

UNIVERSITE PAUL CEZANNE AIX-MARSEILLE III

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE D'AIX-MARSEILLE

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS



Le Transport d'œuvres d'art

Mémoire de Master II de Droit des Transports Terrestres

Présenté par

Albane FORZY

Sous la direction du Professeur Cyril BLOCH

Promotion 2011 / 2012

Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier Mr BLOCH pour m'avoir permis d'intégrer le Master II Droit des Transports terrestres.

Mes remerciements vont également à l'ensemble des professeurs et intervenants du Master pour leurs enseignements et interventions de qualité, ainsi qu'à Madame Marjorie VIAL pour sa générosité et sa grande disponibilité.

Merci à Caroline BERNE, régisseur d'œuvre d'art et à Monsieur GUIRADO. Un remerciement à Mr Rolland AGET transporteur d'œuvre d'art à Marseille qui m'a permis de passer une journée dans son entreprise pour découvrir le métier.

Un remerciement particulier à Mr Frédéric BURAK, mon maître de stage pour tout son soutien et son aide.

SOMMAIRE

-

Introduction.

PREMIERE PARTIE : L'organisation du transport par les parties du contrat de transport d'œuvres d'art

TITRE 1 : La partie donneur d'ordre du contrat de transport et l'organisation propre au client en amont du transport

CHAPITRE 1 : L'estimation de l'œuvre par les soins de la partie cliente

CHAPITRE 2 : La confirmation du déplacement des œuvres d'art par la partie donneur d'ordre

TITRE 2 : La partie professionnelle au contrat et l'organisation proposée à son client

CHAPITRE 1 : La fiche de renseignement

CHAPITRE 2 : L'établissement de la cotation

SECONDE PARTIE : La valeur ajoutée d'un transporteur spécialisé, son savoir-faire

TITRE 1 : Les services spécifiques au transport d'œuvres d'art proposés par le transporteur

CHAPITRE 1 : les services techniques

CHAPITRE 2 : Les services administratifs

TITRE 2 : les mesures préventives proposées au client

CHAPITRE 1 : L'accompagnement de l'œuvre jusqu'à destination

CHAPITRE 2 : le choix de la sécurité

TITRE 3 : La responsabilité encourue par le transporteur

Conclusion.

Table des Annexes.

Bibliographie.

Table des Matières.

« Dès les années 1930, face à la montée des périls en Europe, le Louvre s'était préparé sous l'impulsion d'Henri Verne à évacuer ses plus grands chefs d'œuvre pour les protéger contre les risques d'attaques aériennes et contre les convoitises ou les dégradations »

Le Louvre pendant la guerre

INTRODUCTION

« Dans la cour du Donjon de Sainte-Geneviève-des-Bois, malgré la pluie qui leur fouette le visage en cet après-midi de juillet, une poignée d'hommes s'affaire avec douceur et application autour d'une sculpture monumentale d'Onelio Vignando en passe d'être installée sur son socle d'exposition. Tandis qu'un homme manœuvre une grue de levage avec précision, d'autres guident la translation entre le plateau du camion qui a transporté cette œuvre d'art en acier inox de 350kilos et le piédestal. Ils exécutent leur tâche avec délicatesse, en ayant soin de disposer la pièce dans les meilleures conditions de présentation. » ¹

Ce passage est l'illustration parfaite de ce qu'est le transport d'œuvre d'art. En effet, ce métier spécifique demande autant de force physique que de délicatesse. Ce paradoxe semble impossible dans le monde du transport, qui reste un monde d'hommes et de rudesse. Cependant les objets transportés ne sont pas de simples marchandises, ce sont des objets précieux non seulement dans la valeur pécuniaire aussi bien que sentimentale.

En effet, le prix des œuvres d'art est aléatoire, puisque celui-ci est évalué grâce à la cote de l'artiste. La cote est fixée en fonction des résultats de la vente du créateur. En fait, les seuls résultats qui sont pris en compte sont ceux des ventes aux enchères. Ils sont donc publics et facilement consultables. Ce sont véritablement les résultats d'une mise en concurrence entre les potentiels acheteurs. Cela pourrait donc être comparé à des actions en bourse.

Cependant les prix en galerie ne peuvent refléter réellement la cote des artistes car la fixation des prix est faite unilatéralement et peut donc varier en fonction du lieu, voire

¹ Hugues DEMEUE

du client. Ainsi, les seules références admises sont donc comme dit précédemment les prix obtenus lors des ventes aux enchères.

Toute œuvre a donc une valeur qu'elle soit pécuniaire ou sentimentale, or seules les valeurs déterminées dans les ventes aux enchères peuvent être prises en compte.

Nous pourrions donc penser que le transport d'œuvre d'art pourrait être régi par le contrat type de fonds et valeur. Cependant la définition inscrite dans ce contrat type ne correspond pas à une œuvre d'art. En effet, la définition de fonds et valeur dans le contrat-type fonds et valeur détermine que « *par fonds et valeurs, on entend la monnaie fiduciaire, la monnaie divisionnaire, les bijoux et les métaux précieux* ». Cela ne concerne donc pas les objets de valeur et les œuvres d'art ne sont donc pas prises en compte dans ce contrat-type.

Du fait de la particularité de l'objet au contrat, aucun contrat-type n'est déterminé. Ce sont donc les contrats de transport entre les deux ou trois parties concernées qui régissent le transport à proprement parler.

1. La définition de l'objet au contrat de transport d'œuvre d'art

De manière courante, une œuvre d'art est considérée comme le produit purement humain, d'être capables de sensibilité, et qui tentent de représenter dans des formes et des structurations d'éléments interagissant une perception construite, réelle ou transcendante.

La notion juridique d'une œuvre d'art est délicate à cerner. En effet, les textes n'étant pas de secours pour donner une définition juridique satisfaisante.

Aux termes de l'article L111-1 du Code de la Propriété Intellectuelle « *l'auteur d'une œuvre de l'esprit jouit sur cette œuvre, du seul fait de sa création, d'un droit de propriété incorporelle exclusif et opposable à tous* ». L'œuvre n'est donc déterminée que de manière indirecte comme produit de la création.

Cette définition est complétée par la notion d'œuvre de l'esprit par l'article L112-2 du Code de la Propriété Intellectuelle qui dresse une liste non limitative des œuvres de l'esprit.

Certains auteurs ont tenté de donner une définition à l'œuvre d'art. Pierre Yves Gautier propose ainsi de définir les œuvres d'art comme « les productions de l'esprit faisant essentiellement appel aux formes et à l'esthétique » ou comme « une œuvre comportant un minimum d'effet esthétique, le rattachant d'une façon quelconque à l'ordre des Beaux-Arts ».

Cependant pour les formalités à l'exportation, le gouvernement distingue deux types d'œuvres d'art. En effet, on parle de « biens culturels » et « trésor national ». Un « trésor national » est toute œuvre inscrite à l'inventaire des musées publics. De manière exceptionnelle certains propriétaires privés peuvent détenir un « trésor national ». Ce trésor ne peut sortir de France qu'exceptionnellement. En effet, elle ne peut quitter le territoire que de manière temporaire où dans certains cas distincts : manifestation culturelle, restauration, expertise ou étude, dépôt dans une collection publique.

Les trésors nationaux sont donc selon l'article L111-1 du Code du Patrimoine :

« Les biens appartenant aux collections publiques et aux collections des musées de France, Les biens classés en application des dispositions relatives aux monuments historiques ou aux archives

Les autres biens qui présentent un intérêt majeur pour le patrimoine national au point de vue de l'histoire, de l'art ou de l'archéologie. ».

Le second type d'œuvre d'art défini par le Ministère de la culture sont les « biens culturels ». Deux critères permettent de qualifier une œuvre de bien culturel au sens de la réglementation : son Age et sa valeur. Si une œuvre d'art dépasse les seuils d'Age et de valeur prévus dans sa catégorie, alors elle sera considérée comme un « bien culturel ».

Dans ce cas-là, elle ne peut circuler qu'avec un certificat ou une autorisation de sortie temporaire.

Les biens culturels sont classifiés en quatorze catégories selon leur âge et leur seuil de valeur dans l'Union Européenne et dans les pays tiers :

- catégorie 1 : objets archéologiques
- catégorie 2 : Eléments de monuments artistiques, historiques ou religieux
- catégorie 3 : Tableaux et peintures
- catégorie 4 : Mosaïques et dessins
- catégorie 5 : Gravures, estampes, sérigraphies et lithographies, affiches originales, cartes postales.
- catégorie 6 : Sculptures
- Catégorie 7 : Photographies, films
- catégorie 8 : Incunables et manuscrits
- catégorie 9 : Livres et partitions musicales
- catégorie 10 : Cartes géographiques imprimées
- catégorie 11 : Archives de toute nature
- catégorie 12 : Collection de toute nature
- Catégorie 13 : Moyens de transport
- Catégorie 14 : Autres objets d'antiquité

Aux vues de ces catégories, nous pouvons constater que les œuvres d'art ont toute une valeur pécuniaire importante mais que surtout que chaque œuvre est unique et nécessite une attention particulière. En effet, nous pouvons facilement imaginer que les

dimensions de chaque œuvre est différente, que la fragilité est plus ou moins importante ce qui demande une maîtrise différente pour chaque objet. Les transporteurs doivent donc s'adapter à toutes les situations.

2. Œuvres sans frontières (XVII au XXI siècle)²

En cette année 2012, le Festival de l'histoire de l'art s'intéresse de près aux déplacements des œuvres d'art dans l'Histoire. Sont donc proposé dans ce festival, plusieurs thèmes traitant du sujet. Le titre de cet évènement est « Œuvres sans frontières ».

Brigitte Bourgeois présentait en juin 2012 « la marche des Dieux, transport de statues antiques, de l'Antiquité aux saisies révolutionnaires ». Elle expose donc avec ce sujet, les statues construites par les hommes afin de donner un visage humain aux dieux, qui n'ont cessées de bouger. En effet, ces mouvements ont été entrepris soit dans un cadre de rituels religieux, soit par la conquête de force.

Sont aussi mises en avant les migrations de grande ampleur. En effet, au tournant des XVIIIe et XIXe siècle de grands convois ont amené de Rome à Paris, en passant par les Alpes les plus célèbres marbres d'Italie puis des acquisitions napoléoniennes. On trouve donc dans ces chefs d'œuvre le *Laocoon*, *l'Apollon du Belvédère*, *le Gladiateur Borghèse* et autres.

Nathalie Vole présentait elle « Peinture par terre et par mer du XVIe au XXe siècle ». Elle expliquera que peu importe la manière d'acquérir l'œuvre d'art (cadeaux diplomatiques, acquisitions, prises de guerre), les œuvres ont toujours voyagé. Ces transports ont même souvent endommagés les œuvres qui en gardent des stigmates. A partir du XVIIIe siècle, certaines sources écrites ont fait leur apparition et a permis d'en savoir plus sur les spécificités du transport d'œuvres d'art. En effet, on peut constater

² Site du Festival de l'Histoire de l'art

qu'existait déjà une fabrication d'emballage ou encore des constats d'état du bien à l'arrivée.

Cédric Plon décrit « l'art transporté par la Maison Chenu : de la guerre aux grandes expositions internationales ». Il explique que les acteurs du transport d'œuvres d'art ont, avec le temps et les aléas de l'Histoire ou le développement des échanges culturels, moderniser et adapter les matériaux.

Enfin Véronique Sorano-Stedman présente « l'art intransportable : les créations contemporaines ». Elle se pose la question de savoir si les caractéristiques physiques des œuvres contemporaines telles que les dimensions la fragilité ou la diversité des matériaux peuvent être un frein au déplacement de ces œuvres. Elle constate que les objets d'art contemporain voyage de plus en plus. Ceci permet de stimuler les échanges et la recherche en matière de logistique des œuvres d'art.

Les échanges internationaux entre musées ou galerie s'accroissent au fil des années. La réglementation française ou européenne permet de garder en sécurité ces œuvres dont la valeur est considérée comme inestimable.

3. La Réglementation Européenne sur la circulation des biens culturels

De plus, il est nécessaire d'avoir une réglementation spécifique pour régir ce transport. La réglementation vise surtout la circulation des œuvres d'art intérieure, dans les états de l'Union Européenne ou dans des pays tiers. Ce contrôle est effectué conjointement par le Ministère de la Culture et le service des douanes.

Cependant, les transporteurs d'œuvres d'art ne sont pas soumis à cette simple réglementation. En effet, la spécificité de ce transport fait que plusieurs réglementations et plusieurs droits se recourent.

En effet, les objets d'art, de collection et d'antiquité font depuis longtemps l'objet d'une protection particulière, en raison de l'intérêt qu'ils peuvent présenter pour la préservation et l'enrichissement culturel, artistique, historique ou archéologique de la France. L'administration des douanes et droits indirects contrôlent pour le compte du ministère chargé de la culture, les mouvements licites des biens culturels ou « trésor national » et répriment les trafics frauduleux. Ce contrôle nécessite de jongler entre plusieurs législations :

- la législation sur la circulation des œuvres d'art
- le droit européen
- le droit du patrimoine
- le droit privé
- droit fiscal

Selon le droit français, les œuvres d'art sont parties intégrante du patrimoine. En effet, le code du patrimoine donne une définition très large en son article L111-1 puisqu'il « s'entend au sens du présent code, de l'ensemble des biens, immobiliers ou mobiliers, relevant de la propriété publique ou privée, qui présentent un intérêt historique, artistique, archéologique, esthétique, scientifique ou techniques ». Le code du patrimoine en ces articles L111-1 à L111-7, L114-1 et L121-1 à L121-4 régit la circulation des biens culturels.

Or ce code n'est pas le seul à prendre en compte la circulation des œuvres d'art. Nous pouvons donc retrouver certaines formalités fiscales.

Le Décret n°93-124 du 29 janvier 1993 relatifs aux biens culturels soumis à certaines restrictions de circulation. La Commission Européenne, avec la création du marché intérieur ont été incapable d'empêcher leurs trésors nationaux de quitter l'Union Européenne vers une autre Etat membre. Afin d'éviter la sortie illégale deux textes ont été adoptés :

- concernant l'exportation des biens culturels
- concernant la restitution des biens culturels

L'exportation des biens culturels est donc régit dans l'Union Européenne par le règlement du Conseil d'Etat n°116/2009 et la restitution par la directive européenne 93/7/CEE afin de sécuriser la libre circulation des objets d'œuvres d'arts. Cette sécurité ne serait pas pleinement active si aucun contrôle de la législation n'était effectué.

Plusieurs institutions gèrent donc les contrôles de la législation au niveau européen :

- la Direction Générale (DG) attachée à la Commission européenne a compétence en ce qui concerne l'exportation des biens culturels hors de l'Europe régulé par le Règlement (CE) n°116/2009
- la DG justice, liberté et sécurité a reçu compétence en cas de trafic illicite de biens culturels
- la DG Entreprise et Industrie veille à la bonne application des articles 28 à30 concernant la libre circulation des marchandises et la restitution des biens culturels, Directive 93/7/CEE du Conseil
- la DG Education et Culture préside les groupes de travail pour la mobilité des collections ou le trafic illicite

En 1993, la réglementation communautaire a harmonisé les règles d'exportation des biens culturels vers les pays tiers de l'Union Européenne et a autorisé les états membres à mettre en place une protection particulière et plus restrictive pour ces trésors nationaux.

La France a donc souhaité mettre en place une protection plus importante et a subordonné à la délivrance d'une autorisation pour la sortie du territoire la distinction entre « biens culturels » et « trésor national ». Dans les deux cas, c'est le Ministère de la Culture qui délivre les documents de surveillance, communautaire et/ou national et c'est l'administration des douanes qui contrôle la présence du document à l'exportation.

Le transport en bateau est sans aucun doute le transport le plus économique pour les objets lourds et peu fragiles. Cependant son usage est limité pour plusieurs raisons :

- la durée des traversées
- la route et le délai d'arrivée sont difficiles à déterminer
- la manipulation des conteneurs est souvent brutale
- le chargement et le déchargement non contrôlables
- l'insécurité dans les ports
- les opens-tops exposent la marchandise aux intempéries.

