra partes*, impose sa décision aux parties à travers une sentence arbitrale¹⁷⁹.

175. C. Esplugues Mota, *op. cit.*, p. 7

176. Comisión de las Comunidades Europeas, *Libro verde sobre las modalidades alternativas de solución de conflictos en el ámbito del Derecho Civil y Mercantil*, COM (2002) 196 final, 19 de abril de 2002, p. 5. Disponible sur : <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/es/com/2002/com2002_0196es01.pdf> (consulté le 8.10.2013).

177. *Vid* note 3, p. 5.

178. *Vid* note 3, p. 6.

179. S. Borona Vilar. *Arbitraje y justicia en el siglo XXI*. Madrid, Thomson-Civitas, 2007, p. 52.

En 2008, l'Union européenne a promulgué la directive 2008/52/CE¹⁸⁰ qui articulait une législation cadre commune sur certains aspects de la médiation en matière civile et commerciale à caractère transfrontalier en Europe, ce qui constitue une avancée positive dans le chemin du développement de recours à des mécanismes ADR en Europe¹⁸¹. Cependant le développement de l'arbitrage par les institutions européennes se fait rare. La propre directive mentionne explicitement dans son 11^e considérant que l'arbitrage reste en dehors de celle-ci. Malgré cela, tout au long du texte, cette norme ne s'abstrait pas de la réalité sur l'application de l'arbitrage entre les parties en litige et il est fait référence, de façon réitérée, à des notions telles que la prescription et la confidentialité de la médiation, comme un possible mécanisme préalable et/ou complémentaire à l'arbitrage à prendre en considération.

En revanche, une avancée progressive a eu lieu dans le domaine communautaire autour de l'harmonisation des règles relatives au règlement extrajudiciaire des litiges de consommation et des normes RLL (règlement en ligne des litiges) comprises dans cette matière. La récente directive 2013/11/EU¹⁸² et le règlement (UE) 524/2013¹⁸³, tous deux relatifs au règlement extrajudiciaire des litiges de consommation et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 et la directive 2009/22/CE, constituent un élan modernisateur à l'égard des organismes et des procédures ADR, notamment, entre autres, en matière d'établissement des exigences que les organismes de règlement extrajudiciaire des litiges doivent remplir, d'accès des consommateurs à ces organismes, des conditions que les personnes physiques chargées de ce type de règlements doivent remplir (connaissances spécialisées, indépendance et impartialité), des obligations de transparence de ces organismes ou d'efficacité et du régime juridique applicable aux différentes procédures. En ce qui concerne les normes RLL, les normes citées comprennent les litiges entre les consommateurs et les professionnels relatifs aux obligations contractuelles découlant des contrats de vente ou de prestation de services *en ligne*, dans tous les secteurs économiques, à l'exception de quelques uns mentionnés dans la directive, apportant ainsi une réponse à l'importance grandissante du commerce *en ligne* et, en particulier, au commerce transfrontalier *en ligne*. Enfin, il faut souligner que ledit règlement établit la création d'une plate-forme de RLL qui offre aux consommateurs et aux professionnels un guichet unique pour le règlement extrajudiciaire des litiges en ligne par l'intermédiaire d'organismes de RLL qui sont liés à cette plate-forme, qui doit être opérationnelle fin 2015.

L'un des piliers les plus solides et les plus importants de ce parcours dans l'arbitrage communautaire est ce que l'on dénomme la « cinquième liberté communautaire ». Dans d'autres termes plus précis, la conquête de la libre circulation des décisions dans l'espace judiciaire européen et son incidence en matière arbitrale intracommunautaire. Si aux origines de l'UE, le droit communautaire a limité son action au droit public de l'économie en s'y concentrant et a éliminé les discriminations légales contre les ressortissants des états européens qui souhaitaient entreprendre ou exercer des activités économiques dans l'autres États européens, à la fin des années soixante, on a pris conscience du besoin de développer un droit international privé européen, notamment dans le domaine de la reconnaissance et l'exécution de décisions judiciaires, pour aboutir à un bon fonctionnement du marché intérieur¹⁸⁴.

Initialement, il faut souligner que l'arbitrage est exclu de l'application, tant de la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, et de la Convention de Rome du 19 juin 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles, que de la Convention de Lugano du 16 septembre 1988 concernant la compétence

180. JO L 136/3, du 24.5.2008.

181. En Espagne, la transposition a eu lieu à travers la loi 5/2012 du 6 juillet 2012 sur la médiation dans les affaires civiles et commerciales, dérogeant le décret royal législatif 5/2012 du 5 mars 2012 sur la médiation dans les affaires civiles et commerciales, *Ley 5/2012 de 6.7 de mediación en asuntos civiles y mercantiles, que deroga el R.D-L. 5/2012, de 5.3, de mediación en asuntos civiles y mercantiles*.

182. JO L 165/63, du 18.6.2013.

183. JO L 165/1, du 18.6.2013.

184. A. Durán Ayago, *op. cit.* note 18, p. 4.

judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale. Entre autres, la particularité de l'arbitrage est établie dans la résolution du 6 mai 1994 du Parlement européen sur la promotion du recours à l'arbitrage pour la résolution des conflits d'ordre juridique¹⁸⁵.

C'est ce qu'il arrive également avec le règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (ci-après le R. 44)¹⁸⁶, également dénommé règlement de Bruxelles I, qui dans son article 1.2 exclut l'arbitrage de son champ d'application. Cependant, la question relative à la portée de cette exclusion a été abondamment étudiée par la doctrine, en raison de la connexité existante entre les décisions de justice et les sentences arbitrales, et de leurs procédures respectives.

L'exclusion de l'arbitrage du champ d'application matériel de la Convention de Bruxelles est dû à l'existence d'une acceptation généralisée, ainsi qu'à l'efficacité prouvée de la Convention de New York pour la reconnaissance et l'exécution de sentences arbitrales étrangères, sans que la communautarisation de la Convention de Bruxelles à travers le R. 44, n'ait mené à envisager de modifier cette situation.

Sans vouloir insister sur cette question, il suffit de rappeler que les informations de base pour comprendre les limites de cette exclusion ont été fixées par la CJUE dans ses célèbres arrêts *Marc Rich*, *Van Uden* et plus récemment dans *West Tankers* (arrêts de la CJUE du 25/7/1991, du 17/11/1998 et du 10/02/2009, respectivement). De la jurisprudence de la CJUE, on peut déduire que les *procédures de soutien*, c'est-à-dire celles dont l'objet ne traite pas de façon directe sur une question arbitrale, sont comprises dans ce domaine, et celles, enfin, dont l'objet n'est pas absolument indispensable pour résoudre d'éventuels inconvénients affectant l'avenir normal de l'arbitrage (*ad. ex. mesures conservatoires*)¹⁸⁷.

Ainsi, dans l'affaire *Marc Rich*¹⁸⁸, la cour a établi que la procédure qui a pour objet la désignation d'un arbitre devant la juridiction d'un État membre reste en dehors du champ d'application du règlement. Cependant, les interactions entre l'arbitrage et l'action des tribunaux ordinaires dans le cadre du règlement donnent lieu à des situations de coexistence reconnues par la cour. La cour a dicté que la question préalable sur la validité de la clause arbitrale n'était pas considérée comme une matière exclue, raison pour laquelle il est possible que, si la commission arbitrale affirme la validité de la clause arbitrale alors qu'un tribunal national dans un autre État membre la considère nulle, des procédures civiles et arbitrales parallèles potentiellement contradictoires aient lieu sur le territoire communautaire¹⁸⁹.

Dans l'affaire *Van Uden*¹⁹⁰, il a été reconnu que les tribunaux nationaux peuvent ordonner des mesures provisoires ou conservatoires pour assurer le développement des procédures arbitrales en vertu de l'article 31 du R. 44 car cet article fait référence aux dispositions du droit interne. Effectivement, la CJUE a décidé que le R. 44 est applicable si l'objet de la mesure conservatoire relève de son champ d'application matériel et que, dans ce cas, l'article 31 « est susceptible de fonder la compétence du juge des référés, même si

185. JO C 205/520, du 25.7.1994.

186. JO L 12, du 16.1.2001.

187. M. Gómez Jene, Propuestas de inclusión del arbitraje en el Reglamento 44/2001. *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Madrid, Vol. 2, N° 1, 2010, pp. 339-358.

188. Arrêt de la CJCE C-190/89 du 25 juillet 1991. STJCE C-190/89, de 25 de julio de 1991. Disponible sur : <<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61989CJ0190:ES:PDF>> (consulté le 19.11.2013).

189. C. Otero García-Castrillón, Nuevas perspectivas para la regulación coordinada del arbitraje y la jurisdicción civil en la Unión Europea. *Revista de arbitraje comercial y de inversiones*, Madrid, Vol. I, N°. 2, 2008, pp. 495-500.

190. Arrêt de la CJCE C-391/95, du 17 novembre 1998. STJCE C-190/89, de 25 de julio de 1991. Disponible sur : <<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61995CJ0391:ES:PDF>> (consulté le 13.12.2013).

une procédure au fond a déjà été engagée ou peut l'être et même si cette procédure devait se dérouler devant des arbitres »^{191,192}.

Finalement, l'arrêt *West Tankers*¹⁹³ précise les limites du R. 44 sur l'arbitrage, avec trois conséquences primordiales : premièrement, le *contrôle incident* de la validité de l'accord arbitral est compris dans le champ d'application matériel du R. 44 lorsqu'il est saisi devant le tribunal d'un État membre qui va connaître du fond sur la base de l'une des juridictions de compétence judiciaire du règlement ; deuxièmement, sont expressément exclues du champ d'application matériel du R. 44 les « *anti-suit injunctions*¹⁹⁴ » dictées en faveur d'un arbitrage (*infra* IV), dans la mesure où elles sont incompatibles avec l'*espace judiciaire européen*¹⁹⁵ ; et troisièmement, le tribunal devant lequel la demande est engagée sur le fond a la *compétence exclusive* pour se prononcer à titre incident sur la validité et l'applicabilité de l'accord arbitral (numéro 27 de l'arrêt), c'est-à-dire que la question relative à la validité de l'accord arbitral est expressément comprise dans le champ d'application du règlement 44/2001, lorsque celle-ci se présente à titre incident¹⁹⁶.

L'application du R. 44, lorsque la validité de l'accord arbitral est posée à titre incident, a été largement contestée par la doctrine. En termes généraux, on peut affirmer que l'avis *favorable* de considérer ce cas *inclus* dans le champ d'application matériel du règlement a été depuis toujours très majoritaire, aussi bien dans la doctrine continentale, que dans celle anglo-saxonne. La jurisprudence comparée a également assumé depuis longtemps cette interprétation, à tel point qu'elle a donné l'*exequatur* aux décisions dictées à la suite d'une procédure préalable de nullité ou d'inexistence d'accord arbitral, sans même accepter le jeu de la clause d'ordre public à ce stade. En conséquence, l'appréciation faite par le juge de l'État d'origine sur la validité de l'accord arbitral ne peut être corrigée à travers le jeu de l'exception de l'ordre public en siège d'*exequatur* et n'est donc pas une cause permettant de refuser la reconnaissance de la décision¹⁹⁷.

191. M. Gómez Jene, Arbitraje, medidas cautelares y Reglamento Bruselas I. *Diario La Ley*, N° 7601, Sección Tribuna, Editorial LA LEY, 2011, p. 3.

192. « L'arrêt Van Uden a eu une forte répercussion en Espagne car au moment où il a été dicté, se tenait une forte discussion doctrinale sur la possibilité d'adopter des mesures conservatoires dans l'arbitrage, au-delà du cas visé à la Convention de Bruxelles sur les saisies préventives de navires du 10 mai 1952. À tavers cette décision, la doctrine a entendu que même s'il n'y avait dans le système juridique espagnol aucune régulation en la matière, l'adoption de mesures conservatoires pouvait être demandée sur la base de cet article dans un arbitrage international dans les mêmes conditions que dans une procédure judiciaire. Ultérieurement, la question a été réglée à travers l'article 722 de la LEC et en 2003, l'article 11, paragraphe 3 LA ». N. Mallandrich Miret, *Medidas Cautelares y Arbitraje*. Barcelona, Atelier, 2010, p. 173.

193. Arrêt de la CJCE, C-185/07, du 10 février 2009. STJCE, C-185/07, de 10 de febrero de 2009. Aranzadi TJCE\2009\22.

194. « Les « *anti-suit injunctions* » sont des mesures propres aux systèmes juridiques appartenant à la tradition de la *common law*. A travers celles-ci, le juge qui connaît d'un litige ou qui peut en connaître, informe le défendeur que sa juridiction est la plus à même d'adopter une décision correcte au conflit qui se pose entre les parties. Avec cette indication, le tribunal lui suggère de mener à terme la procédure qui aurait été engagée dans un autre État ou, s'il a l'intention de l'engager, de renoncer à celle-ci. Faute de respecter cette « suggestion », la décision contenant l'« injonction » se renforce avec l'avertissement que le non-respect entraîne l'imposition de sanctions qui peuvent être pécuniaires pour outrage au tribunal « contempt of court » ». M. J. Elvira Benayas, ¿Existe alguna posibilidad, por pequeña que sea, de salvar lo nuestro? *Las antisuit injunction* y el Convenio de Bruselas. A propósito de la STJCE de 27 de abril de 2004 (c-159/02). *Revista electrónica de estudios internacionales*, 2005, pp. 1-2.

195. On ne peut pas dire que cette dernière conséquence découlant de l'arrêt *West Tankers* ait causé la moindre surprise dans la doctrine continentale. L'aversion reconnue de la CJUE envers certains mécanismes anglosaxons, extensible également à la figure du *forum non conveniens*, est et était déjà bien connue et éclairait en ce sens la décision rendue. Pour rendre son raisonnement cohérent, la CJUE s'abrite dans une construction propre, comme celle de l'*effet utile*. En vertu de cette doctrine, l'injonction demandée devant les tribunaux anglais est contraire à l'*effet utile* du règlement parce qu'elle empêche « *de remplir les objectifs inhérents aux normes de conflit des organes juridictionnels en matière civile et commerciale et de libre circulation des décisions en la matière* » (numéro 24). M. Gómez Jene, *op. cit.* p. 354.

196. M. Gómez Jene, 2010, *op. cit.* p. 348.

197. M. Gómez Jene, 2010, *op. cit.* p. 349.

Par rapport au texte du R. 44, il faut dire que l'article 73 prévoyait sous un délai maximum de cinq ans à partir de l'entrée en vigueur du texte (1^{er} mars 2002), que la Commission présenterait au Parlement européen, au Conseil et au Comité économique et social un *rapport* sur son application et, le cas échéant, une série de propositions destinées à adapter le règlement ; pour répondre à ce mandat, le dit *Heidelberg Report*¹⁹⁸ (ci-après *Report*) a été publié en septembre 2007.

Cette étude faisait, entre autres, des propositions concrètes sur l'inclusion de l'arbitrage dans le champ d'application matériel du texte communautaire¹⁹⁹ et elle s'est donc érigée en référence importante pour l'arbitrage. Elle a eu la vertu de : (i) mettre en évidence les carences du système judiciaire civil communautaire par rapport à l'arbitrage ; (ii) faire pour la première fois une série de propositions de modification des dispositifs prévus par le règlement 44/2001 pour réguler certaines questions connexes à celui-ci ; et, probablement sa principale vertu, (iii) proposer l'adoption d'un nouvel instrument communautaire inspiré sur les règlements de *deuxième génération* pour réguler à titre principal la reconnaissance et l'exécution de sentences arbitrales *intracommunautaires*²⁰⁰.

A partir de ce point de départ, le *Report* plaide, de façon générale, pour la *suppression* de l'exception prévue dans l'article 1.2, sous d), du R. 44 relatif à l'arbitrage. Il repère ensuite quatre points controversés sur lesquels il convient d'envisager une nouvelle régulation : a) la reconnaissance de l'accord arbitral ; b) les questions connexes à l'arbitrage telles que celles relatives à la désignation des arbitres, au soutien judiciaire pour la précision des preuves et des décisions des tribunaux sur les coûts de l'arbitrage ; c) la question relative à la reconnaissance et à l'exécution, et en particulier, la question relative à la reconnaissance de la décision de justice dictée après avoir déclaré l'invalidité de l'accord arbitral ; et d) les questions relatives aux conflits entre les sentences arbitrales et les décisions de justice en matière d'arbitrage²⁰¹.

La Commission européenne a présenté en 2010 une nouvelle proposition de règlement ayant également comme objectif important d'améliorer la coordination entre l'arbitrage et les procédures judiciaires. Pour ce faire, même si l'arbitrage était toujours exclu du champ d'application du règlement, on envisageait d'introduire dans la régulation de la litispendance une règle spéciale visant à limiter la possibilité de faire obstacle au développement de l'arbitrage et le risque de résolutions inconciliables découlant de procédures parallèles dans les cas où le siège (prévu) de l'arbitrage se trouverait dans un État membre. A cette fin, la règle comprise dans la proposition obligeait le tribunal devant lequel l'action avait été engagée à suspendre la procédure et, le cas échéant, à s'abstenir ultérieurement dans le cas où sa compétence aurait été contestée devant un tribunal arbitral ou une procédure judiciaire relative à l'arbitrage aurait été intentée dans l'État membre du siège de l'arbitrage²⁰².

Cependant, le texte finalement adopté, le règlement (UE) 1215/2012 du Conseil du 12 décembre 2012 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale²⁰³, qui abrogera le R. 44, ne comprend aucune référence à la coordination entre l'arbitrage et les procédures judiciaires dans ses normes sur la litispendance et la connexité. Le règlement

198. *Study JLS/C4/2005/03* présenté par les professeurs B. Hess / T. Pfeiffer / P. Schlosser. Disponible sur : <http://ec.europa.eu/civiljustice/news/docs/study_application_brussels_1_en.pdf> (consulté le 8.11.2013).

199. Les solutions apportées dans le *Report* écartaient dans un premier temps d'inclure l'arbitrage dans le champ d'application matériel du règlement et elles insistaient sur le fait que les initiatives proposées ne devaient pas porter atteinte à l'application de la Convention de New York de 1958, mais au contraire soutenir en articulant les points de contact entre les deux réglementations. Dans les rapports nationaux de l'Angleterre, la France, l'Allemagne, l'Italie et la Hollande versés au *Report*, cet avis est cautionné (numéros 110-114). Mais cela n'empêche pas que le *Report* comprenne une série de propositions précises dans le but d'améliorer les questions problématiques, les omissions ou les mises à jour de la jurisprudence du R. 44.

200. M. Gómez Jene, 2010, *op. cit.* p. 341.

201. M. Gómez Jene, 2010, *op. cit.* p. 343.

202. P. A. De Miguel Asensio, *op. cit.*, note 77, p. 18-19.

203. JO L 351, du 20.12.2012

1215/2012, qui sera applicable aux actions judiciaires exercées à partir du 10 janvier 2015, mentionne l'arbitrage dans son préambule, en particulier, dans le 12^e considérant, où il est confirmé que le règlement ne s'applique pas à l'arbitrage (article 1.2, sous d).

Par ailleurs, ce 12^e considérant établit clairement que le règlement n'affecte pas la possibilité pour les tribunaux des États membres, lorsqu'ils sont saisis d'une demande faisant l'objet d'un accord d'arbitrage entre les parties, de se déclarer incompétents ou d'examiner la validité et l'efficacité de cette convention arbitrale conformément à leur législation nationale. De même, le préambule souligne que le régime de reconnaissance et d'exécution n'est pas applicable aux décisions sur l'efficacité des conventions arbitrales. Par conséquent, la contribution principale de ce règlement qui élimine l'*exequatur* n'a pas de validité sur les sentences arbitrales et, donc, celles-ci continueront d'être régies par les dispositions de la Convention de New York pour la reconnaissance et l'exécution de sentences arbitrales étrangères.

Par ailleurs, si une juridiction d'un État membre, dans le cadre de l'exercice de sa compétence en vertu du règlement ou du droit national, déclare la nullité de plein droit, l'inefficacité ou l'inapplicabilité d'une convention d'arbitrage, cela n'empêche pas la reconnaissance, ni, le cas échéant, la déclaration de pouvoir exécuter la décision sur le fond de l'affaire, conformément au règlement.

5.3. Systèmes étatiques de France et d'Espagne sur l'arbitrage

Les systèmes étatiques de France et d'Espagne sur l'arbitrage établissent respectivement une série de spécificités dont les caractéristiques principales sont abordées dans ce chapitre. Dans tous les cas, il est nécessaire de reconnaître que chacune des deux législations est subordonnée à des traditions dans la culture de l'arbitrage. Dans ce sens, on entrevoit, dans la législation française, la position de la France comme centre traditionnel de l'arbitrage international, ce qui produit une distinction entre l'arbitrage interne et l'arbitrage international, alors qu'en Espagne cette différence est à peine perceptible.

En Espagne, la loi 11/2011 du 20 mai 2011 réformant la loi 60/2003 du 23 décembre sur l'arbitrage et la régulation de l'arbitrage institutionnel de l'Administration générale de l'État²⁰⁴ (ci-après la LA) est entrée en vigueur le 10 juin 2011. Elle visait, comme l'indique son préambule, dans le cadre du projet de modernisation de l'administration de la justice, qui comprenait également l'adoption de la loi sur la médiation dans les affaires civiles et commerciales²⁰⁵, à modifier quelques aspects de la loi 60/2003, qui en pratique s'est avérée améliorable, et à contribuer à encourager le recours aux moyens alternatifs de résolution de conflits et, en particulier, à l'arbitrage. Dans ce sens, les arrêts du Tribunal constitutionnel 43/1988 et 62/1991 lui ont reconnu la considération d'« équivalent juridictionnel ».

En effet, il faut reconnaître que la loi sur l'arbitrage du 23 décembre 2003²⁰⁶, représente une avancée qualitative et quantitative d'envergure dans la régulation de cette institution et elle pose le nouveau cadre de l'arbitrage interne et international, prenant en tant que référence la loi type de l'UNCITRAL sur l'arbitrage commercial. Ses réussites comprennent la formulation unique de l'arbitrage, la reconnaissance de l'arbitrage international, l'augmentation de la disponibilité arbitrale, ses règles sur les notifications, les communications et les délais, le soutien judiciaire à l'arbitrage ou son anti-formalisme.

204. Ley 11/2011, de 20 de mayo, de reforma de la Ley 60/2003, de 23 de diciembre, de Arbitraje y de regulación del arbitraje institucional en la Administración General del Estado. BOE núm. 121, de 21 de mayo. La nouvelle LA a également introduit quelques modifications dans les lois de procédure civile, *Leyes de Enjuiciamiento Civil*, tant dans celle de 1881 que dans celle de 2000, tout comme dans la loi des procédures collectives de 2003, *Ley Concursal*, et elle a été envisagée en concordance avec la modification de la loi générale sur le pouvoir judiciaire de 1985, *Ley General del Poder Judicial*, (*Ley Orgánica 5/2011, de 20 de mayo*).

205. Ley 5/2012, de 6 de julio, de mediación en asuntos civiles y mercantiles. BOE núm. 162, de 7 de julio.

206. Ley 60/2003, de 23 diciembre, de Arbitraje. BOE núm. 309, de 26 de diciembre.

Quant à l'aspect quantitatif, les données du Conseil général du pouvoir judiciaire montrent une augmentation significative du nombre d'arbitrages qui ont lieu en Espagne au cours de ces dernières années, bien que ces chiffres soient très éloignés du nombre d'affaires engagées dans la juridiction civile.

Les principales caractéristiques de la loi 60/2003 peuvent être énumérées comme suit²⁰⁷ :

- a) La prééminence de la volonté des parties et la flexibilité. En général, la volonté des parties préside toute question de procédure, y compris l'arbitrage institutionnel, et la limite est imposée par les principes d'égalité, d'audience et de contradiction.
- b) Son caractère anti-formaliste. La formalité est laissée de côté pour ouvrir la voie au principe d'autonomie de la volonté des parties. On peut le voir à travers la régulation de la convention arbitrale et de la sentence arbitrale, l'autorisation de la convention par référence, mais aussi par le fait que la sentence arbitrale ne soit pas soumise à l'authentification notariale.
- c) Le système moniste. Un seul régime est conçu tant pour l'arbitrage interne que pour l'arbitrage international sans presque aucune distinction entre l'un et l'autre car il y a peu de dispositions dans la loi qui s'appliquent spécifiquement à l'arbitrage international.
- d) L'association d'aspects favorables des législations arbitrales précédentes. Le législateur, sans oublier les avancées obtenues à travers la loi précédente loi 36 de 1988, vise à dépasser les lacunes, les imperfections ou la déficience que la pratique, la jurisprudence et la doctrine ont mises en évidence par rapport à cette loi.
- e) La modernisation et l'avant-gardisme. Pour la première fois, une loi espagnole parle de l'utilisation de moyens informatiques dans les procédures de résolution de litiges pour toutes les questions pour lesquelles il est possible d'adapter les nouvelles technologies.
- f) L'intervention minimale des organes judiciaires. Le législateur précise clairement la vie autonome de l'arbitrage et le cadre de collaboration des organes étatiques est réduit au minimum indispensable.
- g) La primauté de l'arbitrage de droit sur celui de l'équité. Il ressort de la loi qu'il n'y a recours à l'arbitrage d'équité que lorsque les parties l'ont expressément accordé ; si rien n'a été convenu à ce sujet, le litige sera résolu conformément au droit, ce qui représente une inversion claire de la règle contenue dans la loi précédente de 1988.
- h) La puissance de l'arbitrage institutionnel. Les organismes auxquels l'administration de l'arbitrage peut être confiée y sont énumérés (article 14) et le long du texte, il y a de nombreuses références qui font allusion à l'arbitrage institutionnalisé.
- i) L'amélioration de la régulation du principe *kompetenz-Kompetenz*. Ceci se traduit par la compétence des arbitres pour décider de leurs propres facultés ou de la primauté des arbitres pour juger de la validité de la convention. Cela va de pair avec l'autonomie de la convention arbitrale qui donne le caractère séparé de celui-ci par rapport au contrat principal.
- j) L'établissement de l'action de nullité en tant que système pour contester la sentence arbitrale.

207. I. G. Cervantes Bravo, *Comentarios a la ley de arbitraje española (ley 60/2003, 23 de diciembre)*. Bogota, Universitas. N° 115, 2008, p. 21-24.

En ce qui concerne les réformes²⁰⁸ introduites par la loi 11/2011, il faut souligner que plusieurs aspects ont été modifiés : le soutien et le contrôle judiciaire de l'arbitrage et la pluralité des fors compétents ; la convention doctrinale ; l'arbitrage institutionnel ; la capacité, les incompatibilités et la responsabilité des arbitres ; la procédure arbitrale ; la procédure de nullité de la sentence arbitrale ; et finalement, le système novateur de régulation des controverses juridiques dans l'Administration générale de l'État et ses organismes publics²⁰⁹.

Jusqu'à présent, les fonctions de soutien judiciaire de l'arbitrage étaient confiées aux tribunaux de première instance et aux tribunaux de commerce, en fonction de la matière sur laquelle porte l'arbitrage. Avec la réforme de la LA et de la loi organique du pouvoir judiciaire, la compétence des tribunaux de commerce est complètement supprimée et ceux-ci sont donc déchargés des questions qui ne sont pas strictement commerciales, probablement dans l'intention d'éviter l'engorgement de ces tribunaux et de favoriser l'uniformité du critère qui peut résulter des tribunaux supérieurs de justice, étant entendu qu'au niveau international cela sera fortement apprécié.

La désignation et la révocation judiciaire des arbitres et la déclaration de nullité de la sentence arbitrale et de l'exequatur des sentences arbitrales étrangères sont ainsi attribuées à la chambre civile et pénale (entendue comme chambre civile) du tribunal supérieur de justice, ou *Tribunal Superior de Justicia*, de la région autonome où l'arbitrage a lieu, tout comme leurs cas successifs. Les tribunaux de première instance poursuivent leurs fonctions de soutien.

