

Université Hassan II
Faculté des sciences
Juridiques, économiques
Et sociales, Casablanca

Le transport international terrestre des marchandises.



Plan :

Introduction

Première partie : Le transport routier international des marchandises.

Section introductive : Présentation et historique du transport routier international.

Section 1 : L'encadrement juridique.

Section 2 : Règles et techniques du transport routier.

Section 3 : Réalisation du transport routier.

Section 4 : Tarification.

Section 5 : Responsabilité du transporteur.

Section 6 : Quelques conseils.

Deuxième partie : Le transport ferroviaire international des marchandises.

Section introductive : Présentation et historique du transport ferroviaire international.

Section 1 : L'encadrement juridique.

Section 2 : Règles et techniques du transport ferroviaire.

Section 3 : Modalités.

Section 4 : Tarification.

Section 5 : Responsabilité du chemin de fer.

Section 6 : Quelques conseils.

Troisième partie : Ferroutage.

Conclusion

Introduction :

Avec la mondialisation, les échanges commerciaux internationaux s'intensifient. Facteur de progrès et de développement économique, l'activité de transport est en constante évolution et à tendance à se complexifier à mesure que les délais de livraison raccourcissent.

En reliant producteurs consommateurs, l'industrie des transports joue un rôle essentiel dans l'activité économique des pays.

Le transport international de marchandise est, en fait, un système logistique bien rodé, constitué de nombreux intermédiaires, répondant à de très nombreuses contraintes et règles, mettant en œuvre plusieurs intervenants et d'énorme moyens.

La répartition du trafic marchandises entre modes de transport est la suivante : routier 46% ; maritime 42% ; ferroviaires 8% ; voies navigables 4% ; fret expresse aérien 3%.

Première partie : Le transport routier international des marchandises.

Section introductive : Présentation et historique du transport routier international.

La route moderne apparaît avec les besoins mais aussi les moyens, elle reste longtemps limitée aux pays industriels. Avec la révolution industrielle, les nouveaux réseaux de

transport ont bouleversé les rapports des puissances économiques voir stratégiques et politiques. Sur le plan technique, la route moderne est apparue en 2 temps :

_ **Pierre Marie Jérôme Trésaguet** est un ingénieur français réputé avoir appliqué la première approche scientifique dans la construction des routes vers 1760, qui a donc préconisé l'empierrement des routes.

_ **Mac Adam** qui met au point la chaussée souple (vers 1820).

La route construite selon ces 2 procédés est entretenue et constitue un réseau dense.

Le transport routier de marchandises est un élément incontournable de toute chaîne logistique du fait de ses qualités propres :

- La gamme de plus en plus étendue des services offerts par les transporteurs routiers et leurs réseaux d'agence et de correspondants « groupage, frais express, développement du cabotage routier ».
- Sa souplesse d'adaptation, notamment en matière de transport « porte à porte » et de « transport combiné ».
- Sa rapidité « infrastructure routière et procédures douanières ».

Ces avantages ont permis à ce mode de transport d'enregistrer une progression de près de 40% en cinq ans. Alors que la satisfaction de nos besoins nécessite le transport de 33 tonnes par habitant et par an, le transport routier y contribue pour 29 tonnes.

C'est ainsi que la route achemine 99% des tonnages consommés par les ménages en produits frais, en habillement et en médicaments. Elle évacue 80% des déchets qu'ils soient ménagers ou d'origine industrielle ou agricole.

Section 1 : L'encadrement juridique et les textes réglementaires.

I- la convention de Genève CMR (Convention de transport international de Marchandises par Route) :

1- Présentation :

Les rapports contractuels entre le transporteur international et l'ayant droit de la marchandise sont régis par La convention de Genève dite convention de transport international de marchandises par route « CMR », signée le 19 Mai 1956, et entrée en application le 2 Juillet 1961, est actuellement en vigueur dans 24 pays, (toute l'Europe occidentale, sauf l'Irlande, et tous les pays de l'Est).

2- Champ d'application :

La présente Convention s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat, sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant. Il en est ainsi quels que soient le domicile et la nationalité des parties.

La présente Convention ne s'applique pas :

- a) aux transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales,
- b) aux transports funéraires,
- c) aux transports de déménagement.

II- La lettre de voiture CMR :

Le contrat de transport est constaté par une lettre de voiture. L'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat de transport qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.

La lettre de voiture est établie en trois exemplaires originaux signés par l'expéditeur et par le transporteur, ces signatures pouvant être imprimées ou remplacées par les timbres de l'expéditeur et du transporteur si la législation du pays où la lettre de voiture est établie le permet. Le premier exemplaire est remis à l'expéditeur, le deuxième accompagne la marchandise et le troisième est retenu par le transporteur.

1. - La lettre de voiture doit contenir les indications suivantes :

- a) le lieu et la date de son établissement ;
- b) le nom et l'adresse de l'expéditeur ;
- c) le nom et l'adresse du transporteur ;
- d) le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison ;
- e) le nom et l'adresse du destinataire ;
- f) la dénomination courante de la nature de la marchandise et le mode d'emballage, et, pour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement reconnue ;
- g) le nombre des colis, leurs marques particulières et leurs numéros ;
- h) le poids brut ou la quantité autrement exprimée de la marchandise ;
- i) les frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison) ;
- j) les instructions requises pour les formalités de douane et autres ;
- k) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, au régime établi par la présente Convention.