Le train est lui un moyen de transport pratique et rapide de centre-ville à centre-ville pour un petit bagage à main. L'œuvre est donc exposée à l'insécurité et les assurances et le prêteur sont souvent retissant à ce mode de transport.

Quant au fret aérien, il est très souvent utilisé mais nous ne parlerons pas dans cet exposé de ce type de transport à proprement parlé, nous nous arrêterons aux formalités de douanes.

En effet, nous ne parlerons pas du fret maritime très peu utilisé, ni du fret aérien. Nous expliquerons les formalités et les nécessités du transport effectué par voie terrestre. La voie fluviale et le transport par voie ferrée sont deux modes de transport très peu utilisés dans le transport d'œuvre d'art.

Nous nous intéresserons donc au mode de transport terrestre au niveau national ou international.

En quoi les entreprises spécialisées en transport d'œuvres d'art facilitent elles les échanges internationaux et donc la construction d'un Patrimoine Culturel Universel ?

« Toute œuvre d'art est unique, à chaque nouveau transport, il faut réfléchir à de nouvelles solutions. Les spécialistes doivent répondre à des besoins particuliers et se demander au cas par cas ce qu'il convient de faire pour que l'opération fonctionne. Ils s'appuient pour cela sur un solide savoir-faire acquis sur le terrain et sur une flotte de camions spécialement adaptés à leur activité ».

Le transport d'œuvre d'art est donc une activité complexe car chaque déplacement peut créer une situation particulière, voire inédite.

Cette étude permettra de comprendre en quoi le métier de transporteur d'œuvre d'art est spécialisé et de comprendre que cette sécurité a permis d'accroître les échanges depuis 2009.

Nous essaierons donc de démontrer en quoi une entreprise spécialisée en transport d'œuvres d'art permet une organisation et une sécurité supérieure à des transporteurs lambda.

La première partie démontrera comment les parties au contrat de transport d'œuvres doivent s'organiser en amont du transport (PARTIE 1), puis quel est le savoir-faire et l'expérience qu'apporte une entreprise spécialisée (PARTIE 2).

PREMIERE PARTIE :

L'organisation du transport par les parties du contrat de transport d'œuvres d'art

Le contrat de transport terrestre de marchandise est « une convention par laquelle un professionnel s'engage à déplacer une quantité de marchandise appartenant à autrui, moyennant un prix déterminé et dans un délai fixé par la convention des parties ou par le contrat type applicable ».

En la matière, il n'y a pas de contrat type applicable au contrat de transport d'oeuvres d'art puisque comme vu ci-dessus, le contrat type de fonds et valeurs ne peut s'appliquer du fait de l'objet du contrat. En effet, le transport doit être fait à titre onéreux et ce contrat est matérialisé par le document de transport sur lequel figure les Conditions Générales du Transporteur et ses limites de responsabilité.

Le contrat est un contrat synallagmatique, ce qui implique un engagement réciproque des parties.

Les acteurs au contrat de transport d'œuvre d'art n'ont pas un statut particulier. En effet, le transport reste donc entre deux parties professionnelles ou non. Les acteurs peuvent être considérés comme privé ou public. Que les personnes soient conservateur de musée, galeriste, commissaire d'exposition, régisseur d'œuvre d'art, responsable des transports dans un musée, ayant-droit d'un artiste, le contrat s'articule quasiment de la même manière mais tous sont confrontés à des problèmes techniques et des situations d'urgence particulières que le transporteur s'engage à traiter.

Nous étudierons dans cette première partie, quels sont les points essentiels à régler par les parties au contrat, c'est à dire le donneur d'ordre (TITRE 1) et l'entreprise de transport (TITRE 2). En amont du transport.

TITRE 1 :

La partie donneur d'ordre du contrat de transport et l'organisation propre au client en amont du transport

Qui sont les clients ? « les musées qui empruntent des œuvres pour réaliser une exposition, mais aussi les galeristes, les commissaires-priseurs, ou les collectionneurs privés qui s'assurent les services d'un professionnel pour le déplacement de leurs sculptures, tableaux, installations, tapisseries ou autres porcelaines ».

En effet, que ce soit une partie privée ou publique, le transporteur doit gérer toute sorte de situations spécifiques à chaque personne traitant avec lui. Chaque partie fait le choix d'un transporteur grâce à des critères de sécurité et de réputation. Cependant le choix se fait différemment que la partie soit privée ou publique.

1 Musées. Les acteurs du secteur public appartiennent le plus souvent à un musée, ou à une collectivité territoriale. Celui-ci peut être un régisseur d'œuvre d'art, un organisateur du transport dans un musée, un coordinateur d'exposition appartenant à un musée précis.

2 Le coordinateur d'exposition. Le coordinateur d'expositions a plusieurs missions, il reçoit et traite la liste des œuvres à transporter, s'entend avec le client sur les méthodes prévues au devis, met en place un planning, fait réaliser les caisses, et prépare les formalités en douane. Il effectue toutes les réservations nécessaires pour le transport d'œuvre d'art et le voyage des convoyeurs. Il suit le dossier et informe le client à chaque mouvement et reçoit tous les documents après réalisation des prestations et prépare la facturation. Souvent, cet acteur fait partie de l'entreprise de transport. Il n'est donc pas forcément parti au contrat de transport. Il travaille pour le compte du client.

3 Le régisseur d'œuvres d'art. Le régisseur d'œuvres d'art est un métier de la fonction publique, de conservation du patrimoine. Les musées étant en majorité des institutions culturelles de service public gérés par les collectivités territoriales, il gère l'organisation matérielle de tout mouvement d'œuvres, du transport au stockage. Il obtient les autorisations douanières quand les pièces doivent partir à l'étranger, souscrit les contrats d'assurance et vérifie leur bonne protection lors de l'emballage. Le régisseur d'œuvres d'art coordonne aux plans physique, documentaire, juridique et financier les mouvements internes ou externes des œuvres.

Particuliers et personnes privées. Nous pouvons distinguer plusieurs catégories d'acteurs privés sur le marché de l'art. En effet, les galeries d'art gardent un statut privé, les particuliers peuvent aussi être partie au contrat de transport. Le transport devient nécessaire après l'achat d'une œuvre, que ce soit un achat sur internet ou directement en galerie.

4 Ventes aux enchères. Les ventes aux enchères ne sont pas considérées comme publiques. Souvent les grandes ventes aux enchères proposent directement à leurs clients un Transport par leur soin. En effet, en créant un service transport, ils permettent aux acheteurs de bénéficier de prestations de livraison à l'issue des ventes aux enchères.

5 Artistes. Les artistes sont aussi acteurs du transport d'œuvres d'art. En effet, une fois le tableau vendu, il peut être demandé que l'artiste prenne en compte dans le prix le transport jusqu'au lieu décidé par l'acheteur. L'artiste doit donc prendre en considération le prix du transport et choisir le choix le plus adéquat afin de pouvoir faire transporter son œuvre à moindre frais.

6 Fondation. Le terme de fondation est défini par l'article 18 de la loi du 23 juillet 1987 : « Une fondation désigne l'acte par lequel une ou plusieurs personnes physiques

ou morales décident l'affectation irrévocable de biens, droits ou ressources à la réalisation d'une œuvre d'intérêt général et à but non lucratif. Les fondations aussi sont des acteurs importants dans le transport d'œuvres d'art. Pour les particuliers les choix de déplacement de leurs œuvres d'art est souvent bien différents du but recherché par les musées. Ce sont des raisons tout à fait personnelles, comme par exemple déplacer un tableau de leur maison principale à leur maison secondaire ».

Tous ces acteurs demandent donc de déplacer les œuvres d'art et les fondations ou les musées sont particulièrement sensibles à la construction d'un Patrimoine Culturel Universel.

Le donneur d'ordre doit donc en amont du transport faire estimer son œuvre et ses biens (chapitre 1) et comment quelles sont les modalités pour confirmer le déplacement d'une marchandise d'une telle valeur (chapitre 2).

CHAPITRE 1 : L'estimation de l'œuvre par les soins de la partie cliente

Avant de pouvoir assurer ces biens, il faut déjà connaître la valeur de ceux-ci. C'est pour cela qu'un expert est demandé avant de pouvoir assurer les biens. Les experts peuvent être des conservateurs, des régisseurs d'œuvres d'art, des restaurateurs qui établissent un constat sur l'œuvre visée.

Pour déplacer un bien d'une valeur importante, autant sentimentale que pécuniaire, le donneur d'ordre doit estimer son œuvre, il doit donc faire une expertise (section 1), connaître les éléments de conservation des œuvres (section 2) et faire le choix d'une assurance en fonction de la valeur de l'œuvre et des moyens de transport (section 3).

SECTION 1 : La nécessité d'une expertise

L'expert est défini comme un professionnel en son domaine. Sa compétence est reconnue par le marché dans lequel il gravite. En l'occurrence un expert en œuvres d'art est reconnu dans le marché de l'art en fonction de son domaine.

L'expertise d'un tableau est fondée sur un examen approfondi de l'œuvre en elle-même. Cette expertise permet de déterminer si la qualité de l'œuvre est conforme à la réalité. L'expertise permet aussi de déterminer l'état des biens précieux, pour savoir s'il a été endommagé, s'il y a des manques ou si des restaurations ont été faites. Ce point dans le transport est très important.

En effet, l'expert est sollicité avant le départ, l'œuvre est donc constatée. Un constat d'état est donc rédigé où sont notées toutes les altérations de l'objet (et de son cadre s'il s'agit d'un tableau). Ce document suit l'œuvre sur toutes les étapes de son déplacement.

A chaque déballage/remballage de l'œuvre, celle-ci est examinée et tout nouveau chargement doit être consigné. En cas de sinistre, c'est ce document qui fera foi de l'assureur qui paiera la restauration.

Plusieurs critères interviennent dans l'estimation d'un tableau :

- L'artiste, soit il peut être déterminé avec certitude soit il sera simplement attribué. Il est aussi possible de parler d'écoles ou d'ateliers pour déterminer une œuvre
- La période de production, son lieu et ses influences
- Le sujet, en effet c'est un élément déterminant dans la fixation des prix
- Les caractéristiques du tableau telles que la technique, les dimensions, l'état de l'œuvre, ou les restaurations subies

Cependant le propriétaire d'une œuvre d'art peut faire lui-même son expertise et l'inventaire de ces objets précieux. Il déclare donc la valeur à l'assureur pour être protégé. Nous parlerons alors de « valeur déclarée ».

Mais dans la pratique, il est facile de constater que les propriétaires ont tendance à surévaluer la valeur de ces œuvres d'art. De plus, la compagnie d'assurance ne garantit

pas toujours de rembourser entièrement la valeur déclarée car elle considère que tout prix doit être justifié.

C'est pour cela que les compagnies d'assurance conseillent aux propriétaires de faire appel à un expert qui saura déterminer à sa valeur exacte l'œuvre transportée. Grâce à un expert, l'authenticité et la valeur ne pourront être contestés. Les œuvres seront donc assurées à leur juste prix. Nous parlerons alors de « valeur agréée » ou valeur de remplacement car en cas de sinistre total alors la compagnie d'assurance devra rembourser. Elle prendra donc en référence la valeur « agréée ».

De cette expertise ressort un document très important qui sera considéré comme un inventaire descriptif et estimatif.

Sachant la valeur d'une œuvre grâce à l'expertise, le donneur d'ordre doit en amont du transport connaître les préventions au voyage en faisant appel à un conservateur d'œuvre d'art.

SECTION 2 : Les connaissances sur la conservation préventives des œuvres

Les missions des conservateurs du patrimoine sont multiples et variées. Les conservateurs constituent un corps de la fonction publique de l'état. Ils sont placés au sein ou à la tête d'institutions patrimoniales et ont pour rôle d'étudier, de classer et d'entretenir le patrimoine.

Ils ont pour fonction première de transmettre aux générations futures les œuvres d'art et de collection dans un bon état et d'éviter toute dégradation. C'est pour cela que son rôle s'inscrit dans le transport d'œuvres d'art.

Ils contrôlent les déplacements de toutes les œuvres, leur taux d'humidité et la température dans les espaces du musée. Ils tiennent pendant le transport à ce que cette température soit respectée pour éviter tout problème.

La phase la plus visible de ces missions est celle de la préparation des expositions c'est-à-dire l'accrochage dans les salles, l'étude scientifique et la rédaction des publications.

C'est donc grâce à cette étude que les caractéristiques du transport a fait apparaître dans l'acte d'engagement lors de l'appel d'offre sont nécessaires. En effet, tous ces éléments sont pris en compte par les transporteurs qui doivent utiliser les camions adaptés donc voir si leur flotte leur permet de transporter ; de prendre en compte toutes les précautions nécessaires pour le bardage. Ce sont le plus souvent du personnel formé par l'entreprise de transport qui s'occupe de cette opération.

Grace à cette expertise le propriétaire de l'œuvre que ce soit un musée ou un particulier va pouvoir assurer son bien à sa juste valeur.

SECTION 3 : Le choix d'une assurance répondant aux exigences des œuvres

Les œuvres d'art sont assurées contre tous risques. Nous parlerons d'une assurance de clou à clou et en valeur « agréée ». La valeur d'assurance de l'œuvre est fixée par le propriétaire en fonction de l'estimation faite par l'expert c'est-à-dire en fonction de l'artiste, ou si celui-ci est anonyme en fonction d'objets proches déjà présents sur le marché de l'art.

Certaines assurances proposent directement des offres assurantielles complètes pour l'organisation des expositions en France et dans le Monde, pour les prêts des œuvres d'art, pour des restaurations ou des expositions.

Le courtier d'assurance propose donc une couverture sur mesure, des démarches qui seront simplifiées, une sélection stricte des compagnies d'assurance et une gestion des sinistres rapide et efficace.

Comme dit précédemment, il est fortement conseillé de prendre une assurance « tous risques » qui est une couverture ou un contrat d'assurance pour des particuliers ou des

professionnels. On assure donc une œuvre d'art en « tous risques » dans un lieu déterminé, pour une durée ou pour une raison précise.

En l'occurrence, le contrat d'assurance contiendra toutes les garanties liées au transport de l'œuvre. Pour établir le devis, il faut connaître la valeur de l'œuvre, les dates et lieux d'exposition, et les risques qui sont encourus.

La valeur de l'œuvre doit être affectée par une expertise c'est à dire en « valeur agréée ». C'est donc la valeur du bien assuré déterminée entre l'assuré et l'assureur au moment de la souscription du contrat. En cas de sinistre, la valeur du bien est donc celle préalablement déclarée sur le constat et l'indemnité ne pourra dépasser la valeur réelle de la chose au moment du sinistre.

Il est possible que l'œuvre au cours de son déplacement connaisse une dépréciation du fait de son usure, de son ancienneté ou de son mauvais entretien. Nous parlerons donc de vétusté. Celle ci est exprimée en pourcentage et déduite de l'indemnité due par l'assureur en cas de sinistres. Cette vétusté est bien sûr appréciée par un expert. Il est cependant possible de prendre des garanties supplémentaires appelées « Valeur à neuf » ou « Pertes indirectes ».

Nous parlons aussi d'assurance clou à clou, c'est à dire un contrat d'assurance, une garantie couvrant un objet dont la couverture débute d'un lieu précis à une destination précise en incluant le transport, les douanes et les entrepôts de stockage.

Le contrat d'assurance sera donc un contrat « tous risques clou à clou ». Ce sera donc une garantie couvrant l'objet d'art d'un point à l'autre ou en simple séjour. Des précisions sur les modalités d'acheminement ou sur les conditions de présentation sont possibles et peuvent être couvertes par l'assureur. Ceci inclut le transport aller-retour et la durée de l'exposition.

L'expert et la compagnie d'assurance sont deux acteurs importants dans le transport d'œuvre d'art. En effet, une entreprise de transport d'œuvre d'art refuse de prendre en charge une œuvre pour un déplacement si celle ci n'est pas assurée.

Cependant d'autres services en rapport avec le transport sont importants afin de pouvoir prendre en compte tous les aspects et de pouvoir transporter la marchandise en toute sécurité.

Le donneur d'ordre, qu'il appartienne à un musée ou qu'il soit particulier, doit confirmer le déplacement de son œuvre.