Les modifications de la convention arbitrale affectent l'article 11 qui intègre un nouveau paragraphe dans son point 1 et, de plus, un article 11 bis et un article 11 ter. Ceux-ci introduisent les modifications suivantes : un délai est fixé pour proposer la déclinatoire, celle-ci doit intervenir dans les dix premiers jours accordés pour contester la demande, dans les allégations formulées conformément à la procédure ordinaire, en vertu de l'article 64.1 de la loi de procédure civile de 2000, ou dans les dix premiers jours suivant la citation à l'audience, pour les procédures orales. Par conséquent, une spécialité est établie par rapport au régime général, visée également à l'article 64.1 de la loi de procédure civile de 2000, pour les procédures orales « *dans les cinq premiers jours suivant la citation à l'audience* ».

Par ailleurs, la convention arbitrale statutaire est instituée pour résoudre les doutes existants en matière d'arbitrage statutaire dans les sociétés de capital et reconnaître l'arbitrabilité des conflits qui surgissent au sein de celles-ci. L'introduction de l'accord arbitral dans les statuts sociaux est subordonnée au vote favorable d'au moins deux tiers des votes représentant les actions ou les participations qui composent le capital social. Il est établi que pour soumettre à arbitrage la contestation des accords sociétaires, l'administration et la désignation des arbitres doit être faite par une institution arbitrale. La déclaration de nullité, à travers une sentence arbitrale, des accords sociétaires qui peuvent être enregistrés doivent être inscrits auprès du registre du commerce. Un extrait doit être publié dans le journal officiel du registre du commerce.

Nous devons également indiquer que la rédaction de l'article 11 bis est malencontreuse en ce sens qu'il n'est pas nécessaire que le paragraphe 3 mentionne que la contestation des accords peut être soumise à arbitrage. Si l'on exclut que le but était de circonscrire l'arbitrage statutaire à la contestation des accords sociaux, il semble que la prévision se limite à déterminer que dès lors qu'il s'agit de contester des

208. Il y a eu quelques voix doctrinales qui ont considéré que le terme « réforme » était excessif dans le titre de la loi 11/2011, argumentant que cette loi n'a pas introduit d'amélioration substantielle pour promouvoir l'utilisation de l'arbitrage en Espagne. Elles préfèrent l'appeler « loi de modification » d'aspects ponctuels du système d'arbitrage espagnol.

209. J. F. Merino Merchán, *Comentarios a la Ley 11/2011 de 20 de mayo de reforma de la Ley 60/2003, de 23 de diciembre, de arbitraje*. Noticias Jurídicas, 2011. Disponible sur : <<http://noticias.juridicas.com/articulos/45-Derecho%20Civil/201107-21366975212535.html>> (consulté le 19.11.2013).

accords sociaux, la résolution du différend doit être nécessairement soumise à « *une institution arbitrale* », excluant donc dans ces cas, la possibilité d'un arbitrage *ad hoc*²¹⁰.

Sur l'arbitrage institutionnel, il convient d'indiquer qu'un nouveau point a été ajouté à l'article 14 de la LA, le point 3. Il confie aux institutions arbitrales de veiller au respect des conditions de capacité des arbitres et à la transparence lors de leur désignation, tout comme à leur indépendance. En réalité, le nouveau paragraphe constitue une déclaration de principes dans la mesure où il est dépourvu de sanction juridique (sans préjudice des dispositions de l'article 21 de la LA sur la responsabilité des arbitres et des institutions arbitrales). Il semble évident que le législateur souhaite faire ressortir une tâche que les institutions arbitrales réalisent déjà, en instituant peut-être un système de sélection des arbitres plus rigoureux pour veiller à ce que les candidats qui souhaitent être désignés comme arbitres remplissent une série d'exigences d'aptitude spécifiques²¹¹.

Quant à la capacité, aux incompatibilités et à la responsabilité des arbitres, les réformes sont exposées ci-dessous. L'article 15.1 de la LA 2003 est modifié dans le sens où, sauf accord contraire des parties, dans le cadre des arbitrages ne statuant pas en équité, lorsque l'arbitrage doit être mené par un seul arbitre, la condition de juriste est exigée pour l'arbitre. Lorsque trois arbitres ou plus participent à l'arbitrage, il est exigé qu'au moins l'un des trois ait la condition de juriste. On assiste ainsi à une incompatibilité manifeste et expresse entre arbitre et médiateur dans le même conflit, sauf en cas d'accord contraire des parties (nouvelle rédaction de l'article 17.4). Eu égard à la responsabilité de l'arbitre, un nouvel paragraphe a été ajouté au point 1, selon lequel les arbitres ou les institutions arbitrales sont obligés de souscrire une assurance de responsabilité civile ou une garantie équivalente, conformément au montant établi réglementairement. Sont exclus de cette règle les systèmes arbitraux dépendant des administrations publiques²¹².

La sentence arbitrale fait l'objet de trois modifications. En premier lieu, il est établi que « *sauf accord contraire des parties, l'expiration du délai sans qu'une sentence arbitrale n'ait été dictée n'affecte ni l'efficacité de la convention arbitrale, ni la validité de la sentence dictée, sans préjudice de la responsabilité à laquelle les arbitres aient à faire face* ». À travers cette disposition, il est mis un terme à la discussion de savoir si la sentence arbitrale dictée hors délai pouvait être contestée ou non à travers une action en nullité. Il est clair qu'à partir de l'entrée en vigueur de la réforme, la sentence arbitrale ne pourra plus être contestée pour ce motif, sauf accord contraire des parties.

Deuxièmement, l'article 37.3 de la LA est modifié en ce sens que les arbitres « *peuvent faire état d'avoir voté pour ou contre* » alors que dans la rédaction précédente il était dit que les arbitres « *peuvent exprimer leur avis divergent* ». Certes, dans ce point particulier, la portée de la réforme reste à déterminer car pour l'instant on ne sait pas si la possibilité d'inclure des votes particuliers dans les sentences arbitrales a été supprimée ou s'il s'agit simplement d'une modification de la rédaction légale, ce qui n'aurait pas grande importance²¹³.

210. M. E. Pérez-Pujazón Millán, E. Trigo Sierra, *La reforma de la Ley 60/2003, de 23 de diciembre, de Arbitraje*. *Actualidad Jurídica Uría Menéndez*, n° 30, 2011, p. 91. Disponible sur : <<http://www.uria.com/documentos/publicaciones/3229/documento/art11.pdf?id=3377>> (consulté le 18.11.2013).

211. R. Hinojosa Segovia, *La Nueva Ley de Arbitraje*, 2011, p. 20. Disponible sur : <http://www.cuatrecasas.com/media_repository/docs/esp/la_nueva_ley_de_arbitraje_739.pdf> (consulté le 18.11.2013).

212. « Il semblerait que les institutions, et les arbitres, ne devraient pas s'inquiéter en matière de responsabilité civile car ils devront tous souscrire une assurance de responsabilité civile obligatoire. Dans le cas des arbitres, ceux-ci pourraient être couverts par une police générale souscrite par l'institution. Il s'agit d'une erreur car tout expert en la matière sait qu'arbitrer est se prononcer en âme et conscience et que la plupart des arbitrages autour du monde sont basés sur l'absence de responsabilité civile, à l'exception des actes délibérés et prouvés, principalement de malversation ou de prévarication. Quoi qu'il en soit, tous les règlements institutionnels comprennent un paragraphe d'exclusion de la responsabilité civile. Ils peuvent désormais faire sauter ce paragraphe car l'inclure dans un règlement serait écrire pour écrire ». *Arbitraje y Mediación (ARYME)*. Disponible sur : <<http://aryme.com/actualidad-adr/803/ley-de-arbitraje-de-espana-11-2011-de-reforma-arbitraje#ref/b/c/es/m:0>> (consulté le 21.11.2013).

213. M. E. Pérez-Pujazón Millán, E. Trigo Sierra, 2011, *op. cit.* p. 93.

Troisièmement, l'article 37.4 de la LA exige désormais que la sentence arbitrale soit toujours motivée, sauf s'il s'agit d'une sentence prononcée dans les termes convenus entre les parties, conformément à l'article 36 de cette même loi. Dans ce cas, s'il s'agit d'une sentence arbitrale qui n'est pas issue d'un accord entre les parties, la réforme consiste à supprimer la possibilité que celles-ci conviennent l'absence de motivation de la sentence.

Le renvoi général qui était fait à la procédure orale pour les formalités de l'action en nullité de la sentence arbitrale est désormais remplacé par une régulation plus précise de la procédure établie dans l'article 399 de la Loi de procédure civile. La demande doit être présentée avec les documents justificatifs, la convention arbitrale et la proposition de mesures correspondantes. Le secrétaire-greffier notifie la demande qui doit être contestée sous un délai de 20 jours, accompagnée des documents justificatifs de la contestation et des éléments de preuve dont le défendeur veut se prévaloir. Cet écrit et ses documents sont notifiés au demandeur afin qu'il puisse présenter des documents supplémentaires ou proposer la mesure correspondante²¹⁴.

Comme il ressort du propre titre de la loi 11/2011 du 20 mai, le législateur mise sur l'encouragement des systèmes de résolution de conflits alternatifs au procès juridictionnel pour résoudre les différends dans lesquels les administrations publiques sont impliquées. Ainsi, la LA contient une seule disposition supplémentaire pour réguler les différends « importants » survenus entre l'Administration générale de l'État et ses organismes publics, lesquels doivent être résolus sans pouvoir avoir recours à la voie administrative ou juridictionnelle, tout comme les différends survenus entre les sociétés commerciales étatiques et les fondations du secteur public étatique avec leur Ministère de tutelle, la Direction générale du patrimoine ou les organisations ou organismes publics détenant tout leur capital social ou leurs fonds. Est défini comme un différend important, le différend pouvant générer un nombre élevé de réclamations d'un montant économique d'au moins 300 000 euros ou qui, de l'avis de l'une des parties, est essentiel pour l'intérêt public.

Cette régulation est justifiée, selon le préambule, dans la mesure où « *la nature incontestable juridique et publique des relations d'organisation au sein de l'Administration rend indispensable une procédure ordinaire de résolution des conflits comme celle qui est ici configurée, au-delà des solutions purement partielles comme celles proposées par une certaine ligne jurisprudentielle qui a refusé aux organismes autonomes la légitimité de contester les actes de l'administration mère ; cette ligne trouve désormais une confirmation légale dans l'article 20, sous c) de la loi 29/1998 du 13 juillet 1998, régulant la juridiction contentieuse-administrative* ».

Enfin, pour terminer la présente analyse de la loi 11/2011, il faut dire qu'il est surprenant qu'après l'introduction de réformes qui affectent les procédures en cours (c'est le cas par exemple des réformes introduites par rapport aux formalités de l'action en nullité), la cinquième disposition finale solde les questions relatives à l'entrée en vigueur de la norme par la phrase succincte « *la présente loi entrera en vigueur 20 jours après sa publication dans le journal officiel de l'État* », sans que rien ne soit expressément prévu pour ces procédures en cours, ce qui sans doute causera quelques problèmes d'interprétation qui devront être résolus conformément à la règle générale de non-rétroactivité établie dans l'article 2.3 du code civil²¹⁵.

Quant à la législation française sur l'arbitrage, il faut dire qu'après 30 ans de fonctionnement²¹⁶, la France a estimé qu'il était nécessaire de réformer les textes législatifs réglementant cette procédure. Ce qu'elle a effectivement fait avec un objectif double : d'une part, consolider une partie de la jurispru-

214. « Nous considérons que la modification n'est pas tout à fait judicieuse car bien que l'action en nullité soit régulée comme un procès, elle est à vrai dire articulée comme un recours de nature *sui generis* et, pour cette raison, il faudrait considérer que la sentence arbitrale ne devient définitive qu'après écoulement du délai pour demander la nullité ou de ladite contestation, produisant ainsi l'effet de chose jugée ». R. Hinojosa Segovia, 2011, *op. cit.* p. 23.

215. M. E. Pérez-Pujazón Millán, E. Trigo Sierra, 2011, *op. cit.* p. 95

216. Décret n° 81-500 du 12 mai 1981 instituant les dispositions des livres III et IV du nouveau code de procédure civile (les dispositions particulières à certaines matières et l'arbitrage), Journal officiel de la République française du 14 mai 1981.

ence et compléter les textes précédents pour améliorer leur efficacité, et, d'autre part, intégrer dans ceux-ci une série de dispositions s'inspirant sur certains systèmes juridiques étrangers, dont l'utilité a été démontrée par la pratique. Cette nouvelle réforme met aussi à jour les formes de notification de par l'utilisation des nouvelles technologies.

Ainsi, le décret n° 2011-48 du 13 janvier 2011 portant réforme de l'arbitrage a été promulgué en 2011. Il a introduit ou modifié des dispositions du code de procédure civile et du code de procédure civile abrogé²¹⁷ et il est entré en vigueur en date du 1^{er} mai 2011.

Premièrement, la division claire et spécifique entre arbitrage interne et international attire, sans aucun doute, l'attention (Titre 1er : L'arbitrage interne et Titre II : L'arbitrage international, au sein du Livre IV sur l'arbitrage). Objectivement il s'agit d'un modèle en désuétude qu'aucun autre État n'a utilisé ces dernières années pour moderniser la législation arbitrale²¹⁸. Ceci est dû au fait que la France, comme tout le monde le sait, est le siège de la Cour d'arbitrage de la Chambre de commerce internationale (ICC), l'un des centres les plus renommés en matière d'arbitrage international depuis sa constitution après la Première Guerre mondiale, et au fait que les clauses d'arbitrage ICC sont utilisées de façon généralisée dans les contrats internationaux. En conséquence, les changements de la loi d'arbitrage française intéressent directement les parties impliquées dans le commerce transfrontalier.

La réforme de 2011 a permis de codifier le principe bien établi de l'autonomie de la convention d'arbitrage. Conformément à l'article 1447 du nouveau code de procédure civile (ci-après, le NCPC), une convention d'arbitrage est indépendante du contrat auquel elle se rapporte et la nullité de celui-ci n'implique en aucun cas l'inefficacité de la clause compromissoire qu'il contient.

Dans l'arbitrage interne, sous peine de nullité, la convention d'arbitrage doit être écrite selon l'article 1443, tandis que dans l'arbitrage international, la convention d'arbitrage n'est soumise à aucune condition de forme, tel que l'établit l'article 1507. Ainsi, par exemple, la nouvelle loi reconnaît les conventions d'arbitrage verbales, alors que dans la Convention de New York, celle-ci ne s'applique qu'aux conventions d'arbitrage par écrit.

Quant à la confidentialité, bien que la nouvelle loi prévoit expressément la confidentialité de l'arbitrage national, rien n'est prévu pour l'arbitrage international. Par conséquent, à la lumière des appels de plus en plus nombreux pour une plus grande transparence, notamment en ce qui concerne l'arbitrage d'investissement, les parties qui souhaitent préserver la confidentialité des procédures d'arbitrage doivent expressément prévoir la confidentialité dans la convention d'arbitrage. Ceci s'applique également à l'arbitrage ICC, dont les règles n'imposent aux parties aucune obligation spécifique de confidentialité en matière de procédure d'arbitrage²¹⁹.

217. Code de procédure civile et Loi de procédure civile, dont les réformes en la matière remontent au décret du 14 mai 1980, qui avait réformé le droit français sur l'arbitrage interne, et au décret n° 81-500 du 12 mai 1981 instituant les dispositions des livres III et IV du nouveau code de procédure civile (les dispositions particulières à certaines matières et l'arbitrage). Ainsi, la rénovation de la loi de procédure française, qui avait commencé en 1971, était presque complétée, donnant naissance de façon successive aux deux premiers livres du nouveau code de procédure civile : le livre 1er, sur les dispositions communes à toutes les juridictions, et le livre II, sur les dispositions particulières à chaque juridiction. Il restait encore à adopter, en effet, le dernier livre, le livre V, sur les voies d'exécution, qui a été profondément modifié par la loi n° 91-650 du 9 juillet 1991. J. A. Cremades Sanz-Pastor, *Cuatro lustros de ley francesa de arbitraje comercial internacional*. vLex España. Disponible sur : <<http://app.vlex.com/#/vid/cuatro-lustros-francesaarbitraje-internacional-245721>> (consulté le 29.12.2013).

218. La loi française est antérieure à la loi type sur l'arbitrage du commerce international adoptée par la Commission des Nations Unies pour le Droit commercial International le 21 juin 1985. Si elle avait été postérieure, le législateur français aurait très probablement suivi les lignes directrices de la loi type en raison de sa volonté d'adapter au maximum le droit de l'arbitrage français aux exigences de la communauté internationale, *ibid.*

219. A. Atallah, S. Wade, A. Tetley, M. Taok, *France Revises Arbitration Law*. ReedSmith, 2011. Disponible sur : <<http://www.reedsmith.com/France-Revises-Arbitration-Law-05-25-2011/>> (consulté le 29.11.2013).

La réforme détermine la portée de la faculté des tribunaux étatiques français à intervenir dans la procédure d'arbitrage. Tant que le tribunal arbitral n'a pas été constitué, la nouvelle loi permet aux parties de saisir les tribunaux français pour les mesures d'instruction ou les mesures provisoires ou conservatoires (article 1449 du NCPC), mais également pour accélérer le processus de désignation des arbitres, dans le cas où les parties ne s'accordent pas sur le choix des arbitres, sur la base d'un examen *prima facie* de la convention d'arbitrage. Pour ce faire, la figure du « juge d'appui » est créée, dont les fonctions reviennent au Président du Tribunal de grande instance de Paris qui n'adopte lesdites mesure qu'en cas d'urgence, condition déclarée par la jurisprudence. Après la constitution du tribunal arbitral, les articles 1467 et 1468 du NCPC donnent au tribunal arbitral la faculté d'ordonner de telles mesures et d'imposer des sanctions, cette faculté n'étant pas envisagée par la législation espagnole pour le tribunal arbitral.

Il convient de signaler que la nouvelle loi, en harmonie avec la jurisprudence existante, donne au juge d'appui une juridiction universelle pour fournir assistance en appui d'une procédure arbitrale. Conformément à l'article 1505 du NCPC, ce juge n'est pas uniquement compétent lorsque l'arbitrage se déroule en France, lorsque les parties sont convenues de soumettre l'arbitrage à la loi de procédure française ou lorsque les parties ont expressément désigné les tribunaux français, mais également lorsque la procédure d'arbitrage expose à un risque de déni de justice. La nouvelle loi habilite la cour française à agir si l'arbitrage garde une « relation avec la France » et donne aux juges français une juridiction universelle inconditionnelle pour garantir l'efficacité des conventions internationales d'arbitrage.

La signature de la sentence arbitrale est particulière en ce sens qu'à défaut d'une décision à la majorité, le président du tribunal arbitral peut agir seul et signer la sentence arbitrale. Dans ce cas, si les autres arbitres refusent de signer, le président du tribunal en fait mention dans la sentence et celle-ci produit le même effet que si elle avait été signée par tous les arbitres à la majorité des voix.

Dans la nouvelle réforme, le principe d'*estoppel* est codifié, en harmonie avec la jurisprudence existante, empêchant ainsi une partie qui s'abstient d'invoquer en temps utile une irrégularité dans la procédure arbitrale, en connaissance de cause et sans motif légitime, de se prévaloir de celle-ci (article 1466 du NCPC). Ce principe est expressément prévu dans de nombreuses normes d'arbitrage, y compris dans l'article 33 du Règlement de la CCI.

La nouvelle réforme d'arbitrage permet également aux parties, à tout moment et par convention expresse, de renoncer à leur droit de recours en annulation de la sentence²²⁰, inversant ainsi la régulation de 1981 qui permettait aux parties de faire appel de la sentence sauf convention expresse contraire. Cette exemption n'est pas rare et elle peut servir à accélérer le processus d'exécution. Le fait de renoncer n'affecte pas le droit des parties à faire appel de l'ordonnance d'exequatur, à laquelle il n'est jamais possible de renoncer. Pour cette raison, les bénéfices de renoncer à la procédure d'annulation sont limités lorsque l'on demande l'exécution d'une sentence arbitrale en France car les deux procédures, celle visant à annuler une sentence et celle visant à faire appel d'une ordonnance d'exequatur, sont basées sur des motifs identiques, énumérés à l'article 1520 du NCPC²²¹.

A propos de cette annulation de la sentence, il faut signaler que dans la nouvelle réforme, il y a une inversion par rapport à la régulation précédente. En effet, l'article 1526 du NCPC affirme que ni le recours en annulation formé contre la sentence, ni l'appel de l'ordonnance ayant accordé l'exequatur ne doivent suspendre l'exécution d'une sentence, comme c'est le cas dans la législation espagnole. En d'autres termes, une sentence arbitrale approuvée avec une ordonnance d'exequatur est exécutoire de plein droit en France, indépendamment de la procédure d'annulation ou de tout appel contre l'ordonnance d'exécution. La seule exception à ce nouveau principe est de permettre au juge de suspendre l'exécution ou

220. Conformément à l'article 3 du décret n° 2011-48 du 13 janvier 2011, il n'est possible de renoncer au recours en annulation que lorsque le tribunal arbitral a été constitué le 1^{er} mai 2011.

221. A. Atallah, S. Wade, A. Tetley, M. Taok, 2011, *op. cit.*

d'établir des conditions pour l'exécution de la sentence si l'exécution lèse gravement les droits de l'une des parties. Cette disposition s'applique uniquement aux sentences arbitrales rendues après le 1^{er} mai 2011.

Les cinq motifs pour annuler une sentence arbitrale ou faire appel d'une ordonnance d'exécution ont été reformulés sans que cela n'ait introduit de modification substantielle par rapport à la régulation précédente. L'article 1520 du NCPC énumère les motifs suivants :

- 1° Le tribunal arbitral s'est déclaré à tort compétent ou incompétent ou
- 2° Le tribunal arbitral a été irrégulièrement constitué ou
- 3° Le tribunal arbitral a statué sans se conformer à la mission qui lui avait été confiée ou
- 4° Le principe de la contradiction n'a pas été respecté ou
- 5° La reconnaissance ou l'exécution de la sentence est contraire à l'ordre public international.

Enfin, il faut dire que la nouvelle réforme donne lieu à des conditions formelles plus souples pour l'exécution de la sentence arbitrale dans la mesure où celle-ci n'est plus exigée dans une demande d'ordonnance d'exécution ou *exequatúr*. La traduction de la sentence arbitrale en français n'est pas forcément requise, même si la traduction par un traducteur agréé européen peut être nécessaire afin d'améliorer la reconnaissance de l'ordonnance d'exécution au niveau européen.

5.4 Les commissions arbitrales de transport

Depuis la première moitié du XIXe siècle, avec l'intervention de l'État dans l'organisation du premier transport ferroviaire, l'État règle par la loi tout le secteur du transport en raison de son intérêt particulier pour le développement de l'activité économique²²².

L'une des institutions les plus traditionnelles, ancrée dans le transport terrestre et dans le contexte de cette ingérence de l'État, est représentée par les commissions d'arbitrage du transport ou *Juntas Arbitrales de Transporte* (ci-après, les JAT de par leur sigle en espagnol). Elles ont été créées par la loi 16/1987 sur l'aménagement des transports terrestres²²³ et elles représentent une version actualisée des commissions dites « *Juntas de Detasas* » de 1932²²⁴.

En effet, la LOTT, source normative fondamentale de l'aménagement administratif des transports terrestres et des activités auxiliaires et complémentaires, a créé les commissions d'arbitrage du transport. Son article 37.1 les qualifie d'« *instrument de protection et de défense des parties intervenant dans le transport* ». Il leur attribue, en tant qu'activité typique et principale, une fonction arbitrale dans le cadre des « *différends de nature commerciale survenus par rapport à l'exécution des contrats de transport terrestre* ». Depuis 1987, la rédaction des articles 37 et 38 régulant les JAT a évolué au fil des différentes modifications législatives²²⁵, pour arriver de nos jours à la récente promulgation de la loi 9/2013 du 4 juillet

222. S. Rodríguez Sánchez, *Las Juntas Arbitrales del Transporte: constitución y funciones (en especial, como «depositarias» de las mercancías)*. Valencia, Tirant lo Blanch, 2005, p. 32.

223. Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT). BOE núm. 182, de 31 de julio.

224. Ley de 18 de julio de 1932. Gaceta núm. 203, de 21 de julio.

225. En particulier, nouvelle rédaction des articles 37 et 38 par la loi 13/1996 du 30 décembre 1996 sur les mesures fiscales, administratives et d'ordre social, Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (BOE núm. 315, de 31 de diciembre) régulant les aspects de base de cette institution ; l'article 38.1, troisième paragraphe, et l'article 38.2 de nouveau modifiés par la loi 29/2003 du 8 octobre sur l'amélioration des conditions de compétence et de sécurité dans le marché du transport routier, Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera (BOE, núm. 242, de 9 de octubre).

2013²²⁶, dont le préambule indique que « *la capacité d'action des commissions d'arbitrage du transport est renforcée* ». Enfin, dans ce parcours normatif, il faut mentionner le décret royal 1211/1990 du 28 septembre 1990 adoptant le règlement d'aménagement des transports terrestres²²⁷ et l'ordonnance du 30 mars 2001 énonçant les normes pour la réalisation par les commissions d'arbitrage du transport des fonctions de dépôt et de cession des marchandises^{228,229}.

Les JAT se constituent selon un parcours simple et rapide, pleinement adapté au dynamisme et à l'agilité selon laquelle se déroule le trafic commercial dans le secteur du transport²³⁰, en répondant à tout moment aux principes régissant le droit de l'arbitrage, comme l'explique l'article 38.1 lorsqu'il indique que les différends soumis aux JAT sont résolus « *selon les effets prévus par la législation générale sur l'arbitrage* ». La LOTT, bien qu'elle soit antérieure à la loi sur l'arbitrage²³¹, reprend l'esprit législatif de celle-ci en encourageant cette alternative d'administration de la justice.

En raison de la nature des organes administratifs des JAT, dans de nombreux cas les normes de droit administratif leur sont applicables et l'application de la loi sur l'arbitrage ne prévaut pas face à celles-ci, dans le cas des compétences et de la désignation des arbitres, de la responsabilité patrimoniale des JAT²³², des notifications²³³... Mais la loi sur l'arbitrage s'applique fondamentalement par rapport aux effets et à l'annulation des sentences arbitrales et, de façon accessoire, dans la procédure arbitrale.

De même, le troisième paragraphe de l'article 38.1 mentionne la présomption sur « *l'existence de la convention de soumission à l'arbitrage des Commissions dès lors que le montant du différend ne dépasse pas 15 000 euros²³⁴ et qu'aucune des parties au contrat n'a expressément manifesté le contraire à l'autre partie avant le moment où la réalisation du transport ou de l'activité engagée commence ou aurait dû commencer²³⁵* ».

Cet article établit donc l'un des aspects essentiels de l'arbitrage comme l'autonomie de la volonté des parties. Il donne à ces dernières la possibilité de déclarer expressément qu'elles peuvent exercer librement la faculté de saisir la voie judiciaire ou la voie extrajudiciaire. Toutefois, il y a lieu de dire également que cette autonomie est envisagée de façon limitée en comparaison aux dispositions de l'article 33 de la Convention CMR, applicable au transport routier de marchandises. La manifestation de la volonté des

226. Ley 9/2013 de 4 de julio. BOE núm. 160, de 05 de Julio.

227. Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres BOE núm. 241, de 08 de Octubre.

228. Orden de 30 de marzo de 2001 por la que se establecen normas para la realización por las Juntas Arbitrales del Transporte de funciones de depósito y enajenación de mercancías, BOE núm. 90, de 14 de abril.

229. Les fonctions de dépôt et de cession des marchandises des JAT ont eu peu d'importance jusqu'à présent depuis leur intégration dans le ROTT. Le manque de moyens économiques, personnels et matériels des JAT a engendré une application réduite de ces fonctions. RODRÍGUEZ SÁNCHEZ, S. *op. cit.* p. 25.