2. - Le cas échéant, la lettre de voiture doit contenir, en outre, les indications suivantes :

- a) l'interdiction de transbordement ;
- b) les frais que l'expéditeur prend à sa charge ;
- c) le montant du remboursement à percevoir lors de la livraison de la marchandise ;
- d) la valeur déclarée de la marchandise et la somme représentant l'intérêt spécial à la livraison,
- e) les instructions de l'expéditeur au transporteur en ce qui concerne l'assurance de la marchandise ;
- f) le délai convenu dans lequel le transport doit être effectué ;
- g) la liste des documents remis au transporteur.

III- Le régime douanier TIR (Transit International Routier) :

1- Champ d'application :

La présente convention vise les transports de marchandises effectués sans rupture de charge, à travers une ou plusieurs frontières, d'un bureau de douane de départ d'une partie contractante à un bureau de douane de destination d'une autre partie contractante, ou de la même partie contractante, dans des véhicules routiers, des ensembles de véhicules ou dans des conteneurs à

condition qu'une partie du trajet entre le début de l'opération TIR et son achèvement se fasse par route.

2- Les conditions du régime TIR :

Quatre conditions doivent être remplies pour qu'un transport puisse être effectué sous ce régime :

- a) Les véhicules (ou conteneurs) destinés à être utilisés pour des transports sous régime TIR doivent être construits de manière que l'on puisse avoir accès à l'intérieur des compartiments-marchandises, une fois que ces derniers ont été cachetés par la douane
- b) Les véhicules TIR doivent être préalablement agréés par une commission TIR. Le certificat d'agrément a une validité de 2ans.
- c) Le transport doit être réalisé sous le couvert d'un document dénommé « carnet TIR », valable pour l'ensemble du voyage et délivré par une association accréditée (Automobiles clubs régionaux, Association française des transporteurs internationaux).
- d) Les véhicules doivent être cachetés, sauf lorsqu'ils transportent des marchandises pondéreuses ou volumineuses.

3- Le carnet TIR :

Ce carnet est le titre de transit sous couvert duquel s'effectue le transport international des marchandises par la route.

Un carnet TIR n'est valable que pour un seul voyage. Il est cautionné à ce qui concerne les droits et taxes.

Ce carnet comporte :

- a) Des volets de prise en charge (feuillet impairs)
- b) Des volets de décharge (feuillet pairs)

dont le nombre doit correspondre au nombre de points de chargement, de déchargement et de pays desservis.

Chaque feuillet comporte un manifeste sur lequel sont mentionnés le nombre, la nature, les marque et numéros des colis, la désignation, les quantités, le poids brut, le pays de départ et de celui de destination.

Section 2 : Règles et techniques du transport routier.

I- Les véhicules :

Le transport routier de marchandises est un mode de transport irremplaçable qui doit son succès à sa souplesse d'adaptation, notamment en matière de transport porte à porte et de transport combiné. Cette dynamique est assurée par un arsenal d'engins.

1- Les véhicules isolés :



Les véhicules isolés sont appelés aussi les véhicules porteurs ou bien les camions. Ils possèdent sur le même châssis la cabine et une caisse ou un plateau pour transporter les marchandises. Ils se déclinent en de multiples modèles en fonction du type de biens transportés. Ces volumes peuvent être des plateaux, des citernes, des bennes, des caisses souples (savoyardes), des caisses rigides (fourgons), etc. Ces dernières peuvent être amovibles.

2- Les véhicules articulés :



Un véhicule articulé est composé d'un tracteur routier et une semi-remorque.



Les tracteurs sont la partie motrice comprenant la cabine et un châssis auxquels on attelle une semi-remorque chargée des marchandises. Ils peuvent avoir au total 3 essieux, 4 essieux ou 5 essieux.

Les semi-remorques sont des véhicules sans moteurs qui portent des roues uniquement sur la partie arrière. La partie antérieure est sans roues et s'adapte au dispositif de traction présent sur les véhicules porteurs ou les tracteurs routiers. Le volume d'une semi-remorque est de 30 à 70 m³. La masse chargeable varie de 15 à 40 tonnes.

3- les trains routiers :



Comme son nom l'indique, un **Train routier** comporte un [véhicule](#) tracteur suivi de véhicules remorqués et se déplaçant sur le sol sans l'aide de rails, et pouvant transporter des charges très importantes.

II- Les types de camions :

1- Camion citerne :



C'est un porteur équipé d'une cuve permettant de transporter des produits liquides, des gaz ou des pulvérulents, pour l'industrie chimique, alimentaire, etc. Il existe un très grand nombre de types de citernes en fonction de l'utilisation et des produits à transporter : Citerne à eau, à gaz, à fioul et hydrocarbures, citerne à gaz propane, citerne à lisier, à béton...

2- Camion benne :



Le camion benne fait partie de la grande famille des Porteurs, c'est un véhicule destiné à transporter des marchandises de type : sable, roche, poudre, terre...

Il peut être de plusieurs configurations possible suivant son domaine dévolution et sa capacité maximum en charge : 4x2, 4x4, 6x2, 6x4...

Un camion benne peut être équipé d'une simple benne (arrière), bi benne ou tri benne (arrière, latérale droite et latérale gauche) avec ou sans grue. Cette dernière est fixée sur le châssis en porte à faux arrière ou derrière la cabine.

3- Le camion frigo / camion isotherme :



Pour le transport de produits frais et surgelés !

Le camion frigo est un porteur équipé d'une caisse isotherme et d'un groupe électrogène pour produire du froid et ainsi pouvoir transporter sur de longues distances des marchandises périssables (fruits, légumes, salaisons, viandes...), des produits chimiques, ou autres matériaux sensibles à la variation de température ou nécessitant des températures constantes.

Les températures de ces camions frigorifiques peuvent être maintenues selon des impératifs de conservation requis pour chaque produit : de - 25° à + de 25°.

