



10/12/2023

APPROCHE MULTIMODALE DES TRANSPORTS

BOLO IRIE BI
ARSTM

INTRODUCTION

Aussi appelé transport combiné, le transport multimodal désigne un mode de transport consistant à acheminer des marchandises (ou des voyageurs) d'une destination à une autre en empruntant au moins deux modes de transport différents successifs. Il s'agit, par exemple, d'exporter de la marchandise vers un pays situé à l'autre bout de la planète en empruntant successivement la route et la voie maritime.

L'éloignement des sites de production avec les lieux de livraison est le principal élément ayant favorisé le développement du transport multimodal. Pour produire moins cher ou pour profiter d'un savoir-faire régional, de nombreuses entreprises ont fait le choix de délocaliser leurs usines de production. Leurs produits achevés, elles sont contraintes de les rapatrier pour une livraison chez le client final. En fonction du lieu de départ et d'arrivée, l'entreprise peut recourir au transport multimodal pour effectuer cette mission.

L'arrivée du conteneur dans les années 1960 a également largement contribué à l'essor du transport multimodal. Avec les conteneurs, les marchandises peuvent être transportées d'un point A à un point B sans nécessiter de grandes opérations de manutention. Un même conteneur peut ainsi être successivement chargé sur un bateau, sur un camion, sur un train, etc. Lorsque l'unité de chargement ne change pas, on parle alors de transport intermodal.

Lorsqu'il s'appuie sur le recours à un mode de transport plus propre, le transport multimodal participe activement à l'atteinte des objectifs fixés par le Grenelle de l'environnement, à savoir une réduction des émissions de CO₂ liées à l'activité du transport de marchandises.

À noter que le transport multimodal peut également désigner des concepts de transport de marchandises associant deux modes de transport, comme les autoroutes ferroviaires.

Les spécificités du transport multimodal

Le transport multimodal apporte une solution aux responsables logistiques qui souhaitent mettre en concurrence les différents modes de transport. Il s'agit de réussir à combiner les différents atouts de chaque mode de transport (coût, délais, etc.) afin d'acheminer une marchandise avec une solution de transport optimale. Pour plus d'efficacité, il est nécessaire de prendre en compte :

- La distance totale à parcourir ;
- Les caractéristiques techniques et opérationnelles des lieux de départ et d'arrivée de la marchandise (entrepôts) ;
- Le type de marchandise et les contraintes liées à sa manutention ;
- Les impératifs de transport.

Les ruptures de charge entre les différents modes de transport successifs représentent toutefois un coût important. Elles engendrent par ailleurs un risque plus ou moins important pour la marchandise (casse, détérioration, etc.).

Exemples et mise en pratique

Une entreprise de produits cosmétiques implantée en France, à Paris, souhaite acheminer une partie de sa production dans l'une de ses boutiques en Côte d'Ivoire pour sa clientèle. Pour faire baisser le coût du transport et/ou pour s'inscrire dans une démarche environnementale, elle décide de ne pas retenir le transport aérien et opte pour un transport qui alterne :

- La route et un acheminement des marchandises de Paris vers un port de commerce de la Côte d'Opale, comme Dunkerque ;
- La mer et le fret maritime pour acheminer la marchandise de France vers l'Angleterre via la traversée de la Manche ;
- De nouveau la route et/ou la voie ferroviaire pour le trajet entre le port d'arrivée et le lieu de livraison.

Puisqu'elle utilise plusieurs modes de transport successifs, l'entreprise s'inscrit dans une logique de transport multimodal.

Le présent cours nous donne de mener une étude appropriée, liée à la gestion et l'exploitation du transport multimodal international.

CHAPITRE 1: GENERALITE SUR LE TRANSPORT MULTIMODAL INTERNATIONAL

1- Définition

Les déplacements de marchandises d'un bout à l'autre du monde requièrent, le plus souvent, les services de plusieurs transporteurs. Le parcours est routier, puis maritime et/ou ferroviaire et/ou aérien et, de nouveau routier. Un temps négligeable, ce type de transport connaît aujourd'hui un bel essor. Il faut dire que la « conteneurisation » l'a grandement facilité. Les transporteurs peuvent cependant rester indépendants les uns des autres. Ils sont alors successifs : la même marchandise est prise en charge par plusieurs transporteurs dont les contrats sont juxtaposés, chacun ayant son propre régime. Par ailleurs **aussi appelé transport combiné, le transport multimodal désigne un mode de transport consistant à acheminer des marchandises (ou des voyageurs) d'une destination à une autre en empruntant au moins deux modes de transport différents successifs.**

2- Difficultés juridiques

Faute de texte spécial réglant l'ensemble du déplacement et des difficultés juridiques qu'il pose, de nombreuses solutions sont concevables. La plus simple est de laisser les différentes opérations de transport évoluer chacune de leur côté : les règles applicables s'appliqueront ainsi de manière distributive, le droit aérien pour la partie aérienne, le droit maritime pour la partie maritime, etc. Mais, il n'est pas interdit de chercher une solution plus harmonieuse pour soumettre les différents transports à des règles identiques. D'où l'idée de couvrir les opérations par un titre unique. Si les transports sont homogènes, les transporteurs seront alors tenus solidairement envers leurs co-contractants. Mais si les transports sont combinés ou mixtes, les transporteurs ne seront tenus que conjointement et, par conséquent, les garanties offertes aux ayants droit resteront insuffisantes. Ainsi le problème du transport multimodal est-il posé : comment acheminer dans la plus grande sécurité des marchandises en vertu d'un titre unique et en utilisant au moins deux modes de transport différents ?

3- Les concepts-clés du transport multimodal

a- le ferroutage (transport combiné rail-route)

La généralisation de la gestion à flux tendus, et le fractionnement des lots, qui correspondent aux deux grandes tendances d'évolution de la logistique moderne, ont contribué à favoriser l'essor rapide du transport routier.

De même, la concurrence accrue et l'émergence de tarifs toujours plus compétitifs qui en résulte, ont considérablement renforcé l'intérêt de ce mode de transport par rapport aux autres.

Cependant, si la route réalise 90% du tonnage transporté en France, elle éprouve de plus en plus de difficultés à maintenir un très haut niveau de qualité. En effet, la saturation progressive des itinéraires routiers et autoroutiers, associée à la difficulté d'accroître la capacité de ce réseau, amène les chargeurs à examiner la possibilité d'avoir recours à d'autres modes de transport.

Par ailleurs, les coûts provoqués en termes d'environnement et de sécurité ont amené la collectivité à prendre conscience de la nécessité de limiter le développement du « tout routier ».

Les autres modes de transport, utilisés seuls, peuvent donc contribuer partiellement à absorber cette croissance des trafics et à lutter contre les méfaits de la route, mais il devient alors nécessaire que les sites expéditeurs et destinataires soient équipés d'un embranchement ferroviaire ou fluvial.

Si tel n'est pas le cas, le transport multimodal constitue alors la seule alternative. Dans l'absolu, toutes les combinaisons sont possibles entre les modes de transport (fer/voie d'eau, voie d'eau/route...), mais en pratique, c'est essentiellement le transport combiné rail-route (ferroulage) qui progresse du fait de sa plus grande aptitude à s'inscrire dans une chaîne logistique multimodale.

Le ferroulage comprend deux techniques :

- le chargement des camions sur des trains spéciaux d'une part,
- le transport et le transfert des conteneurs d'un mode de transport à l'autre, d'autre part.

Plus précisément, il est fondé sur une Unité de Transport Intermodal (UTI), dans laquelle la marchandise est transportée de bout en bout par le mode le plus approprié :

- la route seulement en desserte d'extrémité (trajet initial et terminal), avec un parcours le plus court possible,
- le rail pour le parcours principal.

Le rapport entre ces deux phases du transport fait que la distance de pertinence généralement admise pour le ferroulage est supérieure à 500 km.

En effet, une telle distance permet «d'amortir» le coût induit par les chargements et déchargements liés aux changements de mode de transport, propre au transport combiné. Ainsi, en France, l'importance des trafics de longue distance, due à l'éloignement des principales régions urbaines entre elles, constitue un véritable atout pour le développement du ferroulage. Il doit permettre de délester le réseau routier du trafic longue distance.

A1- INTERETS

Depuis quelques années, en Europe et plus particulièrement en France, la volonté de recourir au ferroulage semble s'accroître. Dans son rapport de mission, Marc-Philippe Daubresse, président du

Conseil du transport combiné, souligne que «de 1994 à 1997, le Transport Combiné a bénéficié, en France, d'une aide directe à l'exploitation qui est passée progressivement de 50 à 365 millions de francs ».

Les raisons de cet engouement sont principalement de deux ordres. Elles se fondent d'abord sur la nécessité de lutter contre le développement excessif du transport routier, puis sur les atouts propres au ferroutage.

❖ **la lutte contre les conséquences négatives de la route**

En France, le transport est déjà très largement dominé par la route (70% du tonnage-kilométrique), et de plus, un glissement s'opère actuellement de la voie fluviale et du fer vers ce mode de transport. Ainsi, la part du transport routier en tonne/km est passée de 50 à 70 % dans les trente dernières années et continue de croître très rapidement.

Il est donc devenu nécessaire de prendre en considération les conséquences des excès du transport routier sur la saturation et la congestion des infrastructures, l'environnement, et la sécurité.

Le recours au ferroutage résout ces différents problèmes qui ont déjà atteint un seuil critique dans certaines régions.

• **saturation et congestion des infrastructures**

D'après toutes les prévisions, le trafic routier de marchandises devrait continuer de croître très fortement dans les prochaines années. Ainsi, la Commission européenne estime que «le trafic routier intra-communautaire de marchandises pourrait poursuivre son évolution, avec une croissance supérieure à 90%. Le trafic international croîtrait de l'ordre de 87,5% à 156% »

En effet, de nombreux facteurs devraient alimenter cette croissance, et en particulier :

- la libéralisation du marché des transports,
- la généralisation de la gestion à flux tendus, et la demande croissante des livraisons juste-à-temps, qui aggravent l'encombrement puisqu'elles conduisent à de plus fréquents trajets de retour à vide,
- l'importante concurrence à l'intérieur du secteur des transports routiers et la baisse des prix qu'elle entraîne,
- la croissance de l'économie française et de nos voisins européens,
- la libéralisation des échanges internationaux.

Ce développement des flux de marchandises est particulièrement important dans certaines zones et sur certains axes. Les bassins de forte production, de forte consommation et de forte densité

démographique et urbaine sont donc menacés de saturation et il existe un risque de congestion des principaux axes routiers.

Si des goulets d'étranglement sur de grands axes routiers nationaux apparaissent (le passage obligatoire que constituait le Tunnel du Mont Blanc en a apporté un exemple dramatique), les exigences de l'économie en matière de transport juste-à-temps et de zéro-stock, ne pourront plus être satisfaites. Une véritable menace en termes de qualité de service (allongement des temps de transport, retard à la livraison, etc.) pèse alors sur le mode routier.

Ne tend-t-on pas, dans ces conditions, vers une capacité maximale du réseau routier, qui, une fois atteinte, provoquera le blocage du système ?

Pour résoudre les problèmes de qualité de service que provoquera sa croissance, le transport routier aura besoin de nouvelles infrastructures. Mais là encore, on a peut-être atteint une certaine limite. En effet, outre l'importance du coût de construction de telles infrastructures, les territoires sont déjà bien «occupés».

En fait, c'est la répartition entre modes de transport de marchandises qui est à l'origine de la saturation des axes routiers et autoroutiers. En 1997, sur le marché français, 90% du transport de marchandises (en tonnage) était réalisé par route (contre 8% pour le fer et 2% pour la voie fluviale). Face à une telle répartition, les projets de rééquilibrage entre les modes se multiplient notamment en faveur du fer. Or, la capacité par rail est limitée dans les zones de congestion de trafic et le développement de nouvelles infrastructures est coûteux, prend du temps et est politiquement difficile à imposer.

D'ailleurs, le fer souffre d'un manque de fiabilité perçue par les clients. En effet, les trains de marchandises circulant à plus faibles vitesses (80 à 120 km/h) ont tendance à être écartés pour les trains de voyageurs qui bénéficient d'une priorité de passage.

De même le recours au transport par voie navigable est limité puisqu'il dépend essentiellement de caractéristiques géographiques.

Pour contrer cette menace, il semblerait donc plus efficace de développer une véritable intermodalité entre le rail et la route quand les deux modes de transport se trouvent géographiquement disponibles à immédiate proximité des aires logistiques.

La promotion, sous forme d'aides financières, par la France, de transports intermodaux, combinaisons rail-route, montre la volonté des dirigeants de transférer une partie des trafics routiers vers ce mode alternatif.

Ainsi, en se substituant progressivement au «tout routier», le ferroutage permettrait de prévenir le risque de saturation des principaux axes routiers, mais également de limiter les nuisances pour l'environnement et les problèmes de sécurité dont ce mode de transport est à l'origine.

- **environnement et sécurité**

Au-delà des coûts économiques provoqués par la saturation des principaux axes et par l'apparition de goulets d'étranglement, le développement du transport routier, a un coût social particulièrement élevé en termes d'environnement et de sécurité.

L'accroissement du trafic des camions risque de provoquer, une augmentation de l'insécurité. La nécessité d'être toujours plus compétitif dans un secteur caractérisé par une concurrence très forte, a tendance à entraîner un non-respect des consignes de sécurité.

En effet, le développement du transport routier est lié à son faible coût. Ces tarifs s'obtiennent par la pratique de salaires bas et au prix de conditions de travail parfois à la limite de la légalité, les fréquentes grèves des chauffeurs routiers en témoignent. La période de travail quotidien d'un conducteur touche à sa fin à partir de 600 km environ, c'est-à-dire après 8 heures de conduite. Au-delà, le transporteur demande parfois à son chauffeur de faire un nombre considérable d'heures supplémentaires. Sur les longues distances, le ferroutage réduit donc considérablement les risques d'accidents de la circulation.

La croissance du transport routier peut se révéler également catastrophique pour l'environnement, en effet :

- la route augmente la pollution de l'air, l'effet de serre et les nuisances acoustiques,
- les besoins nouveaux en infrastructure et les problèmes d'encombrement détériorent le paysage,
- la sécurité dans le transport des matières dangereuses n'est pas assurée.

L'ordre de grandeur des coûts de la route serait ainsi de 3,8 % du PIB pour les voitures et camions. Face à de telles nuisances, peut-être est-il dans l'intérêt de notre pays de suivre l'exemple de la Suisse. Notre voisin a en effet interdit aux véhicules ayant un certain tonnage ou transportant des matières dangereuses de circuler sur son territoire.

Dans un article paru dans la revue *Après-demain*, Martine Rémond-Gouilloud explique qu'il existe aujourd'hui une opposition entre le «droit au transport», qui sert l'intérêt individuel et le devoir de respect envers l'environnement et la sécurité, qui ramène au souci collectif.

Tant que l'économie de marché prônera le règne des flux tendus, qui diminuent les frais de stockage

des magasins, mais qui en contrepartie encombrant les routes de camions, tant que l'intermodalité des transports de marchandises sera analysée selon des critères uniquement fondés sur des gains de productivité, c'est-à-dire tant que les données concernant l'environnement et la sécurité ne seront pas effectivement prises en compte par les politiques publiques, le développement du transport routier est voué à s'intensifier, et avec lui, les dommages qu'il provoque.

Toutefois, on note actuellement un souci grandissant de protection de l'environnement dans les politiques d'aménagement du territoire. Le combiné apparaît, là aussi, comme un moyen de concilier ensemble ces «deux forces parallèles, égales entre elles, de sens contraire». D'ailleurs, certains grands chargeurs, pour des raisons d'image de marque, ont décidé de recourir à ce mode, qui conforte les valeurs «écologiques» de leur produit ou de leur prestation.

Pour éviter que la croissance de la route n'aggrave l'état de pollution acoustique et atmosphérique actuel, il devient nécessaire de trouver des alternatives, et le ferroutage semble en être une.

De même, du point de vue de l'espace, le recours à ce système permet de limiter les problèmes de consommation de territoire. En effet, si chaque mode de transport nécessite l'installation d'infrastructures, celles-ci sont plus ou moins importantes selon le mode considéré. Or, les infrastructures routières et autoroutières sont nettement plus consommatrices que celles nécessaires pour le fer.

L'analyse du coût économique pour la société, engendré par les deux modes de transport confirme l'intérêt du transport combiné rail-route.

Ainsi, le rapport Daubresse relève qu'il permet une réduction des coûts externes d'environnement liés à l'utilisation de la route : *« Une évaluation des avantages externes, conduite en utilisant les valeurs monétaires retenues par les rapports Brossier et Boiteux permet d'avancer une valeur de 1 490 MF pour l'économie collective réalisée par le transport par voie ferrée des 12,2 milliards de tonnes-kilomètres effectués en France en 1995. On trouve parmi ces avantages la réduction de la pollution atmosphérique, la suppression du bruit et de l'encombrement dus aux poids lourds. Cette évaluation est très supérieure au produit des taxes qui auraient été perçues si ces transports avaient été faits par route. Cette différence apporte ainsi une confirmation de l'intérêt socio-économique d'une aide publique au développement du combiné. ».*

Par conséquent, en comparant les différentes composantes des coûts externes du transport routier et du ferroutage pour la collectivité, aussi bien en termes économiques que sociaux, on se rend compte de l'intérêt de privilégier le second.

La prise en compte des effets externes du transport ne peut donc pas être laissée au libre jeu des forces du marché et relève, globalement, d'une démarche sociale et politique.

Ainsi, le ferroutage semble-t-il en mesure de combattre des effets négatifs du transport routier pour la collectivité.

A2- atouts propres au ferroutage

Si l'intérêt principal du ferroutage semble être de lutter contre les inconvénients du «tout routier», il convient tout de même de souligner ses qualités propres :

Il s'agit d'une formule à la fois souple et fiable pour un client ayant des volumes à traiter ne relevant pas de la compétence du train complet et désirant une relation de porte à porte.