230. S. Rodríguez Sánchez, 2005, *op. cit.* p. 45.

231. Loi 36/1988 du 5 décembre sur l'arbitrage (en vigueur jusqu'au 26 mars 2004).

232. La responsabilité patrimoniale qui peut être engagée pour les JAT obéit à leur fonction *ex lege* de dépositaires de marchandises, ce qui en pratique n'arrive pas.

233. Étant donné que la loi 30/1992 sur le régime juridique et la procédure administrative commune, Ley 30/1992, de Régimen Jurídico y Procedimiento Administrativo Común, est la loi applicable aux questions de notifications pour les JAT, il faut avoir recours dans ce cas à la loi 11/2007 du 22 juin 2007 sur l'accès électronique des citoyens aux services publics, Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los Servicios Públicos, pour comparer la notification « par télex, fax ou tout autre moyen de télécommunication électronique, informatique ou similaire » envisagée par l'article 5, sous a), de la loi sur l'arbitrage.

234. Montant défini par la loi 9/2013 du 4 juillet 2013 qui modifie la somme de 6 000 € de la loi précédente.

235. Rédigé par le paragraphe quinze de l'article premier de la loi 9/2013 du 4 juillet 2013 modifiant la loi 16/1987 du 30 juillet 1987 sur l'aménagement des transports terrestres et la Loi 21/2003 du 7 juillet 2003 sur la sécurité aérienne. Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

parties pour contourner les JAT et avoir recours à un autre type d'arbitrage alternatif aux JAT ou à la voie judiciaire doit obligatoirement se produire pour des différends ne dépassant pas 15 000 euros et avant le moment où la réalisation du transport ou de l'activité engagée commence ou aurait dû commencer. Ceci pourrait certes être considéré comme une condition limitative qui réduirait la marge d'autonomie des parties. De plus, il faut rappeler que la loi sur l'arbitrage permet aux parties d'établir une clause arbitrale, y compris comme une convention indépendante du contrat initial, après l'exécution du contrat, tandis que l'article 38.1, le circonscrit au moment précédant la réalisation du transport, ce qui est représentatif d'une réglementation spéciale plus stricte qu'en matière exclusive d'arbitrage.

La rédaction de l'article 38.1 fait suite à la déclaration d'inconstitutionnalité, et donc de nullité de la rédaction précédente²³⁶, de l'arrêt du Tribunal constitutionnel 174/1995 du 23 novembre 1995. En effet, cet article prévoyait un arbitrage obligatoire « *ex lege* », sauf accord contraire des parties, ce qui était contraire à l'article 24.1 de la Constitution car il limitait la tutelle judiciaire effective de l'une quelconque des parties au contrat de transport dès lors que les parties ne parvenaient pas à l'accord exprès nécessaire pour éviter les JAT, selon la condition exigée dans l'article contesté. La rédaction postérieure a corrigé cette élimination et a ouvert la voie judiciaire à l'une quelconque des parties au contrat de transport qui manifeste expressément la volonté de ne pas soumettre aux JAT²³⁷, sans dépendre d'une convention obligatoire avec l'autre partie au contrat²³⁸.

Toujours dans les termes de la Loi sur l'arbitrage et en référence au montant envisagé par l'article 38.1, il convient de souligner que l'on peut également saisir les JAT par convention expresse et dans les cas d'un différend supérieur à 15 000 euros. Il est habituel, par exemple, face à un contrat unique entre opérateurs du secteur pour effectuer plusieurs transports, que ces derniers soient regroupés dans une seule procédure, même si le montant dépasse la limite précédemment mentionnée.

Les commissions d'arbitrage du transport statuent sur des réclamations et interviennent en cas de conflits de nature économique, se rapportant aux modes de transports terrestres suivants (routier, ferroviaire et câble) : urbains (bus, taxi, tramway, funiculaire, etc.), interurbains (autocar, taxi, train, etc.), de marchandises (cargaison complète, fractionnée, etc.), de passagers (régulier, spécial, touristique, location de véhicules, etc.). Sont compris tant les transports internes que ceux internationaux et les transports intermodaux dès lors que l'un des moyens est terrestre (route-bateau, ferroviaire-aérien, etc.). La pratique signale que la plupart des motifs élucidés par les JAT dans le domaine du transport terrestre de marchandises se produisent à la suite de dommages occasionnés sur les marchandises, de retards de livraison, ainsi que de non-paiement du transport²³⁹.

236. Article 38.2, premier paragraphe : « *Dès lors que le montant du différend ne dépasse pas 500 000 pesetas, les parties soumettent à l'arbitrage des commissions tout différend survenu relatif à l'exécution du contrat, sauf accord contraire exprès* ». Loi 16/1987 du 30 juillet 1987 sur l'aménagement des transports terrestres (LOTT).

237. Le Tribunal constitutionnel rappelle que : « *étant donné que l'autonomie de la volonté des parties constitue l'essence ou le fondement de l'institution arbitrale, dans la mesure où l'arbitrage exclut la voie judiciaire, le fait que la loi fasse abstraction de la volonté de l'une des parties de soumettre le différend à l'arbitrage de la Commission est contraire à la Constitution* ». Pour cette raison, le Tribunal signale que « *le fait de devoir compter sur le consentement de la partie adverse enfreint l'essence même de la protection judiciaire pour exercer par devant un organe judiciaire une demande face à celle-ci...* ». F. J. Tercero *in fine* STC 174/1995, de 23 novembre. Aranzadi RTC\1995\174.

238. Après l'arrêt du Tribunal constitutionnel, les associations, les fédérations, les chambres de commerce et les représentations des utilisateurs, pour démontrer leur soutien au fonctionnement précédent des JAT, ont exposé au Gouvernement le besoin d'introduire une mesure législative qui permettrait une plus grande activité des JAT, ce qui a abouti à la promulgation de la Loi 13/1996 du 30 décembre 1996 sur les mesures fiscales, administratives et d'ordre social, Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

239. En cas de non-paiement, on peut affirmer que les JAT exercent, dans certains cas, un effet persuasif sur certains opérateurs de transport terrestre de mauvaise foi, car une fois qu'ils ont reçu la notification pour se présenter dans le cadre de la procédure d'arbitrage, ils procèdent immédiatement au paiement de la dette. La raison n'est pas d'éviter le coût économique de la procédure mais de maintenir l'honorabilité au sein de la profession vis-à-vis des porte-paroles représentant leur secteur car tout le monde se connaît dans le milieu.

La procédure des JAT est régulée par le ROTT de façon brève et flexible, avec des démarches simples et une absence de formalités spéciales. Tout usager, transporteur, expéditeur ou intermédiaire partie au contrat de transport peut saisir une Commission d'arbitrage sans avocat ni avoué. Toutefois, selon la pratique habituelle, il est conseillé d'être assisté par un professionnel du droit. Un simple écrit de réclamation et une seule formalité suffisent pour résoudre les réclamations posées. Si le requérant ne peut pas comparaître par devant la Commission, il peut, à travers un simple écrit, confier sa représentation à un tiers.

La réclamation se présente, au choix requérant, auprès de la commission arbitrale du lieu d'origine ou de destination du transport ou du lieu de conclusion du contrat, sauf accord contraire exprès de se soumettre à une commission spécifique au moment de la conclusion du contrat. Dans le cas d'un transport international, comme il a été signalé précédemment, rien n'empêche les différends entre des parties de différents pays d'être soumis aux JAT, dès lors que l'une d'entre elles est espagnole. Cependant, dans le cas d'un différend entre des parties dont les pays sont signataires de la Convention CMR, il y a lieu d'émettre certaines réserves sur le fait que le consentement tacite prévu pour les litiges ne dépassant pas 15 000 euros pour l'arbitrage devant les JAT ne soit pas contraire, ou tout au moins opposé, à l'article 33 de la Convention CMR. En effet, l'article 33 de la Convention CMR établit que « *Le contrat de transport peut contenir une clause attribuant compétence à un tribunal arbitral à condition que cette clause prévoie que le tribunal arbitral appliquera la présente Convention* ». Mais la détermination de l'article 38.1 sur la compétence des JAT ne concorde pas pleinement avec la prérogative des parties d'avoir la liberté de choisir le tribunal arbitral qu'ils considèrent le plus approprié.

L'article 37.1, deuxième paragraphe, mérite une mention spéciale car il établit la composition représentative des JAT par des « *membres de l'Administration, auxquels revient la présidence, des représentants des entreprises de transport et des représentants des expéditeurs et des utilisateurs* ». Le ROTT, dans son article 8²⁴⁰, développe le nombre de membres de chaque collectif représenté, ainsi que les organismes et les institutions spécifiques d'où provient chacun des collectifs représentés dans les JAT et quelques normes d'abstention en fonction de l'objet du différend. Dans les JAT, le nombre d'arbitres ne doit pas forcément être impair, comme l'établit la loi sur l'arbitrage. Concrètement, le nombre d'arbitres doit être pair lorsque le conflit se pose entre deux entreprises appartenant au même sous-secteur ou lorsqu'il n'y a qu'un seul porte-parole administratif.

Les JAT dictent des sentences arbitrales qui remplacent la décision judiciaire et produisent des effets identiques à la chose jugée, entraînant le caractère de titre exécutoire, tel que définit dans les articles 43 et 45 de la loi sur l'arbitrage et dans l'article 572, paragraphe 2, deuxième paragraphe, de la loi de procédure civile. Le ROTT ne dit pas si la sentence arbitrale doit être dictée en droit ou en équité. Donc, *a priori*, on considère qu'il y a lieu d'appliquer les dispositions de la loi sur l'arbitrage, selon laquelle, sauf accord contraire des parties, les sentences arbitrales doivent être de droit. Cette norme s'applique notamment à l'arbitrage devant les JAT, où l'existence d'une convention d'arbitrage expresse n'est pas fréquente car dans la quasi-totalité des cas, on applique la présomption légale de l'existence de la convention.

Contrairement à cette interprétation, il a été défendu que dans le cas des JAT, compte tenu de leur composition spéciale incluant des représentants des parties au conflit, lié au fait que leurs membres n'ont pas l'obligation d'être des avocats ni même des professionnels du droit à l'exception du président, le législateur a voulu favoriser les sentences arbitrales de nature équitable, sans préjudice de la possibilité d'adopter également des sentences arbitrales de droit, surtout après l'entrée en vigueur de la loi sur l'arbitrage de 2003. En tout cas, en pratique, en raison de la spécialisation de leurs membres et de la connaissance en matière de législation applicable, il ne semble pas y avoir de problèmes pour motiver juridiquement les sentences arbitrales²⁴¹.

240. Numéro 1 de l'article 8 rédigé par le numéro quatre de l'article unique du Décret royal 1225/2006 du 27 octobre 2006, modifiant le règlement de la Loi d'aménagement des transports terrestres approuvé par le Décret royal 1211/1990 du 28 septembre 1990.

241. M. Bada De Cominges, *El arbitraje en el transporte terrestre. Las juntas arbitrales del transporte*. I Congreso Internacional de Transporte: los retos del transporte en el siglo XXI : Castellón de la Plana, 4-6 mayo. Vol. 2, 2005, pp. 1819-1828.

La doctrine a établi une double facette de l'arbitrage : en tant qu'institution contractuelle, de par son origine, et processuelle pour ses effets, menant à l'heure actuelle à une synthèse des théories contractualistes et processuelles. L'arbitrage en matière de transport présente des caractéristiques qui le différencient de l'arbitrage applicable aux relations que l'utilisateur maintient dans le cadre du trafic commercial. Il ne fait aucun doute qu'une formule mixte, l'arbitrage de droit et d'équité, dans la résolution des différentes controverses, s'impose souvent en raison des caractéristiques spéciales du secteur, de leur façon de passer des contrats, dont un pourcentage élevé est verbal ou par fax, des éléments de preuve, des difficultés à remplir les délais, etc.²⁴².

L'évolution du nombre de demandes et de sentences arbitrales dictées en Espagne par les JAT a considérablement augmenté au cours des quinze dernières années, ce qui n'est pas surprenant en raison de la méconnaissance généralisée sur la soumission automatique aux JAT jusqu'à certains montants à défaut de convention contraire. Nous sommes passés de 1 231 sentences arbitrales sur 2 105 demandes résolues par les JAT en 1999, à 4 545 sentences arbitrales sur un total de 6 891 demandes résolues en 2009, dernier exercice dont on dispose de statistiques. Plus spécifiquement, en matière de transport de marchandises, la distribution du type de demandes et leur nombre en 2009 est comme suit : 6 513 pour non-paiement du transport, 105 pour des retards de livraison, 358 pour des avaries ou des pertes et 250 pour d'autres causes. Il y a lieu d'affirmer également que dans ce segment, l'augmentation du nombre de demandes depuis 1999 a été pratiquement exponentielle²⁴³. Dans le cas de la JAT pour la Biscaye et le Gipuzkoa, plus de 300 procédures arbitrales sont établies par an. En tout cas, au cours des dernières années, aucune sentence arbitrale n'a fait l'objet d'une annulation.

En somme, l'arbitrage des JAT est un arbitrage institutionnel, à caractère administratif, rapide, anti-formaliste et gratuit²⁴⁴. Il y a lieu de dire également qu'il s'agit d'un type d'arbitrage qui garde un certain parallélisme avec l'arbitrage de la consommation, notamment avec le domaine des agences de voyage et de la location de véhicules, mais qui s'avère particulier en ce qui concerne la matière dans laquelle il s'applique, qui n'a pas d'équivalent dans la législation matérielle française du transport.

Effectivement, le code des transports du 3 novembre 2010²⁴⁵, ne mentionne que deux fois dans tout son texte l'arbitrage (articles L2111-14 et L2141-5 portant sur l'attribution de compétences des sociétés appartenant à l'État pour établir des arbitrages), ce qui montre, dans une certaine mesure, la vision différente de l'Administration française par rapport à celle de l'Administration espagnole pour configurer une institution administrative arbitrale car, comme indiqué précédemment, en France l'arbitrage institutionnel bénéficie d'une plus grande tradition.

6. LA DURABILITÉ DU TRANSPORT TERRESTRE DE MARCHANDISES PAR ROUTE

Le transport représente à l'heure actuelle environ 24% de toutes les émissions de l'UE et, plus particulièrement, le transport routier de marchandises représente 18% de toutes les émissions, ce qui est la

242. R. Escrig Moreno, *Arbitraje nacional e internacional*. I Congreso Internacional de Transporte: los retos del transporte en el siglo XXI : Castellón de la Plana, 4-6 mayo. Vol. 2, 2005, p. 1829-1846.

243. Ministerio de Fomento, *Juntas arbitrales de transporte*. 2013. Disponible sur : <http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/TRANSPORTE_TERRESTRE/_INFORMACION/INFORMACION_ESTADISTICA/Juntas_Arbitrales.htm> (consulté le 8.11.2013).

244. M. J. Carazo Liébana, *Sobre la constitucionalidad del arbitraje obligatorio en materia de transporte (comentario a la sentencia del Tribunal Constitucional de 23 de noviembre de 1995)*. *Revista de derecho mercantil*, N° 222, 1996, p. 1305-1320.

245. Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 établie sur la base de l'article 92 de la Loi n° 2009-526 du 12 mai 2009 de simplification et de clarification du droit et d'allègement des procédures, telles que le Code de l'aviation civile, le Code du domaine public fluvial et de la navigation, les pensions de retraite des marins français du commerce, de pêche ou de plaisance, les ports maritimes de code, et de nombreuses pièces de la législation en matière de transport, y compris la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982.

conséquence de l'augmentation de l'utilisation du transport de marchandises à un rythme supérieur à celui du taux de croissance du PIB au cours des dix dernières années²⁴⁶. Depuis les années 90, il existe une grande pression sur le secteur du transport routier pour qu'il paie pour l'impact environnemental qui lui est attribué en raison des émissions de gaz à effet de serre (ci-après, les GES) et pour la pollution acoustique. La plus importante de ces émissions est l'émission de dioxyde de carbone (CO₂), le principal GES de fabrication humaine rejeté par les véhicules à moteur. Mais, malgré les avancées en la matière, comme l'affirme catégoriquement le livre blanc de 2011²⁴⁷, le système de transport n'est pas durable²⁴⁸.

De plus, le transport routier provoque la pollution de l'eau et des sols et c'est une source de bruit et de vibrations. Les infrastructures de transport ont un effet d'intrusion sur les terrains et elles peuvent avoir des répercussions permanentes et souvent irréversibles sur le paysage et le milieu urbain. Le transport constitue aussi, de façon croissante, la principale cause de la congestion, qui représente environ 1% du PIB de l'UE²⁴⁹.

Dans l'Union européenne, le TFUE établit, dans les articles 90 à 100, les principes fondamentaux régissant sa politique de transport, mais à aucun moment il ne mentionne la notion de durabilité applicable à cette politique. Il faut renvoyer au Titre XX, « Environnement » pour détecter, dans l'article 191.1, les objectifs de « *la préservation, la protection et l'amélioration de la qualité de l'environnement, la protection de la santé des personnes, l'utilisation prudente et rationnelle des ressources naturelles, la promotion, sur le plan international, de mesures destinées à faire face aux problèmes régionaux ou planétaires de l'environnement, et en particulier la lutte contre le changement climatique.* ». L'article 191.2 du TFUE signale par ailleurs que la politique environnementale communautaire « *est fondée sur les principes de précaution et d'action préventive, sur le principe de la correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement et sur le principe du pollueur-payeur.* »²⁵⁰.

La théorie qu'il propose d'appliquer dans le domaine de la durabilité environnementale du transport routier est donc très simple : « pollueur-payeur ». Ce principe, associé à la théorie de l'« utilisateur-payeur », compose le principe inspirant l'action communautaire. Les utilisateurs doivent assumer tout ou partie des coûts de transport à travers la mise en œuvre de tarifications à destination des opérateurs, sans que toutefois ces taxations ne portent atteinte à une plus grande compétitivité et à l'efficacité économique du secteur²⁵¹.

246. European Environment Agency *The contribution of transport to air quality. TERM 2012: transport indicators tracking progress towards environmental targets in Europe*, Copenhagen, 2012, n° 10, p. 16.

247. *Vid* note 12.

248. En Espagne, on peut observer une tendance à la hausse de façon progressive : de 280 000 milliers de tonnes de CO₂ émises en 1990, pour atteindre 370 000 milliers de tonnes de CO₂ en 2009. De la même façon, il faut affirmer que le poids total des émissions de CO₂ du transport routier par rapport au total des émissions de l'Espagne est très important. Il convient de souligner qu'au début de la crise économique en Espagne, la tendance à la hausse des dernières décennies est arrivée à son point le plus haut et a commencé à baisser bien que de façon peu brusque : de 440 000 milliers de tonnes en 2007 à 370 000 milliers de tonnes en 2009. Cette même année, les émissions du transport ont baissé d'environ 5,5% (à l'exception des émissions du transport routier qui ont continué de progresser). J. A. Sotelo Navalpotro, M. Sotelo Pérez, A. Tolón Becerra. « Las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector transporte por carretera ». *Investigaciones Geográficas*, Universidad de Alicante, 2011, núm. 54, p. 133-169. Disponible sur : <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17622555005>> (consulté le 27.2.2014).

249. Comisión Europea. *Transporte por carretera. Un cambio de rumbo*, 2012, p. 2. Disponible sur : <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/doc/broch-road-transport_es.pdf> (consulté le 18.1.2014).

250. La première formulation du principe « pollueur-payeur » a été consacrée par l'OCDE en 1972, ce principe ayant donc une nature politique et économique, c'est-à-dire que les coûts des mesures de prévention et de lutte contre la pollution doivent être transférés (en tout ou partie) au pollueur. Sont ici compris les frais découlant des mesures adoptées par les administrations publiques pour que l'environnement soit dans un état acceptable, que ces mesures prennent la forme d'une réglementation directe ou d'un prélèvement d'une redevance.

251. « Outre le principe de payer pour utiliser (« utilisateur-payeur ») : il convient de préciser que la construction et la disponibilité des routes est d'intérêt général, mais que leur utilisation répond à des intérêts particuliers), l'internalisation des externalités et le paiement pour avoir généré des externalités (« pollueur-payeur ») dans la politique européenne de transport durable, ses fondements

...

Par ailleurs, le Titre XXI « Énergie » établit que la politique énergétique de l'UE vise, entre autres, « à promouvoir l'efficacité énergétique et les économies d'énergie ainsi que le développement des énergies nouvelles et renouvelables » (article 194). De cet objectif émane une série d'actions capitales dans le domaine des technologies appliquées au transport routier de marchandises.

Dans la situation actuelle de crise économique et sociale que vit l'Europe, après que la mise en évidence des faiblesses structurelles de l'économie européenne au cours du dernier lustre, la publication par la Commission européenne du document *EUROPA 2020 : une stratégie pour une croissance intelligente durable et inclusive*²⁵² vise à donner une nouvelle approche et un nouvel élan au domaine de l'environnement, avec la promotion d'une économie faisant une utilisation plus efficace des ressources, plus verte et plus compétitive.

Dans le cadre de ces trois piliers communautaires exposés, transport, environnement et énergie, il s'avère important de signaler qu'il ne faut pas confondre le domaine de la durabilité environnementale avec les politiques communautaires de tarification d'utilisation des infrastructures routières. L'UE essaie depuis 1971 de mettre en place une politique de tarification d'utilisation des infrastructures de sorte qu'elle soit équitable et admise par tous les États membres, mais l'inquiétude des autorités communautaires pour réduire l'impact environnemental de l'activité économique du transport et la mise en place de mesures concrètes durables remonte aux débuts des années 90.

Les deux domaines sont intimement liés dans la mesure où ils sont intégrés dans des dispositions normatives sectorielles communautaires communes et, en tant que produit de celles-ci, ils partagent des outils communs de gestion (la perception d'un péage ou d'un droit d'usage), mais chacun d'entre eux obéit à des objectifs et à des logiques différents : la redevance d'utilisation des infrastructures aspire à rapprocher le soutien de leur construction au maintien pour l'utilisateur, en allégeant le poids supporté par les comptes publics des titulaires de ces infrastructures routières, tandis que l'imputation des coûts externes découlant de l'affectation environnementale a pour but ultime de procéder à des prélèvements qui permettent essentiellement par la suite de faire une utilisation plus rationnelle de l'infrastructure et de financer la stratégie environnementale communautaire.

A ce stade, nous avons tenu à approfondir la notion de durabilité environnementale, car il a été considéré qu'elle mérite et qu'elle a besoin d'une attention spéciale et d'un travail pédagogique pour la développer et la mettre en œuvre. Le débat permanent installé à propos de la perception des péages ou des droits d'usage des infrastructures routières de part et d'autre de la frontière a pris de l'ampleur au cours des dernières années pour deux raisons : en premier lieu, en raison de l'initiative des gouvernements compétents d'établir, ou le cas échéant d'élargir, les mécanismes de tarification pour utiliser les infrastructures routières dans le but d'alléger la charge de leurs budgets publics en mauvais état, le tout en se servant du cadre réglementaire communautaire ; et, en deuxième lieu, et en tant que réponse au point précédent, les sujets concernés, c'est-à-dire les opérateurs de transport, de façon individuelle ou collective, ont déposé

...

économiques sont irréfutables et ils ont été fixés il y a près d'un siècle par Arthur C. Pigou. Ces principes sont applicables (et ce n'est qu'ainsi qu'ils obtiennent l'efficacité allocative) à tous les modes de transport par équité modale (avec leurs différences éventuelles au niveau microéconomique) et à toutes les catégories d'utilisateurs des modes. En fait, le principe de l'« utilisateur-payeur » n'est pas uniquement applicable à l'infrastructure mais également aux assurances et aux taxes municipales de circulation en tant que niveaux de risque, d'utilisation et d'effets différents. » Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports - Catalunya. *Conclusiones. Jornada de Financiación de Carreteras: Oportunidades de la implantación de la Euroviñeta*. Barcelona, 31 de marzo de 2011. Disponible sur: <http://www-cenit.upc.es/docs/n067_conclusions.pdf> (consulté le 18.2.2014). Toujours selon les raisonnements de Pigou, il convient de rappeler qu'en raison des défaillances du marché qui caractérisent la plupart des infrastructures publiques, il est impossible que ce marché s'autorégule, en établissant « de façon naturelle » un prix pour la fourniture et l'utilisation qui soit égal à son coût marginal et, par conséquent, qu'un optimum économique soit atteint. Pour ce motif, de nombreux auteurs ont proposé que l'État, ou tout autre organisme de régulation dépendant de celui-ci, se charge de fixer le prix des infrastructures, de sorte que l'utilisateur perçoive le coût marginal qu'il cause, dans ce cas, le coût environnemental.

252. Communication de la Commission du 3 mars 2010.

plainte et ont choisi de prendre des mesures de pression décisives afin d'éviter, ou à défaut d'atténuer, les conséquences économiques découlant de la mise en œuvre des mécanismes exposés, dans la conjoncture de grave crise du secteur.

Cependant, au cours de ce débat, en observant attentivement les différents discours des acteurs impliqués, on peut constater qu'il n'y a que très peu de références, ou celles qui existent ne sont que très timides, aux processus d'internalisation des coûts externes en matière environnementale, prévus dans le cadre réglementaire communautaire sur la tarification des infrastructures routières ; le domaine environnemental est constamment relégué aux politiques de mise en œuvre de l'« Eurovignette ». Comme l'affirme le Comité économique et social européen, il faut encore dévoiler la vérité économique du coût du transport.

Notre objectif est donc de reprendre ce domaine et d'y apporter une plus grande visibilité pour ouvrir le débat. Pour cela, nous allons d'abord faire un parcours de la Politique commune des transports de 1992 à 2011 à travers les livres blancs et d'autres documents programmatiques, pour ensuite approfondir la législation communautaire spécifique en la matière, principalement la directive dite « Eurovignette ». Finalement, cette section recueille plusieurs études techniques importantes sur l'internationalisation des coûts externes découlant des dommages environnementaux, faisant apparaître la méthodologie et la quantification de ceux-ci, tout comme d'intéressantes conclusions sur son incidence sur l'inflation et le niveau de satisfaction des sujets concernés, le tout grâce à plusieurs expériences de mise en œuvre de péages ou de droits d'usage en Europe au cours des vingt dernières années.

6.1. Développement de la Politique commune des transports de 1992 à 2011 à travers les livres blancs et d'autres documents programmatiques, selon une approche de durabilité environnementale

L'UE essaie de mettre en place depuis 1971 une politique de tarification d'utilisation des infrastructures afin d'obtenir que chaque mode de transport assume tous les coûts économiques et sociaux qu'il cause en développant sa propre activité.

Le premier livre blanc de la Commission sur le transport communautaire a été publié en 1992 sous le titre *Livre blanc sur le développement futur de la politique commune des transports*²⁵³. Il représente un tournant pour donner un nouvel élan à la Politique commune des transports (PCT). Le document posait des questions et apportait des réponses possibles en matière de réalisation du marché intérieur, son renfort et son bon fonctionnement, les déséquilibres modaux et inefficaces du transport, la sécurité du transport pour la protection des utilisateurs et des non utilisateurs, le développement des réseaux transeuropéens de transport et l'amélioration de la dimension environnementale du transport.

Sur cette dernière dimension environnementale, objet de la présente section, le document faisait un diagnostic sur la pollution que provoquait l'activité du transport. Pour ce qui est du transport routier, les données montraient une très forte augmentation d'une série de substances polluantes au cours des deux dernières décennies précédentes. La plus importante d'entre elles était l'émission de dioxyde de carbone (CO₂), le principal GES de fabrication humaine, rejeté par les véhicules à moteur, qui a augmenté de 76% entre 1971 et 1989, ce qui équivaut à une croissance moyenne annuelle de 3,2%²⁵⁴. En fin de compte, la consommation d'énergie dans le secteur du transport était responsable de l'effet environnemental le plus important en termes de consommation d'énergie et de pollution opérationnelle et supposait 30% de l'énergie totale consommée dans la Communauté européenne, ce qui équivaut virtuellement à celle de

253. Comisión Europea. Libro Blanco sobre el "Curso futuro de la política común de transportes. Un enfoque global para la elaboración de un marco comunitario de movilidad sostenible". COM (92) 494 final, diciembre de 1992. Disponible sur : <<http://repositori.uji.es/xmlui/bitstream/handle/10234/51719/Suplemento3-93.pdf?sequence=1>> (consulté le 28.1.2014).