4- Le camion Ampli roll :



Ce type de porteur est équipé d'une caisse amovible. Un système Ampli roll est un système de carrosserie industrielle amovible.

On parle d'**ampli ROLL** ou **MULTIBENNES**. L'ampli roll est un système de bras articulé qui permet d'équiper le porteur de différentes carrosseries en fonction des besoins.

5- Le camion Plateau :



C'est un porteur destiné à des produits volumineux et/ou de grandes longueurs (automobile; produits métallurgiques tels que les rails, cuves, poutrelles, etc.). Des ridelles autour des porteurs permettent de mieux maintenir les chargements.

6- Le camion porte char :



Le camion porte char est adapté pour les convois exceptionnels dont les dimensions et les poids sont presque illimités.

III. Réglementation poids et dimensions des véhicule routiers

Le progrès technique et l'amélioration de la sécurité des véhicules permettent aujourd'hui de rechercher les gains de productivité par l'utilisation d'engins pouvant transporter des charges de plus en plus importantes.

Mais cette évolution est freinée par les réglementations nationales dans le domaine des dimensions maximales autorisées ou du poids total autorisé en charge (PTAC).

On trouve ci-dessous un tableau reprenant, à titre d'exemple, les poids et dimensions des véhicules dans quelques pays européens.

	France	Allemagne	Belgique	Suisse	Italie	CEI*
Longueur maximale						
Véhicule isolé	11m	12m	11m	10 ou 12m	12m	12m
Véhicule articulé	15.5m	15m	15.5m	16m	15.5m	20m
Train routier	18.35m	18.35m	18.35m	18m	18.35m	24m
Largeur maximale	2.5 ou 2.55m	2.5m	2.6m	2.5m	2.5m	2.5m
Hauteur maximale	Aucune	4m	4m	4m	4m	3.8m
PTAC						
Véhicule isolé :						
- 2 essieux	19 t	16 t	19 t	16 t	18 t	16 t
- 3 essieux	26 t	22 t	26 t	19 t	24 t	24 t
Véhicule articulé :						
- 3 essieux	32 t	29 t	29 t	28 t	30 t	24 t
- 4 essieux	38 t	39 t	39 t	28 t	40 t	33 t
- 5 essieux	40 t	44 t	44 t	28 t	44 t	40 t
Train routier	40 t	44 t	44 t	28 t	44 t	33 t
Charge maxi						
Par essieux						
- simple	13 t	10 t	13 t	10 t	12 t	10 t
- double	21 t	20 t	20 t	18 t	19 t	18 t

* communauté des Etats indépendants

Section 3 : Réalisation du transport routier.

I- La préparation de la marchandise :

Comme dans tous les autres modes de transport, les marchandises destinées à être transportées par voie terrestre doivent être conditionnées, emballées et étiquetées selon les usages du commerce.

Le conditionnement (emballage commercial de présentation) et l'emballage proprement (colis, palettes, conteneurs) incombent toujours à l'expéditeur.

Le transporteur, quant à lui, n'est responsable que de l'arrimage des colis palettes et conteneurs. Il peut faire des réserves sur le document de transport ou même refuser de transporter une marchandise si l'emballage est jugé insuffisant.

Tout colis doit être muni d'une étiquette fixée solidement et comportant les adresses complètes, en caractères indélébiles et lisibles, des expéditeurs et destinataires.

II- Le chargement :

Les textes n'indiquant :

- ni à qui incombe les opérations de chargement et d'arrimage (distribution) ;
- ni qui est responsable des dommages causés pendant les opérations de chargement.

Le chargement peut être réalisé soit sous la responsabilité de l'expéditeur, soit sous celle du transporteur, selon la convention des parties.

En principe, pour les envois de 3 tonnes et plus, les opérations de chargement incombent à l'expéditeur. Pour les envois de moins de 3 tonnes, elles incombent au transporteur.

Le chargement est un acte matériel qui précède l'acte juridique de prise en charge.

III- La prise en charge :

Le transporteur est tenu de vérifier l'identification et le nombre de colis, informations obligatoirement inscrites sur la lettre de voiture.

Si les dispositions de contrôle risquent de retarder le déroulement des opérations ou si le transporteur constate des défauts apparentes, il doit faire des réserves, sans lesquelles sa responsabilité est engagée.

Le transporteur n'est pas tenu de vérifier le poids (ou le nombre de litres pour des produits liquides) sauf sur demande de l'expéditeur et contre rémunération pour frais de vérification.

La prise en considération des réserves est plus nette lorsqu'elles ont été acceptées par l'expéditeur.

IV- Le transport :

1- L'itinéraire :

Le transporteur a, en principe, le choix de l'itinéraire. En cas de transport de produits sensibles, l'expéditeur peut fixer des heures ou des trajets bien définis pour préserver l'intégrité des produits transportés.

2- L'empêchement au transport :

En cas d'empêchement au transport et quelle qu'en soit la raison, le transporteur doit aussitôt demander des instructions à la personne qui a le droit de disposer de la marchandise : expéditeur ou destinataire si ce droit lui a été transféré par une mention écrite sur la lettre de voiture.

Il doit également prendre toutes les mesures afin de préserver la marchandise.

Les frais engagés par le transporteur lui seront remboursés.

Sans instruction, le transporteur peut faire débarquer la marchandise, la faire expertiser et procéder à la vente :

- si les marchandises sont périssables à court terme ;

- si les frais de garde sont sans commune mesure avec la valeur des marchandises débarquées.

La procédure de vente est celle fixée par la loi ou répondant aux usages du pays du lieu de débarquement.

Le produit de la vente moins les frais engagés revient à l'ayant droit.