En fait, selon le rapport Daubresse, il permet de bénéficier des avantages fondamentaux des deux modes, puisqu'il allie la capacité de la route à desservir l'ensemble du territoire et l'aptitude du fer à effectuer des transports de longue distance de façon économique. Autrement dit, le transport combiné rail-route réunit la fiabilité du rail et la souplesse de la route.

En effet, peu dépendant des impondérables comme les intempéries ou la circulation ralentie, l'acheminement peut être planifié avec précision.

Il s'agit alors d'un mode de sous-traitance efficace, rapide et sûr, pour le transporteur routier : outre la baisse du coût salarial, il permet de mieux respecter la réglementation routière, et donne accès à un réseau étendu autorisant le transport sur longues distances.

Ainsi, au-delà de l'image écologique valorisante qu'il procure, sa fiabilité et sa souplesse permettent d'atteindre une qualité de service satisfaisante en particulier pour les longs trajets.

La rapidité qu'il offre pour les distances supérieures à 500km est un véritable atout pour le transport en France et en Europe. De plus, dans la perspective du développement économique des Etats situés à la périphérie de l'Europe, le transport combiné rail-route accroît la mobilité nécessaire et donne une possibilité sûre de transport vers les marchés d'Europe Centrale et de l'Est. Il permet donc aux entreprises françaises de livrer leurs clients étrangers dans de bonnes conditions générales.

Ainsi, indépendamment de ses atouts propres, le recours au ferroutage est surtout présenté comme une solution à des problèmes qui lui sont extérieurs. Il apparaît clairement qu'une utilisation plus intensive de ce mode de transport permettrait une réduction substantielle de certains déséquilibres et dysfonctionnements du système de transport national.

Toutefois, nous allons le voir, les obstacles qu'il doit encore surmonter sont importants, même si la progression en volumes traités et les gains progressifs en rentabilité laissent présager d'un avenir plus serein.

A3- CONTRAINTES

Le ferroutage permet de lutter contre les excès de la route. C'est pourquoi il constitue un axe prioritaire dans la politique française des transports. Cependant, les contraintes qu'il impose sont nombreuses et risquent de limiter son développement. Il ne dispose d'ailleurs aujourd'hui que d'une faible part par rapport à la route.

Ces contraintes sont notamment d'ordre économique. Elles tiennent en particulier à la faible rentabilité que revêt le ferroutage pour la SNCF, à l'écart entre la qualité de service offerte et les exigences de la demande, à des tarifs pratiqués supérieurs à ceux de la route et aux impacts organisationnels que provoque le changement de mode de transport.

- **faible rentabilité pour les compagnies ferroviaires**

En France, le développement du transport combiné rail-route est avant tout lié à la place qu'il occupe dans le système de production (en particulier en terme de rentabilité) des compagnies ferroviaires et donc dans celui de la SNCF.

Or, aujourd'hui, pour être en mesure de concurrencer le transport routier, le prix du ferroutage tend à s'aligner de plus en plus sur celui de la route. Cette tendance à la baisse des tarifs constitue alors un frein ne permettant pas d'atteindre le seuil de rentabilité.

Le développement du ferroutage repose en fait sur une faible rémunération du maillon ferroviaire afin de préserver la compétitivité de la chaîne intermodale face à la solution routière. C'est donc la SNCF qui assume, dans une large mesure, le coût financier de ce développement, qui profite à la collectivité. Ainsi, même si dans le cadre du volet fret du projet industriel SNCF, des efforts sont prévus pour dégager des gains de productivité sur l'exploitation ferroviaire, une aide externe reste, aujourd'hui, nécessaire pour permettre au maillon ferroviaire de parvenir à l'indispensable équilibre.

En conséquence, si les coûts de développement ne sont pas réduits (ils le sont actuellement en partie grâce à une aide de l'Etat), le trafic de transport combiné est condamné à décroître par recentrage sur les seuls segments de marché rentables.

Confronté à de tels problèmes de rentabilité, il devient difficile de faire les efforts nécessaires pour proposer une bonne qualité de service. Il s'agit pourtant d'une condition indispensable pour que les

clients se détournent de la route. Le ferroutage ne pourra en effet s'imposer qu'à la condition de présenter des performances comparables à celle de sa concurrente en termes de coût et de qualité.

- **écart entre qualité de service offerte et exigences de la demande**

Les normes de qualité exigées par les clients ont été déterminées en fonction de celles offertes par le transport routier. Ces aspects concernent principalement la rapidité, la souplesse et la fiabilité.

La réponse à ces différents aspects, relèvent en particulier des critères suivants :

- la fréquence des acheminements (si elle est bonne, elle permet d'approcher la souplesse de la route et de différencier les envois),
- le temps de transport, il est particulièrement important dans le cadre des trains d'axe (liaisons directes),
- la prolongation des plages horaires de départ dans l'organisation des trains directs,
- l'information sur les envois et leur suivi,
- l'organisation des dessertes routières,
- les services annexes : location de matériel, stockage des Unités de Transport Intermodal (UTI), mise à disposition de locaux pour les chauffeurs, mise à disposition de chauffeurs pour la desserte terminale ou organisation de cotraitance.

Ces facteurs conditionnent donc la qualité de service offerte. Or, à l'heure actuelle, le ferroutage en France ne répond pas de manière satisfaisante à l'ensemble de ces critères.

Il existe, en effet, un écart entre ce que propose l'offre et ce qu'exige la demande. Or, pour que les clients adoptent progressivement le ferroutage, il est nécessaire qu'ils retrouvent dans ce mode des caractéristiques (en termes de coût, d'horaires et de délais) aux moins équivalentes à celles de la route ou alors que ce système parvienne à développer des avantages spécifiques : heures de chargement décalées, caisses laissées à disposition, possibilité de remplir les caisses en dehors des heures de pointe d'activité, fiabilité des délais, etc.

Le ferroutage doit en particulier offrir une souplesse et une rapidité satisfaisantes. Si la vitesse du ferroutage semble bonne en valeur absolue, il n'est en fait pas pertinent de raisonner en kilomètres par heure. Le marché demande plutôt une livraison le lendemain ou bien une expédition jour A, livraison jour C.

Pour illustrer les difficultés du ferroutage en terme de rapidité, reprenons certains exemples traités dans le rapport de la CEMT (Conférence Européenne des Ministres des Transports) :

Lorsque l'expéditeur amène un chargement en camion à 17h00 à la rampe de chargement, l'opérateur peut avoir des difficultés à atteindre le terminal de transbordement avant l'heure de fermeture de ses portes, qui peut être fixée à 18h30 pour un train donné. Les mêmes problèmes peuvent se produire à l'arrivée.

Si les unités de chargement pour transport combiné ne peuvent pas être transportées jusqu'au terminal de transbordement d'arrivée pour le ramassage avant 9h00 du matin, il sera trop tard pour le livrer à son destinataire en temps voulu.

Comme le montre la CEMT, le système risque donc de manquer de souplesse. Il impose des heures précises de chargement qui peuvent transformer un retard de quelques minutes à l'arrivée au terminal de transbordement en un retard de 24 heures pour la livraison.

Les expéditeurs de détail ont en particulier besoin d'une souplesse qu'ils ne peuvent trouver dans le ferroutage :

Leurs envois sont amenés jusqu'au centre de triage du transitaire qui les transforme en camions complets destinés à différentes zones de livraison. Ils sont alors chargés dans des caisses mobiles en fonction de ces zones. Lorsque le dernier envoi arrive à 18h00 dans les locaux du transitaire, il est impossible d'achever le chargement des camions avant 19h30. Or, si les camions quittent le centre de triage après cette heure, ils ne peuvent pas livrer les caisses mobiles à temps pour le départ du terminal de transbordement en transport combiné.

Les mêmes contraintes sont présentes à l'arrivée. Au total, le retard pris empêche donc de satisfaire la demande du marché.

Par conséquent, les expéditions de détail restent le plus souvent assurées par le transport routier. Or, cette situation est problématique, puisque les expéditions de détail représentent le segment du marché à la croissance la plus rapide dans le domaine du transport de marchandises.

Le critère de fiabilité est lui aussi impératif. La performance des systèmes logistiques actuels en flux tendus en dépend.

Le transport combiné rail-route comprend deux opérations de transbordement, c'est-à-dire la réorganisation du trafic dans deux points nodaux (points de concentration des flux permettant de traiter les trains en un lieu unique, et donc de regrouper les flux). Or toute réorganisation du trafic comporte trois dangers :

- retard : nous venons de le voir, si après un faible retard dans le ramassage, il s'avère impossible de prendre le train de transport combiné au niveau du terminal de transbordement, le retard peut augmenter, et atteindre 24 heures ;
- dommages : les opérations de manutention au moyen de grues impliquent un risque de fausse manœuvre et de dommages pour la cargaison ;
- confusions et erreurs : il est possible de charger la mauvaise caisse mobile dans un train tandis que la bonne reste dans le terminal de transbordement.

Il s'agit là de risques supplémentaires typiques liés à un changement de mode en cours de transport, risques qu'on ne rencontre pas normalement dans le transport de porte-à-porte.

Au-delà de carences qui trouvent leur explication dans l'existence de spécificités, l'offre du ferroutage est également déficiente concernant un autre point :

Nombre de transporteurs routiers mettent en place un système d'information. L'objectif est d'être informé en temps réel de la progression des marchandises et des éventuels problèmes rencontrés. Les clients considèrent le bon fonctionnement de ces systèmes comme une composante essentielle du critère de fiabilité dans la mesure où ils leur permettent d'être informés sur les éventuels retards et accidents.

Le transport combiné n'est pas en mesure de mettre en place de tels systèmes d'information aussi facilement que les transporteurs routiers. Alors que le conducteur de camion dispose d'un téléphone cellulaire lui permettant d'informer immédiatement l'entreprise, dans le ferroutage, l'unité de chargement n'est pas accompagnée par un conducteur susceptible de prendre une telle initiative. Les systèmes de surveillance et d'information relèvent donc d'une conception et d'une mise en œuvre beaucoup plus complexes.

Un tel différentiel de qualité de service par rapport au transport routier handicape clairement le ferroutage. Les acteurs de la chaîne du transport combiné doivent offrir aux chargeurs un niveau de performance et de fiabilité conforme à leurs exigences, ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle.

- **des tarifs trop élevés**

Nous venons de le voir, le ferroutage n'offre pas à ses clients une qualité de service suffisante. C'est également le cas en ce qui concerne les tarifs. En effet, le système souffre d'un manque de compétitivité qui se répercute sur les prix qu'il pratique. Il éprouve donc, là aussi, des difficultés à rivaliser avec les transporteurs routiers.

Le premier paramètre qui détermine le recours d'un mode de transport à un autre est, dans la majeure partie des cas, le prix proposé par les opérateurs à leurs clients. Pour effectuer leurs choix, les clients se basent sur le prix de référence de la route. Aussi, la comparaison lui étant défavorable, le transport combiné rail-route est-il rarement la solution retenue.

Pour expliquer cette situation, il convient d'étudier la compétitivité du ferroutage en termes de coûts : Son prix peut se décomposer comme suit :

- coût de la fourniture du wagon et de la traction ferroviaire,
- coût du transbordement sur les chantiers,
- coût de la desserte routière terminale qui est un poste important du ferroutage, puisqu'il peut présenter jusqu'à 50% du coût total de la prestation.

Certains freins apparaissent donc comme étant propres à ce mode. En particulier, l'existence de ruptures de charge obère sa compétitivité sur les petits trajets. A cause de ce coût spécifique qui tient à la nature même du transport combiné, le ferroutage est «handicapé» face aux modes concurrents. Nous l'avons déjà vu, il ne devient ainsi pertinent qu'à partir de 500 kilomètres. L'abaissement des prix routiers tendrait d'ailleurs à accroître ce seuil. Pour tous les trajets inférieurs à cette distance, il ne peut lutter en terme de tarif.

En fait, dans le prix de revient du ferroutage, n'est pas pris en compte le bénéfice pour la communauté française. Les tarifs pratiqués par les deux systèmes n'étant pas analysés dans un même cadre (ceux de la route le sont du point de vue des clients alors que ceux du combiné le sont du point de vue de la collectivité), il ne semble pas pertinent de les comparer en valeur absolue.

En définitive, le transport combiné procure des avantages pour la collectivité qui ne sont pas assez valorisés. Pierre Perrod, auteur d'un rapport sur le développement du transport combiné explique que les prix du transport routier ne traduisent pas la réalité : « la mise en place du transport combiné est complexe. Elle s'inscrit dans un marché dont le coût économique est sous-évalué. Et cela pour plusieurs raisons. D'abord, le développement du transport routier a entraîné une baisse des prix. Ensuite, les chargeurs peuvent peser très fort pour obtenir des prix toujours plus faibles. Enfin, le transport routier peut quasiment tout faire, n'importe quand et à n'importe quelle condition. On obtient donc une situation où l'écart entre les prix du transport combiné et de la route ne reflète pas la situation réelle. Cela nécessite une intervention publique puisque l'Etat français et l'Union

européenne le souhaitent, pour des raisons économiques, sociales ou touchantes à la protection de l'environnement. ».

Les transports routiers bénéficient donc de coûts abusivement bas qui progressivement déstabilisent totalement le marché des transports puisque ne sont pas pris en compte les coûts des pollutions, des accidents, de l'usure des infrastructures, de la raréfaction de l'espace, etc.

Toutefois, comme le souligne Armand Toubol : « *Quelque soient les avantages externes d'un mode de transport, c'est le client qui décide en dernier ressort. Ses critères de décision sont essentiellement fondés sur une analyse des rapports qualité/prix des prestations proposées* ».

Tant que la comparaison des coûts (pour les clients et non pour l'ensemble de la société) sera aussi défavorable au ferroutage, son développement sera condamné.

De même, l'avenir du ferroutage semble corrélé au nombre d'entreprises routières qui accéderont aux techniques multimodales. Lorsque celui-ci sera suffisant, les coûts seront amortis, et logiquement, les prix diminueront.

La part marginale du ferroutage dans l'offre de transport ne lui permet pas encore d'être une alternative crédible pour de nombreux chargeurs potentiellement intéressés. Les efforts de promotion du ferroutage auprès des chargeurs se heurtent à la faible rentabilité d'investissements qui ne peuvent être utilisés en général que pour une partie seulement de leurs acheminements. On se heurte ici aux difficultés propres au lancement d'une activité dont les rendements sont croissants et dont les investissements initiaux ne se justifient qu'au-delà d'un certain niveau d'utilisation.

A long terme, les transports combinés n'évolueront de manière favorable que si leur exploitation est économique pour l'ensemble des opérateurs, des organisateurs, et des utilisateurs, et que si la qualité des prestations offertes est comparable à celle du transport effectué de bout en bout par voie routière. La compétitivité du ferroutage doit donc être améliorée en termes de qualité de service et de rapport prix/coûts.

Actuellement, le manque d'attrait des tarifs du ferroutage par rapport à ceux pratiqués par la route semble rédhibitoire.

- **les impacts organisationnels**

L'adoption du ferroutage est confrontée à une dernière contrainte : elle nécessite un certain nombre d'évolutions organisationnelles aussi bien dans le domaine des transports que pour les entreprises clientes. Ces impacts sur le fonctionnement des sociétés, et donc sur leur stratégie sont

particulièrement contraignants et viennent une nouvelle fois compromettre le développement du mode combiné rail-route.

A3- l'organisation des transports

Le ferroutage modifie le domaine d'intervention de la route. Celle-ci devient uniquement un mode de transport de zone courte et nécessite donc l'abandon de la culture de zone longue, référence du secteur routier.

Une redéfinition de l'organisation des entreprises de transport dans leurs composantes spatiales et en partie sociales est alors requise. Cette modification a, en particulier, de fortes répercussions sur le travail des chauffeurs.

En outre, le fer et la route ayant des systèmes d'exploitation et des normes de qualité divergents, des difficultés d'optimisation de leur complémentarité subsistent. Deux positions difficilement conciliables s'affrontent :

- pour l'opérateur ferroviaire, la rentabilité des lignes est un critère majeur qui explique notamment la suppression des axes les moins rentables et la constitution d'un point nodal (point de concentration des flux permettant de traiter les trains en un lieu unique, et donc de regrouper les flux).
- pour les utilisateurs routiers, les trains d'axe (liaisons directes) sont privilégiés pour des raisons de délais et de prix, dans le but d'être compétitifs par rapport à la route pure.

Ces impacts organisationnels sont d'importance et contribuent certainement à empêcher le ferroutage d'offrir une qualité de service satisfaisante à ses clients.

A4- l'organisation globale des entreprises

Pour le ferroutage, beaucoup plus que pour les autres modes de transport, les caractéristiques de l'offre et de la technique sont particulièrement contraignantes. Elles jouent un rôle structurant sur la demande (limitation géographique de l'offre, compétitivité sur les seules longues distances, nécessité d'un investissement initial, etc.).

Pour être en mesure de recourir au ferroutage, les entreprises doivent donc renoncer à des habitudes liées à l'utilisation de la route et remplir de nouvelles conditions organisationnelles.

La pratique routière actuelle est marquée par la volonté des entreprises d'être présentes aux deux extrémités de la chaîne et d'éviter ainsi le recours à la sous-traitance ou à la cotraitance.

Cet état d'esprit constitue un frein considérable à l'expansion du transport combiné. Par conséquent, pour qu'une entreprise accepte d'utiliser le ferroutage, seules deux possibilités subsistent :

- soit elle est présente en amont et en aval de l'axe ferroviaire et peut donc accepter d'utiliser le ferroutage,
- soit elle n'est présente qu'à une seule extrémité et doit donc accepter de modifier sa stratégie, c'est-à-dire accepter la sous-traitance ou la co-traitance. Un tel changement dans l'organisation de l'entreprise est difficile à obtenir puisqu'il existe en général une certaine méfiance quant au partage de la clientèle, due à la peur d'être évincé du marché.

En conséquence, le nombre de sociétés potentiellement clientes reste limité.

Un autre frein au développement du transport combiné rail-route tient au fait qu'il dépend de l'implantation de ses utilisateurs. En effet, une installation à proximité des grands axes ferroviaires, près des principaux points d'émission et/ou de réception des flux combinés permet l'obtention de tarifs plus attractifs. Inversement, une entreprise éloignée de ces points est pénalisée.