254. Source recueillie dans le livre blanc : Consultor TNO (TNO Policy Research, *Possible Community Measures Aiming at Limiting CO₂ Emission in the Transportation Sector*, Delft, agosto de 1991).

l'industrie. Ce mode de transport consommait alors plus de 80% de l'énergie totale finale utilisée dans le secteur du transport et contribuait à plus de 65% au total de la production de CO₂.

Il était reconnu dans ce premier livre blanc que même avec une croissance économique plus lente qui pourrait ralentir le rythme de détérioration pendant un certain temps, le risque que l'évolution du secteur des transports ne soit pas durable à moyen ou à long terme à cause de son impact environnemental, au sens large, continuait d'être très réel.

Cependant, le Livre blanc établit que l'un des objectifs fondamentaux de la PCT serait de corriger les inefficacités environnementales et d'améliorer la dimension écologique du secteur du transport. Pour cela, tout un éventail de mesures et d'initiatives adaptées aux besoins et aux caractéristiques des différents modes de transport serait nécessaire. Parmi elles, la mise en place de normes de plus en plus strictes pour les émissions gazeuses, la consommation d'énergie et les émissions de nuisances sonores dans les différents secteurs de transport, à travers des normes techniques adaptées au progrès technique et technologique. Il faudrait aussi suivre des lignes politiques efficaces dans les domaines de la tarification, y compris l'internalisation des coûts externes.

En 1998, la Commission, préoccupée de nouveau par le problème de la tarification des infrastructures a publié le livre blanc dénommé *Des redevances équitables pour l'utilisation des infrastructures : une approche par étapes pour l'établissement d'un cadre commun de tarification des infrastructures de transport dans l'UE*²⁵⁵. Ce document, comme le précédent, partait du problème dérivé de la grande diversité de régimes de tarification des infrastructures existantes entre les modes de transport et entre les États membres, ce qui empêchait d'avoir un système de transport efficient et durable.

Face à cela, la Commission souhaitait mettre en œuvre une harmonisation graduelle et progressive des principes de tarification dans tous les modes commerciaux de transport. Pour ce faire, elle a proposé un système de tarification basé sur le principe de l'« utilisateur-payeur », suivant lequel tous les utilisateurs des infrastructures de transport devaient supporter les coûts, y compris les coûts environnementaux²⁵⁶, entendus comme des coûts sociaux marginaux, au point d'utilisation ou aussi près que possible de celui-ci. Le raisonnement ou l'argumentaire établi dans le livre blanc était comme suit : l'internalisation des coûts environnementaux augmenterait l'efficacité selon une approche environnementale. Ainsi, si les taxes reflètent les coûts marginaux des émissions, le niveau des émissions devrait baisser jusqu'au point où le coût des réductions ultérieures égalerait le bénéfice marginal.

La Commission proposait une stratégie selon une approche en trois étapes. Dans la première étape, 1998-2000, le cadre général de tarification serait mis en place ; dans la deuxième, 2001-2004, la Commission et les États membres commenceraient à adapter les régimes de tarification pour mettre en œuvre le cadre général ; et dans la troisième étape, à partir de 2004, la transition serait achevée et tous les modes de transport devraient appliquer la tarification basée sur les coûts sociaux marginaux. Un exemple qui illustre cette dernière étape était la proposition recueillie dans le document pour promouvoir la classification des véhicules à moteur selon des critères environnementaux²⁵⁷, dans le but de

255. Comisión Europea, Libro Blanco VREUH « *Tarifas justas por el uso de infraestructuras: Estrategia gradual para un marco común de tarificación de infraestructuras de transporte en la UE* ». COM (98) 466, de julio de 1998. Disponible sur : <<http://repositori.uji.es/xmlui/bitstream/handle/10234/46442/Suplemento3-98.pdf?sequence=1>> (consulté le 28.1.2014).

256. Liste des coûts établie dans le livre blanc, dont la source est basée sur le groupe à haut niveau relatif sur la tarification des infrastructures de transport, juin 1998.

257. Depuis 1992, dans le cadre juridique de la Directive 70/220/CEE et de ses modifications ultérieures, les véhicules neufs vendus dans les États membres, tant les poids lourds que les voitures, sont classés selon les normes européennes des émissions de gaz de combustion. À commencer par la dénommée Euro I pour les poids lourds, à l'heure actuelle, depuis le 31 décembre 2013, les véhicules neufs des catégories M1, M2, N1 et N2, doivent avoir la réception Euro VI, tel qu'établi dans le Règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien

faciliter la mise place de redevances reflétant les différents coûts de l'impact environnemental dérivés de l'utilisation des véhicules.

Depuis la publication du livre blanc en 1998, la Commission a essayé que la réforme de la tarification se traduise par des changements dans la législation. Une conséquence de cet effort a été l'adoption, peu de temps après, de la directive 1999/62 relative à la taxation des poids lourds (directive « Eurovignette »). Également, en 1999, un groupe à haut niveau en matière de tarification des infrastructures a été créé et il a publié un ensemble de rapports afin d'évaluer l'applicabilité des mesures proposées dans le livre blanc. Les rapports portaient sur les coûts d'infrastructure couverts, les coûts dérivés de la congestion, les coûts de la dégradation de l'environnement et les coûts des accidents²⁵⁸.

Face à ces défis à affronter par la Politique commune des transports, en l'an 2001 le livre blanc *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix*²⁵⁹, dont l'objectif principal était d'adapter la mobilité vers une nouvelle approche de transport durable et de stratégie globale, à travers la déconnexion progressive entre la croissance de l'économie et la croissance du transport, sans restrictions à la mobilité mais selon une utilisation plus rationnelle des modes de transport. Ce livre blanc a constitué une déclaration de l'inquiétude de l'UE à l'égard des conséquences environnementales de l'augmentation de la mobilité, tant de passagers que de marchandises, sur le territoire communautaire.

Le livre blanc présentait 60 mesures dans le cadre d'un plan d'action et proposait un programme à l'horizon 2010, selon plusieurs étapes qui permettraient de revoir le processus de développement. Les objectifs fondamentaux de ce document étaient les suivants : changer l'équilibre de répartition des différents modes de transport²⁶⁰, éliminer les encombrements, placer l'utilisateur au cœur de la politique des transports et gérer la globalisation du transport. Pour atteindre ces objectifs, 13 lignes directrices ont été articulées. Parmi elles, il convient de souligner, de nouveau, l'adoption d'une politique effective de tarification des coûts du transport et le développement d'objectifs environnementaux à moyen et à long terme pour obtenir un système de transports durable.

Même si l'argumentaire sur les mesures de durabilité environnementale de ce document ne variait pas significativement par rapport aux livres blancs précédents, celui-ci reprend, pour la première fois, la quantification monétaire des coûts externes et d'infrastructure des poids lourds, grâce à de nombreuses études en la matière qui ont été élaborées et qui seront exposées ultérieurement dans ce document. Selon cette quantification, les coûts externes liés à la pollution atmosphérique (coûts pour la santé et détérioration des cultures), au changement climatique (inondations et détérioration des cultures) et aux infrastructures d'un poids lourd pour parcourir une distance de 100 km, en distinguant une autoroute congestionnée

...

des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE. La directive 2009/33/CE du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie, régule également les impacts énergétique et environnemental au cours de la vie utile, y compris la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ et de certains polluants, lors de l'achat de véhicules de transport routier, afin de promouvoir et de stimuler le marché des véhicules propres et économes en énergie et d'augmenter la contribution du secteur du transport aux politiques en matière d'environnement, de climat et d'énergie de la Communauté.

258. J. M. Vassallo Magro, E. López Suárez. *Efectos de la aplicación de una política de tarificación de infraestructuras a los vehículos pesados. Informe final*. Barcelona, Abertis, 2009, p. 28.

259. Comisión Europea, Libro Blanco sobre « *La política europea de transportes de ara al 2010: la hora de la verdad* ». COM (2001) 370, de septiembre de 2001. Disponible sur : <http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=es&type_doc=COMfinal&an_doc=2001&nu_doc=370> (consulté le 30.1.2014).

260. Le programme communautaire Marco Polo a commencé en 2003 dans le but de réduire la congestion, d'améliorer le comportement environnemental du système des transports et de promouvoir le transport intermodal, pour contribuer ainsi à un système de transports efficient et durable, grâce à une dotation économique de 75 millions d'euros (Règlement (CE) n° 1382/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003 concernant l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises, JO L 196/1 du 2.8.2003). En 2007, le programme a été poursuivi, Marco Polo II, avec une dotation économique de 400 millions d'euros, jusqu'en 2013.

d'une autoroute peu congestionnée, varieraient de 8 à 36 euros²⁶¹. Comme le mentionne le livre blanc, contrairement à une idée assez répandue, l'intégration des coûts externes dans les systèmes de péage ou « Eurovignette » ne serait pas contreproductive pour la compétitivité européenne. En effet, ce qui devrait changer de façon considérable n'est pas tant le niveau global des impôts sur l'activité de transport routier mais, surtout, leur structure, qui devrait être profondément transformée pour intégrer les coûts externes et d'infrastructure dans le prix des transports.

En 2006, la Commission européenne a publié le document d'examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports de 2001 *Pour une Europe en mouvement. Mobilité durable pour notre continent*²⁶². Depuis 2001, le contexte dans lequel la mobilité s'exerçait en Europe avait changé, principalement en raison de l'élargissement de l'UE, du renforcement de la globalisation et des défis que l'augmentation des prix du pétrole posait, des émissions de CO₂ et du réchauffement de la planète. De plus, avec l'entrée en vigueur du Protocole de Kyoto en février 2005, la politique de transports devait intégrer des engagements internationaux en matière d'environnement²⁶³.

Le bilan ou l'évaluation que fait cet examen à mi-parcours des politiques environnementales mises en œuvre en matière de transport terrestre a mis en évidence une série de contradictions par rapport aux efforts pour satisfaire aux besoins croissants de mobilité et obtenir le respect de critères environnementaux stricts. D'une part, par exemple, les normes sur la qualité de l'air n'étaient pas respectées dans de nombreuses villes, mais en même temps, le développement des infrastructures devait être conçu en tenant compte de la protection de la nature et des restrictions de planification.

D'autre part, les émissions nuisibles provenant du transport routier présentaient une baisse significative grâce à l'introduction de catalyseurs, de filtres à particules et d'autres technologies embarquées dans les véhicules qui contribuaient à la réduction des émissions de NOx et de particules de 30 à 40% au cours de 15 dernières années, en dépit de l'augmentation du volume de trafic. Malgré cela, les simulations montraient que cette tendance se maintiendrait mais, par ailleurs, les émissions de CO₂ et de nuisances sonores empireraient. En termes globaux, le transport national était responsable de 21% des émissions de GES ; ces émissions avaient augmenté d'environ 23% depuis 1990, mettant en danger l'avancée vers les objectifs de Kyoto²⁶⁴.

Face à ce panorama, le document conseillait, entre autres mesures, d'accroître les possibilités technologiques pour obtenir un transport moins nocif pour l'environnement, en particulier en ce qui concerne les émissions de GES. Par ailleurs, plusieurs grands projets d'infrastructure aideraient à soulager la pression environnementale exercée sur certains corridors. Il fallait également aboutir à une réorientation vers des modes de transport plus écologiques lorsque nécessaire, en particulier, pour de longues distances dans des zones urbaines ou des axes congestionnés.

Un autre document important dans le domaine de la durabilité a été la Communication de la Commission en 2008 portant le nom de *Stratégie pour une mise en œuvre de l'internalisation des coûts*

261. Commission Européenne COM (2001) 370, *op. cit.* p. 79.

262. Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo. *Por una Europa en movimiento. Movilidad sostenible para nuestro continente. Revisión intermedia del Libro Blanco del transporte de la Comisión Europea de 2001*. COM (2006) 314 final, de 22 de junio.

263. L'UE, en tant qu'agent particulièrement actif dans la matérialisation du Protocole, s'est engagée à réduire ses émissions totales pour la période 2008-2012 de 8% par rapport aux émissions de 1990. Cependant, chaque pays s'est vu accorder une marge différente en fonction de plusieurs variables économiques et environnementales selon le principe de « répartition de la charge ». *Protocolo de Kioto sobre el cambio climático. Wikipedia, La enciclopedia libre*. Disponible sur : <http://es.wikipedia.org/wiki/Protocolo_de_Kioto_sobre_el_cambio_clim%C3%A1tico> (consulté le 30.1.2014).

264. Commission européenne COM (2006) 314 final, *Op. cit.* p. 9. Pour plus d'informations sur la situation dans le secteur du transport, l'Annexe II au Document d'examen à mi-parcours contient des données et des projections du secteur très éloquentes.

externes²⁶⁵, qui faisait une réflexion approfondie sur le besoin d'établir des principes généraux et une méthodologie pour matérialiser les coûts externes dérivés du transport et leur internalisation dans les systèmes tarifaires des réseaux routiers, une méthodologie qui a été explicitement reprise dans l'Annexe technique à cette communication²⁶⁶.

Cette communication rappelait, en même temps, ce qui représente la raison d'être de ce document, comment déjà en 2006, le législateur avait demandé à la Commission d'élaborer, au plus tard le 10 juin 2008, à travers la directive 2006/38/CE, un « modèle généralement applicable, transparent et compréhensible pour l'évaluation des coûts externes, servant de base au futur calcul des coûts des infrastructures. Ce modèle serait accompagné d'une analyse de l'impact de l'internalisation des coûts externes pour tous les modes de transport et d'une stratégie pour une application progressive de ce modèle à tous les modes de transport »²⁶⁷. La communication mentionnait également que la Commission ferait un bilan de ces actions en 2013 et informerait des avancées en matière d'internalisation des coûts externes, cette évaluation étant actualisée à partir des travaux de recherche et scientifiques dans ce domaine.

Dans ce bref parcours des livres blancs qui inspirent la Politique commune des transports, la dernière étape à signaler est la publication en 2011 du livre blanc intitulé *Feuille de route pour un espace européen unique des transports : vers un système de transport compétitif et économe en ressources*²⁶⁸. Mais pour sa publication, conformément aux dispositions de l'article 262 du Traité instituant la Communauté européenne, un avis exploratoire a été demandé au Comité économique et social européen (ci-après CESE), sur la *Politique européenne de transport dans le cadre de la stratégie de Lisbonne après 2010 et de la stratégie de développement durable*²⁶⁹.

L'avis suggérait que la future politique européenne de transport, et il insistait sur ce point, devait poursuivre quatre objectifs majeurs : la promotion de modes de transports sobres en carbone, l'efficacité énergétique, la sécurité et l'indépendance de l'approvisionnement ainsi que la lutte contre la congestion du trafic. Pour la mise en œuvre de ces objectifs, il préconisait une série de mesures concrètes, cette fois-ci très centrées sur les questions environnementales, dont il faut de nouveau souligner : l'exécution d'un ambitieux plan de recherche et de développement dans le domaine de la mobilité et des transports (motorisation, carburants, lutte contre les émissions, efficacité énergétique) ; la promotion, en s'appuyant sur des mesures fiscales, des moyens de transport et de technologies plus efficaces sur le plan énergétique et moins émettrices de CO₂ et autres polluants ; l'encouragement, au besoin par des mesures fiscales, aux voitures à énergies alternatives et aux biocarburants de troisième génération ; et l'internalisation des coûts externes des transports pour tous les secteurs des transports afin de ne pas pénaliser indûment tel ou tel mode de transport et de parvenir à une vérité du coût des transports²⁷⁰.

265. Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions. *Stratégie pour une mise en œuvre de l'internalisation des coûts externes*. COM (2008) 435 final, du 8 juillet.

266. SEC. *Annexe technique à la stratégie pour une mise en œuvre de l'internalisation des coûts externes*. (2008) 2207. Uniquement disponible en français sur : <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=SEC:2008:2207:FIN:FR:PDF>> (consulté le 3.2.2014).

267. Article premier, sous 9), de la Directive 2006/38/CE du 17 mai 2006 modifiant la Directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

268. Commission européenne, Livre blanc sur « *Feuille de route pour un espace européen unique des transports : vers un système de transport compétitif et économe en ressources* ». COM (2011) 144 final, du 28 mars. Disponible sur : <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:ES:PDF>> (consulté le 30.1.2014).

269. JO C 354/23, du 28.12.2010.

270. Sur cette dernière mesure relative à l'internalisation des coûts externes, le Comité économique et social européen a eu l'opportunité de se prononcer précédemment dans les termes suivants : « *Chacun s'accorde sur la nécessité d'internalisation des coûts environnementaux des transports. À défaut de cette internalisation, c'est la collectivité qui supporte les coûts. De surcroît, ceci peut encourager des comportements économiques quelque peu aberrants qui amènent à transporter sur d'immenses distances des produits que l'on pourrait se fournir à courte distance. De l'avis du CESE, le moyen le plus efficace d'internaliser une grande partie* ...

Les appréciations du CESE dans son avis sont quelque peu frappantes car il reconnaît que le secteur continue de souffrir d'une durabilité insuffisante malgré l'efficacité économique du transport et sa compétitivité dans l'UE. Par exemple, il indique que le transfert modal de la route vers d'autres modes de transport comme le transport ferroviaire ou le transport fluvial, a été faible depuis 2001 et il observe des « régressions » vers la route. De plus, le secteur maintient un taux d'utilisation des combustibles de 97%, ce qui a des incidences néfastes tant sur le plan de l'environnement que sur celui de la dépendance énergétique. Quant à la question de l'internalisation des coûts, le CESE affirme catégoriquement qu'il faut parvenir à la vérité économique du coût des transports, dans d'autres termes, notamment en matière d'environnement, mais aussi de santé publique et de sécurité.

Le dernier livre blanc, et le plus récent, intitulé *Feuille de route pour un espace européen unique des transports : vers un système de transport compétitif et économe en ressources* représente un nouvel élan dans la détermination de l'UE de supprimer toutes les barrières existantes entre les modes de transport et les systèmes nationaux, en simplifiant le processus d'intégration et en facilitant l'apparition de nouveaux opérateurs multinationaux et multimodaux, le tout, sous l'angle d'engagements forts et puissants pour la durabilité environnementale du secteur²⁷¹.

Le livre blanc effectue une série de prévisions désastreuses en matière de pollution provoquée par le secteur du transport dans le registre du *business as usual* ou en maintenant, comme toujours, comme d'habitude, l'opérativité habituelle du secteur. Tout d'abord, l'UE a besoin de réduire ses émissions de GES de 80 à 95% par rapport aux niveaux de 1990, et ce, d'ici à 2050, dans le cadre des réductions auxquelles l'ensemble des pays développés doit parvenir. Dans le secteur du transport, qui est une source importante de GES en constante augmentation, il faut parvenir à réduire les GES d'au moins 60% d'ici à 2050 par rapport aux niveaux de 1990. D'ici à 2030, l'objectif pour les transports est de réduire les émissions de GES d'environ 20% par rapport à leur niveau de 2008. Compte tenu de la hausse notable des émissions dues aux transports ces vingt dernières années, le niveau obtenu serait encore supérieur de 8% aux chiffres de 1990.

Quant à la dépendance des sources d'énergie fossiles, les transports de l'UE continuent de dépendre du pétrole et des produits pétroliers pour 96% de leurs besoins énergétiques, les importations totales de pétrole de l'UE en 2010 s'élevant à presque 210 000 millions d'euros. Il est vrai qu'ils sont devenus plus propres mais leur volume a augmenté et les transports sont toujours dépendants du pétrole, de sorte que les mesures proposées dans le livre blanc ont également comme objectif principal de réduire cette dépendance²⁷².

...

des conséquences environnementales devrait être une taxe sur le dioxyde de carbone. Elle serait pour les entreprises une forte incitation à chercher elles-mêmes des moyens de réduire leurs émissions de CO₂ et l'impact négatif que ces émissions exercent sur l'environnement ». Avis du CESE 1947/2009 sur la « Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures » publié dans le JO C 317 du 23.12.2009, p. 80.

271. V. Mambrilla Rivera, *op. cit.* note 88, p. 74.

272. Il est important de citer deux documents communautaires pour mettre en contexte et comprendre la préoccupation vis-à-vis de la durabilité environnementale qui ressort du livre blanc « Feuille de route pour un espace européen unique des transports : vers un système de transport compétitif et économe en ressources. » Le premier, le livre blanc COM (2009) 147 final, du 1er avril, intitulé « Adaptation au changement climatique : vers un cadre d'action européen », propose une stratégie d'adaptation des secteurs économiques communautaires et, de tout évidence, de tous les transports. Le deuxième, la Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions COM (2011) 112 final, du 8 mars, 20 jours avant la publication du Livre blanc intitulé « Feuille de route vers une économie compétitive à faible intensité de carbone à l'horizon 2050 », établit les éléments clés qui devraient structurer l'action climatique pour que l'UE puisse devenir une économie compétitive à faible intensité de carbone d'ici à 2050. Dans le secteur des transports, cette action est fondée sur l'innovation technologique, sur la base de trois facteurs principaux : l'efficacité des véhicules grâce à de nouveaux moteurs, les matériaux et la conception ; avoir recours à une énergie plus propre à travers de nouveaux combustibles et des systèmes de propulsion ; une meilleure utilisation des réseaux et un fonctionnement plus sûr à travers les systèmes d'information et de communication.

Parmi la série de 40 mesures ou initiatives concrètes de l'annexe I au livre blanc sur les modes de transports et les transferts modaux, les aspects sociaux, technologiques, le financement, les infrastructures..., il faut citer celles qui reprennent une composante directement ou indirectement environnementale. L'une d'elles est la poursuite d'une feuille de route technologique permettant d'avancer dans la production de véhicules propres, sûrs et silencieux, en favorisant l'utilisation de combustibles alternatifs et l'infrastructure correspondante. Une autre mesure proposée vise à promouvoir un cadre réglementaire pour un transport innovant, en articulant des normes adaptées pour les émissions de CO₂ des véhicules dans tous les modes, et complétées, le cas échéant, par des exigences d'efficacité énergétique pour couvrir tous les types de systèmes de propulsion ; et également des normes pour les véhicules en matière des niveaux d'émission de bruit. Parallèlement, le livre propose d'étiqueter les émissions de CO₂ et un programme de calcul des empreintes carbone.

En ce qui concerne le type de mesures relatives aux prix justes et à l'élimination des distorsions des tarifs dans le secteur, la mise en place en deux phases de ce type de mesures est extrêmement frappante dans la mesure où elle représente une orientation d'engagement pour les institutions publiques compétentes en la matière. Les mesures prévues pour la Phase I (jusqu'en 2016) vont dans la même direction de continuité que celles exposées dans les livres blancs précédents (réviser la fiscalité des carburants pour moteurs en indiquant clairement le type d'énergie et la teneur en CO₂), introduire progressivement une redevance d'utilisation de l'infrastructure pour les poids lourds, évaluer les systèmes de péage routiers existants et leur compatibilité avec les traités de l'UE, internaliser les coûts externes pour tous les modes de transport...).

La Phase II (2016 à 2020) de mesures s'appuie sur les résultats de la Phase I pour parvenir à l'internationalisation *complète et obligatoire* des coûts externes pour les transports routiers, y compris des coûts liés au bruit, à la pollution locale et aux encombrements, outre la récupération obligatoire des coûts d'usure. Cette obligation pose un nouveau scénario, inédit jusqu'à présent, qui devrait impliquer une ligne d'action législative prescriptive de l'UE au profit de la durabilité environnementale. Elle devrait également conduire à la mise en œuvre incontournable de systèmes de tarification des réseaux européens de transport, des systèmes qui, par ailleurs, ont été régis jusqu'à présent par la volonté d'action.

Quelques mois plus tard après la publication de ce dernier livre blanc, le Comité des Régions (ci-après, le CDR) a émis un avis²⁷³ sur le livre blanc, dans lequel il faisait une série d'observations sur les réflexions et les mesures qui y étaient proposées²⁷⁴. Dans son avis, le CDR estimait que le livre blanc de 2011 était un document très ambitieux, et ce d'autant plus que, comme on pouvait s'y attendre, aucun des principaux objectifs du livre blanc de 2001 n'avait été complètement atteint. Cela étant, il considérait que les objectifs du livre blanc mériteraient d'être déclinés en objectifs à plus court terme afin de donner aux responsables politiques un cadre d'orientation clair sur les actions à mener dans le cadre de leur mandat, en phase avec le type de périodes décrites plus haut, qui était absentes de la plupart des mesures proposées.

Le CDR plaide pour l'internationalisation totale des coûts externes de tous les modes de transport, à travers une taxation harmonisée dont les revenus seraient affectés à la mise en place d'un système de transport intégré et efficient ; elle notait toutefois que l'internalisation des coûts externes, l'élimination des distorsions fiscales et des subventions injustifiées devaient faire partie du futur modèle européen des transports, reposant sur l'alignement des choix du marché avec les besoins en développement durable. Ceci doit être compris comme un appel à un engagement accru afin que les autorités européennes mettent en œuvre des mesures de durabilité environnementale.

273. JO C 259/6, du 2.9.2011.

274. Réflexions et mesures légitimes et justifiées dans la mesure où les collectivités locales et régionales sont dotées de compétences importantes en matière de politique des transports : non seulement elles partagent la responsabilité pour des questions comme l'entretien du réseau routier, la politique de stationnement, l'accessibilité et les transports publics, mais elles veillent également au respect des normes environnementales telles que celles relatives à la qualité de l'air.

6.2. Législation communautaire spécifique sur les mesures de durabilité environnementale dans le transport routier de marchandises

À la fin de l'année 1993, dans le respect des recommandations du livre blanc de 1992, la directive 93/89/CEE²⁷⁵ relative à l'application par les États membres des taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route, ainsi que des péages et des droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures, a été adoptée. Cette directive exigeait qu'avant 1995, et au plus tard le 31 décembre 1997 pour la Grèce, l'Espagne, la France, l'Italie et le Portugal, les États membres devaient appliquer aux véhicules à moteur ayant un poids égal ou supérieur à 12 tonnes, une taxe non inférieure aux valeurs minimales détaillées dans son annexe. L'idée n'était pas tellement de créer une nouvelle taxe, mais d'adapter celles existantes à des normes générales communes à tous les pays de l'Union.

Cette directive reconnaissait que les États membres pouvaient également maintenir ou introduire des péages et des droits d'usage, dès lors que, entre autres, certaines conditions basées sur des critères de non discrimination en raison de la nationalité étaient remplies. Dans ces cas, les plafonds des montants envisagés étaient similaires à ceux imposés pour les véhicules mentionnés précédemment et ces taux devaient être liés aux coûts de construction, d'exploitation et de développement du réseau d'infrastructures, sans faire aucune référence à d'autres types de coûts liés à l'environnement²⁷⁶.

Cette directive a été remplacée par la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures²⁷⁷, connue par les opérateurs de transport sous le nom d'« Eurovignette », qui a été adoptée à la suite de la publication du livre blanc de 1998 et de l'annulation de la directive précédente par la Cour justice des Communautés européennes²⁷⁸. Cette nouvelle directive est extrêmement importante dans ce parcours législatif et, de plus, elle constitue le texte de base à partir duquel les modifications pertinentes des directives de 2006 et de 2011 ont été effectuées.

Cette directive a largement établi et réglementé la différence entre « péage », qui est y défini comme le paiement pour l'exécution d'un parcours donné et « le droit d'usage », défini comme le paiement donnant droit à l'utilisation des infrastructures, des péages et des droits d'usage ne pouvant être exigés de façon simultanée pour l'utilisation de la même section de route, sauf dans certains cas pour l'utilisation de ponts, tunnels et cols de montagne. Cette différence était déjà établie dans la directive précédente qui faisait mention au droit d'usage. La directive régula également les systèmes électroniques de perception, les conditions pour l'émission des titres de paiement, etc.