D'une façon générale, même sans empêchement au transport, l'ayant droit peut en permanence donner des instructions au transporteur pour modifier le trajet (changer le lieu de livraison, donner le nom d'un autre destinataire), possibilité surtout appropriée aux longs parcours internationaux.

Le transporteur n'exécutera les nouvelles instructions que :

- si elles ont été portées sur la lettre de voiture, ce qui en confirme la régularité ;
- si les nouvelles instructions ne conduisent pas à diviser l'envoi, à imposer un long déroutement ou une rupture de charge.

3- Les pertes et avaries :

Il y a supposition de perte totale lorsque la marchandise n'est pas livrée à son destinataire :

- dans les 30 jours après l'expiration du délai initial prévu.
- dans les 60 jours après la prise en charge du transporteur, lorsqu'aucun délai n'avait été prévu.

Pour les pertes partielles ou avaries, une distinction est faite entre celles apparentes et celles non apparentes.

4- la livraison :

Après le déchargement de la marchandise, le destinataire a le droit de vérifier l'état de la marchandise qui lui est livrée et de s'assurer du respect des règles administratives et douanières propres à son pays.

Il peut contester immédiatement l'état apparent de la marchandise en formulant des réserves au transporteur. Ces réserves doivent être « motivées », ce qui est exigé par de nombreuses juridictions.

Pour ce qui concerne les dégâts non apparents, les réserves doivent être faites dans les sept jours après la livraison, jours fériés exclus.

Lorsqu'un de ces empêchements est constaté :

- la marchandise ne peut être remise au destinataire ;
- le véhicule est immobilisé chez le destinataire au-delà de vingt quatre heures.

Le transporteur doit établir un « avis de souffrance » qu'il adresse à l'expéditeur.

En attendant les instructions du donneur ordre, il peut débarquer la marchandise, la confier à un entrepôt public et en faire assurer la garde.

Les frais engagés sont à la charge du donneur d'ordre.

5- Le paiement :

Le destinataire de la marchandise est tenu de payer les montants figurant sur la lettre de voiture.

En cas de contestation du destinataire, le transporteur peut exiger la fourniture d'une caution avant de remettre la marchandise.

Le paiement du prix du transport fait l'objet de procédures différentes selon que l'expédition est faite en port payé (par l'expéditeur ou le commissionnaire) ou en port dû au comptant ou en différé (par le destinataire).

a- Le port payé :

Cette formule donne toute sécurité au transporteur puisque le prix de son travail a déjà été payé à l'enlèvement. Elle est exigée lorsque le transport concerne des lots groupés effectués pour un seul expéditeur.

b- Le port dû :

Le montant du prix du transport doit être acquitté à la livraison par le destinataire. La mention port dû doit figurer sur le document de transport. L'expéditeur reste redevable de toute somme non réglée par le destinataire.

Le transporteur peut avoir pour mission de ne livrer la marchandise que contre paiement de son prix. Il s'agit alors d'une « livraison contre remboursement ».

Section 4 : Tarification.

La règle générale en matière de tarification des transports internationaux de marchandises par route est celle de la liberté des tarifs.

- La formation du prix d'un transport peut résulter :
 - ❖ D'un tarif public.
 - ❖ D'un tarif annexé à un contrat cadre entre un transporteur et un affréteur.
 - ❖ D'un tarif proposé par un transporteur à ses clients pour des prestations déterminées.
 - ❖ D'un prix conclu au voyage après négociation.

La convention CMR n'a pas évoqué les tarifs, et la tarification routière de référence ne s'applique qu'aux transports intérieurs. Les frets sont donc librement négociables à l'international.

I- La libre négociation :

La concurrence est sévère dans le domaine du transport routier et, pour les groupages et surtout pour les envois complets, les frets sur une relation donnée varient de façon très importante d'un transporteur ou transitaire à l'autre.

Ceci peut s'expliquer :

- par la difficulté qu'il ya a déterminé le coût exact d'un transport ;
- par les contraintes de régularité du service qui incitent les intervenants a « casser les prix » pour ne pas faire voyager des camions a moitié vides ;
- par le raisonnement au coût marginal des transporteurs à la recherche de frets de retour, etc.

Pour le groupage cependant, des tarifs sont souvent proposés par les commissionnaires de transport.

Ils sont en général établis par zone de destination, pour des expéditions de porte à porte.

Ils sont le plus souvent indépendants de la nature des marchandises, le volume étant fréquemment pris en compte sur la base d'une équivalence $1T = 3m^3$. Il en résulte que le poids minimum par tonne à prendre en compte ne peut pas être inférieur à 330 kg (1 divisé par 3).

Ils ne comportent pas toujours de tranches de poids...mais sont toujours négociables !

II- Les services annexes :

Pour éviter la concurrence suicidaire par les prix, les transitaires routiers mettent le plus souvent l'accent sur le service rendu : rapidité d'enlèvement, garantie de délai, prix intégrant toutes les prestations annexes (administration, dédouanement, dégroupage, assurance, etc.).

En outre, les grands transitaires transporteurs routiers ont proposé des services de plateforme de distribution, qui consistent à décharger les fabricants de la gestion de leur stock de produits finis. En conséquence le service vendu aux fabricants consiste en une chaîne logistique complète.

Section 5 : Les responsabilités.

La convention CMR fait peser une présomption de responsabilité sur le transporteur.

I- Chargement et prise en charge :

La prise en charge des marchandises par le transporteur s'effectue par la signature de la lettre de transport, cependant la convention l'oblige à un certain nombre de vérifications préalables :

- Vérification du nombre, des marques, des numéros des colis ;
- Vérification de l'état apparent de la marchandise et des emballages ;

II- Réserves :

Pour que les réserves du transporteur soient valables, elles doivent être motivées en excluant les formules trop générales et être aussi explicitement acceptées par le chargeur.