De même la situation géographique de l'offre a favorisé les entreprises dont l'activité est concentrée autour des terminaux au détriment de celles ayant une forte implantation régionale qui accroît les frais de concentration vers le lieu de chargement ou de déchargement.

Enfin, les petites et moyennes entreprises qui livrent isolément de faibles volumes sont particulièrement dissuadées d'utiliser ferroutage. Leurs difficultés à s'organiser en pool restent pénalisantes en terme de tarif et de rentabilité, dans la mesure où elles remettent isolément de faibles volumes. Le recours au ferroutage les obligerait à repenser leur stratégie en ce qui concerne les alliances.

Ainsi, bien souvent, les sociétés qui souhaitent utiliser ce mode sont obligées d'opérer des changements dans leur stratégie de fonctionnement. On est donc confronté à une véritable barrière, les impacts organisationnels qu'il impose aux entreprises potentiellement clientes pouvant leur sembler insupportables à assumer.

Nombre de freins organisationnels subsistent, empêchant le ferroutage de connaître une forte croissance en France.

En fait, toutes les entreprises ne disposent pas des mêmes potentialités face aux techniques multimodales. Les grands utilisateurs du ferroutage se sont ainsi progressivement orientés vers des produits à forte valeur supportant un coût logistique important, et ont donc poursuivi, à des degrés divers, une politique de niches que les plus petites ont des difficultés à adopter.

En fait, les entreprises utilisatrices du ferroutage sont pour la majorité, celles qui ont acquis une certaine maturité logistique, qui ont structuré spatialement et commercialement leur offre, ce que les entrants potentiels ont de plus grandes difficultés à faire, d'autant que le marché reste étroit et incertain. De même, du point de vue économique, les entreprises positionnées sur des secteurs où l'acheminement ne constitue qu'une part de la prestation globale, sont potentiellement plus aptes à recourir au ferroutage.

Conclusion partielle

Ainsi, économiquement, le ferroutage souffre d'un manque évident de compétitivité vis à vis de la route, notamment pour les petites distances. Il ne peut actuellement concurrencer les poids lourds ni sur la qualité de service ni sur les tarifs.

De plus, il impose de profonds bouleversements dans l'organisation des entreprises, en particulier pour les transporteurs. Ces contraintes bloquent donc son développement.

En conséquence le transport combiné rail-route dispose, aujourd'hui, d'un marché étroit, le maintenant en dessous de la taille critique, qui lui permettrait d'offrir un niveau de prestation satisfaisant.

b- la route roulante

La Route roulante est la traduction du terme allemand Rollende Landstraße (ou RoLa) qui désigne un type particulier de navette ferroviaire transportant des camions.

C'est un système de ferroutage très utilisé depuis les années 1960 dans toute l'Europe mais toujours refusé par la SNCF.

Il est composé de wagons plats surbaissés reliés entre eux par des passages permettant à un camion de rouler d'un bout à l'autre de la rame. Pour assurer un chargement respectant en hauteur le gabarit ferroviaire, les wagons possèdent des bogies compacts à "petites roues" : ils comportent 4 essieux à roues de 36 cm de diamètre.

L'exploitation est facilitée par le fait que les camions se chargent en file sans décrochage et une simple rampe à une extrémité de la rame suffit pour le chargement. Les chauffeurs sont regroupés dans une voiture incorporée dans la rame.

Par définition on retient que c'est un transport de véhicules routiers complets, utilisant la technique du transroulage, sur des trains composés de wagons à plancher surbaissé sur toute leur longueur.

D'autres termes sont utilisés en français: "autoroute roulante"/"autoroute ferroviaire".



c- le transroulage (RO-RO)

Embarquement ou débarquement d'un navire d'un véhicule routier, d'un wagon ou d'une UTI, sur ses roues ou sur des roues qui lui sont ajoutées à cette fin. Dans le cas de la route roulante, seuls les véhicules routiers entrent et sortent du train par leurs propres moyens.

d- la consolidation (groupage)

Le groupage de marchandises adopte différentes formes au sein des branches diverses de la gestion logistique, et ce même si le principe de base reste identique :

d1- Le groupage de marchandises dans le transport

Les transporteurs offrent généralement deux services :

- Le transport par lots complets : la charge d'un seul client occupe un camion ou conteneur entier.
- Le transport par lots brisés : les charges de plusieurs clients sont regroupées dans un camion ou conteneur. Le groupage et la messagerie appartiennent à cette catégorie de prestations.

Le groupage de marchandises rend les expéditions longues distances plus accessibles aux petites entreprises. Normalement, ces sociétés ne disposent pas d'un volume de produits suffisamment élevé pour occuper l'ensemble de l'espace disponible dans un camion ou dans un conteneur.

Grâce à la consolidation des charges, les transporteurs traitent les marchandises de plusieurs clients à la fois et offrent la possibilité aux sociétés plus modestes de faire face à des coûts de transport beaucoup plus modérés. Avec le groupage logistique, vous payez uniquement la place qu'occupent vos produits dans l'unité de transport. De plus, cela permet au transporteur d'effectuer plus de livraisons, ce qui rend le service final non seulement plus abordable, mais aussi plus rapide et plus efficace.

En revanche, les horaires de collecte et de livraison de ce type de transport sont moins précis qu'avec les lots complets. En effet, avec le groupage le transporteur doit effectuer dans un premier temps un voyage pour charger les marchandises de ses clients, et dans un deuxième temps, les livrer à chacun des destinataires. Ce flux de travail rend les créneaux horaires des transporteurs de groupage de marchandises plus approximatifs ; le transport par lots complets est généralement plus précis en termes d'horaires de livraison et de collecte puisqu'il réalise ses itinéraires d'un point A à un point B.

d2. Le processus de consolidation de marchandises en entrepôt

Le principe du groupage de marchandises ne s'applique pas seulement au secteur du transport. Il joue également un rôle majeur dans les entrepôts, et notamment dans les plateformes logistiques. C'est à cet endroit que nous procédons à la consolidation de marchandises provenant de diverses origines afin d'optimiser le stockage et améliorer la satisfaction des clients.

En effet, lorsqu'une entreprise décide de l'emplacement de son entrepôt, elle tient compte de son réseau de distribution et des possibilités dont elle dispose pour consolider ses charges. Ce principe est à l'origine des plateformes logistiques urbaines. Il est également important de préciser que le groupage logistique occupe une place importante lors des opérations de cross-docking.

En entrepôt, la consolidation des stocks consiste à regrouper les marchandises compatibles et provenant de lieux différents entre elles. Elle est utilisée lors :

- Du processus de réception de marchandises : lorsque les stocks entrants sont divisés et triés pour être intégrés à des unités de charge mono-référence.
- De l'adressage : le groupage logistique permet de jouer avec les emplacements, un stock peut être déplacé d'un endroit à un autre ou d'un conteneur à un autre afin d'optimiser l'espace de stockage.
- Des opérations de pré-expédition de marchandises : d'une part, il est possible de prendre les stocks de plusieurs conteneurs et de les assembler pour procéder à un envoi groupé ; d'autre

part, les commandes peuvent être regroupées en fonction de leur itinéraire de livraison ou du client puisqu'elles occupent généralement une même unité de transport.

D3- Les avantages du groupage logistique

Après avoir passé en revue les caractéristiques du groupage de marchandises dans le domaine du transport et de la logistique d'entreposage, voici les avantages qu'il offre aux entreprises :

- Une réduction du coût d'exploitation : regrouper les charges permet aux entreprises de partager leurs coûts d'expédition et de stockage. De cette façon, celles qui ne peuvent pas transporter un volume de marchandises suffisamment élevé elles-mêmes, ont l'opportunité d'accéder et de payer uniquement le service dont elles ont besoin.
- La possibilité d'améliorer la qualité de leur service : dans le transport, le groupage de marchandises ouvre un large éventail de portes aux sociétés, qui se traduit par une augmentation de la fréquence des envois et une plus grande variété d'itinéraires. En réunissant les entreprises qui partagent un même objectif les opérations logistiques deviennent plus flexibles.
- Une optimisation de l'espace : la consolidation des marchandises permet de maximiser l'espace de stockage en éliminant les déchets et en comblant chaque recoin des camions, des conteneurs, des entrepôts et des plateformes logistiques.

D4- Maîtriser la complexité du groupage de marchandises

Pour que le groupage logistique soit une technique efficace, la coordination et l'intégration des opérations sont essentielles. Face à cette complexité croissante, des outils tels que les logiciels de gestion d'entrepôt (WMS) deviennent indispensables pour maîtriser correctement les entrées et les sorties de marchandises du centre.

De plus, le WMS enregistre chaque mouvement de stock effectué et actualise les données de stock après la consolidation et la déconsolidation des charges, et aide les opérateurs à réaliser ce processus avec plus d'efficacité.



e- le transbordement

Le transbordement supprime une étape autrefois incontournable dans tous les processus logistiques : le stockage. Il s'agit d'un élément important dans la base de coûts des entreprises, et il nécessite plusieurs interventions humaines ou matérielles pour l'entreposage, le stockage et le picking de chaque unité de marchandise.

Le passage des marchandises du quai de réception au quai de livraison, sans aucune étape supplémentaire, permet d'optimiser vos coûts et le temps d'immobilisation des marchandises.

Il existe trois types de transbordement :

- Entre deux navires
- Entre un navire et un train
- A partir de deux quais d'acheminement au sein d'une entreprise. Ce processus est également connu sous le nom de « cross docking ».

Le transbordement est une pratique courante dans le transport maritime. Il permet de gagner du temps, particulièrement dans le cadre d'une opération de transport multimodal. Le transbordement permet de regrouper et de disperser des cargaisons vers une ou plusieurs destinations.

La mise en œuvre du transbordement nécessite des adaptations pour toutes les entreprises. Voici les étapes à assurer :

- La réception des marchandises sur le quai d'arrivée
- Les manœuvres de déchargement
- L'expédition des marchandises sur le quai de départ
- Le suivi du transport jusqu'à la prochaine livraison

La majorité des entreprises réalisent le transbordement dans des zones portuaires. Cela permet de bénéficier d'infrastructures de qualité opérées par des spécialistes de la logistique. Le transbordement en mer est une pratique plus rare et plus risquée.



Enfin, il existe des espaces spécifiquement adaptés au transbordement sur certains cours d'eaux secondaires (fleuves, rivières, etc.)

Pour équiper leurs entrepôts, les entreprises utilisent souvent des guides-roues. Ils permettent un alignement précis des camions lors des manœuvres. L'usage de bloqueurs est fréquent pour limiter les risques d'accident, les départs imprévus ou la défaillance des freins des camions. Enfin, les buteurs de quais permettent d'amortir les chocs à faible vitesse pour éviter la détérioration des camions lors de la mise à quai.

4- La chaîne et les acteurs du transport combiné

La chaîne logistique nécessite l'intervention d'acteurs privés, assurant essentiellement des missions de transport et de services connexes, et d'agences gouvernementales. Ces administrations sont chargées des contrôles (documentaires, d'identité et physique) et de l'émission de certificats, permis ou autorisations.

Les acteurs dont les noms suivent sont indispensables à l'organisation de la chaîne du transport :

- **le chargeur (expéditeur, exportateur, vendeur, importateur, destinataire, acheteur)**

La dénomination de chargeur (en anglais freighter) n'a de valeur juridique que dans le transport maritime. C'est une personne physique ou morale qui, ayant souscrit un contrat d'affrètement a embarqué des marchandises à bord d'un navire.

Elle est utilisée à tort dans d'autres domaines liés au transport pour désigner le propriétaire de la marchandise transportée, qu'il soit expéditeur ou destinataire de la marchandise.

- **le transitaire**

Un transitaire est une personne ou une entreprise mandatée par l'expéditeur ou le destinataire d'une marchandise qui doit subir plusieurs transports successifs. Sa mission est d'organiser la liaison entre les différents transporteurs et d'assurer ainsi la continuité du transport, ainsi que toutes les opérations

administratives connexes s'y rapportant : réglementation douanière, gestion administrative, et financière, du personnel, commerciale, des assurances, des litiges, des crédits documentaires, et de la représentation fiscale, etc.

Le terme anglais équivalent du transitaire est « freight forwarder ». Par extension, l'activité en elle-même est donc désignée par l'expression « freight forwarding ». Mais dans certains pays francophones comme le Maroc l'expression de « freight forwarding » reste utilisée de façon différente de celle de transitaire¹.

Personne morale de droit privé, le transitaire a pour objectif, notamment, la réalisation pour un tiers des formalités de passage de marchandises ou d'effets personnels d'un territoire douanier à un autre. Il peut revêtir différents statuts : celui de transitaire mandataire s'il est lié à son client par un contrat de mandat, et celui de transitaire commissionnaire s'il est lié par un contrat de commission.

Certains transitaires ne prennent en charge que les expéditions nationales. Les transitaires internationaux, eux, ont des compétences supplémentaires leur permettant de réaliser la préparation des documents import-export et le dédouanement des marchandises.

❖ **La constitution des documents export**

Lors d'un envoi international de marchandises, le transitaire constitue un dossier comprenant l'ensemble des documents export. Les documents exports, présentés à la douane dans le pays d'arrivée, sont les suivants :

- Le connaissement ou le House Bill of Lading (pour le trafic maritime), la lettre de transport aérien ou Air Way bill (pour le trafic aérien)
- La « packing list » ou la liste de colisage
- La facture commerciale
- Le certificat d'origine de la marchandise
- Les licences (si nécessaire)

❖ **La constitution des documents import**

- La liste de colisage ;
- La quittance si le mode de règlement des droits et taxes est comptant ;
- Le Bordereau de Suivi des Cargaisons (BSC) délivré par (l'OIC)
- Le certificat d'origine UEMOA, CEDEAO en cas de besoins
- La facture fret
- Le connaissement
- Le certificat d'assurance
- La FDI
- Le certificat de conformité
- Etc.

- **l'agent de transport**

L'agent de transport/agente de transport a pour mission d'organiser le transport des marchandises, que ce soit au niveau national ou international. Il/elle doit également prendre en charge les démarches administratives liées au transit routier, aérien, maritime ou ferroviaire dans le respect des

règles en vigueur. Enfin, il/elle représente son entreprise auprès de ses clients et gère les aléas relatifs au transport.

- **le transporteur**

Un transporteur, est une personne ou une société, qui garantit l'acheminement dans un lieu donné, des personnes, des produits ou des marchandises, à l'aide de véhicules, de navire, de train, d'avion ou de matériels spécifiques. Il effectue ce travail par un contrat de transport. Il utilise des infrastructures composées de voies de communication. Selon le moyen employé, on distingue le transporteur terrestre. On parle alors de transport routier et ferroviaire. L'utilisation des voies d'eaux, est un transport par canaux ou fluvial. Le transport maritime, se sert de la mer, alors que le transport aérien ou spatial, emploie la voie aérienne. Lorsque le transporteur met en œuvre plusieurs moyens de transport pour un contrat, il fait du transport combiné, plurimodal ou multimodal. Il emploie par exemple la route, le chemin de fer et de nouveau la route. Pour transborder les marchandises, ou pour garer leurs véhicules, le transporteur éprouve souvent la nécessité d'utiliser les aires aménagées comme les parkings, les aéroports, les ports ou les gares.

Le transporteur de personnes en voyage est un opérateur appelé voyageur, qui exerce plus dans le secteur du tourisme. Le transporteur de fond est spécialisé dans le déplacement des valeurs. Le transporteur d'informations ou télécommunication, utilise plutôt des faisceaux hertziens ou optiques. Le transport des courriers fait appel au service public des Postes.

- **L'Entrepreneur de transport multimodal**

Un entrepreneur de transport multimodal est toute personne qui conclut un contrat de transport multimodal pour son propre compte ou par l'intermédiaire d'un tiers et qui n'agit pas en tant que préposé ou mandataire de l'expéditeur ou des transporteurs participant aux opérations de transport multimodal, et qui assume la responsabilité de l'exécution du contrat.

5- Les unités de transport multimodal (UTI)

Dans le domaine du transport, une unité de transport intermodale est une structure amovible, permettant le chargement et le transport de marchandises, et pouvant être chargée sur divers types de véhicules. Une UTI présente l'avantage de protéger les marchandises et de simplifier corrélativement leur emballage, et de faciliter leur transbordement d'un véhicule à l'autre quel que soit le mode de transport utilisé. Leur principal inconvénient réside dans le poids mort (tare) supplémentaire à transporter. Elle nécessite généralement une adaptation des véhicules.

Les principales UTI sont :

- les conteneurs,
- les caisses mobiles,
- les semi-remorques (lorsqu'elles sont préhensibles par pinces),

- les palettes aériennes,
- les wagons intermodaux (poche, corbeille)

Remarque : le vocabulaire n'est pas totalement stabilisé. En effet, on peut trouver sur le site de la Commission économique pour l'Europe un document qui liste les définitions qui servent aux travaux des trois organisations intergouvernementales qui ont établi cette compilation : Union européenne, Conférence européenne des ministres des Transports et Commission économique pour l'Europe¹. Dans ce document, « unité de transport intermodal » est un terme générique pour désigner un conteneur, une caisse mobile ou une semi-remorque convenant au transport intermodal.

6- Les unités de chargement multimodal (UCI)

Les unités de chargement intermodales, existantes ou nouvelles, qui circulent dans la Communauté ou sont utilisées pour des opérations de transport de marchandises entre le territoire de la Communauté et le territoire d'un pays tiers, sont soumises à des contrôles périodiques à des intervalles de temps ne dépassant pas 30 mois.

Une unité de charge logistique est l'unité de base de stockage et de transport disposée sur un support ou un emballage modulaire (caisse, palette, conteneur, etc.) permettant une manutention optimale. Les unités de charge sont manipulées dans les postes de travail d'un entrepôt général, d'un entrepôt de réserve, d'un entrepôt de picking, par un élément de transport interne, etc. Une même installation peut donc être utilisée pour manutentionner une seule ou plusieurs unités de charge.