Du point de vue de la durabilité, la directive représentait une timide avancée car, pour la première fois aussi, elle donnait la possibilité aux États membres d'affecter un pourcentage du montant du droit d'usage ou du péage à la protection de l'environnement, et elle établissait la discrimination qui pourrait être faite pour établir les taux minimum des taxes applicables aux véhicules et des droits d'usage des infrastructures en fonction de la classification des véhicules « Euro I et II »²⁷⁹.

275. JO L 279/32, du 12.11.1993.

276. Le 9 février 1994, cinq États membres de la CE (les pays du Benelux, l'Allemagne et le Danemark) ont signé une convention fondée sur l'article 8 de ladite directive afin de créer un « eurodistinctif régional », prédécesseur de l'« Eurovignette ». J. M. Vassallo Magro, J. M., E. López Suárez, *Efectos de la aplicación de una política de tarificación de infraestructuras a los vehículos pesados. Informe final*. Barcelona, Dirección Corporativa de Estudios y Comunicación de Abertis, 2009, p. 24.

277. JO L 187/42, du 20.7.1999.

278. Dans l'arrêt de la Cour de Justice des Communautés européennes du 5 juillet 1995, affaire C-21/94, CURIA, Recueil de la jurisprudence 1995 I-01827, la Cour de Justice a annulé la directive 93/89/CEE basant sa décision sur le fait qu'elle avait été adoptée sans reconstruire au préalable le Parlement européen, dans la mesure où après l'avoir consulté une première fois, la Commission avait effectué des modifications à la proposition de directive qui étaient considérées substantielles par la Cour de Justice. En tout cas, la Cour a décidé de maintenir ses effets jusqu'à la rédaction d'une nouvelle directive (points 31 et 32 des motifs en droit et point 2 du dispositif de l'arrêt), ce qui s'est produit quatre ans après l'arrêt.

279. Directive 88/77/CEE du 3 décembre 1987 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants provenant des moteurs Diesel destinés à la propulsion des véhicules. JO L 36, du 9.2.1988.

En tout cas, le contenu de la directive s'est avéré peu ambitieux par rapport à ce que proposait le livre blanc de 1998. En effet, celui-ci programmait une stratégie articulée sur 3 étapes (avec la dernière étape, à partir de 2004, tous les modes de transport devraient appliquer la tarification basée sur les coûts sociaux marginaux), mais la directive n'a établi, à aucun moment, la possibilité de ce scénario obligatoire pour les années postérieures à sa publication. Il suffit de rappeler, dans ce sens, que les véhicules destinataires de la directive sont ceux dont le poids total maximum autorisé est égal ou supérieur à 12 tonnes.

Il faut maintenant faire référence à la directive 2004/52/CE du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté²⁸⁰, dont le contenu est technique et applicable à la perception électronique de tous les types de redevances routières, sur l'ensemble du réseau routier communautaire, urbain et interurbain, autoroutes, grands ou petits axes routiers et ouvrages divers tels que tunnels, ponts et bacs. Cette initiative naît du besoin d'obtenir une tarification des infrastructures de l'Union européenne qui n'affecte pas la fluidité du trafic et qui soit interopérable sur toute l'étendue du réseau.

En fin de compte, la directive indiquait, dans le 19^{ème} considérant, que les systèmes de télépéage contribuent de manière importante à réduire le risque d'accidents et donc à améliorer la sécurité routière, à réduire le nombre d'opérations en espèces et à diminuer la congestion aux gares de péage, notamment les jours de grande affluence. Ils permettent aussi de réduire les effets néfastes pour l'environnement que provoquent l'attente, le redémarrage des voitures et la congestion, ainsi que l'effet sur l'environnement lié à l'implantation de nouvelles gares de péage ou à l'extension des gares de péages existantes.

En 2006, la directive 2006/38/CE du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures²⁸¹ a été adoptée. Elle a représenté une avancée dans l'adoption de certaines mesures tendant à promouvoir la durabilité environnementale.

Les principaux changements introduits par cette directive 38/2006 par rapport à la précédente sont résumés ci-après. En premier lieu, elle a souligné que les droits d'usage des infrastructures constituaient, avec la réglementation, l'un des nombreux outils pour réduire les coûts du transport (par exemple sur les émissions ou les limites de vitesse) et les taxes sur les carburants ou les véhicules. Par conséquent, ces mesures devaient être appliquées comme des éléments de stratégies intégrées. D'ailleurs, la directive ne faisait pas obstacle à l'application non discriminatoire, par les États membres, de droits régulateurs destinés à combattre les impacts environnementaux, notamment la dégradation de la qualité de l'air, sur tout axe routier, en particulier dans les zones urbaines, y compris sur les routes du réseau routier transeuropéen traversant une zone urbaine.

Deuxièmement, elle a permis de concevoir des péages fondés sur les coûts des transports, en précisant dans le détail les coûts de construction, d'exploitation, d'entretien et de développement du réseau, les coûts des accidents, etc. L'article 1.1. a) b) a bis) ii établissait spécifiquement que les coûts spécifiques des infrastructures ou de l'amélioration des infrastructures pourraient comprendre les dépenses spécifiques d'infrastructure visant à réduire les nuisances sonores ou à améliorer la sécurité routière ainsi que les paiements effectifs réalisés par le gestionnaire de l'infrastructure correspondant aux éléments environnementaux tels que, par exemple, la protection contre la contamination des sols.

Enfin, cette directive a établi une tarification plus différenciée, faisant varier les péages en fonction de la distance parcourue, du lieu, des dommages qu'il occasionne aux routes en fonction du type de véhicule, de la catégorie EURO du véhicule, du moment et du niveau de congestion de l'axe routier. Quant aux véhicules auxquels s'appliquent les mesures établies dans cette directive, la limite maximale du poids total

280. JO L 166/124, du 30.4.2004.

281. JO L 157/8, du 9.6.2006.

autorisé des véhicules destinés au transport de marchandises a été relevée de 12 à 3,5 tonnes à partir du 1^{er} janvier 2012.

En 2010, l'application de la taxation mise en place dans cette directive était comme suit : en Allemagne, en Autriche et en République Tchèque, elle était déjà appliquée et en Slovaquie la mise en place était récente ; en Hongrie, elle était en phase d'implantation et le Danemark, la Hollande et la Belgique avaient déclaré leur intention de mettre en place le paiement d'utilisation des infrastructures routières ; la France appliquerait fin 2010 en Alsace une « taxe expérimentale », qu'elle étendrait au reste du territoire fin 2012, date qui a été repoussée à plusieurs reprises jusqu'à présent. En Espagne, le décret royal 713/2009 du 24 avril 2009 fixant les critères servant à déterminer les péages à appliquer à certains véhicules de transport de marchandises sur les autoroutes soumises à une concession du Réseau routier de l'État et comprises dans le Réseau de transport transeuropéen²⁸² est entré en vigueur en 2009. Ce décret transposait la directive « Eurovignette » en droit espagnol. Par ailleurs, il y a lieu de mentionner que la Suisse applique depuis 2001 des redevances aux véhicules destinés au transport de marchandises, selon un système très complet et en grande partie, modèle et précurseur des dernières modifications de la directive²⁸³.

En 2011, la directive 1992/62/CE a été modifiée pour la deuxième fois, donnant lieu à la publication de la directive 2011/76/UE du 27 septembre modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures²⁸⁴, qui continue d'être en vigueur.

Cette nouvelle modification de la directive a pour objet d'améliorer l'efficacité et de réduire l'impact environnemental du transport routier de marchandises. Pour cela, elle propose d'établir un cadre général permettant aux États membres de calculer et de faire varier les péages selon les coûts dérivés de la pollution et de la congestion que la circulation des véhicules produit sur les routes, de sorte que cette mesure soit compatible avec la durabilité du marché intérieur. Le but poursuivi est de promouvoir l'utilisation de véhicules plus propres, de choisir des itinéraires présentant de faibles niveaux de congestion, d'optimiser le chargement des véhicules. En somme, faire un usage plus efficace des infrastructures. Toutefois, le niveau d'ambition de la modification s'avère moins important que le projet frustré de directive 2008/0147²⁸⁵.

La directive modifiée redéfinit les termes de péage et de droit d'usage établis dans les deux directives précédentes. Elle introduit des notions relatives aux coûts externes résultant de la pollution atmosphérique ou de la pollution sonore²⁸⁶ due au trafic. Il s'agit de la principale nouveauté, et de la plus remarquable, introduite par le Parlement européen dans cette modification de la directive de l'Eurovignette de 2006. La redevance pour coûts externes varie et elle est fixée conformément aux exigences minimales et aux méthodes précisées à l'annexe III *bis* de la directive. Elle respecte aussi les valeurs minimales fixées à

282. *Real Decreto 713/2009, de 24 de abril, por el que se establecen los criterios para la determinación de los peajes a aplicar a determinados vehículos de transporte de mercancías en las autopistas en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado incluidas en la Red Transeuropea de Carreteras, BOE nº 112, de 8 de mayo.*

283. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Comisión de Construcción y Financiación de Infraestructuras, *Tarifación de Infraestructuras de Transporte en la U.E. : Adecuación del Sistema Español y su Aplicación en la Red Vialia*. Madrid, 2010, p. 11. Disponible sur : <http://www.ciccp.es/ImgWeb/Sede%20Nacional/Construccion%20Financiacion/Cuadernos%20Comision%20Cons_2.pdf> (consulté le 18.1.2014).

284. JO L 269/1, du 14.10.2011.

285. Avis de la Commission 2008/0147 (COD), COM (2011) 550 final, du 19 juillet émis conformément à l'article 294, paragraphe 7, point c), du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne sur les amendements du Parlement européen à la position du Conseil concernant la proposition de directive modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

286. La directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement a déjà établi une base pour développer et compléter, d'une part, l'ensemble des mesures de l'Union relatives au bruit causé par les véhicules et à l'infrastructure routière exigeant que les autorités compétentes conçoivent des cartes de bruit stratégiques des principaux axes routiers et, d'autre part, pour élaborer des plans d'action visant à réduire le bruit lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles sur la santé.

l'annexe III *ter* qui varient entre 0 €/vhxkm et 0,16 €/vhxkm, en fonction du type de véhicule. Il s'agit de nouveaux critères par rapport à la réglementation précédente, qui sont le fruit des études techniques menées dans l'Union européenne depuis les années 90.

Par ailleurs, la redevance pour coûts externes correspondant à la pollution atmosphérique due au trafic ne s'applique pas aux véhicules satisfaisant aux normes d'émissions EURO les plus strictes avant que ne ce soient écoulés jusqu'à quatre ans après les dates d'application établies dans les réglementations pertinentes introduites par ces normes.

La directive établit également les pourcentages limite de chaque redevance ou péage pour les cas du réseau routier où ils sont appliqués et une plus grande précision par rapport à la norme précédente sur l'affectation des recettes générées par les droits décrits, qui doivent être destinées au secteur du transport routier et à l'optimisation du système de transport routier dans son ensemble. En particulier, la directive établit que les recettes générées par les redevances pour coûts externes, ou leur équivalent, en valeur financière, devraient être utilisées pour rendre les transports plus durables, à travers au minimum l'un des aspects suivants : a) favoriser une tarification efficace ; b) réduire à la source la pollution due au transport routier ; c) atténuer à la source les effets de la pollution causée par le transport routier ; d) améliorer les performances des véhicules en matière d'émissions de CO₂ et de consommation d'énergie ; e) développer des infrastructures alternatives pour les usagers des transports et/ou étendre les capacités actuelles ; f) soutenir le réseau transeuropéen de transport ; g) optimiser la logistique ; h) améliorer la sécurité routière ; et i) mettre à disposition des places de parking sûres.

Enfin, il faut rappeler que la directive donne pour mandat à la Commission de présenter, au plus tard le 16 octobre 2012, un rapport faisant la synthèse de l'état de situation des mesures environnementales, ainsi que des politiques réglementaires arrêtées en vue d'internaliser ou de réduire les coûts externes liés à l'environnement, au bruit et à la santé dus à tous les modes de transport et indiquant la base juridique et les valeurs maximales utilisées.

6.3. Études techniques sur la mise en place de la directive « Eurovignette »

Le principe fondamental qui guide les normes directrices communautaires en matière de tarification est d'obtenir la récupération des coûts, en tout ou partie, à travers le paiement pour l'utilisation. Comme expliqué précédemment, la structure de tarification est fixée sur la base de deux éléments possibles, auxquels la législation européenne se réfère comme redevance d'infrastructure et redevance pour coûts externes.

En ce qui concerne la redevance pour coûts externes, y compris bien avant son introduction dans les directives communautaires, de nombreuses études techniques ont été menées par les institutions publiques, les associations sectorielles en lien avec le transport, les universités et les cabinets de conseil spécialisés, au niveau européen, étatique et interétatique, ainsi que régional, pour établir d'abord une méthodologie pour les déterminer et ensuite, les quantifier²⁸⁷.

287. Déjà en 1991, la Commission européenne a mis en marche le projet ExternE en collaboration avec le Département à l'énergie des États-Unis. Ce projet était la première tentative globale d'utiliser une méthodologie cohérente « bottom-up » pour évaluer les coûts externes associés à une variété de cycles différents de carburant. L'un des éléments du projet ExternE a été l'étude « External costs of transport in ExternE », qui a évalué les coûts liés à l'énergie des impacts environnementaux du trafic pour l'année de base 1995.

À partir de cette méthodologie, le modèle TRENEN, financé par la Commission européenne et coordonné par le CES-KU Leuven a été développé. Celui-ci a utilisé la méthodologie du projet ExternE pour faire une évaluation économique des émissions dans l'atmosphère. L'objectif du modèle TRENEN était d'évaluer la réforme des prix du transport et son application dans l'Union européenne. Le TRENEN était un modèle qui comprenait des estimations des coûts externes de la congestion, la pollution de l'air (y compris le changement climatique), les accidents, le bruit et la détérioration des routes et les coûts étaient calculés pour une large gamme de modes de transport (voitures, bus, tramways, métro, poids lourds...).

...

Dans le domaine étatique espagnol et français, il existe aussi diverses études en la matière dont il faut tenir compte car elles font apparaître l'état de cette question d'une manière plus ciblée et elles marquent le chemin à suivre à moyen et à long terme pour respecter la législation européenne. Quelques unes de ces études sont brièvement exposées ci-après.

En premier lieu, dans le cas de l'Espagne, il faut mentionner le projet de référence META (Modèle espagnol de tarification des routes), en marche depuis 2005²⁸⁸ et dont d'autres études sont issues sous la forme de mises à jour ou d'études complémentaires²⁸⁹. Une fois le Réseau META défini (29 604 km en Espagne comprenant toutes les voies interurbaines de grande capacité (autoroutes), les voies à chaussée unique parallèles à celles-ci et les autres voies de connexion nécessaires pour compléter un réseau maillé), le projet conçoit plusieurs scénarii de tarification et il calcule leurs effets, aussi bien les économies de coûts externes que les effets sur l'inflation.

Ce projet conclut que les recettes que l'on pourrait obtenir des scénarii envisagés se situeraient autour de 6 000 millions d'euros annuels, en prenant l'année 2007 en tant qu'année de base, s'ils sont mis en œuvre dans la totalité du réseau routier et pour tout type de véhicules, et les mesures proposées génèreraient un bénéfice de 55 millions d'euros annuels pour réduire les coûts de pollution atmosphérique. Toutefois, il faut noter que le document présente un exercice de calcul approximatif et réel des coûts externes du système de tarification, similaire à celui mené à bien au niveau régional par le Gouvernement basque, qui sera expliqué ultérieurement.

Il faut avoir recours au rapport de l'Observatoire du transport intermodal terrestre et maritime du Ministère du développement espagnol, qui met à jour également des données de l'INFRAS de 2004, pour proposer une approximation du calcul des coûts externes. En Espagne, ce rapport indique un montant de

...

En 1999, le cabinet de conseil hollandais Delft CE a réalisé l'étude *Efficient prices for transport; estimating the social costs of vehicle use*, que le ministère du transport hollandais lui avait confiée. CE a enquêté sur les coûts externes du transport aux Pays Bas pour l'année de base 2002. L'objectif était de développer une position hollandaise dans le cadre commun proposé dans le livre blanc *Développement futur de la politique des transports*. Les coûts externes marginaux sociaux des accidents, les émissions dans l'air, la pollution acoustique et la congestion, ainsi que les coûts de l'infrastructure de différents modes et des moyens de transport ont été quantifiés.

En 2000, le cabinet de conseil suisse INFRAS et IWW de l'Université Karlsruhe ont publié l'étude *External Costs of Transport; Accident, Environmental and Congestion Costs in Western Europe*. Cette étude était une mise à jour et un élargissement d'une ancienne étude sur les coûts externes de l'année 1995, à la demande de l'Union internationale des chemins de fer. Les résultats détaillés ont été présentés pour l'année de base 1995, ainsi qu'un pronostic approximatif sur les tendances pour 2010. L'objectif de l'étude était essentiellement de développer une méthode pour attribuer, de bas en haut, les externalités environnementales et tous les États membres de l'UE, en plus de la Suisse et de la Norvège, ont été évalués.

En dernier lieu, il faut citer l'UNITE, le programme coordonné par l'Institut des études de transport de l'Université de Leeds, qui fait partie du Cinquième programme cadre IDT de l'Union européenne (1998-2002) pour le développement des actions de recherche et le développement technologique dans le but de revitaliser la Stratégie de Lisbonne, en matière de compétitivité et de croissance durable. En 2000, UNITE a publié l'étude *Unification of accounts and marginal costs for Transport Efficiency, several deliverables 2000-2003*, qui fournissait un ensemble complet d'estimations sur les coûts marginaux pertinents du transport pour toute l'Europe et un cadre pour l'intégration des comptes et des coûts marginaux, conformément à la fonction globale du transport dans l'économie.

288. F. Robusté, A. Monzón, J. Gutiérrez, S. Saurí, M. Salas, J. Argote, F. Di Ciommo, J. Comendador, A. Álvarez, J. C. García, A. Condeço, *Modelo Español de Tarificación de Carreteras, META. Informe Final*. Madrid, TRANSyT, CEMIT, UCM, 2009. Disponible sur : <http://www.aseta.es/Adjuntos/Eurovineta/TRANSIT_CENIT_META.pdf> (consulté le 18.2.2014).

289. Il y a lieu de citer les études suivantes : Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Comisión de Construcción y Financiación de Infraestructuras (2010). *Tarifificación de Infraestructuras de Transporte en la U.E. : Adecuación del Sistema Español y su Aplicación en la Red Viaria*. Madrid, p. 11. Disponible sur : <http://www.ciccp.es/ImgWeb/Sede%20Nacional/Construccion%20Financiacion/Cuadernos%20Comision%20de%20Cons_2.pdf> (consulté le 18.1.2014) ; B. De la Fuente, J. Rodríguez la Rubia, A. Rodríguez, A. García, A. Velasco, J. C. López Verdejo, J. García, B. Santamaría, M. Miguel Temboury, *La Euroviñeta: claves para la introducción del pago por uso en España*. Madrid, ASETA, 2011. Disponible sur : <http://www.aseta.es/Adjuntos/Eurovineta/ASETA_Informe_Eurovineta.pdf> (consulté le 18.2.2014) ; J. M. Vassallo, *Estudio económico de la tarificación de las infraestructuras de carreteras de España*. Madrid, CECOPP, 2012. Disponible sur : <<http://www.carreteros.org/blog/pdfs/ascodocdocumento.pdf>> (consulté le 18.2.2014).

34 201,04 millions d'euros en 2009, ce qui représentait 96,41% de la totalité des modes de transport²⁹⁰. Par ailleurs, l'Agence européenne de l'environnement a récemment publié les coûts unitaires des polluants de l'air applicables aux poids lourds dans chacun des États membres. Ainsi, en Espagne le coût des particules en suspension au kg, M2,5, provoquées par les émissions des véhicules diesel s'élève à 25,992 euros et les émissions de NOx à 7,996 euros par kg. En France, ces sommes s'élèvent à 59,983 € et à 17,343 €, respectivement. Ces calculs sont des références que les gestionnaires de toute infrastructure devraient prendre en compte pour établir les tarifs routiers²⁹¹.

L'introduction de la tarification des routes est un sujet très controversé et la façon de la mettre en œuvre a toujours été associée à une certaine problématique pour la faire accepter socialement par les opérateurs du transport routier de marchandises. Parmi les questions qui ont soulevé et qui continuent de soulever le plus d'inquiétudes, se trouvent l'effet inflationniste sur le secteur et sur l'économie en général, la mise en marche de tous les éléments que la législation communautaire permet et qui conditionne le niveau d'acceptation et d'application des politiques tarifaires.

Dans le cadre du projet de recherche META précédemment cité, une enquête a été menée, entre novembre 2008 et janvier 2009, parmi les agents du secteur du transport, pour mesurer le niveau d'acceptation sociale d'une introduction d'un système tarifaire généralisé²⁹². Les clés autour desquelles les différents agents ont été interrogés étaient les suivantes : attentes des utilisateurs par rapport à l'introduction d'un système généralisé de tarification dans les routes de grande capacité, responsabilité sociale à l'égard des questions environnementales et de sécurité routière et évaluation de l'efficacité des mesures de tarification²⁹³.

En général, sans prétendre être exhaustifs dans l'exposition des conclusions, les résultats démontrent que les principaux agents du secteur du transport ne sont pas encore prêts à payer un tarif comprenant les coûts externes et d'infrastructure. Ainsi, 40% des interrogés pense que le transport routier est déjà suffisamment surchargé de taxes et que l'imposition d'un système de tarification généralisé ne serait pas justifiée si elle n'est pas assortie d'une réduction des impositions fiscales actuelles. Dans le cas des mesures visant à palier le risque de changement climatique, 46% des interrogés seraient prêts à l'accepter.

Quant aux effets que la tarification routière produirait sur l'inflation, on peut souligner plusieurs études qui évaluent l'impact économique d'une éventuelle application de l'Eurovignette en Espagne, en prenant en tant que référence des expériences européennes.

Le Comité des transports du Parlement a souligné, par rapport à l'adoption de la dernière proposition de révision de l'actuelle directive, que l'impact de l'Eurovignette sur les entreprises de transport routier serait faible. D'après une étude de la Commission, l'augmentation des coûts se situerait autour de 3%²⁹⁴. Par ailleurs, dans bon nombre d'études élaborées sur la tarification, l'expérience de la Suisse, qui en 2001

290. Ministerio de Fomento. Secretaría de Estado de Transportes. Dirección General de Transporte Terrestre, *Observatorio del Transporte Intermodal Terrestre y Marítimo. Informe Final*. Madrid, 2012, p. 43. Disponible sur : <http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/0E8318C5-2563-47B1-8FA6-F0D11D196AFD/103643/OBSERVATORIO_Documento_Final.pdf> (consulté le 10.3.2014).

291. European Environment Agency, *Road user charges for heavy goods vehicles (H G V). Tables with external costs of air pollution*. Copenhagen, 2013, p. 23. Disponible sur : <<http://www.eea.europa.eu/publications/road-user-charges-for-vehicles>> (consulté le 28.2.2014).

292. F. Robusté, A. Monzón, J. Gutiérrez, S. Saurí, M. Salas, J. Argote, F. Di Ciommo, J. Comendador, A. Álvarez, J. C. García Condeço, 2009, *op. cit.* p. 82.

293. F. Di Ciommo, A. Monzón, A. Fernández, *Aceptabilidad social de la tarificación del transporte por carreteras. El caso español*. Centro de Investigación del Transporte (TRANSyT) Universidad Politécnica de Madrid, Escuela de Caminos, Canales y Puertos, 2010. Disponible sur : <http://oa.upm.es/6783/2/INVE_MEM_2010_74639.pdf> (consulté le 18.1.2014).

294. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Comisión de Construcción y Financiación de Infraestructuras, 2010, *op. cit.* p. 32.

a introduit un système de tarification des poids lourds de plus de 3,5 tonnes, étendu à toutes les routes interurbaines, y est citée. L'augmentation de l'IPC enregistrée en Suisse par l'effet de l'application de l'Eurovignette, avec des tarifs sensiblement supérieurs à ceux proposés en Espagne, a été de 0,10% pour la première année où la mesure a été mise en place²⁹⁵.

Dans le cas de l'Espagne, les résultats obtenus dans plusieurs études spécialisées montrent que l'application de tarifs compris entre 0,08 euros/km et 0,12 euros/km aux poids lourds de plus de 3,5 tonnes sur tout le réseau interurbain, à l'exception des autoroutes à péage (tarifs qui incluent les coûts externes), donnerait lieu à une augmentation de l'IPC de 0,14% à 0,21%. Cette augmentation ne se produirait que l'année où les tarifs seraient établis car à partir de ce moment-là, les prix seraient constants²⁹⁶.

Dans le domaine de la Région autonome du Pays Basque, il y a lieu de mentionner que le Gouvernement basque a publié en 2006 le rapport final intitulé *Coûts externes du transport au Pays Basque*²⁹⁷, réalisé par le cabinet de conseil LEBER en étroite collaboration avec le cabinet de conseil suisse INFRAS et suivant sa méthodologie. Ce rapport identifiait une attribution d'externalités à chacun des modes et des catégories de transport terrestre dans la Région autonome du Pays Basque, qui n'étaient pas satisfaites par leurs utilisateurs mais au contraire par la société en général. Il montrait également les données utilisées pour estimer ces coûts en prenant en tant que base l'année 2004, le niveau d'incertitude de celles-ci était précisé et, enfin, plusieurs scénarii quantitatifs étaient envisagés à l'horizon 2020.

Ce rapport déterminait spécifiquement les coûts du changement climatique, les coûts des accidents, les coûts du bruit, les coûts de pollution de l'air, les coûts pour la nature et le paysage, les coûts dans les zones urbaines, les coûts des effets indirects (production d'énergie, production, entretien et élimination des véhicules, et construction, entretien et élimination des infrastructures) et les coûts de congestion. Parmi eux, ceux qui généraient les plus d'externalités étaient les coûts des accidents, de pollution de l'air et de congestion.

Ainsi, sans vouloir détailler la profusion de données du rapport, les coûts totaux en termes absolus s'élevaient au total à 1 952 millions d'euros, dont environ 1 350 millions d'euros étaient attribués au transport routier. De cette somme, 1 112 millions d'euros correspondaient exclusivement aux coûts externes environnementaux. En termes relatifs, ce montant total moyen pourrait être relativisé par rapport à sa répercussion par habitant de la Région autonome du Pays Basque, ce qui résulte en une somme de 930 euros par habitant et par an, soit 2 600 euros par famille²⁹⁸.

En 2010, le Gouvernement basque a mis à jour le rapport précédent avec la publication de l'étude *Coûts externes du transport dans la Région autonome du Pays Basque : mise à jour orientée à appliquer des mesures pour internaliser et réduire ces coûts*²⁹⁹. La mise à jour des résultats des coûts externes du

295. J. M. Vassallo Magro, E. López Suárez, *Efectos de la aplicación de una política de tarificación de infraestructuras a los vehículos pesados. Informe final*. Barcelona, ABERTIS, 2009, p. 43. Disponible sur : <http://www.aseta.es/Adjuntos/Eurovigneta/FUN.ABERTIS_Efectos_tarifica_pesados.pdf> (consulté le 3.3.2014).

296. J. M. Vassallo Magro, E. López Suárez, *Efectos de la aplicación de una política de tarificación de infraestructuras a los vehículos pesados*. IX Congreso de Ingeniería del Transporte, Madrid, 07/07/2010 - 09/07/2010, p. 7. Disponible sur : <http://oa.upm.es/6856/2/INVE_MEM_2010_74752.pdf> (consulté le 5.3.2014).

297. Departamento de Transportes y Obras Públicas, Gobierno Vasco, *Costes externos del transporte en el País Vasco. Informe final*. Leioa/Zurich. 2006. Disponible sur : <http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/costes_externos_transporte/es_16281/adjuntos/1.-%20Resumen%20ejecutivo.pdf> (consulté le 25.2.2014).

