



TRANSPORT MULTIMODAL INTERNATIONAL

Descriptif du module

1- Titre du module

Transport Multimodal International

2- Durée du module

Ce module dure 20 heures

3- Objectif général du module

Rendre l'apprenant capable d'identifier à chaque étape, les acteurs et les textes applicables du TMI.

4- Objectifs spécifiques

Analyser les différents enjeux liés aux différents acteurs et surtout aux textes applicables du Transport Multimodal International

5- Plan du module

Introduction :	3
PARTIE I : PRESENTATION GENERALE DU TRANSPORT MULTIMODAL	5
Chapitre 1 : PRESENTATION THEORIQUE	5
Section 1 : Evolution du transport multimodal	5
I. Le transport uni modal	5
II. Le transport successif	5
III. La logistique	5
IV. Le conteneur et le transport intermodal	7
2. L'intermodalité	8
Section 2 : Les acteurs du transport multimodal	9
1. Le commissionnaire de transport	10
2. Le transitaire	11
3. Le transporteur maritime, aérien ou terrestre	12
Section 3 : Les textes applicables au transport multimodal	12
1. La convention des Nations Unies sur le transport multimodal international adoptée à Genève le 24 mai 1980	12
2. Les règles CNUCED/CCI relatives aux documents de transport multimodal	13
3. La Convention de Berne de 1890 sur les transports par chemin de fer	13
4. La Convention de Genève de 1956 relative au contrat de transport international de marchandise par route	14
5. La convention de Varsovie	14
6. La convention de Bruxelles de 1924	14
7. Les règles d'Hambourg	15
Chapitre 2 : PRESENTATION PRATIQUE	16
Section 1 : La formule Ro-Ro	16
Section 2 : La formule Rail-Route	17



Section 3 : la formule Fleuve-Route.....	17
Section 4 : Le transport maritime à courte distance.....	18
Section 5 : Le vol camionné.....	21
Chapitre 3 : INFRASTRUCTURES ET LES MODES DE TRANSPORT EN TMI	22
Section 1 : Les généralités sur les infrastructures logistiques.....	22
Section 2 : La localisation et l'organisation des infrastructures logistiques.....	22
Section 3 : Les infrastructures logistiques et les modes de transport.....	25
PARTIE II : LE REGIME JURIDIQUE COMPLEXE DU TRANSPORT MULTIMODAL NEANMOINS ENCOURAGE PAR UN GRAND NOMBRE	26
Chapitre 04 : Le régime juridique du transport multimodal.	26
Section 1 : Forme du contrat et documents.	26
Section 2 : Formalité de douane.	28
Section 3 : Constatation des dommages.	28
Section 4 : Responsabilité du transporteur.....	31
Section 5 : Indemnisation.....	35
Section 6 : Règlement des différends et contentieux.....	37
Chapitre 05 : Les instruments incitant le transport multimodal.....	41
Section1 : Programme PACT	41
Section 2 : Programme Marco Polo	42
Section 3 : Programme Marco Polo II.....	43
Section 4 : Livre blanc de la Commission européenne	44
Section 5 : Les aides d'Etat	44
Section 6 : Programme Naïades	45
Section 7 : Grenelle de l'environnement	46
Section 8 : Les autoroutes de la mer	47
Section 9 : Loi de relance portuaire	48
Conclusion.....	50



TRANSPORT MULTIMODAL INTERNATIONAL

Introduction :

Selon une maxime chère aux professionnels du domaine « **la bataille maritime se gagne à terre** ».

En effet, la desserte de l'immédiat arrière-pays et du territoire continental est un enjeu crucial, le transport multimodal est donc un enjeu crucial.

Depuis le traité de Rome de 1957, la Communauté Economique Européenne, puis l'Union Européenne ont montré une volonté de rapprocher les peuples d'Europe par le biais économique. Pour ce faire, la création d'un marché unique dès 1957, aussi appelé « marché commun », symbolise l'union économique entre les états membres. Ce marché unique repose sur quatre libertés fondamentales simples : la liberté de mouvement, des marchandises, des services, des personnes et des capitaux. Cette mobilité fut accélérée par la disparition progressive des frontières au sein de l'Europe. En effet, dans les années 80, l'Union Européenne affiche sa volonté de faciliter le libre-échange entre ses membres en harmonisant les documents de transit pour les poids lourds et les marchandises traversant ses frontières internes, en réduisant les formalités administratives à un seul formulaire avant de supprimer totalement les contrôles. Cette période correspond également à l'élaboration des projets RTE-T ; Réseaux Transeuropéens de Transport ; grands objectifs du traité de Maastricht, dont la mise en œuvre permettra de développer des liaisons transeuropéennes pour les différents modes de transports (route, rail, air, mer, navigation intérieur...) en misant singulièrement sur les projets transfrontaliers de grandes envergures destinés à interconnecter différents réseaux nationaux entre eux. En France, les modes de transport ont évolué, passant du monopole de la voie d'eau, puis de la route (avant 1845), à la prépondérance du transport ferroviaire (1845-1960), puis à celle du transport routier (période actuelle). Le transport routier est en partie responsable de l'augmentation des émissions de gaz carbonique. Le développement du transport combiné en atténuerait les effets. Le transport multimodal est donc très important tant au niveau écologique, économique, commerciale...

Avant de commencer, il convient de rappeler quelques définitions pour éviter toute confusion :

Il y a transport multimodal lorsque la marchandise est acheminée par différents modes de transport : air-mer, fer-mer, route-mer, mer-fleuve. Le transport multimodal international est donc un transport de marchandises par au moins deux modes de transports différents, sans rupture de charge, à partir d'un pays de prise en charge jusqu'à un pays de livraison. Il convient ainsi de différencier le transport multimodal, exécuté sur le fondement d'un unique titre de transport et les contrats de transports successifs qui sont soumis à des régimes juridiques différents selon le mode de transport employé. Ce mode de transport fait entrer en jeu plusieurs acteurs qui vont être encadrés par différents instruments selon que l'on se trouve dans la partie du transport routier, maritime, fluvial, ou aérien. Ce type de transport n'est pas exceptionnel, en réalité le transport est presque toujours multimodal (notamment pour le transport maritime et aérien dont le post et pré acheminement se fait par un autre mode de transport que le principal). Le transport routier, quant à lui, n'est pas toujours multimodal, c'est d'ailleurs ce qui fait sa force, c'est un transport uni modal extrêmement souple. Cependant nous assistons ces dernières années à un retournement de situation, et cette force d'uni modalité propre au transport routier tend à devenir un inconvénient notamment pour le respect de l'environnement. Le transport multimodal est donc souhaité



et même encourager pour notamment désengorger nos routes et faire diminuer les émissions de gaz à effet de serre. En effet l'objectif recherché à travers ses actions est de comprimer les coûts du transport, d'améliorer la qualité des services et d'accroître la célérité du déplacement et d'assurer l'application des règles de sécurité et de sûreté et de préservation de l'environnement.

De ce fait de nombreuses mesures vont être proposées dans le but de rééquilibrer les modes de transport de marchandises et de promouvoir principalement les transports ferroviaires, fluviaux ou encore maritimes afin de pallier la croissance inégale des différents modes de transports. Ainsi nous voyons toute la complexité d'un tel transport avec notamment tous les problèmes juridiques qui en découlent tels que les problèmes de délai, de prescriptions, de responsabilité... qui diffèrent selon le mode de transport. Pour bien comprendre un tel transport multimodal, il convient d'abord de le présenter tant au niveau théorique que pratique (Partie I), et après en avoir fait une présentation générale, nous étudierons son régime juridique ainsi que les instruments mises en place afin de le promouvoir (Partie II).



PARTIE I : PRESENTATION GENERALE DU TRANSPORT MULTIMODAL

Chapitre 1 : PRESENTATION THEORIQUE

Section 1 : Evolution du transport multimodal

Le transport de marchandise fût à l'origine même du commerce, lui-même progressivement un facteur important de l'évolution des grandes civilisations. Il joue depuis lors un rôle économique dont l'importance ne fait que croître. Par exemple au XXe siècle, le développement de l'aviation, celui du camionnage et des autoroutes et l'invention du container lui ont donné une nouvelle impulsion et l'ont placé au cœur de la mondialisation économique. Depuis le commerce n'a cessé de s'accroître et le transport a dû s'adapter, on va alors passer d'un transport uni modal au transport multimodal en passant par un transport successif et de la logistique.

I. Le transport uni modal

Le transport uni modal est le transport stricto sensu. Il peut être aérien, routier, fluvial, ferroviaire ou maritime. Il va en découler un contrat matérialisé par un document dénommé différemment selon le mode de transport :

- En transport routier de marchandises, le document se nomme légalement « lettre de voiture » ;
- En transport aérien de marchandises, le document se nomme « lettre de transport aérien » (L.T.A) ;
- En transport maritime de marchandises, le document se nomme « connaissance maritime » Le transport se fera pour compte propre, en mettant en place ses propres moyens, constitués d'un véhicule et d'un conducteur, même loué en exclusivité, pour transporter ses propres marchandises, ou des marchandises dont on a la garde, à condition que le transport ne soit qu'un accessoire ou un complément à l'activité principale portant sur lesdites marchandises.

Le transport pourra également se faire pour compte d'autrui en mettant en place ses propres moyens, ou des moyens sous-traités, pour transporter les marchandises d'autrui. Au fil du temps, et grâce à de nouvelles innovations et de nouvelles technologies, le transport de marchandises se fait sur des trajets de plus en plus longs faisant intervenir plusieurs acteurs en plus du transporteur initial. On passe alors dans un système de transport successif.

II. Le transport successif

Le transport successif est celui qui est effectué par plusieurs transporteurs qui se succèdent en utilisant le même mode de transport. Ainsi plusieurs transporteurs routiers vont se succéder pour exécuter un unique contrat de transport par route. Ici, nous voyons en effet que plusieurs acteurs interviennent pour un unique contrat, cependant la notion de « mode de transport différent » n'est pas abordée, nous sommes encore loin du transport multimodal... Pour pallier à ce problème, très vite le transport de marchandises va être intégré dans une chaîne logistique.

III. La logistique

La logistique est l'activité qui a pour objet de gérer les flux physiques d'une organisation (matières, transport, emballage, stock,), mettant ainsi à disposition des ressources correspondant aux besoins, aux conditions économiques et pour une



qualité de service déterminée, dans des conditions de sécurité et de sûreté satisfaisantes. La logistique au sens large peut être considérée comme l'outil permettant de réaliser la production initiée par le service marketing/vente et est par conséquent au centre des négociations du processus métier. La logistique est gérée par les logisticiens. Plus que logisticien on parle de plus en plus de « supply chain manager », cet anglicisme regroupe les métiers de gestion de la chaîne d'approvisionnement : prévisionniste, planificateur, responsable des transports...

La fonction logistique gère directement les flux matières, et indirectement les flux associés immatériels : flux d'informations et flux financier.

Les flux matières quant à eux sont souvent subdivisés comme « amont », « aval », et « retour ».

Les activités amont comprennent :

- Le développement et la recherche de source d'approvisionnement dans ou à l'extérieur de l'entreprise cliente par la mise en relation avec des fabricants et des prestataires de services ;
- Les achats ;
- L'approvisionnement ;
- Le transport amont et les opérations de douanes pour acheminer les marchandises vers un point de stockage ou une plateforme de préparation de commande.

Les activités avals comprennent :

- Le stockage en entrepôt ;
- Le suremballage, la constitution de kits ou de lots, le conditionnement, l'adressage ;
- La préparation de commande ;
- Le transport aval.

Enfin, on entend par **logistique retour**, la gestion de l'acheminement de marchandises, généralement hors d'usage, du point de fabrication jusqu'au point de réparation, de recyclage ou de destruction définitive et totale. Cette gestion des flux retours est un marché prometteur, elle devrait permettre de recycler des matières premières de plus en plus rares, et devrait créer de nouveaux emplois. Ainsi nous voyons que, dans tout ce processus de logistique, le transport prend une place primordiale, qu'il soit en amont ou en aval, il est très présent dans la « supply chain management ». Un tel transport pourrait être qualifié de transport multimodal puisque finalement la différence majeure entre une chaîne de transport logistique et un transport multimodal de bout en bout n'étant que l'aspect juridique conféré à celui-ci par le titre de transport multimodal.

La logistique a permis donc d'entrevoir un avenir pour le transport multimodal puisqu'elle est à l'origine de la quasi-totalité des techniques mises en œuvre dans une chaîne de transport multimodal.



IV. Le conteneur et le transport intermodal.

Le transport multimodal s'est développé surtout de la nécessité d'assurer la continuation terrestre du fret maritime en simplifiant les manutentions portuaires. C'est du transport maritime qu'est née la standardisation du conteneur, et la conteneurisation a favorisé le transport multimodal du fait qu'il n'y ait pas de rupture de charge. Commençons par définir le terme « conteneur » puis nous verrons en quoi son rôle a été déterminant dans l'intermodalité.

1. Le conteneur.

C'est un coffre rigide destiné à contenir la marchandise et à accélérer la manutention et la rotation des navires dans le cadre du commerce international, pouvant être totalement clos et suffisamment résistant pour permettre un usage répété. Il est conçu de manière à être aisément manipulé, notamment lors de son transbordement d'un mode de transport à l'autre, et facile à remplir et à vider. Outre un mode de conditionnement, le conteneur est un support logistique terrestre puis maritime. Les conteneurs utilisés pour le transport maritime intercontinental sur de longues distances, dits « conteneurs maritimes » sont des conteneurs spécifiques. Ils sont pour la plupart adaptés aux modes de transport terrestres des continents dans lesquels ils sont débarqués. L'apparition des conteneurs en transport maritime a fait évoluer les techniques de manutention dans les ports : unité de charge plus importante, besoin en arrimage...

Le conteneur présente des avantages mais aussi des inconvénients :

Les avantages de l'utilisation des conteneurs :

- Standardisation des dimensions ;
- Sécurisation des marchandises (protection contre le vol, les chocs, l'environnement) ;
- Atténuation des ruptures de charges lors des transbordements d'un mode de transport à l'autre ;
- Rapidité de manutention permettant de réaliser des économies.

Les inconvénients de l'utilisation des conteneurs :

- Investissement et entretien coûteux ;
- Difficile adaptation des équipements dans les pays en développement ;
- Normalisation encore insuffisante ;
- Déséquilibre du flux de marchandises imposant des transports de conteneurs vides.

L'unité de mesure de la conteneurisation est l'EVP = Equivalent Vingt Pieds. Les conteneurs des différentes dimensions sont ramenés, par équivalence, à des conteneurs de 20 Pieds, ainsi un conteneur de 20 Pieds correspond à 1 EVP, un conteneur de 40 Pieds correspond à 2 EVP. Il existe un nombre important de conteneurs :

- **Conteneurs pour usage général ;**
- **Conteneurs pour usage spécifique :**
 - Conteneur aéré fermé ;
 - Conteneur à toit ouvert ;



- Conteneur type plate-forme à parois latérales ouvertes ;
- Conteneur type plate-forme à parois latérales ouvertes et superstructure complète ;
- Conteneurs type plate-forme à superstructure incomplète et extrémités fixes ;
- Conteneur plate-forme à superstructure incomplète et extrémités repliables ;
- Conteneur plate-forme.