7- Les infrastructures et les équipements multimodaux

- Le terminal intermodal

Le terminal intermodal permet de transborder les remorques, caisses mobiles ou conteneurs entre les modes de transport routier, ferroviaire et maritime.

- La plateforme multimodale

Une plate-forme multimodale désigne, dans le domaine du transport de marchandises et en géographie, le lieu où les marchandises changent de mode de transport.

Dans le transport de voyageurs, l'équivalent est le pôle d'échanges. Une plate-forme multimodale doit assurer dans les meilleures conditions le transport intermodal et le transport combiné des marchandises. Une plate-forme multimodale permet également le regroupement et la redistribution du trafic de marchandises (ou fret).

La plate-forme multimodale est une plate-forme où se trouvent de multiples moyens de transport. Il s'agit de faciliter le passage de marchandises ou de voyageurs d'un mode de transport à un autre, par exemple du camion au train (ferroulage) ou au bateau (merroulage) grâce à des conteneurs standardisés. Les aéroports sont fréquemment des plate-formes multimodales puisqu'ils sont souvent associés à une autoroute et un système ferroviaire à grande vitesse ou au réseau de transport en commun (RER ou métro).

- **Le point nodal (HUB)**

Point central pour la collecte, le tri, le transbordement et la redistribution des marchandises dans une zone géographique donnée.

Le concept "Hub" est issu du vocabulaire utilisé en transport aérien, tant pour les personnes que pour les marchandises. Il consiste en la desserte de tous les points d'un territoire déterminé à partir d'un point central unique (concept « Hub and Spoke »).

- **Le port sec**

Un port sec est un terminal intermodal directement connecté par route ou par chemin de fer à un port maritime, et fonctionnant comme un centre de transbordement de cargaisons maritimes vers des destinations à l'intérieur des terres.

- **Les grues**

Une grue est un appareil de levage et de manutention réservé aux lourdes charges. Cet engin de levage est construit de manière différente selon son utilisation (à terre : grue de chantier, camion-grue ; à bord d'un navire ; d'un dock flottant, etc.

Chaque grue a une charte qui définit clairement sa capacité de levage en rapport avec le rayon et l'angle de la flèche

CHAPITRE 2 : LA REGLEMENTATION INTERNATIONALE DU TRANSPORT MULTIMODAL

1- Conteneur, conteneurisation et transport multimodal international des marchandises

Le procédé de l'emballage des marchandises date de l'apparition de la palette, précurseur du conteneur. Le conteneur est un engin de transport qui a les caractéristiques suivantes :

a) une permanence et résistance permettant un usage répété ;

b) un volume minimum intérieur de 1 m³.

Il est conçu pour faciliter le transport des marchandises sans rupture de charge par un ou plusieurs modes de transport – rail, mer par exemple – sans devoir déplacer le contenu lui-même d'un engin de transport à l'autre. Il est muni d'un dispositif rendant facile son maniement et, lors du transbordement d'un moyen de transport à l'autre, il est facile à charger et à décharger.

La conteneurisation est la mise de marchandises dans des conteneurs. Elle facilite le transport des marchandises et offre des avantages accrus par rapport au transport par unités de charge. Elle permet des manipulations d'ensemble sans que le contenu soit dissocié et présente, en conséquence, des avantages de sécurité et d'économie, les frais de manutention étant réduits. Le transport par mer des conteneurs s'effectue par des navires porte-conteneurs d'une taille extraordinaire, leur capacité étant exprimée en TEU (= Twenty Foot Equivalent Unit, 1 TEU = 1 x 20 ft).

Ce nouveau mode de transport des marchandises est généralement appelé transport combiné des marchandises ou transport multimodal international. Il s'agit du transport de marchandises « effectué par au moins deux modes de transport différents, en vertu d'un contrat de transport multimodal, à partir d'un lieu situé dans un pays où les marchandises sont prises en charge par l'entrepreneur de transport multimodal jusqu'au lieu désigné pour la livraison dans un pays différent ».

L'entrepreneur du transport multimodal (ci-après : ETM) est toute personne « qui conclut un contrat de transport multimodal pour son propre compte ou par l'intermédiaire d'un tiers et qui n'agit pas en tant que préposé ou mandataire de l'expéditeur ou des transporteurs participant aux opérations de transport multimodal et qui assume la responsabilité de l'exécution du contrat ».

Caractérisé par une forte intensité du capital, le transport multimodal est dominé par de puissants consortiums, les ETM, qui se substituent progressivement au système des conférences ; un petit groupe de cartels mondiaux, des sociétés multinationales ont le monopole des transports multimodaux internationaux des marchandises. Utilisé principalement dans le commerce Nord-Nord, ce mode de transport jouit d'une certaine liberté de fait, d'une certaine immunité accordée par les gouvernements, toutes ses modalités étant régies par les parties privées. La presque totalité des opérations du transport multimodal sont donc sous le contrôle des PD, les ETM étant principalement établis dans ces pays. De gros investissements dans ce domaine ont été également faits par les PS qui ont voulu assurer le transport d'une partie de leur propre commerce extérieur et participer au transport multimodal en tant que "cross-traders".

Le développement des techniques des transports multimodaux, initié dans les années 70, risquait d'avoir des incidences graves pour les PVD tant au niveau économique, social qu'institutionnel. Les puissants consortium internationaux enlèveraient aux PVD toute possibilité de concurrence et imposeraient prématurément des techniques qui ne conviendraient pas à l'infrastructure en place dans les ports et à l'intérieur de leurs territoires. Les marchés locaux des assurances maritimes, notamment

celles sur « facultés », seraient en toute probabilité gravement touchés par le fait que les importations des PVD, acheminées en transport multimodal, seraient assurées auprès de compagnies d'assurances des PD. En outre, les transports multimodaux, régis par un contrat spécifique, risqueraient d'échapper à la réglementation nationale ou internationale du trafic maritime, notamment aux mesures de réservation des cargaisons et du partage des cargaisons prévus par le Code de conduite. Les transports multimodaux auraient aussi des conséquences sur la main-d'œuvre locale des PVD parce que les ETM préféreraient employer de la main-d'œuvre qualifiée provenant des PD en l'absence d'une telle main-d'œuvre dans les PVD. Par conséquent, ceux-ci ne seraient que de simples utilisateurs des transports multimodaux et des opérations accessoires, sans pouvoir y participer en tant que pays transporteurs.

2- Elaboration d'une convention sur le transport multimodal international

2.1- Premières initiatives

Le besoin d'une réglementation du transport multimodal a été ressenti dès le début des années 60. Cette réglementation était plutôt conçue par les PD et les PS comme une harmonisation des droits nationaux en matière de documentation du transport multimodal et de responsabilité de l'ETM. Les PD ne voyaient pas de problèmes quant aux principes devant régir ce genre de transport. Un système de transport multimodal libre et sans restrictions leur convenait parfaitement. Différents travaux sur le régime juridique du transport multimodal ont été entrepris par l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), la Chambre du commerce international et le CMI. Les travaux de ces organismes se sont concentrés sur l'élaboration d'un document unique servant à plusieurs stades du transport multimodal et d'un régime de la responsabilité de l'ETM. L'UNIDROIT a élaboré, en 1965, le premier texte en matière de transport multimodal, à savoir le projet de convention relatif au contrat de transport combiné international de marchandises (projet de Rome, 1965). En 1969, le CMI a approuvé un projet de convention sur les transports combinés (Règles de Tokyo, 1969).⁴ Sur l'initiative de la Commission économique pour l'Europe (CEE), l'UNIDROIT a réuni deux tables rondes, en 1969 et 1970, ayant pour objet d'examiner les Règles de Tokyo. A l'issue de ces tables rondes, un nouveau projet de convention sur le transport international combiné des marchandises a vu le jour.⁵ Ce projet a fait l'objet de discussions ultérieures lors de réunions communes de l'OMCI et de la CEE qui ont abouti à l'élaboration, en 1972, d'un projet de convention sur le transport international combiné de marchandises (Convention TCM, 1972).⁶ Ce dernier projet devait être inscrit à l'ordre du jour provisoire de la Conférence ONU/OMCI, tenue en novembre/décembre 1972.

2.1- La réponse de la CNUCED

A un premier stade, et à l'initiative du Secrétariat de la CNUCED, les PVD ont déployé de nombreux efforts pour empêcher l'adoption du projet de convention sur le transport combiné des marchandises élaboré dans le cadre de l'OMCI et la CEE/ONU. Les PVD ont soutenu que ce projet avait été conçu par les seuls PD et présentait des dangers cachés et apparents pour leurs intérêts économiques et commerciaux. Mise à part l'importance que ce Groupe attribuait à la question de la responsabilité des transporteurs, d'autres aspects, comme par exemple les incidences économiques de ce mode de transport sur les économies nationales des PVD, nécessitaient, selon lui, un examen approfondi qui

devait être entrepris dans le cadre de la CNUCED. Les PD, quant à eux, étaient pressés de voir le projet de convention TCM adopté dans le cadre de la Conférence OMCI/ONU pour mettre fin aux incertitudes existantes et éviter à l'avenir des ambiguïtés quant à la responsabilité des transporteurs. En revanche, le Groupe des PS était d'avis que les principes directeurs en cette matière devraient être examinés au sein de la CNUCED.

Dans sa résolution 68 (III), adoptée lors de sa troisième session, la Conférence de la CNUCED a décidé de convoquer une session extraordinaire de la Commission sur cette matière ayant pour objet d'examiner un certain nombre de points parmi lesquels :

- a) les incidences du transport multimodal pour les PVD ;
- b) l'approbation des principes directeurs généraux relatifs à une éventuelle convention ; et
- c) la possibilité d'examiner sur le plan international une telle convention.

La Commission, lors de sa deuxième session extraordinaire, a prié le Conseil économique et social « de ne pas inscrire le projet de la convention TMC établi par les réunions mixtes OMCI/CEE à l'ordre du jour provisoire de la Conférence ONU/OMCI sur le transport multimodal par conteneurs ».9

Celui-ci a souscrit à la recommandation de la Commission et, par sa résolution 1734 (LIV), a prié le Conseil de la CNUCED d'établir un Groupe préparatoire intergouvernemental chargé d'élaborer un avant-projet de convention sur le transport multimodal international. Par sa décision 96 (XII) du 10 mai 1973, le Conseil a créé le Groupe préparatoire intergouvernemental pour l'élaboration d'une convention sur le transport multimodal international (ci-après : « GPI »), composé des représentants de 68 pays. Le GPI a tenu six sessions.

2.3- L'adoption de la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international (Convention TM)

Au sein de la CNUCED, la question du transport multimodal devait être traitée d'une façon différente de celle suivie dans différentes instances internationales, notamment la Conférence OMCI/CEE. La Conférence OMCI/CEE avait plutôt mis l'accent sur les problèmes dits techniques, à savoir la simplification de la documentation et l'adoption d'un régime de responsabilité de l'ETM. Dans le cadre de la CNUCED et sous l'impulsion des PVD, d'autres problèmes, notamment les incidences économiques, sociales et institutionnelles du transport multimodal pour les économies de ces pays ont été au centre des préoccupations. Cela ressort des directives données au Secrétariat de la CNUCED au sujet des études qu'il devait entreprendre

La prise de conscience quant aux incidences économiques, sociales et institutionnelles du transport multimodal sur les économies nationales des PVD a abouti à la fixation, par le Groupe des 77, des objectifs suivants quant à la réglementation internationale souhaitée dans ce domaine :

- a) les règles du transport multimodal international devraient leur permettre de bénéficier des avantages apportés par les techniques modernes ;
- b) leur participation en qualité de propriétaires et gestionnaires à ce mode de transport devrait être garantie ;
- c) le droit de leurs marines marchandes et compagnies d'assurance à une part substantielle du transport et de l'assurance des cargaisons de leur commerce extérieur devrait être respecté.

Pour réaliser les objectifs fixés, la convention envisagée devait renfermer des dispositions sur :

- a) l'octroi de licences et le contrôle, par les pouvoirs publics, des opérations des ETM ;
- b) l'organisation de consultations entre ETM, chargeurs et pouvoirs publics compétents ;
- c) la compatibilité de ses dispositions avec le Code de conduite, avec les accords bilatéraux et avec la législation nationale concernant la part de cargaison réservée ;
- d) l'obligation que l'acheminement des marchandises par l'ETM de même que le choix des moyens de transport maritime, terrestre ou aérien, se fassent conformément aux exigences de la législation nationale ;
- e) l'obligation pour l'ETM d'employer la main-d'œuvre locale dans les PVD où il effectue des opérations de transport multimodal ;
- f) la sauvegarde des intérêts économiques et commerciaux des PVD vis-à-vis de l'ETM en ce qui concerne les conditions d'expédition et les marchés locaux d'assurances ; et
- g) la responsabilité de l'ETM en cas de perte, avarie ou retard des marchandises.

La convention devait également contenir les principes généraux du régime douanier et des dispositions générales relatives aux procédures douanières, de manière à tenir compte des intérêts de tous les Groupes, notamment :

- a) le régime douanier qui se prête le mieux au transport multimodal ;
- b) la possibilité d'utiliser le document TM pour faciliter les formalités douanières ;
- c) le contrôle douanier du transport multimodal ; et
- d) le système des garanties douanières

Les PD ont souligné la nécessité d'adopter une convention sur le transport international multimodal. Fidèles à l'idéologie de la liberté du commerce maritime, ils considéraient cependant qu'une telle convention devait être centrée sur des questions techniques et être analogue aux conventions actuelles sur les transports qui portent sur un seul mode ; il fallait donc aborder des questions « traditionnelles » dans un cadre non traditionnel : règles sur les documents de transport ; responsabilité, en cas de perte ou de dommage, de la personne qui prend en charge les marchandises ; procédure à utiliser pour obtenir une indemnisation ; juridiction ; arbitrage. Pour ce qui était des questions dites générales, autrement dit des dispositions de droit public, le Groupe B estimait qu'il ne serait de l'intérêt d'aucun Etat que des principes portant réglementation en la matière fussent consignés dans un instrument multilatéral qui, ayant force obligatoire, aurait pour conséquence de limiter les choix offerts aux Etats. Il devrait au contraire être loisible à chaque Etat de prendre les décisions de principe que sa situation exige. En matière de questions dites douanières, le Groupe B était d'accord avec les objectifs fixés par les PVD en ce qui concerne la simplification des procédures douanières grâce à l'adoption d'un régime de transit douanier. Mais il n'acceptait pas que des dispositions douanières figurent dans la convention parce que la CNUCED n'était pas un organe compétent pour élaborer de telles dispositions d'une technicité élevée et parce qu'elle ne devait pas se substituer à d'autres organisations spécialisées dans ce domaine ou à d'autres conventions en la matière ; le GPI devait se borner à faire des recommandations aux gouvernements. Il est toutefois certain que l'opposition des PD s'explique par leur crainte de voir des dispositions de droit public insérées dans une convention de droit privé. La position du Groupe D était proche de celle du Groupe B, notamment quant aux questions à traiter dans la convention. Le Groupe D a reconnu la nécessité d'adopter une convention sur le transport

multimodal pour répondre aux intérêts de tous les Etats, surtout des PVD, et des parties qui participent à des opérations de transport multimodal (chargeurs, transporteurs, assureurs, etc.).

La future convention pourrait :

- a) réglementer les questions de transport de caractère commercial et juridique qui ont trait aux opérations de transport multimodal international des marchandises ;
- b) prendre en considération les intérêts nationaux des Etats parties, en particulier l'octroi de licences d'entrepreneur pour l'exécution d'opérations sur le territoire d'un Etat partie ;
- c) avoir un caractère facultatif pour les parties privées intéressées ;
- d) prévoir l'utilisation d'un document unique de transport pour le transport multimodal de marchandises ;
- e) fonder la responsabilité de l'entrepreneur sur le principe de « réseau » ; et
- f) ne pas traiter de questions concernant les douanes, ces questions ayant un caractère général et étant déjà régies par des accords internationaux particuliers.

Le Groupe D a toutefois nuancé sa position sur ce dernier point en acceptant qu'on incorpore à la future convention des dispositions d'ordre général en matière douanière, destinées à faciliter les formalités dans ce domaine, pourvu que les législations nationales soient respectées.

Un effort de conciliation de toutes ces positions a été entrepris par le Président du GPI lors de la deuxième partie de la troisième session de cet organe qui a abouti à l'élaboration et l'adoption par consensus d'une « plate-forme commune », connue sous le nom d'« entente entre les groupes quant à la portée du projet de convention » (ci-après : « Entente GPI »). Les Groupes ont accepté ce texte comme base de travail pour les sessions futures du GPI et comme instrument indiquant la manière dont les différentes questions devaient être traitées.

L'« Entente GPI » a introduit trois propositions quant au contenu de la future convention. La première consistait en l'énumération des points à traiter par la convention, sans qu'elle ne préjuge pour autant du contenu des dispositions qui y sont relatives. Il s'agit des paragraphes 1 et 2 de la partie I. La deuxième allait indiscutablement plus loin, puisqu'elle prévoyait dans le détail ce contenu ; c'est le cas des paragraphes 3 et 4 de la partie I ainsi que du paragraphe 2 de la partie III. Enfin, l'« Entente GPI » laissait ouverte la question de savoir si certaines questions devaient être traitées dans la convention et chargeait le GPI d'examiner plus à fond ces points pour décider de ce qu'il conviendrait de faire en la matière. C'est le cas de la partie II.

Lors de sa quatrième session, le GPI a décidé d'élaborer des dispositions sur les principes et lignes directrices concernant le régime douanier approprié pour le transport multimodal. Un Groupe restreint de travail a examiné les problèmes douaniers et a élaboré un projet de cinq principes directeurs concernant les questions douanières. Pour ce qui est de la place de ces principes directeurs, un compromis est intervenu entre le Groupe des 77, celui des PS et certains Etats membres du Groupe B, selon lequel la convention devait contenir un seul article énonçant l'application du concept de transit douanier au transport multimodal, qui serait effectué conformément à six principes contenus dans des dispositions annexées à la convention. La majorité des Etats membres du Groupe B se sont opposés à cette proposition et ont suggéré d'inclure les principes directeurs concernant les questions douanières dans l'Acte final de la Conférence de Plénipotentiaires en joignant à cet Acte une recommandation invitant les parties contractantes à s'y conformer.