CHAPITRE 2 : La confirmation du déplacement des œuvres d'art par la partie donneur d'ordre

La partie donneuse d'ordre et plus particulièrement les musées ou les fondations, avant de prendre contact avec le transporteur doit faire une demande de prêt et un appel d'offre afin de pouvoir faire le choix de leur transporteur.

SECTION 1 : La demande de prêt

S'agissant d'un prêt, les spécialistes des musées et du secteur public, font une recherche documentaire approfondie et la sélection des œuvres est entreprise en amont. Il convient bien entendu d'avoir précisément identifié et choisi les propriétaires ou prêteurs des œuvres. Certaines collections publiques nécessitent d'être sollicitées au moins six mois en avance car les commissions de prêts se réunissent à dates fixes.

La demande de prêt est formulée par courrier officiel. Elle devra justifier de la nécessité d'intégrer cette œuvre ou ces œuvres dans l'exposition. Après accord tacite du prêteur un formulaire de prêt sera émis en trois exemplaires : à l'emprunteur, au prêteur et à l'assurance. Ce document sera signé et daté. Il est le plus souvent complété par une convention de prêt permettant de faire respecter les conditions qui régissent le prêt surtout en cas de litiges.

Mais les personnes appartenant à un musée ne sont pas les seules à avoir recours au transport d'œuvres d'art.

Cependant si c'est un musée qui confirme le déplacement de l'œuvre, alors il devra faire jouer la concurrence entre plusieurs entreprises de transport. Cette mise en concurrence se caractérisera grâce à l'appel d'offre.

SECTION 2 : L'appel d'offre par les musées **afin de faire jouer la concurrence**

Les acteurs du secteur public, c'est-à-dire toutes les personnes appartenant à un service d'une collectivité territoriale organise un transport pour le compte et au nom d'un musée. Le choix du transporteur dans ce cas-là est spécifique à ce secteur d'activité. En effet, le choix ne se fait pas en toute subjectivité, un appel d'offre est obligatoire.

Cependant cet appel d'offre n'est pas nécessaire si le transport ne dépasse pas le seuil des 4000 euros. Dans ce cas précis, une mise en concurrence sera quand même effective sous forme de trois devis. Le régisseur d'œuvres d'art, le responsable du transport ou l'organisateur du déplacement de l'œuvre d'art choisira entre ces trois devis celui qui correspond le mieux à tous les critères recherchés.

Au-delà de ce seuil de 4000 euros, un appel d'offre c'est-à-dire la procédure permettant au maître d'ouvrage de faire le choix entre plusieurs entreprises à même de réaliser une prestation ou un service. Le but de cet appel d'offre est de mettre en concurrence plusieurs entreprises afin de bénéficier des meilleurs services et d'un coût attractif. Cet appel d'offre se fait selon les règles du droit des marchés publics. Cette réglementation est régie par la Code des Marchés Publics. En effet, les maîtres d'ouvrage doivent respecter une procédure stricte de sélection. En effet, il ne doit en aucun cas y avoir un déséquilibre de traitement dans la sélection. Le principe de transparence reste aussi un élément indispensable. L'appel d'offre peut être de deux types :

- Ouvert, c'est-à-dire que tous les opérateurs économiques peuvent remettre une offre
- Restreint lorsque seuls les opérateurs économiques qui y sont autorisés après sélection peuvent remettre une offre

Le processus d'appel d'offre est un travail d'équipe pour décider d'une stratégie de réponse et formaliser de façon concurrentielle la réponse des entreprises. Des étapes sont donc mises en place :

- Tout d'abord un cahier des charges est établi afin de décrire les enjeux du maître d'ouvrage, les grandes fonctionnalités et les usages attendus par l'entreprise qui sera choisie, les exigences et les contraintes à prendre en compte
- La création de lot, le maître d'ouvrage définit tous les lots
- Le critère de choix, c'est-à-dire qu'il définit les critères d'analyse des offres et formalise les grilles de sélection
- Evaluation par les entreprises intéressées
- Choix du prestataire par le maître d'ouvrage, le musée
- Contractualisation

Pour le secteur public, après appel d'offre, il ne s'agit pas de choisir le transporteur le moins-disant. S'agissant de biens patrimoniaux, la qualité de l'offre, son adéquation avec les exigences du cahier des charges, les références et la réputation du transporteur sont autant d'éléments essentiels pris en compte.

En effet, trois conditions au moins sont nécessaires à une coordination de tous les mouvements efficace, le connaissance de tous les aspects du métier, une méthode rigoureuse et de bons outils.

En effet, plusieurs aspects doivent être connus, autant une connaissance approfondie sur le type d'acheminement, sur la manutention selon le type d'œuvres, sur les règles de sureté et les formalités « Beaux-arts et douanes ».

La méthode est aussi un point spécifique que doit maîtriser l'entreprise qui sera choisie, un dossier doit être monté selon un ordre défini. Cela permet de retrouver et classer toutes les données et d'émettre des instructions pour chaque étape des opérations. Il est donc nécessaire pour ces entreprises d'avoir une méthode et une uniformité des procédures et des documents fournis. « Il laisse la place à l'initiative tout en bannissant l'improvisation ».

Les musées n'acquièrent jamais une œuvre d'art par hasard, à plus forte raison si c'est un achat. Cette opération doit être raisonnée et entrer dans une politique globale d'acquisition. IL faut aussi nécessairement un accord d'une Commission scientifique composée d'experts qui se réunissent au niveau régional. Cette Commission est composée de l'Inspection Générale des Musées de France, d'experts et des spécialistes des musées concernent. Tout projet doit faire l'objet d'un dossier solide et argumenté afin que l'acquisition soit la plus sûre possible.

Une fois que les entreprises ont été mises en concurrence, le donneur d'ordre doit faire un choix entre les transporteurs en prenant en compte quelques éléments essentiels.

SECTION 3 : le choix du transporteur

Nous pouvons distinguer plusieurs catégories d'acteurs privés sur le marché de l'art. En effet, les galeries d'art gardent un statut privé, les particuliers peuvent aussi être partie au contrat de transport. Le transport devient nécessaire après l'achat d'une œuvre, que ce soit un achat sur internet ou directement en galerie.

Les ventes aux enchères gardent aussi ne sont pas considérée comme publique. Souvent les grandes ventes aux enchères proposent directement à ses clients un Transport par leur soin. En effet, en créant un service transport, ils permettent aux acheteurs de bénéficier de prestations de livraison à l'issue des ventes aux enchères.

Ces acteurs du secteur privé doivent aussi faire le choix du transporteur afin de trouver la personne la plus apte à déplacer leur œuvre. Pour faire le meilleur choix, il est indispensable de prendre en compte :

- la nature de l'œuvre et son encombrement une fois emballée ;
- tous les moyens de transport qui existent entre le point de départ et la destination ;
- Le temps de la réalisation de l'opération
- La présence ou non d'un convoyeur.

Dans le cas d'une vente aux enchères ou d'une vente en galerie, ceux-ci étant considérés comme des professionnels peuvent prendre en charge le transport. Cependant ce n'est pas toujours le cas et les particuliers doivent alors transporter les œuvres sous leur propre responsabilité. En effet, le transfert de propriété de la chose peut être à la vente ou à la livraison.

Si le donneur d'ordre a un travail important en amont du transport, le transporteur spécialisé quand il a reçu la demande doit analyser et mettre en place tous les moyens possibles au transport le plus sûr possible.

TITRE 2 :

La partie professionnelle au contrat et l'organisation proposée à son client

1. Transporteur d'œuvres d'art. On peut trouver trois sortes de transporteurs d'œuvres d'art. En effet il y a :

- les transporteurs express
- les déménageurs
- les transporteurs spécialisés.

Le transporteur express est « un transport de colis ou palettes avec un délai de livraison garanti d'un point à un autre. Les principales caractéristiques du transport express sont d'une part la rapidité et la simplicité du mode opératoire. Il s'agit d'une livraison Door-to-door (porte à porte). »³

Le métier de déménageur nécessite une certaine force physique, une certaine adresse et un sens de l'organisation. Le déménagement peut être national ou international ce qui demande une connaissance parfaite des formalités douanières avant de quitter le pays. Ils doivent aussi informer le client sur les particularités locales du pays de destination. Le déménageur doit aussi savoir comment manipuler et déplacer la marchandise et faire appel à des méthodes manuelles ou techniques pendant la manutention.

Le transporteur spécialisé en œuvres d'art a une qualification particulière. Il peut être :

- organisateur de transport
- transporteur
- commissionnaire de transport

Et souvent les trois en même temps.

Le transporteur spécialisé en œuvres d'art a la qualification d'organisateur de transport. En effet, le statut de l'entreprise au Registre du Commerce est le plus souvent qualifié d'organisateur de transport.

Sachant que le commissionnaire est organisateur de transport, elle est aussi enregistrée en tant que commissionnaire de transport. Ces entreprises spécialisées sont effectivement enregistrées au Registre des Commissionnaires et ont une licence leur permettant d'exploiter les services de commissionnaire.

Le commission de transport est définie par la jurisprudence en tant que « 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

³ <http://www.perceval-express.com/infos/definition-transport-express/>

responsabilité, ainsi que par le fait que cette convention porte sur le transport de bout en bout.

Les entreprises de transport sont donc des organisateurs de transport. Ils sont aussi un intermédiaire entre le client et toutes les prestations spécifiques souvent faites par des sous-traitants.

Ce qui est étrange, c'est que normalement les commissionnaires de transport ne sont pas propriétaires des véhicules affectés au transport. Or, le transporteur spécialisé, bien qu'il sous-traite de nombreuses opérations annexes possède lui même ses propres véhicules.

Il sera donc aussi considéré comme transporteur. Pour exercer cette profession en tant que transporteur, il doit avoir une licence :

- soit communautaire
- soit intérieure

2. La partie professionnelle au contrat de transport. La partie professionnelle dans le contrat de transport d'œuvre d'art est le transporteur en lui-même et les manutentionnaires, qu'ils fassent partie intégrante de l'entreprise de transport ou non. Ceux-ci doivent gérer tous les problèmes techniques liés à la particularité de la marchandise qu'est l'œuvre d'art. En effet, l'emballage peut aller de la simple protection sous couverture à la mise en caisse isotherme sur mesure.

Souvent on parle même de chauffeur emballeur formé à la manutention et à l'emballage des œuvres d'art, sensibilisés aux différentes problématiques que des objets aux matériaux, formes, fragilité et poids très divers peuvent poser.

Le transporteur d'œuvre d'art, afin de se démarquer de la concurrence doit établir grâce à une fiche de renseignement (chapitre 1) complétée par le donneur d'ordre établir un devis (chapitre 2).

CHAPITRE 1 : La fiche de renseignement

Avant d'accepter quelques devis que ce soit, le transporteur doit d'abord analyser la situation du déplacement pour avoir une vue d'ensemble et être sur de pouvoir transporter d'œuvre dans les meilleures conditions. Il s'entretient donc avec son client, soit directement sur les lieux, soit par téléphone.

Il prend note de la nature de l'œuvre, l'état et la dimension. Une fois ces informations validées, il fera un repérage des lieux puis établira un devis, une cotation pour ces clients.

Pour que la fiche de renseignement soit la plus complète possible, le client donne les éléments nécessaires au transport c'est à dire la nature de l'œuvre (section 1), ses dimensions (section 2), et l'état avant le transport (section 3).

SECTION 1 : La nature de l'œuvre d'art

Une œuvre d'art peut être de plusieurs natures, chaque situation est différente. Il est aisé d'imaginer que transporter une sculpture est différent que de transporter un huile. L'un nécessite un emballage et un calage particulier dû à sa dimension et l'autre une conservation en relation même avec les matériaux utilisés.

Nous retrouvons donc plusieurs natures d'œuvres d'art :

- la peinture est un « mode d'expression plastique qui privilégie la couleur et la matière et qui consiste à déposer de la matière colorée sur un support souvent bidimensionnel ». du fait de sa matière, les peintures doivent être

transportées dans des conditions différentes. En effet, certaines nécessitent une température afin de ne pas la détériorer lors du transport

- la sculpture est « une œuvre tridimensionnelle. Pour obtenir des sculptures de bronze, on doit réaliser un moulage de la sculpture originale ». Souvent, il est difficile d'emballer une sculpture, une couche de mousse sera la plupart du temps nécessaire en cas de choc durant le déplacement mais une caisse est cependant plus compliquée à élaborer du fait de sa dimension. De plus, selon la dimension, il faudra envisager des camions adaptés.
- Les installations sont des « Dispositions de matériaux et d'éléments divers dans un espace. C'est un mode d'expression artistique apparue au troisième tiers du XX^e siècle ». ces installations nécessitent une précision importante car les manutentionnaires doivent enlever l'installation et la remettre une fois arrivée à destination.

Ces trois types d'œuvres ne sont pas les seules mais celles qui nécessitent le plus de connaissances et de savoir-faire de la part du transporteur. Une fois que le transporteur connaît la nature même de l'œuvre, il peut commencer à mettre en place une solution adéquate au déplacement.

Le transporteur doit avant le déplacement connaître les dimensions de l'œuvre afin de mettre en place tous les moyens possibles pour déplacer l'œuvre.⁴

La nature de l'œuvre n'est pas suffisante au transporteur pour établir le devis, c'est pourquoi il demande aussi les dimensions.

⁴ <http://www.notredamereims.com/arts/oeuvre/nature%20type.html>

SECTION 2 : Les dimensions de l'œuvre

Selon le type d'œuvres, les dimensions peuvent varier énormément. Le transporteur dans le cadre du transport mais aussi du stockage doit être informé. Les dimensions ne déterminent cependant pas le prix. En effet, une œuvre de petite dimension peut valoir bien plus qu'une grosse sculpture.

Mais attention, ce n'est pas parce que l'œuvre ne coûte pas cher, qu'elle n'a pas une valeur inestimable aux yeux de son propriétaire.

La connaissance par le transporteur des dimensions lui permet donc de faire le choix pour un véhicule, pour les méthodes d'enlèvement et pour le transport en lui-même.

Mais la nature et les dimensions ne sont pas les deux seuls éléments que le transporteur doit prendre en compte. En effet, durant l'entretien préalable, le transporteur demande à son client de faire un constat d'état de son œuvre.

L'état est aussi un élément essentiel que doit connaître le transporteur afin de pouvoir transporter l'œuvre en toute sécurité.

SECTION 3 : l'état de l'œuvres

Le transporteur pendant le premier entretien avec son client doit nécessairement demander l'état de l'œuvre. En effet, il ne veut pas être tenu pour responsable d'une détérioration qui était déjà présente avant le transport.

1. Le constat d'état. En fonction de son état de conservation, établie par le conservateur du patrimoine en amont du transport, l'œuvre doit être examinée, voire restaurée. Un constat est donc fait et remis au transporteur pour preuve de l'état avant le transport.

Le transporteur prend des photos avant le voyage et les fait constater par le donneur d'ordre afin que celui ci ne conteste pas. Le transporteur doit aussi demander si l'œuvre a été déplacée auparavant et dans quelles conditions.

Au retour des œuvres, un constat d'état est fait et subisse un traitement afin d'éliminer toute présence d'insecte. Si l'œuvre a été plusieurs fois transportée il est nécessaire que ce constat et ce traitement soient faits. Cependant cet « examen » peut durer trois semaines, ce qui retarde leur accrochage en salle d'exposition mais qui est nécessaire pour préserver les collections. L'état sanitaire après les voyages est donc constaté.

Le transporteur connaissant donc les antécédents et l'état de l'œuvre peut envisager le transport plus sereinement et éviter que des détériorations ne soient constatées alors qu'elles étaient déjà présentes avant le transport.

2. Le bon d'enlèvement. Lors de l'enlèvement, le constat d'état peut être fait par le chauffeur. En effet, le chauffeur doit contrôler l'état apparent et la conformité quant aux dires de son client.

Un bon d'enlèvement est donc établi par le transporteur. Si celui ci constate une détérioration ou un écart non noté dans le constat d'état, alors il fera des « réserves » avant le départ qu'il fera signé et daté par l'expéditeur.

Une fois toutes ces informations données et répertoriées le transporteur ira sur les lieux faire un repérage puis établira le devis ou la cotation pour son client.

