

**UNIVERSITE DE DROIT D'ECONOMIE ET
DES SCIENCES D'AIX-MARSEILLE III**

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



Centre de Droit Maritime et des Transports

**LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE
CONTENEURS : COMPARAISON DES SYSTEMES
FRANCAIS ET CHINOIS**

Mémoire pour le Master II professionnel en Droit du Transport Terrestre

Sous la direction de Maître Christian SCAPEL

Présenté par Qian WANG

Année Universitaire 2008-2009

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	5
PARTIE I L'EVOLUTION DU TRANSPORT	
FERROVIAIRE DE CONTENEURS.....	12
Chapitre 1 Le développement de	
ce mode de transport.....	13
Section1 Le développement technique.....	13
Section2 L'intégration dans	
le transport multimodal.....	24
Chapitre 2 Les tendances de l'évolution.....	32
Section 1 De la conteneurisation à	
la logistique.....	32
Section 2 Vers une libéralisation réelle ?.....	36
PARTIE II LE REGIME JURIDIQUE DU	
TRANSPORT FERROVIAIRE	
DE CONTENEURS.....	47
Chapitre 1 La recherche	
de la loi applicable.....	48
Section 1 Au transport international.....	48
Section 2 Au transport interne.....	51

Chapitre 2 Le contrat d'un tel	
type de transport.....	55
Section 1 L'existence du contrat.....	55
Section 2 L'exécution du contrat.....	59
Chapitre 3 La responsabilité	
du transporteur.....	63
Section 1 Le fondement de	
responsabilité.....	63
Section 2 L'action en	
responsabilité.....	70
CONCLUSION.....	75
TABLES DES ANNEXES.....	77
BIBLIOGRAPHIE.....	97
TABLE DES MATIERES.....	100

INTRODUCTION

Le transport ferroviaire ne joue pas le même rôle dans le secteur du transport terrestre selon les critères géographiques et les objets transportés. Comme l'intitulé l'indique, nous n'aborderons que le transport ferroviaire de marchandises, et ce en France et en Chine. Plus précisément, nous nous intéresserons à un moyen (contenant) de transport qui ne cesse de se développer : le transport par conteneurs.

Comme définition de tout mode de transport, le transport ferroviaire de marchandises (fret ferroviaire) consiste à déplacer les marchandises d'un point de départ à un point de destination par un professionnel (le transporteur), par voie ferrée, moyennant une rémunération.

Historiquement, l'idée de la construction et de la gestion de voie ferrée revenait de la forte volonté politique de l'Etat. Celui-ci exerçait une forte tutelle financière et commerciale. Grâce à sa productivité sur la longue distance et de sa capacité de transporter des poids lourds, le fer était le moyen le plus convenable pour transporter les chars et les approvisionnements pendant la guerre. Les Etats étaient bien conscients que leur résistance à l'envahissement des ennemis reposait sur le contrôle des voies ferrées. Même en temps de paix, c'est toujours le moyen le plus privilégié de transporter les matières premières, surtout en Chine, compte tenu de son ampleur géographique et de son déséquilibre de développement économique. Ainsi, l'Etat a tout intérêt de conserver le dernier mot, et à fortiori le monopole du fret ferroviaire.

Sur le plan économique, la différence entre le transport ferroviaire français et chinois réside plutôt dans la répartition des parts sur le marché du transport en concurrence avec les autres modes de transport, et dans la « concurrence interne », à savoir la place du transport ferroviaire de personnes et celle du transport ferroviaire de marchandises.

En France, le transport ferroviaire est marqué par une nette prédominance du trafic de voyageurs, tiré en particulier par le train à grande vitesse, par rapport au trafic fret. La Société nationale des chemins de fer français (SNCF), qui bénéficie d'une situation de quasi-monopole dans l'exploitation de services sur le réseau ferré national géré par Réseau ferré de France (RFF), est ainsi la deuxième entreprise ferroviaire européenne pour le transport de voyageurs, avec 72,2 milliards de voyageurs kilomètres, alors qu'elle n'est que la cinquième pour le fret, avec 46,8 milliards de tonnes kilomètres en 2002¹. En 2005, le fret ferroviaire national représentait 65,8 millions de tonnes et 23,5 milliards de tonnes kilomètres. Ce trafic, qui concerne quasi-exclusivement le réseau national, est essentiellement dû à la SNCF, les nouveaux entrants représentant une part de l'ordre de 9 % en 2008. La distance moyenne de transport est égale à 358 km, contre 160 km par voie fluviale et 89 km par route. Exprimée en tonnes kilomètres, la part de marché du transport ferroviaire de fret s'élevait à 11,4 % contre 2,3 % pour la voie fluviale et 86,3 % pour la route. Cette part a diminué de 3,4 points depuis 2001, malgré ou à cause de l'arrivée de la concurrence intramodale qui a poussé la SNCF à sélectionner ses trafics pour ne conserver que les plus rentables². Actuellement, le département fret de la SNCF est dans la situation totalement déficitaire. Son avenir est cruel car la prospérité relative du transport de voyageurs n'arrive plus à couvrir cet état déficitaire.

Cette baisse continue n'est malheureusement pas le bilan seulement en Europe.

En Chine, malgré les efforts du gouvernement chinois pour développer les autres moyens de transport, les chemins de fer demeurent le principal mode de transport et la solution la moins onéreuse pour le fret de longue distance. En 2002, les chemins de fer ont assuré le transport de 1.508 milliards de tonnes kilomètres de marchandises et de 490 milliards de passagers kilomètres. Le réseau est de 75,438 km, concentrés dans la partie orientale du pays³. L'opérateur principal est le

¹ Source internet : Transport ferroviaire en France, *wikipédia*.

² Même source internet.

³ Cf la carte du réseau ferré chinois d'annexe 1

« Ministry of Railways » (Ministère des Chemins de fer) qui assure l'exploitation du réseau et la maîtrise de tous les projets ferroviaires⁴. Mais en réalité, depuis 1988 jusqu'en 2006, la part de marché du transport ferroviaire de personnes diminuait de 54% à 34%, et celle du fret diminuait de 44% à 25%.

Les causes de la régression du fret ferroviaire sont diverses. Il est souvent reproché que le monde ferroviaire ne satisfait pas aux attentes de ses utilisateurs, notamment des chargeurs. La crise économique dans le monde entier fait réduire la part potentielle du marché de transport ferroviaire. Enfin, le rôle essentiel de l'Etat dans l'exploitation des infrastructures ferroviaires et dans le service public ferroviaire impose souvent les dessertes des zones peu rentables et n'attire pas d'investisseurs. La position financière du transport ferroviaire est souvent délicate.

Mais certains facteurs vont quand même redynamiser le fret ferroviaire. D'une part, le transport routier verra sa saturation, et d'autre part, la prise en considération de la protection de l'environnement lui opposera des contraintes de plus en plus sévères. Le Grenelle de l'environnement mentionne que le transport alternatif à la route, et notamment le fret ferroviaire, doit se développer⁵. Ce mode de transport reste l'un des plus sûrs, des plus économes et des moins polluants tout en gardant de grandes capacités.

A l'heure actuelle, le déplacement d'une marchandise sur une longue distance s'effectue rarement par un seul et même mode de transport car le transport suit l'économie qui est dans un contexte de mondialisation. Les flux d'échange international de marchandises font que chaque mode de transport ne peut plus être considéré isolément. L'intermodalité est indispensable. De plus, la généralisation de la conteneurisation qui est une idée de faciliter le groupage de marchandises et leur déplacement dans le transport maritime, fait encourager le recours au fret ferroviaire

⁴ Source internet : Transport des marchandises en Chine, *Chine informations*.

⁵ « Fret SNCF : " Et le Grenelle ? " », *la Nouvelle République*, Edition: (FR) Deux Sèvres, 10 juillet 2009.

pour le pré ou post-acheminement. Celui-ci retrouvera sa place en intégrant dans la chaîne complète du transport de bout en bout. Au fil du temps, la généralisation de la conteneurisation atteint non seulement le transport aérien qui est encore le mode le plus coûteux, mais aussi le transport terrestre, ce dernier étant routier, ferroviaire et fluvial. Le conteneur, traduction française du mot anglais « container », étant un contenant ou un emballage de marchandises de très grande capacité et incitant la conteneurisation, mérite d'être rapidement présenté.

Selon un document du Ministère de l'équipement , des transports et du logement, le conteneur est un coffre rigide destiné à contenir la marchandise et à accélérer la manutention et la rotation des navires dans le cadre du commerce international, pouvant être totalement clos et suffisamment résistant pour permettre un usage répété. Il est conçu de manière à être aisément manipulé, notamment lors de son transbordement d'un mode de transport à l'autre, et facile à remplir et à vider⁶. Outre un mode de conditionnement, le conteneur est un support logistique terrestre, puis maritime. Il fait partie, avec les caisses mobiles et certaines semi-remorques, de la catégorie des UTI (unités de transport intermodal). C'est une définition plutôt matérielle du conteneur. La définition juridique est plus difficile à préciser. Il n'existe pas de définition légale de conteneur. La jurisprudence française considère le conteneur comme un emballage, alors que la réglementation douanière y voit un moyen de transport.

A l'origine, il existait le cadre traditionnel en bois pour le conditionnement solide de marchandises. Le conteneur moderne en métal, en forme de parallélépipède, permet de mieux adapter aux techniques nouvelles en transport et de mieux l'arrimer lors du transport.

⁶ « Les échanges de marchandises dans le monde par voie maritime », Ministère de l'équipement, des transports et du logement direction du transport maritime, des ports et du littoral, février 2002.

Il est vrai que le conteneur comporte beaucoup d'avantages. Les dimensions sont standardisées au niveau international et les marchandises transportées sont plutôt sécurisées par la protection contre vol, choc, environnement, etc. Les ruptures de charge lors des transbordements d'un mode de transport à l'autre sont atténuées. Les opérations de manutention sont rapides, ce qui permet de réaliser des économies. Or, il n'en est pas moins que certains inconvénients ne peuvent pas être négligés. L'investissement et l'entretien d'un conteneur sont coûteux. L'adaptation des équipements dans les pays en voie de développement est difficile. La normalisation est encore insuffisante. Par exemple, les conteneurs utilisés pour le transport maritime intercontinental sur de longues distances, dits « conteneurs maritimes », sont des conteneurs spécifiques. Ils ne sont pas toujours adaptés aux modes de transport terrestres des continents dans lesquels ils sont débarqués. Le déséquilibre du flux de marchandises impose des transports de conteneurs vides. La sécurité de conteneur pose aussi des problèmes. Surtout après les attentats terroristes du 11 septembre 2001, le contrôle de la sécurité de conteneur ne doit plus être négligé pour lutter contre les « conteneurs piégés ».

Voici quelques chiffres ⁷:

En 1996, le parc mondial comprenait 7 millions de conteneurs maritimes (soit environ 10 Mevp). La progression annuelle de ce parc était de 11 % (production de 1,26 Mevp dont 860 000 pour l'augmentation et 400 000 pour le renouvellement).

La répartition régionale des conteneurs en 1996 était en EVP (L'unité de mesure EVP : Du fait de l'existence de différents standards, l'unité de mesure de la conteneurisation est devenue l'EVP = Équivalent Vingt Pieds (TEU = Twenty Equivalent Unit). Les conteneurs des différentes dimensions sont ramenés, par équivalence, à des conteneurs de 20'. Ainsi, un conteneur de 20' correspond à 1 EVP.

⁷ « Les échanges de marchandises dans le monde par voie maritime », Ministère de l'équipement, des transports et du logement direction du transport maritime, des ports et du littoral, février 2002.

Un conteneur de 40' correspond à 2 EVP. Dans le « jargon » du transport international, un conteneur est souvent nommé une « boîte ».) :

- Amérique du Nord : 15,4 %,
- Amérique Centrale et du Sud : 5,1 %,
- Europe : 25,1 %,
- Afrique : 1,6 %,
- Moyen-Orient : 6,3 %,
- Asie Orientale : 29,6 %,
- Asie du Sud Est : 14,7 %,
- Australie, Nouvelle-Zélande : 2,2 %.

Le coût de remplacement annuel des conteneurs dans le monde est estimé à 30 milliards de dollars. Le coût journalier d'utilisation (entretien, amortissement) est de 1 à 3 \$ pour un conteneur 20 pieds, de 5 à 25 \$ pour un conteneur-citerne.

En pratique, presque toute marchandise peut être transportée par conteneur de différents types⁸, dans tout mode de transport interne comme international. Ainsi, nous pouvons dire que la conteneurisation est la condition sine qua non du développement du transport multimodal⁹. Ce dernier est défini comme le système permettant de transporter sans rupture de charge une marchandise par différents moyens de transport ¹⁰. (L'appellation « transport combiné », « transport intermodal » est aussi couramment utilisée dans la pratique même si les définitions portent certaine nuance.) Pour simplifier, nous retenons ici l'appellation « transport multimodal ».

Grâce à ces deux phénomènes (la conteneurisation et le développement du transport multimodal), le fret ferroviaire à tout intérêt d'y s'associer. Comme nous

⁸ Il existe le conteneur « de base » et des conteneurs spécialisés : réfrigérés, ventilés, déshumidifiés, avec un réservoir de carburant, à munitions, à vêtements, sans toit (open top), pliants, à bétail, à voitures, plats, citernes, etc.

⁹ Transport par conteneur, Paulette Veaux-Fournerie, Fascicule 975, Juris Classeur Transport 2003, P1

¹⁰ Transport routier, Recueil de textes présenté par Cyril BLOCH.

avons précédemment présenté, les chances et les défis coexistent en matière du fret ferroviaire, surtout du transport ferroviaire de conteneurs face à la « mondialisation » du transport multimodal.

D'un côté, le transport maritime est limité par le milieu d'activité et par la spécialité propre au navire. Il dépend du commerce international et il ne peut rien faire dans le marché du transport interne. Et comme le conteneur permet de diminuer les frais de manutention lors du transbordement tout en gardant sa facilité et la rapidité, le transport ferroviaire de conteneurs est une voie envisageable pour répartir les marchandises au trajet intérieur ou intercontinental, sans rupture de charge, lors de l'arrivée du cargo au port. Ce mode de transport, en pleine voie de développement en Chine, a un grand potentiel du marché car le port de Shanghai est actuellement le premier port du monde. Ce mode de transport en France, peut être une solution pour sauver le fret ferroviaire. Mais le transport ferroviaire de conteneurs n'est pas le seul moyen du pré ou post-acheminement. Les transports routier et fluvial de conteneurs font aussi la concurrence.

De l'autre côté, le système nouveau de l'autoroute ferroviaire fera partager le marché intercontinental du transport terrestre sans dépendance au transport maritime. Le but final est d'orienter vers la logistique.

Comme nous avons déjà cité les atouts et la nécessité de remonter en puissance du fret ferroviaire, il nous convient d'analyser l'évolution du transport ferroviaire de conteneurs dans la pratique pour en tirer les conséquences. Nous pouvons poser la question de savoir si ce mode de transport adapte bien à l'environnement global du transport multimodal et s'il rencontre des difficultés particulières. Son rythme de développement donne aussi naissance à la réflexion de nouveaux problèmes étroitement liés à son régime juridique.

PARTIE I L'évolution du transport ferroviaire de conteneurs

Le transport ferroviaire de conteneurs n'est pas vraiment un mode récent car l'idée de la conteneurisation trouve son origine dans le transport ferroviaire. Mais son envol est beaucoup moins rapide que celui dans le transport maritime.