Le projet de convention approuvé par le GPI à l'issue de sa sixième session contenait des règles relatives à la responsabilité obligatoire sur le plan international et établissait un régime juridique international pour les contrats et documents utilisés dans le transport multimodal international. Ces dispositions traitaient notamment des questions suivantes : champ d'application de la convention ; compatibilité de la convention avec la réglementation nationale et internationale du transport multimodal ; émission, contenu et valeur probante des documents de transport multimodal ; responsabilité de l'ETM ; responsabilité de l'expéditeur des marchandises ; réclamations et actions. Les questions de la réglementation douanière, du système de la responsabilité de l'ETM et des limites monétaires de cette responsabilité, ainsi que certains aspects du contenu des documents de transport multimodal, furent laissés en suspens pour être tranchés par la Conférence. Le projet de convention n'a rien prévu en matière de marchés locaux des assurances ou d'emploi de main-d'œuvre locale par l'ETM, sujets proposés par le Groupe des 77.

La Conférence de Plénipotentiaires, convoquée par l'Assemblée générale des Nations Unies sous les auspices de la CNUCED, a tenu deux sessions, au terme desquelles, le 24 mai 1980, la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international des marchandises a été adoptée par consensus. Cet instrument entrera en vigueur 12 mois après que 30 Etats en soient devenus parties contractantes par voie de signature définitive, de ratification ou d'adhésion. Au 2 juillet 1991, cinq Etats (le Chili, le Malawi, le Mexique, le Rwanda et le Sénégal) avaient ratifié la Convention ou y avaient adhéré, et trois autres (le Maroc, la Norvège et le Venezuela) l'avaient signée sous réserve de ratification.

La Convention TM contient en tout, les huit parties suivantes :

- 1) dispositions générales ;
- 2) documents de transport ;
- 3) responsabilité de l'ETM ;
- 4) responsabilité de l'expéditeur ;
- 5) droits et actions ;
- 6) dispositions supplémentaires ;
- 7) questions douanières ; et
- 8) clauses finales.

Les dispositions concernant les questions douanières relatives au transport multimodal sont annexées à la Convention. Notre travail abordera trois questions : la réglementation et le contrôle du transport multimodal (article 4), quelques éléments importants du régime de la responsabilité de l'ETM (contenus dans la troisième partie) et les questions douanières traitées dans la septième partie et l'annexe.

3- Réglementation et contrôle du transport multimodal

Une des préoccupations du Groupe des 77 était de veiller à ce que les dispositions de la Convention TM n'affectent pas les principes contenus dans le Code de conduite, notamment le principe du partage des cargaisons, les accords bilatéraux sur le partage de cargaisons et la législation nationale concernant la part de cargaison réservée. La réglementation internationale du transport multimodal international devait porter sur l'octroi de licences et les conditions minimales que les ETM devraient remplir pour pouvoir exercer leurs activités, sur les consultations tripartites entre les ETM, les

chargeurs et les autorités publiques, sur l'acheminement des marchandises et le choix des moyens de transport conformément à la législation nationale, sur l'emploi de la main-d'œuvre locale, sur les conditions d'expédition et sur les marchés locaux des assurances. La réglementation de ces questions sur le plan national et sur la base du principe de la souveraineté, risquait de provoquer des contre-mesures de la part des PD et des ETM et de mettre en cause le commerce extérieur des PVD. La proposition des PVD visait à limiter autant que possible ces risques.

Les PD ont déclaré reconnaître le droit souverain d'un Etat, quel qu'il fût, de réglementer les opérations de transport multimodal sur son territoire. Tout Etat a le droit, s'il le juge nécessaire pour protéger les intérêts nationaux, d'adopter des dispositions légales concernant l'octroi de licences aux ETM et d'imposer les conditions voulues aux opérations du transport multimodal. L'élaboration de règles internationales en cette matière était donc inutile et contraire au droit de chaque Etat de choisir librement son système économique. Les PS ont souscrit à cette position tout en déclarant qu'il fallait tenir compte des intérêts des PVD et reconnaître le droit de chaque Etat d'adopter des règles fixant les procédures que les ETM devront suivre sur son territoire.

Le paragraphe 3 de l'« Entente GPI » renfermait le principe selon lequel la Convention TM ne porterait pas atteinte à l'application de tout accord international ou de toute législation nationale concernant la réglementation et le contrôle des opérations de transport. Les ETM ne pourraient donc pas circonvenir les dispositions de ces derniers par le fait du transport multimodal. Le texte se référait à la réglementation et au contrôle des opérations de transport en général et non pas aux opérations de transport maritime. Il faisait mention de tout « accord international », le Code de conduite et les accords bilatéraux en faisant naturellement partie, ainsi qu'aux « législations nationales ». Dans les notes explicatives de l'« Entente GPI », il est indiqué que l'objet des accords internationaux ou des législations nationales concerne les questions énumérées dans la déclaration faite à cette session par le Groupe des 77 sur les questions générales. Ces questions, comme nous l'avons déjà vu, se rapportent à l'octroi de licences aux ETM, à l'organisation de consultations entre ETM, chargeurs et pouvoirs publics, à la participation au trafic et la part de cargaison réservée, à l'acheminement des marchandises et au choix de la méthode de transport par les ETM, à l'emploi de la main-d'œuvre locale, au recours obligatoire aux marchés locaux et à l'utilisation des conditions d'expédition appropriées pour sauvegarder les intérêts des PVD. Le paragraphe 4 de l'« Entente GPI » reconnaissait à tout Etat le droit de réglementer et de contrôler au niveau national les activités des ETM et les services du transport multimodal. C'est là un compromis entre la position des PVD, selon laquelle ces questions devaient faire l'objet d'une réglementation internationale, et celle des PD qui voulaient que ces questions, soit l'octroi des licences aux ETM, soient réglées sur le plan national. Le droit reconnu ne se rapportait pas seulement à l'octroi de licences aux ETM mais aussi à toute question ayant trait aux services du transport multimodal et aux activités des ETM, ce qui signifie une compétence élargie de l'Etat dans ce domaine.

- Pour concilier les différentes opinions des Groupes régionaux, le Président du GPI, lors de la quatrième session de ce Groupe, a proposé un texte de compromis. Son paragraphe 1 établissait la compatibilité de la convention TM avec les accords internationaux et les législations nationales portant sur la réglementation et le contrôle des opérations de transport. Le texte semble légitimer les mesures prises au niveau national en matière de réglementation et de contrôle des opérations de

transport en général, quels que soient l'objet et le type de ces mesures, y compris bien entendu les mesures de réservation des cargaisons. La convention ne devrait pas porter atteinte à ces mesures, ni être incompatible avec leur application. Le paragraphe 2 reconnaissait le droit de chaque Etat de réglementer et de contrôler au niveau national les opérations du transport multimodal et les ETM. L'objet de cette réglementation et de ce contrôle serait très général et laisserait à l'Etat une marge de manœuvre étendue. L'Etat pourrait prendre des mesures en matière de mécanismes de consultation qui fonctionneraient sur une base tripartite avec la participation des autorités publiques, d'octroi des licences aux nouveaux ETM et de toute autre initiative dans l'intérêt économique et commercial national ; ce dernier point permettrait à l'Etat d'intervenir quand il le juge opportun pour ses intérêts économiques et commerciaux. Ce texte de compromis a été jugé acceptable par tous les Groupes comme base de discussion.

Le projet du Président du GPI, les propositions des PVD et des PD, ont été réexaminés par le GPI lors de sa sixième session. Le texte adopté par le GPI et inséré dans le projet de convention soumis à la Conférence reprend celui du Président de GPI avec les modifications suivantes :

- a) le paragraphe 1 tient compte de la proposition des PVD tendant à préciser qu'il doit s'agir de traités internationaux « intergouvernementaux » ;
- b) le paragraphe 2, qui commence par les mots : « la présente Convention ne porte pas atteinte au droit de chaque Etat... » montre que le droit de contrôle de l'Etat sur le transport multimodal existe indépendamment de la Convention, celle-ci ne devant pas porter atteinte à ce droit. Cette formule est proche de la conception des PVD selon laquelle il s'agit d'un droit souverain ;
- c) le texte énonce le principe suivant lequel les consultations doivent avoir lieu avant l'introduction de nouvelles technologies et de nouveaux services. En outre, en vertu d'un nouveau paragraphe, l'ETM a l'obligation de se conformer à la législation de l'Etat où il opère et à la Convention TM. Le droit de prendre des mesures quant à la participation au trafic n'ayant pas été accepté par les PD, des crochets ont dû être maintenus.

Le texte adopté par la Conférence qui figure à l'article 4 de la Convention TM a la teneur suivante :

1. La présente Convention ne porte pas atteinte à l'application d'aucune convention internationale ni d'aucune législation nationale concernant la réglementation et le contrôle des opérations de transport, et elle n'est pas incompatible avec cette application.
2. La présente Convention ne porte atteinte au droit de chaque Etat de réglementer et de contrôler au niveau national les opérations et les entrepreneurs de transport multimodal, y compris le droit de prendre des mesures concernant les consultations, en particulier avant l'introduction de nouvelles technologies et de nouveaux services, entre les entrepreneurs de transport multimodal, les chargeurs, les organisations des chargeurs et les autorités nationales appropriées sur les conditions et modalités d'exploitation, l'octroi de licences aux entrepreneurs de transport multimodal, la participation au transport, et toutes autres initiatives dans l'intérêt économique et commercial national.
3. L'entrepreneur de transport multimodal se conforme à la législation applicable du pays dans lequel il opère et aux dispositions de la présente Convention.

Deux modifications ont été apportées par la Conférence de Plénipotentiaires à l'article 4 du projet de la convention :

a) les termes « accord intergouvernemental international » du paragraphe 1 ont été remplacés par les termes « convention internationale » ; cette modification n'a finalement pas changé la portée du texte ; et b) à la place des deux expressions entourées de crochets, la Conférence a adopté une nouvelle expression, à savoir celle de « participation au transport ». Ces termes ont le même sens que les termes supprimés et doivent être interprétés de la même façon : la participation au transport signifie. Le point novateur de cet article est qu'il constitue une clause de droit public et qu'il est inséré dans une Convention de droit privé. La Convention TM est le premier exemple de son genre. Quant à son contenu, le paragraphe 2 de l'article 4 ne fait que reconnaître explicitement le droit souverain de chaque Etat de réglementer les opérations du transport maritime, y compris le droit de réglementer la participation au transport. A vrai dire et comme le Secrétariat de la CNUCED argumente, cet article ne constitue qu'un "reminder". Ce droit existe indépendamment de la Convention mais il est d'une application problématique. Son incorporation dans la Convention TM vise à offrir aux Etats une légitimation supplémentaire en ce qui concerne les mesures qu'ils adoptent dans ce domaine et à diminuer le risque des mesures de rétorsion par les autres Etats ou par les ETM. C'est pourquoi l'article énumère explicitement les domaines que l'Etat peut contrôler et réglementer, à savoir l'octroi des licences aux ETM, la participation des gouvernements aux consultations et toute autre initiative dans l'intérêt économique et commercial, adoption de mesures de réservation des cargaisons.

4- La responsabilité de l'ETM

4.1. La responsabilité de l'ETM en cas de localisation du dommage

Le transport international multimodal comporte différents modes et il est nécessaire de savoir quel est le régime de responsabilité applicable au cas où le dommage peut être localisé, c'est-à-dire s'il est possible de déterminer le tronçon précis du parcours sur lequel l'avarie ou la perte s'est produite ; celui de la Convention TM, de la convention uni modale ou de la législation nationale ?

On peut distinguer deux systèmes en ce qui concerne le régime applicable à la responsabilité d'ETM en cas de localisation du dommage : le système dit du « réseau » et le système de la « responsabilité uniforme ». Selon le premier, la responsabilité de l'ETM est régie par les règles de la convention internationale ou la législation nationale applicable à chacun des modes de transport (aérien, maritime, ferroviaire, routier, etc.). Avec le système de la responsabilité « uniforme », l'ETM accepte un niveau de responsabilité uniforme en cas de perte ou de dommage causés aux marchandises, quelle que soit la partie du transport pendant laquelle le dommage ou la perte se sont produits. Il semble que le système de « réseau » favorise les intérêts des ETM et le système « uniforme » ceux des chargeurs/destinataires des marchandises. La plupart des règles-types élaborées par des organisations privées sur le transport multimodal des marchandises sont fondées sur le système de réseau, peu coûteux et satisfaisant pour les milieux d'armateurs des pays transporteurs.

Des divergences d'opinion sur ce point n'existaient pas seulement entre les Groupes de pays mais aussi entre les Etats membres du même Groupe. Quelques PD (l'Australie, le Canada, la Nouvelle-Zélande et les Etats-Unis), tous des pays chargeurs, dans une prise de position préliminaire, ont proposé un système uniforme de responsabilité pour la perte, le dommage (occulte ou apparent) ou le retard se produisant entre le moment où les marchandises sont prises

en charge en vertu du document de transport multimodal et le moment de leur livraison. Mais lors de la troisième session du GPI, le Groupe B s'est prononcé pour un système de réseau modifié. Cela supposait en principe l'application d'un régime de responsabilité unique en tout point de la chaîne de transport ; « dans le cas où il pourrait être établi que la perte ou l'avarie s'est produite sur un certain tronçon du parcours en transport multimodal et où le régime juridique applicable au dit tronçon prévoirait une limite de responsabilité supérieure à la limite de base, c'est la dite limite supérieure qui serait appliquée à l'ETM ». En d'autres termes, **s'il y a localisation du dommage, le régime de la responsabilité de l'ETM serait applicable, sauf la règle sur la limitation de la responsabilité au cas où la limite de la responsabilité prévue est inférieure à celle résultant du régime juridique applicable au tronçon particulier.**

Le Groupe des PS s'est tout d'abord déclaré favorable au système de réseau, car celui-ci permettait d'éviter les conflits avec les conventions existantes en matière de transport et d'escompter un abaissement des coûts d'assurance. Plus tard, ce Groupe a modifié sa proposition initiale en acceptant que, s'il y a localisation du dommage, « ce seraient les conventions internationales en vigueur qui s'appliqueraient au cas où elles prévoiraient un niveau de responsabilité plus élevé ». La proposition du Groupe D ne précisait toutefois pas s'il s'agissait de l'application du régime juridique de la responsabilité du transporteur prévu par les Conventions sur le transport uni modal ou de la seule règle de la limitation de cette responsabilité.

Le Groupe des pays latino-américains, dans une prise de position préliminaire, s'est prononcé pour le système de réseau modifié. Le Groupe des 77 s'est rallié à cette position lors de la quatrième session du GPI en acceptant que, **s'il y a localisation du dommage, la responsabilité de l'ETM couvrira un montant identique à celui qui est actuellement fixé pour les divers transporteurs unimodaux sur le tronçon du parcours qui leur revient.** Dans le cas contraire, le montant prévu par la Convention TM serait applicable. Cette position ne semble pas favoriser la position des chargeurs compte tenu du fait que les conventions sur le transport unimodal ne prévoient pas toutes des montants élevés. La différence entre la position du Groupe des 77 et celle du Groupe B est que la règle sur la limitation de responsabilité du régime juridique du tronçon particulier serait appliquée dans tous les cas, quel que soit le niveau du montant qui en résulterait. Les textes proposés par des Etats isolés ou des Groupes de pays lors de la cinquième session du GPI ne correspondaient cependant pas toujours aux positions prises par ces Etats en groupes. La première proposition, présentée par la Grande-Bretagne et la France au nom de certains Etats membres du Groupe B, visait l'instauration d'un système de responsabilité de « réseau pur », la responsabilité du transporteur étant déterminée par le régime juridique du tronçon de transport particulier. La deuxième, présentée par le Groupe des 77, le Groupe D et certains Etats membres du Groupe B, préconisait un système de responsabilité de réseau modifié, c'est-à-dire l'application de la seule règle sur la limitation de la responsabilité. La troisième, soumise par le Canada au nom de certains Etats membres du Groupe B, prônait le recours au système de réseau, à condition que l'ETM effectue la partie du transport multimodal en question et que l'indemnité qui résulte de l'application du régime juridique applicable au tronçon particulier ne soit pas inférieure à celle qui résulterait des règles de la Convention TM.

Deux variantes ont été finalement élaborées et insérées dans le projet de convention sur le transport multimodal international issu de la sixième session du GPI. La première, proposée par le Groupe des 77, le Groupe D et quelques Etats membres du Groupe B, contient le principe du système de réseau modifié, la différence essentielle entre les positions des Groupes résidant dans les conditions d'application de la règle sur la limite de la responsabilité en cas de localisation du dommage. La deuxième, proposée par quelques Etats du Groupe B, visait l'instauration d'un système de réseau, à la condition qu'en cas d'application d'une législation nationale, aucune dérogation ne serait possible par stipulation contractuelle au détriment du réclamant ; autrement dit, la législation nationale applicable devait avoir un caractère « impératif ». La Conférence de Plénipotentiaires s'est déclarée pour la première variante et a adopté le texte suivant :

Quand la perte ou le dommage subi par les marchandises s'est produit sur un tronçon déterminé du transport multimodal pour lequel une convention internationale applicable ou une loi nationale impérative fixe une limite plus élevée de responsabilité que la limite qui découlerait de l'application des paragraphes 1 à 3 de l'article 18, la limite de la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour cette perte ou ce dommage est déterminée par référence aux dispositions de ladite convention ou de ladite loi nationale impérative.

Le texte établit le système dit de réseau modifié. L'application de la règle sur la limitation de la responsabilité de l'ETM est soumise à la condition que la convention unimodale ou une loi nationale impérative fixe une limite supérieure à celle prévue par la Convention TM. Le réclamant aurait la même position que s'il avait conclu un contrat de transport avec le transporteur du tronçon particulier pourvu que pour ce tronçon et en vertu d'une convention ou d'une loi nationale impérative la limite de sa responsabilité soit plus élevée que celle résultant de la Convention MT. Ce serait le cas en ce qui concerne le transport aérien, routier et ferroviaire si le transport multimodal inclut également un transport maritime.