Les réserves n'ont pas pour effet de renverser la charge de la preuve, mais d'établir les faits (emballages détériorés, l'insuffisance des marques et numéros de colis par exemple). Pour s'exonérer de sa responsabilité, le transporteur devra encore prouver que les dommages subis sont directement liés à cet état des emballages ou à l'insuffisance des colis.

III- Causes d'exonération :

La présomption de responsabilité pesant sur le transporteur en cas de perte, d'avarie ou de retard est limitée par un certain nombre de causes d'exonération. La convention CMR distingue deux types :

- Causes générales : exonèrent le transporteur s'il peut prouver que le dommage en résulte directement d'une faute de l'ayant droit, d'un ordre de celui-ci qui ne résulte pas d'une faute de transporteur, d'un vice propre de la marchandise ou de circonstances qu'il ne peut éviter comme celles résultant d'une force majeure ;
- Causes particulières : exonèrent le transporteur s'il peut prouver que le dommage a pu en résulter d'un emploi de véhicules ouverts non bâchés, de l'absence ou défectuosité d'emballages, d'un chargement et déchargement par expéditeur ou destinataire, de la nature de la marchandise, de l'insuffisance du marquage et d'un transport d'animaux vivants.

IV- Constat d'avaries :

En cas de perte ou d'avarie, l'ayant droit à la marchandise ou son mandataire est tenu à prendre des mesures qui visent à maintenir ses droits contre le transporteur. Trois cas peuvent se présenter :

- dommages apparents : il s'agit d'opter pour constat contradictoire ou réserves à la livraison.
- dommages non apparents : ils sont à souligner des réserves écrites dans les sept jours de la livraison.
- retard : les réserves doivent avoir lieu dans les 21 jours de la mise à disposition.

Si les formalités susmentionnées ne sont pas accomplies, la charge de la preuve va être renversée. En cas de retard, le recours futur est impossible.

Les pertes, avaries et retard peuvent faire l'objet des indemnités.

V- L'indemnisation :

En cas de pertes ou avaries, l'indemnisation du préjudice matériel, à l'exclusion de tous dommages-intérêts, est calculé sur la base de la valeur de la marchandise au lieu et à la date de prise en charge (valeur « départ » + frais de douane + frais de transport). Cette valeur est déterminée par référence au cours de la bourse ou à défaut d'après le prix du marché ou à défaut d'après la valeur usuelle des mêmes marchandises de même nature et qualité.

Le plafond de cette indemnité est cependant fixé à 8,33 unités de compte par kilogramme du poids brut manquant, converties en monnaie de l'Etat dont relève le tribunal sauf déclaration d'une valeur supérieure dans la lettre de voiture contre paiement d'un supplément de prix convenu.

Le retard apporté à la livraison de marchandises tout comme la perte ou l'avarie de marchandise est susceptible de causer de graves préjudices à l'ayant droit. Cependant, le retard fait l'objet de dispositions spécifiques qui traduisent des montants de réparation moindre que ceux liés aux pertes et avaries de marchandises. Mais, si le retard est admis et a entraîné des avaries de la marchandise, par exemple dans le cas de produits périssable, l'indemnité est calculée en fonction du préjudice subi, mais elle est limitée au prix du transport.

Section 6 : Quelques conseils.

- Décrire les marchandises avec précision pour qu'elles soient inscrites dans la catégorie exacte et pour que le tarif approprié soit facturé.
- Essayer de grouper ses expéditions par région.
- S'informer des remises et rabais offerts par les différents transporteurs.
- Avant de choisir un transporteur, comparer les coûts proposés par :
 - Le transport routier porte-à-porte.
 - Le groupage offert par un transitaire.
 - Les courtiers en transport.

Deuxième partie : Le transport ferroviaire international des marchandises.

Section introductive : Présentation et historique du transport ferroviaire international.

Les transports ont joué un rôle fondamental dans le cadre de l'industrialisation des économies occidentales au XIX^{ème} siècle. Plus précisément ce sont les chemins de fer qui ont constitué un support technique important à la seconde Révolution industrielle, ils acceptèrent le développement des échanges entre différentes régions en contribuant à l'enrichissement des nations. Le développement d'un pays est lié à son système de transport.

Le transport ferroviaire vient en deuxième position des modes dominants dans le secteur des transports terrestre. Sur certaines régions desservies par les deux modes routier et ferroviaire, on note une nette concurrence avec un avantage du ferroviaire pour les transports de masse et celui du routier pour des envoies légers et fréquentes sur de courtes distances.

Le transport ferroviaire s'effectue sur des voies ferrées, et comprend, par conséquent, le [train](#), le [métro](#) et le [tramway](#). C'est le seul moyen de transport (avec certains navires à propulsion nucléaire) qui utilise à ce jour, l'[électricité](#) massivement, comme source d'[énergie](#). Il présente par conséquent de nombreux avantages, sur les autres modes de transport :

1. Le transport par voies ferrées est souvent plus rapide que par la route (système de guidage et absence d'obstacles).
2. Il est relativement peu coûteux, car la puissance développée par des moteurs électriques relativement légers permet le transport de charges importantes.
3. Il est non polluant, et peut-être bientôt encore plus si l'énergie est produite par les systèmes géothermique, éoliens, marée-moteurs ou solaires.
4. Il garantit aux états leur indépendance énergétique à long terme, si le pays n'utilise pas d'hydrocarbures pour la production (pétrole) de gaz ou de charbon pour la produire, et qu'il en détient pas.

Section 1 : L'encadrement juridique.