L'évolution du transport ferroviaire de conteneurs comporte deux aspects : l'aspect opérationnel et l'aspect synthétique des conceptions concrétisées dans la pratique.

Chapitre 1 Le développement de ce mode de transport

Même s'il est âpre à décrire, le développement technique du transport ferroviaire de conteneurs doit être étudié. Avec le progrès technique, ce mode de transport peut efficacement s'intégrer au transport multimodal.

Section 1 Le développement technique

La technicité contient deux éléments. L'un réside dans la spécificité elle-même du conteneur, et l'autre concerne la méthode de manutention, surtout de chargement et de déchargement.

§1 Les instruments matériels

Ces instruments matériels sont le conteneur et les équipements de porte-conteneur.

(A) Du « cadre » au conteneur

Dans les années 1920, les premiers développements du transport de conteneurs ont eu lieu aux Etats-Unis et ce dans le domaine ferroviaire. A la même époque en France, l'ancêtre du conteneur est le « cadre » plus petit, en bois et non normalisé. Il a été utilisé dans le déménagement. Le conteneur est utilisé en France dans le transport maritime depuis 1925.

Sous les auspices de la Chambre de Commerce International (CCI), en 1933, un Bureau International des Conteneurs (BIC) a été fondé. C'est à ce Bureau que l'on

doit la première définition du conteneur : « Le *container* est un récipient conçu pour contenir des marchandises... spécialement en vue de leur transport sans manipulations intermédiaires, ni rupture de charge, par un moyen de locomotion quelconque ou la combinaison de plusieurs d'entre eux». Cette genèse de définition n'est guère suffisante. Mais cela n'empêche rien la pratique croissante du transport par conteneurs.

L'utilisation générale de conteneurs s'est trouvée d'abord dans la deuxième Guerre mondiale et dans la Guerre de Corée, par l'armée américaine. C'est dans les années 1950 que le conteneur voit son essor commercial. Un homme d'affaires américain, Malcom Mac Lean, entrepreneur de camionnage, lorsqu'il exploite un parc de semi-remorque entre New York et Houston, il a l'idée de transporter en pontée, à bord de navires non spécialement aménagés, des remorques sans leur châssis, pour les fixer, après débarquement à destination, sur des camions¹¹. Depuis 1960, le phénomène de la conteneurisation se généralise dans le transport maritime. Cette conteneurisation est une véritable révolution qui conduit à la normalisation des dimensions des conteneurs prise par l'*International Standardisation Organization* (ISO).

La standardisation est fondée sur la longueur du conteneur. Le conteneur standard de 40 pieds (soit 12,192 m de longueur hors tout, et 12,127 m de longueur intérieure utile) est le plus utilisé dans les échanges entre les pays fortement industrialisés. La proportion des conteneurs de 20 pieds reste prédominante dans les pays récemment venus à la conteneurisation. Cette normalisation est utilisée plutôt en matière maritime et aérienne. Il existe une classification ferroviaire différente. La réglementation ferroviaire saisit le conteneur selon son volume, mesuré en mètre cube. En Chine, il y a des conteneurs mesurés en tonne.

Mais les conteneurs non normalisés sont encore utilisables, par exemple les

¹¹ Transport par conteneur, Paulette Veaux-Fournerie, Fascicule 975, Juris Classeur Transport 2003, P4

dravos, ou les *odd containers*, petits conteneurs de différentes tailles¹².

En effet, en Chine, les difficultés subsistent encore pour le transbordement des conteneurs standardisés arrivés aux ports et transportés par les navires porte-conteneurs. Les infrastructures du transport terrestre ne sont pas tout à fait adaptées. Ainsi, pour le transport à l'intérieur du territoire, existe un système de conteneurs composés, appelé « G-tainer ». Le conteneur « mère » est en forme standardisée qui comporte à l'intérieur des conteneurs « fils ». Ces derniers sont pliables et convenables aux marchandises de détail. Il y a encore de petits conteneurs de 1 tonne, de 5 tonnes et de 10 tonnes dans le transport ferroviaire de conteneurs en Chine. Le conteneur à double pile existe aussi pour transporter les voitures. (Cf. La photo ci-après)



Il y a aussi une nouvelle génération de conteneurs maritimes qui est apparue aux USA dans les années 1970 pour s'affranchir des normes ISO. Cette évolution

¹² Transport par conteneur, Paulette Veaux-Fournerie, Fascicule 975, Juris Classeur Transport 2003, P4

marque le souci des armateurs d'offrir à leur clientèle des « boîtes » mieux adaptées¹³:

- les Highcubes (HC) d'une longueur de 20' ou 40', d'une largeur de 2,438 m (non palettisables) et d'une hauteur de 2,896 m.
- les Super-Highcubes (SHC) qui sont plus longs et plus larges que les highcubes : longueur de 48' à 53' (14,64 m à 16,17 m), largeur de 2,591 m et hauteur de 2,896 m.

En tout cas, les conteneurs métalliques résistent mieux à l'usage répété. En général, ils peuvent être employés en moyenne cinq à six ans, voire dix ans.

Le fournisseur d'un conteneur n'est pas toujours le transporteur.

En France, la Compagnie Nouvelle de Cadres (CNC), devenue par la suite Compagnie Nouvelle de Conteneurs, puis Naviland Cargo en 2005, et Novatrans se trouvent en concurrence pour l'offre des outils intermodaux en terrestre. Toutes les deux sont les filiales de la SNCF qui forment le Groupe SNCF. La SNCF elle-même ne fournit pas de conteneur à ses clients.

En Chine, en transport ferroviaire, les conteneurs sont répartis en trois catégories selon leur propriété¹⁴ :

- Les conteneurs ferroviaires : ce sont les conteneurs appartenant au Ministère des Chemins de fer. Celui-ci peut être à la fois le transporteur réel et le fournisseur voire le propriétaire des moyens et des infrastructures du transport ferroviaire.
- Les conteneurs de particuliers : ce sont les conteneurs non appartenant au Ministère des Chemins de fer. Ils sont soit de la

¹³ Source internet : *viacombi, la plateforme web dédiée aux transports combinés*, <http://www.viacombi.fr/?page=informe&id=46>

¹⁴ Arrêté du Ministère des Chemins de fer chinois en date du 1^{er} octobre 1989, concernant le transport ferroviaire de conteneurs.

propriété de l'expéditeur, soit loués aux entreprises privées spécialisées. Ils doivent être enregistrés et étiquetés conformément aux réglementations en vigueur avant l'accès au marché. Il ne faut pas les confondre avec le système des wagons de particuliers de la SNCF en France. Le Ministère des Chemins de fer ne perçoit pas une certaine redevance pour gérer ces conteneurs de particuliers comme agir en tant que propriétaire en renonçant les actions en garantie contre le propriétaire en cas de litige.

- Les conteneurs en rotation : ce sont les conteneurs ferroviaires investis par l'expéditeur ou le chargeur. Ce n'est pas non plus comparable avec les wagons de particuliers en France.

(B) Les infrastructures concernées

Pour transporter les conteneurs, il faut que le véhicule soit apte à ce mode. La conteneurisation fait évoluer les navires porte-conteneurs qui s'adaptent aux conteneurs normalisés, car les échanges internationaux l'exigent. Mais les équipements pour le trajet terrestre ne sont pas si facilement renouvelés. En transport ferroviaire, il n'y a pas de wagon à usage exclusif de porte-conteneurs. Pour accueillir les conteneurs normalisés, les wagons ont seulement subi des aménagements au niveau des dimensions des plateaux, de la longueur, de la largeur, de la hauteur sur roues ou sur bogies¹⁵.

Les contraintes sont plus nombreuses qu'en matière maritime. Pour la SNCF, les contraintes de gabarit rendent très difficile l'acheminement des HighCubes et impossible celui des Super-HighCubes, avec du matériel classique. La solution est de faire appel à un wagon spécial type « MULTIFRET » (wagon surbaissé).

¹⁵ Transport par conteneur, Paulette Veaux-Fournerie, Fascicule 975, Juris Classeur Transport 2003, P8

En Chine, ce développement est aussi largement limité par le gabarit ferroviaire.

A côté des wagons, les infrastructures comprennent aussi les voies ferrées, les gares, les quais, les gares de triage, etc. Dans les plus grands ports mondiaux, il y a toujours accès aux installations des voies ferrées pour le transbordement de conteneurs.



§2 Les méthodes de manutention

Nous ne traiterons que le système de levage concernant le conteneur. Certaines autres méthodes seront présentées dans la section 2.

(A) Le transbordement

Voici quelques méthodes¹⁶.

- Les fourches : elles sont interdites pour les 40' vides/pleins car ils ne sont pas équipés de passage de fourches. Elles peuvent aussi classées dans les outils de transbordement.
- Spreader top lifting : c'est le levage par les 4 pièces de coins supérieurs. Il convient pour les 20' et 40' vides/pleins.
- Spreader frontal : il comprend encore trois cas de figure :
 - ◆ Le premier est le levage par les 2 pièces de coins inférieures latérales et en même temps retenu par les 2 pièces de coins supérieures du même côté. Il est interdit pour les 40' pleins.
 - ◆ Le deuxième est le levage par les 2 pièces de coins supérieures latérales et en même temps appui sur les montants d'angle. Il est interdit pour les 40' pleins.
 - ◆ Le troisième est le levage par les 2 pièces de coins supérieures latérales et en même temps appui sur le longeron inférieur. Il est interdit pour les 20' et 40' pleins.

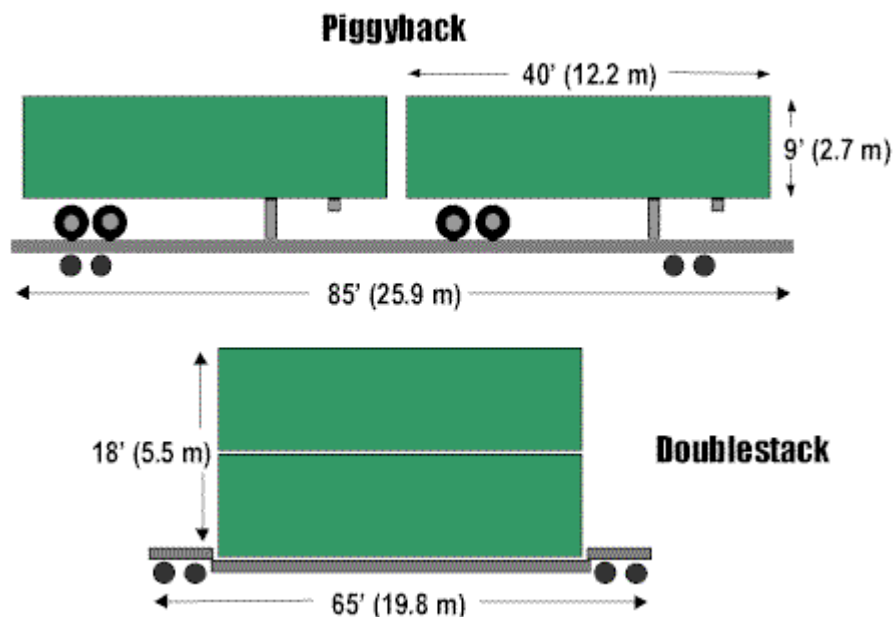
En aucun cas, l'effort de l'effet d'amortissement ne doit s'exercer sur la paroi latérale du conteneur.

- Elingues : c'est le levage par la partie supérieure (depuis les 4 coins supérieurs) ou le levage par la partie inférieure. Le premier est interdit

¹⁶ « Conteneur maritime », DELCO

pour les 20' et 40' pleins. Le second est convenable aux 20' et 40' vides/pleins. Ce type de manutention, notamment pour les 40', engendre des contraintes énormes au niveau technique.

- Gerbage : il est interdit aux caisses mobiles. Les conteneurs doivent être gerbés de la façon que les pièces de coins reposent les unes sur les autres. En aucun cas un 20' ne doit être gerbé sur un 40'. (Cf. Doublestack de la photo suivante)



17

Les outils de transbordement¹⁸ :

Les conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques peuvent être transbordés par les engins spécifiques de levage comme la grue portique, la fourche, le pince, etc.

- Le portique : son exploitation est assurée manuellement par une personne qualifiée. L'UTI est déplacée selon sa nature à l'aide de pinces ou par verrous. Compte tenu de l'investissement élevé, les portiques sont réservés aux chantiers les plus importants. (Cf. Photos 1 et 2)
- L'engin autoporté : Les engins autoportés ou tracteurs mobiles sont

¹⁷ Source internet, <http://www.geog.umontreal.ca/Geotrans/fr/ch3fr/conc3fr/pdbblstkfr.html>

¹⁸ Source internet : <http://www.viacombi.fr/?page=informe&id=49> et Cf. Les photos d'annexe 2

souvent réservés aux chantiers secondaires ou viennent en complément de l'exploitation des portiques. Ils utilisent, pour les opérations de chargement et de déchargement un vaste espace de manœuvre. Le passage au pont à bascule n'est plus nécessaire car la pesée est faite directement par l'engin. (Cf. Photos 3 et 4)

➤ Le polyrail et le multi-berces : ces deux systèmes sont des techniques de combiné léger rail-route qui ne nécessitent pas de chantier de transbordement. Ils apportent un confort supplémentaire par la régularité des organisations ferroviaires mises en place et permettent aux chargeurs d'assurer lui-même les opérations de pré-acheminement routier. Ces deux systèmes sont opérationnels dans la majorité des gares fret ; une voie accessible par camion suffit. Ils permettent tous deux la desserte des sites non embranchés.

◆ Le polyrail : Cette technique s'utilise à partir d'un wagon plat banalisé et d'un ensemble routier équipé d'un système POLYRAIL. Le camion se positionne à côté du wagon, en ne laissant que 2 à 3 cm entre le wagon et lui. Il s'agit d'un camion plateau, équipé d'un transbordeur (une sorte de poussoir équipé de vérins hydrauliques), qui va très légèrement soulever le conteneur et le faire glisser du camion sur le wagon. Inversement, le transbordeur est capable de prendre le conteneur sur le wagon et de le ripper sur le camion. Le temps de transbordement moyen du conteneur est de 8 minutes pour le polyrail.

◆ Le multi-berces : un wagon plat spécifique est équipé de 3 cadres pivotants qui supportent des conteneurs polyvalents rail-route de type « ampliroll ». Les conteneurs sont déposés sur les cadres par un camion équipé d'un bras de levage hydraulique. Le wagon est équipé d'un dispositif pivotant qui permet le passage des caisses d'un mode à l'autre sans infrastructure particulière au sol. L'opérateur déverrouille le cadre pivotant, puis le fait pivoter. Ensuite, il

manœuvre le bras hydraulique du camion pour charger ou décharger la caisse. Le multi-berces permet la pose du conteneur au sol, contrairement au polyrail. Les conteneurs sont limités à 20 pieds dans le cas du multi-berces. Le temps de transbordement moyen du conteneur est de 6 minutes pour le multi-berces. (Cf. La photo 5)

(B) Difficultés rencontrées

Les méthodes et les outils de transbordement précédemment exposés sont plutôt d'utilisation habituelle française ou européenne. Certains d'entre eux sont des équipements fragiles et coûteux comme les systèmes de polyrail et multi-berces.