5- Questions douanières

5.1. Le principe du transit douanier

Un principe général susceptible d'être inclus dans la Convention TM portait sur le régime douanier le plus approprié aux fins du transport multimodal. Pour les PVD, ce régime était celui du transit, défini comme le transport des marchandises d'un Etat A à un Etat C en passant par le territoire d'un Etat B. Conformément au projet présenté par le Groupe des 77 sur les questions douanières lors de la deuxième partie de la troisième session du GPI, « les opérations de transport international multimodal devraient s'effectuer sous régime douanier de transit, sans préjudice des droits des administrations nationales des douanes d'examiner les marchandises en un point quelconque du territoire douanier des pays intéressés ». Le Groupe D jugeait acceptable en principe l'application du régime de transit douanier pour le transport international multimodal. Il a toutefois cherché à mettre l'accent sur les principes sous-jacents de ce régime pour donner aux autorités nationales une grande liberté de manœuvre lors de son application. Le Groupe B reconnaissait que le régime de transit était indispensable pour le transport multimodal, mais il était opposé à l'incorporation d'un tel principe dans la Convention TM.

Lors de l'élaboration du projet de principes directeurs concernant les questions douanières par le Groupe de travail restreint, un accord général a été obtenu sur le principe du régime de transit douanier. Le texte adopté ne faisait pas mention des auteurs ou partisans des variantes entourées de crochets. Le premier paragraphe du texte contenait un principe selon lequel les parties contractantes ou les gouvernements auraient l'obligation d'autoriser le transit douanier, qui devait s'effectuer selon certains principes énoncés par la suite. La première variante du paragraphe 2 imposait une dérogation à cette règle au cas où des dispositions du droit interne s'opposeraient au principe du transit ; en l'occurrence, c'est la disposition de droit interne qui l'emporte sur ce principe. Selon la deuxième variante, les principes de la Convention TM devaient prendre le pas s'ils sont incompatibles avec la loi nationale.

A l'issue de la sixième session du GPI, un texte modifié, accepté par le Groupe des 77, le Groupe D et quelques Etats membres du Groupe B a été inclus dans le projet de la Convention TM en tant que variante A de l'article 33. Ce texte a conservé le terme « parties contractantes » – plus exactement « Etats contractants » – ce qui préjuge en quelque sorte de la place de cette disposition dans le dispositif de la Convention TM. Les Etats ont l'obligation d'autoriser l'emploi de la « [pratique] [procédure] » du transit douanier pour le transport multimodal international. Ces deux expressions ont remplacé le mot « régime » et donnent une connotation différente au transit douanier ; le terme « régime » désigne un ensemble de règles avec un contenu juridique, alors que les mots « pratique » ou « procédure » désignent plutôt une série de faits. La deuxième variante du paragraphe 2 du texte se réfère aux dispositions des lois et règlements nationaux, mais les termes « non contrares » après « dispositions » ont été supprimés ; ce libellé devient ainsi identique à celui de la première variante qui considère que les dispositions de la législation nationale, qu'elles soient conformes ou non aux principes de la Convention, prévalent sur ces derniers.

C'est lors de la deuxième session de la Conférence de Plénipotentiaires qu'un compromis a été obtenu grâce à une proposition de la délégation suédoise. Le Groupe B a accepté qu'un article comprenant ce principe figure dans le dispositif de la Convention TM, à condition que certaines modifications soient effectuées. Le texte modifié, accepté par la Conférence, a la teneur suivante :

1. Les Etats contractants autorisent l'emploi de la procédure du transit douanier pour le transport multimodal international.
2. Sous réserve des dispositions des lois ou règlements nationaux et des accords internationaux, le transit douanier des marchandises en transport multimodal s'effectue conformément aux règles et principes figurant dans les articles I à VI de l'annexe à la présente Convention.
3. En adoptant des lois ou règlements concernant les procédures du transit douanier pour le transport multimodal de marchandises, les Etats contractants devraient prendre en considération les articles I à VI de l'annexe à la présente Convention.

Le paragraphe 1 pose le principe général, à savoir l'obligation des Etats contractants d'autoriser la procédure du transit douanier pour le transport multimodal international. Le terme « procédure » a été retenu, ce qui donne au transit un caractère plutôt de fait. Le paragraphe 2 énonce un deuxième principe, suivant lequel la procédure de transit doit s'effectuer conformément aux principes qui y sont relatifs, annexés à la Convention TM. Il consacre également une exception à ce principe : les

dispositions du droit interne ou celles des accords internationaux auxquels l'Etat de transit est partie contractante prévalent en cas d'incompatibilité avec les principes annexés à la Convention TM. Le nouveau paragraphe 3 dispose que les Etats contractants devraient aligner leurs législations nationales sur les principes contenus dans l'annexe de la Convention TM ; mais l'utilisation au conditionnel du verbe « devoir » donne à ce principe le caractère d'une simple recommandation. Par conséquent, l'Etat contractant n'est pas obligé de respecter ces principes directeurs, et de ce fait leur valeur juridique est diminuée.

5.2. Principes directeurs du transit douanier

5.2.1. Liberté de transit et inspections des douanes

La liberté de transit est établie dans plusieurs documents internationaux, notamment dans la Convention et le Statut sur la liberté de transit adoptés par la Conférence de Barcelone de 1921 sur la liberté des communications et de transit (Convention de Barcelone), dans l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce, dans la Convention des Nations Unies relative au commerce de transit des Etats sans littoral et dans la Convention sur le droit de la mer de 1982.⁵⁵ En ce qui concerne l'inspection des marchandises, la plupart de ces conventions stipulent que les marchandises ne sont pas, en règle générale, sujettes à inspection douanière en cours de trajet.

Le principe de la liberté de transit ne figure pas dans le projet de principes directeurs présenté par le Groupe des 77. Cela s'explique par le fait que ce principe ne comportait guère d'avantages pour les Etats de transit, notamment les PVD ; au contraire, il leur imposait une lourde tâche, ces pays n'étant pas dotés d'une infrastructure capable de faire face aux exigences des opérations de transit. Il nécessitait la mise en place de services douaniers suffisants, c'est-à-dire des investissements supplémentaires pour la construction de bureaux de douane, de parcs de véhicules pour les inspections, etc. C'est pourquoi les PVD ont préféré mettre l'accent sur les mesures facilitant les formalités douanières. Leur projet contenait un principe obligeant les Etats de transit à réduire au minimum l'inspection des marchandises aux points d'entrée et de sortie sous la condition que cette règle ne cause pas de préjudice au droit des administrations nationales des douanes d'inspecter les marchandises et qu'elle s'applique dans la mesure où l'Etat de transit le permet et le juge nécessaire. Privé de sa substance, ce principe resterait soumis au jugement de l'Etat de transit. Le Groupe D jugeait acceptable en principe cette proposition sous réserve de précisions et d'améliorations. Le Groupe B reconnaissait l'utilité des mesures facilitant les formalités douanières, mais insistait pour que cette question ne fasse pas partie du dispositif de la Convention.

Le texte relatif à la liberté de transit et aux mesures concernant les inspections des douanes, proposé par le GPI et adopté par la Conférence de Plénipotentiaires, impose le principe selon lequel les Etats devraient accorder la liberté de transit aux marchandises en transport multimodal international sous réserve des lois et règlements en vigueur sur le territoire des Etats de transit. Le paragraphe 2, lettre a, établit le principe de l'inspection des marchandises aux points d'entrée et de sortie, sous réserve que les conditions stipulées dans le régime de transit soient remplies et qu'il n'y ait ni matière à soupçon d'irrégularité ni de fraude. Dans ces cas, l'inspection est permise en tout point du trajet. Le paragraphe 2, lettre b, fait du « régime de transit » le régime normal pour les marchandises en transport international multimodal, sans autres restrictions que celles qui résulteraient de l'application des lois nationales relatives à la sécurité, la moralité ou à la santé publiques. Le texte s'est ainsi aligné

sur celui des conventions susmentionnées, qui imposent des formalités ou des exigences douanières similaires.

5.2.2. Accomplissement des formalités douanières dans le pays de départ et le pays de destination

Les mesures destinées à accélérer l'accomplissement des formalités douanières dans l'Etat où les marchandises commencent leur voyage et l'Etat de destination semblent surtout une affaire d'organisation intérieure, sans grand rapport avec leur transport tout au long de la chaîne internationale multimodale. Mais la rapidité du transit dépend aussi de la qualité des renseignements concernant les marchandises rassemblées dans l'Etat du départ et de la rapidité du dédouanement dans l'Etat de destination. Les conventions internationales relatives au transit douanier renferment des dispositions spéciales quant aux mesures à prendre par les Etats d'expédition et de destination des marchandises.

Le projet du Groupe des 77 suit une fois de plus la logique qui consiste à énoncer un principe général, puis à le soumettre à une dérogation. En l'occurrence, le principe général consiste à stipuler que l'inspection des marchandises a lieu au bureau de douane de destination finale ou au lieu même de la destination finale. La dérogation à ce principe est que la législation nationale peut prévoir d'autres mesures de contrôle des marchandises qui peuvent être requises pour les opérations de transit et qui prévaudront en cas de conflit avec le principe susmentionné. Le Groupe D était d'accord avec le principe général mais estimait qu'il fallait indiquer que les autorités douanières conservaient le droit de procéder à des inspections en des points quelconques de l'Etat de destination, conformément à la législation nationale. Le Groupe B reconnaissait que des procédures simplifiant le passage des marchandises aux frontières et le dédouanement au point d'arrivée étaient indispensables à la facilité du transit international des marchandises ; mais il insistait sur son refus d'insérer ce principe dans le dispositif de la Convention.

Le texte proposé par le Groupe de travail restreint du GPI et adopté par la Conférence de Plénipotentiaires reprend essentiellement l'idée proposée par le Groupe des 77 avec un élément supplémentaire, à savoir le principe selon lequel l'Etat de départ prend les mesures nécessaires pour fournir les renseignements exigés pour les opérations de transit. Le texte présente cependant une différence avec la proposition du Groupe des PVD ; la lettre b, point i, pose le principe de l'inspection des marchandises au bureau douanier de destination des marchandises, alors que la lettre b, point ii, admet que l'inspection de dédouanement puisse avoir lieu en un endroit aussi proche que possible de la destination finale, sous réserve des dispositions contraires à la législation nationale. La réserve de l'application de la législation nationale concerne uniquement le deuxième principe alors que, dans le projet des PVD, elle s'étendait à « tous les cas ».

5.2.3. L'exonération des marchandises en transit des droits et taxes perçus par les douanes

Les marchandises en transit ne devraient pas être soumises au paiement des droits et taxes à l'importation/exportation. Ce principe figure dans toutes les conventions relatives au transit des marchandises. Certains de ces instruments renferment toutefois des clauses permettant la perception de redevances destinées à couvrir les dépenses que l'opération de transit douanier exige pour les Etats de transit.

Le Groupe des 77 était favorable à l'exonération des marchandises en transit des droits à l'importation ou à l'exportation, pourvu que les conditions posées par les autorités douanières soient remplies. Les deux autres Groupes jugeaient acceptable cette proposition. Le texte soumis par le

Groupe de travail restreint et adopté par la Conférence pose le principe de l'exemption des droits ou taxes pour les marchandises en transit, mais permet la perception de redevances si celles-ci concernent :

- a) la sécurité ou la santé publique ; ou
- b) les dépenses faites par l'Etat de transit pour les opérations de transit, le montant devant être limité au coût approximatif des services rendus.

Le texte adopté est tout à fait conforme aux dispositions des conventions relatives au transit douanier.

5.2.4. Le système de garantie douanière

L'exonération, des marchandises en transit, du paiement des droits et taxes à l'importation/exportation exige que les marchandises en transit soient réexportées et qu'une garantie financière soit fournie à l'Etat de transit par la partie responsable du transport pour assurer les paiements qui pourraient être exigés par les autorités douanières. L'exigence de garanties douanières présente des difficultés énormes pour la partie responsable du transit, qui réside presque toujours dans un Etat autre que l'Etat de transit.

La proposition des PVD ne se référait pas expressément à l'établissement d'un système de garantie, laissant aux autorités publiques le soin de prendre des mesures pour assurer l'accomplissement des obligations envers les douanes par les parties responsables du transport multimodal international. Le texte contenait toutefois l'obligation pour les Etats de transit d'adopter de telles mesures. Le Groupe D acceptait en principe cette disposition tout en déclarant qu'il faudrait en modifier le libellé pour prévoir le droit de chaque Etat de protéger ses intérêts par un système de garanties douanières et souligner l'utilité d'un système unique de garanties pour le transport en transit. Le Groupe B reconnaissait la nécessité d'adopter des systèmes appropriés de garanties douanières mais s'opposait à l'insertion d'une telle clause dans la Convention.

Le texte proposé par le Groupe de travail et adopté par la Conférence de Plénipotentiaires rend facultative l'exigence d'une garantie financière et laisse à la législation nationale de l'Etat intéressé le soin de définir les modalités de la garantie. Cette garantie doit obéir à deux sortes de critères, subjectifs et objectifs. Elle doit être « simple, efficace et peu coûteuse », notions juridiquement imprécises, et capables de couvrir le montant des droits, taxes et pénalités pécuniaires, y compris les amendes éventuelles. Les Etats parties aux conventions relatives aux questions douanières doivent établir des systèmes de garanties douanières conformément aux dispositions de ces instruments. Les Etats qui exigent une garantie douanière doivent en définir les modalités dans leurs législations nationales, sous réserve du respect des critères énoncés au paragraphe 2 du texte. La mention des amendes éventuelles au paragraphe 2 doit être interprétée comme se rapportant aux législations nationales et non pas aux conventions internationales. Si la convention à laquelle un Etat est partie n'interdit pas l'adoption de systèmes de garantie douanière, cet Etat peut, s'il le veut, adopter un tel système.

5.2.5. Document unique de transit douanier

Le document de transit sert essentiellement aux autorités douanières des Etats de transit et constitue un accessoire indispensable à cette opération. La forme et le contenu de ce document étaient deux

sujets de préoccupation pour le GPI. Le premier problème était de savoir si le document TM devait jouer le rôle d'accessoire au document de transit douanier. En ce qui concerne le contenu du document TM, il s'agissait de savoir si la valeur des marchandises devait y être déclarée.

La proposition des PVD ne semble pas favoriser la thèse de l'acceptation du document TM comme partie descriptive du document de transit douanier. Ce document devait être accompagné des pièces justificatives requises. Un tel modèle non obligatoire pourrait être annexé à la Convention sous forme de recommandation. Le Groupe D n'acceptait pas d'inclure dans la Convention une disposition concernant l'établissement d'un document spécial. Puisque la Convention ne pouvait se prononcer, en matière douanière, que sur des questions générales, un tel document n'aurait pas été conforme à l'accord réalisé entre les Groupes de pays sur ce point. Le Groupe B, bien qu'il acceptât une harmonisation des documents douaniers, partageait l'avis du Groupe D pour ce qui était de la place et de la forme d'une éventuelle disposition en cette matière.

Le texte proposé par le Groupe de travail restreint et adopté par la Conférence s'écarte de la thèse des PVD en s'alignant plutôt sur celle qui voulait que le document TM soit descriptif du document de transit. Les autorités douanières d'un Etat peuvent aussi exiger d'autres documents conformément à la législation nationale ou aux conventions internationales liant cet Etat. Le contenu du document de transit douanier devait être aligné, autant que possible, sur le modèle annexé à la Convention TM.

CHAPITRE 3 : LIMITES DE RESPONSABILITE ET UNITES DE COMPTE DANS LES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE TRANSPORT

Durant l'examen par la Commission, à sa vingt et unième session (1988), du projet de convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international, il a été noté que l'Assemblée générale pourrait décider de convoquer une conférence diplomatique aux fins de la conclusion d'une convention. Une telle conférence offrirait une bonne occasion d'envisager la révision des limites de responsabilité, ainsi que des dispositions relatives aux unités de compte figurant dans la Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer, 1978 (Hambourg) et dans la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises.

1- Transport maritime

1.1- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (Bruxelles, 1924) ("Règles de La Haye")

- ❖ Perte ou endommagement des marchandises :

Conformément à l'article 4-5, la limite est de 100 livres sterling par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissance. Une autre limite peut être déterminée par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, pourvu que le maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre prévu dans la convention. L'article 9 stipule que les unités monétaires (livres sterling) s'entendent valeur or.

1.2- Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (1968) ("Protocole de Visby")

- ❖ Perte ou endommagement des marchandises :

L'article 4-5 stipule qu'à moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissance, les limites sont de 10 000 francs Poincaré par colis ou unité ou 30 francs Poincaré par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable. D'autres limites peuvent être déterminées par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du

transporteur et le chargeur, pourvu que ces limites ne soient pas inférieures à celles prévues dans la convention.

1.3- **Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978** (Hambourg) ("Règles de Hambourg")

❖ Perte ou endommagement de marchandises :

L'article 6-1 énonce des limites de 835 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou 2,5 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable. En vertu de l'article 26, l'unité de compte est le droit de tirage spécial (DTS) tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international (FMI). Les Etats non membres du FMI dont la législation ne permet pas l'utilisation de DTS peuvent appliquer les limites suivantes au lieu de celles qui sont exprimées en DTS : 12 500 francs Poincaré par colis ou autre unité de chargement ou 37,5 francs Poincaré par kilogramme de poids brut des marchandises.

Afin de promouvoir l'uniformité de la conversion des limites en monnaies nationales, la Convention énonce à l'article 26 les stipulations suivantes. Les montants exprimés en DTS sont convertis suivant la valeur de la monnaie nationale à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie d'un Etat membre du FMI est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le FMI à la date en question. La valeur de la monnaie d'un Etat non membre du FMI est calculée de la façon déterminée par cet Etat. Pour les Etats non membres du FMI dont la législation ne permet pas l'utilisation des DTS et pour lesquels les limites exprimées en francs Poincaré sont applicables, la conversion de ces montants en monnaie nationale s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause. Les calculs et conversions effectués par des Etats non membres du FMI doivent être faits de manière à exprimer en monnaie nationale la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle qui est exprimée en DTS.