CHAPITRE 2 : L'établissement de la cotation

Avec toutes les informations récoltées par le transporteur, celui accepte de faire un devis ou non. En amont, il réparera cependant les lieux pour connaître les conditions d'enlèvement.

SECTION 1 : Le repérage des lieux (conditions accès, problème stationnement)

Le transporteur se rend donc sur le lieu d'enlèvement de l'œuvre. Il doit repérer les conditions d'accès, les problèmes de stationnement, si c'est dans une rue et les possibilités de transportabilité de l'œuvre.

En effet, les transporteurs doivent scrupuleusement vérifier si les œuvres sont transportables dans les cadres de porte, les escaliers, ou les fenêtres. Après cela ils peuvent donc décider avec le donneur d'ordre des techniques d'enlèvement qui seront utilisées.

Le transporteur prendra aussi en compte les conditions d'accès au lieu d'enlèvement. En effet, si le camion ne peut accéder dans la rue ou à l'endroit de l'enlèvement, il faudra que le transporteur trouve la solution adéquate pour transférer l'œuvre de son lieu d'exposition au véhicule qui sera chargé du déplacement.

Si le véhicule a accès au lieu d'enlèvement mais qu'il ne peut stationner car la rue est passante, alors le transporteur devra mettre en œuvre tous les moyens possibles pour que les horaires coordonnent avec le trafic.

En effet, les enlèvements dans ce cas la se feront la nuit pour que le temps de déplacer l'œuvres du lieu d'exposition au véhicule puisse être plus long et que le déplacement ne soit pas fait dans la précipitation.

SECTION 2 : Le devis

1. La fiche de renseignement. En plus de ces trois éléments essentiels, le transporteur fait remplir ou prend en considération d'autres informations capitales. Ces informations sont notées sur une « fiche de renseignement » qui se décompose en 4 parties.

Cette fiche de renseignement permet aussi au transporteur de pouvoir coter la prestation.

1. Tout d'abord le chauffeur se renseigne sur le type de déplacement : transport national ? import ? ou export ?
2. Il prend les coordonnées du client et les dates prévisionnelles de l'exposition si c'est le cas.
3. Il prend en compte la nature de la marchandise :
 - a. La technique utilisée
 - b. Le nom de l'artiste
 - c. Le nombre d'œuvres à transporter
 - d. Le degré de fragilité
 - e. Dimensions, cubage, poids, valeur
 - f. Le transporteur doit il prévoir l'emballage ?
 - g. Le transporteur doit il prévoir l'assurance ?
4. il se renseigne sur le transport :
 - a. « one way » ou aller- retour
 - b. lieu d'enlèvement
 - c. accès camion
 - d. lieu de livraison
5. Il demande à son client si des prestations annexes comme l'emballage, le déballage, l'accrochage sont en prendre en compte dans la cotation. ⁵

⁵ ANNEXE 1

2. Le devis. La phase du devis est un moment décisif pour faire le point sur tous les éléments importants du déroulement de l'opération. Il faut donc en premier lieu faire une « liste de transport » dans laquelle les œuvres sont listées et classées.

Le devis est surtout important pour faire jouer la concurrence et trouver le meilleur rapport qualité-prix. En général ils sont établis en cinq postes clefs.

- Les caisses, le prix dépend de leur catégorie et de leur dimension. le cout se calcule en fonction
 - o Du « mètre carré développé » c'est-à-dire de la surface totale des six panneaux
 - o Des fournitures utilisées
 - o De la main d'œuvre nécessaire à la fabrication

- L'emballage, les frais sont ceux de :
 - o Tamponnage ou mise en caisse
 - o Transport de caisse vide

- Le travail administratif, le prix est estimé au travail à l'heure

- Le transport, le prix est déterminé à l'heure et au kilomètre et varie selon le type de véhicule utilisé

- Les frais de convoyeur si le client décide de prendre un agent spécialisé appartenant à l'entreprise de transport.

PARTIE 2 :

**La valeur ajoutée d'un
transporteur spécialisé, son
savoir-faire**

Le transporteur spécialisé propose à son client, à la différence des entreprises de transport lambda des services techniques (TITRE 1) et administratifs (TITRE 2) spécifique. Le transporteur d'œuvre d'art connaît une responsabilité en cas de dommage (TITRE 3) qui sera décrite en fin d'étude.

TITRE 1 : Les services spécifiques au transport d'œuvres d'art proposés par le transporteur

Le transport d'œuvres d'art est une activité complexe, chaque œuvre est unique et remplaçable. Toutes les opérations pourraient être dites « sur mesure » ce qui demande une organisation et une coopération de plusieurs métiers :

- L'emballage
- Le transport
- La manutention et le bardage
- Le magasinage
- Les formalités « Beaux-arts » et douanières

Comme dit précédemment, le transporteur spécialisé est un organisateur de transport et prend en charge toutes les opérations pour le transport. Cependant les clients ont le choix entre faire confiance aux choix du transporteur ou s'occuper lui même des opérations annexes et de n'utiliser l'entreprise de transport que comme transporteur.

Après discussion avec des professionnels du transport d'œuvres d'art, il est évident que beaucoup de client et surtout les musées préfèrent faire confiance à des personnes dans l'enceinte de leur établissement plutôt qu'au transporteur pourtant spécialisé et ayant un savoir-faire indéniable.

Souvent les problèmes et les accidents arrivent donc par un désaccord entre le transporteur et le client.

Le transporteur a un devoir de conseil envers ses clients mais ne peut les obliger à adopter leur solution.

Si le client décide de faire confiance au transporteur qui est de plus, organisateur de transport alors celui ci devra organiser le transport et les opérations annexes de « bout en bout ». Souvent, les entreprises spécialisées font donc appel à d'autres entreprises spécialisées dans le domaine qui les intéresse comme l'emballage sur mesure, ou la manutention des œuvres d'art. Ces entreprises utilisent donc la sous-traitance.

Deux types de contrats de sous-traitance: sont utilisés :

- *contrat de transport*, le sous traiteur conclut le contrat avec le sous-traitant (transporteur de faits) pour l'exécution du transport. C'est un contrat cadre ou contrat de coopération dans lesquels il y a des contrats d'application qui sont les contrats de transport.
- *contrat de location de véhicule avec chauffeur* (mais n'est pas vraiment de la sous-traitance). Contrat de transport et location avec chauffeur objets différents : marchandise et véhicule avec chauffeur.

Sur le plan économique cette relation de sous-traitance entraîne une relation de dépendance. Le risque est que cette relation va engendrer un déséquilibre :

- interdiction prix trop bas
- coresponsabilité pénale si sous-traitant incompatible avec réglementation routière
- imposition d'un délai de paiement 30 jours à partir réception facture.

Le transporteur et son sous-traitant sont donc régis par le contrat-type de sous-traitance. Le transporteur devient donc organisateur de transport ou autrement dit commissionnaire de transport c'est à dire « tout prestataire de service qui organise et fait exécuter, sous sa responsabilité et en son nom propre, un transport de marchandises selon les modes et les moyens de son choix pour le compte d'un commettant ». ⁶

⁶ Droit des Transport

CHAPITRE 1 : les services techniques

« Tout est fait sur mesure au cas par cas, On ne traite pas des terres cuites comme des dessins ou des sculptures. Le degré d'exigence varie également d'un musée à l'autre, d'une exposition à l'autre ». ⁷

Le transporteur d'œuvre d'art propose de prendre en compte dans le devis d'autres spécialisations que souvent il sous-traite comme l'emballage et la manutention (section 1), le stockage (section 2) et le véhicule (section 3).

SECTION 1 : L'emballage et la manutention

« À chaque expositions, ils savaient que leur sculpture seraient en sécurité, qu'elles ne seraient ni écornées, ni maltraitées. C'est une question de confiance et de respect du savoir-faire. Peut-être qu'ils ont des allures de déménageurs en apparence, mais ils sont souvent plus fins, plus sensibles que des personnes qui se prétendent critique d'art. Ils connaissent les artistes derrière la barrière ». Ce qu'Hugues Demeude veut dire par là c'est que les manutentionnaires sous leur apparence de durs ont un savoir-faire spécifique qui donne confiance aux clients de la société de transport.

En effet, il est nécessaire pour un client de savoir quel personnel manutentionnaire est qualifié et de savoir que leurs œuvres sont en sécurité. S'il est impossible d'avoir une approche rationnelle il est néanmoins nécessaire de rechercher un minimum de cohérence. IL faut donc se poser les bonnes questions et avoir une vue d'ensemble.

⁷ Hugues DEMEUDE

Pour cela les manutentionnaires qui sont spécialisés dans le déplacement d'objets précieux, d'œuvres d'art applique une méthode qui est quasi similaire à tous les professionnels. Un emballage complet comprend trois épaisseurs que ce soit une simple caisse ou un tamponnage :

- La première épaisseur est au contact de l'œuvre. Elle la protège donc de la poussière, des éraflures ou des traces de doigts à la surface
- La seconde est comme un coussin intermédiaire qui réduit les vibrations, amortit les chocs et atténue les variations de températures
- La troisième est une sorte de coquille rigide qui est utilisée pour résister aux chocs et faciliter les manipulations des manutentionnaires.

Le tamponnage est tout type de protection et d'emballage à l'exception d'une caisse. Ce type d'emballage est surtout utilisé pour la plupart des objets manipulables manuellement. Il est suffisant pour les trajets en camion en France ou en Europe. Cependant il faut que le tamponnage soit dit « soigné » c'est-à-dire qu'une juste répartition soit faite entre les trois couches.

Selon les œuvres et les types de transport, ces trois couches sont nécessaires au déplacement d'une marchandise si précieuse et coûteuse.

L'emballage prend aussi en compte les paramètres de fragilité de l'œuvre. En effet, l'emballage sera différent selon le type d'objet et de technique (peinture ou sculpture) ; la matière (savoir comment les matériaux réagissent) ; l'ancienneté de l'œuvre ; l'environnement climatique de l'œuvre.

Il faut aussi prendre en compte l'environnement politico-culturel ; l'historique de déplacement de l'œuvre ; son état de conservation ; sa valeur affective ou patrimoniale ou financière. Tous ces paramètres se comptabilisent et donne une échelle de 1 à 10 concernant la fragilité.

Une autre échelle pour le choix de l'emballage est mise en place. Il s'agit là de savoir si le transport est considéré comme « facile » ou « compliqué ». Les critères pris en compte par les créateurs d'emballage et manutentionnaires sont :

- Savoir si la manutention est manuelle ou électrique
- Savoir si c'est un transport direct ou avec rupture de charge
- Connaitre la durée du transport
- Savoir si c'est un transport terrestre exclusif ou groupé
- Savoir si c'est un transport aérien ou en groupage
- Savoir si c'est un transport maritime
- Connaitre l'environnement physique durant le transport
- Connaitre les conditions de travail et la réglementation à l'étranger
- Savoir si un convoyeur est présent durant le voyage
- Savoir si c'est une exposition itinérante ou un simple aller-retour

Deux sortes de caisses et de contre caisses existent : il y a le modelé vertical ou celui de forme rectangulaire horizontale. Les contre caisses protègent directement l'œuvre et la caisse englobe la contre caisse. Cela permet d'assurer une protection supplémentaire en cas de choc durant le transport en camion. La contre caisse épouse l'œuvre pour la maintenir immobile, de même qu'un tapis en mousse permettant d'isoler les parois extérieures.

La préparation et l'emballage sont importants pour assurer une bonne protection de l'œuvre pendant le transport. Le choix du conditionnement dépend de tous les critères vus ci-dessus.

Si ces boites sont installées et déplacées par les manutentionnaires, elles sont fabriquées par des spécialistes de l'emballage. Souvent les caisses sont même faites sur mesure. La fabrication des caisses sur mesure se font en atelier de menuiserie complet et efficace : il faut donc des machines spécialisées, un système d'aspiration performant, du matériel de protection et une vérification annuelle de conformité aux normes.

En fonction de tous ces éléments, nous pouvons bien imaginer que le cout de l'emballage est important. Par exemple pour une caisse destinée et construite pour une peinture de

1,5 mètre sur 1 mètre, il faut compter entre 3000 euros et 4000 euros. Les matériaux sont chers surtout les mousses que l'on retrouve en trois couches. Ce qui peut paraître paradoxal est qu'une caisse prévue pour une sculpture est souvent moins chère qu'une caisse destinée à un tableau. En effet, une quantité de matériaux plus importante sera prévue pour la caisse de tableaux. L'emballage d'une sculpture consiste avant tout à bien la caler. De plus, pour une caisse climatisée, le prix croît d'environ 40%.

En plus de l'emballage, on parle aussi de palettisation. « La palettisation est le chargement sur une palette (ouverte) ou dans un conteneur (fermé) ».⁸ Cela consiste à placer la ou les caisses sur une planche métallique et à les fixer de manière stable sous un film plastique. Cette fixation est faite grâce à un filet arrimé à la palette par des crochets.

Après élaboration de la caisse spécifique, soit les emballeurs font le travail d'emballage au sens propre, soit c'est le chauffeur-emballeur qui prend en main cette étape. En effet, les entreprises de transport ont un employé spécialisé en transport d'œuvres d'art et qui a donc les compétences nécessaires pour pouvoir emballer l'œuvre. Cet homme est aussi, le plus souvent, le chauffeur du véhicule affecté au transport de l'œuvre.

Le chauffeur-emballeur doit avoir pris connaissance de tous les éléments du transport.

Le transporteur propose de stocker l'œuvre dans un endroit sur le temps latent entre la remise du bien et le transport en lui-même.

SECTION 2 : Le Stockage

La plupart du temps, les entreprises de transport proposent une autre prestation qui est le stockage. Elle a un choix multiples de l'entreposage. Le prix pour le stockage est fixé en fonction de la durée de l'entreposage et du volume occupé.

Cet entreposage peut être fait soit :

⁸ guide LP art

- dans un espace de stockage sécurisé à court, moyen ou long terme. Cet entrepôt peut parfois être un entrepôt sous douane.
- Dans une chambre forte, qui présente les avantages d'avoir des conditions de conservation sécurisée ou d'avoir une température contrôlée.
- Dans un salon de présentation afin que les ventes aux enchères par exemple, puissent exposer et présenter en toute confidentialité leurs œuvres à de potentiels clients.

Le transporteur propose plusieurs types de véhicules selon l'œuvre à transporter. Parfois il est obligé de sous-traiter car il recherche le véhicule le plus adéquat.

SECTION 3 : Le choix du véhicule

« Un convoi file à toute vitesse. Dans chaque camion, un capteur enregistre les variations de température et le taux d'humidité, les chocs et les vibrations. Deux chauffeurs se relaient. Des hommes armés accompagnent le cortège. Le groupe de camions s'arrête seulement dans les casernes de police et dans les musées protégés. Chaque véhicule transporte un Picasso »⁹. Le musée Picasso ayant été fermé pour restauration et pour des besoins de financement, la direction a donc décidé de faire une exposition itinérante autour du monde. Cette exposition nécessite un déploiement gigantesque tout au long de l'année. Mais comment faire le choix d'un camion pour être sûr d'une sécurité à 100% ?

Les critères pour le choix d'un véhicule ne sont évidemment pas les mêmes selon le type d'œuvre transportée. En effet, les éléments de sécurité pris en compte sont différents selon que l'on transporte une sculpture ou une huile sur bois. Cependant les spécialistes du transport d'œuvres d'art s'accordent afin de déterminer les caractéristiques

⁹ interview France Inter

essentielles d'un véhicule d'œuvres d'art. Le véhicule doit donc être équipé de la manière suivante :

- Une alarme dans le fourgon et une coupe circuit
- Un capitonnage et des suspensions pneumatiques
- Une climatisation maintenant le fourgon entre 18° et 20°
- Un siège disponible pour un éventuel convoyeur
- Un téléphone et un système de repérage satellite
- Et selon l'œuvre un hayon élévateur et divers équipements nécessaires

Le choix du véhicule dépendra bien sûr du poids et des dimensions de l'œuvre et son emballage. Les véhicules sont spécialement adaptés. Certains camions de professionnels de transport d'œuvres d'art sont construits sur mesure pour répondre à des besoins spécifiques propres au transport d'une œuvre d'art.