En Chine, la technique de pointe n'est pas assez présente au même niveau que la France. Plus traditionnellement, le transbordement se fait par les fourches et portiques. Comme l'investissement aux portiques est relativement coûteux, ils ne sont pas fournis à tous les chantiers de transbordement ou à toutes les gares de triage. Ce n'est qu'à quelques grands ports qu'il y a le système complet de levage. Ainsi, plus à l'intérieur, moins de la conteneurisation en transport ferroviaire compte tenu des frais de louage de conteneurs avec un peu moins d'utilité. Pour les marchandises lourdes ou de grand volume, les clients préfèrent souvent les wagons simples pour transporter, car pour eux, la manutention sera plus facile et plus apte aux contraintes douanières. Même s'il n'y a pas de réglementations légales promulguées par les autorités compétentes, les agents de douane aux ports fluviaux à l'intérieur du continent refusent de dédouaner les conteneurs composés de marchandises de détail. Là encore, cette pratique entrave le développement normal de conteneurisation.

S'agissant de capacité ferroviaire de transport, le niveau en Chine reste aussi largement inférieur que celui de l'Occident. Par exemple, il n'y a qu'une seule ligne régulière pour transporter les conteneurs à deux niveaux de chargement sur des convois de 160 EVP de capacité. Ca ne concerne que le trajet entre Beijing et

Shanghai. Toutes les lignes du reste du territoire sont démunies de ce service. Du coup l'efficacité et l'avantage du transport ferroviaire ne sont pas compétitifs par rapport au transport routier.

En effet, depuis mars 1955, le conteneur est utilisé dans le transport ferroviaire en Chine. Le gouvernement a toujours un souhait de développer plus rapidement ce mode de transport. Mais le résultat n'est toujours pas satisfaisant. A part des techniques, la qualité de service, la sécurité en transport et le système de l'exploitation et de la gestion sont aussi les soucis préoccupants.

Tous ces problèmes et difficultés susciteront la réforme totale du système du transport ferroviaire de conteneurs en Chine. Si les entraves ne s'enlèvent pas, le transport multimodal voire la logistique ne verra pas son envol.

Section 2 L'intégration dans le transport multimodal

On entend tous les jours le transport multimodal. C'est à la mode. Par définition, le transport multimodal comprend au moins deux modes de transport successifs. Mais ce vocabulaire n'est pas totalement stabilisé et unifié. Il y a toujours l'appellation confuse dans la pratique. En effet, sur le site de la Commission Économique des Nations Unies pour l'Europe, il y a un document contenant les définitions qui servent aux travaux des trois organisations intergouvernementales qui ont établi cette compilation : l'Union Européenne (U.E.), la Conférence Européenne des Ministres des Transports (C.E.M.T.), et la Commission Économique des Nations Unies pour l'Europe (C.E.E.-O.N.U.). D'après ce document, le transport combiné est défini comme un « transport intermodal dont les parcours principaux, en Europe, s'effectuent par rail, voies navigables ou mer et dont les parcours initiaux et / ou terminaux, par route, sont les plus courts possible. » A son tour, le transport intermodal est défini comme « l'acheminement d'une marchandise utilisant deux modes de transport ou plus mais dans la même unité de chargement ou le même véhicule routier, et sans empotage ni dépotage », qui se distingue du transport multimodal étant « l'acheminement d'une marchandise empruntant deux modes de transport différents ou plus »¹⁹.

Nous ne traiterons que le transport intermodal rail-route et fer-mer.

¹⁹ Source internet : Transport, *wikipédia*.

§1 Le rail-route

Le transport combiné terrestre concerne surtout le transport combiné rail-route. Monsieur le professeur MERCADAL précise dans son ouvrage « Droit des transports terrestres et aériens » que « les transports combinés rail-route dit ferroutage sont les transports de marchandises pour lesquels le camion, la remorque, la semi-remorque, la caisse mobile ou le conteneur de vingt pieds et plus, utilisent la route pour la partie initiale ou terminale du trajet, c'est-à-dire entre le point de chargement de la marchandise et la gare ferroviaire appropriée la plus proche ou entre la gare appropriée de déchargement la plus proche et le point de livraison, et le chemin de fer pour l'autre partie du déplacement »²⁰. C'est une définition relativement ancienne. La terminologie est partagée par les praticiens. Dans la pratique, surtout en Europe, il y a une tendance de dissocier les deux synonymes « rail-route » et « ferroutage ».

En effet, dans le jargon terrestre, le mot « ferroutage » signifie plutôt exclusivement le chargement des camions portant les conteneurs sur les wagons .

Ainsi, nous allons présenter suivant la distinction entre le rail-route « classique » qui ne transporte que les conteneurs, caisses mobiles sans tracteur routier et le ferroutage « moderne » en quelque sorte.

(A)Le rail-route « classique »

C'est souvent autrement appelé le combiné non accompagné dans le jargon. Les conteneurs sont chargés sur des camions ou sur des wagons porte-conteneurs. Le transbordement entre ces deux modes de transport est fait par des systèmes de levage. C'est la technique la plus utilisée. Comme son rapport « charge utile/poids mort » est plus avantageux, le rail-route « classique » est souvent plus économique que le

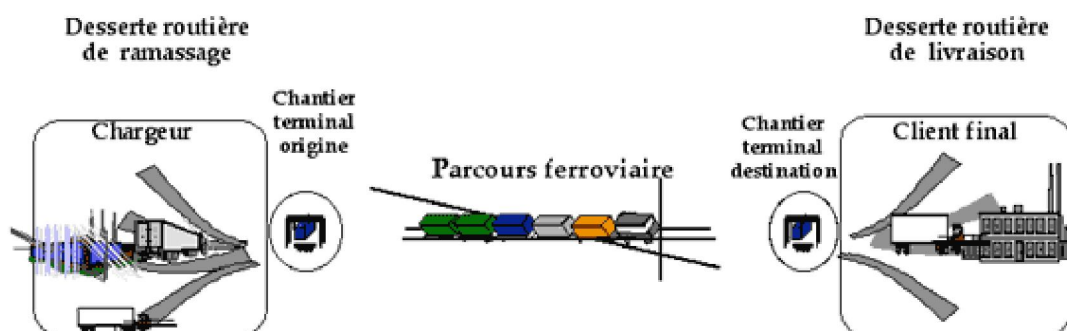
²⁰ Cette définition elle-même est donnée par la directive CEE 92/106 du 7 décembre 1992 pour le transport combiné entre Etats membres mais transposable au transport interne.

ferroutage « moderne ». Au contraire, le temps de transbordement demeure plus long.

En effet, transférer les flux de marchandises de la route vers les modes alternatifs s'effectue dans une logique de développement durable, c'est-à-dire de lutter contre l'effet de serre. Les transports représentent 66 % de la consommation de produits pétroliers à usage énergétique en France et cette part est en croissance constante. Le transport routier consomme à lui seul près de 80 % de l'énergie totale du secteur et reste dépendant quasi intégralement du pétrole, ce qui le rend extrêmement fragile. Doté d'une efficacité énergétique jusqu'à 5 fois supérieure à celle du transport routier, le transport combiné rail-route permet notamment de réduire les émissions de dioxyde de carbone, principal gaz à effet de serre²¹.

Les intervenants sur le marché français dans cette organisation du transport combiné peuvent être regroupés en quatre catégories : la SNCF qui assure la traction ferroviaire, les donneurs d'ordre, chargeurs ou opérateurs logistiques, les transporteurs routiers qui assurent la traction par la route, et les opérateurs multimodaux qui exploitent les chantiers. Voici le graphique de la chaîne du transport combiné rail-route :

Chaîne du transport combiné



Source : <http://fret.sncf.com>

²¹ Source internet : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

Aujourd'hui, en France, le transport combiné rail-route constitue la part la plus importante du transport intermodal. En 2005, au sein d'une activité rail-route globalement à + 5%, les acheminements non accompagnés ont affiché + 15%.

En Chine, les différents modes du transport terrestre se voient entre eux plutôt une relation concurrentielle. La place prépondérante du transport ferroviaire est rattrapée par le mode routier depuis des années. La multimodalité ou l'intermodalité fonctionne plutôt dans le trajet international de l'acheminement des marchandises. Ce n'est que récemment la stratégie de rail-route est arrêtée compte tenu des avantages et inconvénients de chacun.

(B) Le ferroutage « moderne »

Le ferroutage est un terme générique, qui désigne l'ensemble des techniques permettant de charger des camions complets sur un train : tracteur + remorque ou conteneur + chauffeur. C'est le transport combiné accompagné. C'est encore appelé la « Route Roulante » d'origine suisse ou l'« Autoroute Ferroviaire ». Cette dernière est le terme désignant les services de ferroutage de SNCF qui ont tendance à se diversifier.

Conçues dans les années 1970, les autoroutes ferroviaires se sont jusqu'à présent surtout développées autour du massif alpin. Exploitée depuis 2003 entre la France et l'Italie, et depuis 2007 entre le Luxembourg et Perpignan, une nouvelle étape est franchie avec la réalisation de la première grande autoroute ferroviaire permettant d'embarquer les poids lourds sur un trajet de plus de 1 000 km²². La pièce majeure de ce dispositif est le wagon Modalohr, mis au point et développé par Lohr, permettant le chargement latéral des ensembles routiers. Ce wagon est utilisé sur l'autoroute ferroviaire alpine et sur l'autoroute ferroviaire Perpignan - Bettembourg.

²² Cf. Annexe 3 : carte du développement des autoroutes ferroviaires en France

Un autre type de wagon de ferroutage est en cours de développement : le wagon poche d'Arbel Fauvet Rail, conçu lui aussi pour le transport des semiremorques.

L'idée essentielle est de surmonter les difficultés de passage liées aux massifs montagneux et de respecter les réglementations sociales européennes concernant le temps de conduite des chauffeurs routiers. Le service d'autoroute ferroviaire est fiable, sécurisé, compétitif et facile d'accès et d'utilisation.

La promotion de l'exploitation de ce nouveau mode de transport n'est pas négligée. Un avis d'appel public à candidatures a été publié le 6 mai 2009 au Journal Officiel de l'Union européenne et le 9 mai 2009 au Bulletin Officiel des Annonces des Marchés Publics. Il marque le lancement de la procédure d'appel d'offres pour l'exploitation du futur service d'autoroute ferroviaire atlantique, qui permettra de transporter des camions sur des trains entre le sud de l'Aquitaine, le sud de l'Île-de-France et le Nord - Pas-de-Calais.

A ma connaissance, cette conception n'est pas encore à l'ordre du jour en Chine. Il paraît que ce type de transport suppose une particulière attention à la capacité technique et à la sécurité ferroviaire. L'environnement géographique de la Chine fait construire beaucoup d'ouvrages d'art (les ponts, les tunnels, etc.). Le ferroutage « moderne » n'est pas un moyen habituel chez les chinois dans un souci de risquer d'engager le gabarit ferroviaire. Il est à noter qu'au contraire, la barge de porte-wagons a déjà bien vu son avenir fluvial.

§2 Le fer-mer

C'est le transport combiné ferroviaire de conteneurs maritimes qui consiste à effectuer le pré ou post-acheminement terrestre de conteneurs maritimes par voie ferrée. Cette fois, le transport ferroviaire se place plutôt en concurrence avec le mode routier, fluvial qu'en complément.

Nous verrons la situation actuelle de la France et de la Chine puis les problèmes et perspectives.

(A) La situation du marché actuel

Les ports et armateurs doivent défendre leurs fonds de commerce, ce qui les conduit à s'affronter pour le contrôle du trafic des arrière-pays (hinterland) portuaires. En stratégie maritimo-portuaire, on dit : « Qui tient l'arrière-pays tient les quais et la mer. »²³

En France, deux opérateurs principaux proposent leur offre pour ce marché : Naviland Cargo et Rail Link. Le second opérateur est une filiale existante de CMA CGM qui a décidé de s'allier depuis 2006 avec Véolia Transports pour charger d'organiser et de commercialiser le transport de conteneurs maritimes entre les terminaux portuaires et le site industriel du client. Ces deux opérateurs ont proposé en 2008 environ 300 trains par semaine. Les durées de parcours sont entre douze heures et quatre jours. Mais la difficulté majeure résulte de la congestion portuaire qui fait attendre les navettes .

En Chine, ce type de transport ne représente même pas 10% du trafic entre les ports de mer et leur hinterland, contre 85% par route.

(B) Les problèmes et perspectives en Chine

En termes de prestation par fer en tonne-kilomètre, la Chine est aujourd'hui, tout comme elle le sera encore dans dix ans, parmi les cinq premiers du palmarès mondial. La forte croissance attendue de la prestation de transport sera générée par le développement économique et l'expansion de l'infrastructure. Les marchandises transportées par chemin de fer sont pour l'essentiel le charbon, le minerai, l'acier et

²³ « Les avantages logistiques du transport intermodal », Elie LE DU, 2005, P105.

les produits agricoles. Le transport de conteneurs par chemin de fer n'a pas encore une grande importance. Le déséquilibre du développement économique est la cause primordiale. En effet, environ 90% des expéditeurs et destinataires de conteneurs sont installés sur la côte est de la Chine, qui est la partie la plus développée et la plus riche en Chine. Les offres et demandes de conteneurs n'ont guère commencé vers l'intérieur depuis la découverte de l'Ouest. Les trajets courts et la proximité de la côte expliquent que le mode routier et le mode maritime représentent une large partie du modal split. Graduellement, pour réduire les coûts de production, les usines se déplacent à l'intérieur des terres. Le transport maritime perd ainsi de sa compétitivité puisqu'il faut parcourir des milliers de kilomètres avant d'arriver au port de Shanghai. Cela donne renaissance aux transports terrestres de l'intérieur. Mais le plus souvent, les marchandises conteneurisées sont encore acheminées par camion. Le fer-mer est le plus difficile à développer parmi les transports multimodaux de conteneurs en Chine. La compétitivité reste encore faible par rapport au transport route-mer.

Toutefois, les chargeurs de marchandises aux ports se plaignent souvent que le pré ou post-acheminement par route est contraint par les aléas météorologiques et ceux de circulation routière. La longue durée et les frais coûteux de l'acheminement y ajoutent encore des inconvénients. C'est le moment où le transport ferroviaire doit effectivement voir son utilité puisque le développement de l'économie dans le pays, qui s'accompagne de l'extension de l'infrastructure ferroviaire, fait que les distances de transport deviennent beaucoup plus longues. Ainsi, à l'avenir, le rail pourra mieux faire jouer ses avantages sur de longues distances²⁴. De plus, avec la diversification et spécialisation de conteneurs, ceux-ci sont tout à fait avantageux pour protéger les matières premières au cours du transport par fer.

Ainsi le Ministère des Chemins de fer cherche à rendre le rail incontournable en développant le transport intermodal qui combine le ferroviaire et le portuaire. Pour

²⁴ Source internet : *ITJ Daily*,
http://www.transportjournal.com/index.php?id=489&L=2&tx_ttnews%5Bpointer%5D=4&tx_ttnews%5Btt_news%5D=13519&tx_ttnews%5BbackPid%5D=441&cHash=ac7f3fd8a7

ce faire, l'accès ferroviaire aux ports doit être multiplié pour un transbordement sans rupture du temps et plus efficace. Il faut encore améliorer la qualité du service qui est attendue par les clients.



Chapitre 2 Les tendances de l'évolution

Le développement du transport ferroviaire de conteneurs n'est pas encore une oeuvre achevée. Il est toujours en voie d'évolution lorsque le progrès technique ne cesse pas, et encore lorsque son régime juridique perfectionne.

Cette évolution nous permet d'en tirer certaines observations. La conteneurisation n'est pas le zénith sachant qu'elle n'est qu'un outil assistant à la réalisation du transport multimodal de bout en bout. La maîtrise du transport multimodal est idéal pour les logisticiens qui organisent la « supply chain » de l'usine au point de vente du client. L'intégration efficace du trajet ferroviaire dans le pré et post-acheminement des conteneurs maritimes permet de rendre possible la massification des flux d'échanges. Cette évolution a connu plusieurs phases et en connaîtra certainement encore.