❖ Retard à la livraison :

En application de l'article 6-1, la limite correspond à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excède pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport. Le cumul des réparations dues par le transporteur en cas de perte, d'endommagement et de retard ne peut dépasser la limite qui serait applicable en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

❖ Autres dispositions :

Le transporteur et le chargeur peuvent, d'un commun accord, fixer des limites de responsabilité supérieures à celles qui sont prévues dans la Convention (article 6-4).

1.4- **Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance du 25 août 1924**, telle qu'amendée par le Protocole du 23 février 1968 (1979)

Perte ou endommagement de marchandises :

L'article 4-5 stipule qu'à moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissance, les limites seront de 666,67 unités de compte par colis ou unité ou de 2 unités de compte par kilogramme de poids brut, la limite la plus élevée étant applicable. D'autres limites peuvent être déterminées par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, pourvu que ces limites ne soient pas inférieures à celles prévues dans la Convention. L'unité de compte est le DTS. Les Etats non membres du FMI dont la législation ne permet pas l'utilisation du DTS peuvent appliquer les limites suivantes au lieu de celles exprimées en DTS : 10 000 francs Poincaré par colis ou unité ou 30 francs Poincaré par kilogramme de poids brut. Des dispositions similaires à celles des Règles de Hambourg sont incluses pour promouvoir l'uniformité de la conversion des limites en monnaie nationale.

2- Transport aérien

2.1- **Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (1929)** ("Convention de Varsovie")

Comme il est stipulé à l'article 22, la limite est de 250 francs Poincaré par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, la limite est la somme déclarée, à moins que le transporteur ne prouve qu'elle soit supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison. En ce qui concerne les objets dont le voyageur conserve la garde, la limite est de 5 000 francs Poincaré par voyageur.

2.2- **Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955 portant modification de la Convention de Varsovie** ("Protocole de La Haye")

Dispositions essentiellement identiques à celles de la Convention de Varsovie (voir ci-dessus) (article 22).

2.3- Protocole fait à Guatemala City le 8 mars 1971 portant modification de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye ("Protocole de Guatemala")

Dispositions essentiellement identiques à celles de la Convention de Varsovie, sinon que :

1. La limite distincte pour les objets dont le voyageur conserve la garde est éliminée;
2. Il est expressément stipulé que les frais de procès, y compris des honoraires d'avocats, encourus par le demandeur ne sont pas pris en considération pour l'application des limites. (Article 22-3 c).

2.4- Protocoles additionnels faits à Montréal le 25 septembre 1975

A la limite de 250 francs Poincaré par kilogramme stipulée dans la Convention de Varsovie et dans les Protocoles de La Haye et de Guatemala, les quatre Protocoles de Montréal substituent une limite de 17 DTS par kilogramme. A la limite de 5 000 francs Poincaré par passager stipulée dans la Convention de Varsovie et dans le Protocole de La Haye, les Protocoles de Montréal n° 1 et 2 substituent une limite de 332 DTS par passager. Les Etats non membres du FMI dont la législation ne permet pas l'utilisation des DTS peuvent appliquer les limites suivantes au lieu des limites exprimées en DTS : 250 francs Poincaré par kilogramme; en ce qui concerne les objets dont le passager conserve la garde, 5 000 francs Poincaré par passager (la limite par passager n'est stipulée que dans les Protocoles n° 1 et 2 de Montréal).

3- Transport routier

3.1- Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) (1957)

- ❖ Perte totale ou partielle des marchandises :

Conformément à l'article 23, la limite est de 25 francs Germinal par kilogramme du poids brut manquant. Sont en outre remboursés le prix du transport, les droits de douane et les autres frais encourus à l'occasion du transport de la marchandise. Endommagement des marchandises : L'article 25-2 stipule que, si la totalité de l'expédition a été endommagée, la limite est le montant qui serait payable en cas de perte totale; si une partie seulement de l'expédition a été endommagée, la limite est le montant qui serait payable en cas de perte de la partie dépréciée.

- ❖ Retard : La limite est le prix du transport (article 23-5).
- ❖ Autres dispositions :

En cas de perte totale ou partielle des marchandises, des montants dépassant la limite spécifiée dans la convention peuvent être demandés lorsque l'expéditeur a, contre paiement d'un supplément de prix à convenir, fait, dans la lettre de voiture, une déclaration de la valeur de la marchandise (articles 23-6, 24). En cas de perte, endommagement ou retard, des montants dépassant les limites spécifiées dans la convention peuvent être demandés lorsque l'expéditeur a, contre paiement d'un supplément de prix à convenir, fait une déclaration d'intérêt spécial à la livraison et inscrit le montant correspondant dans la lettre de voiture (articles 23- 6,22)

3.2- Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) (1978)

L'article 23 remplace la limite de 25 francs Germinal par kilogramme en cas de perte totale ou partielle des marchandises par une limite de 8,33 unités de compte par kilogramme. L'unité de compte est le DTS. Les Etats non membres du FMI dont la législation ne permet pas l'utilisation du DTS peuvent appliquer la limite de 25 francs Germinal par kilogramme. Des dispositions similaires à celles des Règles de Hambourg sont incluses dans le Protocole pour promouvoir l'uniformité de la conversion des limites en monnaie nationale.

4- Transport ferroviaire

4.1- Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer (SMGS) (1966)

- ❖ Perte totale ou partielle des marchandises :

La limite, telle qu'énoncée à l'article 24, est le prix des marchandises ou leur valeur déclarée. En cas de perte totale ou partielle de mobilier de ménage n'ayant pas de valeur déclarée, la limite est de 2,70 roubles par kilogramme.

- ❖ Endommagement des marchandises :

En cas d'endommagement de la totalité des marchandises, la limite est le montant qui serait payable en cas de perte totale; en cas d'endommagement d'une partie de l'expédition, la limite est le montant qui serait payable en cas de perte des marchandises endommagées (article 25).

❖ Retard :

L'article 26 fixe le montant du dédommagement en pourcentage graduel du prix du transport : de 6 % pour un retard ne dépassant pas un dixième du délai total de livraison jusqu'à 30 % pour un retard dépassant quatre dixièmes de ce délai. Le dédommagement total, en cas de perte, endommagement et retard, ne peut dépasser le montant payable en cas de perte totale des marchandises.

4.2- Appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980

❖ Perte totale ou partielle des marchandises :

En vertu de l'article 40, la limite est de 17 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute. Le prix de transport, les droits de douane et les autres sommes déboursées à l'occasion du transport doivent en outre être restitués. L'article 7 stipule que l'unité de compte est le DTS. Pour les Etats non membres du FMI dont la législation ne permet par l'utilisation du DTS, l'unité de compte équivaut à 3 francs Germinal. Des dispositions similaires à celles des Règles de Hambourg sont incluses dans le Protocole pour promouvoir l'uniformité de la conversion des limites en monnaie nationale; toutefois, la disposition concernant le moment auquel la conversion doit être faite n'y figure pas.

❖ Endommagement des marchandises :

En vertu de l'article 42, si la totalité de l'envoi est dépréciée, l'indemnité ne peut excéder le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale; si une partie seulement de l'envoi est dépréciée, l'indemnité ne peut excéder le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée. En outre, le prix de transport, des droits de douane et des autres sommes déboursées à l'occasion du transport doivent être restitués.

❖ Retard :

La limite, fixée à l'article 43, représente le triple du prix de transport. En cas de perte totale de la marchandise, l'indemnité pour retard ne peut se cumuler avec celle payable pour la perte totale. En cas de perte partielle de la marchandise, l'indemnité ne peut excéder le triple du prix de transport de la partie non perdue de l'envoi. En cas d'avarie de la marchandise ne résultant pas du retard, l'indemnité prévue se cumule, s'il y a lieu, avec celle payable du fait de l'avarie. L'indemnité totale pour perte,

avarie et retard ne peut dépasser le montant qui serait payable en cas de perte totale. D'autres modalités d'indemnisation pour retard peuvent être spécifiées dans des tarifs internationaux ou des conventions spéciales lorsque le délai de livraison est établi sur la base des plans de transport.

❖ Autres dispositions :

Selon l'article 45, lorsque le chemin de fer accorde des conditions particulières de transport comportant une réduction sur le prix de transport, il peut limiter l'indemnité due en cas de perte, d'avarie ou de retard, dans la mesure où une telle limitation est indiquée dans le tarif. En vertu de l'article 46, en cas de déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être demandé une indemnité supplémentaire dépassant les limites prévues dans la convention jusqu'à concurrence du montant déclaré.

5- Transport multimodal

Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises (1980)

❖ Perte ou endommagement des marchandises :

Conformément à l'article 18, les limites sont de 920 unités de compte par colis ou autre unité de chargement, ou 2,75 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable. Toutefois, si le transport multimodal international ne comporte pas, aux termes du contrat, un transport de marchandises par mer ou par voies d'eau intérieures, la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal est limitée à une somme ne dépassant pas 8,33 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées. L'article 31 stipule que l'unité de compte est le DTS. Les Etats non membres du FMI dont la législation ne permet pas l'utilisation du DTS peuvent appliquer les limites suivantes, au lieu de celles exprimées en DTS : 13 750 francs Poincaré au lieu de 920 unités de compte; 41,25 francs Poincaré au lieu de 2,75 unités de compte; 124 francs Poincaré au lieu de 8,33 unités de compte.

❖ Retard à la livraison :

L'article 18 stipule que la limite est de deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais qu'elle n'excède pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport multimodal. Le cumul des réparations dues par l'entrepreneur de transport multimodal en

cas de perte, endommagement et retard ne peut dépasser la limite fixée en cas de perte totale des marchandises. Autres dispositions : Par voie d'accord entre l'entrepreneur de transport multimodal et l'expéditeur, des limites de responsabilité pour perte, endommagement ou retard dépassant celles qui sont prescrites dans la convention peuvent être fixées dans le document de transport multimodal (article 18-6).

6- tableau récapitulatif des limites de responsabilité en cas de perte ou dédommagement de marchandises exprimées en DTS

Convention ou protocole	Par colis ou unité	Par kilogramme
Transport maritime Règles de Hambourg (1978) Protocole portant modification des Règles de La Haye/Protocole de Visby (1979)	835	2,5
Transport aérien Protocoles de Montréal (1975)	Sans objet	17
Transport routier Protocole portant modification de la Convention CMR (1978)	Sans objet	8,33
Transport ferroviaire COTIF (1980)	Sans objet	17
Transport multimodal Convention sur le transport multimodal (1980) Si le transport comporte un transport de marchandises par mer ou par voies d'eau intérieures	920	2,75
Si le transport ne comporte pas un transport de marchandises par mer ou par voies d'eau intérieures	Sans objet	8,33

CHP 4 : TRANSPORT INTERNATIONAL DES MARCHANDISES

1- INTRODUCTION

Le siècle qui commence est appelé à voir évoluer jour après jour les facteurs qui pèsent sur les solutions que les systèmes de transport doivent apporter aux besoins d'un marché mondialisé. Pendant la plus grande partie du 20^e siècle, le système de transport a fonctionné et évolué dans des cadres réglementaires essentiellement « modaux ». L'avènement de la conteneurisation vers le milieu du siècle, la déréglementation des deux dernières décennies et la montée en puissance récente de la logistique, des chaînes d'approvisionnement planétaires, du commerce électronique et des technologies avancées de l'information conduisent rapidement à l'intégration des transports de charges couvertes par une feuille de route unique. Le développement du transport intermodal de marchandises sera à court et à moyen terme vraisemblablement à la fois animé et compliqué par quatre facteurs complexes :

- Détermination, analyse et encadrement du rôle de l'intermodalité eu égard à l'évolution des besoins des consommateurs et à l'exacerbation de la concurrence entre les chaînes d'approvisionnement en présence sur le marché mondial.
- Mise en place de chaînes intermodales, continues et intégrées, d'acheminement des marchandises et des matériels capables de répondre de façon fiable et souple à l'évolution des besoins des consommateurs.
- Possibilités actuelles et perspectives d'avenir de l'intermodalité, possibilités d'amélioration des technologies de l'information et des communications ainsi que problèmes soulevés par leur application.
- Identification des contraintes politiques, réglementaires et autres pesant sur les infrastructures, coordination de l'utilisation et amélioration de la gestion des infrastructures existantes et détermination du cadre général dans lequel doivent s'inscrire les futurs investissements à effectuer dans les infrastructures.

L'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE) s'investit durablement dans la recherche sur les transports de marchandises. Le Programme de recherche en matière de transports routiers et liaisons intermodales s'est articulé, pour la période de 1998 à 2000, autour de trois grands axes :

- Les stratégies de transport intermodal.
- Les performances économiques, les infrastructures et la gestion des transports.
- Le développement durable.

Un système de transport de marchandises qui fonctionne bien est une pierre angulaire d'une économie prospère. Fluidité des flux de transport et rentabilité sont étroitement liées. Cette fluidité est tributaire de l'efficacité des opérations de chargement, déchargement et transbordement réalisées dans les terminaux, de la fiabilité des véhicules, du nombre d'arrêts émaillant les trajets et du degré d'utilisation des installations fixes du système. Tout ce qui interrompt les flux ou en allonge la durée ajoute aux coûts et a des répercussions négatives sur la rotation du matériel. A l'inverse, tout ce qui les fluidifie ou les abrège tend à réduire les coûts et à améliorer la rotation du matériel.

2- INDICATEURS DE PERFORMANCE DE LA CHAÎNE DE TRANSPORT

L'évaluation comparative est essentiellement un processus d'apprentissage. Elle aide à focaliser l'attention et à bâtir un consensus sur ce qu'il convient de faire ainsi que sur les modalités d'une mise en œuvre organisée et rigoureuse des mesures adoptées. Elle peut stimuler l'amélioration à tous les niveaux par le fait même qu'elle est extravertie et pousse à l'amélioration de la compétitivité et peut également susciter une mutation culturelle en incitant des organisations introverties à regarder autour d'elles et reconnaître l'exemplarité de pratiques en honneur ailleurs.

L'évaluation comparative sert principalement à découvrir des meilleures façons de faire ou, en d'autres termes, à identifier des « pratiques exemplaires » en montrant comment des choses faites d'une certaine façon chez l'un sont mieux faites chez l'autre.

Une stratégie à long terme oblige à s'adapter en permanence à l'évolution du marché et à se préparer aux défis de l'avenir. Il faut pour ce faire comprendre la nécessité du changement, définir les changements à opérer et se bâtir une vision claire de ce que l'entité et le fonctionnement de l'entité seront devenus une fois les changements opérés. S'il est indéniable que les entreprises et les organisations non gouvernementales ont intérêt à adopter les modes de faire les meilleurs, il est tout aussi vrai que les politiques et les décideurs doivent avoir conscience des conséquences de l'application de lois et de règlements plus dommageables que profitables à la position concurrentielle de leur économie nationale.

Divers problèmes de dimension planétaire, tels que le développement durable et le réchauffement climatique, s'opposent désormais à toute forme d'isolationnisme politique. Une bonne politique doit aujourd'hui souvent transcender les frontières nationales ou régionales. Il est donc nécessaire d'évaluer la performance des chaînes logistiques sous l'angle tant de la branche d'activité que de la société dans son ensemble. Cette évaluation peut s'effectuer au départ des indicateurs suivants :

Du point de vue du consommateur (services de meilleure qualité à moindre prix) :

- Il est nécessaire de chiffrer la réduction des coûts logistiques en tenant compte du niveau des services, notamment du degré de sécurité des marchandises transportées, offerts au consommateur par le système logistique.

Du point de vue des chargeurs et des fournisseurs de services logistiques (services de meilleure qualité à moindre coût) :

- Détermination précise de la diminution des coûts logistiques par rapport à la qualité des services logistiques et du transport.
- Estimation des coûts logistiques globaux (production, vente, ramassage, entreposage, transport et traitement de données).
- Sélection du (des) service(s) de transport le(s) plus adéquat(s) en termes de temps, de coût, de fiabilité et de souplesse depuis le lieu de départ jusqu'au lieu de destination.

Du point de vue des pouvoirs publics (équilibre de l'efficacité et de l'innocuité environnementale des services logistiques, renforcement de la sécurité des transports) :

- Efficacité logistique des projets de renforcement des infrastructures.
- Déréglementation et normalisation axées sur l'amélioration de l'efficacité logistique.
- **Atténuation de l'impact des chaînes logistiques sur l'environnement : évaluation exhaustive des coûts externes des systèmes logistiques (pollution atmosphérique, bruit, congestion) et amélioration des systèmes de transport intermodal.**
- Renforcement de la sécurité des transports.

Les objectifs varient donc selon les groupes cibles. Chacun d'eux a besoin d'indicateurs spécifiques répondant à ses besoins organisationnels, financiers, stratégiques ou autres propres. C'est ainsi que les concepteurs de la politique des transports accordent plus d'intérêt aux données macro-économiques relatives à la répartition modale, à la sécurité, à l'environnement et à l'efficacité que les chargeurs qui accordent de leur côté plus de prix que les décideurs politiques à la comparaison, au niveau micro-économique, des coûts et des performances de certaines combinaisons modales pour l'acheminement de certains flux particuliers de marchandises. Les entreprises de transport, routier en particulier, s'appliquent à comparer les coûts et les recettes au niveau micro-économique (c'est-à-dire ceux de leur propre entreprise avec ceux de l'entreprise de référence). Les gestionnaires des terminaux s'intéressent, entre autres choses, à l'efficacité de leurs portiques à conteneurs.

Comme mentionné précédemment, l'évaluation comparative des performances oblige donc à définir la (les) norme(s) par référence à laquelle (auxquelles) elle peut s'effectuer. Il convient

pour ce faire en premier lieu de choisir les indicateurs de performance, en second lieu de déterminer le secteur de référence, en troisième lieu de mesurer les indicateurs pour le secteur étudié et le secteur de référence et en quatrième lieu de comparer le secteur étudié avec le secteur de référence.