Souvent les camions sont même banalisés, tous d'une couleur neutre avec seulement un petit signe distinctif.

Les entreprises de transport d'œuvres d'art reprennent souvent le même discours quant à leur flotte : « une flotte de camions équipés de dispositifs de sécurité et de confort adaptés aux œuvres d'art (véhicule du 20m³ au camion remorque 200m³) climatisés, capitonnés et dotés de suspensions pneumatiques ; tous véhicules relocalisés, équipés de système d'alarme et de serrures renforcées ».¹⁰

Les véhicules peuvent parfois être conformes à la norme euro 5, plus respectueuse de l'environnement car consomme moins et réduit les émissions polluantes.

Pour des œuvres d'une grande envergure, des moyens techniques sont mis en place. Cela sera considéré comme un « transport exceptionnel ». Ce transport est défini comme un transport de marchandises, ou une circulation de véhicules présentant un caractère exceptionnel en raison de ces dimensions ou de sa masse, lesquelles ne respectent pas les limites réglementaires du Code de la Route. Ce chargement doit être une masse indivisible pour limiter le nombre de convois et les gênes occasionnés.

¹⁰ Site du transporteur Chenue

Les entreprises spécialisées en transport d'œuvres d'art disposent des moyens techniques comme des camions plateaux et des grues, et s'occupent des demandes d'autorisations pour les convois exceptionnels. Ces convois sont classifiés en fonction de la longueur, la largeur et le poids. Ces convois exceptionnels peuvent engendrer des problèmes d'itinéraires et demandent parfois des accompagnements que les transporteurs d'œuvres d'art prennent en compte dans leur devis.

Si le convoi ne dépasse pas les 25 mètres de long et 3 mètres de large, l'accompagnement n'est pas nécessaire ni exigé. Au-delà, les camions doivent être suivis par une voiture pilote, soit une voiture d'accompagnement, soit une escorte motocycliste. Cette obligation d'accompagnement est régie par une circulaire 75-173 du 19 novembre 1975.

La partie professionnelle qu'est le transporteur d'œuvres d'art a donc des moyens techniques mais ne peut tout accomplir. C'est pour cela que certains services associés au transport sont nécessaires.

CHAPITRE 2 : Les services administratifs

Le transporteur propose grâce à son savoir-faire en la matière de faire toutes les démarches administratives pour le compte du client. En effet il établira les formalités « Beaux arts » (section 1), prendra une assurance transport adéquate (section 2), et s'occupera des formalités en douane grâce à un agent habilité (section 3)

SECTION 1 : Formalités en douane et formalités Beaux arts

1. Les formalités « Beaux-arts ». Que ce soit des galeristes ou des particuliers, la question est de savoir si les œuvres transportées sont soumises à une autorisation. Il faut savoir que les musées qui possèdent des « trésors nationaux » sont obligés de se soumettre aux autorisations formulées par les autorités françaises. Pour les musées, le Ministère de la Culture française autorise une sortie temporaire de ces « trésors nationaux » sous contrôle. C'est pour cela qu'a été mise en place une réglementation sur la circulation des œuvres d'art. La circulation des œuvres d'art est donc régie par la loi n°92-1477 du 31 décembre 1992 relative aux produits soumis à certaines restrictions de circulation et à la complémentarité entre les services de police, de gendarmerie et de douane.

Le contrôle de ces déplacements est conjointement exercé par le Ministère de la Culture et par le Services des Douanes. Nous appelons ces formalités nécessaires à la sortie ou à l'entrée d'une œuvre sur le territoire français les formalités « Beaux-Arts ».

La France depuis la suppression des formalités douanières pour les échanges entre états membres de l'Union Européenne a décidé afin de protéger son patrimoine national de contrôler la circulation des œuvres d'art en Europe. Le Ministère de la Culture avec la loi n°92-1477 a soumis les sorties et les entrées à une autorisation.

Le code du Patrimoine dans ces articles L111-1 à L111-7, L111-4 et L121-1 à L121-4, le décret n°93-124 du 29 janvier 1993 relatif aux biens culturels soumis à certaines restrictions de circulation, et le règlement du Conseil d'Etat n°116/2009 du 18 décembre 2008 concernant l'exportation des biens culturels sont autant de textes législatifs permettant de sécuriser le déplacement des œuvres d'art.

Comme expliqué dans l'introduction, trois distinctions se font parmi les œuvres d'art : il y a les « trésors nationaux », les « biens culturels » et celles sous le seuil de contrôle.

- Si une œuvre est considérée comme « trésor national » alors la réglementation française permet une sortie temporaire et après autorisation. Article 10 de la loi N°92-1477 détermine que « l'exportation des trésors

nationaux hors du territoire douanier peut être autorisé, à titre temporaire par l'autorité administrative, aux fins de restauration, d'expertise, de participation à une manifestation culturelle ou de dépôt dans une collection publique ».

- Si celle-ci est désignée comme « bien culturel », sa sortie pourra elle être définitive mais après autorisation du Ministère de la Culture française. Elle peut aussi bien sûr quitter le territoire de façon temporaire sous autorisation. article 5 de la loi 92-1477 énonce que « l'exportation temporaire ou définitive hors du territoire douanier des biens culturels, autres que les trésors nationaux, qui présentent un intérêt historique, artistique ou archéologique et entrent dans l'une des catégories définies par décret en Conseil d'Etat est subordonnée à l'obtention d'un certificat délivré par l'autorité administrative ».
- Pour les œuvres non considérées comme « biens culturels », celles dites sous le seuil de contrôle, elles sont libres de circuler et d'être vendue sans autorisation. Cependant elles doivent respecter les dispositions relatives à la taxe sur les plus-values.

Le 31/03/2011 une mise à jour a été faite par la Direction de l'information légale et administrative afin de préciser que la réglementation mise en place par le Ministère de la Culture ne concernait pas les œuvres transportées par leur auteur.

1. Les formalités de douanes à l'exportation

1. La sortie temporaire d'un « trésor national ». Afin de pouvoir exporter un « trésor national » hors du territoire douanier, les personnes concernées doivent remplir une Demande d'Autorisation de Sortie Temporaire d'un Trésor National (DASTTN). Cette demande sera examinée pour accord par la Direction concernée du Ministère de la Culture c'est-à-dire la Direction des Archives de France, la Direction du Livre et de la

Lecture, le Centre National de la Cinématographie, la Direction des musées de France ou la Direction du Patrimoine. Cette demande de sortie temporaire se fait en remplissant le formulaire cerf n°02-0076¹¹.

Après acceptation, ce document est suffisant pour une sortie temporaire en Europe et celui-ci ne doit jamais quitter l'œuvre lors du déplacement. Au retour de l'œuvre sur le territoire national, une attestation de retour sous forme de billet détachable doit être retournée à la Direction concernée.

Cependant si l'œuvre circule hors Europe, alors la demande a pour but d'obtenir une licence d'exportation temporaire délivrée par la Direction concernée du Ministère de la Culture. A ces deux documents doivent être joints une attestation de l'emprunteur étranger garantissant la restitution et le retour des œuvres.

2. La sortie temporaire ou définitive d'un « bien culturel ». Dans ce cas précis, deux possibilités s'offrent aux propriétaires :

- Pour une sortie temporaire, il est possible de faire appel à une procédure rapide. IL faut faire une Demande de Sortie Temporaire d'un Bien Culturel (DSTBC). Le formulaire concerné est le cerfa n°02-0083.¹² Les garanties de retour en France sont vérifiées.

- Pour une sortie définitive d'un bien culturel ou pour sa vente, il faut faire une Demande de Certificat de Bien Culturel (DCBC) qui se caractérise par le formulaire cerfa n°02-0075¹³. Ce formulaire permet d'attester que cette œuvre n'a pas la qualité de « trésor national » et peut donc sortir du territoire. Ce certificat permet la circulation de l'œuvre pendant sa durée de validité c'est-à-dire 20 ans pour les œuvres de moins de 100 ans ou permanente pour les œuvres de plus de 100 ans. Pour obtenir ce certificat, il est nécessaire au préalable de présenter l'œuvre à un conservateur qui attestera que le bien culturel ne fait pas partie des trésors nationaux.

¹¹ Annexe 2

¹² Annexe 3

¹³ Annexe 4

Si l'œuvre doit circuler hors Europe, le propriétaire doit tout d'abord être muni de la DCBC et de la DSTBC et demander une licence d'exportation de biens culturels. Pour les formalités douanières, une facture pro-forma ou une liste valorisée doit être présentée. S'il s'agit d'une exposition non officielle, il est nécessaire de montrer une attestation par l'emprunteur étranger garantissant la restitution des œuvres.

3. La vente à l'étranger d'un bien culturel. Si cette vente doit être réalisée par deux personnes résidents dans des états membres de l'Union Européenne, alors il suffit de posséder un Certificat. CE certificat doit pouvoir être présenté à tout moment en cas de contrôle.

Pour les particuliers, si le bien leur appartient depuis moins de douze ans, et si la valeur de ce bien dépasse les 5000 euros, alors ceux-ci devront acquitter une taxe de 5% correspondant à la taxe sur les plus-values et le remboursement de dette sociale.

Pour la vente à un pays hors Europe, en complément du certificat, il est demandé une licence d'exportation définitive délivrée par la direction concernée par votre bien du Ministère de la Culture.

4. La vente d'une œuvre non considérée comme un bien culturel. Si un particulier ou une fondation domiciliée en France décide de vendre une œuvre de plus de 50 ans d'Age mais de moins de 15000 euros hors de l'Union Européenne alors celui-ci devra simplement effectuer une déclaration en douane mais devra cependant payer une taxe de 5% de la valeur en douanes l'œuvre vaut plus de 5000 euros et s'il l'a détient depuis plus de 12ans.

2. Les formalités de douane à l'importation

Nous pouvons trouver plusieurs cas de situations aussi pour les œuvres à l'importation, que ce soit une œuvre qui entre dans le territoire français de manière temporaire ou définitive ou une œuvre qui revient en France.

1. Le retour des œuvres sur le territoire français. Nous parlons toujours de formalités « Beaux Arts » dans ces cas précis. Cependant ce sont des formalités très simples à accomplir car consiste seulement à renvoyer à l'administration de délivrance l'attestation du retour de l'œuvre. Il faut donc comme dit précédemment découper le coupon détachable prévu à cet effet sur les documents d'autorisation.

S'il s'agit d'un bien culturel et que celui-ci revient d'un pays tiers de l'Union Européenne, les propriétaires sont tenus de présenter l'œuvre au Ministère de la Culture pour contrôle.

2. L'entrée temporaire d'une œuvre en France. Dans ce cas, il dépend de savoir d'où vient l'œuvre. Si cette œuvre vient d'un pays membre de l'Union Européenne, alors aucune formalité n'est exigée. Cependant si celle-ci vient d'un pays tiers, alors l'importateur devra faire une Demande d'Admission Temporaire (déclaration en douane) et devra garantir un cautionnement à hauteur du montant de la TVA applicable.

IL est possible d'échapper à ce cautionnement. En effet, les organismes publics s'ils en font la demande peuvent en être dispensée. Les galeristes appartenant au Comité des Galeries d'Art (CGA) ou au Syndicat National des Antiquaires (SNA) et que celles-ci prouvent que leur assurance couvrant les œuvres est reconnue et réputée par les douanes alors le cautionnement ne s'appliquera pas non plus.

Il faut cependant bien noter qu'aucune œuvre au nom d'un particulier ne peut être admise temporairement dans le territoire français.

3. L'importation définitive d'une œuvre en France. Si un musée décide d'acheter une œuvre hors Europe, alors ils doivent faire une Demande d'importation en Franchise et sont donc dispensés du paiement de droit et taxes.

Quant aux galeristes et particuliers, ils doivent payer les droits et taxes au moment de la « déclaration de mise à la consommation ». En effet l'acquisition de cette œuvre peut être parfois à des fins de revente.

Le client en plus d'assurer son œuvre préfère que le transport soit assuré. Dans ce cas a, le transporteur spécialisé propose de trouver la meilleure assurance.

SECTION 2 : L'assurance du transporteur

Quand un établissement ou une personne décide de faire déplacer une œuvre d'art pour quelques raisons que ce soit, il doit vérifier nécessairement si l'œuvre qui est normalement déjà assurée par contrat d'assurance peut bénéficier d'une extension couvrant le transport.

1. L'assurance par le professionnel du transport. Cette extension permet de garantir le transport par un professionnel ou pour propre compte et de couvrir les risques avec un plafond de garantie.

Une œuvre d'art empruntée ou simplement déplacée doit être assurée pendant son transport et pendant sa manipulation à la valeur déclarée par le prêteur. Dans la majorité des cas, c'est l'emprunteur qui fait assurer l'œuvre.

Il est possible également de faire assurer l'œuvre hors transport. C'est alors le transporteur qui prendra en charge l'assurance.

Le professionnel distinguera deux assurances :

- L'assurance responsabilité du transporteur qui permet de couvrir sa propre responsabilité en cas de dommages. Dans ce cas, une indemnité forfaitaire dont le montant est fixée dans les Conventions Internationales.
- L'assurance transport de marchandises.
 - o Assurance transport marchandise « tous risques » contractée par le transporteur couvre tous les dommages y compris les disparitions et les vols
 - o Assurance transport marchandise « évènements caractérisés » qui énumère un certain de situation dans lequel le contrat va couvrir l'entreprise de transport.

En plus de l'assurance, le transporteur propose de faire au nom du client les formalités en douane. Pour cela, il a souvent un agent habilité à qui il confie ces taches.

SECTION 3 : Commissionnaire en douane

1. l'agent habilité. Certaines entreprises de transport d'œuvres d'art afin de sécuriser le fret ont un agrément de commissionnaire en douane. « Sont considérés comme commissionnaires en douane toute personne physique ou morale, faisant profession d'accomplir, pour autrui, les formalités de douane relatives à la déclaration en détail des marchandises, que cette profession soit exercée à titre principal ou à titre accessoire et quelle que soit la nature du mandat, à elles, confié » ¹⁴

Le commissionnaire agréé en douane permet aux entreprises de transport d'œuvres d'art d'ajouter des services à leur compétence. En effet, le commissionnaire en douane réalise toutes opérations pour le compte d'autrui donc du client de l'entreprise de transport.

Les cautions en douanes c'est-à-dire la protection financière garantissant au bénéficiaire le paiement des droits et taxes, qui seront exigées sur les biens franchissant les

¹⁴ www.douane.gouv

frontières, faites par les agents habilités permet de garantir la mise à la consommation ou le transit communautaire.

Certaines entreprises grâce à leur agent commissionnaire en douane bénéficient d'un abonnement au SOFI (outil informatique) qui leur permet d'assurer une liaison directe avec l'ordinateur central des douanes afin de réaliser en temps très restreint les opérations de douane à l'import comme à l'export. Cela permet aussi de déterminer si l'œuvre avant son déplacement doit être présentée ou non en douane.

Ces commissionnaires permettent aussi aux entreprises grâce à leur habilitation d'accéder à une Procédure de Déclaration Simplifiée qui accélère l'acheminement jusqu'à leur propre entrepôt sous douanes.

2. L'entrepôt sous douane. En effet, certaines entreprises de transport possèdent des entrepôts sous douane. C'est « un régime douanier qui permet l'emmagasiner des marchandises sous contrôle douanier dans les locaux agréés par l'administration des douanes en suspension des droits et taxes et des mesures de prohibition à caractère économique ».

Les marchandises sont donc exonérées de droits et taxes jusqu'à leur exportation ou leur utilisation sur le territoire dans lequel se trouve l'entrepôt.

Trois types d'entrepôt sont connus :

- l'entrepôt sous douane privé, c'est-à-dire qu'il appartient à toute personne physique ou morale par son usage exclusif en vue d'y entreposer des marchandises qui feront partie de leur activité.

- l'entrepôt sous douane public, il est ouvert à tous les usagers de l'entreposage de marchandise de toute nature. L'article 116 du code des douanes exclut cependant certaines marchandises à l'entreposage en douane.

- l'entrepôt spécial pour tout type de marchandise bien spécifique.