Section 1 De la conteneurisation à la logistique

La conteneurisation a commencé à peu près à la même époque que la mondialisation. Cette dernière est l'environnement global de l'économie, mais également des transports. Il convient d'analyser ce contexte global avant de réaliser sa mise en place.

§1 Le contexte

La révolution industrielle fait pousser le progrès technologique de toute sorte. L'expansion de l'ambition des forts dessine l'histoire de conquêtes, de guerres et de colonisation. Après guerres, on a compris qu'en période de paix, c'est le développement économique qui est la mission première pour la restauration et la

reconstruction des pays. Les guerres de forces armées changent de nature.

(A) La mondialisation économique

La mondialisation économique concerne l'ensemble des échanges économiques devenus mondiaux, que ce soit des services et des biens, ou ce soit des facteurs de production correspondant. Parmi les points communs du développement du commerce international qui aboutissait à une mondialisation libérale, l'expansion des transports que ce soit maritime, terrestre ou aérien, figure en place première. On constate qu'à chaque grande étape du développement des sociétés humaines, un mode de transport s'est adapté à l'évolution²⁵. L'illustre bien l'histoire de l'apparition et de la généralisation de conteneurs dans le transport maritime.

Réciproquement, le transport est un facteur économique de production de biens et de services. Sa fonction dans ce domaine est d'ouvrir les marchés aux produits et vice versa. Le transport engendre le commerce, les échanges et vice versa. L'augmentation des flux d'échanges internationaux exige une mobilité plus adaptée et efficace. L'idée de la conteneurisation est née naturellement dans ce contexte d'évolution.

On peut dire que la mondialisation et la conteneurisation se complètent mutuellement. Certains disent que sans conteneurisation, pas de mondialisation. La conteneurisation n'est certes pas à l'origine de la mondialisation mais, à coup sûr, elle en est un des facteurs essentiels²⁶.

²⁵ Source internet, « Transports et développement économique », Dr. Marcel Pouliot et Nancy Dansereau

²⁶ Antoine Frémont, « Le monde en boîte, conteneurisation et mondialisation ».

(B) Le corollaire de ces échanges étroits

La logistique est une activité de gérer les flux physiques d'une organisation mettant ainsi à disposition des ressources correspondant aux besoins, aux conditions économiques et pour une qualité de service déterminée, dans des conditions de sécurité et de sûreté satisfaisantes²⁷. Certains praticiens y incluent aussi la gestion des flux d'information. Etant un secteur flou sans définition ni régime juridique unifié, elle représente l'ensemble du management de la chaîne production-distribution dans le moindre coût et dans la plus de qualité et de quantité. Pour cela, le transport participant en amont et en aval de la chaîne logistique est indispensable. Son développement et son amélioration de technique, de qualité de service rendent directement plus performant le management de la supply-chain.

La mondialisation économique fait s'unir les Etats dans leurs échanges commerciaux, soit de marchandises, soit de personnes, voire d'informations, de données etc. Elle incite aussi l'ouverture des marchés de différents degrés et aussi le développement des infrastructures. La conteneurisation dans les transports maritimes et terrestres, fait économiser les coûts de transport et de manutention, et diminuer le temps de chargement et de distribution. Tous ces facteurs sont pour dynamiser le développement de la logistique. Ainsi, l'intégration vraie et réelle du fret ferroviaire par conteneurs dans le transport multimodal peut aboutir à une logistique optimisée puisque toutes les opérations peuvent être traitées avec le même outil dénominateur commun des diverses prestations depuis la prise en charge de la marchandise jusqu'à sa livraison.

Réciproquement, la logistique devient un des facteurs majeurs de la compétitivité des entreprises de transport, tant pour la maîtrise des coûts que pour celle de qualité des services. Les transporteurs qui font le transport pur sans se diversifier seront condamnés à mort selon les professionnels du secteur.

²⁷ Source internet : *wikipédia*, Logistique

§2 La mise en place

(A) Les hubs

Un hub est un mot anglais qui peut désigner dans la logistique une plateforme centrale comme un carrefour/correspondance de redistribution des flux provenant de partout.

Le 11^{ème} plan quinquennal (2006-2010) du développement économique chinois fixe son objectif en transport ferroviaire : formation d'un réseau de transport par conteneurs, l'amélioration des carrefours ferroviaires. La China United International Rail Containers Co Ltd ambitionne de construire 18 terminaux ferroviaires au sein des plus importantes plateformes multimodales de Chine. Et encore 40 gares de conteneurs près des chefs lieux de province, des villes côtières importantes et des villes au bord de fleuves vont être construites en complément de tout réseau de triage de conteneurs.

En France, la fermeture des gares de dessertes peu rentables est effectuée. Le trafic ferroviaire concentre aussi aux carrefours importants sur le territoire. A titre d'exemple, Lille est le deuxième grand hub ferroviaire en France.

(B) L'informatisation

En Chine, l'un des problèmes principaux associés à l'infrastructure ferroviaire est qu'une mauvaise gestion de l'information et le manque de système de communication efficace rend la traçabilité très difficile. Le TMIS (Transportation Management Information System) est utilisé dans l'ensemble des organes du réseau ferroviaire. Ce système est compliqué et comporte beaucoup d'inefficacités pour gérer le réseau de toutes les gares de service, les Bureaux des Chemins de fer et les

informations du Ministère des Chemins de fer.

En France, avant la reconfiguration du chemin de fer, les systèmes d'information étaient aussi dépassés. L'absence ou l'incompatibilité des systèmes d'échanges électroniques imposent encore trop souvent le recours à l'échange de papiers.

Plus il y a d'acteurs concernés, plus la gestion du processus de transport de conteneurs est ardue, que ce soit en transport terrestre ou en transport maritime. L'intervention d'expéditeurs, de transporteurs, d'agents de douanes et de destinataires dans une chaîne logique, nécessite une forme standardisée d'informations pertinentes relatives au transport. L'introduction de l'EDI (Electronic Data Interchange) est indispensable. Ce qui n'est pas encore le cas en Chine. Il faut encore adapter les logiciels et les matériels compatibles et un équipement de télécommunication fiable²⁸.

Section 2 Vers une libéralisation réelle ?

Le transport ferroviaire de conteneurs fait partie du fret ferroviaire comme tout autre marchandise. La Commission européenne a très tôt préconisé la libéralisation du transport ferroviaire qui commençait d'abord par le fret. Mais cette libéralisation est la plus tardive par rapport aux autres modes de transport au sein de l'Union. Cette libéralisation est aux deux niveaux : la réorganisation des opérateurs des chemins de fer dans chaque Etat membre de l'Union européenne et l'ouverture du marché national aux nouveaux entrants. Quant à la Chine, la stratégie choisie est différente.

²⁸ « Le transport ferroviaire de conteneurs de bout en bout », Prof. Dr. Ing. Ingo A. Hansen, *Rail International*, Février 1999

§1 Au niveau des acteurs

En principe, les acteurs en transport ferroviaire de conteneurs sont composés par l'exploitant et les gestionnaires de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires, les opérateurs de transport combiné, les gestionnaires des chantiers de transbordement et les clients du transport combiné.

(A) L'organisation

Les opérateurs de transport combiné, plus précisément les entrepreneurs de transport multimodal/combiné, et les gestionnaires des chantiers de transbordement peuvent très bien être les personnes morales de droit privé, les entreprises multinationales ou à capitaux mixtes. Ils peuvent être les logisticiens qui organisent une chaîne internationale des flux de marchandises ayant librement le choix sur le mode de transport et les transporteurs concernés.

Concernant l'opérateur de la traction ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure, le droit d'entrée est très réservé malgré les initiatives de l'Union européenne pour la libéralisation ferroviaire des Etats membres, car dès l'origine, le monopole de l'Etat dans le domaine ferroviaire est une étape obligatoire.

Au sein de l'Union européenne, l'état actuel de l'organisation des opérateurs des chemins de fer dans chaque Etat membre résulte d'une interaction entre incitations européennes et initiatives nationales. Plusieurs modèles d'organisation du secteur se dégagent aujourd'hui. Le modèle théorique prôné par la Commission européenne est la séparation organique complète, c'est-à-dire que les gestionnaires de l'infrastructure sont juridiquement et financièrement indépendants. Mais le modèle français consacre la seule séparation comptable entre l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure. La séparation organique est incomplète car

l'intégration au niveau opérationnel est maintenue. Le RFF reste le propriétaire de l'infrastructure ferroviaire mais il délègue le pouvoir de l'exploitation et de la gestion à la SNCF. La France a préféré une séparation de type maîtrise d'ouvrage/maîtrise d'oeuvre. La mission du contrôle de la régulation est rattachée au Ministère des Transports qui décide aussi les fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure.

Depuis l'ouverture du marché fret à la concurrence en 2006, les nouveaux entrants commencent à se multiplier. On en compte 9 pour l'instant et la liste est évolutive ²⁹:

- Europorte, filiale de Eurotunnel,
- Véolia Cargo France, filiale de Véolia Transports (qui est actuellement en train de cesser les parts sociales)
- Euro-Cargo, filiale de EWS la compagnie ferroviaire britannique née du démembrement de British Rail et qui a récemment été rachetée par la DB.
- Bcargo, filiale des chemins de fer Belges SNCB,
- CFLCargo, filiale commune des chemins de fer Luxembourgeois et d'Arcelor-Mittal,
- Rail4Chem ancienne filiale, commune de 4 majors de la chimie allemande et rachetée récemment par Véolia,
- Colas Rail, précédemment Seco Rail, division ferroviaire du groupe Colas-Bouygues,
- TSO (travaux au Sud Ouest), société toujours active dans le secteur des poses de voies ferrées qui a obtenu récemment une licence de transport de fret,
- VFLI (voies ferrées des Landes) ancienne compagnie locale et travaillant en sous-traitance pour la SNCF et désormais sa filiale à 100%.

La part de marché de ces nouvelles entreprises ferroviaires est croissante : 0,6% en 2006, 3,3% en 2007, 7% en 2008. Elle serait actuellement de l'ordre de 9%. Il est à

²⁹ Notes de l'intervention de M. Jean-Charles LOUPIEN en Droit ferroviaire communautaire.

noter que ces nouveaux entrants sont quasiment tous les filiales des principaux entreprises ferroviaires des Etats membres de l'Union européenne.

Cette ouverture du marché s'accompagne des premiers affrontements juridiques sur le terrain du droit de la concurrence. En effet, le 18 novembre 2008, le juge des libertés près du TGI de Paris, assignant à la requête du Conseil de la Concurrence, a autorisé une enquête de la DGCCRF (Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes) qui a eu lieu dans divers locaux de la SNCF et de nombreux documents ont été saisis. Il s'agit d'une auto-saisine du Conseil. De nombreux griefs sont formulés par les concurrents. Les principaux griefs sont les pratiques restrictives de l'entreprise au niveau des prestations qu'elle doit fournir à ses concurrents, le refus de location de matériel de transport par ses filiales spécialisées et l'opacité de la procédure d'attribution des sillons. L'entreprise est soupçonnée d'abus de position dominante dans le fret. C'est une accusation qui pourrait lui coûter très cher car les amendes peuvent atteindre 10% du chiffre d'affaires, environ 23 milliards d'euros³⁰. L'enquête est en cours.

En Chine, le rôle central appartient au Ministère des Chemins de fer. C'est un ministère à part entière indépendant du Ministère des Transports qui organise les autres modes de transport y compris l'aviation civile.

Le ministre des Chemins de fer en Chine est nommé par le Congrès National Populaire sur la proposition faite par le Conseil des Affaires de l'Etat de la République populaire de Chine, équivalent au Gouvernement français. Avant la réforme du 18 mars 2005, l'organisation du secteur était à 4 niveaux : le Ministère des Chemins de fer – les Bureaux des Chemins de fer – les Sous-Directions des Chemins de fer – les Services de gares locales. Après cette réforme, les Sous-Directions sont supprimées. Le Ministère compte désormais 18 unités administratives dont 16 Bureaux des Chemins de fer et 2 Groupements de sociétés ferroviaires. Chaque Bureau ou

³⁰ « La vie du rail », n° 3184 du 3 décembre 2008, P10-12.

Groupement comprend les gares locales ou les sociétés ferroviaires locales à capitaux mixtes.

Ce Ministère des Chemins de fer gère plus de 80% du réseau national, le reste étant soit géré conjointement par le Ministère des Chemins de fer et les gouvernements provinciaux, soit par les provinces et les entreprises privées. Le Ministère des Chemins de fer gère tous les projets de transport ferroviaire et assure lui-même le rôle du transporteur. Il est à la fois le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire. Les autres acteurs qui veulent participer au domaine ferroviaire doivent être autorisés par le Ministère. Il est plus judicieux de s'associer avec les sociétés ferroviaires sous la tutelle du Ministère pour développer l'intermodalité ou multimodalité.

(B) Le financement

Le financement des chemins de fer n'est pas tout simplement un rassemblement des capitaux. En réalité, il est étroitement lié aux nature et caractéristiques, aux structure et mode de l'exploitation et au système du fonctionnement des entreprises ferroviaires de ce secteur. Ces questions ont intrinsèquement une influence sur la source, le moyen et l'ampleur du financement ferroviaire. Selon la spécialité de situation des Etats différents, l'entrée de certains capitaux est naturellement exclue. Le financement comprend aussi le désendettement des opérateurs ferroviaires.

En Chine, le transport ferroviaire, comme l'aviation civile nationale, le transport routier, l'électricité et les télécoms, est un service public d'intérêt général faisant partie de l'infrastructure de l'économie nationale. A cause de la faible rentabilité à court terme, de la puissance des investissements, de l'exclusivité des capitaux ferroviaires et du rôle stratégique du rail pour le développement industriel, les capitaux de spéculation, de ceux qui espèrent le maximum de profit, et de ceux qui

cherchent le profit à court terme seront exclus du financement des chemins de fer.

Comme les acteurs en transport ferroviaire, et ceux du transport de conteneurs sont fortement centralisés par le gouvernement chinois, la non séparation de l'Etat et de l'entreprise est le caractère le plus remarqué du système global ferroviaire. Il rend très vigilante et difficile l'entrée des capitaux privés.

Mais la Chine a d'ambitieux projets pour son réseau ferroviaire. Le gouvernement veut en effet doter le pays de 100.000 kilomètres de lignes d'ici à 2020, au lieu des quelque 74.000 existant en 2005 lorsque son plan a été confirmé, tout en rénovant quelques dizaines de milliers de kilomètres. Le projet, initialement décidé début 2004, pourrait coûter au total quelque 250 milliards de dollars, selon les estimations officielles. Le gouvernement ne peut pas prendre en charge tout seul de tous investissements concernant la construction, l'exploitation et la commercialisation du réseau ferroviaire. En début de l'année 2007, le ministre des Chemins de fer LIU ZhiJun a exprimé la bienvenue des investissements des gouvernements locaux, des investissements des entreprises privées, des investissements des institutions sociales et des investissements des partenaires étrangers.