❖ Choix des indicateurs de performance

Le choix des indicateurs peut, dans le secteur des transports, s'avérer extrêmement difficile. La première chose à faire est d'amener tous ceux qui participent à l'exercice à se mettre expressément d'accord sur les objectifs poursuivis et à vérifier ensuite la validité et la fiabilité des indicateurs retenus.

Le Royaume-Uni et les Pays-Bas ont donné une liste des indicateurs utilisés par leurs responsables politiques pour évaluer le degré de réalisation de leurs objectifs politiques. Ces indicateurs aident les pouvoirs publics à prendre des décisions raisonnées et les citoyens à cerner l'impact des décisions que les gouvernants et eux-mêmes prennent en matière économique, environnementale et sociale. La définition des indicateurs trace le cadre dans lequel les décideurs publics et privés peuvent agir de façon appropriée.

Dans le domaine des transports, le Royaume Uni collecte les données suivantes :

- Intensité du transport de marchandises (rapport entre le volume de marchandises transportées et le PIB).
- Intensité du trafic poids lourds (rapport entre le kilométrage des poids lourds et le PIB).
- Volume du trafic par type de véhicule (véh-km).
- Volume de marchandises transportées par mode (tonnes-kilomètres).
- Quantités d'énergie consommées par les véhicules routiers.
- Efficacité énergétique du transport de marchandises par route (rapport entre la consommation d'énergie et les tonnes-km).

Ces indicateurs sont tirés de toute une panoplie de statistiques des transports, ventilables par mode, qui concernent :

- L'emploi et l'indice des prix à la consommation.
- L'impact sur l'environnement.
- La sécurité.
- Le parc de véhicules.

Ces données permettent de suivre l'évolution du nombre d'accidents dans lesquels sont impliqués des véhicules de transport de marchandises, de la congestion, de la faveur rencontrée par les différents modes et de l'efficacité de l'utilisation des véhicules

3- METHODES D'EVALUATION COMPARATIVE DE L'EFFICACITE DES MODES DE TRANSPORT

Les indicateurs servent notamment à sensibiliser les acteurs du secteur étudié aux principaux problèmes qu'ils doivent résoudre et aux principaux objectifs qu'ils doivent atteindre en matière de croissance durable pour les aider à comprendre que leurs façons de faire se répercutent non seulement sur leur efficacité et leur compétitivité propres, mais aussi sur le devenir de l'économie, de l'environnement et de la société. Le gouvernement britannique s'est, dans cette optique, attelé à définir un ensemble d'indicateurs clés de performance avec les milieux de la distribution des marchandises.

❖ Évaluation comparative fondée sur des indicateurs de performance des infrastructures

La capacité, la conception et la gestion des infrastructures intéressent tant les pouvoirs publics que le secteur privé. Les services de l'état collectent entre autres des informations relatives à la nature et à la capacité des infrastructures existantes, au coût de leur entretien et de leur réparation et à la nature de leur trafic (et, partant, leur taux d'utilisation). Les pouvoirs publics ont besoin de ce genre d'informations pour se prononcer sur la nature et l'importance des travaux de renforcement à réaliser et arrêter les mesures à prendre en vue par exemple d'infléchir les choix modaux, de réduire les émissions des véhicules, d'améliorer la sécurité ou de mieux faire respecter les lois en vigueur. Ces informations permettent aussi de fonder les décisions sur le choix modal. L'annexe 9 rassemble diverses données, ventilées par mode, relatives aux infrastructures de transport britanniques.

❖ Évaluation comparative fondée sur des indicateurs de performance des actifs

L'évaluation comparative des actifs et des ressources est depuis longtemps un outil extrêmement utile pour les gestionnaires d'entreprises soucieuses de gagner en efficacité et en efficacité. Les informations d'ordre micro-économique qu'elle permet de recueillir sur le fonctionnement des entreprises sont utiles aux pouvoirs publics parce qu'elles peuvent servir à évaluer la compétitivité et les performances sectorielles en matière notamment de protection de l'environnement et de sécurité.

L'amélioration de l'efficacité ainsi que des performances environnementales et sociales est un des objectifs premiers de la Stratégie nationale de distribution durable du Royaume-Uni. Le gouvernement a donc élaboré, avec le secteur de la distribution, un programme de définition

d'indicateurs clés de performance utilisables par les entreprises de transport pour comparer leurs performances financières et environnementales.

Une première liste d'indicateurs clés établie avec l'aide de la Cold Storage and Distribution Association (Association des entreprises de stockage et de distribution de produits réfrigérés) permet de mesurer l'efficacité, sur le plan de l'utilisation des véhicules et de la consommation d'énergie, des activités de transport tant des entreprises du secteur alimentaire que de ce secteur dans son ensemble.

Cinq catégories d'indicateurs clés ont été définies :

- Remplissage des véhicules : charge utile, nombre de palettes et hauteur moyenne des palettes.
- Parcours à vide : nombre de kilomètres parcourus à vide et nombre de kilomètres parcourus avec des articles renvoyés à l'expéditeur comme seul chargement.
- Utilisation du temps : nombre d'heures consacrées à sept activités différentes (circulation sur route, repos, chargement et déchargement, attente après chargement, retard ou inactivité, entretien et réparation, stationnement à vide) pendant une période de 48 heures.
- Non-respect des horaires : problème au lieu de chargement, problème au lieu de livraison, actions de l'entreprise, embouteillages, pannes et absence de chauffeur.
- Efficacité énergétique du tracteur et de la remorque : nombre de kilomètres parcourus par litre consommé, quantité de carburant nécessaire pour déplacer une palette type sur un kilomètre.

❖ Évaluation comparative du transport intermodal dans la République tchèque

Évaluation comparative fondée sur des indicateurs de performance des infrastructures.

Le gouvernement de la République tchèque met diverses mesures en œuvre, notamment de renforcement des infrastructures, pour promouvoir le transport intermodal. Il rassemble à cet effet des informations relatives à la nature et aux capacités des infrastructures, à la nature et au volume du trafic et, dans le but d'évaluer l'efficacité des mesures prises, au développement du transport intermodal. Les indicateurs de performance utilisés dans la République tchèque figurent dans l'Annexe 4.

❖ Situation actuelle du transport intermodal dans la République tchèque

Dans le passé, la République tchèque disposait d'un réseau relativement dense de 16 terminaux.

L'effondrement de la production, et surtout des exportations, observé entre 1992 et 1996 ayant vidé plusieurs de ces terminaux de leur trafic, le principal opérateur, c'est-à-dire CSKD Intrants, a commencé à en réduire le nombre (il en a fermé six et en modernise deux autres).

Le transport conteneurisé est, à l'heure actuelle, la forme de transport la plus répandue. Les caisses mobiles gagnent elles aussi des parts de marché. Il n'y a pas de véhicules routiers articulés, mais certains terminaux peuvent les accueillir.

L'équipement des terminaux permet de manutentionner des conteneurs, mais ne convient qu'en partie pour les caisses mobiles. Le transport combiné sert essentiellement à l'acheminement de conteneurs ordinaires (20 ou 40 pieds), mais certains terminaux peuvent aussi traiter des maxi conteneurs (45 pieds).

❖ Aides publiques au transport intermodal

Le principal programme de soutien du transport intermodal est exposé dans le mémorandum sur le « Soutien au développement du transport combiné dans la République tchèque pendant les années 1999-2000 à 2005 » dont l'un des objectifs est de transférer certains transports de marchandises de la route à ces deux modes plus respectueux de l'environnement que sont le rail et la voie navigable. Le programme s'articule autour des objectifs suivants :

- Création d'un système informatique d'échange et de transfert de données relatives au transport combiné de marchandises.
- Création et mise en œuvre du formulaire UN/EDIFACT.
- Mise en place d'un système d'aide à la décision destiné à intensifier le recours au transport combiné.
- Étude des conditions auxquelles les infrastructures de transport combiné et intégré doivent répondre pour intensifier l'exploitation des systèmes de transport et des systèmes logistiques.
- Détermination des modifications de la composition du parc automobile nécessitées par le transport combiné.

Le renforcement des infrastructures de transport de la République tchèque est axé sur :

- La liaison du réseau tchèque aux réseaux des pays limitrophes.
- La coordination du développement des corridors internationaux.

Les programmes de soutien du ministère des transports et des communications mettent l'accent sur :

- L'achat de wagons spéciaux de transport combiné pour les chemins de fer tchèques (et par la suite pour d'autres opérateurs).
- L'aide à la mise en place de nouveaux systèmes et véhicules de transport combiné (caisses mobiles, semi-remorques, etc.).
- La modernisation des engins de levage.
- L'adaptation de bateaux au transport combiné.
- La modernisation des terminaux et autres bâtiments.
- L'amélioration des services dans les terminaux.

La République tchèque participe en outre aux programmes paneuropéens de développement et de soutien du transport combiné.

❖ **Réalisation d'évaluations comparatives par les organisations sectorielles européennes**

Le secteur de la distribution se fonde sur des données relatives au niveau de service pour comparer les performances soit de plusieurs chaînons de la chaîne d'approvisionnement, soit de plusieurs chaînes d'approvisionnement et modes différents. Une fois agrégées, ces données peuvent faire office d'indicateurs de l'efficacité des chaînes d'approvisionnement et, partant, servir à mesurer l'impact éventuel sur le PIB. Bon nombre des travaux réalisés dans ce domaine ont donc été entrepris par les organisations sectorielles.

❖ **Indicateurs clés de performance dans le transport de fret aérien**

Le European Air Shippers' Council a élaboré sous la houlette de la Freight Transport Association, un recueil d'indicateurs clés de performance et de bonnes pratiques pour le secteur du fret aérien. Il se focalise sur :

- La livraison aux compagnies aériennes.
- L'enlèvement par l'agent ou la remise à l'agent.
- Le respect des horaires de vol.
- Le respect des horaires d'arrivée convenus.
- L'arrivée des avions.
- L'enlèvement après arrivée.

La méthode a fait ses preuves sur le marché du fret aérien et il existe maintenant un ensemble d'indicateurs de performance agréés. Les indicateurs de performance définis par le conseil

précité seront utilisés par les chargeurs pour optimaliser leurs décisions. La méthode utilisée dans ce projet est fondée sur la demande et met l'accent sur les niveaux de service.

❖ **Indicateurs clés de performance dans le transport maritime à courte distance**

Le « Conseil des expéditeurs européens », la Freight Transport Association (Royaume-Uni), le Maritime Forum (Suède), le ministère suédois de l'industrie, de l'emploi et des communications et le ministère néerlandais des transports, des travaux publics et de la gestion de l'eau travaillent (avec d'autres organisations) sur la définition d'un jeu d'indicateurs clés de performance pour le transport maritime à courte distance.

Le projet porte sur la définition, la validation et la diffusion d'indicateurs cohérents de performance pour le transport de marchandises par mer, par chemin de fer et par route. Il vise à procurer aux gestionnaires des chaînes européennes d'approvisionnement les normes de performance par référence auxquelles ils pourront évaluer et comparer les niveaux de service offerts par les différents modes sur chacun des corridors européens de fret. La lumière étant ainsi faite sur de larges zones d'ombre, les entreprises trouveront motif à se détourner de leurs modes habituels de transport pour se tourner vers des modes plus durables, notamment le transport combiné.

Les indicateurs clés de performance porteront sur :

- Le temps.
- Le soin dont la cargaison fait l'objet.
- Le respect des normes.
- Le service à la clientèle.

Le volet du transport maritime à courte distance a été mis en œuvre pendant l'année 2001, plus particulièrement sur le corridor Rotterdam–Göteborg. A l'échelle multimodale européenne, la méthode que le projet aura servi à mettre au point permettra d'identifier les corridors de fret importants pour les échanges ainsi que les insuffisances des infrastructures et les goulets d'étranglement.

❖ **Évaluation comparative de la production des chaînes logistiques**

Pour ce qui est de la production des chaînes logistiques, les trois catégories possibles d'indicateurs concernent :

- Les coûts logistiques.
- Les coûts sociaux et les autres charges connexes.

- La sécurité routière.

❖ **Évaluation comparative des systèmes logistiques au Japon**

Pourquoi définir des indicateurs de performance des systèmes logistiques ?

L'évaluation de l'efficacité et de la viabilité des systèmes logistiques ainsi que le suivi de la mise en œuvre des stratégies logistiques confèrent une importance déterminante à la définition des indicateurs de performance. Il convient, en les définissant, de tenir compte en particulier du fait que le secteur privé tend à la mondialisation des échanges et à l'optimisation des chaînes d'approvisionnement tandis qu'il est attendu des pouvoirs publics qu'ils évaluent les performances du transport intermodal et intègrent les résultats de cette évaluation dans la politique des transports et la coordination politique internationale de demain. Les indicateurs de performance des systèmes logistiques devraient, en d'autres termes, rendre justice aux préoccupations différentes d'entités différentes.

❖ **Coûts et services logistiques**

Les indicateurs de performance des systèmes logistiques se classent dans deux catégories, celle des coûts et celle des niveaux de qualité.

La catégorie « coûts » englobe :

- Les coûts de transport.
- Le coût des stocks.
- Les coûts de tri et d'enlèvement.
- Les coûts de conditionnement.

La catégorie « niveaux de qualité » englobe :

- La connaissance des marchandises et des services au consommateur.
- La disponibilité des marchandises.
- Les délais de livraison et leur exactitude.
- La flexibilité (temps de réaction aux commandes spéciales).
- L'organisation de l'information (temps, exactitude, niveau de détail du contenu).
- Le délai de réparation des erreurs ou des dysfonctionnements.
- Le service après-vente et le temps de réponse (informations techniques, stock de pièces de rechange, service de réparation).

1- LA QUESTION DOUANIÈRE

Les Etats contractants autorisent l'emploi de la procédure du transit douanier pour le transport multimodal international. Sous réserve des dispositions des lois ou règlements nationaux et des accords internationaux, le transit douanier des marchandises en transport multimodal international s'effectue conformément aux règles et principes figurant dans les articles 1 à VI de l'annexe à la présente Convention.

En adoptant des lois ou règlements concernant les procédures du transit douanier pour le transport multimodal de marchandises, les Etats contractants devraient prendre en considération les articles 1 à VI de l'annexe à la présente Convention.

CONCLUSION

Il est toujours nécessaire de trouver un juste équilibre entre réduction des coûts logistiques et qualité des services logistiques dans l'évaluation des performances des systèmes logistiques. Comme les coûts logistiques englobent, outre les coûts de transport, les coûts de stockage, de tri, de conditionnement et de production, la réduction des coûts de transport ne se traduit pas nécessairement par une diminution des coûts logistiques totaux. Les services de transport font, même dans la relation entre les coûts et les services logistiques, l'amalgame de divers facteurs tels que le respect des horaires de livraison, la non-livraison, les retards et l'organisation de nouvelles tournées de livraison qui influent sur les coûts de stockage.

La relation entre les coûts et les services logistiques est de ce fait complexe. Quand le volume des envois diminue, la fréquence des demandes de transport augmente et l'intervalle entre la passation de la commande et la réception des marchandises s'abrège, mais la gestion de la flotte se complique. Il s'ensuit que les taux de chargement diminuent et les coûts totaux de transport augmentent tandis que les coûts de stockage, qui englobent les coûts de sauvegarde de la sécurité et les coûts de stockage proprement dits, diminuent quand les fréquences de transport augmentent et que les délais de livraison s'abrègent.

CHP 5: L'ASSURANCE ET LE FRAIS DU TRANSPORT MULTIMODAL

1- ASSURANCE TRANSPORT MULTIMODAL

C'est une police de transport multimodal. Elle s'applique sur les transports maritimes, aériens, fluviaux et terrestres. Pour une activité de transport de Marchandises assuré et Rassuré.

L'assurance transport marchandises couvre les dommages qu'une cargaison de marchandises peut subir pendant le temps de transport soit par voie maritime, soit par voie terrestre ou aérienne, etc. Et ce, dans la limite du voyage et sans interruption, en quelque endroit où elle se trouve.

Cette assurance s'adresse à tous ceux qui ont des marchandises à importer ou exporter, qu'ils soient commerçants, entreprises, institutions ou simples particuliers.

Elle est également conçue pour les transporteurs et transitaires lorsqu'ils assurent les marchandises de leurs clients en tiers-chargeur.

L'on souscrit à une assurance parce que la responsabilité des transporteurs est limitée.

L'assurance marchandises transportées permet de diminuer les risques de pertes en cas de sinistre.

1- Les différentes formules de l'assurance transport de marchandises

❖ La garantie tous risques

Cette garantie couvre tous les risques de magasin à magasin incluant le pré-acheminement et le post acheminement terrestre. Elle s'applique indifféremment aux transports aériens, maritimes et terrestres.

❖ Garantie FAP SAUF (ou accident caractérisé) + mouille par eau de mer + jet et enlèvement par la mer

Cette garantie ne couvre les marchandises endommagées que dans le cas où la cause des dommages figure dans la liste des causes limitativement énumérées au contrat. Il s'agit en général de risques majeurs dont, naufrage, abordage, incendie, chute du colis en cours du chargement et l'avarie commune.

❖ Garantie FAP SAUF (OU ACCIDENTS CARACTÉRISÉS) :

Elle est conclue d'avance pour une période donnée, elle couvre automatiquement tous les envois d'un même expéditeur.

❖ RISQUE DE GUERRE :

L'assureur couvre par cette garantie les actes de sabotage, de piraterie, les torpillages...

2- Les différents types de polices

❖ La police au voyage

Pour des expéditions occasionnelles

❖ La police à alimenter

Pour des expéditions d'objets de même nature, échelonnées sur une période indéterminée.

❖ La police d'abonnement ou flottante

Elle est conclue d'avance pour une période donnée, elle couvre automatiquement tous les envois d'un même expéditeur

❖ La police tiers-chargeur

Elle est souscrite pour le compte de leurs clients par les transporteurs ou les transitaires.