298. Departamento de Transportes y Obras Públicas, Gobierno Vasco, 2006, *op. cit.*, p. 197.

299. Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes, Gobierno Vasco, *Costes externos del transporte en la CAPV: actualización orientada a la aplicación de medidas para internalizar y reducir dichos costes*. Leioa, 2010. Disponible sur : <www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/es> (consulté le 25.2.2014).

rapport précédent a résulté en une réduction de ces coûts de 251 millions d'euros pour la période 2004-2008 (-13%), contrairement aux prévisions à la hausse envisagées dans le rapport précédent³⁰⁰.

En ce qui concerne la province du Gipuzkoa, il y a lieu de mentionner qu'au cours des dernières années, l'Administration provinciale a incité au débat politique pour mettre en place un système tarifaire plus large que celui existant à l'heure actuelle, sur la base des possibilités offertes par la législation communautaire. Conformément à cette conjoncture, il y a eu deux débats sur les péages au sein du conseil général au cours des deux dernières législatures, sans que celles-ci n'aient obtenu le consensus nécessaire pour l'extension des péages souhaitée.

En juillet 2013, le Gouvernement provincial a adopté l'avant-projet de norme provinciale fixant le montant de la redevance d'utilisation des routes de haute capacité du Territoire historique du Gipuzkoa, A-15, N-1, N-121-A et GI-632, applicable aux poids lourds³⁰¹. L'exposé des motifs dit expressément que la redevance établie a pour but de financer les coûts de construction, d'exploitation, d'entretien et de conservation des voies du Gipuzkoa dont la société publique provinciale Bidegi est gestionnaire. Par conséquent, dès l'origine, cette taxe ne comprend pas l'internalisation des coûts externes environnementaux³⁰², bien qu'il y ait une majoration pour les poids lourds de la classe Euro 0, I et II, de toute évidence insuffisante dans la logique environnementale décrite dans cette étude. D'ailleurs, la norme forale 1/2011 du 29 mars fixant les critères pour déterminer les redevances à appliquer aux poids lourds de transport de marchandises pour l'utilisation des infrastructures routières du Territoire historique du Gipuzkoa³⁰³ envisageait déjà la possibilité de faire moduler les montants des péages pour des motifs tels que la lutte contre les dommages environnementaux et la lutte contre la congestion du trafic. Toutefois, vu les tarifs en vigueur sur les routes AP-1 et AP-8, ces critères continuent de ne pas être appliqués.

En France, un ambitieux plan visant à mettre en œuvre l'Eurovignette sur le réseau routier national a été initié en 2005 (en suivant un plan très similaire au système appliqué en Allemagne), qui devait se développer en deux étapes. Ce plan pour la mise en place de l'Écotaxe a été précédé du Forum du Grenelle Environnement qui a donné lieu à la Loi Grenelle II, avec 268 engagements nationaux en matière d'environnement³⁰⁴.

Dans la première étape, la dénommée « taxe expérimentale alsacienne » devait être appliquée de façon transitoire. Son étendue se limitait aux 180 km environ de tout le réseau qui dessert la région de l'Alsace, dans les tronçons où, s'agissant d'un itinéraire alternatif aux voies déjà tarifées du réseau allemand, elle recevait tout le trafic des poids lourds en transit qui contournaient le péage allemand. La perception de la taxe devait commencer fin 2010 ou début 2011 et les tarifs variaient entre 0,015 euros et 0,20 euros. Cette première étape s'est achevée en avril 2013.

300. Cette variation étant de volume différent, en fonction des coûts dont il s'agit, le rôle le plus important a été détenu par la notion de sinistralité, avec une réduction de 245 millions d'euros. Le reste des coûts présente une importance nettement inférieure qui va d'une réduction de 39 millions d'euros pour la pollution de l'air à une augmentation de 17 millions d'euros pour la congestion. L'amélioration du réseau routier, la rénovation du parc automobile avec des véhicules plus sûrs et un travail institutionnel, auquel les mesures de sanction ne sont pas étrangères (permis par points, code pénal), ont contribué de façon décisive à cette baisse. Par ailleurs, la mise en place d'une législation plus stricte en matière d'émissions des véhicules à moteur, associée à la rénovation du parc automobile, ont eu une incidence dans la réduction des effets découlant de la pollution de l'air. Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes, Gobierno Vasco, 2010, *op. cit.* p. 90-91.

301. Disponible sur : <<http://www.gipuzkoa.net/noticias/archivos/faperrepdieak.pdf>> (consulté le 18.2.2014).

302. En effet, le rapport interne du Gouvernement provincial sur la viabilité économique du système Arkupe omet toute inclusion des coûts externes. L. Unzueta, *Informe modelo económico implantación. Sistema de peajes mediante arcos en las Carreteras N-1, A-15, N-121A Y G I-632*. Magnolia Financials, 2013. Disponible sur : <<http://www.gipuzkoaberri.net/WAS/CORP/DPDOficinaPrensaDigitalWEB/descarga.do?121110117116066083043104116115121106115110105116066070043104116105110108116066062053060043116119105106115066057>> (consulté le 18.2.2014).

303. Boletín Oficial de Gipuzkoa n° 68, du 8 avril 2011.

304. Loi n° 2010/788 du 12 juillet 2010. Journal Officiel de la République Française, du 13 juillet 2010.

Dans la deuxième phase, l'Eurovignette s'appliquerait, sous le nom d'« Écotaxe poids lourds », sur un réseau routier très étendu, entre 10 000 et 15 000 km, formé par l'ensemble des autoroutes et des routes principales situées sur le territoire français, à l'exception des autoroutes et des routes à péage et des itinéraires où la circulation des poids lourds était particulièrement faible. Elle pourrait également s'appliquer sur les routes de tout type qui pourraient recevoir une partie significative du trafic provenant des autoroutes à péage (les contournant) ou les voies soumises à la perception de l'écotaxe poids lourds ou à d'autres taxes analogues des pays voisins. Le début était prévu pour 2012 et simultanément la « taxe expérimentale alsacienne » disparaîtrait. Les tarifs varieraient entre 0,025 euros et 0,20 euros par kilomètre, résultant en un tarif moyen de 0,12 euros. La taxe serait probablement appliquée à quelque 800 000 poids lourds (dont 200 000 seraient étrangers) qui parcourent environ 10 000 millions de kilomètres par an à l'intérieur du réseau qui serait tarifé^{305,306}.

Récemment, en octobre 2013, la deuxième étape a été annulée pour la troisième fois, en raison de la pression des secteurs concernés, voire même du refus des autorités de plusieurs départements français. Le Gouvernement français continue de dialoguer avec les opérateurs du secteur dans le but de trouver un consensus pour la mise en œuvre de l'Écotaxe.

Pour conclure cette partie de la présente étude, conformément aux prescriptions de la directive 2011/76/UE, la Commission a émis, en date du 3 juillet 2013, le rapport *Report in accordance with Article 11 (4) of Directive 1999/62/EC. Summary of measures that internalise or reduce transport externalities*³⁰⁷. Dans celui-ci, elle dresse le bilan ou fait une évaluation des mesures portant sur l'internalisation des coûts externes de tous les modes de transport, dans les domaines des taxes sur le carburant et les véhicules, les assurances et le domaine des taxes et des péages des infrastructures. On peut en tirer deux conclusions en ce qui concerne les poids lourds.

La première conclusion est liée aux taxes sur le carburant. Celles-ci ont des objectifs multiples et dans la plupart des cas, elles ne sont pas formellement liées aux émissions de CO₂ ; seuls quelques États membres ont une taxe sur le carburant. Cependant, la fiscalité du carburant est directement corrélée au carburant consommé et aux émissions de CO₂ et elle représente donc un instrument adapté à l'internalisation de l'externalité du changement climatique. Quelques États membres appliquent des taxes qui ne sont pas supérieures aux niveaux minimum établis dans la législation communautaire, mais d'autres encore doivent aspirer auxdits niveaux³⁰⁸.

La deuxième conclusion porte sur l'adéquation de la tarification en fonction du temps d'utilisation de l'infrastructure ou de la distance parcourue. Au sein de l'UE, douze pays ont établi le système de vignette ou eurovignette basée sur le temps de trajet et treize pays, en revanche, basent le montant des péages sur la distance parcourue. Le rapport conclut que le paiement basé sur la distance parcourue est un outil beaucoup plus adapté et efficace pour internaliser les coûts externes du transport routier. De plus, les montants du péage liés à la taille du véhicule (selon le nombre d'axes et/ou le poids du véhicule) et à la classification d'émission des véhicules (classe EURO) permettent une internalisation plus proche de l'optimum des coûts

305. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Comisión de Construcción y Financiación de Infraestructuras, 2010, *op. cit.* p. 35.

306. Pour plus d'informations sur la mise en œuvre du nouveau système de tarification français (cadre juridique, réseau routier taxable, montants et moyens de paiement), consulter le site web suivant : <http://www.ecomouv.com/home>.

307. Commission Staff Working Document SWD (2013) 269 final. Disponible sur : <[http://eur-ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/doc/swd\(2013\)269.pdf](http://eur-ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/doc/swd(2013)269.pdf)> (consulté le 15.2.2014). Le présent rapport présente les conclusions principales de l'étude publiée fin 2012 intitulée « *An inventory of measures for internalising external costs in transport* » Disponible sur : <<http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/doc/2012-11-inventory-measures-internalising-external-costs.pdf>> (consulté le 20.2.2014) qui a été menée par des consultants externes pour recueillir des informations sur les politiques existantes, les politiques pour fixer les prix des externalités du transport. L'attention est portée dans les mesures de fixation des prix plutôt que dans la régulation, en concordance avec la notion économique d'« internalisation » des externalités.

308. Commission Staff Working Document, 2013, *op. cit.* p. 10.

externes d'usure et d'endommagement des infrastructures et de la pollution atmosphérique, selon la formule de tarification basée sur la distance parcourue.

Par ailleurs, seuls quelques systèmes tarifaires, comme par exemple celui de la République tchèque ou certains péages en Espagne, modulent leurs péages en fonction de l'heure de la journée, dans le but de représenter les coûts supplémentaires découlant de la congestion. Cependant, l'internalisation de l'externalité du bruit est la moins développée de l'UE, comme le confirme le rapport³⁰⁹.

309. Commission Staff Working Document, 2013, *op. cit.* p. 10.

III. CONCLUSIONS

Après avoir exposé le cadre juridique réglementant l'activité du transport routier de marchandises dans les domaines international, européen et national, il y a lieu de souligner certains aspects particulièrement problématiques qui ont une grande répercussion au niveau transfrontalier franco-espagnol.

La première partie de la présente étude explique que l'exercice de l'activité est soumis au respect préalable de certaines conditions communes, qui donnent lieu à l'obtention d'une licence communautaire permettant d'exercer l'activité de transport de marchandises sur tout le territoire de l'UE. Malgré l'harmonisation européenne souhaitée dans le secteur du transport routier de marchandises, les exigences établies au niveau européen ont connu une projection divergente, tant en France qu'en Espagne, ce qui rend l'exercice de la profession difficile. À tel point que le changement d'établissement d'une entreprise de transport ou l'ouverture d'une succursale dans un autre État, au sein de l'UE, est subordonnée à l'obtention d'une licence communautaire dans l'État d'établissement, avec ses particularités. C'est ainsi que se prononçait la CJCE dans les affaires C-228/01 *Bourrasse* et C-289/01 *Perchicot*, qui ont été analysées. Cependant, bien que le critère soit maintenu à l'heure actuelle, depuis l'arrêt du 7 novembre 2002, de grands changements se sont produits au niveau européen, notamment une plus grande harmonisation en matière de transport routier de marchandises, qui conseillent d'assumer des engagements plus fermes dans ce secteur. Une preuve en est l'instauration d'une honorabilité au niveau européen. En effet, la perte de l'honorabilité entraîne la suspension ou la perte de la condition de transporteur, toutefois avec les nuances signalées par rapport à la gravité des infractions et à la récupération de celle-ci. À ce point, il faut réfléchir à la pertinence de disposer de différentes licences communautaires en fonction de l'établissement ou, comme c'est le cas dans d'autres secteurs, à la promotion d'une **licence communautaire de transport unique** pour une entreprise de transport, indépendamment du fait qu'elle dispose de plusieurs établissements répartis sur différents États.

Cependant, il faudrait faire une analyse détaillée par rapport à l'immatriculation des véhicules utilisés par les entreprises de transport. Il a été mentionné précédemment dans la présente étude, qu'il existe une proposition de règlement pour l'immatriculation des véhicules applicable tant aux particuliers qu'aux entreprises, et que celui-ci pourrait également concerner les camions et les camionnettes. L'article 3 de cette proposition viendrait établir le critère de la « résidence normale »³¹⁰ du titulaire du certificat d'immatriculation³¹¹, comme étant celui exigible pour l'immatriculation dans l'État de résidence d'un véhicule déjà immatriculé dans un État membre. Il précise que dans le cas des entreprises, l'expression « résidence normale » constitue :

- a) pour une société ou un autre organisme, association ou personne morale, l'État membre dans lequel est située l'administration centrale ;
- b) pour une succursale, une agence ou tout autre établissement d'une société ou d'un autre organisme, l'État membre dans lequel est située la succursale, l'agence ou l'établissement ;
- c) pour une personne physique agissant dans l'exercice de son activité professionnelle, l'État membre qui constitue son lieu d'activité principal;

310. Les conflits transfrontaliers découlant de l'application de la taxe d'immatriculation des véhicules à moteur entre différents États membres ont donné lieu à une ample jurisprudence européenne en ce qui concerne la détermination de la notion de « résidence normale », notamment chez les particuliers. Affaire C-262/99, Affaire C-156/04, Affaire C-578/10, Affaires C-302/12.

311. Dans le dernier texte qui contient les amendements à la proposition de règlement COM (2012)0164 du Parlement européen du 7 juin 2013, l'amendement n° 63 (amendements 52 - 113) introduit dans l'article 3, ainsi que ceux faisant référence à celui-ci, qu'il faut considérer : le titulaire du certificat d'immatriculation ou *l'utilisateur du véhicule* (souligné par le Parlement).

Conformément aux dispositions du point c), les travailleurs d'un pays membre de l'UE autre que celui de leur résidence, c'est-à-dire les **travailleurs transfrontaliers**, qui utilisent un véhicule immatriculé par leur employeur, ne doivent pas le réimmatriculer.

Même si cette proposition de règlement viendrait corriger les problèmes existants quant à la détermination de l'État compétent pour l'immatriculation, l'État d'immatriculation du véhicule et l'État d'établissement des entreprises ne peuvent pas être configurés comme des obstacles du point de vue de la libre prestation de services de transport pour accomplir une libéralisation totale du transport de cabotage.

Une fois le critère d'immatriculation et de la licence communautaire unique établi, cela pourrait promouvoir le courant qui plaide pour un **élargissement du transport de cabotage** total mais progressif, en ligne avec la libre prestation de services au sein de l'UE. Cela pourrait permettre aux entreprises de transport européennes de fournir tout type de transport au sein des États membres, sans s'attarder sur le fait que sept jours se soient écoulés après le déchargement du transport international ou sur des exigences supplémentaires mises en œuvre par l'État par lequel ils transitent.

La libération du transport de cabotage bénéficierait en particulier les **entreprises de transport transfrontalières franco-espagnoles**, dans la mesure où l'obstacle de l'établissement serait supprimé pour réaliser des transports nationaux dans un espace géographique où la proximité encourage les échanges réciproques.

Cependant, la libéralisation des transports de cabotage doit être accomplie en fonction de l'état du secteur. L'article 94 actuel du TFUE établit : « *Toute mesure dans le domaine des prix et conditions de transport, prise dans le cadre des traités, doit tenir compte de la situation économique des transporteurs.* ». Bien qu'il soit vrai qu'en matière sociale, un cadre en matière de sécurité routière commune aux États a été instauré à travers une réglementation européenne assez bien établie portant sur les conditions de l'exercice du métier de transporteur, les temps de conduite et de repos, etc., il est nécessaire d'établir des critères minimum en matière économique afin de mettre en œuvre une libéralisation réelle du secteur du transport terrestre de marchandises sous les mêmes règles de concurrence. Cela permettrait d'assurer une sécurité aux États ayant un plus haut niveau de protection sociale, comme c'est le cas du système français, et on éviterait de la sorte le libre choix de l'établissement en fonction des coûts fiscaux et salariaux qui a été mis en évidence à travers différents cas et qui a une répercussion assez significative dans le domaine transfrontalier franco-espagnol. Cela éviterait également les situations de dumping social et entraînerait une amélioration des conditions dans lesquelles l'activité se déroule, car en dernier ressort, cela implique une plus grande professionnalisation du secteur, tout comme une garantie de sécurité sur les routes de l'Union européenne.

La libéralisation du transport de cabotage, ainsi que l'activité du transport international au sein de l'UE, implique une deuxième question. Comme référencé précédemment, une large partie de la doctrine estime qu'au sein de l'Union européenne, une unification³¹² des législations en matière de contrats de transport routier de marchandises est nécessaire. Comme l'indiquent certains auteurs³¹³, il ne semble pas que le processus d'équilibrage des législations nationales, à travers une intégration plus ou moins fiable de la Convention CMR au niveau interne, soit le mécanisme le plus adapté. Il faut ajouter que les processus de libéralisation du transport doivent fournir irrémédiablement des cadres juridiques adaptés, assurant une sécurité juridique aux opérateurs transfrontaliers afin qu'ils puissent clairement connaître le régime de contrats auquel ils s'obligent, ainsi que la responsabilité associée à leurs actions.

Plus précisément, il est nécessaire de créer une **réglementation matérielle du contrat de transport au niveau européen** compatible avec les dispositions de la Convention CMR, car il s'agit d'une convention internationale amplement ratifiée qui continuera d'être applicable aux relations entre les États membres et les pays tiers.

312. U. Belintxon Martin, *op. cit.*, note 17, p. 13 et 14.

313. SÁNCHEZ LORENZO, S. (2003) « La unificación del Derecho contractual Europeo vista desde el Derecho Internacional Privado », *Derecho patrimonial europeo*, Cizur Menor (Navarra), Thomson-Aranzadi, p. 378.

Le contrat de transport routier de marchandises au niveau européen, en tant que réglementation matérielle *ad intra*, devrait assumer une grande partie des dispositions contenues dans la Convention CMR, de par sa reconnaissance, sa stabilité et son efficacité, ainsi qu'en raison de la simplicité de l'exercice d'intégration de celle-ci dans les réglementations nationales d'un grand nombre d'États membres, qui l'ont intégrée de différente manière. En revanche, il faut agir dans ce sens de façon plus ambitieuse pour améliorer les aspects de la Convention CMR qui s'avèrent incomplets.

Cette homogénéisation, bien qu'elle ne soit pas indispensable, serait également profitable aux relations *communautaires*, à travers une possible adhésion à la Convention CMR de l'Union européenne, étant donné sa personnalité morale (article 47 du TUE). Une clause de déconnexion pourrait également être établie au niveau matériel, comme nous l'avons indiqué, dans le domaine dans lequel elle dispose de compétence exclusive, c'est-à-dire dans la détermination de la compétence judiciaire. Il a été clairement établi au niveau de la jurisprudence, à travers l'arrêt C-TNT de 2010, la place prépondérante de l'acquis communautaire face aux dispositions de la Convention CMR dans le territoire européen.

Après l'analyse comparée des régimes juridiques espagnol et français, nous partageons les opinions exposées en matière d'unification contractuelle. La détermination d'un régime commun dans l'UE est indispensable au bon déroulement du marché unique. La disparité de législations selon la réalisation des différents types de transport, international, national ou de cabotage, entraîne dans certains points centraux, comme dans le cas de la limite de l'indemnisation de la responsabilité du transporteur, d'avoir recours à différentes sources (article 23, paragraphe 4 de la Convention CMR, article 57 de la loi espagnole 15/2009 et dans le cas français, le contrat type correspondant article annexe, 21 du décret n° 99-269 du 6 avril 1999, article 23 du décret n° 2000-527,...).

Bien que dans les différentes législations, le contrat de transport routier de marchandises ne soit pas obligatoirement soumis à un critère de forme, la pratique révèle que les États membres, et en particulier la France, exigent certaines mentions en fonction du type de transport international, de cabotage ou national dont il s'agit, avec les conséquences que cela implique en cas d'omission d'informations et l'impossibilité matérielle de connaître toutes les législations des États membres, avec leurs changements législatifs. Il est tout à fait nécessaire de trouver un consensus pour créer une lettre de voiture européenne, qui établisse le contenu minimum accepté par tous les États et les obligations nécessaires pour la réalisation des transports à l'intérieur de l'UE et à la fois compatible avec la lettre de voiture internationale, afin d'éviter les duplicités non nécessaires. Cela faciliterait par ailleurs l'ouverture du transport de cabotage car on éviterait de la sorte que les États introduisent des restrictions à la libre prestation de ce service à travers la mise en place d'exigences formelles nationales.

Après l'analyse des aspects internationaux, communautaires et étatiques de l'arbitrage en général, et notamment le système particulier des commissions arbitrales de transport de la législation espagnole, il a été possible de transposer une vision intégrale et actualisée à propos de ce sujet qui, à ce jour, continue d'être une méthode de résolution des conflits pleinement en vigueur, bien qu'il y ait encore beaucoup à faire.

Le développement du secteur économique du transport routier de marchandises par les opérateurs et les questions litigieuses qui se posent dans le cadre de leur activité se produit sous une perception détournée de l'arbitrage en tant que méthode de résolution de conflits. Il faudrait probablement ajouter à cela une certaine discordance entre l'intérêt des responsables étatiques et communautaires d'encourager ou de promouvoir les mécanismes alternatifs de résolution des litiges *ADR*, sauf dans des domaines très précis comme ceux de la consommation et des RLL (règlements en ligne des litiges) dans le cas de l'arbitrage, et l'établissement de mesures concrètes pour obtenir un véritable élan.

Quoique, par exemple, 52% des multinationales préfèrent recourir à l'arbitrage plutôt qu'aux tribunaux de justice pour résoudre leurs disputes internationales³¹⁴, et que pour les grands fonds d'investissement

314. Pricewaterhousecoopers, *Corporate choices in International Arbitration Industry perspectives*. 2013. Disponible sur : <http://www.pwc.es/es_ES/es/publicaciones/gestion-empresarial/assets/corporate-choices-international-arbitration.pdf> (consulté le 8.12.2013).

il existe un organisme spécifique pour résoudre les disputes relatives aux investissements, le CIRDI, dans le cas du transport terrestre de marchandises, qui est l'une des colonnes vertébrales de l'économie communautaire et qui représente environ 2% du PIB communautaire et emploie 4 millions de travailleurs, la segmentation ou l'atomisation de la taille des entreprises, des PME pour la plupart, ne favorise pas une connaissance et une application étendues du recours à l'arbitrage.

En effet, dans la majorité des cas, l'assistance juridique des opérateurs du transport, en particulier de part et d'autre de la frontière franco-espagnole, est externe, ponctuelle et dans de nombreuses occasions, les opérateurs juridiques qui les prêtent ne connaissent pas les avantages du recours à l'arbitrage décrits dans ce travail ou n'en ont pas conscience.

Dans le cadre de ce travail, nous avons effectué des consultations auprès de plusieurs institutions prêtant des services d'intermédiation et d'arbitrage, pour sonder la portée et l'application effective des mécanismes alternatifs de résolution des litiges ADR dans le domaine géographique transfrontalier. Dans le cas de la Cour d'arbitrage de la Chambre du Gipuzkoa, qui exerce des fonctions d'arbitrage national et international depuis 1989, et dans le cas de la Cour d'arbitrage de la Chambre de Bilbao, constituée en 1990, il n'a pas été possible de détecter de cas d'arbitrage en matière de transport terrestre de marchandises, au moins au cours des 15 dernières années. Dans le cas de la Chambre de commerce de Bayonne, il y a quelques années, sa cour d'arbitrage disparaissait au profit d'autres cours départementales, comme le Centre d'Arbitrage du Barreau de Bordeaux ou la propre ICC de Paris.

Par ailleurs, en 1996, la Cour d'arbitrage mixte Aquitaine/Euskadi a été constituée afin de soutenir la coopération transfrontalière en matière d'arbitrage pour des raisons de proximité et d'identité culturelle et surtout, en raison de la complémentarité de ses activités. En somme, pour l'intérêt général qu'elle pourrait susciter pour les entreprises basques et aquitaines. Cependant, le manque d'activité régulière de cet organisme a conduit à sa disparition peu d'années après.

Pour cela, il peut être conclu que la mise en pratique de l'arbitrage institutionnel de part et d'autre de la frontière, tant au niveau national que transfrontalier, fait apparaître un résultat exigü.

L'une des réalités du secteur du transport terrestre de marchandises est que le montant de la plupart des contrats de transport terrestre qui sont conclus n'est en général pas élevé par rapport aux secteurs cités plus haut, celui des multinationales ou des investissements. Excepté dans le cas des transports engagés dans le cadre d'une large opération logistique, de nombreux transports nationaux et internationaux, ainsi que le cabotage qui se produit à la suite du transport international, portent sur des marchandises dont la valeur n'est relativement pas élevée. Par conséquent, les litiges qui pourraient survenir dans ce contexte, souvent pour des non-paiements, des retards de livraison ou des marchandises avariées, s'encadreraient parfaitement dans les procédures extrajudiciaires, évitant ainsi d'avoir recours à la juridiction ordinaire.

D'une part, il est vrai que dans le système juridique espagnol, il existe des commissions arbitrales de transport qui facilitent la résolution de différends dont les montants sont inférieurs à quinze mille euros ou dont les montants sont supérieurs dans les cas de réclamations globales. Ceci permet d'éviter la longue attente de la résolution du procès judiciaire et le coût élevé des droits judiciaires³¹⁵. D'autre part, en France, le domaine judiciaire est plus rapide et il est exempt de droits mais il ne dispose d'aucun organe arbitral spécialisé analogue aux JAT dont la caractéristique principale soit la gratuité.

315. La loi espagnole 10/2012 du 20 novembre 2012, établissant certaines taxes dans le domaine de l'administration de la justice et de l'Institut national de toxicologie et des sciences de médecine légiste, Ley 10/2012, de 20 de noviembre, por la que se regulan determinadas tasas en el ámbito de la Administración de Justicia y del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses, établit dans l'article 2, point a), que le fait imposable de la taxe est défini par le pouvoir juridictionnel causé par l'exercice de l'introduction de la demande dans tout type de procès déclaratifs et d'exécution de titres exécutoires extrajudiciaires d'ordre juridictionnel civil. Il faut constater, en revanche, que l'article 4 exonère spécifiquement de la taxe correspondante l'introduction d'une demande d'exécution de sentences arbitrales dictées par les Commissions arbitrales de la consommation.

Dans les présentes conclusions, il y a lieu de mettre en valeur la fonction préventive que les professionnels du droit peuvent mener en matière d'arbitrage. Le rôle de ces professionnels est socialement identifié à des individus spécialisés dans la défense devant les tribunaux alors qu'ils sont, sans aucun doute, en mesure de faire des propositions et de donner des conseils spécialisés à leurs clients pour entreprendre des procédures d'arbitrage. Face à l'habituel premier réflexe des opérateurs du transport de résoudre leurs différends devant les tribunaux, il revient aux opérateurs juridiques de proposer la voie de l'arbitrage et de faire connaître au client ses avantages. Conseiller en matière de rédaction des clauses compromissaires, en tant que fonction *ex ante* à la signature du contrat, ou bien *ex post* à celui-ci, de façon préalable à l'introduction d'une demande quelconque, déterminer la juridiction arbitrale et la loi matérielle applicable la plus adaptée au cas précis, sont des tâches qui acquièrent une valeur préventive suffisamment importantes et peu habituelles en pratique.

Après avoir décrit les réalités espagnole et française et exposé la fonction préventive des opérateurs juridiques en matière d'arbitrage, dans cette intersection frontalière des deux territoires objet de la présente étude, et transposable à la réalité transfrontalière du reste d'États membres, il serait hautement intéressant de plaider pour que l'Union européenne puisse instituer un organisme d'arbitrage spécialisé dans cette modalité de transport international de marchandises.