➤ **Conteneurs pour marchandises spécifiques :**

- Conteneur à caractéristiques thermiques ;
- Conteneur isotherme ;
- Conteneur réfrigéré ;
- Conteneur réfrigéré mécaniquement ;
- Conteneur chauffé ;
- Conteneur réfrigéré et chauffé ;
- Conteneur-citerne ;
- Conteneur pour marchandises solides en vrac ;
- Conteneur spécialisé ;
- Conteneur aérien.

2. L'intermodalité.

L'intermodalité est la mise en œuvre de services de transport de bout en bout au moyen de modules ou vecteurs permettant l'acheminement des marchandises de porte à porte, en utilisant différents modes de transport sans rupture de charge. Une Unité de Transport Intermodal est un matériel contenant des marchandises et facilitant leur passage d'un mode de transport à un autre. Le transport intermodal nécessite le passage par des installations équipées de moyens de manutention permettant le transfert de l'UTI d'un mode de transport à un autre : du rail à la route, de la mer au rail, de la route à la voie fluviale, etc. Le conteneur est alors un vecteur intermodal. Il sera complet ou alors il s'agira d'un groupage maritime.

S'agissant du conteneur complet, aussi dénommé FCL (Full Container Load), c'est la solution la plus utilisée. Les marchandises voyagent seules, dans une boîte en acier fermée. Il est possible de charger en vrac le fret pour optimiser l'espace complet du conteneur. La marchandise ne supporte pas de rupture de charge, le conteneur minimise de façon sensible les risques d'avaries.

S'agissant du groupage maritime, aussi dénommée LCL (Less than Container Load), c'est la solution pour les petits envois. Les colis sont emportés dans un conteneur. **(A1 Voir tableau récapitulatif et descriptif des conteneurs en annexe 1)**



A destination, le conteneur est dégroupé par un prestataire. Toutes ces manutentions ne sont pas sans risques pour les marchandises, un emballage et une palettisation de rigueur sont indispensables.

Il a deux types de groupages :

Le groupage d'armement (groupage fait par la compagnie maritime) ;

Le groupage de transitaire réalisé par le prestataire.

Nous avons vu qu'il existait des conteneurs de 20' et de 40', et pendant longtemps ces conteneurs sont apparus inappropriés pour le transport intra-européen de biens manufacturés généralement conditionnés en euro palettes (80 x 120 cm). Progressivement, la flotte européenne de 45' se développe avec maintenant des conteneurs à ouverture latérale ainsi que des unités reefer et grand format. Pour la première fois, un armement s'est équipé en 2005 de deux navires entièrement dédiés au transport de ces conteneurs. Le développement du 45' répond à la double exigence d'optimisation de l'intermodalisme et du chargement intérieur. Ce conteneur de 13,72 m X 2,44 m peut charger 33 palettes pour un poids utiles de 26 tonnes. Le chargement est équivalent à un semi-remorque. Ainsi il facilite le transfert d'un mode de transport à un autre sans rupture de charge autrement dit il encourage et permet complètement le transport multimodal, bien plus que ne le ferait un conteneur de 20' ou de 40'. *(Voir annexe S sur le plan chargement palettes)*

Il existe d'autres vecteurs intermodaux :

- Les caisses mobiles, ce sont des unités à vocation terrestre et de transport combiné rail-route, elles sont interchangeables d'un véhicule routier à un wagon porteur, elles sont de plusieurs types : remorque bâchée, fourgon, frigo, citerne, elles sont manutentionnables par le bas à l'aide de pinces ;
- Les semi-remorques, elles peuvent être chargées sur wagons horizontalement, mais le plus souvent verticalement si on peut les saisir avec des pinces ;
- Les conteneurs et palettes aériens, il s'agit de matériels très divers dont le point commun est en général un fond plat pour permettre une manutention horizontale sur rouleaux.

(A2 Voir tableau comparatif et descriptif des différentes tailles de conteneurs en annexe 2)

Nous voyons ainsi que tout est mis en œuvre pour que le transport multimodal puisse prendre son envol. Il faut maintenant le doter de plus d'acteurs et d'instruments juridiques pour qu'il puisse se développer.

Section 2 : Les acteurs du transport multimodal.

Il découle de la définition du transport multimodal qu'il va falloir recourir à des transporteurs différents pour l'exécuter : transporteurs terrestres, fluviaux, maritimes et aériens. Il est vrai que l'expéditeur pourrait s'occuper lui-même de conclure des contrats séparés avec chaque transporteur et fournisseurs de service qui interviendront dans l'acheminement de la marchandise. Mais cela impliquerait beaucoup de lenteur et de problèmes du point de vue du contentieux. C'est pour cette raison que, dès les années 70, est apparue cette notion d'ETM (Entrepreneur de Transport Multimodal) ou, pour employer le vocable de l'époque, d'ETC (Entrepreneur de Transport Combiné). L'ETM n'est pas obligatoirement un transporteur, c'est un organisateur de transport de bout en bout, qui doit prendre en charge la



marchandise de l'usine du vendeur au magasin de l'acheteur, choisir les moyens de transport lui paraissant les mieux adaptés pour l'acheminement de la marchandise, surveiller les différentes étapes du transport et garantir la bonne arrivée de cette marchandise. Il a un rôle économique important car il fait la liaison entre son client et les différents transporteurs et auxiliaires de transport pour la réalisation du transport multimodal. On peut dire que cette activité est florissante car, dès le milieu des années 80, 70 à 90% des transports étaient pris en charge par des professionnels les assumant de bout en bout en combinant les différents modes empruntés. Il est vrai qu'elle répond au souci du commettant de se décharger sur un spécialiste pouvant totalement organiser un transport compliqué.

1. Le commissionnaire de transport.

Le commissionnaire de transport est un intermédiaire de commerce, organisateur de transport de marchandise. Il se charge de faire exécuter un transport de marchandise en ayant le libre choix des voies et moyens à utiliser et en agissant en son propre nom pour le compte d'un commettant. Il n'y a pas de définition légale, on retient alors une définition jurisprudentielle, c'est la cour de cassation qui nous la donne reprise par de nombreux arrêts d'appel : « La commission de transport, convention par laquelle le commissionnaire s'engage envers le commettant à accomplir pour le compte de celui-ci les actes juridiques nécessaires au déplacement de la marchandise d'un lieu à un autre, se caractérise par la latitude laissée au commissionnaire d'organiser librement le transport par les voies et moyens de son choix, sous son nom et sous sa responsabilité, ainsi que par le fait que cette convention porte sur le transport de bout en bout ». Si l'on décompose cette définition, on voit apparaître un certain nombre d'éléments fondamentaux, et on peut dire en principe que le commissionnaire est un intermédiaire ce qui le différencie du transporteur proprement dit, un organisateur, ce qui implique une liberté suffisante dans le choix des modes et entreprises de transport et le différencie du simple mandataire qu'est le transitaire. Plus fondamentalement, la commission de transport suppose une prestation dont le déplacement de la marchandise constitue l'objet principal. Il conclut en son nom personnel les contrats nécessaires à la réalisation de l'opération de transport ce qui le sépare du courtier et à nouveaux du mandataire. L'intervention d'un commissionnaire amène donc la superposition de deux contrats : l'expéditeur et le commissionnaire sont liés par un contrat de commission de transport, alors que le contrat de transport proprement dit est conclu entre le commissionnaire et le transporteur. La rémunération du commissionnaire, quant à elle, prend en général la forme d'un forfait, ne détaillant pas les coûts des différentes opérations successives. Les deux premiers éléments sont essentiels, il n'y a commission de transport qu'en présence d'une entreprise intervenant comme intermédiaire et avec une marge de manœuvre suffisante dans l'organisation de l'opération. Si le jeu de ces deux premiers critères laisse subsister un doute, on fera application du troisième et on déduira la qualité du commissionnaire du fait que l'entreprise apparaît en nom, comme expéditeur ou chargeur, sur les documents de transport. Le critère tiré de la forme de la rémunération n'interviendra qu'à titre tout à fait supplétif. S'agissant du régime juridique, le commissionnaire supporte deux types de responsabilité :

- Responsabilité de son fait personnel, c'est une responsabilité pour faute, elle est de droit commun sans limitation légale, avec tout de même la possibilité de mettre en place une limitation contractuelle, cette limitation doit être connue et accepté par le cocontractant ;



Responsabilité du fait d'autrui sous le fondement de l'article L 132-6 du code de commerce. Le commissionnaire organise le transport, il sera responsable en première ligne devant le commettant, il est responsable à la place de chacun des intervenants dans les mêmes conditions que ces intervenants, ni plus, ni moins. Le commettant dispose également d'une action directe contre tous les transporteurs engagés par le commissionnaire. La prescription sera d'un an comme le stipule l'article L 133-6 du code de commerce. Le commissionnaire dispose d'un excellent privilège résultant de l'article L132-2 du code de commerce qui garantit le paiement qui lui est due par le commettant, ce privilège porte sur sa créance relative au lot de marchandise mais aussi sur ses créances nées d'opération antérieur. Le commissionnaire ne doit pas être confondu avec le transitaire.

2. Le transitaire

Tout d'abord cette profession est la plus profondément modifiée par l'avènement du transport multimodal. Pour reprendre la définition d'un lexique juridique, le transitaire est "un intermédiaire qui accomplit les opérations juridiques et matières nécessitées par le passage des marchandises en transit", le transit étant la période se trouvant "entre deux phases distinctes d'un transport unique, par exemple, entre la fin d'un transport routier et le début d'un transport maritime". La fonction "transit" a toujours existé mais ne s'est affirmée en profession autonome qu'à la fin du 19ème siècle. Elle consistait, au départ, en de simples formalités et autres offices accomplis aux ports et frontières au nom et pour le compte du donneur d'ordre et en suivant ses instructions. Par conséquent, son rôle se situait aux lieux de rupture de charge, le transitaire comblant le vide entre deux modes de transport successifs. On aurait pu alors penser que le droit du transport multimodal aurait entraîné la disparition de cette profession puisque l'objectif de ce droit étant d'éviter les ruptures de charges et faire exécuter les différents modes de transport sous un régime unique. Mais ce ne fut pas le cas, bien au contraire, les transitaires ont su s'adapter et évolué dans leurs attributions professionnelles pour devenir des acteurs majeurs du transport multimodal.

Au regard de leur spécialisation dans les opérations du trafic international, et de leurs connaissances des itinéraires, réglementation, et marchés des transports, les transporteurs voient leur mission augmenter, et le donneur d'ordre va souvent obtenir de son transitaire une intervention plus globale. Cela va poser des problèmes notamment pour le différencier du commissionnaire de transport. D'autant plus que certains transitaires obtiennent une licence pour être commissionnaire. Au final, on peut dire que lorsque le transitaire prend la qualité d'ETM, il devient commissionnaire de transport car les ETM répondent aux critères du commissionnaire de transport. Quant au régime juridique, le transitaire n'a pas de statut spécifique, il a le statut du mandat commercial d'intérêt commun. Sa responsabilité est celle du mandataire de droit commun, il est responsable uniquement de son fait personnel, c'est une responsabilité pour faute. Il n'y a pas de limitation légale de responsabilité mais comme pour le commissionnaire, il peut avoir une limitation contractuelle. S'agissant de la prescription, sur ce point le transitaire est mal loti, en effet il est soumis au droit commun du mandat c'est-à-dire dix ans. Il n'a pas droit non plus au privilège du commissionnaire, sauf bien sûr au privilège de droit commun.



3. Le transporteur maritime, aérien ou terrestre.

L'ETM peut être un transporteur maritime, aérien ou terrestre. En effet, un transporteur peut décider d'organiser toute une opération de transport multimodal, concurrençant de ce fait les commissionnaires et transitaires. Dans ce cas, le transporteur reste transporteur pour les opérations de transport qu'il accomplit lui-même, assurant un service quai à quai, mais il pourra également proposer un service de porte à porte où il prend en charge le transport terrestre du port jusqu'à un point intérieur ou vice versa, il conserve ainsi la maîtrise de toute la chaîne de transport. Il aura ainsi la double casquette de transporteur au sens stricte ainsi que d'ETM, deux casquettes pourtant différentes qu'il ne faut pas confondre. Le risque, ici, sera peut-être le manque d'objectivité de la part du transporteur entraînant ainsi une atteinte à la concurrence. Ces acteurs du transport multimodal devront respecter certains textes qui seront différents selon le mode de transport utilisé.

Section 3 : Les textes applicables au transport multimodal

Bien que les Etats signataires à la convention CMR (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route) se soient engagés à négocier une convention sur le transport combiné, il n'existe pas à ce jour de convention applicable en la matière. Il existe bien une convention des Nations Unies sur le transport multimodal international adoptée à Genève le 24 mai 1980 (convention TMI) mais celle-ci n'est jamais entrée en vigueur faute de nombre de ratifications requis (7 ratifications sur 30 nécessaires). En l'absence de convention internationale applicable, la CNUCED (Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement), et la CCI (Chambre de commerce et d'industrie) ont élaboré des règles spécifiques applicables non pas au contrat de transport en lui-même mais au document de transport multimodal. Ces règles CNUCED/CCI n'ont pas valeur de convention internationale, elles ne lient pas des Etats membres comme une convention diplomatique mais des individus et ne sont donc applicables que si les parties les ont expressément incorporées dans leur contrat de transport.

En l'absence d'une telle incorporation de la part des parties, on appliquera les conventions unies modales qui parlent de transport combiné, multimodal. Ces conventions sont notamment la CMR, la CIM (Convention Internationale concernant le transport des Marchandises par chemin de fer), et la convention de Varsovie. Nous allons donc étudier successivement ces textes régissant le transport multimodal.

1. La convention des Nations Unies sur le transport multimodal international adoptée à Genève le 24 mai 1980.

Elaboré en 1980, la convention de la CNUCED sur le transport multimodal international de marchandises attend toujours son entrée en vigueur. Pour cela encore faut-il qu'elle reçoive trente instruments de ratification. Actuellement six Etats seulement l'ont ratifiée : le Chili, le Mexique, le Malawi, le Sénégal, le Rwanda, et enfin la Zambie.