Ainsi la Chine laisse entrer les étrangers dans le transport ferroviaire en formant la première coentreprise sino-étrangère de son Ministère des Chemins de fer, fondée avec le français CMA CGM, l'allemand Deutsche Bahn AG, et l'israélien Zim Logistics, dans le domaine du transport ferroviaire de conteneurs. La China United International Rail Containers Co Ltd qui représente un investissement de plus de 1,5 milliard de dollars (1,2 milliard d'euros), marque l'ouverture d'un secteur jusqu'alors monopolistique. Outre ses trois actionnaires étrangers qui auront chacun une participation de 8%, la nouvelle société compte quatre partenaires chinois, du continent et de Hong Kong, dont le principal, avec 34% des parts, est la China

Railway Container Transport Corp., sous la tutelle du Ministère des Chemins de fer³¹.

C'est la plus grande réforme financière dans l'histoire du développement du transport ferroviaire en Chine. Elle marque le premier pas de la libéralisation partielle au niveau du financement des acteurs ferroviaires. Mais on peut douter si cette ouverture pourrait être totale. Car le Ministère des Chemins de fer ne retire toujours pas son rôle de tuteur principal.

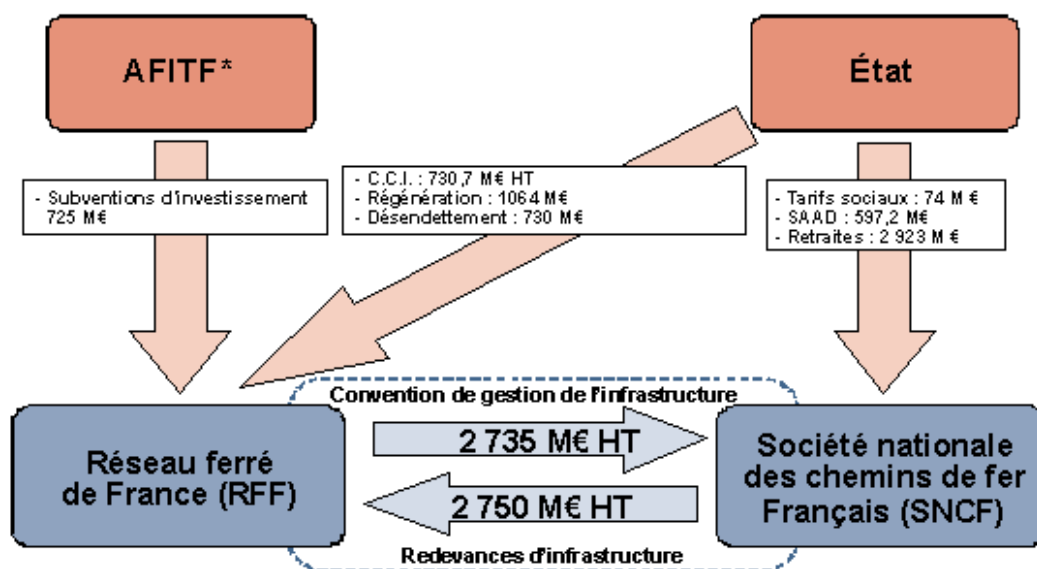
A part de cette évolution financière, le système français PPP peut être un autre modèle exemplaire à emprunter. Le PPP (Partenariat public-privé) est un mode de financement par lequel une autorité publique fait appel à des prestataires privés pour financer et gérer un équipement assurant ou contribuant au service public. Le partenaire privé reçoit en contrepartie un paiement du partenaire public et/ou des usagers du service qu'il gère³².

En transport ferroviaire, le RFF a lancé le premier PPP le 16 décembre 2006. Il a publié son appel européen à candidatures pour le projet GSM-R (Global System for Mobile communication – Rail). Le montant du contrat est estimé entre 500 et 700 millions d'euros (M€), sur une durée de 15 ans, financés en majorité par l'AFITF (L'agence de financement des infrastructures de transport de France). Cette agence a été créée par le décret No. 2004-1317 du 26 novembre 2004. Son rôle est d'accompagner la politique du Gouvernement dans la mise en oeuvre d'un programme multimodal d'équipements, en apportant la part de l'Etat. Pour 2005, son budget s'élève à 635 M€ dont 444 M€ consacre aux transports ferroviaire et fluvial, permettant notamment d'assurer la préparation des projets comme les LGV Sud Europe-Atlantique, Bretagne-Pays de Loire, Paris-Amiens-Calais et Poitiers-Limoges, le contournement ferroviaire fret de Lyon, la liaison Lyon-Turin, l'écluse fluviale de Port 2000 ou encore le canal Seine-Nord Europe.

³¹ Source internet: *Le Moniteur*, <http://www.lemoniteur.fr/147-transport-et-infrastructures>

³² Source internet: *wikipédia*, http://fr.wikipedia.org/wiki/Partenariat_public-priv%C3%A9

Le graphique suivant, dit « triangle ferroviaire », est un exemple qui synthétise les relations financières entre l'État, Réseau ferré de France, la SNCF et l'AFITF pour 2008³³ :



§2 Au niveau du trafic

(A) Une ouverture par étapes en France

Depuis 1990, l'Union européenne a amené les Etats membres à libéraliser leur transport ferroviaire. Pour elle, la libéralisation est le seul moyen de sauver le déclin ferroviaire notamment le fret. Pourtant, la France est retardée dans ce processus. Elle se tient au strict minimum imposé par les directives de l'Union européenne alors même que sa situation financière du fret est catastrophiquement déficitaire.

Par directives 91-440, 95-18 et 95-19 de 1991, non seulement l'indépendance

³³ Rapport du projet de loi de finances pour 2008, annexe n° 19, ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET AMÉNAGEMENT DURABLES TRANSPORTS ROUTIERS, FERROVIAIRES, FLUVIAUX ET MARITIMES CONTRÔLE ET SANCTION AUTOMATISÉS DES INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE

des gestionnaires de l'infrastructure est imposée, mais aussi l'accès des tiers aux réseaux (ATR) nationaux dans les conditions limitées et précisées. Ensuite, par « Paquet I » dit « paquet infrastructure » de 2001 et « Paquet II » dit « paquet sécurité » de 2004, les conditions de l'ATR sont précisées et les conditions des circulations ferroviaires sont unifiées. Depuis avril 2006, le réseau ferré national est enfin ouvert à la concurrence pour la réalisation de transport de fret par toute forme.

Cette ouverture est réalisée naturellement avec la libéralisation au niveau des acteurs. Lorsque le marché de libre circulation ferroviaire n'est pas formé, les entreprises ferroviaires des Etats membres ne peuvent pas s'implanter chez les autres.

(B) Vers la solution alternative de la coopération en Chine

Selon Luc Aliadière, l'ancien directeur général de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), siégée à Paris, le coût d'acheminement de conteneurs de marchandises de la Chine vers l'Europe représente environ 3 milliards d'euros par jour, acheminement actuellement assuré presque totalement par voie maritime. L'idée des compagnies ferroviaires « n'est pas de se poser en concurrence frontale, mais plutôt sur des marchés de niche comme les produits avec une certaine valeur ajoutée », un marché intermédiaire entre le cargo (plus lent) et l'aérien (plus cher).

Ainsi tout le monde est conscient de grandes potentialités de coopération avec ses homologues européens et asiatiques. Les compagnies sont sûres de l'intérêt économique du projet de corridor international de transport entre l'Asie et l'Europe, dont la partie la plus importante passe par le territoire de la Russie. Les ponts terrestres eurasiatiques qui contournent la voie maritime pour transporter les conteneurs verront leur importance croissante.

En plus de permettre le transport de marchandises plus rapidement et à

moindre coût, les liaisons ferroviaires transcontinentales constituent des corridors de développement : elles participent au désenclavement des régions et des pays dépourvus d'accès maritime (la Mongolie ou la Biélorussie, par exemple), dans une dynamique de coopération entre Etats³⁴.

Voici un exemple³⁵ :

Le 9 janvier 2008, un train de test de 49 wagons porte-conteneurs partait de Beijing. Il allait traverser la Chine, la Mongolie, la Russie, la Biélorussie, la Pologne pour l'Allemagne, le terminus. Après avoir parcouru près de 10 000 km en 15 jours (5 de moins que prévu), ce train est arrivé à Hambourg, en Allemagne. C'est deux fois plus vite que par voie maritime. Ainsi, un projet pilote de corridor pour le transport international signé en 2007 par les pays intéressés est entré dans une phase concrète. Ce corridor serait poursuivi jusqu'à Séoul après l'unification des chemins de fer de Corée du Nord et de Corée du Sud.

Pour l'UIC, les problèmes administratifs sont les premiers à régler. Les trains sont retardés par les passages en douane. Ils peuvent être immobilisés aux frontières pendant deux jours voire plus. Ensuite se trouvent les soucis techniques car l'écartement des rails est différent entre la Russie et les autres pays, ce qui oblige à changer entièrement de train au moins deux fois sur Beijing-Hambourg. Si ce n'est qu'un changement de locomotive, le temps ne dépassera un quart d'heure.

Dans un moyen terme, la Chine n'ouvrira pas son marché du transport ferroviaire aux opérateurs étrangers tant au niveau du trafic qu'au niveau des acteurs.

En effet, en Chine, c'est la stratégie politique qui est en défaveur de la libéralisation. La concentration des pouvoirs publics reste au plus haut niveau, dans

³⁴ Source internet, <http://amitiefrancecoree.over-blog.org/article-17775794.html>

³⁵ Source internet, *Aujourd'hui la Chine*,
<http://www.aujourdhuilachine.com/actualites-chine-de-pekin-a-hambourg-le-rail-nouvelle-route-pour-les-marchandises-chinoises-5384.asp?1=1>

l'organisation de l'exploitation du réseau ferroviaire, dans la construction, la gestion des infrastructures et dans le contrôle du fonctionnement de l'entreprise ferroviaire. L'ouverture du marché ferroviaire interne est très difficile. Les obstacles sont quasiment les mêmes qu'en matière du transport routière qui va revitaliser la « Route de la soie ». La régulation à caractère autoritaire contraindra la concurrence loyale. Ce secteur est très réglementé et c'est encore plus particulièrement renforcé en Chine en raison d'un héritage historique, d'une géopolitique, d'une situation géographique et d'une stratégie de défense militaire. La Chine préfère se développer tout à son rythme en adaptant à sa particularité tant au niveau de la nature qu'au niveau de la politique. Elle ne va et ne peut pas laisser n'importe qui pénétrer à n'importe où en son sein pour des raisons de technique, de sécurité, et d'intérêt général de l'Etat. Elle maintiendra le « made in China » en important et absorbant de nouvelles technologies de pointe sans concession de souveraineté de l'Etat.

Ayant une superficie qui englobe presque toute l'Europe et étant à côté de la Russie, la Chine n'adopte pas l'idéologie de s'allier aux autres pays après l'échec de l'Union soviétique. Elle a des ressources, des terres et des moyens propres pour faire face aux Etats-Unis, à l'Europe et à la Russie. Elle continue la stratégie d'une meilleure coopération avec les voisins dans les différents secteurs en respectant l'intégralité de la souveraineté de chacun. Elle retire géographiquement de toute sorte de l'Union des Etats-nations. Mais elle signe autant d'accords bilatéraux que le nombre de coopérateurs voisins.

Ce choix n'est pas incompréhensible mais il pourrait entraver le développement et le perfectionnement du système juridique. Une convention intercontinentale eurasiatique entre les pays passagers du trajet pourrait être envisageable pour unifier le système administratif et juridique. Cela implique une longue négociation fructueuse.

PARTIE II Le régime juridique du transport ferroviaire de conteneurs

Le droit est toujours en retard par rapport aux faits. Le régime juridique du transport ferroviaire de conteneurs ne constitue pas un droit autonome. Il est un sujet transversal qui est lié aux transport multimodal interne et international, fret ferroviaire interne et international. La spécificité du transport par conteneurs et les problèmes nouveaux nés de la pratique engendront l'évolution du système juridique pour que celui-ci soit plus adapté et cohérent. Le perfectionnement sera une tâche lourde mais obligatoire des juristes et des autorités compétantes.

Pour la présentation du contrat et du régime de responsabilité limité au rôle de transporteur, nous restons sur la comparaison des règles internes de la France et de la Chine.

Chapitre 1 La recherche de la loi applicable

La recherche de la loi applicable découle de l'analyse des textes en vigueur pour le transport international et le transport interne.

Section 1 Au transport international

Nous verrons succinctement les règles applicables en France et celles de la Chine.

§1 Les règles en France

La France est membre de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 traitant du fonctionnement de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et comprenant un appendice B dit « Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises » (RU-CIM) qui comprend lui-même 4 annexes parmi lesquels en figure un relatif aux conteneurs (Rico). Lors de la conférence diplomatique de Berne du 15 au 17 février 1984, l'entrée en vigueur de la COTIF a été fixée au 1^{er} mai 1985.

La directive européenne 91/440/CE du 29 juillet 1991 en imposant la séparation organique de la gestion de l'infrastructure et de l'exploitation ferroviaire entraîne une révision profonde de la COTIF. Le processus aboutit à l'adoption le 3 juin 1999 le Protocole de Vilnius. Cette nouvelle COTIF est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2006. La France l'a ratifiée par la loi du 2 mars 2006.

Etant règle matérielle, cette convention précise la conclusion et l'exécution du contrat de transport et les règles de responsabilité du transporteur lorsque le

transport en question rentre dans son champ d'application. En regroupant la quasi-totalité des Etats de l'Europe de l'Ouest, elle trouve souvent son application au transport ferroviaire à l'intérieur de ce continent.

§2 Les règles en Chine

En transport international, « *la Chine pratique la convention internationale qui est supérieure à la loi interne* »³⁶. L'article 142 de la Loi relative aux principes généraux du droit civil du 12 avril 1986 pose le principe de la supériorité de conventions internationales ratifiées par la Chine par rapport aux dispositions nationales en la même matière, à moins que l'application de la convention internationale ne compromette pas l'intérêt général de l'Etat.

En matière du transport ferroviaire, la Chine a ratifié en 1955 l'Accord relatif au transport ferroviaire international de marchandises (*Agreement on International Goods Transport by Rail*, aussi *SMGS Agreement*) conclu le 1^{er} juillet 1951 entre les anciens Etats socialistes. Toujours en vigueur, il comprend 40 articles regroupés dans 8 chapitres, concernant la conclusion et l'exécution du contrat de transport international ferroviaire, la responsabilité du transporteur ferroviaire, l'action en responsabilité, l'indemnisation en cas de dommage des marchandises etc. Une dizaine des nouvelles adhésions à l'Accord ont eu lieu dans les années 1990, s'agissant des États soviétiques issues de l'effondrement de l'URSS³⁷.

Il est à noter que certains Etats de l'Europe de l'Est sont à la fois membres de SMGS et de COTIF RU-CIM. Tel est le cas de la Pologne et de la Bulgarie par exemple. Le réseau ferroviaire eurasiatique exige une interopérabilité et une coopérabilité de plus en plus étroite tant au niveau technique qu'au niveau du régime juridique. Un

³⁶ « Etude juridique comparative du contrat de transport maritime en droit français et en droit chinois », ZHANG LiuFeng, CDMT 2004.

³⁷ « L'externalisation de la chaîne logistique en Chine », LI He, CDMT 2008.

séminaire de l'OTIF a eu lieu les 9 et 10 juin dernier, à Istanbul pour étudier un projet de loi unifiée pour le trafic CIM-SMGS. La phase finale idéale sera « two legal areas one single law » qui regroupe les règles communes aux deux entités concernant le document de transport, la réclamation en cas de sinistre et la responsabilité du transporteur. Ce sera un procédé intéressant car une ligne du fret ferroviaire qui part de Chongqing et arrive à Rotterdam en traversant la Russie et ses Etats limitrophes, est en cours de construction. Les marchandises pourraient être acheminée en 13 jours lorsque les travaux seront terminés en 2012. L'unification du régime juridique va dans l'intérêt des échanges commerciaux entre l'Europe et l'Asie.

