

**LES CONTRATS TYPES
DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES.
INTRODUCTION**

ISABELLE BON-GARCIN

CENTRE DROITS, CONTRATS ET TERRITOIRES

UNIVERSITÉ LUMIÈRE LYON 2

Il est habituel de dire que les contrats types sont des outils contractuels tout à la fois originaux et nécessaires aux acteurs économiques du transport. Originaux en ce qu'ils sont de nature réglementaire mais supplétifs de volonté, nécessaires en ce qu'ils proposent un modèle contractuel élaboré par les acteurs eux-mêmes susceptibles d'être utilisés tant en transport national qu'en transport international. Ils soulèvent également de nombreuses questions, en particulier lorsqu'il s'agit de les moderniser ou d'en créer d'autres. Force est cependant de constater qu'il y a peu d'études détaillées, en particulier économiques, qui leurs soient entièrement consacrées, ce numéro des Cahiers Scientifiques du Transport se propose de relever le défi.

Pour l'heure, il existe sept contrats types en transport routier, un contrat type sous-traitance, un contrat type location de véhicule avec conducteur, quatre en transport fluvial, la rédaction d'un contrat type ferroviaire a été achevée, et l'on est en attente de validation d'un contrat type commission, et un seul numéro des Cahiers Scientifiques n'aurait pas suffi à les présenter tous. Aussi, le transport fluvial a été privilégié parce que les quatre contrats types

existants font actuellement l'objet d'une révision, et le contrat de transport de déménagement a été retenu parce qu'il est une création récente d'origine législative pour lequel il n'existe pas encore de contrat type.

Concernant les contrats types fluviaux, il est en premier lieu intéressant de relever qu'ils ont été analysés ici par des économistes, M. FISCHMAN et E. LENJDEL, et par un juriste, M. NDEDE. Or les deux analyses se rejoignent quand il s'agit de vérifier la pertinence de tels outils pour le secteur, ou leur nécessaire mutation. Cette refonte des contrats types est en effet fondamentale pour les économistes, alors qu'ils sont actuellement peu utilisés, si l'on veut faire de ce secteur autre chose que ce qu'il est aujourd'hui : le parent pauvre du transport de marchandises. Elle est inéluctable pour le juriste en raison notamment d'un risque de décalage avec la Convention de Budapest du 22 juin 2001, dite Convention sur le transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), et qui est appelée à devenir le socle de référence de l'harmonisation du Droit fluvial en Europe. Deux alternatives risquent, dès lors, de se présenter rapidement, soit un toilettage urgent de ces contrats pour les mettre en conformité avec la nouvelle Convention, soit leur abandon pur et simple au profit de nouveaux contrats types directement inspirés de ce texte.

La prestation de déménagement, qu'aborde I. BON-GARCIN, offre ceci de particulier que depuis longtemps déjà se pose la question de la nature juridique de ce contrat et qu'elle a suscité une instabilité législative rare, trois lois se succédant la même année (2009) pour régler le sort des contrats conclus par les déménageurs. L'histoire bouleversée du contrat de déménagement est la conséquence de l'intrusion du droit consumériste dans le droit des transports de marchandises. Or pour tenter de concilier des intérêts contradictoires et pour assurer une certaine sécurité juridique, il semble que l'élaboration d'un contrat type de transport de déménagement soit le meilleur outil dont on dispose à l'heure actuelle. Le projet de contrat type proposé pourra servir de point de départ à une discussion plus approfondie sur la nécessité d'aller vers une distinction générale entre un droit des transports applicable aux professionnels et un droit des transports applicable aux consommateurs.