Ce manque de ratification est essentiellement dû aux réserves que suscitent les dispositions d'ordre douanier qui ont été insérées dans sa septième partie intitulée « régime douanier » à la demande des pays en voie de développement. Si un jour cette convention atteint le nombre de ratification nécessaire, elle entrera en vigueur s'appliquant ainsi à toutes les opérations de transport multimodal, transport mer-fer, mer-route ou mer-air quand celles-ci ne sont pas régies par la CIM



ou la CMR. Selon les professeurs Pierre Bonassies et Christian Scapel, la convention s'appliquerait également aux opérations de commission de transport puisque la convention de 1980 définit le contrat de transport multimodal comme « un contrat unique par lequel un entrepreneur de transport multimodal s'engage, moyennant paiement d'un fret, à exécuter ou à faire exécuter un transport multimodal ». Or cette définition est en partie, comme nous l'avons vu dans les développements précédents, la définition du commissionnaire de transport, ainsi cette personne comme tout autre intermédiaire du contrat de transport multimodal, seraient soumis au régime établi par ce texte. Nous voyons là une différence avec les autres conventions unies modales qui elles ne s'appliquent qu'au seul transporteur et non au commissionnaire. Même si cette convention n'est pas encore entrée en vigueur, elle reste néanmoins un document important ne serait-ce que comme modèle inspirant d'autres travaux. En attendant, des solutions juridiques à la fois unifiées et internationales étaient souhaitables. Aussi peut-on estimer que les règles CNUCED/CCI ont atteint ce double objectif... (*Voir traité de droit maritime de Pierre Bonassies et Christian Scapel*).

Pierre Bonassies est professeur honoraire de la faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, directeur honoraire du Centre de droit maritime et des transports et président honoraire de l'Association française du droit maritime.

Christian Scapel était avocat au barreau de Marseille, maître de conférences à la faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, directeur honoraire du Centre de droit maritime et des transports et président honoraire de l'Institut méditerranéen des transports maritimes.

2. Les règles CNUCED/CCI relatives aux documents de transport multimodal.

Elles sont applicables depuis le 1er janvier 1992. Elles constituent un moyen efficace de placer les différents contrats de transport sous un régime juridique uniforme. Ainsi elles pourront contribuer à la simplification, l'harmonisation et la normalisation du transport multimodal. Elles correspondent au contenu de la convention TMI, cependant elles n'ont aucune force juridique obligatoire en ce sens qu'elles constituent exclusivement un instrument contractuel auquel les utilisateurs sont libres d'adhérer ou pas. En attendant l'entrée en vigueur de la convention TMI, les présentes règles constituent un utile instrument contractuel de transition, susceptible d'uniformiser les pratiques au plan international, et si besoin, d'évoluer vers un texte unanimement accepté par toutes les parties au contrat de transport multimodal. Le sort de ces règles est désormais entre les mains de la pratique maritime. Dans le cas où les parties n'auraient pas choisi de s'y soumettre, ce sont les conventions unies modales qui s'appliqueront.

3. La Convention de Berne de 1890 sur les transports par chemin de fer.

La convention de Berne règle les rapports entre **les ayants droit à la marchandise et le transporteur**, l'organisateur du transport se trouve lui garant du transporteur ferroviaire qu'il a choisi. Nous avons ici le premier exemple de tentative de réglementation des transports mixtes par le législateur. En effet, L'article 48 présente un caractère multimodal de la convention en prévoyant un système de responsabilité pour les trafics fer/mer. La CIM impose depuis 1924 à la compagnie ferroviaire qui effectue une opération de transport multimodal fer/mer un cadre très précis. Dans la situation fréquente, celle où la ligne de navigation sur laquelle le transport maritime postérieur au transport ferroviaire est effectué est inscrite à l'Office de Berne qui gère les transports ferroviaires internationaux, le transporteur ferroviaire pourra se prévaloir, pour le dommage subi par la marchandise pendant le trajet maritime, des clauses d'exonérations spécifiques



aux transports maritimes. En revanche, les limites de responsabilité du transport ferroviaire s'appliqueront même à un tel dommage.

4. La Convention de Genève de 1956 relative au contrat de transport international de marchandise par route.

Cette convention CMR s'applique dans le cas d'un **transport route-mer**. En effet, cette convention va s'appliquer à tout transport par route dès lors que le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux pays différents, dont l'un au moins est un pays contractant. S'agissant des transports multimodaux, l'article 2 de la CMR prévoit le cas où le véhicule routier contenant les marchandises est lui-même transporté par mer, par voie ferrée, par voie d'eau ou même par voie aérienne sur une partie du parcours sans rupture de charge. Concernant la définition de « rupture de charge », la jurisprudence et la doctrine en la matière sont des plus minces, selon les professeurs Pierre Bonassies et Christian Scapel, il y a rupture de charge dans un transport multimodal lorsque le transport maritime intervenant après une phase « route » implique une manutention de la marchandise. En l'absence d'une telle rupture de charge, nous l'avons compris, c'est la CMR qui s'appliquera.

5. La convention de Varsovie.

Signée à Varsovie le 12 octobre 1929 elle avait pour but l'unification de certaines règles relatives au transport aérien et représente d'ailleurs toujours un texte de référence dans ce secteur. Cette convention a été plusieurs fois complétée, notamment par Convention de Guadalajara en 1961 et plus récemment par la convention de Montréal de 1999. Elle prévoit cependant des dispositions relatives au transport combiné mais de façon très limitée, la convention s'appliquant uniquement à la phase aérienne du transport multimodal et autorisant dans le titre de transport des stipulations relatives aux autres modes de transport. L'article 31 de la convention de Varsovie qui est repris à l'article 38 de la convention de Montréal du 28 mai 1999 sur les transports aériens internationaux envisage le statut des « transports combinés effectués en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport », ce qui inclut les transports multimodaux mer/air ou air/mer. La Convention de Varsovie consacre la liberté des parties en n'interdisant pas, dans le cas d'un transport combiné, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport.

6. La convention de Bruxelles de 1924.

Bien que ce texte ne stipule rien concernant le transport multimodal, il faudra tout de même le prendre en compte dans certaine situation. En effet, nous avons vu plus haut que lorsque, sur une partie du trajet, et sans rupture de charge, le véhicule routier se trouve transporté par mer, la convention CMR régit néanmoins le transport de bout en bout. Le transporteur routier demeure le seul interlocuteur de l'expéditeur et du destinataire, lesquels n'ont aucun lien contractuel avec le transporteur maritime. Mais à cette règle générale, le texte apporte aussitôt une dérogation : si un dommage se produit au cours de la partie maritime du trajet, indépendamment de tout acte ou omission du transporteur routier, ce dernier continue certes d'en répondre vis-à-vis de son client mais ce, dans les termes du droit applicable au mode de transport en cause, et non plus dans les termes de la CMR. Dès lors, si un dommage survient dans de telles conditions



au cours d'une traversée maritime, la responsabilité du transporteur routier sera appréciée d'après la législation maritime applicable qui sera suivant les cas, une loi nationale ou la convention de Bruxelles.

7. Les règles d'Hambourg.

La Convention des Nations Unies de 1978 dite « Règles de Hambourg » prend en compte les transports multimodaux dans le but de limiter son champ d'application à la phase maritime de ces transports. Dans le domaine du transport maritime, les Règles de Hambourg (dites aussi Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer) sont entrées en vigueur en novembre 1992. Ces règles établissent un régime juridique uniforme applicable aux droits et obligations des chargeurs, transporteurs et destinataires, dans le cadre d'un contrat de transport de marchandises par mer.

Elaborée sur la demande des pays en développement, la convention contribue à la protection des consommateurs du service transport au titre :

- des mentions portées sur le connaissement pour décrire les marchandises transportées ;
- du transport en pontée ;
- du transport des animaux vivants ;
- de la limitation de responsabilité du transporteur.

De par son aspect contraignant, peu de pays ont signé le texte. Aujourd'hui, on considère que les Règles de Hambourg ne s'appliquent actuellement qu'à moins de 5 % du commerce maritime mondial.

Après avoir présenté théoriquement le transport multimodal, nous consacrerons notre deuxième chapitre à l'aspect plus pratique d'un tel transport, et notamment les différentes formules dont dispose un client pour acheminer sa marchandise de bout en bout.



Chapitre 2 : PRESENTATION PRATIQUE

Section 1 : La formule Ro-Ro.

Il s'agit de la technique consistant à embarquer véhicule et marchandise sur un car- ferry et à recourir ainsi à la voie maritime pour l'exécution d'un transport routier ou réputé tel. Il s'agit donc d'un transport de marchandises de bout en bout sans rupture de charge se décomposant d'un pré acheminement routier, puis d'un transport maritime, et enfin d'un post acheminement routier.

Les navires roll-on/roll-off (RORO ou ro-ro) sont des cargos conçus pour transporter des marchandises sur roues , telles que des voitures , des motos , des camions , des camions semi-remorques , des bus , des remorques et des wagons de chemin de fer , qui sont conduits et descendent du navire sur leurs propres roues ou à l'aide d'un véhicule à plate-forme, tel qu'un transporteur modulaire automoteur . Cela contraste avec les navires à levage/déchargement (LoLo), qui utilisent une grue pour charger et décharger la cargaison.

Le Ro-Ro intègre les types de transport suivant :

- Le « cabotage maritime Ro-Ro trafic bilatéral » constitué des liaisons maritimes Ro-Ro comportant au moins un port français et effectuant au moins deux trajets par semaine dans chaque sens. Cela limite actuellement le champ à deux liaisons : Toulon - Civitavecchia et Montoir – Vigo.

- Le « cabotage maritime Ro-Ro pays tiers à pays tiers » est constitué des liaisons maritimes Ro-Ro effectuant au moins deux trajets par semaine dans chaque sens, de pays tiers à pays tiers, et qui de surcroît enlèvent du trafic de camion à travers la France. Il s'agit par exemple des liaisons entre l'Espagne et l'Italie.

Le Ro-Ro peut être accompagné, c'est alors le véhicule entier, c'est-à-dire tracteur, remorque et conducteur qui est acheminé. Dans ce cas, le conducteur sera au volant du poids lourd pour embarquer comme pour débarquer. Très répandue, cette technique de Ro-Ro est réservée aux traversées les plus courtes car, dans le cas des transports de marchandises, elle immobilise le conducteur plus le tracteur routier plus la semi-remorque. En outre elle impose généralement à l'armateur de mettre une cabine à la disposition du conducteur afin qu'il puisse se reposer durant la traversée maritime. Cette technique se révèle donc très coûteuse.

Le Ro-Ro pourra être non accompagné. Par opposition à la précédente, la formule « Ro-Ro non accompagnée » consiste généralement à n'embarquer que la semi-remorque. Dans ce cas le conducteur de l'ensemble routier « dételle » son tracteur sur un terre-plein aménagé à cet effet et situé près du lieu d'embarquement. C'est ensuite un engin dit tracteur portuaire qui prend la remorque en charge pour la tracter jusqu'à l'intérieur du navire. Arrivé à destination, on procède de même. Un tracteur portuaire assure le débarquement de la remorque et la range sur un terre-plein proche où un tracteur routier la prend en charge pour terminer le trajet routier. Cette technique exige donc de la part du transporteur routier une organisation logistique que seules possèdent les entreprises ayant une implantation internationale ou un réseau de partenaires leur permettant d'effectuer la reprise de la remorque en fin de trajet maritime.



Section 2 : La formule Rail-Route.

Le transport combiné rail-route sera non accompagné. Les marchandises, chargées au départ des usines ou des entrepôts, dans des conteneurs, caisse mobiles ou semi-remorques sont acheminées par route vers un terminal, puis transférées et acheminées par train jusqu'au terminal de destination. Enfin, après avoir été transférées à nouveau sur un ensemble routier, elles sont livrées chez le destinataire. Par extension, est également considéré comme du transport combiné rail-route l'acheminement des conteneurs maritimes par le mode ferroviaire entre un port maritime et une plateforme rail-route, dans ce cas le transport combiné se situe dans le prolongement de lignes maritimes utilisant des navires porte-conteneurs. L'autoroute ferroviaire ou « route roulante » appartient également à la catégorie du transport combiné rail-route. On distingue deux types d'autoroutes ferroviaires :

Les premières sont les autoroutes ferroviaires sur longue distance (400 km ou plus) avec deux configurations possibles :

- Le mode accompagné où les conducteurs routiers voyagent dans le train avec les tracteurs et remorques ;
- Le mode non accompagné où seuls les camions ou les remorques sont chargés sur les wagons, sans les conducteurs. Ce type d'autoroutes ferroviaire ne s'est pas encore développé en France pour l'instant.

Les deuxièmes types d'autoroutes que l'on rencontre sont les autoroutes ferroviaires de franchissement permettant d'éviter le franchissement des zones « sensibles » par les camions et de s'affranchir des conditions météorologiques.

Trois autoroutes ferroviaires de franchissement sont opérationnelles en France :

- Les navettes de fret dans le tunnel sous la Manche depuis mai 1994 ;
- L'« autoroute ferroviaire alpine » pour le franchissement des Alpes, en service entre Aiton et Orbassano depuis novembre 2003.

On ne peut pas encore parler d'une véritable autoroute ferroviaire car il s'agit d'une expérimentation technique et commerciale portant entre autres sur la faisabilité et la fiabilité du concept.

- La commercialisation par la société Lorry-Rail de l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg, inaugurée en mars 2007, et dont le lancement commercial du premier train a eu lieu le 10 septembre 2007. Une quatrième autoroute est en projet, elle desservira notamment l'axe Atlantique entre la région parisienne et Vitoria (Espagne) via Bordeaux. Elle permettra à terme de relier Vitoria et le nord de la France et pourra inclure des dessertes intermédiaires.

Section 3 : la formule Fleuve-Route.

La configuration la plus fréquente est l'acheminement des conteneurs maritimes par le mode fluvial entre un port maritime et un port fluvial. Le pré ou post acheminement est effectué par route, ou, plus rarement par rail. Dans ce cas, le transport combiné se situe dans le prolongement de lignes maritimes utilisant des navires porte-conteneurs. Un autre type de chaîne, bien que moins fréquent, se développe. Les marchandises chargées au départ des usines ou des entrepôts dans des conteneurs ou caisses mobiles sont acheminées par route (ou par rail) vers un terminal fleuve-route. Ces marchandises sont transférées et acheminées par barge jusqu'au terminal de destination. Après avoir été transférées à nouveau sur un ensemble routier, elles sont livrées chez le destinataire.



Depuis cinq ans, le transport combiné fluvial connaît une phase de forte accélération des trafics qui concerne tous les bassins correspondant en particulier à la création d'offres à l'initiative de compagnies maritimes telles que la CMA-CGM, MSC et Maersk, et à l'initiative d'opérateurs fluviaux, et transporteurs pour compte d'autres opérateurs maritimes comme Alcotrans, et Logiseine.

On distingue trois types de transport combiné fleuve-route :

- Le fluvial maritime ;
- Le fluvio-maritime, par navires de mer ;
- Les trafics inter-ports fluviaux et maritimes.

S'agissant du « **fluvial maritime** », il s'agit soit de conteneurs pleins dont la destination fluviale est un port maritime, pour embarquement à bord d'un navire de mer exploité par un transporteur maritime, soit de conteneurs vides destinés à un autre port fluvial ou à un port maritime. Ces trafics ont été jusqu'à récemment effectués quasi-exclusivement sous le contrôle des opérateurs maritimes. Des commissionnaires de transport installés sur les plates formes portuaires ou à proximité du port fluvial ont commencé à assurer des services sous leur propre contrôle.