En amont, il y a donc à certains moments le stockage dans un entrepôt sous douane avant les contrôles douaniers. Pour ces contrôles, le transporteur doit avoir sur lui des documents relatifs à la réglementation sur la circulation des œuvres d'art.

TITRE 2 : les mesures préventives proposées au client

Afin de prendre le minimum de risques, le transporteur assure un accompagnement (chapitre 1) et la sécurité de l'œuvre (chapitre 2)

CHAPITRE 1 : L'accompagnement de l'œuvre jusqu'à destination

Pour que l'œuvre soit accompagnée du point de départ jusqu'à destination, le transporteur met en place un suivi de dossier et sur la demande du client peut faire accompagner et organiser le voyage pour le convoyeur.

SECTION 1 : le suivi du dossier

Les entreprises spécialisées en transport d'œuvres d'art, afin de s'assurer du bon déroulement du déplacement proposent à leurs clients un suivi permanent. En effet, elles se prévalent de faire :

- un suivi d'ouverture de dossier

- un suivi d'emballage
- un suivi d'enlèvement
- un suivi d'expédition
- un suivi de facturation

Ces suivis permettent aux clients de pouvoir être informés quand ils le veulent de tous ces points caractéristiques au transport de leurs œuvres.

SECTION 2 : L'accompagnement par un convoyeur

Le convoyeur est « une personne qui accompagne un objet lors de son transport afin de s'assurer qu'il est manipulé avec le soin requis, qu'il arrive à destination, et que son déballage et son installation se déroule sans problème. C'est généralement un représentant du propriétaire de l'objet ». ¹⁵

Celui-ci doit durant tout le voyage vérifier la conformité et l'état de l'œuvre en rapport avec le rapport fourni par les conservateurs au point de départ. Ils doivent être munis pendant tout le trajet de documents de conservation et d'emballage détaillés ainsi que de photos. Il sert donc d'intermédiaire entre les équipes techniques et les propriétaires d'œuvres d'art.

Chaque institution est libre de son choix mais la présence d'un convoyeur s'impose le plus souvent pour les objets de grande valeur, très fragiles ou que le trajet est considéré comme complexe. Une fois la présence d'un convoyeur jugée nécessaire, il convient de trouver quelle sera la personne capable d'assumer entièrement cette mission.

Pour des raisons techniques et de connaissance de l'œuvre, le convoyeur est le plus souvent soit un conservateur soit un technicien. Si l'œuvre ne nécessite pas de grandes connaissances ou techniques quant à l'emballage et à la particularité de l'œuvre alors il est possible de nommer comme convoyeur une personne du musée connaissant les politiques en vigueur du musée, ou une personne parfaitement apte à exaucer les souhaits du propriétaire.

¹⁵ ICEFAT-NEWS 2007

Le convoyeur partage avec le transporteur la responsabilité des œuvres transportées du point de chargement au point de déchargement. Les chauffeurs restent responsables de leur véhicule quant à la sécurité et au chargement. Cependant pour les opérations intervenant pendant le transport le convoyeur est responsable du chargement qu'il accompagne. En effet, si les douanes doivent examiner une œuvre, le convoyeur devra s'occuper et ne pas quitter la marchandise.

Les objets sous le contrôle du convoyeur doivent être exposés à un risque minimum à tout moment. Ils doivent être bien arrimés et attachés. De plus, le convoyeur prend en compte l'environnement dans lequel les œuvres sont. En effet, ils sont conscients grâce aux rapports des conditions de conservation nécessaire à l'objet. Il ne doit pas laisser au hasard toutes les mesures pratiques qui s'imposent à la sécurité des œuvres afin d'assurer que celles-ci soient traitées avec soin.

Les entreprises de transport d'œuvres d'art proposent soit de planifier directement le convoiement par les agents du client et d'organiser son voyage. Il peut prendre des mesures d'escorte complémentaire si demandée.

Cependant les entreprises peuvent aussi proposer un convoiement par leurs propres agents en cas de défaillance d'un convoyeur. C'est un de leur technicien dont la connaissance du métier est indéniable qui sera donc nommé.

Le convoyeur avant de partir doit donc avoir sur lui :

- Son passeport personnel en cours de validité
- Une copie de l'accord du prêt
- Une copie du certificat d'assurance
- La liste de colisage avec les numéros de caisse, dimensions, poids, description des objets, instructions de manutention
- Le constat d'état des œuvres avec la photo de chaque œuvre

Bien que les convoyeurs accompagnent, pas par pas l'œuvre d'art, le transporteur peut proposer d'autres prestations afin de s'assurer que les marchandises ne soient pas victimes de quelques vols que ce soit.

CHAPITRE 2 : le choix de la sécurité

Même si l'œuvre est accompagnée, certains clients préfèrent assurer la sécurité en demandant au transporteur de leur trouver une escorte (section 1), de stationner dans les lieux les plus protégés (section 2), et de mettre en place un système de traçabilité (section 3).

SECTION 1 : une escorte assurant le sécurité

Pour limiter le plus possible les risque de vol des œuvres pendant leur transport, le transporteur peut proposer à son client de faire escorter par des gardes armés les pièces ayant une valeur très importante. Bien sur, cette escorte aura un cout qui sera inscrit dans la cotation faite par le transporteur. En effet, toutes prestations supplémentaires est forcément aux frais du donneur d'ordre.

Cette escorte sera la plupart du temps en relation avec les autorités locales. Depuis 2011, les forces de l'ordre n'assurent plus les missions d'accompagnement des transports exceptionnels. Deux décrets ont été mis en place dans le cadre d'une révision générale des politiques publiques dans le transport routier. L'escorte des convois ne sera plus assurée par la police ou la gendarmerie mais par des « guider professionnels ».

Une nouvelle réglementation pour palier à ce manque a été mise en place et les pouvoirs publics ont établie une nouvelle formation pour les escortes que l'on appelle aujourd'hui les « guider professionnels ». Cette nouvelle réglementation fait entrer le métier d'escorte pour convois exceptionnels dans le cadre du privé.

Ce nouveau métier sera accessible par une formation préalable de soixante trois heures qui pourront s'étaler sur trois semaines.

Aujourd'hui le transporteur sous-traite une entreprise privée d'escorte pour le déplacement d'une œuvre d'art si le client en a fait la demande.

Ces escortes peuvent aussi être des autorités locales car parfois des gardes armés sont nécessaires.

Même si ces escortes sont omniprésentes pendant le voyage, il faut tout de même que les véhicules puissent stationner en toute sécurité pour pouvoir éviter tous vols.

SECTION 2 : Un stationnement dans des lieux surs.

Depuis quelques années, il est interdit de stationner dans les locaux des autorités publiques. Avant, il était donc possible de faire escale dans les gendarmerie pour éviter tout risque. Mais depuis la réorientation des pouvoirs de police, il est considéré que des moyens plus adéquats sont déjà existants.

En effet, les transporteurs garent donc leur véhicules dans des parkings sécurisés : « Est désigné par parking sécurisé poids lourds (PSPL) à proximité de grands axes routiers, un parc de stationnement pour poids lourds, clos, soumis à paiement, équipé de systèmes de surveillance et de sas d'accès par barrières. La surveillance du parking est assurée 24h/24 »¹⁶

En plus de cet accompagnement physique et des stationnements sécurisés, pour conforter le client, le transporteur a dans ses véhicules un système de traçabilité.

SECTION 3 : Le système de traçabilité

Le système de traçabilité permet au transporteur de ne pas perdre la trace du véhicule et de la marchandise transportée et de pouvoir connaître les activités minute par minute.

¹⁶ Règlement intérieur parking.

Ce système a donc la capacité à assurer le suivi en temps réel de toutes les activités et tous les flux d'information. On trouve donc deux objectifs essentiels à un système de traçabilité pour suivre le déplacement d'une œuvre d'art :

- la sécurité. En effet, cela permet de lutter contre les vols, et à surveiller tous les comportements suspects.
- Exécution. En effet, le transporteur peut contrôler tout le déroulement du transport.

1. La discrétion. « Si les camions de xxx sont relativement banalisés n'affichant pas en toutes lettres leur activité de transporteur d'art, c'est qu'en la matière la plus grande discrétion est recommandée. Le braquage reste la grande crainte, le fantôme qui rôde. Aussi pouvoir compter sur des véhicules fiables et performants qui rejoignent vite leur lieu de livraison est un atout. Une deuxième carte maîtresse pour contrer un hypothétique acte de malveillance est de ne jamais divulguer les itinéraires empruntés par les camions. Seul le personnel de la société, trié sur le volet, est susceptible de connaître le planning des transports. Grâce aux précautions prises, aucune attaque ne s'est produite en France depuis bien longtemps, ce qui rassure les chauffeurs et leur permet de travailler sans pression particulière. »¹⁷

En effet, la discrétion dans le transport est une chose nécessaire. Si les camions sont connus de tous et que « transport d'œuvres d'art » est noté en noir sur blanc sur le véhicule alors il attirera les regards et sera sujet à des vols.

C'est pour cela que la plupart des entreprises spécialisées utilisent des véhicules banalisés.

2. L'optimisation de l'itinéraire. Pour qu'une œuvre voyage en sécurité et qu'elle soit le moins possible exposée à des risques, les entreprises spécialisées en transport s'engagent à optimiser l'itinéraire de l'œuvre afin qu'elle fasse le moins de kilomètres possible. Les entreprises doivent-elles respecter les réglementations sociales sur le temps de conduite et les temps de repos (voir partie III) et prendre en compte certains éléments afin de trouver l'itinéraire le plus rapide.

¹⁷ Hugues DEMEUE

Les entreprises utilisent donc plusieurs critères :

- les heures définies par le donneur d'ordre, l'expéditeur et le destinataire.
- Le temps prévu pour les opérations de manutention, de chargement et de déchargement
- La distance entre le point de départ de l'œuvre et son point d'arrivée
- La vitesse autorisée par le code de la route
- Le temps de conduite autorisé par la réglementation
- Les règles de circulation et de stationnement dans de grandes agglomérations.

Le transporteur est donc un organisateur de voyage qui sous-traite avec des entreprises spécialisées selon les demandes de leur client.

Mais chaque client dans une demande de devis a des exigences différentes, ces exigences peuvent même changer au cours des opérations et qui n'avaient pas été communiquées donc non connues par le transporteur.

Chaque client est différent et chaque déplacement exige des éléments différents. Le transporteur doit donc prendre les devants pour des informations plutôt que d'attendre des changements de dernières minutes qui pourraient avoir des conséquences importantes.

Tous les moyens mis en œuvre par le professionnel du transporteur permettent d'éviter la majorité des problèmes dus au déplacement d'une œuvre d'art, mais que se passe-t-il en cas de vol ou détérioration des biens confiés au transporteur ? Quelle sera la responsabilité du transporteur ?

TITRE 3 : La responsabilité encourue par le transporteur

Si l'on pouvait penser que dû au caractère spécifique de l'œuvre d'art, la responsabilité du transporteur différerait ce n'est absolument pas le cas. Le transporteur spécialisé, même si sa marchandise est spécifique et a une valeur très importante, il reste un transporteur inscrit au Registre des Transporteur et bénéficie donc du même régime de responsabilité.

Le transporteur spécialisé ayant la qualité à la fois de transporteur (chapitre 1) et de commissionnaire (chapitre 2), sa responsabilité et les enjeux sont différents.

CHAPITRE 1 : responsabilité en qualité de transporteur

Il sera donc étudié quelles sont les obligations du transporteur (section 1), comment prouver le dommage (section 2) et quelles sont les réparations (section 3).

SECTION 1 : obligation du transporteur

Le transporteur spécialisé en œuvres d'art comme tous les autres doit respecter une réglementation sociale. Il est soumis à une obligation de résultat et est donc présumé responsable. Mais cette présomption doit être prouvée par le client et le transporteur bénéficie d'une réparation limitée.

1. réglementation sociale. La durée totale de conduite ne doit dépasser 9h/jour de conduite mais c'est entre deux repos journaliers ou un repos journalier et un repos hebdomadaire. La durée de conduite doit s'inscrire dans ces deux périodes de repos.

Repos journalier : retour au domicile après une journée de travail où l'on peut vaquer à ses occupations personnelles (nuit).

Repos hebdomadaire : journée de repos dans la semaine, qui est encadré au niveau d'un nombre d'heures.

Deux dérogations :

- de droit : deux fois par semaine la conduite peut être de 10h. Mais limite impérative : on ne peut dépasser 90h sur deux semaines consécutives.

Après 6 périodes de conduite journalière, deux jours (donné en heure) de repos sont obligatoires.

- on peut y déroger dans l'intérêt de la marchandise surtout les sensibles (car haute valeur ajoutée et qui attire la convoitise des malfaiteurs les marchandises qui vont être revendues).

L'absence de système sécurisé et système informatique (géolocalisation) a permis de donner des informations sur la sécurité avant même de dépasser les temps autorisés.

Le dépassement du temps de conduite constaté est une infraction grave. En cas de cumul important, la sanction peut aller jusqu'au retrait de licence communautaire voir même la radiation au registre (accès à la profession).

Il y a forcément une interruption de conduite ou pause c'est un arrêt de conduite pendant un temps limité. Cette interruption doit intervenir au minimum après 4 heures 30 de conduite. Le conducteur doit s'arrêter pendant au moins 45 min. L'amplitude d'activité du chauffeur de 9h45.

On aménage avec une première coupure de 15 min et une seconde d'au moins 30 min. Il faudra toujours obtenir 45 min de coupure dans une période de 4h30 de conduite. Le conducteur pendant ces pauses ne doit pas travailler (charger, décharger, contrôler).

Dans chaque période de 24h, le conducteur a droit à un repos de 11h consécutive. Ce repos est consécutif, néanmoins on peut descendre à 9h consécutive mais uniquement 3fois par semaine. Les heures manquantes au repos sont compensées en fin de semaine suivante au plus tard.

Il est possible néanmoins de scinder cette période de 11h en plusieurs mais avec une au moins égale à 9h. Si on scinde dans la même période, il faut s'arrêter ensuite 3h. Ce repos peut être pris dans la couchette mais il faut que le véhicule soit arrêté. Il y a une obligation de compensation.

La Durée maximum de conduite hebdomadaire est fixée à 56h en Europe mais pas en droit français qui est à 48h.

2. Obligation de résultat Le transporteur a une obligation de résultat, dès lors qu'il y a une perte ou avarie ou préjudice consécutif à un retard, le transporteur doit en répondre. Le destinataire n'a qu'à faire la preuve de l'existence d'une perte, d'une avarie ou d'un retard du transporteur pour engager sa responsabilité.

Le transporteur dispose pour se défendre de cause exonératoire.

3. Clauses. Depuis la loi de 1905 RABIER, il y a nullité de toute clause exonérant le transporteur de toute responsabilité lié à la perte ou avarie de la marchandise.

En aucun cas il ne peut exclure sa responsabilité. Cette prohibition de principe n'est prévue qu'à L133-1 et non L133-2. Donc une telle clause exagératrice n'est pas interdite pour les retards (si ne porte pas sur une obligation essentielle du contrat).

Ayant une obligation de résultat, le transporteur a une présomption de responsabilité.

SECTION 2 : preuve du dommage et responsabilité

1. Présomption de responsabilité. Le code de commerce dit que le voiturier est garant de la perte ou avarie de la marchandise. On peut considérer au regard de L133-1 que la responsabilité du transporteur est fondée sur une obligation de garantie mais ce n'est

pas le cas, mais il y a une obligation de résultat. Il est présumé responsable de toute perte ou avarie sauf s'il prouve le vice propre de la marchandise ou la force majeure.

Même si dans le transport d'œuvres d'art, le vice propre de la marchandise n'est pas reconnu, il est tout de même important de considérer qu'une œuvre peut être détériorée durant le trajet du fait de son matériaux propre.

2. Dommages subis et preuve du dommage. Le dommage résulte de la perte, de l'avarie ou du retard de la marchandise. Cette preuve s'opère par tout moyen (ex : témoignage). Néanmoins, pour protéger le transporteur et pour permettre au transporteur de pouvoir renverser les présomptions qui pèse sur lui, L133-3 prévoit une fin de non recevoir. Il dispose que pour les pertes et avaries, le destinataire devra dans les 3 jours de la livraison, soit émettre des protestations motivées, soit demandé une expertise judiciaire pour pouvoir demandé ensuite réparation au transporteur.