Si l'UE, tel qu'il a été cité dans la présente étude, a montré l'initiative de créer et de réguler des organismes relatifs à la résolution alternative de litiges en matière de consommation et de normes *RLL*, on peut comprendre que, compte tenu de l'énorme importance économique et sociale du secteur du transport terrestre de marchandises par route au niveau communautaire, cette activité économique possède l'envergure et la catégorie suffisantes pour mettre en place des cours, des tribunaux, des commissions ou des institutions, quelle que soit leur dénomination, spécialisés dans la résolution extrajudiciaire de conflits sur le flux communautaire de ce type de marchandises.

Les procédures de résolution alternative sont très variées, tant dans l'Union qu'à l'intérieur des États membres, mais ledit organisme d'arbitrage serait inspiré de principes communs à tous les États membres, facilitant la mise en place d'une procédure commune. En garantissant l'indépendance, l'intégrité et la confidentialité de cet organisme de résolution extrajudiciaire de litiges en matière de transport de marchandises, l'UE pourrait la constituer et la réglementer, avec des contenus similaires aux directives qui régissent les mécanismes alternatifs de résolution des litiges *ADR* sur la consommation et les *RLL*.

En misant dans ce sens, l'indépendance institutionnelle de l'organisme serait particulièrement importante en ce qui concerne ses membres et la disponibilité budgétaire. A la différence de ce qui arrive à l'heure actuelle avec les *JAT* qui dépendent de l'administration, fondamentalement régionale, cet organisme de résolution de litiges dans le transport routier de marchandises, devrait disposer d'un budget indépendant et spécifique, suffisant pour exercer ses fonctions, un budget dont les ressources proviendraient des organisations professionnelles ou des associations d'entreprises du transport.

Dans le cas des arbitres ou des personnes chargées des résolutions extrajudiciaires, ceux-ci devraient être engagés par une organisation professionnelle ou une association d'entreprises du transport et recevoir toute forme de rétribution exclusivement de cette association ou organisation, ou à travers des droits établis, le cas échéant, pour ce type de procédures. Dans ces cas, les procédures devraient être accessibles, attractives et abordables pour les opérateurs du transport. En même temps, il serait nécessaire que ces personnes disposent des connaissances spécialisées nécessaires, y compris une compréhension générale du droit. Notamment, elles devraient avoir une connaissance générale suffisante du domaine juridique leur permettant de comprendre les implications juridiques du litige et il faudrait garantir pour cela la présence d'un nombre de membres professionnels qualifiés en droit.

Il convient de rappeler également une question évidente. Le droit à un recours effectif et le droit à accéder à un tribunal impartial font partie des droits fondamentaux établis dans l'article 47 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne. Par conséquent, les procédures de résolution alternative ne doivent pas être conçues pour remplacer les procédures judiciaires et elles ne doivent pas priver, évidemment, les opérateurs du transport de leur droit de recours aux organes juridictionnels.

Pour conclure, il est important d'évoquer le rapport *Heidelberg Report*, publié en 2007, soutenant l'adoption d'un nouvel instrument communautaire pour réglementer, principalement, la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales intracommunautaires. Vu ce qui a été exposé dans la présente étude, le règlement 1215/2012 ne l'envisage pas, contrairement à ce que proposait le *Report*, faisant ainsi prévaloir la convention de New York, tel qu'exprimé dans le règlement cité. Ce dernier va dans le sens de cette dernière affirmation car son article 71 indique que le règlement n'affecte pas les conventions auxquelles les États sont parties et qui, dans des matières particulières, règlent la compétence judiciaire, la reconnaissance ou l'exécution des décisions. Ensuite, l'article 73 dit expressément que le règlement n'affecte pas l'application de la convention de New York de 1958.

En somme, il y a lieu de se demander s'il est nécessaire, d'une part, de disposer d'un organisme arbitral communautaire dédié au transport routier de marchandises, et d'autre part, que l'UE articule des mécanismes de reconnaissance et d'exécution des sentences arbitrales résultant des litiges extrajudiciaires communautaires, similaires à la procédure de reconnaissance des décisions des tribunaux nationaux de l'UE sans besoin d'*exequatur*, comme l'envisage le règlement 1215/2012. Cette mesure devrait entrer en vigueur à partir de 2015 et il faudra être attentif aux conséquences pratiques qui se produisent dans le trafic juridique pour évaluer l'opportunité de promouvoir une mesure similaire pour les sentences arbitrales intracommunautaires, compte tenu du déplacement de la validation que les organes juridictionnels exerçaient sur les décisions à la possibilité des parties de contester la reconnaissance et l'exécution de celles-ci.

En ce qui concerne la mise en œuvre de mesures au profit d'une plus grande durabilité environnementale dans le transport terrestre routier au sein de l'UE, cette question représente une inquiétude importante pour les autorités communautaires depuis quelques décennies. Cette inquiétude a inspiré en grande partie la Politique commune du transport et elle a configuré un cadre législatif et technique important, avec des hauts et des bas évidents par rapport à l'élan politique et aux rythmes de mise en œuvre.

L'étude des livres blancs et d'autres documents de programmation en la matière montre l'inquiétude permanente pour transformer le transport et réduire les effets nocifs que celui-ci génère sur l'environnement. En même temps, elle fait apparaître un équilibre difficile entre tous les acteurs impliqués dans cette question, notamment, entre ceux qui souhaitent être ambitieux et résolutifs et ceux qui préconisent une mise en œuvre progressive plus lente. La réglementation matérielle des mesures de durabilité à travers des directives et des règlements traduit cette disparité des rythmes, d'où l'existence de nombreuses normes de nature facultative, et, en conséquence, une mise en œuvre inégale et diverse dans les États membres de bon nombre des mesures proposées, et plus spécifiquement de celles de type tarifaire.

En réalité, il n'existe pas d'objections majeures aux principes « utilisateur-payeur » et « pollueur-payeur » qui mènent inmanquablement à l'adoption ou à l'établissement d'un système d'internalisation des coûts externes environnementaux qui permettent de diminuer leurs effets et de financer les politiques de durabilité. Mais cette même politique de durabilité est fondée sur la littérature scientifique sur le changement climatique, dont la portée réelle est remise en question ou est difficile à comprendre sur la réalité concrète. Dans d'autres termes, nul ne conteste qu'il se produise à l'heure actuelle un changement climatique, mais il n'est pas facile de comprendre le moment critique de la situation et le besoin immédiat d'adopter des mesures spécifiques.

Le défi pour une activité économique comme le transport routier de marchandises d'assumer ou d'internaliser les coûts externes découlant du dommage produit sur l'environnement n'est pas insignifiant et ses conséquences économiques sont effectivement importantes et atteignent annuellement environ 5% du PIB européen. D'un côté, le secteur montre une plus grande facilité, et une meilleure disposition, à rénover par exemple la flotte de poids lourds avec des moteurs qui sont classés comme étant de plus en plus durables, un aspect où d'énormes avancées ont eu lieu. D'un autre côté, l'internalisation des coûts externes environnementaux à travers le paiement de péages ou de droits d'utilisation des infrastructures routières représente une charge économique considérable pour le secteur qui a provoqué un fort rejet

généralisé. C'est ainsi que le constatent les études d'acceptabilité et que le montrent les contestations et les manifestations publiques de nombreux transporteurs, qu'ils soient salariés ou libéraux, ou les propres entreprises.

L'expérience européenne et quelques projections économiques démontrent que l'affectation des péages ou des droits sur l'augmentation des coûts de l'activité économique du transport routier de marchandises et l'inflation est relativement faible. Malgré cela, on peut affirmer que le secteur a raison de se plaindre, par exemple en Espagne, à cause notamment de l'écotaxe en France, du manque d'équité dans l'adoption de mesures tarifaires qui mènent à ce que seul ce secteur finance majoritairement non seulement l'entretien des routes, mais également les coûts externes environnementaux alors que d'autres bénéficiaires des infrastructures routières, concrètement les utilisateurs de véhicules particuliers, sont exonérés de ces obligations.

Le livre blanc *Feuille de route pour un espace européen unique des transports : vers un système de transport compétitif et économe en ressources* de 2011 envisageait deux phases pour la mise en place de ses propositions. Il faut rappeler que pour la phase II (2016 à 2020), il préconisait d'avancer dans le sens de l'internalisation *obligatoire et complète* des coûts externes du transport routier, y compris les véhicules des particuliers, ajoutant à la compensation obligatoire des coûts d'usure les coûts associés au bruit, à la pollution locale et à la congestion. Cet ambitieux calendrier devrait entraîner un réaménagement du système et conduire à une plus grande équité, revendiquée par le secteur et inexistante à l'heure actuelle.

Par ailleurs, il est également nécessaire de noter qu'améliorer et harmoniser le système tarifaire ou le système de taxes sur le secteur ne signifie pas forcément de faire augmenter les tarifs mais de les orienter vers une plus grande discrimination en fonction du type de véhicule, de la distance parcourue, voire même, de l'horaire d'utilisation. Dans le domaine tarifaire, certains États membres ont adopté ces critères et d'autres ne l'ont pas fait. Par exemple, l'écotaxe française fait varier ses tarifs en fonction du type de véhicule (classification EURO, poids ou nombre d'essieux), tandis que le système tarifaire du réseau de voies rapides et d'autoroutes à péages espagnoles ne les discrimine pas, sauf de façon exceptionnelle dans quelques tronçons. Dans le cas de la Région autonome du Pays Basque, la récente proposition de péages du Gipuzkoa précédemment exposée, manque également de ces critères dans son système de tarification. Le rapport *Report in accordance with Article 11 (4) of Directive 1999/62/EC. Summary or measures that internalise or reduce transport externalities* vise les critères mentionnés, mais vu la situation, il reste encore aux autorités de gestion des infrastructures routières de les appliquer.

Ces mêmes autorités de gestion sont les principales responsables d'adopter sur le plan politique les mesures nécessaires pour inverser les carences signalées ci-dessus. Mais de façon préalable, il est indispensable d'ouvrir un large débat sur le trinôme véhicules-infrastructures-environnement que l'on ne constate pas de nos jours dans la société et de faire un travail pédagogique. Dans le secteur du transport routier de marchandises, ce trinôme est quant à lui extrêmement connu, mais le fait qu'il ne le soit pas socialement de façon généralisée provoque un effet de manque d'équité dans la prise de décisions entre les deux domaines, le domaine sectoriel et le domaine social.

Une fois que ce débat aura eu lieu, cela devrait aboutir à des décisions politiques plus importantes que celles qui sont prises de nos jours par les institutions compétentes pour assurer une véritable internalisation des coûts externes environnementaux, dans ce long chemin de la transformation d'un transport terrestre de marchandises plus durable et moins nocif pour l'environnement.

IV. BIBLIOGRAPHIE

LÉGISLATION

1. Traités internationaux

Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera realizado en Ginebra el 19 de Mayo de 1956 (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route signée à Genève le 19 mai 1956). (BOE nº 109, de 7 de Mayo de 1974) Modificado por el Protocolo de Ginebra de 5 de Julio de 1978 (BOE nº 303, de 18 de Diciembre de 1982).

Convenio de Nueva York sobre reconocimiento y ejecución de laudos arbitrales extranjeros, firmado el 10 de junio de 1958 (Convention de New York pour la reconnaissance et l'exécution de sentences arbitrales étrangères signée le 10 juin 1958). BOE núm. 164, de 11 de julio de 1977.

Convenio Europeo sobre Arbitraje Comercial Internacional, el 21 de abril de 1961 (Convention européenne sur l'arbitrage commercial international signée à Genève le 21 avril 1961). BOE núm. 238, de 4 de octubre de 1975.

2. Législation européenne

Traités

Traité de Lisbonne modifiant le Traité sur l'Union européenne et le Traité instituant la Communauté européenne signé à Lisbonne le 13 décembre 2007. JOUE, C 306 du 17 décembre 2007

Règlements

Règlement (CEE) 3821/85 du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route. JO L 370 du 31.12.1985

Règlement (CEE) nº 3118/93 du Conseil fixant les conditions de l'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un État membre (JO L 279 de 12.11.1993).

Règlement nº (CE) 44/2001 du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (Bruxelles I). L 12, du 16.1.2001.

Règlement (CE) nº 1382/2003 du 22 juillet concernant l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises. JO L 196/1, du 2.8.2003.

Règlement (CE) nº 561/2006 du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route. JO L 102/1, du 11.4.2006.

Règlement nº 593/2008 du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I). JOUE L 177/6, du 4.7.2008.

Règlement (CE) nº 595/2009 du 18 juin relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules et modifiant le règlement (CE) nº 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE. JO L 188/1, du 18.7.2009.

Règlement nº (CE) 1071/2009 du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter par les entreprises pour exercer la profession de transporteur par route. JOUE L 300/51, du 14.11.2009.

Règlement nº (CE) 1072/2009 du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route. JOUE L300/72, du 14.11.2009.

Règlement nº (UE) 1215/2012 du Conseil du 12 décembre 2012 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale. JO L 351, du 20.12.2012.

Proposition de règlement relatif à la simplification du transfert des véhicules à moteur immatriculés dans un autre État membre à l'intérieur du marché unique COM (2012) 164 final, du 4.4.2012.

Règlement (UE) n° 524/2013 du 21 mai 2013 relatif au règlement en ligne des litiges de consommation et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 et la directive 2009/22/CE. JO L 165/1, du 18.6.2013

Directives

Directive 70/220/CEE du 20 mars 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur. JO L 76, du 6.4.1970.

Directive 88/77/CEE du 3 décembre 1987 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants provenant des moteurs Diesel destinés à la propulsion des véhicules. JO L 36, du 9.2.1988.

Directive 93/89/CEE du 25 octobre 1993 relative à l'application par les États membres des taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route, ainsi que des péages et des droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures. JO L 279/32, du 12.11.1993.

Directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril relative aux documents d'immatriculation des véhicules (JO L 138, du 1.6.1999), modifiée par la Directive 2003/127/CE de la Commission du 23 décembre. JO L 10, du 16.1.2004.

Directive 1999/62/CE du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. JO L 187/42, du 20.7.1999.

Directive 2002/15/CE du 11 mars relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier. JO L 80/35, du 23.3.2002.

Directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement. JO L 189/12, du 18.7.2002.

Directive 2003/59/CE du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules affectés aux transports routiers de marchandises ou de voyageurs. JO L 226/4, du 10.9.2003.

Directive 2004/52/CE du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté. JO L 166/124, du 30.4.2004.

Directive 2006/38/CE du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. JO L 157/8, du 9.6.2006.

Directive 2008/52/CE du 21 mai sur certains aspects de la médiation en matière civile et commerciale. JO L 136/3, du 24.5.2008.

Directive 2009/33/CE du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie. JO L 120/5, du 15.5.2009. Directive 2011/76/UE du 27 septembre modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. JO L 269/1, du 14.10.2011.

Directive 2013/11/EU du 21 mai relative au règlement extrajudiciaire des litiges de consommation et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 et la Directive 2009/22/CE. JO L 165/63, du 18.6.2013.

Résolution et Avis

Résolution du Parlement européen du 6 mai 1994 sur la promotion du recours à l'arbitrage pour la résolution des conflits d'ordre juridique. JO C 205/520, du 25.7.1994.

Avis du Comité économique et social européen sur la « Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes à l'accès au marché du transport international de marchandises par route (refonte) ». Section 3.4. JOUE C 204/31, du 9.8.2008.

Commission européenne. Livre blanc sur « Adaptation au changement climatique : vers un cadre d'action européen ». COM (2009) 147 final, du 1^{er} avril.

Comité économique et social européen 1947/2009 sur la « Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures ». JO C 317, du 23.12.2009.

Avis de la Commission 2008/0147 (COD), COM (2011) 550 final, du 19 juillet émis conformément à l'article 294, paragraphe 7, point c), du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne sur les amendements du Parlement européen à la position du Conseil concernant la proposition de directive modifiant la directive 1999/62/CE.

Comité des Régions. Avis sur le livre blanc « Feuille de route pour un espace européen unique des transports : vers un système de transport compétitif et économe en ressources ». JO C 259/6, du 2.9.2011.

3. Législation espagnole

Ley de 18 de julio de 1932. Gaceta núm. 203, de 21 de julio.

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. BOE núm. 182, de 31.07.1987.

Ley 36/1988, de 5 de diciembre, de Arbitraje. BOE núm. 293, de 07.12.1988.

Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico y Procedimiento Administrativo Común. BOE núm. 285, de 27.10.1992.

Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. BOE núm. 315, de 31.12.1996.

Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil. BOE núm. 7 de 08.01.2000.

Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, por la que se modifica, parcialmente, la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. BOE, núm. 242, de 09.10.2003.

Ley 60/2003, de 23 de diciembre, de Arbitraje. BOE núm. 309, de 26.10.2003.

Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los Servicios Públicos. BOE núm. 150, de 23.06.2007.

Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías. BOE núm. 273, de 12/11/2009.

Ley 11/2011, de 20 de mayo, de reforma de la Ley 60/2003, de 23 de diciembre, de Arbitraje y de regulación del arbitraje institucional en la Administración General del Estado. BOE núm. 121, de 21.05.2011.

Ley 5/2012, de 6 de julio, de mediación en asuntos civiles y mercantiles. BOE núm. 162, de 07.07.2012.

Ley 10/2012, de 20 de noviembre, por la que se regulan determinadas tasas en el ámbito de la Administración de Justicia y del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forense. BOE núm. 280, de 21.11.2012.

Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. BOE núm. 05.0.7.2013.

Ley Orgánica 5/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable. BOE núm. 160, de 05.07.2013.

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres. BOE núm. 241, de 08.10.1990.

Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por R.D. 1211/1990, de 28 de septiembre. BOE núm. 273, de 15.11.2006.

Real Decreto 713/2009, de 24 de abril, por el que se establecen los criterios para la determinación de los peajes a aplicar a determinados vehículos de transporte de mercancías en las autopistas en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado incluidas en la Red Transeuropea de Carreteras. BOE nº 112, de 8.5.2009.

Orden de 30 de marzo de 2001 por la que se establecen normas para la realización por las Juntas Arbitrales del Transporte de funciones de depósito y enajenación de mercancías. BOE núm. 90, de 14.04.2001.

Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo, por la que se desarrolla el ROTT en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera. BOE núm. 75, de 28.03.2007.

La Orden FOM/2181/2008, de 22 de julio, por la que se dictan reglas sobre la realización de transportes de cabotaje en España. BOE núm. 179, de 25.07.2007.

Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera. BOE núm. 214, de 05.09.2012.

Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre, por la que se regula el documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera. BOE núm. 5, de 5 de enero de 2013.

Anteproyecto de Norma Foral por la que se fijaba la cuantía del canon de utilización de las carreteras de alta capacidad del T.H. de Gipuzkoa A-15, N-1, N-121-A, y GI-632 de aplicación a vehículos pesados. Disponible sur : <<http://www.gipuzkoa.net/noticias/archivos/faperrepedieak.pdf>> (consulté le 18.2.2014).

Norma Foral 1/2011, de 29 de marzo, por la que se establecen los criterios para la determinación de gravámenes a aplicar a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de infraestructuras viarias en el Territorio Histórico de Gipuzkoa. BOG nº 68, de 8.4.2011.

Resolución de Coordinación nº 1/2011 Dirección General de Transporte Terrestre. Asunto: Condiciones para el otorgamiento de autorizaciones de transporte de viajeros y mercancías a partir del 04.12.2011.

4. Législation française

Code des transports

Code de commerce.

Code de procédure civile

LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement. (Grenelle II) JORF, 13.7.2010.

Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI). JORF du 31 décembre 1982.

Loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports. JORF n°0285 du 9 décembre 2009

Décret n° 81-500 du 14 mai 1981. JORF 14.20.1981.

Décret n°80-354 du 14 mai 1980 relatif à l'arbitrage et destiné à s'intégrer dans le nouveau code de procédure civile. JORF 18.05.1980.

Décret n°95-541 du 2 mai 1995 relatif aux opérations de transport impliquant plusieurs opérations successives de chargement et de déchargement:

Décret n°99-269 du 6 avril 1999 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique. JORF n°85 du 11 avril 1999. JORF n°85 du 11 avril 1999.

Décret n°99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises. JORF n°203 du 2 septembre 1999.

Décret n° 2010-389 du 19 avril 2010 relatif au cabotage dans les transports routiers et fluviaux. JORF n° 0093 du 21 avril 2010.

Décret n° 2011-48 du 13 janvier 2011 portant réforme de l'arbitrage. JORF n°0011 du 14 janvier 2011.

Décret n° 2011-2045 du 28 décembre 2011 portant diverses dispositions relatives à l'accès à la profession de transporteur routier et à l'accès au marché du transport routier. JORF n°0302 du 30 décembre 2011.

Décret n° 2013-448 du 30 mai 2013 relatif à la Commission nationale des sanctions administratives et aux commissions régionales des sanctions administratives dans le domaine du transport routier. JORF n°0125 du 1 juin 2013.

Décret n° 2000-527 du 16 juin 2000 portant approbation du contrat type pour le transport public routier en véhicules citernes. JORF n°140 du 18 juin 2000.

Décret n° 2000-528 du 16 juin 2000 portant approbation du contrat type pour le transport public routier d'objets indivisibles. JORF n°140 du 18 juin 2000.

Décret du 12 février 2001 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises périssables sous température dirigée. JORF n°41 du 17 février 2001.

Annexe I au livre II mentionnée à l'article D. 212 - 78 concernant le contrat type applicable aux transports publics routiers d'animaux vivants.

Décret n° 2001-657 du 19 juillet 2001 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers de fonds et de valeurs. JORF n°168 du 22 juillet 2001.

Décret n° 2001-658 du 19 juillet 2001 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers de véhicules roulants. JORF n°168 du 22 juillet 2001

Décret n° 2002-566 du 17 avril 2002 portant approbation du contrat type de location d'un véhicule industriel avec conducteur pour le transport routier de marchandises. JORF n°96 du 24 avril 2002.

Décret n° 2003-1295 du 26 décembre 2003 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises exécutés par des sous-traitants. JORF n°301 du 30 décembre 2003.

Décret n° 2007-1226 du 20 août 2007 modifiant les contrats types applicables aux transports publics routiers de marchandises a été publié au journal officiel du 22 août 2007. JORF n°193 du 22 août 2007.

Arrêté du 9 novembre 1999 relatif aux documents de transport ou de location devant se trouver à bord des véhicules de transport routier de marchandises. JORF n°273 du 25 novembre 1999.

Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports.

JURISPRUDENCE

1. Européenne

Arrêt de la CJCE du 25 juillet 1991, Affaire C-190/89. CURIA, Recueil de la jurisprudence 1991 I-03855.

Arrêt de la CJCE du 5 juillet 1995, Affaire C-21/94. CURIA, Recueil de la jurisprudence 1995 I-01827.

Arrêt de la CJCE du 17 novembre 1998, Affaire C-391/95. CURIA, Recueil de la jurisprudence 1998I-07091.

Arrêt de la CJCE du 7 novembre de 2002, Affaires jointes C-228/01 et C-289/01-Bourrasse et Perchicot *Bourrasse*. CURIA Recueil de la Jurisprudence 2002 I-10213.

CJCE (Troisième chambre), du 28 octobre 2004. Affaire C-148/03 - Nürnberger Allgemeine Versicherung. Recueil de la jurisprudence 2004 I-10327.

STJCE, de 10 de febrero de 2009 Asunto C-185/07. (Arrêt de la CJCE du 10 février 2009 Affaire C-185/07). Aranzadi TJCE\2009\22.

Arrêt de la CJUE du 4 mai 2010, C-533/08-TNT Express Nederland, Recueil de la jurisprudence 2010 I-04107.

Arrêt de la CJUE (Troisième chambre), du 19 décembre 2013. Affaire C-452/12 - NIPPONKOA Insurance Co. (Europe) Recueil de la jurisprudence decision.receuil1.

2. Espagnole

STC 174/1995, de 23 noviembre. Aranzadi RTC\1995\174.

Sentencia AP de Almería (Sección 2ª) N° de Resolución: 56/2013, de de 8 marzo 25 de 2013. Roj: SAP AL 113/2013

Sentencia AP de Almería (Sección 2ª) 75/2013, de 25 de marzo de 2013. Id Cendoj: 04013370022013100048.

Sentencia AP de Asturias (Sección 4ª) 178/2001 de 9 de abril de 2001. Aranzadi JUR\2001\158022.

Sentencia AP Guipúzcoa (Sección 3ª) 3187/2001 de fecha 30 de julio de 2001. Roj: SAP SS 1383/2001.

Sentencia AP Guipúzcoa (Sección 2ª) 2288/2004 de 19 de noviembre de 2004. Roj: SAP SS 1171/2004.

Sentencia AP Guipúzcoa (Sección 2ª) 249/2011 de 11 de julio de 2011 Roj: SAP SS 523/2011

Sentencia Juzgado de lo Mercantil nº1 de Bilbao (Vizcaya) 99/2013de fecha 8 de mayo de 2013. roj: SJM BI 241/2013

3. Française

Arrêt Cour de Cassation de 8 octobre 1997

Arrêt Cour d'appel de Lyon Audience publique du mercredi 17 juillet 2002 N° de RG : 2001/00864. LEGIFRANCE.

Arrêt Cour de cassation, civile, Chambre commerciale, 8 janvier 2008, 06-15.999, Publié au bulletin. LEGIFRANCE.

Arrêt Cour de cassation, criminelle, Chambre criminelle, Audience publique du 10 mai 2011, 10-87.475, Inédit.
Décision attaquée : Cour d'appel de Paris, du 7 septembre 2010. LEGIFRANCE.

Arrêt Cour de cassation, criminelle, Chambre criminelle, Audience publique du 30 octobre 2012, 12-80.194, Inédit.
Décision attaquée: Cour d'appel de Metz, du 14 décembre 2011. LEGIFRANCE.

Arrêt Cour de cassation n° 829 du 13 juillet 2010 (10-12.154) - Chambre commerciale, financière et économique.
LEGIFRANCE.

DOCTRINE

A. Atallah, S. Wade, A. Tetley, M. Taok, *France Revises Arbitration Law*. ReedSmith, 2011. Disponible sur : <<http://www.reedsmith.com/France-Revises-Arbitration-Law-05-25-2011/>>, (consulté le 29/11/2013).

A. Borrás Rodríguez, « La Comunitarización del Derecho Internacional privado: pasado, presente y futuro » *Cursos Derecho Internacional de Vitoria*, 2001. Disponible sur : <http://www.ehu.es/cursosderechointernacionalvitoria/ponencias/pdf/2001/2001_5.pdf> (consulté le 22/10/2013).

A. L. Calvo Caravaca et J. Carrascosa González « Ejecución de resoluciones patrimoniales en la Unión Europea: El Reglamento 44/2001 de 22 diciembre 2000 », *International Law: Revista Colombiana de derecho Internacional* n°3, 2004.

A. L. Calvo Caravaca « El Reglamento Roma I sobre la ley aplicable e las obligaciones contractuales: cuestiones escogidas » *Cuadernos de Derecho Transnacional* Vol. 1, N° 2, 2009.

A. L. Calvo Caravaca et J. Carrascosa González, *Manual Derecho Internacional privado*, vol. II, Granada, Ed. Comares, 2012.

A. Durán Ayago « Europeización del Derecho Internacional privado: del Convenio de Bruselas de 1968 al Reglamento (UE) 1215/2012. Notas sobre el proceso de construcción de un Espacio Judicial Europeo » *Revista General de Derecho Europeo*, n°29, 2013.

A. Emparanza Sobejano « La presunción de contratación del transporte en nombre propio (art. 5 LCTTM) y la responsabilidad del porteador efectivo (art. 6 LCTTM): ¿Una solución al problema de imputación de responsabilidades en el transporte con pluralidad de intervinientes? » Dans *Revista del Derecho del transporte*, 2011 Madrid : Ed. Marcial Pons.

A. Muñoz Paredes « La infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido como conducta equiparable al dolo en la nueva ley del contrato de transporte terrestre de mercancías » dans *Cuestiones actuales de derecho de la empresa*, Toledo, 2010.