S'agissant du « **fluvio-maritime** », ce type de trafic, basé sur des navires spéciaux permettant de naviguer en pleine mer et sur des voies navigables, est actuellement inexistant en France. Les opérations de ce type sont limitées aux navires caboteurs fluvio-maritime de vrac ou de lots de types « néo-vracs » : produits métallurgiques, bois... Des expérimentations ont été tentées par le passé : BARLY (Barcelone-Lyon), Royaume-Uni, Paris-Moscou... mais sans succès. Plusieurs projets sont à l'étude sur la Seine et le Rhône.

S'agissant des **trafics inter-ports fluviaux et maritimes**, ce type de trafics est basé sur des échanges de conteneurs entre deux ports fluviaux. Il s'agit en particulier de transport de déchets ou de produits des filières de « valorisation-recyclage ». Une expérimentation d'acheminement des produits de la grande distribution a été effectuée récemment sur le Rhône (avril 2006). Plusieurs autres projets dans le même sens sont à l'étude.

Un service de navette « fluvio-fluviale » destinée à des prés et post acheminements a été mis en place entre Rouen et Le Havre en juillet 2005.

Section 4 : Le transport maritime à courte distance.

Le short Sea Shipping « transport maritime à courte distance » est selon la définition de la Commission européenne un transport maritime qui s'effectue sans traversée océanique. Cette notion recouvre les transports maritimes effectués le long des côtes ainsi qu'entre les ports continentaux de l'Union européenne et les îles qui en font partie. Elle englobe à la fois les transports intérieurs d'un Etat membre (cabotage) et les transports entre Etats membres.

Le transport maritime à courte distance est donc « l'acheminement de marchandises et de passagers par mer entre des ports situés en Europe géographique ou entre ces ports et des ports situés dans les pays non européens ayant une façade sur une mer fermée limitrophe de l'Europe.



Le transport maritime à courte distance recouvre à la fois les activités de transport maritime nationales et internationales, dont les services de collecte, le long des côtes et au départ et à destination des îles, des fleuves et des lacs. Il comprend également les services de transport maritime entre les Etats membre de l'Union européenne et la Norvège, l'Islande et les Etats riverains de la mer Baltique, de la mer Noire et de la mer Méditerranée. ». Le cabotage est donc considéré comme du « Short Sea Shipping », il pourra être intracommunautaire c'est-à-dire qu'il fera la liaison entre deux ports européens (ou par extension avec un port d'Afrique du Nord), ou alors il pourra être national c'est-à-dire qu'il s'effectuera entre deux ports d'un même pays.

Enfin le « feeding » est également considéré comme du transport maritime à courte distance. Les trafics de feeding permettent, au niveau d'un port dit « hub », d'acheminer les marchandises conteneurisées récupérées auprès d'un navire « mère » vers des ports secondaires ou, à l'inverse, d'alimenter en conteneurs ces mêmes navires « mères » qui ne peuvent pas se rendre dans les ports secondaires. Le transport maritime à courte distance est adapté à toutes les marchandises. Les vracs liquides et solides sont les marchandises les plus fréquemment acheminées par ce mode de transport. On trouve aussi comme fort utilisateur le transport de véhicules de produits manufacturés et agricoles, d'animaux et de denrées alimentaires. Dans les régions maritimes, le transport maritime à courte distance pourrait contribuer à remédier à la congestion actuelle des transports par la route, compte tenu de ses avantages, mais à condition de surmonter certains obstacles.

S'agissant **des avantages, le short sea shipping** présente un certain nombre de points forts :

- Le continent européen a l'avantage de disposer d'atouts géographiques favorable au cabotage : il se compose de 35 000 kilomètres de côtes avec plus de 600 ports situés à proximité de centres industriels et un grand nombre de ports intérieurs accessibles aux navires de transport maritime à courte distance ;

- Contrairement au rail, à la route et aux voies fluviales, les coûts d'infrastructure sont faibles puisqu'ils se limitent aux ports et aux systèmes de communication et de sécurité nécessaires pendant la navigation. Ils sont d'autre parts payés par les usagers des transports maritimes, ce qui n'est pas le cas pour ceux du rail, et de la route, qui sont subventionnés et payés par le contribuable ;

- La consommation d'énergie du transport maritime est faible : selon des recherches faites par le Ministère britannique des transports, elle est de 0,12 à 0,25 mégajoules par tonne/km, contre 0,70 à 1,20 pour la route et près de 0,60 pour le rail ;

- Ce mode de transport est écologique : ses émissions de CO₂ par tonne/km sont de 30g contre 41 pour le rail et 207 pour la route. Il convient également d'ajouter que la demande de transport en Europe ne cesse d'augmenter et accentue les encombrements, la pollution et donc les nuisances des routes terrestres. ;

- Il offre un niveau de sécurité élevé : selon les statistiques anglaises, le nombre de tués par milliards de kilomètres-passagers est de 0,5 pour la mer contre 13 pour les transports routiers et 2 pour les transports ferroviaires ;



- Le short sea shipping contribue au développement économique des îles et des régions périphériques de l'Europe ;
- Il peut jouer un rôle moteur sur l'ensemble de l'activité économique maritime ;
- Il favorise l'activité des chantiers navals européens car environ 50% des navires qui y sont construits sont affectés au transport maritime à courte distance ;
- Enfin, l'un des points le plus important est que le short sea shipping constitue une solution de remplacement au transport routier dont le réseau est saturé.

S'agissant des **handicaps du short sea shipping**, ils auraient pour cause principale :

- Les déficiences des ports, qui contribuent à la lenteur de ce mode de transport et à son renchérissement à cause des droits de port ;
- Une image de marque obsolète : le transport maritime à courte distance est perçu comme un mode de transport dépassé, lent compliqué contrairement au transport routier qui satisfait aux exigences de durée de transport, de fiabilité, de souplesse, de fréquence et de sécurité de chargement ;
- L'insuffisance des liaisons port / arrière-pays de certains ports et particulièrement des ports français ;
- Un mode de transport non connecté aux chaînes intermodales qui est renforcé par l'absence d'uniformité des unités de chargement, le manque de gestion logistique, les difficultés d'organisation des chaînes intermodales et le prix du transport porte à porte ;
- Le barrage des procédures administratives & douanières imposées par le transport maritime à courte distance ;
- La lenteur des navires qui augmente les temps de transports par rapport à la route ;
- Les services maritimes ont des exigences en termes de stockage ;
- Le transport maritime est également en concurrence avec le transport routier sur les distances parcourues ;

Il y a eu un grand nombre de projets de ligne de cabotage en Europe avec plus ou moins de succès et d'échecs notamment dus aux avantages et inconvénients précités.

Le transport maritime à courte distance est la seule solution intermodale à avoir pu suivre la croissance rapide du transport routier ; ces deux modes ont affiché une progression de 25% en termes de tonnes-kilomètres entre 1995 et 2002. Le transport maritime à courte distance enregistre 41% du total des tonnes-kilomètres en Europe, contre 45% pour le transport routier. Ainsi comme nous l'avons vu précédemment, l'un des problèmes du transport maritime à courte distance réside dans le fait que les utilisateurs de transports ne perçoivent toujours pas ce mode comme totalement intégré dans la chaîne d'approvisionnement intermodale. Cet obstacle pourrait être surmonté grâce à la gestion et la commercialisation de chaînes logistiques impliquant le transport maritime à courte distance « de porte à porte » en tant que service intégré. Les clients ont besoin d'un point de contact unique, responsable de l'ensemble de la chaîne intermodale. Cette stratégie requiert des efforts de toutes les parties, mais se révélera également bénéfique pour chacune d'entre elles. La



Commission européenne s'attelle à rationaliser la complexité administrative du transport maritime à courte distance. Une directive axée sur les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée ou à la sortie des ports a d'ores et déjà été mise en place. De plus, l'évolution constante vers des « guichets uniques » dans les bureaux portuaires simplifiera encore les démarches administratives de l'industrie. L'efficacité des ports en tant que points nodaux entre terre et mer fait également partie intégrante du succès du transport maritime à courte distance.

Section 5 : Le vol camionné.

Le vol camionné est un transport de marchandises par camion, d'aéroport à aéroport, sous régime de fret aérien, c'est-à-dire sous lettre de transport aérien (LTA).

Au niveau mondial, le fret aérien représenterait plus de 45% de la valeur du commerce international et 3% du tonnage. Au niveau de la France, le mode aérien représente 0,1% du tonnage mais entre 13 et 15% de la valeur. Les critères de choix du mode aérien sont la durée, le coût, la fiabilité, et enfin la sécurité en tête.

Pour le mode aérien, les poids sont très faibles dû notamment au développement du fret express qui représente 85% des envois et seulement 34% des tonnages : le poids par envoi varie entre moins de 1 kg et 26 tonnes. 18% de ces envois sont inférieurs à 1kg, 45% à moins de 2kg, 60% à moins de 5kg et 92% à moins de 50kg. 1% seulement des envois sont supérieurs à 1 tonne, ceux-là représentent 30% des tonnages expédiés par avion. Les secteurs les plus concernés par ce recours modal sont la pharmacie, le matériel électrique et technique, l'électroménager-hifi-informatique et le textile.

Le mode aérien est celui où la part du transport dans le prix de vente final du produit transporté est la plus faible, la forte valeur des produits transportés explique cette situation. La compagnie aérienne intervient en amont pour l'organisation du pré acheminement terrestre qui est alors quasi systématiquement réalisé sous lettre de transport aérien en « vol camionné ». **(A3 Voir tableau des critères de choix du mode aérien en annexe 3).**

Le fret aérien camionné correspond au fret utilisant un vol camionné. Le vol camionné se définit comme étant un transport par lequel du fret aérien est acheminé par des véhicules routiers portant un numéro de vol. Le fret aérien camionné représente une part importante du fret aérien total, il variera selon les aéroports. Après avoir présenté d'une façon générale le transport multimodal, il convient de consacrer notre deuxième partie au régime juridique d'un tel transport, un régime complexe dû au manque d'un texte qui régirait tout le transport multimodal. Cependant ce transport reste tout de même encouragé et de nombreuses mesures visent à le promouvoir, il semble être la solution préconisée par tous.

(A4 Voir carte descriptive des vols camionnés en annexe 4).



Chapitre 3 : INFRASTRUCTURES ET LES MODES DE TRANSPORT EN TMI

Section 1 : Les généralités sur les infrastructures logistiques

Les infrastructures du réseau logistique représentent l'ensemble des entrepôts, plates-formes logistiques, sites logistiques, usines y compris leurs moyens matériels de manutention et les voies de communication qui les relient les uns aux autres. Dans le cadre de notre étude, les caractéristiques des infrastructures logistiques sont les suivantes :

Les entrepôts se déclinent en entrepôts de stockage des matières et entrepôts de stockage des produits semi finis ou finis. Ces entrepôts peuvent être implantés près du lieu d'emploi des matières (lieu de consommation, de transformation) ; ou éloignés de ces lieux (par exemple pour accueillir les matières/produits de plusieurs sites industriels et alimenter les chaînes commerciales de la grande distribution).

Les plates-formes logistiques sont des regroupements d'entrepôts dans une localité. Elles se caractérisent par une circulation permanente des flux logistiques entrants et sortants ; un nombre accru d'opérations logistiques de réception, groupage, dégroupage/éclatement et transbordement. Les plates-formes sont généralement connectées à la fois à des dessertes maritimes, aériennes et terrestres. Ce sont de véritables hub ou nœud dans le réseau logistique.

Les sites logistiques sont des grands espaces géographiques, constitués de plusieurs entrepôts et dans lesquels sont concentrées les opérations logistiques de stockage, préparation des commandes et expédition. Les sites logistiques sont munis d'installations fixes et mobiles de manutention. Connectés généralement à une voie de communication on y exploite le plus souvent un seul mode de transport sortant (routier, aérien, maritime ou ferroviaire).

Les voies de communication, qu'elles soient fluviales, maritimes, terrestres ou aériennes, se connectent à chaque point (départ/arrivée) à des espaces aménagés (Ports/quais sur voies maritimes et fluviales, aéroport pour les voies aériennes, gares pour les voies terrestres). Ces aménagements sont à leur tour munis d'infrastructures destinées à recevoir les véhicules de transport et les marchandises qu'ils contiennent (parcs de véhicules, entrepôts, dispositifs de manutention fixes ou mobiles).

Section 2 : La localisation et l'organisation des infrastructures logistiques

Lors de la détermination des infrastructures logistiques, la question fondamentale est de savoir si réellement elles sont nécessaires. Dans l'affirmative, une étude permettra de définir leur nombre, leur taille et leur emplacement ou localisation géographique. Des études comparatives de coûts permettront ensuite de choisir la tactique la mieux appropriée pour leur exploitation (acquisition de ses propres infrastructures, location, recours aux prestataires logistiques). A cet effet, les facteurs de détermination des infrastructures logistiques sont les suivants :

1. Facteurs déterminant les types d'infrastructures logistiques

Les principaux facteurs de détermination des types d'infrastructures logistiques se présentent sous deux catégories : les facteurs externes et les facteurs internes à l'entreprise. Chacun d'eux aide à déterminer le type d'infrastructure dont l'entreprise aura besoin : entrepôts, parc de rangement, sites logistiques, installations fixes ou mobiles de manutention (chargement /déchargement/prélèvement), dessertes (embranchement ferroviaire, quai fluvial, route...).



1.1. Les facteurs externes à l'entreprise

Il s'agit de l'ensemble de facteurs sociaux économiques, climatiques et géographiques. La distance qui sépare les lieux d'acquisition des matières, de transformation et de consommation des produits obligent quelques fois les entreprises à implanter dans chacun de ces lieux des infrastructures logistiques. Nombreux autres facteurs favorisent leur implantation (conditions climatiques, proximité du marché des consommateurs, coûts d'investissement et d'exploitation relativement bas, nature des unités logistiques gérées, disponibilité des moyens matériels, disponibilité des prestataires logistiques...)

2.1. Les raisons internes à l'entreprise

De multiples facteurs internes peuvent inciter à l'acquisition des infrastructures logistiques de stockage, transport, manutention, opérations de préparations de commandes, groupage/dégroupage, emballage et expédition. Il peut simplement s'agir de la volonté stratégique de l'entreprise (Voir : le rôle des stocks) ; une obligation réglementaire, des contraintes commerciales et financières. Dans l'ensemble, cette démarche est presque toujours motivée par une volonté de réduire les coûts logistiques et de rendre les produits de l'entreprise plus compétitifs.

2. Détermination du nombre et de la taille des infrastructures logistiques

Impulsée par la taille, la nature et la fréquence des flux logistiques, la détermination du nombre et de la taille des infrastructures logistiques est toujours précédée par une évaluation des capacités de stockage et de transport brutes (globales). A celles-ci, on soustrait ensuite les capacités disponibles pour avoir une idée réaliste des nouvelles infrastructures à mettre en œuvre (capacité nécessaires).

Compréhension des termes.