Si on ne respecte pas cette règle, on est forclos. Les réserves valent protestations motivées.

3. Protestation motivée. L'auteur de la protestation motivée est en principe le destinataire ou un de ses mandataires. Elle peut également être formulée par l'expéditeur. Elle doit être motivée, et contenir les griefs de manière suffisamment précise (nature, importance, poids, valeur des manquants). Les délais de notification se font dans les 3 jours, dimanche et jour férié non compris qui suivent la réception (au sens de livraison). Le point de départ c'est le lendemain du jour de réception à 00h00.

Ce délai de 3 jours à un délai impératif. Donc toute clause contraire est nulle (si tend à le raccourcir ou l'allonger). D'autre part cette protestation motivée dans intervenir dans les 3 jours qui suivent la livraison, donc si elle intervient après, elle se serait pas valable.

4. Demande d'expertise. C'est une requête faite par le demandeur au président du tribunal de commerce dans le ressort duquel se trouve la marchandise. La requête peut être faite sous forme de papier libre. Le juge en principe accepte de désigner un expert,

et ensuite il appartient au requérant de convoquer à l'expertise les personnes à qui il souhaite rendre l'expertise opposable (donc le transporteur et voir d'autre personne concernée).

Néanmoins, en cas d'urgence le juge peut le dispenser de convoquer les personnes concernées, et même si l'expertise n'a pas été contradictoire, elle sera opposable à tous.

Si ces dommages donnent lieu à réparation, alors le transporteur pourra faire jouer sa limite de responsabilité.

5. Réserves. A chaque livraison, le destinataire ou le donneur d'ordre lui même va contrôler l'état apparent et la conformité de l'œuvre au regard des informations qui figurent sur le bon de livraison. Si un dommage apparaît, alors le destinataire doit constater avec le chauffeur les éventuelles avaries de façon à prouver l'existence de ces dommages au moment de la livraison.

Le destinataire devra confirmer ces réserves dans les trois jours ouvrables par lettre recommandée avec accusé de réception. Le destinataire n'ayant émis aucune réserve est censé avoir reçu les œuvres conformes.

SECTION 3 : réparation par le transporteur

1. Réparation limitée. En transport terrestre il n'y a pas de stipulation légale, il peut y avoir les clauses limitatives. On peut stipuler un autre montant de limitation de la responsabilité mais on s'expose à ce que le juge annule cette clause.

Dans le contrat type général, le montant de réparation est :

- Pour les moins de 3tonnes = 32 euros/kg poids brut sans pouvoir excéder 750 euros/colis (envoi)

- Pour les plus de 3tonnes : 14 euros/kg de marchandise avariée ou manquante sans dépasser 2300 fois le poids total en tonnes au titre du contrat. (nombre de tonnes de marchandise au titre du contrat X 2300)

En cas de retard, l'indemnisation est le prix du transport.

Dans ce cas la, le client n'a pour seule solution que de faire jouer son assurance. En effet, le transporteur n'aura qu'une responsabilité très limitée par rapport à la valeur de l'objet transporté.

CHAPITRE 2 : responsabilité en qualité de commissionnaire

De même, sera donc étudié quelles sont les obligations du transporteur (section 1), et comment prouver le dommage (section 2).

SECTION 1 : obligation du commissionnaire

Le commissionnaire s'il a des obligations a surtout des devoirs. En effet le commissionnaire et surtout un commissionnaire spécialisé a des devoirs tels que :

- le devoir de conseil et d'information
- devoir de respecter les instructions données par son client
- un devoir de rédaction des documents de transport
- un devoir de suivi des opérations
- un devoir de choix du matériel adapté, donc il doit contrôler ces sous-traitants.

Le commissionnaire est régit en tant que partie professionnelle par le Code du Commerce :

-Article L 132-4. « Il est garant de l'arrivée des marchandises et effets dans le délai déterminé par la lettre de voiture hors le cas de la force majeure légalement constatée ».

- Article L132-5. « Il est garant des avaries ou pertes de marchandises et effets, s'il n'y a stipulation contraire dans la lettre de voiture, ou force majeure ».

- Article L 132-6. « Il est garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse la marchandise »

SECTION 2 : preuve du dommage et responsabilité

Le commissionnaire comme le transporteur est tenu à une obligation de résultat donc à une présomption de responsabilité. Or, la présomption pour le commissionnaire n'est pas dite d'Ordre Public. Il peut donc décliner certaines garanties en cas d'opérations délicates. Cette possibilité s'applique d'autant plus pour les transporteurs d'œuvres d'art qui ont des prestations souvent très délicates.

Le commissionnaire de transport, de plus, assume une double responsabilité au titre de son fait personnel et du fait de ses substitués.

1. responsabilité personnelle. Il est donc garant de toutes les opérations et répond des fautes commises pour les opérations matérielles et administratives dont il s'occupe personnellement.

2. responsabilité du fait de ses substitués. Le commissionnaire est donc aussi responsable de ses substitués dans le cas où ils ne sont pas imposés par le donneur d'ordre.

Il est donc responsable de plein droit mais à la possibilité de se retourner contre ses substitués en cas de faute de l'un d'eux. La seule possibilité pour se dégager de cette responsabilité est la force majeure, le vice propre de la marchandise (très peu accepté pour les œuvres d'art comme vu précédemment) et la faute de l'expéditeur.

Le client ou donneur d'ordre peut donc se retourner contre le commissionnaire et ses substitués mais l'indemnisation reste bien maigre quand au bien qui est soit détérioré soit volé. L'assurance sera donc la seule à pouvoir « réparer » le dommage subi. Grâce aux assurances que le donneur d'ordre a souscrites.

Si le transporteur ou le commissionnaire n'ont qu'une responsabilité limitée alors le client devra compter sur l'assurance en cas de dommage.

CHAPITRE 3 : indemnisation par l'assurance

L'assurance en cas de sinistre partiel s'engage à prendre en charge les frais directement liés au dommages que l'œuvre a subie. Elle prendra donc à sa charge :

- les frais de restauration si l'œuvre a été détériorée pendant le transport
- les frais de transport
- les frais de douane
- autres frais liés au sinistre

Si après restauration, la dépréciation de l'œuvre est constatée, l'assurance remboursera « ou remplacera » le bien à hauteur de sa valeur agréée déclarée au moment de la conclusion du contrat d'assurance. Il est bien sur compris que le remplacement d'un œuvre d'art est très rarement possible et que la plupart du temps donc, l'assurance remboursera l'œuvre pour la valeur agréée.

En cas de sinistre total, les assureurs n'ont aucun choix que de rembourser les objets assurés à la hauteur de la valeur agréée.

Dans le cas où une paire ou une série d'objet est transportée et que ceux ci sont abimés, plusieurs cas de figure s'ouvrent à l'assureur. En cas de perte, dommages ou destruction

d'une partie du bien assuré, et que ce dommage affecte la valeur de la série ou la paire alors l'assureur peut indemniser

- soit l'assureur récupère les parties endommagées et celles intactes, et il indemnise la valeur totale du bien.
- Soit il sera fait la différence entre la valeur du bien avant avarie et la nouvelle valeur du bien après le sinistre.

Si le donneur d'ordre a pris plusieurs assurances pour une même œuvre, alors celui ci devra demander indemnisation par l'assureur de son choix.

Conclusion

Grâce à une organisation et un savoir faire indéniable, les entreprises spécialisées se démarquent par rapport aux autres transporteurs. S'ils n'ont pas de responsabilité plus élevée ou de qualité spécifique, les transporteurs spécialisés restent différents des autres transporteurs. Ils choisissent le type de marchandises qu'ils vont transporter et donc ont une sensibilité toute particulière pour les oeuvres d'art.

En effet, il y a peu en France de transporteur d'oeuvres d'art en France. La plupart d'entre eux ont une entreprise familiale et sont sensibles et attachés aux oeuvres transportées et aiment leur métier.

Les entreprises spécialisées prennent donc les oeuvres d'art comme un patrimoine culturel et non comme une marchandise quelconque.

Le problème soulevé est que les spécialistes en patrimoine comme les musées ne font pas forcément confiance aux transporteurs qui cependant sont les mieux placés pour connaître les éléments essentiels au transport.

Si les clients prennent des décisions de leur plein gré et ne pas faire appel à de la sous-traitance, alors ils doivent le faire en coopération avec l'entreprise de transport. Si cela n'est pas le cas, le transporteur peut se retrouver avec des problèmes qu'il ne saura pas résoudre pendant le transport car ce n'est pas lui qui a pris les décisions préalables.

Mais les entreprises spécialisées en transport d'oeuvres d'art sont tout de même beaucoup utilisées par les musées ou les particuliers qui recherchent un savoir-faire et une organisation que ces spécialistes seuls connaissent. Grâce à cette spécialisation, les échanges ont été augmentés et les propriétaires d'oeuvres d'art n'hésitent plus à faire transporter leur oeuvre d'art.

Grâce aux développements de ces échanges internationaux d'oeuvres d'art, il est possible d'affirmer l'appartenance des oeuvres d'art au Patrimoine Universel de la Culture.

La question reste de savoir si certaines oeuvres aujourd'hui sont qualifiées d'intransportables ?

TABLE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : FICHE DE RENSEIGNEMENTS

ANNEXE 2 : AUTORISATION DE SORTIE TEMPORAIRE
D'UN BIEN CULTUREL

ANNEXE 3 : AUTORISATION DE SORTIE TEMPORAIRE
D'UN TRESOR NATIONAL

ANNEXE 4 : CERTIFICAT POUT UN BIEN CULTUREL

ANNEXE 5 : ARTICLE *LE PARISIEN*

ANNEXE 6 : INTERVOEW MME BERNE

| | | |
|-------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| FICHE DE COTATION | | |
| NATIONAL : <input type="checkbox"/> | IMPORT : <input type="checkbox"/> | EXPORT : <input type="checkbox"/> |

DATE : HEURE :

LE CLIENT :

NOM : Interlocuteur/Fonction : (M./Mme/Mlle) :

Tél : Fax : E-Mail :

Connu/Inconnu (Comment a t-il eu nos coordonnées?) :

Si Expo (Intitulé) : Dates prévisionnelles :

LA MARCHANDISE :

Nature/Techn : Auteur/Titre :

Nombre d'œuvres : Degré de fragilité :

Prévoir Emballage : OUI - NON Type d'emballage :

Dims (Lg x larg x ht) : Poids :

Cubage : Valeur : Prévoir l'assurance ? : OUI - NON

LE TRANSPORT :

DIRECT OU GROUPAGE : Aller/Retour ? :

LIEU D'ENLEVEMENT :

Contact : Tél : Fax :

Adresse (étage, code accès) :

.....

Accès Camion :

Impératif d'enlèvement Date/Heure :

LIEU DE LIVRAISON :

Contact : Tél : Fax :

Adresse (étage, code accès) :

.....

Accès Camion :

Impératif de livraison Date/Heure :

LA DOUANE cf. docs à fournir par le client :

Exportation ou Importation temporaire : pour expo. avec vente éventuelle :

Exportation ou Importation définitive :

Prestations annexes à prévoir (emballage, déballage, accrochage) ? :

Délai de réponse devis exigé par le demandeur, si oui : Quand ?



N° 02-0983
Loi n° 94-679
du 8 août 1994

République
française

Ministère
chargé de
la culture

Réservé à l'administration
N° du dépôt de la demande
Date du dépôt :

Demande d'autorisation de sortie temporaire d'un bien culturel



Votre demande doit être adressée en double exemplaire, muni chacun d'une photographie, à la direction du ministère chargé de la culture compétente pour votre bien

Identification du demandeur

Pour un demandeur privé

Nom patronymique _____

Nom d'usage (facultatif) _____

Prénoms _____

Adresse _____

Téléphone _____

Pour une personne morale

(Collectivité territoriale, établissement public, fondation, société...)

Nom _____

Responsable _____

Adresse _____

Téléphone _____

Qualité

- Propriétaire
 Mandataire*

* Le mandataire atteste sur l'honneur avoir reçu mandat du propriétaire du bien

Description du bien

1. Catégorie du bien au sens de l'annexe 1 du décret _____

2. Dénomination du bien _____

3. Titre ou thème _____

4. Auteur(s), atelier, école, période stylistique, attribution _____

5. Date(s) _____

6. Dimensions du bien _____

7. Matériau(x) technique(s) _____

8. Mentions particulières _____

9. Liste jointe Oui Non
(obligatoire pour les collections)

10. Valeur d'assurance _____

Conditions de la sortie temporaire

1. Motif Manifestation culturelle Restauration Expertise

2. Lieu de destination **Manifestation culturelle***

Titre _____

Adresse _____

* Pour une manifestation itinérante, remplir le document annexe fourni par l'administration à cet effet.

Restauration

Nom du lieu _____

Adresse _____

Expertise

Adresse _____

3. Responsable du bien **Organisme responsable de la manifestation culturelle**
pendant son séjour hors du territoire national

Nom _____

Adresse _____

Téléphone _____

Responsable de la restauration

Nom _____

Adresse _____

Téléphone _____

Responsable de l'expertise

Nom _____

Adresse _____

Téléphone _____

4. Durée motivée
de la sortie du territoire demandée

Sortie du

| | | | |
|------|------|-------|--|
| | | | |
| jour | mois | année | |

 au

| | | | |
|------|------|-------|--|
| | | | |
| jour | mois | année | |

Motivation _____

Date du retour demandé _____

Photographie du bien



Cadre réservé à l'administration

- Sortie accordée
- Sortie refusée

Si la sortie est accordée
date de retour obligatoire :

N° de l'autorisation :

A _____

Le _____

Signature et cachet

Identification du transporteur

Raison sociale _____

Adresse _____

Téléphone _____

Je m'engage

- À titre personnel
- Au nom du propriétaire du bien

à présenter ce bien culturel aux services compétents de l'administration à son retour sur le territoire national, dans le lieu choisi en accord avec l'administration.

A _____

Signature du demandeur

Le _____



À détacher et à renvoyer
à l'administration
de délivrance

Attestation de retour

J'atteste sur l'honneur que le bien qui a fait l'objet de l'autorisation de sortie temporaire

n° _____ le _____ est revenu sur le territoire

national français le _____

A _____

Le _____

Signature

ANNEXE 3



N°
Loi n° 92 1477 du
31 décembre 1992

République
française

Ministère
chargé de
la culture

Réservé à l'administration
N° du dépôt de la demande
Date du dépôt :

Demande d'autorisation de sortie temporaire d'un trésor national



Votre demande doit être adressée
à la direction du ministère chargé de la culture
compétente pour votre bien

Identification du propriétaire

Pour un propriétaire privé

Nom patronymique _____

Nom d'usage (facultatif) _____

Prénoms _____

Adresse _____

Téléphone _____

Pour une personne morale

(Collectivité territoriale, établissement public, fondation, société...)

Nom _____

Responsable _____

Adresse _____

Téléphone _____

Description du bien

1. Catégorie du bien au sens
de l'annexe 1 du décret _____

2. Dénomination du bien _____

3. Titre ou thème _____

4. Auteur(s), atelier, école,
période stylistique, attribution

5. Pour un bien faisant
partie d'une collection publique

Nom de l'organisme affectataire (musée, lieu de culte, ...)

N° d'inventaire ou cote

6. Pour un bien classé
*au titre de la loi du 31 décembre 1913
sur les monuments historiques,
ou au titre de la loi du 31 janvier 1979
modifiée sur les archives*

Date du classement

7. Pour un trésor national
appartenant à une personne privée

N° de demande de certificat

Date du refus du certificat

Conditions de la sortie temporaire

1. Motif

Manifestation culturelle

Étude ou expertise

Restauration

Dépôt dans une collection publique

2. Lieu de destination

Manifestation culturelle*

Titre

Adresse

Restauration

Nom du lieu

Adresse

Étude ou expertise

Adresse

Dépôt dans une collection publique

Nom de la collection

Adresse

3. Responsable du bien
pendant son séjour hors du territoire national

Organisme responsable de la manifestation culturelle

Nom

Adresse

Téléphone

Responsable de la restauration

Nom

Adresse

Téléphone

* Pour une manifestation itinérante, remplir le document annexe fourni par l'administration à cet effet.