I- la convention de Berne CIM (Convention internationale sur le transport des marchandises) :

La convention internationale sur le transport des marchandises, dite CIM, a été signée le 14 octobre 1890 à Berne. C'est la plus ancienne des conventions internationales de transport. La CIM est soumise à des révisions périodiques. La dernière révision entrée en vigueur le 1^{er} Mai 1985 a abouti à la création d'une nouvelle convention dite COTIF (convention relative aux transports internationaux ferroviaires).

Ainsi que la version révisée de la « COTIF » du 3 juin 1999 a entré en vigueur au mi 2006. La révision avait pour but d'ajuster le droit international du transport ferroviaire à la libéralisation du secteur des chemins de fer. Elle s'applique dans quarante deux Etats de l'Europe, du Maghreb et du Proche Orient.

Les règles de cette convention de berne ont pour but de convaincre de l'utilité d'une organisation internationale qui va permettre l'adaptation des dispositions du droit des transports aux besoins économiques et techniques

La C.O.T.I.F. a défini des règles uniformes concernant le contrat de transport ferroviaire, dite RU-CUM ; des annexes qui traitent des marchandises dangereuses (R.I.D.), des wagons de particuliers (RIP), des conteneurs(RICO), des colis express (RIEX).

Cette convention a été adoptée par 34 pays, à savoir :

- Toute l'Europe occidentale ;
- Les pays de l'Europe centrale et orientale ;
- Quelques pays du Moyen-Orient : Turquie, Syrie, Liban, Irak ;
- La Tunisie, l'Algérie et la Maroc ;

Cependant, la C.I.M n'est pas appliquée à la quasi-totalité des transports internationaux de marchandises, certaines sont admises par la C.I.M sous conditions comme y'en a d'autres qui sont exclues d'autorités.

II- La lettre de voiture CIM :

C'est le document de base de transport ferroviaire, elle a un caractère obligatoire et fait preuve de la conclusion et du contenu du contrat de transport.

Elle est remplie partiellement par l'expéditeur ou son mandataire, qui sont responsables des mentions portées, et complétée ensuite par le chemin de fer qui conserve l'original. Un duplicata est remis à l'expéditeur. Elle contient des mentions obligatoires et éventuellement des mentions facultatives.

Généralement la lettre de voiture est signée et approuvée par deux parties : d'une part le transporteur et d'autre part l'usager du moyen de transport. Cela dit, il arrive que pour aller d'un point de départ à un point d'arrivée un usager emprunte plusieurs moyens de transport appartenant à différents transporteurs avec un unique contrat de transport. La lettre de voiture détaille ainsi les obligations et responsabilités de chacune des parties. Dans les cas de transport de marchandises ou fret, la lettre de voiture comporte obligatoirement les informations suivantes :

- ❖ Le lieu et la date de son établissement.
- ❖ Le nom et l'adresse de l'expéditeur.
- ❖ Le nom et l'adresse du transporteur.
- ❖ Le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise.
- ❖ Le lieu de la livraison.
- ❖ Le nom et l'adresse du destinataire.
- ❖ La dénomination de la nature de la marchandise et de l'emballage.
- ❖ Le nombre de colis en cas d'envois de détail.
- ❖ Le numéro du wagon en cas de transport par wagon complets.
- ❖ La masse brute de la marchandise ou la quantité de la marchandise exprimée sous d'autres formes.
- ❖ Les frais afférents au transport (prix de transport, droits et douanes et autres frais).

Section 2 : Règles et techniques du transport ferroviaire.

I- Rails :

Les **rails** (également appelés **lisses** en français québécois) sont de longues barres d'acier profilées, qui mises bout à bout servent à former un chemin de fer. Les rails servent à la fois

de guide et de support de roulement pour les véhicules. Étant conducteurs des courants électriques, ils sont souvent utilisés pour la transmission de signaux (circuits de voie) et pour le retour des courants de traction et des auxiliaires du train (ligne train pour le chauffage et la climatisation sur les rames tractées). Généralement, une voie ferrée est constituée de deux files de rails posées en parallèle sur des traverses. Un système de transport fondé sur l'utilisation d'un seul rail est un monorail. Un rail peut servir aussi à l'alimentation électrique (alimentation par troisième rail).

II- Les wagons :

Dans le jargon ferroviaire, on distingue habituellement deux grands types de véhicules remorqués. On parle de wagons pour les marchandises et de voitures pour les voyageurs.

Il existe 3 types de wagons :

1- Les wagons des compagnies :

Il existe une cinquantaine de modèles adaptés aux produits à transporter. Ils peuvent supporter de 5 à 60 tonnes de marchandises.

Ces wagons, gérés dans le cadre du Pool européen des wagons, peuvent être, pour les expéditions par wagons complets :

- soit fournis au voyage ;
- soit fournis dans le cadre d'un contrat à temps (MIDEX) ;
- soit loués.

2- Les wagons spéciaux :

Ils appartiennent à des sociétés, souvent filiales des compagnies ferroviaires, pratiquant les transports spéciaux : transports frigorifiques, transports de remorques routières, transports de conteneurs, etc.

Ils feront, dans les mêmes conditions que ci-dessus, l'objet d'une demande auprès de la société intéressée ;

3- les wagons de particuliers :

Ils appartiennent :

- soit a des entreprises industrielles ou commerciales les utilisant pour leurs propres marchandises,
- soit a des sociétés qui les achètent pour les louer.

Les wagons de particuliers font l'objet, en trafic international, d'un règlement spécial(RIP).