- Taille des flux = taille de la production, taille du marché, quantités de produits acheminées ;
- Nature des flux = nature des marchandises (sèches, périssables), unités logistiques (de manutention, de stockage et de transport, caisses, futs, conteneurs, vrac, forme et le poids des objets acheminés ...), types ou catégorie de stocks (en transit ou transbordement, destiné à la consommation directe, stock de maturation...)
- Fréquence des flux = nombre d'opérations logistiques d'acheminements, manutention, transport, prélèvement/stockage, groupage/dégroupage, chargement/déchargement ;

Ce sont là les principales caractéristiques ou facteurs sur la base desquels sont déterminés la nature (entrepôts, moyens matériels de manutention, dessertes), la fonction, le nombre et la taille des infrastructures logistiques.

3. Implantation des infrastructures logistiques

Il est capital de se poser la question de savoir, pourquoi va-ton implanter, délocaliser ou construire des infrastructures logistiques en un lieu précis ? Les diverses raisons sont les suivantes :

- La proximité : des ressources de production (marché de fournisseurs, énergie, carburants,) ; des voies de communications (chemins de fer, infrastructures routières, aéroports, port) ; des marchés de consommations ;



- L'existence d'infrastructures diverses (hôpitaux, services de sécurité publique ; écoles...) ; la stabilité acceptable (peu de risques sociaux, environnementaux, politiques, ...)
- Les coûts relativement bas des taxes, des impôts locaux, des bâtiments et des terrains ; l'abondance de la main d'œuvre qualifiée et bon marché ;
- La proximité des prestataires logistiques 3PL (Prestataire logistique de troisième partie qui assume plusieurs tâches essentielles de la logistique de l'entreprise cliente. Il s'agit du transport et du stockage des marchandises) et 4PL (Prestataire de services logistiques de quatrième partie est un acteur indépendant du marché qui prend le contrôle de l'ensemble de la supply chain. Les entreprises 4PL coordonnent donc l'ensemble du processus logistique.) ; des entreprises dont les métiers sont complémentaires (intégration horizontale) ou des entreprises participant au même métier (clients ou sous-traitants potentiels : intégration verticale).

Pour faciliter les choses, l'intelligence humaine a mis scientifiquement sur pied des méthodes de calcul afin de maîtriser l'implantation souhaitée. Les deux techniques appliquées sont les suivantes :

Méthode barycentre

Le barycentre (ou centre de gravité) est une notion de physique qui peut être utilisée à profit dans le domaine de la logistique et du transport (lors de la réflexion sur l'emplacement géographique d'une usine ou d'un nouvel entrepôt par exemple). En établissant une moyenne des coordonnées de chaque point considéré pondérée par le poids relatif de chacun de ces points (par exemple, en termes de chiffre d'affaires, de nombre de consommateurs, etc.), on obtient un centre de gravité qui représente une solution économique optimisée,

Il convient cependant de tempérer l'utilisation brute de cet indicateur par d'autres éléments. Par exemple dans le cas de l'implantation d'un nouvel entrepôt :

- la situation politique et sociale dans les points considérés
- les infrastructures
- L'évolution potentielle du site
- etc.

Une étude de barycentre ne donne donc pas une réponse précise mais représente plutôt un indicateur d'aide à la décision.

Méthode centration

Cette méthode a pour objectif de sélectionner l'emplacement situé à proximité d'un point de livraison en fonction de la distance entre les différents points de livraison et du nombre de livraisons par client. Soit A, B, C et D les points de livraison. Soit X le nombre de livraisons par point.

Basée sur les distances et le nombre de livraisons (It). L'entrepôt est implanté avec cette méthode très proche de l'un des points de livraison. Les distances entre les points peuvent être obtenues avec Mappy, Michelin,



Section 3 : Les infrastructures logistiques et les modes de transport

La logistique est au cœur de toute stratégie d'entreprise. Elle regroupe les activités courantes comme le stockage, la manutention, l'emballage, l'acheminement et le transport des marchandises. Le choix d'un moyen de transport adapté à la gestion de la Supply Chain est une véritable problématique, à laquelle les chefs d'entreprise tentent d'apporter une réponse adéquate.

Il existe, en effet, une multitude de types de transport. En logistique, on en retient 4 principaux : routier, maritime, ferroviaire et aérien. Selon le secteur d'activité de l'entreprise, il peut être plus stratégique d'adopter un moyen de transport plutôt qu'un autre. Cela dit, chaque mode de transport possède est déterminé respectivement par sa propre infrastructure.



PARTIE II : LE REGIME JURIDIQUE COMPLEXE DU TRANSPORT MULTIMODAL NEANMOINS ENCOURAGE PAR UN GRAND NOMBRE

Chapitre 04 : Le régime juridique du transport multimodal.

Comme nous l'avons vu précédemment, la convention TMI n'est pas encore entrée en vigueur, il n'y a donc pas de régime juridique unique régissant tout le transport multimodal de bout en bout. Il va falloir se référer aux règles CNUCED/CCI quand celles-ci ont été choisies par les parties, à défaut on se référera aux conventions unies modales régissant chaque mode de transport.

Section 1 : Forme du contrat et documents.

I/ Formation du contrat.

Toutes les conventions admettent le principe du consensualisme du contrat de transport. Celui-ci se forme par le seul échange de consentement. Certaines conventions disposent que l'absence de lettre de voiture ou autres documents n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la convention. Toutefois, l'existence du contrat se matérialise toujours par un écrit. Celui-ci fait foi, jusqu'à preuve contraire des conditions du contrat et de la réception de la marchandise par le transporteur.

Disposition de la CMR et de la Convention de Montréal.

II/ Les documents de transport.

Le contrat de transport est constaté par un document dont le modèle est généralement uniforme pour chaque mode de transport. Ainsi selon le mode de transport utilisé pour le transport multimodal, le document de transport sera différent.

1/ Le document de transport multimodal.

La convention de Genève de 1980 traite du document de transport multimodal dans ses articles 5 à 11. Un tel document va régir le transport de bout en bout, il s'agit d'un document unique s'appliquant aux modes successifs de transport utilisés, et couvrant la marchandise depuis sa prise en charge jusqu'à sa livraison finale.

Tout comme le connaissement, le document de transport multimodal va avoir un triple rôle :

- Document contractuel définissant les conditions du contrat de transport : Dans les différentes conventions on ne mentionne, comme devant figurer dans le document de transport, seulement le lieu de prise en charge de la marchandise et le lieu de livraison. Ce sont les praticiens qui, peu à peu, ont enrichi le verso du connaissement des multiples clauses précisant les droits et obligations des parties. Ainsi est détaillé au dos du document de transport multimodal les conditions du transport.
- Document multimodal comme preuve de la réception de la marchandise : C'est le rôle normal de tout document de transport que de servir de preuve de la réception des marchandises à bord de l'engin de transport. L'article 11 de la Convention de Varsovie énonce que la lettre de transport aérien fait foi, entre autres, de la réception de la marchandise.



L'article 10 de la convention de 1980 énonce dans le même sens que le document de transport multimodal fait foi de la prise en charge par l'entrepreneur de transport des marchandises telles qu'elles y sont décrites.

Les documents de la pratique expriment également la valeur de reçu de la marchandise de la lettre de transport multimodal sauf preuve contraire. Cette preuve n'est pas admise « lorsque le connaissement a été négocié ou transféré à titre onéreux à un tiers agissant de bonne foi ». L'article 11 de la Convention de 1980 énonce, quant à lui, que le document de transport multimodal fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge par l'entrepreneur de marchandise des marchandises telles qu'elles y sont décrites, en ajoutant que cette preuve contraire ne sera pas admise quand le document de transport aura été émis sous forme négociable et transféré à un tiers.

- Le document multimodal comme titre représentatif de la marchandise. Le dernier rôle du connaissement est d'être un titre représentatif de la marchandise et un titre négociable sauf mention contraire. Le document de transport multimodal remplit-il ce rôle ? S'agissant de la possibilité d'émettre un document de transport multimodal comme titre négociable ne fait guère doute. D'une manière générale, il a toujours été admis en droit français qu'un titre de créance et donc un document de transport pouvait être établi sous la forme à ordre ou sous la forme au porteur déclarées valables par les tribunaux longtemps avant qu'elles ne fussent reconnues par le législateur fiscal. Aucune raison n'existe qui permettrait d'écarter la règle quant au document de transport multimodal.

Un tel document sera dénommé différemment selon le mode de transport utilisé :

➤ La lettre de voiture CMR.

Selon la convention, la lettre de voiture CMR est établie en trois exemplaires dont un est remis à l'expéditeur, le second accompagne la marchandise et le troisième est conservé par le transporteur. Il y aura des mentions obligatoires à porter sur la lettre de voiture CMR. Les transports combinés route-mer (roll on/ roll off) ou rail-route sont décrits à l'article 2 de la CMR.

Une « Lettre de Voiture Internationale » régit ce type de transport lorsque sur une partie du trajet, et sans rupture de charge, la marchandise est transportée par mer ou fer, voire par voie navigable. La CMR régit le transport de bout en bout et le transporteur routier est le seul interlocuteur de l'expéditeur et du destinataire qui n'ont pas contracté avec le transporteur maritime ou ferroviaire.

➤ La lettre de transport aérien.

Celle-ci couvrira les transports multimodaux air-mer, air-route.

➤ La lettre de voiture ferroviaire. Elle sera émise lors d'un transport rail-mer.

➤ Le connaissement FIATA. Le connaissement FIATA est un document de transport combiné négociable couvrant le transport de marchandises par au moins deux modes de transport différents. En émettant ce document le transitaire devient opérateur de transport multimodal et engage sa responsabilité tant pour ce qui concerne la livraison des marchandises au destinataire que pour ce qui concerne les actes et omissions des sous-traitants qu'il emploie pour l'exécution du transport total. Le connaissement FIATA se prête particulièrement au transport



de marchandises conteneurisées. Ces marchandises peuvent ainsi être déplacées par camion pour le pré et post acheminement et par rail, fleuve ou mer pour le transport principal. 28 Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés.

Section 2 : Formalité de douane.

Quel que soit le régime appliqué au transport, l'expéditeur a toujours l'obligation de joindre à la lettre de voiture, connaissance ou LTA les documents nécessaires au dédouanement. Concernant l'accomplissement des formalités, si le chemin de fer peut dédouaner lui-même la marchandise, il en va rarement ainsi des autres transporteurs routiers, maritimes ou aériens. Dans la majorité des cas, le chargeur désigne un intermédiaire spécialisé : un commissionnaire agréé en douane, c'est lui qui procède au dédouanement et le rôle du transporteur se limite à lui transmettre les documents.

Section 3 : Constatation des dommages.

Le dommage sera soit la perte de la marchandise, l'avarie ou encore le retard.

I/ Constatation des pertes et avaries.

A l'exception de la Convention de Montréal, toutes les autres conventions opèrent une distinction entre les dommages apparents et les dommages non apparents qui peuvent affecter la marchandise lors de son arrivée à destination. De cette distinction résulte essentiellement des délais différents pour réaliser les formalités de constatation des dommages. Ces formalités prévues par les conventions sont obligatoires et leur absence entraîne au profit du transporteur une présomption de livraison conforme aux indications portées sur le document de transport. Elles ne concernent toutefois que les seules pertes partielles (manquants) et les avaries et ne s'appliquent aucunement aux pertes totales puisqu'il n'y a pas eu livraison, dans ce cas aucune formalité n'est nécessaire en transport international. Nous allons étudier ces quelques différences selon le mode de transport utilisé et la convention le régissant :

1/ Transport routier.

Aux termes de la CMR, lorsqu'une perte ou avarie est apparente, le destinataire doit adresser des réserves (précises et motivées) au moment même de la livraison. En pratique ces réserves sont portées directement sur la lettre de voiture. Si le dommage n'est pas apparent, les réserves doivent être adressées au transporteur dans les sept jours à compter de la livraison (dimanche et jours fériés non compris). En l'absence de réserves dans le délai imparti ou de constatation contradictoire avec le transporteur, l'ayant droit est présumé, jusqu'à preuve du contraire, avoir reçu la marchandise dans l'état décrit sur la lettre de voiture. Il lui est donc possible d'établir, après le délai de sept jours et tant que l'action n'est pas prescrite, que le dommage s'est produit pendant le transport.



2/ Transport maritime.

Selon la convention de Bruxelles, le destinataire qui constate à la livraison des pertes ou des avaries apparentes, doit en aviser immédiatement le transporteur. Les règles de Hambourg étendent ce délai au premier jour ouvrable suivant le jour où les marchandises ont été remises au destinataire. Si les pertes ou les avaries ne sont pas apparentes, le destinataire doit en donner avis au transporteur dans les trois jours de la livraison en vertu de la Convention de Bruxelles et dans le délai de quinze jours dans les règles de Hambourg (jours fériés compris). Comme dans tous les modes de transport, le défaut de réserves dans les conditions ci-dessus entraîne une présomption de livraison conforme. 29 Article 30-1 de la CMR. 30 Article 3-6 al. 1 de la Convention de Bruxelles. 31 Article 19-1 des règles de Hambourg.

3/ Transport ferroviaire.

La découverte d'une perte ou d'une avarie donne lieu, non pas à la formulation de réserves, mais à l'établissement d'un procès-verbal dressé par le chemin de fer en présence de l'ayant droit, constatant l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit. Si le dommage est apparent, le destinataire doit demander que le procès-verbal soit dressé immédiatement et avant même l'acceptation de la marchandise, sous peine de forclusion. En revanche, si le dommage n'est pas apparent et n'a pu être découvert qu'après la livraison, l'ayant droit dispose de sept jours pour demander l'établissement du procès-verbal et éviter la forclusion. Le procès-verbal de dommage fait foi jusqu'à preuve contraire. Si l'ayant droit n'accepte pas les énonciations qui y sont portées, il peut pour éviter les conséquences de sa force probante, demander la désignation d'un expert.

4/ Transport aérien.

En droit aérien, les règles relatives à la constatation des dommages sont différentes des autres modes. Le droit aérien ne distingue pas le caractère apparent ou non des dommages mais établit une distinction entre les avaries et les pertes. Lorsqu'il y a avarie, le destinataire doit dresser au transporteur une protestation écrite immédiatement après la découverte de l'avarie et au plus tard dans un délai de quatorze jours à compter de la livraison, sous peine de forclusion. Cette protestation peut être formulée au moyen de réserves écrites sur la LTA ou expédiées dans le délai prévu. Lorsqu'il y a perte totale ou partielle, aucune protestation n'est nécessaire puisque la Convention de Varsovie n'a prévu aucune formalité, y compris pour des manquants. Mais certaines juridictions européennes tendent à assimiler la perte partielle à une avarie et à imposer, de ce fait, la protestation écrite dans le délai de quatorze jours.

5/ Règles CNUCED/CCI.