Responsable de l'étude ou de l'expertise

Nom _____

Adresse _____

Téléphone _____

Responsable de la collection publique bénéficiaire du dépôt

Nom _____

Adresse _____

Téléphone _____

4. Durée motivée de la sortie temporaire demandée

Sortie du

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | | |
|--|--|--|--|--|

 au

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | | |
|--|--|--|--|--|

jour mois année jour mois année

motivation _____

Date du retour demandé _____

Identification du transporteur

Raison sociale _____

Adresse _____

Téléphone _____

A _____

Le _____

Signature du demandeur

Cadre réservé à l'administration

- Sortie accordée
- Sortie refusée

A _____

Le _____

Signature et cachet

Si la sortie est accordée
date de retour obligatoire :

N° de l'autorisation :

←
À détacher et à renvoyer
à l'administration de
délivrance

Attestation de retour

J'atteste sur l'honneur que le bien qui a fait l'objet de l'autorisation de sortie temporaire

n° _____ le _____ est revenu sur le territoire national

français le _____ et peut être présenté à l'adresse suivante (*) :

(*) Adresse du lieu où le bien peut être présenté à l'autorité chargée du contrôle. Vous pouvez proposer soit une adresse qui vous convienne, soit un local choisi en accord avec l'administration.

ANNEXE 4



N° 02-0075

Loi n° 92 1477 du
31 décembre 1992

République
française

Ministère
chargé de la culture

Réservé à l'adminis
N° du dépôt de la d
Date du dépôt :

5. Date(s)

6. Dimensions du bien
et éventuellement dimensions
du support

7. Matériau(x) et technique(s)

8. Documents de référence
bibliographie, catalogue,
inventaire

9. Antécédents historiques
lieu de provenance, destination,
anciennes appartenances, passages
en vente publique, dans une
collection

10. Etat de conservation

11. Mentions particulières
présence de signatures,
d'inscriptions, de marques,
de signes, singularités

12. Avez-vous déjà demandé un certificat pour ce bien ? Oui Si oui, date de la demande
 Non

13. S'agit-il d'un bien importé depuis moins de cinquante ans? Oui Si oui, date de l'importation
 Non

A

le

Signature du demandeur



Grandes manœuvres au Grand Palais

DUR CHEMINEMENT pour le « *Museo 3366* », un Grand Palais. Cette œuvre hollandaise — agencée expérimentalement autour d'architectures et d'art — a dû se frayer un passage pour repasser au place dans l'exposition « *Design contre design* ». Un rendez-vous attendu qui se tient du 26 septembre au 7 janvier dans les Galeries nationales. Transporté par camion, ce « mobilier » de 6 mètres par 5 a fait son entrée, mercredi, dans le Grand Palais, bûché, au moyen d'une grue. Une fois à l'intérieur du lieu de sa taille, ses pérorations restent pas faites. « Nous avons démonté une cloison, séparant la grande nef des Galeries nationales. Une cloison que nous avons ensuite reconstituée », précise la direction du Grand Palais.

Un autre démontage sera bien sûr prévu dans les semaines à venir. « Nous n'en avons pas fini avec les opérations lourdes, puisque trois tableaux imposants, seront également sortis du tronc d'Orsay pour être accrochés ici, dans le cadre de l'exposition *Gauguin, Courbet* », indique encore la direction du Grand Palais qui a programmé cette nouvelle exposition du 13 octobre au 28 janvier. L'opération promet de ne pas être simple : les trois œuvres, « *Catégorie du peintre* », « *Un enlèvement à Ombas* » et « *Le Combat de*



MUSEO DU GRAND PALAIS (VIII^e), HIER. Il a fallu se servir d'une grue et démolir une cloison pour faire entrer cette œuvre d'art de 5 m sur 5. (MUSEO 3366) © J. P. L. / A. M. / A. M.

ceff » de plusieurs mètres de largeur, ont été en leur temps livrés à Orsay, installés, puis le château reconstruit sur place. « Pour leur nouveau déplacement, elles conserveront leur forme actuelle », indiquent les experts du Grand Palais.

— Pas d'inquiétude du côté d'Orsay.

« Chaque déplacement est un cas particulier. Il n'y a jamais d'urgence. L'opération est maîtrisée. Des opérations gigantesques pour des œuvres de cette taille ne sont pas si rares. Et nous travaillons toujours avec des transporteurs spécialisés ».

TOUSSAINT THOMAS

QUESTIONNAIRE RELATIF AU TRANSPORT D'ŒUVRE D'ART

POUR MIEUX VOUS CONNAITRE

1) Quel est le nom de votre entreprise ?

Je travaille dans un service – le musée des Augustins - d'une collectivité territoriale - la Mairie de Toulouse.

2) Quel métier exercez vous ?

Régisseur des œuvres c'est-à-dire responsable des mouvements d'œuvres.

3) Dans quel secteur travaillez-vous ?

Culture

4) Est-ce un secteur ouvert ?

A l'emploi ? Si oui, par le biais des concours de la fonction publique territoriale, filière culturelle. Après cela dépend des ouvertures de postes souhaitées par la collectivité propriétaire du musée

5) Y a t-il beaucoup de concurrence dans ce secteur ?

La concurrence n'est normalement pas un concept qui rentre en jeu dans les services publics.

LA CHOIX D'UN TRANSPORTEUR

7) Comment faites vous le choix d'un transporteur ? Un appel d'offre est-il nécessaire ?

En dessous de 4000 €, mise en concurrence sous forme de 3 devis. Au-delà, marché public avec appel d'offres. Il ne s'agit pas de prendre le moins-disant. S'agissant de biens patrimoniaux, la qualité de l'offre, son adéquation avec les exigences du cahier des charges, les références et la réputation du transporteur sont essentiels.

8) Qui est votre transporteur principal ?

Nous faisons souvent appel à LP Art.

9) Comment se passe le transport des œuvres d'art ?

Les transporteurs sont spécialisés. Les camions doivent être adaptés (suspension hydraulique et climatisation) et les chauffeurs-emballeurs formés à la manutention et à l'emballage des œuvres d'art, sensibilisés aux différentes problématiques que des objets aux matériaux, formes, fragilité et poids très divers peuvent poser. C'est vraiment un métier spécifique. Ce ne sont pas de simples manutentionnaires ou déménageurs.

10) Qui supporte la responsabilité en cas de perte ou avaries des œuvres ?

Pas le transporteur sauf si sa faute – une mauvaise manipulation par exemple - est attestée.

Il revient à l'emprunteur des œuvres dans le cas d'un prêt à une exposition temporaire ou au musée propriétaire dans le cas d'un transport « interne » (par exemple, pour amener une œuvre dans un atelier de restauration) de faire assurer les œuvres.

12) Quelles sont les formalités à respecter avant le transport ?

Le transporteur prend contact avec le musée propriétaire de l'œuvre afin de convenir des modalités d'emballage, de collecte et du rendez-vous. Il collecte en amont les informations sur l'objet (titre, auteur, matériau, dimensions précises, type d'emballage souhaité : caisse isotherme ou standard ou guillotine ou tamponnage...). Il se renseigne sur l'accessibilité du lieu d'enlèvement de l'œuvre (réserve, salle d'exposition, étage ou rez-de-chaussée), sur le nombre de personnes nécessaires pour la manutention, le matériel de levage à prévoir. Enfin, si le convoiement (accompagnement de l'œuvre jusqu'à sa destination et présence aux opérations d'accrochage/déaccrochage chez le musée emprunteur) est requis par le musée propriétaire, le transporteur se charge d'organiser le déplacement du convoyeur (transport et nuits d'hôtels).

L'œuvre ne peut être enlevée qu'à partir du moment où elle est couverte par l'assurance. L'attestation d'assurance (contractée par l'emprunteur) doit donc être reçue avant son départ.

Si l'œuvre sort du territoire français, le musée propriétaire de l'œuvre envoie un formulaire de demande d'autorisation temporaire de sortie du territoire d'un trésor national au Service des musées de France (ministère de la Culture).

13) Avez-vous besoin d'une expertise de chaque œuvre ?

L'œuvre est constatée avant son départ. Je rédige un constat d'état où sont notées toutes les altérations de l'objet (et de son cadre pour un tableau). Ce document suit l'œuvre sur toutes les étapes. A chaque déballage/remballage, l'œuvre est examinée et tout nouveau changement d'état doit être consigné. En cas d'altération nouvelle, c'est ce document qui fera foi auprès de l'assureur qui paiera la restauration.

14) Qui est l'expert ?

Ce sont les conservateurs, les régisseurs et les restaurateurs qui établissent les constats d'état.

15) Quelles sont les formalités de douanes des œuvres d'art ?

Hors Union Européenne, le transporteur fait signer au musée une procuration en douane afin qu'il puisse se charger à la place du musée des formalités d'exportation auprès des douanes françaises.

LA GARANTIE D'UN TRANSPORT SÛR

11) Comment assurez vous les œuvres d'art en cas de transport? Nécessitez vous d'une garantie supplémentaire spéciale au transport ?

Les œuvres d'art sont assurées contre tous risques, clou à clou, en valeur agréée.

La valeur d'assurance de l'œuvre est fixée par le musée propriétaire en fonction de la côte de l'artiste ou des objets proches pour les anonymes, sur le marché de l'art

12) Est ce que chaque œuvre est assurée différemment ?

Oui, une valeur pour chaque œuvre.

16) Avez-vous confiance en votre transporteur ?

Oui.

BIBLIOGRAPHIE

| | |
|-----------------------|--|
| PHOTO PREMIERE PAGE : | CA M'INTERESSE 2012 |
| GUIDE LP ART | <i>MODES DE TRANSPORT</i> |
| GUIDE LP ART | <i>BEAUX ARTS ET DOUANES</i> |
| GUIDE LP ART | <i>SERVICE EXPOSITION</i> |
| GUIDE LP ART | <i>ASSISTANCE AEROPORT</i> |
| GUIDE LP ART | <i>SERVICE GALERIE ET PARTICULIERS</i> |
| GUIDE LP ART | <i>DEVIS ET COMMANDE</i> |
| GUILLAUME FONKENEL | <i>LE LOUVRE PENDANT LA GUERRE</i> |
| HUGUES DEMEUDE | <i>TRANSPORT D'ŒUVRES D'ART, OU L'ART DU TRANSPORT</i> |
| LA COMPAGNIE DES ARTS | CONSEIL ASSURANCE TRANSPORT D'ŒUVRES D'ART |
| GESTION ET LOGISTIQUE | LE LOUVRE A QUEBEC : UN ART DE LOGISTIQUE |

SITES INTERNET

<http://www.art-transit.com>

<http://www.gondrand.fr>

<http://www.arts-up.info/transport.htm>

<http://vosdroits.service-public.fr/F1277.xhtml>

<http://fr.artquid.com/page/206/comment-optimiser-la-livraison-de-vos-oeuvres-d-art.html>

<http://www.excellence-dem.com/transport-oeuvres.html>

<http://www.demeude.net>

<http://www.douane.gouv.fr>

<http://www.mba-lyon.fr>

[http://www.chenue.com/notre savoir faire/le transport.html](http://www.chenue.com/notre_savoir_faire/le_transport.html)

TABLE DES MATIERES

| | |
|--|-----------|
| INTRODUCTION..... | 9 |
| PREMIERE PARTIE : | 19 |
| L'organisation du transport par les parties du contrat de transport d'œuvres d'art..... | 19 |
| TITRE 1 : | 21 |
| La partie donneur d'ordre du contrat de transport et l'organisation propre au client en amont du transport..... | 21 |
| CHAPITRE 1 : L'estimation de l'œuvre par les soins de la partie cliente | 23 |
| SECTION 1 : La nécessité d'une expertise | 24 |
| SECTION 2 : Les connaissances sur la conservation préventives des œuvres | 25 |
| SECTION 3 : Le choix d'une assurance répondant aux exigences des œuvres | 26 |
| CHAPITRE 2 : La confirmation du déplacement des œuvres d'art par la partie donneur d'ordre | 28 |
| SECTION 1 : La demande de prêt..... | 28 |
| SECTION 2 : L'appel d'offre par les musées afin de faire jouer la concurrence.... | 29 |
| SECTION 3 : le choix du transporteur..... | 31 |
| TITRE 2 : | 32 |
| La partie professionnelle au contrat et l'organisation proposée à son client | 32 |
| CHAPITRE 1 : La fiche de renseignement..... | 35 |
| SECTION 1 : La nature de l'œuvre d'art..... | 35 |
| SECTION 2 : Les dimensions de l'œuvre | 37 |
| SECTION 3 : l'état de l'œuvres..... | 37 |
| CHAPITRE 2 : L'établissement de la cotation | 39 |
| SECTION 1 : Le repérage des lieux (conditions accès, problème stationnement) | 39 |
| SECTION 2 : Le devis | 40 |
| PARTIE 2 :..... | 42 |
| La valeur ajoutée d'un transporteur spécialisé, son savoir-faire | 42 |
| TITRE 1 : Les services spécifiques au transport d'œuvres d'art proposés par le transporteur | 43 |

| | |
|--|-----------|
| <u>CHAPITRE 1 : les services techniques</u> | 45 |
| <u>SECTION 1 : L’emballage et la manutention</u> | 45 |
| <u>SECTION 2 : Le Stockage</u> | 48 |
| <u>SECTION 3 : Le choix du véhicule</u> | 49 |
| | |
| <u>CHAPITRE 2 : Les services administratifs</u> | 51 |
| <u>SECTION 1 : Formalités en douane et formalités Beaux arts</u> | 52 |
| <u>SECTION 2 : L’assurance du transporteur</u> | 57 |
| <u>SECTION 3 : Commissionnaire en douane</u> | 58 |
| | |
| <u>TITRE 2 : les mesures préventives proposées au client</u> | 60 |
| | |
| <u>CHAPITRE 1 : L’accompagnement de l’œuvre jusqu’à destination</u> | 60 |
| <u>SECTION 1 : le suivi du dossier</u> | 60 |
| <u>SECTION 2 : L’accompagnement par un convoyeur</u> | 61 |
| | |
| <u>CHAPITRE 2 : le choix de la sécurité</u> | 63 |
| | |
| <u>SECTION 1 : une escorte assurant le sécurité</u> | 63 |
| <u>SECTION 2 : Un stationnement dans des lieux surs</u> | 64 |
| <u>SECTION 3 : Le système de traçabilité</u> | 64 |
| | |
| <u>TITRE 3 : La responsabilité encourue par le transporteur</u> | 67 |
| <u>CHAPITRE 1 : responsabilité en qualité de transporteur</u> | 67 |
| <u>SECTION 1 : obligation du transporteur</u> | 67 |
| <u>SECTION 2 : preuve du dommage et responsabilité</u> | 69 |
| <u>SECTION 3 : réparation par le transporteur</u> | 71 |
| | |
| <u>CHAPITRE 2 : responsabilité en qualité de commissionnaire</u> | 72 |
| <u>SECTION 1 : obligation du commissionnaire</u> | 72 |
| <u>SECTION 2 : preuve du dommage et responsabilité</u> | 73 |
| | |
| <u>CHAPITRE 3 : indemnisation par l’assurance</u> | 74 |
| | |
| <u>Conclusion</u> | 76 |

Œuvres d'art, transport, spécificités

Le transport d'œuvres d'art même s'il s'apparente au transport de marchandise, est une activité spécifique qui nécessite une pratique bien définie.

Cette étude permet de démontrer en quoi les transporteurs spécialisés en œuvres d'art facilitent les échanges internationaux. Le savoir-faire et l'organisation de ce métier ne ressemblent à aucun autre transport. C'est pourquoi, il est nécessaire de faire appel à des spécialistes pour une plus grande sécurité.

Art, transport, specificities

Art transport, even if it is similar to the transportation of goods, is a specific activity which requires a well defined practice.

This study allows to demonstrate in what the carriers specialized in art facilitate the international exchanges. The know-how and the organization of this job look like no other transport. That is why, it is necessary to appeal to specialists for a bigger safety.