Pour les autres transports internationaux ferroviaires qui n'ont pas de convention internationale applicable, selon l'article 126 du Code des contrats³⁸ les juges chinois cherchent d'abord dans le contrat entre les parties pour voir si elles ont choisi une loi qui régit leur contrat en cas de litige. Les parties peuvent soumettre leur contrat à une convention internationale. Lorsque l'application de cette convention internationale ou d'une loi nationale autre que la loi chinoise ne compromet pas l'intérêt général de l'Etat, les juges vont respecter l'autonomie de volonté des parties. En revanche, si cette application va mettre au détriment l'intérêt général de l'Etat, les juges vont écarter ce choix et appliquer la loi chinoise. En l'absence d'un tel choix, les juges vont chercher la loi nationale qui a un lien le plus étroit avec le contrat. Lorsqu'une telle loi n'est pas connue par les juges chinois ou introuvable par eux, c'est la loi chinoise qui va s'appliquer.

³⁸ Voir Section 2 §2 (A), La loi relative aux contrats promulguée le 15 mars 1999 et entrée en vigueur le 1^{er} octobre 1999 remplace la loi précédente des contrats économiques.

Section 2 Au transport interne

En Chine comme en France, le contrat du transport terrestre est régi par le droit civil et commercial.

§1 Les règles en France

Outre les directives européennes concernant l'ouverture du marché de fret ferroviaire transposées par les lois nationales, le cadre juridique du contrat est soumis au droit commun des transports terrestres. Plus précisément, c'est le droit commun du Code civil et du Code de commerce, plus la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 en France.

Ces règles sont :

- règles générales du droit des obligations des articles 1101 et suivants du Code civil,
- les articles du Code civil et du Code de commerce se rapportant spécifiquement au contrat de transport : articles 1782 à 1786 du Code civil, articles L 132-8, L 133-1 à L 133-4, articles L 133-6 et L 133-7 du Code de commerce.

Aussi, la LOTI est une loi « cadre » de l'organisation générale des transports en France. Elle régit le statut de la SNCF et ses relations avec l'Etat.

Le cahier des charges approuvé par décret en Conseil d'Etat, complété souvent par les tarifs et les conditions générales de vente et de transport ainsi que les conditions particulières de la SNCF forment tous un bloc régissant le contrat de transport de celle-ci. Ces dispositions sont opposables à ses clients lorsqu'elles sont portées au verso du document de transport ou sont portées à la connaissance des clients. Réalisant un « alignement » contractuel sur le trafic ferroviaire international,

l'article 7 des conditions générales de vente et de transport précise que désormais les relations entre la SNCF activité fret et son client tant en transport intérieur qu'en transport international sont régies par la CIM, éventuellement complétée par ces conditions générales, les conditions particulières ou par des conventions particulières conclues avec les clients³⁹.

§2 Les règles en Chine

En Chine, c'est la loi relative aux contrats, loi spéciale au transport ferroviaire et certaines règles administratives relatives aux Chemins de fer qui régissent le secteur.

(A) Les règles de droit générales

Chronologiquement, le bloc légal du droit des contrats a eu deux étapes.

Après l'ouverture économique et le changement du système de l'économie, la loi des contrats économiques entrée en vigueur le 13 décembre 1981 s'inspirant des régimes occidentaux des contrats, précisait le régime juridique d'une série de contrats économiques. Parmi la liste, figure le contrat de transport de marchandises. Elle est modifiée le 2 septembre 1993 puis abrogée.

La loi relative aux contrats promulguée le 15 mars 1999 et entrée en vigueur le 1^{er} octobre 1999 remplace la loi précédente des contrats économiques. Elle comporte 3 parties (dispositions générales, dispositions spéciales relatives à chaque type de contrat et annexe) en répartissant en 23 chapitres et 428 articles. Elle contient quasiment tous les contrats nommés existants en Chine. Ses dispositions générales sont aussi applicables aux contrats innommés. Elle est un recueil des régimes contractuels équivalents au « Code des contrats » (appellation utilisée ci-après). Son

³⁹ Lamy Transport 2009, Tome 2, P1001

chapitre 17 concerne le contrat de transport dont les 4 sections sont : règles générales, le contrat de transport de voyageurs, le contrat de transport de marchandises et le contrat de transport multimodal. Ce chapitre régit le cadre général du contrat de transport en précisant la définition du contrat de transport, les droits et obligations de chaque partie au contrat et la responsabilité du transporteur. Comme la loi spéciale prime sur la loi générale, ces règles sont applicables lorsque les lois et règles spéciales s'y réfèrent expressément ou elles ne portent aucune précision sur certains points.

(B) Les règles de droit spéciales

La loi relative aux Chemins de fer promulguée le 7 septembre 1990 par le Président chinois et entrée en vigueur le 1^{er} mai 1991 porte les règles plus précises en transport ferroviaire, mais elle régit également la construction de l'infrastructure ferroviaire, la sécurité et la protection de l'infrastructure et la police ferroviaire.

Avant l'entrée en vigueur de la loi relative aux contrats, le décret du 1^{er} juillet 1987 portant sur les règles applicables aux contrats de transport ferroviaire de marchandises complète la loi des contrats économiques de 1981. Il contient 6 chapitres et 26 articles. Il précise les règles concernant la formation, l'exécution, la modification et résiliation du contrat de transport de marchandises ainsi que les droits et obligations et la responsabilité de chaque partie au contrat. Malgré l'abrogation de la loi des contrats économiques, ce décret reste encore applicable.

Au même jour de l'entrée en vigueur du décret précédemment cité, commence à appliquer un arrêté ministériel concernant les règles du transport ferroviaire de marchandises qui est à la base de rédaction d'une liste de règles selon la nature de marchandises transportées (les aliments frais ou marchandises dangereuses par exemple). L'arrêté sur les règles en transport ferroviaire de conteneurs, entré en vigueur le 1^{er} octobre 1989 fait partie de cette liste. Il précise les conditions de

transport, la prise en charge, l'acheminement, la livraison de conteneurs et les droits et obligations des parties.

Le Code maritime chinois est applicable en transport multimodal lorsqu'il y a une partie de transport par mer. Ainsi le transport de conteneurs par fer-mer est régi par les dispositions de ce Code s'agissant de la responsabilité du transporteur. Le décret concernant les règles relatives au transport multimodal de conteneurs entré en vigueur en 1997, prévoit la qualification de l'entrepreneur du transport multimodal, le document du transport multimodal, l'obligation du chargeur, la responsabilité de l'ETM que ce soit le transporteur réel ou non, en cas de retard, de pertes et avaries subis par les conteneurs.

Lorsque les parties au contrat ont prévu sur certains points leurs règles applicables, les juges vont les appliquer si elles ne contreviennent pas aux règles générales et spéciales de l'Etat, ou si elles ne portent pas atteinte à l'intérêt général de l'Etat, ou encore si elles ne sont pas mentionnées par ces règles de façon détaillée.

Chapitre 2 Le contrat d'un tel type de transport

Le régime du contrat de transport ferroviaire de conteneurs dépend de la nature du contrat. Celui-ci n'est en aucun cas un contrat réel qui est né de la remise de la marchandise, parce que la remise de la chose est l'exécution du contrat. Il convient de préciser ici l'existence du contrat et son exécution.

Section 1 L'existence du contrat

En théorie, la liberté contractuelle prévaut dans le transport ferroviaire de conteneurs. L'existence du contrat n'est pas forcément constatée par un écrit mais celui-ci est fortement conseillé et quasiment tout le temps établi dans la pratique. Car en cas de litige, l'écrit sert mieux à l'administration de la preuve.

§1 La formation

(A) Les caractères du contrat

Le contrat de transport ferroviaire de conteneurs est, comme tout autre contrat de transport de marchandises ou de personnes, un contrat avant tout consensuel. C'est un contrat synallagmatique mais à trois parties. L'expéditeur confie les marchandises au transporteur pour qu'il les achemine jusqu'au destinataire. Avant la loi « Gayssot », le destinataire ne fait qu'adhérer au contrat de transport. Depuis cette loi du 6 février 1998, l'article L 132-8 du Code de commerce indique que la lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur, le voiturier et le destinataire, ou entre le commissionnaire, l'expéditeur, le voiturier et le destinataire. L'article 288 du Code des contrats chinois intègre aussi le destinataire au contrat de transport de marchandises. Le prix du transport est dû soit à l'expéditeur, soit au destinataire.

Le contrat de transport n'est pas la même chose qu'un contrat de commission dont l'obligation principale consiste dans les actes juridiques assurant le déplacement de marchandises. Il n'est pas non plus un contrat de location de véhicule. Le loueur n'est qu'un fournisseur de moyen de transport mais il n'assure pas le transport.

En Chine, même si le contrat de transport ferroviaire est régi par le droit civil et commercial, il comporte certains critères administratifs originaux.

Il est un contrat à caractère planifié. Chaque fois avant qu'un contrat soit conclu avec le transporteur ferroviaire, l'expéditeur ou le commissionnaire de transport doit d'abord établir un projet présentant l'utilité et le choix raisonnable de l'itinéraire. Les parties n'ont leur autonomie de volonté qu'à certaine condition car la possibilité de conclure un contrat doit être d'abord ordonnée par le Ministère des Chemins de fer ou par les bureaux locaux pour le trajet local. Par exemple le sillon, équivalent à un droit de passage est avant tout privilégié au trafic national de matières premières ou pour organiser un sauvetage. C'est le fait de prince.

Une fois le projet est approuvé, les parties ont alors la liberté de prescrire leur commun accord sur les modalités de réparation, de recours en justice en cas de litige, etc. Toutefois, dans la pratique, le contrat de transport ferroviaire de marchandises est un contrat d'adhésion. Le titre de transport prend la forme d'un modèle de contrat préétabli par l'entreprise ferroviaire. L'expéditeur n'a qu'un droit de s'accorder aux conditions de vente figurées à ce document.

En France, chaque entreprise de transport peut aussi proposer des conditions générales de vente (CGV)⁴⁰. Sauf stipulations contraires, les CGV constituent les termes généraux des contrats de vente ou de prestation imposées par le prestataire de service. En l'occurrence, c'est le transporteur ferroviaire qui impose leurs conditions. Cette réalité de contrat d'adhésion inventée par la doctrine est contrée par la notion

⁴⁰ Cf. Annexes 4 et 6, CGV fret de la SNCF et CGV de Rail Link Europe.

de clause abusive.

(B) Les conditions de formation du contrat

L'article 1108 du Code civil prévoit 4 conditions essentielles de la validité d'un contrat. Il faut les consentements des parties qui s'obligent, la capacité de contracter, un objet certain qui forme la matière de l'engagement et une cause licite dans l'obligation. Le moment de la formation du contrat résulte de l'échange de consentements des parties. Lorsque l'offre rencontre l'acceptation, il y a l'échange de consentements.

Malgré le principe de la liberté contractuelle prévu par la loi relative aux principes généraux du droit civil de 1986 et le Code des contrats de 1999, la rédaction du contrat de transport ferroviaire doit respecter certains principes administratifs. Par exemple, il faut respecter le principe de plan, le principe de rationalité et le principe de sécurité de transport. Avant de passer le contrat de transport ferroviaire, certaines formalités administratives doivent être accomplies, telles que les douanes, la police, certaines licences demandées et le contrôle commercial etc.

§2 La preuve

Le contrat de transport soit commercial pour les deux parties, soit mixte pour les deux parties.

(A) Le document de transport

Lorsque le contrat de transport est commercial pour les deux parties, il peut être prouvé par tous moyens : facture, fax, témoignage, livraison par transporteur, etc.

Lorsque le contrat est mixte entre les deux parties, le client peut le prouver librement. Si la preuve doit être apportée par le transporteur, il doit se conformer aux articles 1341 et suivants du Code civil. Si l'enjeu du contrat est supérieur à 1500 €, il faut la preuve écrite ou commencement de preuve par écrit. La présomption et le témoignage ne permettent pas de prouver le contrat.

Le contrat de transport est constaté par la lettre de voiture en transport ferroviaire de marchandises. L'article 11 de la loi relative aux Chemins de fer dispose que « *...la lettre de voiture forme le contrat de transport ou en est une composante* ». L'article 4 du décret portant sur les règles applicables aux contrats de transport ferroviaire de marchandises précise qu'en transport ferroviaire de conteneurs, la lettre de voiture sert au papier du contrat lui-même. En droit français, le Code de commerce (article L 132-8) ne précise pas la lettre de voiture jusqu'au degré du transport ferroviaire de conteneurs. Il s'agit de la lettre de voiture de tous les modes du transport terrestre.

(B) La force probante de la lettre de voiture

Selon les coutumes commerciales et les règles internationales, aussi le droit chinois, la lettre de voiture de transport ferroviaire de conteneurs doit avoir certaines mentions obligatoires, telles que les noms de l'expéditeur et du destinataire ainsi que leurs adresses précises, les gares d'envoi et d'arrivée, le nom de marchandises, l'emballage de marchandises, le nombre de colis et le poids, la date d'envoi, le délai de livraison, le prix du transport, le numéro des wagons, le numéro des scelles de conteneurs et les autres précisions particulières.

En France, la lettre de voiture fait foi jusqu'à preuve contraire. Elle prouve l'existence et le contenu du contrat de transport. L'irrégularité ou l'absence de la lettre de voiture n'affecte pas la validité du contrat lui-même. Les autres documents

servant au cours de transport peuvent aussi être une preuve du contrat.

Mais en Chine, le contrat de transport ferroviaire de conteneurs est un contrat formel car la lettre de voiture elle-même est le contrat de transport. Le transporteur peut refuser l'acheminement lorsque l'expéditeur n'établit pas une lettre de voiture ou il ne la remplit pas correctement et sincèrement.

Section 2 L'exécution du contrat

Le contrat doit être exécuté de bonne foi. Cette exécution consiste à remplir les obligations de chaque partie lors de la formation du contrat. L'obligation principale et essentielle du transporteur est d'acheminer les marchandises conteneurisées du point de départ au point de destination. L'exécution du contrat commence par la prise en charge de marchandises, celles-ci restant sous la garde du transporteur jusqu'à la livraison qui marque la fin de l'exécution.

§1 La prise en charge et le chargement

La remise de marchandises au transporteur est une des obligations de l'expéditeur. La prise en charge est un acte juridique par lequel le transporteur accepte physiquement la marchandise. Elle se produit au moment où le transporteur peut exercer son droit de vérification de la marchandise. Il peut prendre les réserves au document de transport.

Les conditions particulières du transport combiné de la SNCF prévoient que celle-ci ne fournit pas les UTI. Ainsi l'expéditeur doit conclure un contrat de location de conteneurs pour ensuite l'emporter. Il doit se fournir d'un conteneur propre et en bon état. En Chine, lorsque l'expéditeur utilise le conteneur appartenant aux chemins

de fer, ceux-ci doivent fournir un conteneur propre et en bon état. L'expéditeur doit avant l'utilisation, vérifier l'état de conteneur. Il doit demander aux chemins de fer d'en changer lorsqu'il ne remplit pas les conditions d'utilisation normale.

L'emportage appartient à l'expéditeur. Il l'effectue sous sa responsabilité. Il doit ensuite sceller le conteneur et l'étiqueter, marquer conformément aux règles en la matière. En principe, le conteneur doit être chargé et arrimé par l'expéditeur sous contrôle du transporteur ou de son agent à la gare de chargement. En Chine, les parties peuvent convenir d'effectuer le chargement en commun pour une efficacité et une sécurité plus assurées.