La règle 9 régit cette question. Comme dans les conventions multilatérales, elle distingue deux sortes de réserves, pour les dommages apparents d'une part, et pour les dommages non apparents d'autre part. Lorsque les dommages sont apparents, les réserves doivent être établies par écrit au moment de la livraison. De la sorte, une présomption de livraison nette ou en bon état découle de l'acceptation des marchandises par le destinataire. Ce dernier ne dispose pas d'un délai de un jour ouvrable suivant la remise lui permettant une vérification plus complète de l'état des marchandises. Mais après la réception des marchandises leur destinataire peut renverser la présomption en établissant des réserves « spécifiant la nature générale de la perte ou du dommage » ; il devra apporter la preuve selon laquelle les marchandises livrées ne correspondent pas à celles décrites dans le document de transport multimodal. Lorsque la perte ou les dommages ne sont pas apparents, le destinataire a l'obligation d'établir par écrit les réserves dans un délai de six jours qui court à compter de la livraison. Une fois ce délai écoulé, la présomption de livraison conforme aux dispositions contractuelles est identique à celle-ci prescrite au sujet des dommages apparents. Mais le destinataire peut toujours établir une preuve contraire.

II/ Constatation des retards.

1/ Transport routier.

En transport international routier, l'ayant droit à la marchandise doit, dans les vingt et un jours de la livraison, adresser des réserves au transporteur, sous peine d'être forclos. Ces réserves peuvent émaner du destinataire ou de l'expéditeur.

Elles peuvent être mentionnées sur la lettre de voiture ou être adressées par courrier ou tout autre moyen.

2/ Transport maritime.

Le régime de la convention de Bruxelles de 1924 ignorant totalement le retard. A l'inverse, les règles de Hambourg abordent expressément la question du retard. Elles prévoient qu'un avis doit être donné par écrit au transporteur dans un délai de soixante jours à compter de la date de la remise des marchandises au destinataire.

3/ Transport ferroviaire.

Dans les règles uniformes CIM, l'expéditeur ou le destinataire doit dans un délai maximal de soixante jours, adresser sous peine de forclusion une réclamation écrite qui doit être accompagnée de la lettre de voiture. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai de livraison. La même règle existe également dans la CMR en transport routier.

4/ Transport aérien.



La convention de Montréal prévoit pour engager la responsabilité du transporteur pour retard qu'une protestation écrite doit, à peine de forclusion, être adressés au plus tard dans un délai de vingt et un jours à compter de la mise à disposition des marchandises.

5/ Règles CNUCED/CCI.

La règle 5-1 stipule une obligation de délivrance des marchandises dans le délai stipulé au contrat pesant sur l'ETM. La règle 5-2 dispose « il y a retard à la livraison quand les marchandises n'ont pas été livrées à la date convenue ou, à défaut de date convenue, dans le détail qu'il serait raisonnable d'allouer à un ETM diligent, compte tenu des circonstances de l'espèce ». Le retard peut également se convertir en perte définitive comme stipule la règle 5-3. Dans cette hypothèse, sauf preuve contraire fournie par l'ETM, le destinataire des marchandises a le droit de les considérer comme perdues à l'expiration d'un délai de quatre-vingt-dix jours suivant la date de livraison prévue au contrat, le destinataire n'a pas l'obligation de notifier par avis écrit portant sur la nature du dommage pour bénéficier de la présomption de perte.

Section 4 : Responsabilité du transporteur.

Le principe de la responsabilité est posé en des termes quasiment identiques par toutes les conventions internationales relatives au transport, à l'exception de la convention de Bruxelles qui ne le dit pas expressément et des règles de Hambourg (présomption de faute). Ainsi les articles 17-1 de la CMR et 23§1 des règles uniformes CIM énoncent : « Le transporteur est responsable de la perte totale ou partielle, ou de l'avarie qui se produit entre le moment de la prise en charge et celui de la livraison, ainsi que du retard à la livraison ». L'article 5 des règles de Hambourg dispose : « Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison », sauf à démontrer qu'il a pris toutes les mesures pour éviter l'événement. L'article 18 de la convention de Montréal prévoit : « Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par cela seul que le fait qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien ». L'article 19 ajoute : « Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard ». En revanche l'article 4-1 de la convention de Bruxelles n'énonce pas expressément la responsabilité du transporteur mais l'admet de façon sous-entendue en déterminant des cas d'exonération spécifiques.

Quant aux règles CNUCED/CCI, quatre règles sont entièrement consacrées aux problèmes liés à la responsabilité (règles 4, 5, 6, 7). Ainsi l'ETM sera responsable des pertes ou dommages, ou retards subis par les marchandises. La charge de la preuve qu'aucune faute ou négligence ne lui est imputable, incombe à ce dernier (l'ETM). Toutes les conventions



internationales admettent donc que le transporteur est redevable d'une obligation de résultat qui s'accompagne d'une présomption de responsabilité.

Le seul fait que la marchandise parvienne en quantité insuffisante, avariée ou en retard suffit à rendre le transporteur responsable sauf à établir que le dommage est dû à une cause d'exonération.

Ces causes d'exonérations seront plus ou moins différentes selon le mode de transport utilisé :

- S'agissant du transport routier et ferroviaire :

Les rédacteurs de la CMR s'étant largement inspiré de la convention ferroviaire CIM, les prescriptions relatives à la responsabilité et aux causes exonératoires sont similaires dans leur ensemble. Aux termes des deux conventions, le transporteur est déchargé de sa responsabilité si la perte, l'avarie ou le retard a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci, un vice propre de la marchandise, ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

Il s'agit par conséquent des causes générales que l'on retrouve dans les droits nationaux :

- Le fait de l'expéditeur ou du destinataire ;

- Le vice propre de la marchandise ;

- Des circonstances proches de la notion de force majeure au sens français du terme, bien que cette dernière expression ne soit pas utilisée par les conventions et qu'une autre formulation lui ait été préférée où on ne parle plus d'irrésistibilité, d'imprévisibilité et d'extériorité mais seulement d'insurmontable. Outre ces trois causes générales d'exonération, il existe aussi des causes d'exonération dite privilégiées.

La CMR dans son article 17-4, en distingue six :

- Emploi de véhicules ouvert et non bâchés lorsque cet envoi a été convenu d'une manière expresse et mentionnée dans la lettre de voiture ;

- Absence ou défectuosité de l'emballage ;

- Manutention, chargement, arrimage ou déchargement de la marchandise par l'expéditeur ou le destinataire ;

- Nature de certaines marchandises les exposant soit à la perte totale ou partielle, soit à avarie ;

- Insuffisance ou imperfection des marques ou des numéros de colis ;

- Transports d'animaux vivants. La CIM, quant à elle, en distingue sept mentionnées dans son article 23§3 :



Transport effectué en wagon découvert en vertu des conditions générales de transport ou lorsque cela a été expressément convenu et inscrit sur la lettre de voiture ;

- Absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des pertes ou des avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées ;
- Chargement des marchandises par l'expéditeur ou déchargement par le destinataire ;
- Nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à celle-ci même, à la perte totale ou partielle ou à l'avarie notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, dessiccation, déperdition ;
- Désignation ou numérotation irrégulière, inexacte ou incomplète de colis ;
- Transports d'animaux vivants ;
- Transport qui, en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre l'expéditeur et le transporteur et indiquées sur la lettre de voiture, doit être effectué sous escorte, si la perte ou l'avarie résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.

En démontrant l'existence d'une de ces causes, le transporteur bénéficie d'une présomption d'origine du dommage, on tient alors pour acquis que le dommage en résulte effectivement.

Il s'agit toutefois d'une simple présomption d'irresponsabilité et l'exonération n'est pas acquise pour autant, puisque l'ayant droit peut encore combattre celle-ci en établissant à son tour que le dommage n'a pas eu pour cause l'un de ces risques ou que le transporteur a commis une faute précise.

- S'agissant du transport maritime : Le transporteur maritime cesse d'être présumé responsable s'il prouve que le dommage subi par la marchandise provient de l'une des causes d'exonération énumérées par la convention. La Convention de Bruxelles énumère dix-sept cas appelés cas exceptés :

- Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ;
- D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur ;
- Des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables ;
- D'un « acte de Dieu » ; - De faits de guerre ;
- Du fait d'ennemis publics ; - D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire ;
- D'une restriction de quarantaine ;



- D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant ;

- De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;
- D'émeutes ou de troubles civils ; - D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ;
- De la freinte en volume ou en poids ou de la toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise ;
- D'une insuffisance d'emballage ; - D'une insuffisance ou imperfection de marques ;
- De vices cachés échappant à une diligence raisonnable ;
- De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

En ce qui concerne les règles de Hambourg, le régime de la responsabilité du transporteur est profondément modifié par rapport à la convention de Bruxelles et la liste des cas exceptés a été abandonnée. Les règles de Hambourg prévoient que le transporteur est responsable des pertes et avaries, ainsi que du retard, à moins qu'il n'établisse que lui-même, ses préposés et ses mandataires ont pris toutes « les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences »

- S'agissant du transport aérien : Les causes d'exonération dans la Convention de Montréal sont prévues à l'article 18- 2:

- La nature ou le vice propre ;
- L'emballage défectueux par une personne autre que le transporteur ;
- Un fait de guerre ou un conflit armé ;
- Un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise. En matière de retard uniquement, le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

S'agissant des règles CNUCED/CCI : Sont retenues pour les transports maritimes et fluviaux, les exonérations de responsabilité des pertes, dommages ou retards à la livraison en cas de faute de navigation (faute nautique) et d'incendie prévues dans la Convention de Bruxelles.



Section 5 : Indemnisation.

I/ Indemnité plafonnée.

Si la réparation due par le transporteur en matière de retard est généralement limitée au prix du transport, à l'exception des règles de la CIM (le quadruple du prix) et des règles de Hambourg (deux fois et demie le fret), l'indemnisation due en cas de perte ou d'avarie varie d'un mode à l'autre (d'une convention à une autre):

1/ Transport routier.

L'article 23-3 de la CMR tel que modifié en 1978, fixe le plafond maximal de la réparation en cas de perte totale ou partielle à 8.33 DTS⁴³ par kilogramme de poids brut manquant. S'il s'agit d'avarie, l'indemnité est limitée à la dépréciation de la marchandise sans pouvoir dépasser le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale. La CMR limite également la réparation au préjudice matériel et aux frais encourus, elle ne répare pas le préjudice commercial résultant d'une perte ou d'une avarie.

2/ Transport maritime.

Les conventions de Bruxelles et de Hambourg prévoient une double limitation par colis et par kilogramme, dont la plus élevée des deux est applicable : S'agissant de la convention de Bruxelles, celle-ci prévoit un plafond de 666,67 DTS par colis ou 2 DTS par K. Le DTS est l'unité de compte prévu par les conventions internationales, tel que défini par le fond monétaire international. Il est constitué d'une corbeille de monnaies dans laquelle le dollar américain est prépondérant.

44 Article 25 de la CMR. 45 Article 4-5 de la convention de Bruxelles.

S'agissant des transports soumis aux règles de Hambourg, la réparation est plafonnée à 835 DTS par colis ou 2,5 par Kg.

3/ Transport ferroviaire.

Comme en transport routier, seul le préjudice matériel est indemnisé dans les règles uniformes CIM. Le plafond sera doublé par rapport à la CMR et est porté à 17 DTS.

4/ Transport aérien.

L'article 22-3 de la convention de Montréal dispose que la responsabilité du transporteur est limitée à 17 DTS par Kg, sauf déclaration d'intérêt à la livraison.



5/ Règles CNUCED/CCI.

La limitation de responsabilité de l'ETM est fixée à 666,67 DTS par colis ou 2 DTS par Kg de poids en brut. En dehors de tout transport maritime ou fluvial, la responsabilité de l'ETM est limitée à une somme ne dépassant pas 8,33 DTS par kilo de poids brut.

II/ Indemnité supérieure aux plafonds.

L'ayant droit peut dans certains cas, obtenir une indemnité supérieure aux plafonds dû sont prévus par les conventions internationales :

1/ Transport routier.

L'expéditeur qui entend obtenir une indemnité supérieure à la limitation fixée par la CMR, a la possibilité, contre un supplément de prix, de formuler sur la lettre de voiture soit une déclaration de valeur qui a pour effet de substituer à la limite de l'article 23-3 le montant déclaré, soit une déclaration d'intérêt spécial à la livraison qui lui permet d'être indemnisé dans la limite du montant déclaré du préjudice autre que le matériel consécutif à une perte, une avarie ou un retard. La CMR énonce, par ailleurs, que le transporteur ne peut se prévaloir des dispositions de la convention qui excluent ou limitent sa responsabilité, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui lui est imputable et qui, d'après la loi de la juridiction saisie, est considérée comme équivalente au dol.

2/ Transport maritime.

Dans la convention de Bruxelles comme dans les règles de Hambourg, il est prévu que le transporteur doit réparer intégralement la perte ou l'avarie lorsque celui-ci est due à son dol ou à sa faute inexcusable. La faute inexcusable s'entend de la faute délibérée d'une exceptionnelle gravité exposant dans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience. D'après la convention de Bruxelles, le transporteur doit aussi une indemnité qui peut être égale à la valeur déclarée par le chargeur lorsque celui-ci a mentionné une valeur sur le document de transport. A l'inverse les règles de Hambourg ne prévoient pas l'éventualité d'une déclaration de valeur, celle-ci n'est cependant pas exclue et l'article 6-4 prévoit même que le transporteur et le chargeur peuvent convenir de fixer une limite de réparation supérieure à celles données par le texte.

3/ Transport ferroviaire.

Jusqu'à l'entrée en vigueur du protocole de 1990, modifiant la COTIF et plus particulièrement les règles uniformes CIM, les dispositions faisant échec à la limitation de réparation étaient similaires à celles contenues dans la CMR pour les



transports routiers. Depuis ce protocole, la CIM ne fait plus mention de la faute lourde ni du dol et se réfère désormais à la seule notion de faute inexcusable. Le nouvel article 44 de la CIM dispose que les limitations d'indemnité ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un « acte ou d'une omission que le chemin de fer a commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait ». Ceux ne sont donc plus le dol et la faute lourde qui font « sauter » les limites de réparation mais la faute inexcusable du transporteur. Comme pour toutes les autres conventions internationales relatives aux transports, la CIM admet la possibilité de déclarer un intérêt spécial à la livraison mais pas une déclaration de valeur ayant pour effet d'écarter l'application de la limitation de réparation.

4/ Transport aérien

Sous l'empire de la convention de Varsovie telle que modifiée par le protocole de la Haye en 1955, la limitation de réparation était écartée soit par le jeu d'une déclaration spéciale d'intérêt à la livraison, soit par la faute inexcusable du transporteur aérien. La nouvelle convention de Montréal a maintenu la faculté de déclarer un intérêt spécial à la livraison pour faire échec à la limitation mais a supprimé pour le transport de marchandises, la notion de faute inexcusable. Cette notion ne vaut aujourd'hui en aérien que pour le retard en transport de passager et pour les bagages. Par conséquent, la limitation de 17 DTS par Kg en transport de marchandises devient, sauf déclaration d'intérêt à la livraison, infranchissable puisqu'il n'est plus prévu qu'elle est écartée en cas de dol ou de faute inexcusable du transporteur.