III- Exemples de wagons :

1- Le wagon couvert :



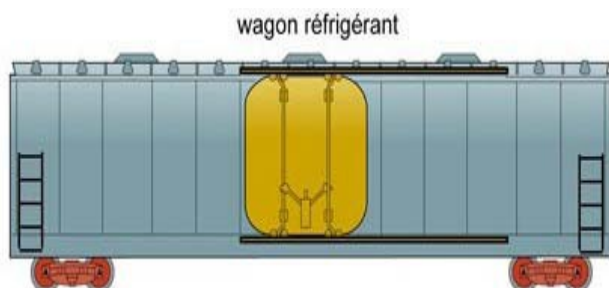
Wagon caractérisé par l'étanchéité de sa construction (parois sur toute la hauteur et toit) et par la sécurité du transport (wagon pouvant être fermé au cadenas ou plombé). Dans les wagons couverts sont inclus les wagons à toit ouvrant et les wagons isothermes, réfrigérants ou frigorifiques.

2- Le wagon plat :



Wagon sans toit, sans bords latéraux ou muni de hausses ayant 60 centimètres au maximum, ou wagon à traverses pivotantes. Ces wagons peuvent être de type ordinaire ou spécial. Remarque: Les wagons conçus exclusivement pour le transport de conteneurs, de caisses mobiles et de véhicules de transport de marchandises sont exclus.

3- Le wagon réfrigérant :



Wagon isotherme disposant d'une source de froid (glace hydrique, avec ou sans addition de sel; plaques eutectiques; glace carbonique, avec ou sans réglage de sublimation, gaz liquéfiés avec ou sans réglage d'évaporation, etc.) autre qu'un équipement mécanique ou à "absorption".

Remarque: Ce type de wagon permet, d'abaisser la température à l'intérieur de la caisse vide et de l'y maintenir ensuite pour une température extérieure moyenne de +30°C à:

- +7°C, au plus pour la classe A
- -10°C, au plus, pour la classe B
- -20°C, au plus, pour la classe C
- 0°C, au plus, pour la classe D
-

en utilisant des agents frigorigènes et des aménagements appropriés.

4- Le wagon citerne :



Wagon conçu pour le transport en vrac de liquides ou de gaz.

Section 3 : Modalités.

I- Les types d'expédition :

Ils dépendent de la quantité des marchandises à transporter.

- la messagerie concerne les expéditions dites de détail (moins de 5 t).les marchandises sont remises par exemple non a la SNCF, mais au SERNAM (Service National des Messageries de la SNCF) qui émettra le document de transport. Il faut noter que la nouvelle CIM ne fait plus obligation aux compagnies de transporter les envois de détail. Celles-ci pourraient donc, si elles le souhaitent, confier ce type d'opération à des groupeurs, et n'acheminer que des envois complets.
- les wagons complets représentent l'essentiel du trafic. Ces expéditions sont organisées par exemple par la SNCF.
- Les trains complets : il en existe 2 types :
 - les rapilèges (500 à 700t), qui assurent des expéditions de bout en bout sans triage ;
 - les trains complets (1000 à 2000t), qui concernent peu le commerce international.

II- Les régimes :

1- les régimes normaux :

En trafic international, il existe deux régimes d'expédition, la petite vitesse (PV) et la grande vitesse (GV).

Les délais d'expédition sont de 12 heures pour la grande vitesse et 24 heures pour la petite vitesse.

Les délais de transport sont de 24 heures par fraction indivisible de 400 Km pour la grande vitesse et de 200 Km pour la petite vitesse.

Ces délais suspendus le dimanche et certains jours fériés. Ils peuvent être allongés en fonction de certaines formalités et opérations de vérification.

D'une façon générale, ces délais doivent être considérés comme maximum dont le dépassement entraîne la responsabilité pour retard du chemin de fer et, dans la pratique, ils sont souvent plus courts.

2- Les régimes spéciaux :

Ces régimes garantissent des délais plus courts que les régimes normaux.

- pour la messagerie, il s'agit du régime « colis express » prévu par la COTIF.
- Pour les wagons complets, il s'agit :
 - des trains « charter » permettent d'éviter les gares de triage ;
 - des trains directs réguliers permettent d'assurer des délais garantis ;
 - le service « Garantie Cargo » garantit un délai d'acheminement de bout en bout.

Section 4 : Tarification.

La convention CIM ne prévoit aucun tarif. Or les règles de tarification peuvent être très différentes d'un pays à l'autre. La nécessité d'une harmonisation s'est donc rapidement imposée. Dans ce cadre, il est à mentionner que trois cas peuvent se présenter :

I- Tarification nationale soudée :

Le prix à payer est calculé selon le principe des « tarifications nationales soudées ». Il consiste à appliquer les règles de calcul de chaque pays traversé puis à pratiquer ensuite une opération de change.

II- Tarification bilatérale :

Il est appliqué dans les relations entre deux pays (par exemple tarif franco-belge), ou vers un groupe de pays (par exemple tarif franco nordique).

Ces tarifs, une fois agréés, sont obligatoires, parce qu'ils concernent toutes les marchandises, sont publics et négociables. Ils ne prennent en compte que le kilométrage total, ce qui réduit l'incidence des variations de change. Ils concernent toutes les marchandises.

III- Tarification multilatérale :

Ces tarifs valables dans plusieurs pays ne concernent qu'un type particulier de marchandises.

Section 5 : Responsabilité du chemin de fer.

I- Responsabilité du chargement et de la prise en charge :

La convention définit des règles différentes pour l'expédition de détail dans laquelle le chargement est fait par le chemin de fer et pour l'envoi complet dans lequel le chargement est fait par l'expéditeur.

Notons que, si le chemin de fer n'a pas vérifié tous les éléments portés sur la LVI, il en résulte :

- Pour les envois en détail, la masse et le nombre de colis, portés sur la LVI, font foi contre lui ;
- Pour les envois complets, la déclaration de masse est valeur.