B. Dupeyron « Acteurs et politiques de la coopération transfrontalière en Europe. Les expériences du Rhin Supérieur et de l'Eurorégion Méditerranéenne » *Thèse de doctorat. Université Strasbourg III - Robert Schuman*, 2007.

B. García Álvarez, « La nueva regulación del transporte terrestre nacional de mercancías » *LA LEY 3507/2010 Tráfico y Seguridad Vial*, N° 137, Sección Temas de actualidad, Ref. 4106. 2010.

B. Lasa Belloso « Competencia judicial internacional y regulación del arbitraje en el Convenio CMR », *AEDIPR Anuario español de Derecho Internacional privado*, T.IV, 2004.

B. Lasa Belloso « Análisis de la problemática derivada de la proyección ad extra de la política comunitaria sobre transporte internacional ». *I congreso internacional de transporte los retos del transporte en el siglo XXI*, Valencia, Ed. Tirant lo Blanch, 2005.

B. Mercadal « La C.M.R. Peut-elle devenir la loi du transport intérieur français? » *Liber amicorum Jacques Putzeys: études de droit des transports*, Bruxelles, Ed. Bruylant, 1996.

- B. Mercadal « Application conventionnelle de la Convention de Genève (Convention CMR) à un transport interne de marchandises par route » *Recueil Dalloz*, 1998.
- C. Arroyo Abad « La política común de transportes: origen y evolución en Europa del transporte público por carretera » *Anuario Jurídico y Económico Escurialense*, XII, 2008.
- C. Brière, C « La Convention dite Convention CMR prime sur la Convention de Bruxelles » *Recueil Le Dalloz* 2005 Jur.
- C. Esplugues Mota, El régimen jurídico de la mediación civil y mercantil en conflictos trasfronterizos en España tras la Ley 5/2012, de 6 de julio. *Boletín mexicano de Derecho Comparado* (Distrito Federal), vol. XLVI, 2013.
- C. Llorente Gómez de Segura « Integración europea y unificación de la reglamentación del contrato de transporte de mercancías por carretera: algunos datos y reflexiones » *I Congreso internacional de transporte los retos del transporte en el siglo XXI*, Valencia, Ed. Tirant lo Blanch, 2005.
- C. Llorente Gómez de Segura « La incidencia del Convention CMR en la armonización de la regulación del contrato de transporte en los Estados miembros de la Comunidad Europea » en *Cuestiones actuales del Derecho mercantil internacional* dans (Dir.) Calvo caravaca a.-I. / areal ludeña S, Madrid, Ed. Colex, 2005
- C. Llorente Gómez de Segura « La ley aplicable al contrato de transporte internacional según el Reglamento Roma I » *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol. 1, Nº 2, 2009.
- D. Morán Bovio « El concepto de dolo y de culpa grave equiparable a dolo por parte del transportista: art. 29 del Convenio CMR » dans *Actualidad jurídica del transporte por carretera*. In Memoriam F. M. Sánchez Gamborino, Madrid, 2005.
- C. Otero García-Castrillón, Nuevas perspectivas para la regulación coordinada del arbitraje y la jurisdicción civil en la Unión Europea. *Revista de arbitraje comercial y de inversiones, Madrid*, Vol. I, Nº. 2, 2008.
- F. Letacq « De la faute lourde à la faute inexcusable dans les transports » *Dalloz*, 2010, RJDA Chron.
- F. F. Garau Sobrino « La literalidad interpretada desde la coherencia del sistema. las relaciones entre el Reglamento Bruselas I y los Convenios sobre materias particulares según el TJUE » *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol. 3 Nº 1, 2011.
- F. J. Sanchez Gamborino « La llamada culpa equiparable a dolo y sus consecuencias en el Contrato de Transporte » *Revista de Derecho Mercantil* nº 216, Ed. Civitas, 1995.
- F. J. Sanchez Gamborino « La Convention CMR como ley aplicable al transporte nacional » *I Congreso internacional de transporte los retos del transporte en el siglo XXI*, Valencia, Ed. Tirant lo Blanch, 2004.
- F. J. Sanchez Gamborino, y A. Cabrera Cánovas, *El Convenio CMR*, Barcelona, Ed. Marge Books, 2012.
- H. Kenfack, « Droit des transports. 2-Détermination de la juridiction compétente en l'absence de clause attributive de juridiction et application des règles de la Convention CMR » *Recueil Dalloz*, 2009.
- H. Kenfack, « Droit des transports. III - Transport international A) Droit conflictuel 1- Loi applicable au contrat de transport en application de la Convention de Rome » *Recueil Dalloz* 2013.
- I. G. Cervantes Bravo, *Comentarios a la ley de arbitraje española (ley 60/2003, 23 de diciembre)*. Bogotá, Universitas. Nº 115, 2008.
- J. A. Cremades Sanz-Pastor, *Cuatro lustros de ley francesa de arbitraje comercial internacional*. vLex España. Disponible sur : <<http://app.vlex.com/#/vid/cuatro-lustros-francesa-arbitraje-internacional-245721>> (consulté le 29.12.2013).
- J. B. Harguindéguy « Politiques communautaires de développement et coopération transfrontalière », Politiques et management public, 2008 disponible en <http://pmp.revues.org/1256> dernière visite le 20.8.2013 J. M. Jacquet « La aplicación de las leyes de policía en materia de contratos internacionales » *AEDIPr T.X*, 2010.
- J. Carrascosa González, « Elección múltiple y elección parcial de la ley aplicable al contrato internacional » *Anales de derecho* nº 18. Universidad de Murcia, 2000.
- J. Carrascosa González « La ley aplicable a los contratos internacionales: el reglamento Roma I » *Colección el derecho de la globalización*, nº 17, Madrid, Ed. Colex, 2009.
- J. C: Fernández Rozas « Comunitarización del Derecho internacional Privado y Derecho aplicable a las obligaciones contractuales », *Revista Española de Seguros*, nº 140, 2009.

- J. J. Álvarez Rubio, *Los Foros de competencia Judicial internacional en materia marítima (Estudio de las relaciones entre los diversos bloques normativos)*, Bilbao: Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, 1993.
- J. J. Álvarez Rubio, « La regla de especialidad como cauce para superar los conflictos normativos entre el Derecho comunitario y los Convenios internacionales en materias especiales » *Diario La Ley* Nº 7499, Sección Tribuna, 29 Oct. 2010, Año XXXI, Ed. LA LEY. Disponible sur : <http://www.larioja.org/upload/documents/680383_DLL_N_7499-2010.La_regla_de_especialidad.pdf> (consulté le 22.10.2013).
- J. M. Furgado Estivill « El Reglamento (CE) Número 593/2008 del Parlamento europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I). Especial referencia a las transacciones inmobiliarias y sus requisitos de derecho material y formal » *Consejo General del Notariado*, Madrid, Ed. Dykinson, 2010.
- J. M. Ruiz Rodríguez, *Transporte de mercancías por carretera*, Barcelona, Ed. MargeBooks 3º Ed., 2013.
- J. M. Vassallo Magro, E. López Suárez, *Efectos de la aplicación de una política de tarificación de infraestructuras a los vehículos pesados*. Informe final. Barcelona, Dirección Corporativa de Estudios y Comunicación de Abertis, 2009.
- J. Putzerys, « Le contrat de transport routier de marchandises », Bruxelles, 1981.
- J. Rodrigo De Larrucea, R. Marí Sagarra, J. Martín Malofré, *Transporte en contenedor*. Barcelona, Ed Marge books, 2012.
- J. S. Bergé « L'application du droit de l'Union européenne et du Droit international : de l'applicabilité à l'invocabilité » Droit de L'Union européenne et Droit international. Les Interactions Normatives, *CEJEC - WP 2011/2*.
- M. Bada De Cominges, El arbitraje en el transporte terrestre. *Las juntas arbitrales del transporte*. I Congreso Internacional de Transporte: los retos del transporte en el siglo XXI : Castellón de la Plana, 4-6 mayo. Vol. 2, 2005.
- M. E. Mundo Guinot « Las sociedades cooperativas de transporte: régimen jurídico y aspectos controvertido », *Centro de derecho de transporte internacional*, Madrid, Ed. Marcial Pons, 2013.
- M. E. Pérez-Pujazón Millán, E. Trigo Sierra, *La reforma de la Ley 60/2003, de 23 de diciembre, de Arbitraje. Actualidad Jurídica Uría Menéndez*, nº 30, 2011. Disponible sur : <http://www.uria.com/documentos/publicaciones/3229_documento/art11.pdf?id=3377> (consulté le 18.11.2013).
- M. Clarke y D. Yates «Contracts of carriage by land and air». London, Singapore, Ed. LLP. 2004.
- M. Gómez Jené. M. *El arbitraje comercial internacional en la unión europea: la eficacia del laudo arbitral*. Madrid, Ed. COLEX, 2000.
- M. Gómez Jene, Propuestas de inclusión del arbitraje en el Reglamento 44/2001. *Cuadernos de Derecho Transnacional, Madrid*, Vol. 2, Nº 1, 2010.
- M. Gómez Jene, Arbitraje, medidas cautelares y Reglamento Bruselas I. *Diario La Ley*, Nº 7601, Sección Tribuna, Editorial LA LEY, 2011.
- M. J. Carazo Liébana, Sobre la constitucionalidad del arbitraje obligatorio en materia de transporte (comentario a la sentencia del Tribunal Constitucional de 23 de noviembre de 1995). *Revista de derecho mercantil*, Nº 222, 1996.
- M. J. Elvira Benayas, ¿Existe alguna posibilidad, por pequeña que sea, de salvar lo nuestro? *Las antisuit injunction* y el Convenio de Bruselas. A propósito de la STJCE de 27 de abril de 2004 (c-159/02). *Revista electrónica de estudios internacionales*, 2005.
- N. Bouza Vidal, *Aspectos actuales de la autonomía de la voluntad en la elección de la jurisdicción y de la ley aplicable a los contratos internacionales*. Cursos de Derecho Internacional de Vitoria, 2004. Disponible sur : <http://www.ehu.es/cursosderechointernacionalvitoria/ponencias/pdf/2004/2004_5.pdf> (consulté le 22.10/2013).
- N. Mallandrich Miret, *Medidas Cautelares y Arbitraje*. Barcelona, Atelier, 2010.
- P. Delebecque « L'art. L. 132-8 (anc. art. 101) du Code de commerce », dans *Etudes B. Mercadal*, Francis Lefebvre nº 28, 2002.
- P. A. de Miguel Asensio « Integración europea y Derecho Internacional privado ». *Revista de derecho comunitario europeo*, nº2, 1997.
- P. A. de Miguel Asensio « Convenios internacionales y unificación del Derecho Internacional privado de la Unión Europea ». *Nuevas fronteras del Derecho de la Unión Europea (liber amicorum José Luis Iglesias Buhigues)* Ed. Tirant lo Blanch, Valencia, 2012.

- P. A. De Miguel Asensio, El nuevo Reglamento sobre competencia judicial y reconocimiento y ejecución de resoluciones. *La Ley, Madrid*, N° 8013, 2013.
- P. Patrick Courbe y H. Chanteloup « Droit international privé. II - Les conflits de juridictions » *Recueil Dalloz*, 2005.
- Q. K. Sallam Maaitah, « La regulación jurídica del transporte y sus clases en la moderna legislación comparada: especial referencia a las legislaciones jordana y española » Edité par *Universidad de Granada*, 2013.
- R. Briner, *Filosofía y objetivos de la Convención*. Dans NACIONES UNIDAS, *La Ejecución de las Sentencias Arbitrales en virtud de la Convención de Nueva York. Experiencia y perspectivas*. New York, 1999.
- R. Escrig Moreno, Arbitraje nacional e internacional. I Congreso Internacional de Transporte: los retos del transporte en el siglo XXI : Castellón de la Plana, 4-6 mayo. Vol. 2, 2005.
- R. Hinojosa Segovia, *La Nueva Ley de Arbitraje*, 2011. Disponible sur : <http://www.cuatrecasas.com/media_repository/docs/esp/la_nueva_ley_de_arbitraje_739.pdf> (consulté le 18.11.2013).
- S. Borona Vilar. *Arbitraje y justicia en el siglo XXI*. Madrid, Thomson-Civitas, 2007.
- S. Rodríguez Sánchez, *Las Juntas Arbitrales del Transporte : constitución y funciones (en especial, como « depositarias « de las mercancías)*. Valencia, Tirant lo Blanch, 2005.
- S. SANCHEZ LORENZO (2003) « La unificación del Derecho contractual Europea vista desde el Derecho Internacional Privado » *Derecho patrimonial europeo*, Cizur Menor (Navarra), Thomson - Aranzadi, p. 378.
- S. Grignon-Dumoulin, « Forum shopping ± Article 31 de la Convention CMR » *Rev. dr. unif.*, 2006.
- T, Azzi « La loi applicable à défaut de choix selon les articles 4 et 5 du Règlement Rome I » *Recueil Dalloz* 2008.
- U. Belintxon Martin « La confluencia de los distintos bloques normativos aplicables en materia de transporte internacional por carretera: divergencias y efecto distorsionador » *la nueva ordenación del mercado de transporte*, Ed. Marcial Pons, Madrid, 2013.
- V. Da Silva « Le rejet de la qualification de loi de police pour l'article L. 132-8 du Code de commerce » *Recueil Dalloz*, 2010.
- V. Mambrilla Rivera. La política europea de transportes (hacia el establecimiento "espacio único europeo de transporte") *Revista del Derecho del Transporte*. Universidad del País Vasco. 2012, n° 9.
- X. Delpech « Transport routier international : conflit de juridictions », *Recueil Dalloz*, 2008.
- X. Delpeche « La Convention Convention CMR du 19 mars 1956 est d'ordre public » *Com.* 30 juin 2009, *Dalloz actualité* 15 juillet 2009 n° 08-15.026.
- X. Delpech « Action directe du transporteur pas de caractère de loi de police » *Recueil Dalloz*, 2010.
- X. Delpech « Clause limitative de réparation et obligation essentielle. Arrêt rendu par Cour de cassation, com » *Recueil Dalloz*, 2010.
- X. Delpech « Transport routier international de marchandises : régime de l'action directe du transporteur » *Dalloz actualité* 20 décembre 2011.

AUTRES DOCUMENTS

Documents européens

- Commission européenne. Livre blanc sur « *Le développement futur de la politique des transports : approche globale pour la détermination d'un cadre communautaire garant d'une mobilité durable* », COM (92) 494 final, de décembre 1992.
- Commission européenne. Livre blanc sur « *Des redevances équitables pour l'utilisation des infrastructures : une approche par étapes pour l'établissement d'un cadre commun en matière de tarification des infrastructures de transport dans l'UE* », COM (98) 466, de juillet 1998.
- Conclusions de la Présidence du Conseil européen de Tampere (15 et 16.10.1999). Disponible sur : <http://www.europarl.europa.eu/summits/tam_es.htm> (consulté le 8.10.2013).

- Commission européenne. Livre blanc sur « *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix* », COM (2001) 370, de septembre 2001.
- Commission des Communautés européennes, Livre vert sur « *Modes alternatifs de résolution des conflits relevant du droit civil et commercial* », COM (2002) 196 final, 19 avril 2002.
- Communication interprétative de la Commission « *sur le caractère temporaire du cabotage routier dans le transport de marchandises* ». JOUE C21/2, du 26.1.2005.
- Heidelberg Report*. Study JLS/C4/2005/03 présenté par les professeurs B. Hess / T. Pfeiffer / P. Schlosser. Disponible sur : <http://ec.europa.eu/civiljustice/news/docs/study_application_brussels_1_en.pdf> (consulté le 8.11.2013).
- Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo. *Por una Europa en movimiento. Movilidad sostenible para nuestro continente. Revisión intermedia del Libro Blanco del transporte de la Comisión Europea de 2001*. COM (2006) 314 final, du 22 de juin.
- Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions. *Stratégie pour une mise en œuvre de l'internalisation des coûts externes*. COM (2008) 435 final, du 8 de juillet.
- Communication de la Commission. « *EUROPA 2020 : une stratégie pour une croissance intelligente durable et inclusive* » COM (2010) 2020 final, du 3.3.2010.
- Commission européenne. « *Rapport 2010 sur la citoyenneté de l'Union : lever les obstacles à l'exercice des droits des citoyens de l'Union* » COM (2010) 603 final, du 27.10.2010
- Comité économique et social européen. Avis exploratoire sur « *Politique européenne de transport dans le cadre de la stratégie de Lisbonne après 2010 et de la stratégie de développement durable* » JO C 354/23, due 28.12.2010.
- Commission européenne Livre blanc sur « *Feuille de route Feuille de route vers une économie compétitive à faible intensité de carbone à l'horizon 2050* ». COM (2011) 112 final, du 8.3.2011.
- Commission européenne. Livre blanc sur « *Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources* ». COM (2011) 144 final, du 28 mars.
- B T Bayliss, *Report of the High Level Group on the Development of the EU Road Haulage Market*. 2012. Disponible sur : <<http://ec.europa.eu/transport/modes/road/doc/2012-06-high-level-group-report-final-report.pdf>> (consulté le 22.10.2013).
- European Environment Agency, *The contribution of transport to air quality. TERM 2012: transport indicators tracking progress towards environmental targets in Europe*, Copenhagen, 2012, n° 10. Disponible sur : <<http://www.eea.europa.eu/publications/transport-and-air-quality-term-2012>> (consulté le 28.2.2014).
- Commission européenne. *Transport routier. Changer de cap*, 2012. Disponible sur : <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/doc/broch-road-transport_fr.pdf> (consulté le 18.1.2014).
- Commission Staff Working Document SWD (2013) 269 final, Rapport « Report in accordance with Article 11 (4) of Directive 1999/62/EC. Summary of measures that internalise or reduce transport externalities. Disponible sur : <[http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/doc/swd\(2013\)269.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/doc/swd(2013)269.pdf)> (consulté le 15.2.2014).
- European Environment Agency, *Road user charges for heavy goods vehicles (HGV). Tables with external costs of air pollution*. Copenhagen, 2013. Disponible sur : <<http://www.eea.europa.eu/publications/road-user-charges-for-vehicles>> (consulté le 28.2.2014).

Miscellanées

- ADR Centre, *The Cost of Non ADR - Surveying and Showing the Actual Costs of Intra-Community Commercial Litigation*, Rome, 2010. Disponible sur : <www.adrcenter.com/jamsinternational/civil-justice/Survey_Data_Report.pdf> (consulté le 1.10.2013).
- Arbitraje y Mediación (ARyME). Disponible sur : <<http://aryme.com/actualidad-adr/803/ley-de-arbitraje-de-espana-11-2011-de-reforma-arbitraje#ref/b/c/es/m:0>> (consulté le 21.11.2013).
- B. De la Fuente, J. Rodríguez de la Rubia, A. Rodríguez, A. García, A. Velasco, J. C. López Verdejo, J. García, B. Santamaría, M. Miguel Tembourny, *La Euroviñeta : claves para la introducción del pago por uso en España*.

- Madrid, ASETA, 2011. Disponible sur : <http://www.aseta.es/Adjuntos/Eurovineta/ASETA_Informe_Eurovineta.pdf> consulté le 18.2.2014)
- Blog de bioética y libertades públicas. Eutanasia y dignidad de la vida. C. Fernández Rozas en Legal Today sobre el libro *Jurisprudencia española del arbitraje*. José Miguel Serrano Ruiz-Calderón. Disponible sur : <<http://josemiguelserano.blogspot.com.es/2013/04/entrevista-con-c-fernandez-rozas-en.html>> (consulté le 1.10.2013).
- C. Nash, *Unification of accounts and marginal costs for Transport Efficiency, several deliverables 2000-2003* UNITE Leeds, 2003. Disponible sur : <<http://www.its.leeds.ac.uk/projects/unite/downloads/Unite%20Final%20Report.pdf>> (consulté le 22.2.2014).
- C. Schreyer, C. Schneider, M. Maibach, W. Rothengatter, C. Doll, D. Schmedding. *External costs of transport. Update study*. INFRAS, IWW, Zürich-Karlsruhe, 2004. Disponible sur : <<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n28/ncost.en.pdf>> (consulté le 18.2.2014).
- Collegi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports - Catalunya, *Conclusiones. Jornada de Financiación de Carreteras: Oportunidades de la implantación de la Euroviñeta*. Barcelona, 31 de marzo de 2011. Disponible sur : <http://www.cenit.upc.es/docs/n067_conclusiones.pdf> (consulté le 18.2.2014).
- Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Comisión de Construcción y Financiación de Infraestructuras, *Tarifificación de Infraestructuras de Transporte en la UE : Adecuación del Sistema Español y su Aplicación en la Red Viaria*. Madrid, 2010. Disponible sur : <http://www.ciccp.es/ImgWeb/Sede%20Nacional/Construccion%20Financiacion/Cuadernos%20Comision%20Cons_2.pdf> (consulté le 18.1.2014).
- Departamento de Transportes y Obras Públicas, Gobierno Vasco, *Costes externos del transporte en el País Vasco. Informe final*. Leioa/Zurich. 2006. Disponible sur : <http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/costes_externos_transporte/es_16281/adjuntos/1.-%20Resumen%20ejecutivo.pdf> (consulté le 25.2.2014).
- Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes, Gobierno Vasco, *Costes externos del transporte en la CAPV : actualización orientada a la aplicación de medidas para internalizar y reducir dichos costes*. Leioa, 2010. Disponible sur : <www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/es/> (consulté le 25.2.2014).
- Direction des Services de Transport (Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire). *Etude sur l'utilisation des contrats types de transport routier de marchandises. Bilan et perspectives*. Rapport final Février 2009. Disponible sur : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Contrats_types_routiers_Rapport_final2_cle55f4c4.pdf> (consulté le 20.12.2013).
- Dossier « *La relación Francia-España* ». Disponible sur : <http://www.ambafrance-es.org/france_espagne/IMG/pdf/Catalogue_bilateral_2012_ES.pdf> (consulté le 20.08.2013).
- Escuela de Organización Industrial, *El arbitraje como forma de solución de conflictos empresariales*. Madrid, 2005.
- F. Di Ciommo, A. Monzón, A. Fernández, *Aceptabilidad social de la tarificación del transporte por carreteras. El caso español*. Centro de Investigación del Transporte (TRANSyT) Universidad Politécnica de Madrid, Escuela de Caminos, Canales y Puertos, 2010. Disponible sur : <http://oa.upm.es/6783/2/INVE_MEM_2010_74639.pdf> (consulté le 18.1.2014).
- F. Letamendia Belzunce « La cooperación transfronteriza europea en el País Vasco: realidades y limitaciones » *Seminari la cooperació transfronterera a la UE. 1-2 d'octubre 2008*. Disponible sur : <<http://www.iuee.eu/pdf-publicacio/152/qWNHUricpVvFw3CwOg71.PDF>> (consulté le 20.08.2013).
- F. Robusté, A. Monzón, J. Gutiérrez, S. Saurí, M. Salas, J. Argote, F. Di Ciommo, J. Comendador, A. Álvarez, J. C. García, A. Condeço, *Modelo Español de Tarifificación de Carreteras, META. Informe Final*. Madrid, TRANSyT, CEMIT, UCM, 2009. Disponible sur : <http://www.aseta.es/Adjuntos/Eurovineta/TRANSIT_CENIT_META.pdf> (consulté le 18.2.2014).
- « *Las jornadas técnicas sobre la modificación de la LOTT* » qui se sont déroulées dans différentes villes espagnoles en 2013, notamment à Bilbao. Disponible sur : <<http://www.youtube.com/watch?v=084h-04FAj0>> (consulté le 15.1.2014).
- J. A. Sotelo Navalpotro, M. Sotelo Pérez, A. Tolón Becerra, *Las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector transporte por carretera. Investigaciones Geográficas*, Universidad de Alicante, 2011, núm. 54. Disponible sur : <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17622555005>> (consulté le 27.2.2014).

- J. F. Merino Merchán, *Comentarios a la Ley 11/2011 de 20 de mayo de reforma de la Ley 60/2003, de 23 de diciembre, de arbitraje*. Noticias Jurídicas, 2011. Disponible sur : <<http://noticias.juridicas.com/articulos/45-De-recho%20Civil/201107-21366975212535.html>> (consulté le 19.11.2013).
- J. M. Vassallo Magro, E. López Suárez, *Efectos de la aplicación de una política de tarificación de infraestructuras a los vehículos pesados. Informe final*. Barcelona, ABERTIS, 2009. Disponible sur : <http://www.aseta.es/Adjuntos/Eurovineta/FUN.ABERTIS_Efectos_tarifica_pesados.pdf> (consulté le 3.3.2014).
- J. M. Vassallo Magro, E. López Suárez, *Efectos de la aplicación de una política de tarificación de infraestructuras a los vehículos pesados*. IX Congreso de Ingeniería del Transporte, Madrid, 07/07/2010 - 09/07/2010. Disponible sur : <http://oa.upm.es/6856/2/INVE_MEM_2010_74752.pdf> (consulté le 5.3.2014).
- J. M. Vassallo, *Estudio económico de la tarificación de las infraestructuras de carreteras de España*. Madrid, CECOPP, 2012. Disponible sur : <<http://www.carreteros.org/blog/pdfs/ascodedocumento.pdf>> (consulté le 18.2.2014).
- Ley Modelo de la CNUDMI sobre Arbitraje Comercial Internacional, de 21 de junio de 1985. Disponible sur : <http://www.uncitral.org/pdf/spanish/texts/arbitration/ml-arb/07-87001_Ebook.pdf> (consulté le 22.10.2013).
- L. Unzueta, *Informe modelo económico implantación. Sistema de peajes mediante arcos en las Carreteras N-1, A-15, N-121A Y G I-632*. Magnolia Financials, 2013. Disponible sur : <<http://www.gipuzkoaberri.net/WAS/CORP/DPDOficinaPrensaDigitalWEB/descarga.do?121110117116066083043104116115121106115110105116066070043104116105110108116066062053060043116119105106115066057>> (consulté le 18.2.2014).
- Ministerio de Fomento. Secretaría de Estado de Transportes. Dirección General de Transporte Terrestre, *Observatorio del Transporte Intermodal Terrestre y Marítimo. Informe Final*. Madrid, 2012. Disponible sur : <http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/0E8318C5-2563-47B1-8FA6-F0D11D196AFD/103643/OBSERVATORIO_Documento_Final.pdf> (consulté le 10.3.2014).
- Ministerio de Fomento, *Juntas arbitrales de transporte*. 2013 Disponible sur : <http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/TRANSPORTE_TERRESTRE/_INFORMACION/INFORMACION_ESTADISTICA/Juntas_Arbitrales.htm> (consulté le 8.11.2013).
- OECD. *Reducir el papeleo. Comparación internacional de las cargas administrativas (Cap. II Análisis de la evolución de la burocracia en el sector del transporte por carretera)*. Estudios y documentos publicados por el Instituto Nacional de Administración Pública (INAP), 2009. Disponible sur : <http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/governance/reducir-el-papeleo-comparacion-internacional-de-las-cargas-administrativas_9789264055735-es#page1> (consulté le 10.11/2013).
- P. Bickel, S. Schmid, W. Krewitt, R. Friedrich, *External costs of transport in Externe*. IER, Germany, 1996-1997. Disponible sur : <<http://www.ocs.polito.it/biblioteca/mobilita/ExternalCosts.pdf>> (consulté le 18.2.2014).
- Pricewaterhousecoopers, *Corporate choices in International Arbitration Industry perspectives*. 2013. Disponible sur : <http://www.pwc.es/es_ES/es/publicaciones/gestion-empresarial/assets/corporate-choices-international-arbitration.pdf> (consulté le 8.12.2013).
- Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI, de 28 de abril de 1976. Disponible sur : <http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/arbitration/1976Arbitration_rules.html> (consulté le 24.10.2013).
- SEC. *Annexe technique à la stratégie pour une mise en œuvre de l'internalisation des coûts externes* (2008) 2207. Disponible sur : <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=SEC:2008:2207:FIN:FR:PDF>> (consulté le 3.2.2014).
- Site officiel de l'Écotaxe française Disponible sur : <<http://www.ecomouv.com/es/home>> (consulté le 15.3.2014).