5/ Règles CNUCED/CCI.

La règle 7 prévoit que si la témérité ou la négligence volontaire de l'ETM sont prouvées, cela a pour conséquence de le déchoir du bénéfice de limitation de responsabilité prévue.

Section 6 : Règlement des différents et contentieux.

Qui peut agir ? Pendant quel délai ? Devant quelle juridiction ?

I/ Titulaire du droit d'action.

1/ Transport routier.

La CMR ne désigne pas de titulaire exclusif du droit d'action. Ce droit appartient aux personnes désignées en qualité d'expéditeur ou de destinataire sur la lettre de voiture, mais aussi à ceux non mentionnés dès lors qu'ils démontrent leur qualité d'expéditeur ou de destinataire réel. Outre l'expéditeur et le destinataire, le commissionnaire de transport a aussi un droit d'action en principal contre le transporteur, dès lors qu'il démontre son intérêt à agir en prouvant qu'il a soit indemnisé l'ayant droit, soit qu'il s'est engagé à l'indemniser avant tout recours de son client.



2/ Transport maritime.

Le droit d'action contre le transporteur maritime appartient aux personnes suivantes :

- Si le connaissement est à ordre : au dernier endossataire à l'exclusion des endossataires intermédiaires ;
- Si le connaissement est au porteur : au porteur légitime ;
- Si le connaissement est à personne dénommée : au destinataire mentionné comme tel.

3/ Transport ferroviaire.

La convention ferroviaire est la seule à répartir avec précision le droit d'action contre le chemin de fer. Ce droit ne peut avoir qu'un seul titulaire : il appartient en premier lieu à l'expéditeur tant que le destinataire n'a pas accepté la livraison et passe ensuite de façon exclusive à ce dernier et à lui seul. Le droit d'action n'est donc pas cumulatif, il est exclusif et alternatif.

4/ Transport aérien.

La convention de Montréal est quasiment muette sur le droit d'action, elle dispose seulement, dans son article 13-3, que si la marchandise n'est pas livrée « le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport ». Après quelques hésitations, la jurisprudence s'est fixée en ce sens : le droit d'action contre le transporteur n'appartient qu'aux seules parties au contrat, c'est-à-dire à l'expéditeur et au destinataire dont les noms figurent sur la LTA. Contrairement au droit maritime ni l'expéditeur réel, ni le destinataire réel n'ont d'action contre le transporteur.

II/ Prescription.

1/ Transport routier.

Les actions auxquelles peuvent donner lieu les transports soumis à la CMR sont prescrites dans le délai d'un an.

Ce délai court du jour où la marchandise a été livrée. S'il n'y a pas eu livraison dû notamment à la perte totale, le délai court à partir du trentième jour après l'expiration du délai convenu ou, en l'absence de délai, à partir du soixantième jour après la prise en charge de la marchandise. Pour les actions autres que celles concernant une avarie, une perte ou un retard, le délai de prescription ne commence à courir qu'à partir d'un délai de trois mois après la conclusion du contrat. Ce délai est susceptible d'interruption et de suspension dans les conditions prévues par la loi de la juridiction saisie. La CMR prévoit une cause originale de suspension supplémentaire du délai de prescription par l'envoi d'une réclamation écrite adressée au transporteur, celle-ci suspend la prescription jusqu'au jour où le transporteur l'a repoussé et restitué les pièces qui étaient jointes.



2/ Transport maritime.

En application de la convention de Bruxelles, l'ayant droit doit intenter son action dans le délai d'un an, à compter de la livraison effective ou du jour où celle-ci aurait dû avoir lieu⁵⁶ Les règles de Hambourg ont quant à elles, porté le délai de prescription à deux ans. Comme dans tous les autres modes de transport il s'agit d'un délai de prescription ordinaire susceptible d'interruption et de suspension.

3/ Transport ferroviaire.

Selon les règles uniformes CIM, l'action se prescrit également par un an. Toutefois le délai est porté à deux ans en ce qui concerne les actions en versement d'un remboursement ou du produit d'une vente par le chemin de fer et les actions fondées sur une faute inexcusable. 54 Article 32-1 de la CMR. 55 Article 32-2 de la CMR. 56 Article 3-6 de la Convention de Bruxelles. La CIM prévoit également la suspension du délai de prescription en cas de réclamation écrite adressée au transporteur.

4/ Transport aérien.

Le transport aérien se distingue des autres modes de transport en matière de délai de prescription. L'action en réparation doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver. L'expression « sous peine de déchéance » a souvent été discutée et on s'est longtemps interrogé sur la nature du délai de deux ans : délai de déchéance ou délai de prescription ? Après quelques hésitations, la jurisprudence française a considéré ce délai comme un délai de prescription ordinaire susceptible de suspension et non comme un délai de rigueur. Nombreuses juridictions étrangères considèrent, à l'inverse, qu'il s'agit d'un délai de déchéance insusceptible d'interruption et de suspension. En ce qui concerne le point de départ du délai, l'article 35 prévoit qu'il commence à courir à l'arrivée des marchandises à l'aéroport de destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver. En France, il est cependant jugé, en sens contraire, que le délai ne devait pas commencer à courir à partir de l'arrivée des marchandises à l'aéroport de destination mais à partir de la livraison effective au réceptionnaire.

5/ Règles CNUCED/CCI

La règle 10 fixe la prescription. Pour agir en responsabilité contre l'ETM, le délai de prescription est fixé à 9 mois qui suivent la livraison ou la date de livraison prévue ou encore la date de perte des marchandises.

III/ Compétence territoriale

1/ Transport routier

Pour tous les litiges auxquels donnent lieu les transporteurs soumis à la CMR, le demandeur peut saisir les juridictions des pays contractants désignés d'un commun accord et à défaut, soit les juridictions du pays sur le territoire duquel le



défendeur a son siège ou un établissement, soit les juridictions du pays sur le territoire duquel le lieu de prise en charge ou celui prévu pour la livraison est situé.

2/ Transport maritime

Pour les transports soumis à la convention de Bruxelles, aucune disposition n'est prévue, et dans le silence de la convention il convient de se référer à la loi applicable au contrat.

Quant aux règles de Hambourg, l'article 21 stipule que l'ayant droit peut à son choix intenter une action devant le tribunal qui est compétent au regard de la loi de l'état dans lequel il est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ou port ci-après :

- L'établissement principal du transporteur ;
- Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le transporteur y ait un établissement ou une agence ;
- Le port de chargement ou de déchargement ;
- Tout autre lieu désigné dans le contrat par une clause attributive de compétence.

3/ Transport ferroviaire

Les actions judiciaires ne peuvent intentées que devant la juridiction compétente de l'état dont relève le chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre états. En FRANCE, la SNCF peut être assignée soit au lieu de son siège social, soit au lieu où elle a une succursale des lors que le fait générateur se rattache à cette succursale.

A l'inverse de le CMR, le CIM ne prévoit pas la possibilité de désigner d'un commun accord une juridiction compétente.

4/ Transport aérien

La compétence en transport aérien est régie par l'article 33 de la convention de Montréal. Cet article dispose que l'action doit être portée, aux choix du demandeur, dans le territoire d'un des états contractants, soit devant le tribunal du domicile du transporteur ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination. Ces dispositions sont d'ordre public.

5/ Règles CNUCED/CCI

Aucune disposition des règles ne traite de la compétence juridictionnelle.

Les parties peuvent néanmoins prévoir de telles clauses dans leurs contrats sachant qu'elles devront les faire accepter de l'expéditeur des marchandises pour être opposables à ce dernier.



IV/ Arbitrage

A défaut de précision dans la plupart des conventions, la possibilité de déférer à des arbitres des litiges relatifs à la responsabilité du transporteur dépend du droit commun de l'arbitrage. Seules deux conventions ont expressément prévu la validité des clauses d'arbitrage :

- La convention de Montréal en aérien ;
- Les règles de Hambourg en maritime.

Dans la convention de Montréal, la clause compromissoire est admise pourvu que l'arbitrage s'effectue au lieu où se trouve l'un des tribunaux compétents.

Quant aux règles de Hambourg, elles disposent que les parties peuvent prévoir par écrit que tout litige sera soumis à l'arbitrage.

Dans le cas où la clause compromissoire ne désigne pas le lieu de l'arbitrage, le demandeur peut l'engager soit dans le pays du défendeur, soit dans celui de la conclusion du contrat ou dans celui où se situe le port de chargement ou déchargement.

L'absence d'un texte unique régissant tout le transport multimodal rend donc la pratique d'un tel transport difficile, et pour pallier à cela, et surtout parce que le multimodal semble être la solution de demain, des instruments ont été mis en place afin de promouvoir le transport multimodal.

Chapitre 05 : Les instruments incitant le transport multimodal.

L'objectif final est de développer le transport combiné de marchandises, à savoir assurer une intégration optimale de divers modes de transport, de manière à offrir des services de porte à porte continu et répondant aux besoins du client, et permettre une utilisation efficace et rentable du système de transport tout en favorisant la concurrence entre opérateur.

Développer le transport combiné comme une nouvelle alternative par rapport aux modes de transport traditionnels, en particulier par rapport à la route, nécessite des efforts particuliers. C'est pourquoi la commission a mis en place des programmes d'action successifs dans le but de promouvoir le transport combiné, ainsi elle envisage des moyens tels que des programmes d'action et dans certains cas des aides d'état que nous allons étudier successivement.

Section1 : Programme PACT

L'objectif du Programme **PACT** (Pilot Actions for Combine Transport ou Actions Pilotes Concernant le Transport Combiné) est de favoriser le recours au transport combiné. Ainsi, le règlement (CE) n°2196/98 du conseil, du 1er octobre 1998 met en place un dispositif d'octroi de soutiens financiers à des actions pilotes en faveur du transport combiné. Les objectifs poursuivis sont les suivants :



- Augmenter la compétitivité du transport combiné en termes de prix et de qualité du service par rapport au transport routier de bout en bout ;
- Utiliser une technologie de pointe dans le secteur du transport combiné ;
- Améliorer les possibilités d'offres de services de transport combiné.

La réalisation de ces objectifs doit permettre un transfert du trafic de la route vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement.

Ce programme était prévu seulement pour cinq ans du 1^{er} janvier 1997 au 31 décembre 2001. Ayant pris fin, prend place le programme Marco Polo qui s'avère être le prolongement du programme PACT.

Section 2 : Programme Marco Polo

Le transport routier de marchandises est complètement dépendant des **énergies fossiles** (*Charbon, pétrole, gaz naturel : L'énergie fossile provient de l'exploitation de gisements, issue de la décomposition des organismes vivants (notamment des plantes) dans les sols sur plusieurs centaines de millions d'années. La combustion de ces ressources contribue au réchauffement climatique*) contribuent fortement à la production de CO₂. Dans ce contexte, un recours plus fort à l'intermodalité est nécessaire afin de contribuer à une meilleure utilisation des infrastructures existantes et des ressources de service grâce l'intégration du transport maritime à courte distance, du rail et du transport fluvial dans la chaîne logistique. A cet effet, le programme Marco Polo vise à déplacer les marchandises de la route vers le mode le plus compatible avec l'environnement. Le programme Marco Polo fait suite au règlement (CE) n°1382/2003 du parlement européen et du conseil du 22 juillet 2003 concernant l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises.

L'ancien programme PACT visait à accroître l'utilisation du transport combiné en appuyant financièrement des initiatives commerciales originales dans le secteur des services de transport combiné. Marco Polo est quand à lui plus qu'un prolongement du programme PACT qui vise à lutter contre la congestion dans le secteur du fret routier. En réalité, le programme Marco Polo vise à réduire l'engorgement des infrastructures routières et à améliorer les performances environnementales de l'ensemble du système de transport en transférant une partie du fret de la route vers la navigation maritime à courte distance, le rail et la navigation intérieure.

La différence du programme PACT, Marco Polo fixe des objectifs quantifiés vérifiables de transfert modal. De manière plus spécifique, il s'agit de maintenir pour 2010 la répartition du trafic entre les différents modes de transport au niveau de 1998.



Le programme sera axé sur la promotion de services à vocation commerciale sur le marché du fret. Il ne concerne ni la recherche et le développement ni les mesures en faveur des infrastructures.

L'objectif final est de contribuer au transfert du transport international de fret par route vers le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire et la navigation intérieure vers le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire et la navigation intérieure. Le programme Marco Polo contribue au financement de trois types de projets :

- Actions de transfert modal qui visent au transfert d'une partie du trafic routier vers d'autres modes de transport, par une aide au démarrage de nouveaux services de fret non routier. Les coûts de création d'un tel service peuvent être cofinancés à hauteur de 30% ;
- Actions à effet catalyseur en faveur de projets novateurs visant à pallier les insuffisances structurelles des marchés. Ce serait par exemple la création d'autoroutes maritimes ou de services internationaux de fret ferroviaire de qualité, gérés au moyen d'un guichet unique. Le montant maximal de l'aide est de 35% ;
- Actions d'apprentissage en commun. L'objectif est de renforcer la coopération et l'échange de savoir-faire entre les opérateurs des marchés de la logistique du fret en vue d'améliorer les performances environnementales du secteur. Les concours financiers communautaire est limité à 30%.

Section 3 : Programme Marco Polo II

La proposition pour un programme Marco Polo renouvelé ne change pas fondamentalement la nature et les procédures du programme. En effet, les trois types d'actions actuelles (transfert modal, effet catalyseur, apprentissage en commun que nous avons étudié précédemment) sont maintenus avec les mêmes conditions de base en matière de financement et d'exigence. Il y a cependant deux nouvelles caractéristiques :

- Une nouvelle couverture géographique plus étendue afin de fournir une meilleure performance au niveau de l'environnement du système de transport dans l'UE, les options intermodales et les alternatives au transport routier doivent être considérées hors de l'UE ;
- Nouveaux types d'actions : le prochain programme Marco Polo doit atteindre une réduction globale du transport international du fret routier en s'appuyant sur le développement des autoroutes de mer et des actions d'évitement de trafic.



Section 4 : Livre blanc de la Commission européenne

La commission Européenne a développé les objectifs de sa politique européenne de transport dans son livre blanc <<La politique européenne à l'horizon 2020, l'heure des choix >>.

Elle propose de nombreuses mesures permettant de rééquilibrer les modes de transport de marchandises et de promouvoir principalement les transports ferroviaires, fluviaux ou encore maritimes afin de pallier la croissance inégale des différents modes de transport. Le souhait de la commission est de parvenir à optimiser le potentiel de chaque transport avec pour finalité la création de réseaux de transport à la fois efficaces et respectueux de l'environnement. Ainsi l'intérêt que représente le transport combiné est d'une part le report du trafic routier sur le rail, les voies d'eau et l'aérien, et d'autre part c'est qu'il est une réponse aux priorités en matière de développement durable. La politique de la commission européenne s'inscrit donc dans une logique qui favorise le transport de fret routier vers d'autres transports dont les réseaux.