Le transporteur doit vérifier le poids et l'état apparent du conteneur chargé. Il faut prendre les réserves lorsqu'il constate un moindre défaut. L'absence de réserves sur la lettre de voiture vaut acceptation en état conforme de marchandises par le transporteur.

Les dommages causés au conteneur lui-même au moment de chargement, ce qui est fautif engage sa responsabilité.

§2 Le déplacement

Le déplacement de marchandises conteneurisées est l'objet même du contrat de ce type de transport. Le transporteur doit effectuer le déplacement de marchandises en respectant toutes les conditions de sécurité car c'est la période où la marchandise est sous sa garde.

(A) Le délai d'acheminement

Lorsque le transporteur et le client ont prévu le délai d'acheminement, il faut

que le transporteur le respecte.

Les conditions particulières en matière de fret de la SNCF proposent trois formules d'envoi : fret ECO, fret RAPIDE et fret EXPRESS. Le délai le plus court parmi ces trois est de « J+3 ». Il faut que la marchandise soit livrée au plus tard le 3^{ème} jour après le chargement. Le délai le plus long ne dépasse une semaine.

En Chine, l'article 36 du décret sur les règles du transport ferroviaire de marchandise de 1987 prévoit le délai d'acheminement par tonne kilomètre. Il faut 1 jour pour le trafic jusqu'à 250 de tonnes kilomètres. Pour le transport express, il faut 1 jour pour le trafic jusqu'à 500 de tonnes kilomètres. Deux jours supplémentaire peuvent être accordés au transport de conteneur de 5 tonnes qui passe au-delà du trafic de 250 de tonnes kilomètres. Trois jours supplémentaires peuvent être accordés au même transport qui dépasse 1000 de tonnes kilomètres. Les jours supplémentaires vont aussi être admis pour certaines opérations d'entretien de marchandises.

(B) L'empêchement à l'acheminement

Au cours de l'acheminement, il peut y avoir des événements qui empêchent le transport. Ils peuvent rendre momentanément ou définitivement impossible l'exécution du contrat dans les conditions prévues. Ce sont les circonstances atmosphériques, structurelles, impraticabilité d'un ouvrage d'art, une grève, etc.

En régime français, le transporteur doit solliciter les instructions de son client/donneur d'ordre. Dans le régime chinois, l'article 41 du décret de 1987 précise que pour l'empêchement dû à la force majeure, le Bureau des Chemins de fer peut donner les instructions de changer d'itinéraire des trains déjà en cours de transport. Le cas échéant, le transporteur doit décharger la marchandise pour consigner à la gare et attendre la reprise du transport. En cas de dommages causés à la marchandise

pendant cette période d'empêchement, la gare de service ferroviaire doit informer l'expéditeur ou le destinataire pour trouver une solution amiable.

Aussi, lorsque le conteneur est en bon état au moment du chargement puis endommagé au cours du déplacement, le transporteur doit répondre les frais de réparation à moins qu'il prouve la force majeure et les autres causes étrangères.

§3 Le déchargement et la livraison

Lorsque le transporteur arrive à la gare destinataire figurée à la lettre de voiture, il doit mettre en demeure le destinataire pour qu'il décharge le conteneur. Le destinataire doit réaliser la livraison dans les 2 jours qui suivent la mise en demeure. Il doit vérifier l'état de marchandises pour prendre les réserves claires, précises, et motivées sur la lettre de voiture. Le délai de 3 jours de protestation est aussi applicable pour le transport ferroviaire de conteneurs en France. Les règles en Chine n'apporte pas de précision. En l'absence de toute contestation, l'exécution de l'obligation du transporteur est conforme et prend fin.

Le destinataire doit vider le conteneur puis le nettoyer. Il doit aussi restituer le conteneur dans le délai imparti. Le transporteur ou la gare de service vérifie la propreté du conteneur.

La responsabilité pour les dommages subis par le conteneur au moment du déchargement est identique que celle au moment du chargement.

Chapitre 3 La responsabilité du transporteur

Une fois que la responsabilité du transporteur ferroviaire de conteneurs est mise en cause, la possibilité de se porter action en justice est offerte à la victime selon certaines conditions.

Section 1 Le fondement de la responsabilité

La responsabilité du transporteur se voit engagée sous trois conditions réunies : la faute, le dommage et un lien de causalité entre ces deux éléments. Le transporteur ferroviaire de conteneurs comme tout transporteur, se trouve devant une présomption de responsabilité. Il a une obligation de résultat tout au long du déplacement de marchandises car celles-ci sont sous sa garde. Sauf qu'il arrive à prouver une cause exonératoire légale ou conventionnelle, le transporteur verra sa responsabilité engagée lorsqu'il y a les pertes ou avaries de marchandises, ou le retard dans le transport. Dans ce cas, le transporteur doit réparer les préjudices subis par la victime suivant les règles en vigueur.

§1 L'exonération

La preuve faite par le demandeur en réparation n'est pas irréfragable. Le transporteur peut s'exonérer en établissant une cause étrangère qui est la cause réelle du dommage.

L'exonération ne se fait pas automatiquement. Il faut que le transporteur prouve qu'il est dans une situation exonératoire de sa responsabilité, encore faut-il démontrer le lien de causalité direct entre cette cause exonératoire et le dommage subi par la marchandise.

(A) Les causes exonératoires

Pour les pertes et avaries, les causes exonératoires sont la force majeure, le vice propre de la marchandise. La faute du cocontractant en est une autre ajoutée par la jurisprudence française, mais prescrite par la loi chinoise (Article L 133-1 du Code de commerce, Article 311 du Code des contrats chinois). L'article L 133-2 du Code de commerce précise que pour le retard, il n'y a que la force majeure qui peut exonérer le transporteur. En droit chinois, les causes exonératoires pour retard n'est précisée nulle part. Certains pensent qu'ainsi, dans tous les cas, lorsqu'il y a le retard dans l'acheminement ou dans la livraison, le transporteur doit être responsable et indemniser le cocontractant. Mais la force majeure est exonératoire pour l'inexécution ou l'exécution partielle du contrat selon le Code des contrats. Ainsi dans la pratique, certains juges aux Cours des Chemins de fer considèrent que le retard de livraison étant inexécution partielle du contrat de transport, peut être totalement ou partiellement exonérée par la force majeure⁴¹.

(B) Le lien de causalité

Pour s'exonérer, le transporteur doit non seulement montrer qu'il se trouve dans la situation de l'une des causes exonératoires, mais aussi prouver l'origine du dommage réside dans une telle cause. Autrement dit, il doit prouver le lien de causalité réel du dommage. Sinon, il reste encore responsable.

a) La force majeure

La force majeure est l'élément que le débiteur/transporteur ne peut ni prévoir ni éviter en dépit de soin et diligence apportés et qui rend impossible l'exécution des obligations du transporteur. Elle a trois critères cumulatifs : l'imprévisibilité,

⁴¹ « Analyse de certains problèmes concernant les différends nés du contrat de transport ferroviaire de marchandises », XUE XingShan, ZHANG XiangZheng.

l'irrésistibilité et l'extériorité aux parties. Ces trois critères sont communs en droit français et en droit chinois. Elle est appréciée dans les circonstances de fait par les juges. C'est une appréciation très stricte. Surtout en matière de transport ferroviaire, que ce soit le transport de personnes ou ce soit le transport de marchandises, les juges refusent systématiquement cette cause d'exonération. L'événement naturel n'est pas toujours une force majeure. Avec le progrès météorologique, le critère d'imprévisibilité est difficile à être retenu. Il faut une intensité exceptionnelle. Ainsi par exemple, la chute de grêles dans la région de Nîmes en période estivale, même d'une extrême violence n'est pas une force majeure, l'alerte orange de la météo faisant que cette chute n'est pas imprévisible⁴². En droit chinois, la guerre, le torrent en crue dévalant des montagnes peuvent être retenus comme force majeure.

Si la force majeure est retenue, il faut qu'elle soit la cause directe du dommage subi par la marchandise. Les empêchements au transport dus à la force majeure peut faire perdre une chance de vente en temps déterminé, par exemple.

b) Le vice propre de la marchandise

C'est le défaut de construction de la marchandise la rendant inapte à supporter parfois sans dommage un transport effectué dans les conditions normales. C'est la prédisposition à la détérioration du seul fait de son déplacement. Il n'est pas apparent au moment du chargement ou de la vérification.

La charge de la preuve pèse sur le transporteur qui doit prouver que la perte ou l'avarie a pour origine de ce vice propre de la marchandise. La preuve peut être apportée par la déduction hypothétique comme le transporteur a effectué un entretien en bon état de la chose, ou encore par l'expertise judiciaire. Les déchets ou freinte de route sont assimilés comme un vice propre de la marchandise. C'est une diminution du poids ou du volume de la marchandise due à sa nature par évaporation,

⁴² Cour d'appel de Versailles du 2 juillet 2009

coulage, etc.

L'exonération sera totale sauf pour la faute du transporteur qui doit répondre d'une aggravation.

c) La faute du cocontractant

C'est la faute de la « victime ». Elle peut être à la fois l'expéditeur et le destinataire. Cette faute peut être toute hypothèse dans laquelle le dommage est imputable au manquement de l'expéditeur ou du destinataire dans leurs obligations contractuelles. Le mauvais chargement ou déchargement, l'excès du poids maximal de transport, la non vérification de l'état du conteneur fourni, etc.

L'expéditeur ou le destinataire ne subit qu'une présomption de faute. Il faut que le transporteur prouve la faute directe du dommage.

L'exonération peut être totale ou partielle. Lorsque la faute de la victime est la cause unique du dommage, l'exonération du transporteur est totale. En revanche, lorsque la faute du cocontractant a simplement contribué à la réalisation du dommage avec la faute de la part du transporteur, l'exonération est partielle. Le doute ne profite pas au transporteur. Il faut qu'il fasse tout pour éviter la réalisation d'un dommage.

§2 La réparation

Le principe n'est pas la réparation intégrale de valeur endommagée car le montant est d'abord limité à un certain plafond. L'exception est le déplafonnement qui peut être très défavorable au transporteur.

(A) Le principe de limitation

Sauf la déclaration de valeur ou l'assurance complémentaire souscrite par le client, la réparation des pertes et avaries ou du retard n'est pas intégrale. Car entre les professionnels, la clause limitative de responsabilité est admise et c'est un principe dans le domaine de transport.

Le principe est commun en France et en Chine. Le montant d'indemnisation correspond à la valeur de la marchandise perdue ou la masse manquante pour perte partielle et à la valeur de la masse avariée pour avarie, sans passer un certain plafond. Cette règle d'indemnisation de la valeur réelle de perte ou avarie vaut aussi pour le conteneur, UTI elle-même.

Les conditions générales de vente du transporteur vont préciser le montant de limitation de la réparation en cas de sa responsabilité engagée. Celles de Rail Link Europe prévoient la limite de 17 DTS par kilogramme de masse brute manquante ou avariée. L'article 7 des conditions particulières Transport Combiné de la SNCF⁴³, par dérogation à l'article 7 des conditions générales de vente et de transport (CGVT), prévoit que le montant de l'indemnité pour perte et avarie ne peut excéder la plus faible des valeurs suivantes à l'exclusion de tous autres dommages intérêts : 14 € par kilogramme de poids brut de marchandise manquante ou avariée chargée dans l'UTI ou pour cette UTI elle-même ; 2300 € par tonne de poids brut par UTI, sans excéder

⁴³ Cf. Annexe 5.

65 000 € par wagon. En Chine, pour l'envoi mesuré en poids, la limite est de 100 yuan⁴⁴ par tonne et pour l'envoi enregistré en nombre de colis et mesuré en poids, la limite est de 2000 yuan par tonne (article 55 de l'arrêté sur les règles du transport ferroviaire de marchandises de 1987). Pour les marchandises dont la valeur est déclarée lors de la conclusion du contrat de transport, le plafond est cette valeur déclarée. En cas de perte partielle et avarie, l'indemnisation est calculée sur la valeur réelle de marchandise manquante ou avariée sans dépasser la valeur totale déclarée.

En cas de retard du transport, le client doit prouver un préjudice réel directement lié au retard que ce soit l'impossibilité de jouissance de marchandises pendant le temps de retard ou une perte de chance de la vente de marchandises. Le montant est souvent limité aux frais de transport. La SNCF prévoit le double des frais de transport, pour tout dommage, avarie consécutive incluse pour le dépassement du délai de livraison (article 7 Conditions particulières Transport Combiné). Les CGV de Rail Link Europe nie toute sa responsabilité engagée en cas de retard en prétendant que les dates communiquées sont purement indicatives (article 12.1 CGV). On peut douter sa validité car cette clause pourrait être considérée comme abusive. La Cour de cassation a dans la jurisprudence « Chronopost » en 1996 déclaré non écrite une clause limitative de responsabilité en cas de retard qui porte sur l'obligation essentielle dont le manquement du débiteur rend le contrat sans cause.

En Chine , le décret de 1987 prévoit une amende systématique allant de 5% à 20% du prix de transport.

Pourtant, le principe ne fonctionne pas à tout moment et dans tous les cas. Le dé plafonnement peut être un moyen de défense invoqué par la victime.

⁴⁴ 1 euro = 9,7342 yuan en août 2009

(B) Le déplafonnement

La règle de déplafonnement est pareille en France et en Chine. En France, selon l'article 1150 du Code civil, le dol fait déplafonner la limitation de réparation. Il est admis que le dol s'apparente à la faute intentionnelle qui implique non seulement la volonté de commettre la faute mais aussi de causer le préjudice à autrui. Il y a bien une intention de nuire. Cette intention de nuire est difficile à prouver pour que le dol soit retenu. Ainsi la jurisprudence porte certains assouplissements. La Cour de cassation a admis que « *le débiteur commet une faute dolosive lorsque, de propos délibéré, il se refuse à exécuter ses obligations contractuelles, même si ce refus n'est pas dicté par l'intention de nuire* »⁴⁵. La jurisprudence assimile ensuite la faute lourde du transporteur au dol. Cette faute apparaît comme la plus grave des fautes non intentionnelles. Pendant longtemps, la Cour de cassation apprécie la faute lourde comme un comportement « anormalement déficient » d'une extrême gravité, dénotant l'inaptitude du débiteur de l'obligation à l'accomplissement de la mission contractuelle qu'il avait acceptée⁴⁶. C'est une appréciation subjective en analysant le comportement du transporteur/débiteur. La Cour adopte aussi une appréciation objective en regardant le résultat et la nature de l'obligation violée par le transporteur. Ainsi le transporteur commettrait une faute lourde chaque fois qu'il manque à ses obligations essentielles⁴⁷.

En Chine, le Code des contrats précise que le transporteur ne peut pas bénéficier de limitation de la responsabilité lorsqu'il a commis un dol ou une faute lourde dans l'accomplissement de son obligation. Ses notions sont les mêmes que celles en droit français.

Le dol et la faute lourde font sauter le plafond de l'indemnisation. Il faut encore que la victime prouve le lien de causalité entre le dol ou la faute lourde et le préjudice

⁴⁵ Cass. 1^{ère} civ. 4 février 1969, *Société des comédiens français*

⁴⁶ Cass. Com. 3 avril 1990 ; Ch. Mixte, 22 avril 2005

⁴⁷ Cour d'appel de Versailles du 2 juillet 2009

subi par la marchandise.