II- La responsabilité des chemins de fer :

Les chemins de fer ont une responsabilité collective pour la totalité du parcours.

Il y a présomption de responsabilité en cas de perte totale ou partielle, d'avaries ou retards, depuis la prise en charge des marchandises jusqu'à la livraison proprement dite.

1- La responsabilité pour pertes, avaries et retards :

La CIM rend le chemin de fer responsable des pertes, avaries et retards survenus pendant l'exécution de la mission, mais elle définit également des causes d'exonération.

A l'arrivée à destination, les observations éventuelles sont consignées sur un procès-verbal rédigé par le chemin de fer.

La réaction du destinataire dépend de la nature du dommage :

- S'il s'agit de dommages apparents, el doit demander aussitôt le procès-verbal sous peine de forclusion ;
- S'il s'agit de dommages non apparents, il dispose d'un délai de sept jours pour demander le procès-verbal.

2- L'indemnisation :

Si la responsabilité du chemin de fer est reconnue, les indemnités à payer sont les suivantes :

- ♦ En cas de perte

L'indemnité sera évaluée au prix de revient de la marchandise tous frais inclus, sauf dommages-intérêts, sans toutefois dépasser' une limite fixée par kilo de poids brut.

- ♦ En cas d'avarie

L'indemnité sera évaluée au prix de revint de la marchandise en fonction du degré de dépréciation, sauf dommages-intérêts, sans toutefois dépasser une limité fixée par kilo de poids brut.

- ♦ En cas de retard

L'indemnité sera évaluée au montant du préjudice subi du fait de ce retard sans toutefois pouvoir dépasser trois fois le prix du transport.

La convention CIM fixe des délais maximums susceptibles de prolongation pour les formalités douanières et vérification divers.

Les limites d'indemnisation ne s'appliquent pas dans les deux cas suivants :

- ♦ Dol ou faute lourde du transporteur
- ♦ Existence d'une « déclaration d'intérêt à la livraison » qui est mentionnée sur

La lettre de voiture par une valeur de l'expédition qui s'ajoutera au montant normal de l'indemnisation. Cette valeur déclarée fait l'objet d'une taxe proportionnelle à son montant.

Comme dans le transport routier, ces limites peuvent être écartées en cas de déclaration d'intérêt à la livraison, faute lourde ou dol du chemin de fer ; la prescription étant d'un an.

3- L'exonération de responsabilité

Comme pour les autres transporteurs, le chemin de fer peut s'exonérer de sa responsabilité pour deux séries de causes, précisées dans la convention :

- ♦ les causes générales : faute de l'ayant droit ; vice de la marchandise
circonstances inévitables, telles que grèves, retards de la douane, mesures touchant à la sûreté.

- ♦ Les causes particulières : transport en wagon découvert ; absence ou défectuosité des emballages ; défectuosité du chargement telle que mentionnée sur la LVI ; dédouanement non réalisé par le chemin de fer ; risque inhérent à la marchandise ; risque découlant de l'expédition irrégulière d'objets exclus ou admis sous conditions particulières ; animaux vivants ; particulièrement s'ils sont sans escorte.

Section 6 : Quelques conseils.

- Utiliser les services des spécialistes des compagnies ferroviaires, afin d'améliorer les méthodes de chargement des marchandises.

- Profiter de la concurrence existant entre les différentes compagnies de transport ferroviaire pour négocier de meilleurs prix.

Troisième partie : Ferroutage.

Le **ferroutage** est un terme générique désignant l'ensemble des techniques qui permettent de charger des camions complets sur un train : tracteur + remorque + chauffeur. À ne pas confondre avec le transport de conteneurs ou « combiné non accompagné ».

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

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

Le ferroutage permet de lutter contre les excès de la route. Cependant, les contraintes qu'il impose sont nombreuses et risquent de limiter son développement. Il ne dispose d'ailleurs aujourd'hui que d'une faible part par rapport à la route.

Ces contraintes sont notamment d'ordre économique :

- 1-faible rentabilité pour les compagnies ferroviaires.
- 2-écart entre qualité de service offerte et exigences de la demande.
- 3-des tarifs trop élevés.
- 4-les impacts organisationnels.

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

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

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

Conclusion :

	Maritime	Ferroviaire	Routier	Aérien
Distance optimale	Toute distance internationale	Plus efficace sur les longues distances	Efficient sur de courtes et moyennes distances	Toute distance
Manutention du vrac	Excellente	Bonne	Peu transporter de petites charges	Peu adapté
Forces	Vrac	Flexibilité intermodale	Service porte à porte	Très rapide. Parfait pour urgences
Faiblesses	Moins compétitifs pour petits envois	Très lent. Dommages possibles si hors container.	Volume restreint et coûteux	Très coûteux, espace/dimensions restreint

Bibliographie :

- ✓ **Transport international des marchandises. Jean BELOTTI, édition Vuibert 2004.**
- ✓ **Le transport routier au Maroc, approche économique. Larbi ZIATI, 1995.**
- ✓ **Le commerce international. Karl MIVILLE-DE CHÊNE et Isabelle LIOGES, édition L'univers du livre 2002.**
- ✓ **Management des opérations de commerce international, Ghislaine LEGRAND et Hubert MARTINI, édition DUNOD.**
- ✓ **Le commerce international, à portée de tous. LASARY.**
- ✓ **Théorie et pratique du commerce international. Annick BUSSEAU, édition MASSON, 1990.**
- ✓ **Commerce international. André GUYOMAR et Etienne MORIN, édition SIREY 1995.**

Webographie :

- ✓ <http://www.logistiqueconseil.org>

✓ <http://www.faq-logistique.com>