Section 5 : Les aides d'Etat

Le contrôle des aides d'état fait partie intégrante de la politique de concurrence et participe au maintien des marchés concurrentiels. La commission européenne est donc garante des marchés concurrentiels. La commission européenne est donc garante du respect de ces dispositions et prohibé toute aide accordée par un état membre à une ou plusieurs entreprises susceptibles d'entraîner une distorsion de concurrence. Cependant en vertu de l'article 73 du traité CE < sont compatibles avec le présent traité les aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports >. Selon la commission, cette vision d'aide recouvre les interventions des états envisagés pour pallier les déficiences structurelles des divers modes de transport en ce qu'elles affectent le développement du transport combiné. Il s'agit des aides dont la finalité est de compenser les charges liées à l'infrastructure de certains transports que ne subissent pas d'autres transport ou encore des aides visant à la suppression des barrières techniques et au développement de la recherche des nouvelles technologies.

Ces aides sont dès lors autorisées sous réserve qu'elles ne soient pas accordées de manière discriminatoire, que leur régime soit transparent et limité dans le temps et que leur montant ne soit pas excessif. Les aides ne seront d'ailleurs validées par la commission qu'à la condition qu'elles présentent des effets bénéfiques notamment dans le cadre de la réalisation d'objectifs d'intérêts commun tels que le développement durable. Ainsi toute aide ayant pour objectif de promouvoir un plus large recours au transport combiné, par des allègements de charges pesant sur les transports ou la suppression de contraintes d'ordre administratif, sera autorisée par la commission. C'est dans ce contexte que la commission européenne, en charge de l'examen des aides états, à nouveau affirmé son engagement concernant le



développement du transport combiné de marchandises à l'occasion de deux décisions concernant des aides d'états. Elle vient en effet d'autoriser une aide d'état tchèque d'un montant de 56 millions d'euros consistant à favoriser le transport combiné à travers l'octroi, aux entreprises combinant le rail et la route, de subventions pour l'achat de certains types de wagons ainsi que d'aides à la construction, etc. Parallèlement, la commission a validé la prolongation aux aides au transport combiné en Autriche pour un montant de 18 millions d'euros.

Par ces décisions, la commission réitère les objectifs de la politique européenne de transport développé dans son livre blanc et montre tout l'intérêt qu'elle y accorde.

Section 6 : Programme Naïades

Pour Jacques Barrot, vice-président de la commission européenne chargée des transports, une meilleure utilisation des voies navigables est un élément clé pour parvenir à une réduction des émissions de gaz carbonique du secteur des transports. C'est pourquoi le programme d'action des émissions <Nades> a été lancé en 2006 : Il prévoit de nombreuses actions et mesures visant à encourager le transport sur les voies de navigation intérieures en Europe. La commission européenne a justement présenté son premier rapport sur l'avancement de la mise en œuvre du programme <Nades>. Le rapport souligne notamment que des progrès ont été réalisés dans le grand nombre de domaines, avec notamment le lancement d'initiative pour améliorer les conditions du marché, moderniser la flotte, rendre la profession plus attrayante et améliorer les infrastructures de voies navigables. Le programme <Nades> va durer jusqu'en 2013. La commission européenne, les états membre et le secteur du transport fluvial doivent le mettre en œuvre. Il comprend des actions dans les domaines du financement et des aides d'état, de l'aménagement des temps de travail, des exigences en matière de qualification professionnelle, de l'examen des entraves administratives et réglementaire, du transfert des compétences pour des technologies innovantes comme les services d'information fluviale, et de l'amélioration des infrastructures. La commission européenne précise que le transport de marchandises par les voies de navigation intérieures est respectueux de l'environnement et peut apporter une contribution notable à la moitié durable en Europe. D'après elle, son potentiel important doit être mieux exploité afin de soulager les axes de circulation saturés d'une partie de leur trafic.



Section 7 : Grenelle de l'environnement

L'un des objectifs, et pas le moindre, un Grenelle de l'environnement est de ramener les émissions des transports à leur niveau de 1990 d'ici 2020. En effet, les émissions de gaz à effet de serre des transports n'ont cessé d'augmenter ces dernières années en 15 ans au niveau de 1990.

Créer un observatoire des transports pour établir une méthode partagée par les différentes parties prenantes et permettant de mesurer finement les émissions des transports.

Ces outils d'évaluation constitueront le cadre nécessaire pour évaluer et piloter des démarches volontaires d'entreprises, d'administrations, de collectivités locales pour réduire leurs émissions. Ils constitueront également le cadre permettant de rendre obligatoire l'affiche des émissions de gaz à effet de serre des prestations de transport :

- ✓ Réaliser un schéma national des nouvelles infrastructures de transport (routes, voies ferrées, aéroports, transport combiné) pour évaluer globalement leur cohérence en leur impact sur l'environnement et l'économie, avant toute nouvelle décision. De la même façon, établir une programmation régionale des infrastructures de transport ;
- ✓ Déclarer d'intérêt général pour la société, au niveau législatif, la promotion et l'utilisation des modes fluviaux, ferroviaires et de cabotage maritime pour le transport de fret. En application de ce principe, le groupe appelle à un plan national de développement du fret non-routier dont l'objectif sera d'amener le fret non routier de 14% aujourd'hui à 25% du fret total, en 15 ans. Ce plan combinera :
 - Des mesures règlementaires, organisationnelles ou financières : réduction progressive et adaptée de la vitesse maximale pour les poids lourds après validation des premières expérimentations, généralisation du péage sans arrêt aux autoroutes, obligation d'affichage des émissions de gaz e effet de serre de chaque prestation de transport, éco-redevance ou taxe kilométrique routière, avec un accompagnement économique adapté pour les entreprises ;
 - Et en programme ambitieux d'investissement sur les points critiques du réseau ferré, fluvial et maritime pour le remettre à niveau, ainsi que de nouveaux investissements : notamment des contournements d'agglomération pour le fret ferroviaire, des autoroutes ferroviaires sur les grands axes et plus largement du transport combiné rail-route, et des autoroutes maritimes ;
- ✓ Affecter une part importante des ressources de la fiscalité environnementale à l'AFITF pour le financement d'infrastructures de transports alternatives à la route et à l'aérien, et aux collectivités territoriales pour le financement des transports collectifs.



Section 8 : Les autoroutes de la mer

Il s'agit d'un système de soutien aux infrastructures majeures d'intérêt commun européen s'appliquant au transport maritime à courte distance sous le nom d'autoroute de la mer.

Les projets engageant deux états membres et des partenaires public-privé doivent viser à réduire la congestion routière et/ ou améliorer la desserte des états et des régions périphériques et insulaires.

Les projets quelques soient les techniques maritimes, sont éligibles à une aide de 20%. Les équipements hors navires et infrastructures sont finançables avec une possible aide au démarrage de deux ans pour les frais d'investissement dument justifiés.

L'appel à proposition est officiel depuis février 2005. Les projets doivent contribuer au transfert modal ou à la cohésion, posséder un aspect quantitatif et être visible sans entrainer de distorsions de concurrence. Les bénéfices d'une telle aide sont les états membres qui désignent les entités chargées de réaliser les projets.

La commission souhaite une simplification des normes administratives et plus largement plus grande transparence des procédures et tarifications portuaires.

En France, le rapport du Sénateur de Richemont a relancé en mars 2003, le dossier du cabotage et proposant sur a base de l'intervention publique de structuration d'une offre de transport maritime de grande envergure sur chacune des façades pour soulager la congestion des passagers montagneux frontaliers. Le rapport de Richemont prône ainsi la création de lignes d'intérêt général. Le projet vise à structurer de manière forte une offre maritime pour engager dès le départ en transfert massif route-mer.

Ainsi encourager un recours accru au transport intermodal du fret Europe permet un meilleur usage de nos ressources. En termes de transport, les mers qui entourent nos côtes sont extrêmes sous-utilisés et divers corridors offrent un potentiel significatif pour transférer le fret du transport terrestre au transport maritime. L'objectif du concept des autoroutes de la mer est d'accéder à une nouvelle dimension pour le transport maritime à courte distance. Ce pas en avant est comparable à l'évolution engendrée par l'introduction des voies ferrées à grande vitesse pour le transport de passager et annonce un mode de fonctionnement résolument différents avec des marchés et des besoins différents. La commission européenne et les états membres planchent sur la création de services de transport qui n'existent pas encore, et requièrent des investissements à long terme dans de nouvelles infrastructures. Ce concept concentrera le trafic sur des corridors de transport international intermodal sélectionnés et encouragés le partenariat et la coopération et la coopération requis pour rendre les chaines internationales basées sur le transport maritime à courte distance encore plus attrayantes. Il devrait



générer des améliorations significatives pour le développement et l'emploi régionaux, grâce à la réduction des encombrements et à l'expansion des activités locales de transport et de logistique.

L'épine dorsale des autoroutes de la mer résiderait dans les services fiables, réguliers et fréquents de transport maritime à courte distance entre certains ports caractérisés par des liaisons intermodales fluides et efficaces, incluant le transport ferroviaire et fluvial.

La mise sur pied des services fréquents et de bonne qualité peut constituer une alternative intéressante au transport routier en termes de coûts et de durée. Mais pour être vraiment compétitif, ils doivent être faciles à utiliser.

Le succès des autoroutes de la route de la mer dépend de la coordination et de la coopération entre les différents acteurs concernés : ports, expéditeurs, transporteurs terrestres, société de logistique et autorité publique. L'engagement des utilisateurs à grande échelle est nécessaire pour permettre aux nouvelles routes d'attirer un trafic suffisant, les rendant économiquement viables et attrayantes pour les clients à long terme.

Section 9 : Loi de relance portuaire

Les réformes des dockers de 1992 ont été un puissant facteur de modernisation dans la manutention portuaire. 90 % des dockers sont aujourd'hui mensualités et sont sous l'autorité des sociétés de manutention.

Cependant, l'organisation du travail de manutention reste éclatée entre les entreprises (dockers) et les services d'outillages des ports autoroutes (grutiers), si bien que les évolutions amorcées avec la réforme de 1992 ne pourront produire tous leurs effets tant que l'ensemble des activités de manutention n'auront pas été intégrées au sein des entreprises, comme c'est le cas dans les grands ports européens. C'est donc l'objet de cette nouvelle loi de relance portuaire : instituer un commandement unique.

Elle doit être conduite rapidement du fait de l'accélération des changements dans l'économie maritime et portuaire mondiale : conteneurisation croissante des marchandises, intégration verticale de toute la chaîne logistique autour des grands armements. L'enjeu d'un vecteur rapide à la compétitives des ports autonomes français est très important en termes d'emploi, dans le domaine notamment de la logistique, en plein développement, associée au transport des marchandises. Les missions des nouveaux ports maritimes sont recentrées sur :

- Des missions d'autorité publique (accès maritime et écluses, réception et accueil des navires, police, sécurité et sûreté) ;
- Le développement, l'aménagement et la gestion du domaine portuaire (grandes infrastructures, affectation des terminaux, valorisation des terrains);



- Le développement et la promotion de la place portuaire et des interfaces mer/ terre et port/ terre, le port autonome devant être un acteur du transfert modal ;
- La définition par le port autonome d'un cadre général de régulation des activités portuaires.

Ainsi le grand port maritime devra développer des liaisons pour permettre le transfert modal, et il aura tout intérêt à le faire pour encourager les futurs armateurs à desservir dans son port. En effet, aujourd'hui, c'est l'armateur qui décide desservir ou non un port, et cela en fonction de plusieurs éléments comme :

- L'intérêt économique de l'escale, c'est-à-dire le tonnage ou le nombre de conteneurs susceptibles d'être embarqués et débarqués, pouvant justifier l'arrêt dans un port, voire le document par rapport à une route directe, moins coûteuse. De ce point de vue, les quantités nautiques de l'hinterland des grands ports français ouverts sur les marches de l'Europe continentale, sont tout à fait favorables à l'escale des grands armateurs ;
- La productivité et la fiabilité du port. L'armateur exige aujourd'hui que compte tenu du coût d'immobilisation d'un navire, celui-ci fait faire escale pendant le temps plus court possible et reparte à l'heure, de manière à assurer, sans coût supplémentaire, les escales prévues sur les lignes régulières ;
- La qualité et la fluidité de la desserte terrestre (ferroviaire, fluviale ou routière) qui permet de libérer les terminaux et d'acheminer rapidement la marchandise vers les lieux de consommation.

Avec le développement, des conteneurs, les armements ont été conduits, pour mieux maîtriser la chaîne de transport et l'interface mer/terre à se positionner dans les métiers de la chaîne de transport et l'interface mer/ terre, à se positionner dans les métiers amont, en créant des filiales de manutention portuaire et de transport terrestre ou fluvial. Tout cela conduit au développement du transport multimodal.

Le transport multimodal semble donc être la solution à un certain nombre de problèmes comme l'engorgement des routiers, la pollution. Et pourtant il n'y a pas encore fait preuve d'un régime juridique unique pour l'ensemble du transport multimodal. Ce ci crée des difficultés dans la réalisation d'un tel transport notamment en cas de dommage ou de faute du transporteur, on se demande quel régime de responsabilité on lui appliquera, sur quel texte on devra se fonder ? Autant de questions qui méritent réflexion et qui se résoudra au cas par cas.

Malgré ce manque de coordination entre les différents modes de transport, cela n'empêche pas une consécration de plus en plus importante du transport multimodal.

Tout débute par la mise en place du marché unique des marchandises au sein de l'EU impliquant une multiplication des transports de fret entre les états membres et au-delà de leurs frontières. Une action au niveau de l'union européenne apparaît nécessaire et revêt une importance particulière étant donné que c'est sur les trajets les longs que le transport intermodal est le plus efficace par rapport au fret routier. Compte tenu de cette situation, la commission européenne a pris diverses initiatives et en prévoit plusieurs autres afin d'encourager et de promouvoir le développement des services intermodaux et de la logistique de transport y afférente.

La lutte contre l'aggravation des encombrements routiers en Europe et l'accroissement des colis et des dommages environnementaux qu'elle suscite requiert un changement d'attitude ainsi que des systèmes de logistique et de transport résolument plus modernes. Une analyse systématique des transports démontrera, que dans de nombreux cas, les options intermodales se traduisent par des solutions fiables, moins chères, et plus efficaces pour le transport du fret en Europe. Les systèmes intermodaux sont en outre plus durables.

L'attraction de plus gros volumes de trafics, avec notamment la création du conteneur de 45 pieds encourage le recours au transport multimodal et exige néanmoins un changement dans notre façon de penser et dans son application pratique. C'est surtout la coopération entre les parties concernées qui joue un rôle essentiel. Tous les acteurs impliqués dans la programmation du changement vers le transport intermodal verront leur image considérablement améliorée par une meilleure durabilité et une plus grande compétitivité qui seront particulièrement appréciées les fournisseurs, les clients et le grand public.