Section 2 L'action en responsabilité

Lorsqu'il y a inexécution du contrat de transport, ça peut générer l'action en justice. L'action doit être portée devant un tribunal compétent et dans le délai prescrit par la loi. Cette action est contractuelle et le titulaire doit avoir la qualité d'agir.

§1 La compétence

(A) La détermination du tribunal compétent

a) Compétence territoriale

En général, c'est le tribunal du lieu de domicile du défendeur qui est compétent (Article 42 du NCPC et article 22 du Code de procédure civile chinois).

Outre cette règle, en matière contractuelle, les liens les plus étroits avec le contrat peuvent aussi déterminer le lieu du tribunal compétent. Le tribunal du lieu de livraison, ou celui du lieu de l'exécution de la prestation des services peut être aussi compétent. Selon la jurisprudence, le lieu de l'exécution de la prestation des services peut être le lieu de la prise en charge de marchandises par le transporteur.

Les clauses attributives de compétence sont valables entre les commerçants mais écartées à l'égard de non commerçant. Une telle clause est souvent insérée dans le contrat de transport notamment en transport international.

Le règlement européen va dans le même sens lorsque le défendeur étranger a son domicile au sein de l'Union européenne, ce qui fait réduire largement le champ d'application de l'article 14 du Code civil qui est très nationaliste.

b) Compétence d'attribution

En France, si le contrat de transport est commercial pour les deux parties, c'est le tribunal de commerce qui est compétent en première instance. Lorsque le contrat est mixte (sachant que le contrat de transport est toujours commercial pour le transporteur), la partie pour laquelle le contrat est civil dispose d'un choix entre le tribunal de commerce ou le tribunal civil. Le juge de proximité est compétent si le montant de la demande n'excède pas 4000 €. Le Tribunal d'Instance est compétent pour le montant entre 4000 € et 10 000 €. Le Tribunal de Grande Instance s'occupe de demande supérieure à 10 000 €.

Le transport ferroviaire de conteneurs est rarement entre le transporteur et un non commerçant.

En Chine, le système juridictionnel n'est pas tout à fait pareil. Il y a quatre degrés de juridictions, mais le second ressort en est le dernier sauf pour certaines exceptions qui sont jugées en premier et en dernier ressort par la cour compétente. En-dessous de la Cour Suprême populaire au niveau national qui est le plus haut degré juridictionnel, reste encore un système juridictionnel local. La répartition de compétence suit la division administrative territoriale. Si on prend ce système local comme une unité, il y a autant d'unités que les régions administratives. Au niveau local, il y a la Haute Cour populaire locale qui peut être en quelque sorte la Cour de cassation locale, le Tribunal populaire de seconde instance et le Tribunal populaire de première instance. La Cour Suprême populaire exerce un droit direct de supervision sur les Hautes Cours locales. Il n'existe pas de Tribunal de commerce ni de Conseil de Prud'homme en Chine. S'ouvrent la chambre (ou la session) pénale, les chambres

civiles, la chambre administrative, la chambre d'exécution de peine, etc. Il y a un protectionnisme des collectivités locales très fort qui rend le procès souvent dilatoire pour les affaires d'une certaine gravité.

Parallèlement, coexistent certaines Cours spéciales dans les secteurs différents. En matière ferroviaire comme en matière maritime, il semble que la spécialisation de ces Cours a une bonne raison d'être.

(B) Les Cours des Chemins de fer en Chine

Le statut « indépendant » du Ministère des Chemins de fer, le caractère administratif des règles en matière ferroviaire et du contrat lui-même, font naître un système judiciaire « atypique » des Chemins de fer.

a) La structure et la compétence

Les Cours des Chemins de fer datent de mai 1953, situées à Tianjin, Harbin et Shanghai . Ce système était supprimé depuis 1957. Il est restauré en 1982 pour tout le réseau ferroviaire.

Actuellement, les Cours des Chemins de fer se divisent en deux degrés : les Cours de première instance et celles de seconde instance. Comme le Tribunal populaire de seconde instance et le Tribunal populaire de première instance, la Cour des Chemins de fer à chaque région administrative voit la Haute Cour populaire comme la hiérarchie supérieure.

Ces Cours sont compétentes pour les infractions commises sur les voies ferrées ou contre l'intérêt de celles-ci. Les litiges commerciaux nés du contrat de transport ferroviaire ou les accidents corporels/mortels, et les affaires sociales des personnels des chemins de fer relèvent aussi de la compétence des Cours des Chemins de fer.

b) Un système critiqué

Les Cours des Chemins de fer sont de facto soumises au Ministère des Chemins de fer car celui-ci détient les ressources, le pouvoir de nommer directement ou de déléguer le pouvoir de nomination des responsables de ces Cours. Les Cours au niveau local sont tributaires des bureaux locaux des Chemins de fer. Elles n'ont aucune autonomie financière et fonctionnelle. Elles sont considérées comme des entreprises des Chemins de fer. Elles n'assurent pas la justice aux intérêts du peuple, mais revêt une bureaucratie comme tout organe administratif.

Selon certains avocats, l'existence de ces Cours est totalement contraire à la Constitution. Les affaires portées devant une telle Cour n'auront jamais une décision juste à l'égard de la victime, des usagers d'ouvrage public. Elles appliquent les décrets ou circulaires qui sont obsolètes et qui ne sont jamais modifiés lors de leur entrée en vigueur. Le but originel de la création de ce système est perdu. La spécificité économique ou technique en matière ferroviaire ne devient qu'un prétexte de ce mélange de pouvoirs. A chaque fois, ce n'est qu'un auto-arbitre interne des affaires des Chemins de fer, pénales ou commerciales, et des affaires sociales de leurs personnels. Le phénomène de « père jugé par son fils » reste difficile à être contrôlé par soit-disant hiérarchie supérieure de droit commun.

La suppression de ce système est nécessaire, ou au moins la réforme structurelle, financière, et de la compétence doit être effectuée. La réforme des Cours maritimes peut être exemplaire. Il faut la séparation de l'Etat et de l'entreprise, aussi la séparation de la justice et de l'entreprise. Il est à noter qu'un projet de fusionner les Cours des Chemins de fer dans les institutions juridictionnelles de droit commun est en cours d'élaboration. Il reste sa mise en oeuvre et l'efficacité du résultat à espérer.

§2 La prescription

L'article L 133-6 du Code de commerce pose le délai annal de prescription de l'action en justice, qui est commun pour les transports terrestres. Ce délai court à partir de la date de livraison ou à la date à laquelle la marchandise aurait dû être livrée. Cette prescription ne peut être interrompue que par la citation en justice ou par la reconnaissance des droits du réclamant. L'expertise ne l'interrompt pas. En cas de fraude ou infidélité du transporteur, ce délai peut reporter à 5 ans comme en droit commun.

En Chine, le délai de prescription en transport ferroviaire de marchandises est prévu par la loi ferroviaire, la Cour Suprême populaire y apportant certaines explications et précisions. Pour avaries ou retard, l'action en demande de réparation contre l'entreprise ferroviaire doit être intentée dans le délai de 180 jours à compter du lendemain de la remise de marchandises au destinataire par le transporteur. Pour perte totale, ce délai court à partir de l'expiration du 30^{ème} jour lors de la date de livraison fixée par le contrat. Entre temps, si la perte totale est constatée, le délai court du lendemain de l'émission du certificat de cette constatation par l'entreprise ferroviaire.

Toutefois, pour le transport ferroviaire de voyageurs, en cas de préjudice corporel, l'action en indemnisation doit être intentée dans un délai d'un an suivant le droit commun.

Le point commun est que ce délai de prescription a pour effet d'éteindre le droit d'agir en justice du créancier. C'est la fin de non recevoir évoquée par le débiteur. C'est un moyen de défense du débiteur.

CONCLUSION

Le réseau ferroviaire constitue la colonne vertébrale des transports chinois mais il demeure le parent pauvre des efforts de modernisation des infrastructures. La priorité est aussi toujours accordée au transport de passagers qui pressionne de plus en plus en raison de migration interrégionale. Le fret ferroviaire pose problème aussi du fait de la géographie propre du pays et des distributions des sources terrestres d'approvisionnement de matières premières depuis les centres de production. Il demeure le maillon faible de la chaîne logistique. Quant aux conteneurs, la part de marché du rail est inférieure à 3%. Il n'assure pas son rôle essentiel de massification dans la chaîne logistique. La modernisation du matériel du transport ferroviaire de conteneurs et de l'ensemble des infrastructures ferroviaires sera un processus de longue haleine.

Mais avant d'arriver à la modernisation technique en transport ferroviaire de conteneurs, il faut d'abord procéder à une modernisation du système organisationnel. Déjà l'existence des Cours des Chemins de fer fait interférer la justice du pouvoir judiciaire. Les textes relatifs au transport ferroviaire sont vieux. L'inspiration superficielle des règles juridiques des Etats européens ne peut pas résoudre tous les problèmes. L'absence de séparation des pouvoirs fait dépendre les juges du gouvernement chinois. Il en résulte que la sécurité juridique réduit à néant. Il faut que ce dragon gigantesque de l'Orient prenne soin de ses défauts liés à la structure de l'organisation et au système fondamental de la gestion du secteur ferroviaire tout au long de son développement.

Côté France, sur le terrain de l'organisation, il y a aussi un certain nombre de fragilités. L'indépendance des fonctions serait critiquable au regard des directives européennes. L'ensemble des acteurs économiques du secteur ferroviaire reste sous la dépendance de l'Etat qui est le seul actionnaire, l'autorité organisatrice pour les

transports nationaux et l'entité qui fixe le montant de la redevance. C'est en fait en principe, le gestionnaire de l'infrastructure qui doit fixer ce montant⁴⁸. En effet, le réseau ferré national dépend du domaine public national en France. Il est en droit légitime que l'Etat détermine les droits d'utilisation perçus par le gestionnaire qu'il a instauré. C'est une prérogative régaliennne, ce qui est une philosophie identique que celle de la Chine.

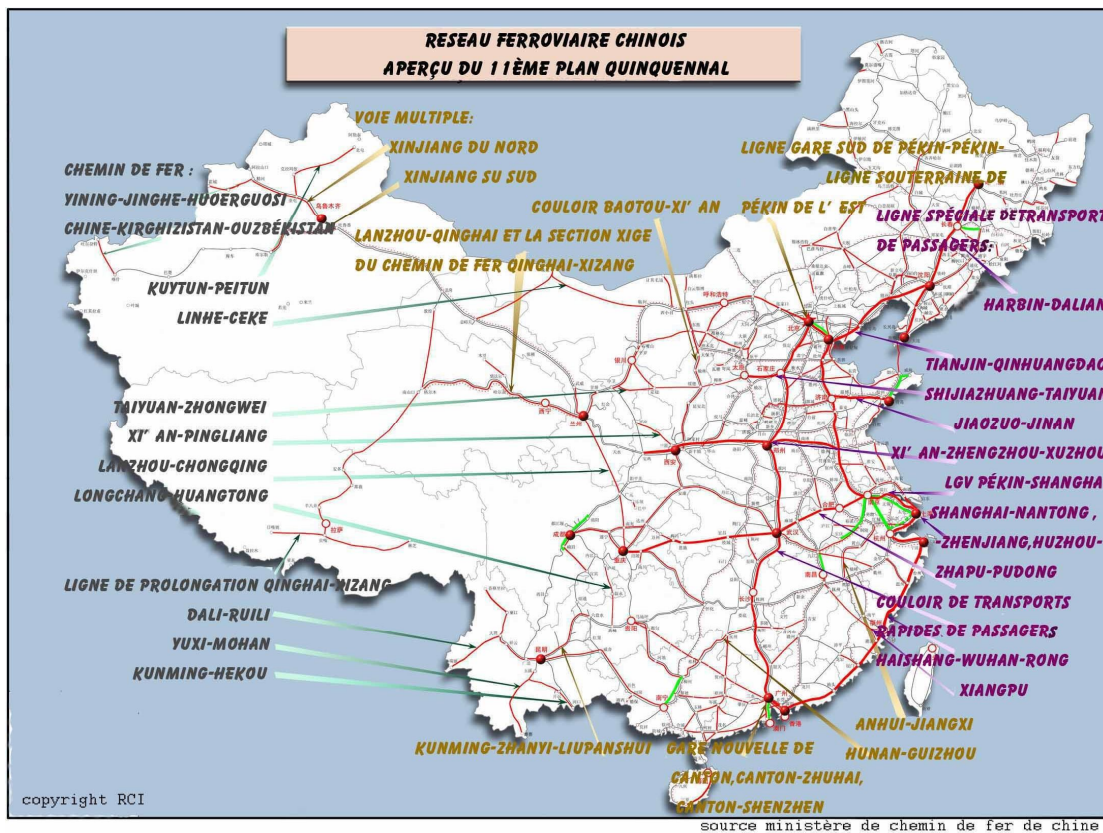
Au niveau des activités opérationnelles, le souci premier réside plutôt dans l'assurance de la qualité de service fourni par les entreprises ferroviaires. L'efficacité résulte de la ponctualité conjuguant la sécurité ferroviaire, ce qui est l'élément déterminant pour regagner la confiance des usagers. Les règles juridiques sont assez complètes. Nous attendrons quand même l'entrée en vigueur de certaines règles d'unification de droit au niveau international concernant le système du transport multimodal.

⁴⁸ Notes de l'intervention de M. Jean-Charles LOUPIEN en Droit ferroviaire communautaire.

TABLE DES ANNEXES

Annexe 1	Les cartes du réseau ferré principal de la Chine.....	78
Annexe 2	Les photos des outils de transbordement de conteneur.....	79
Annexe 3	Le développement des autoroutes ferroviaires en France.....	82
Annexe 4	CGVT SNCF.....	83
Annexe 5	Conditions particulières Transport Combiné de SNCF.....	86
Annexe 6	CGV Rail Link Europe.....	92

Annexe 1



Annexe 2



Photo 1



Photo 2



Photo 3



Photo 4



Photo 5

Annexe 4

**Conditions générales de vente et de
transport SNCF 2009**

Annexe 5

Conditions particulières Transport Combiné
SNCF 2007

Annexe 6

Conditions générales de vente Rail Link
Europe 2009

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages généraux :

- Lamy Transport 2009, Tome 2
- HOU ZuoQian et QIAO BaoJie, *Pratique des contrats de transport*
- Elie LE DU, *Les avantages logistiques du transport intermodal*, 2005
- Barthélémy MERCADAL, *Droit des transport terrestres et aériens*, Dalloz, 1996

Articles :

- Antoine Frémont, « Le monde en boîte, conteneurisation et mondialisation »
- A. Hansen, « Le transport ferroviaire de conteneurs de bout en bout », *Rail international*, février 1999, p. 7-p. 16
- Paulette Veaux-Fournerie, « Transport par conteneur », *JurisClasseur Transport*, 2003, Fascicule 975
- Marcel Pouliot et Nancy Dansereau, « Transports et développement économique »

Lien du site <http://www.geog.umontreal.ca/geotrans/fr/ch8fr/conc8fr/ch8c1fr.html>

- XUE XingShan et ZHANG XiangZheng, « Analyse de certains problèmes concernant les différends nés du contrat de transport ferroviaire de marchandises »

Mémoires :

- ZHANG LiuFeng, « Etude juridique comparative du contrat de transport maritime en droit français et en droit chinois », CDMT d'Aix-Marseille III, 2004
- LI He, « L'externalisation de la chaîne logistique en Chine », CDMT d'Aix-Marseille III, 2008

Rapport officiel :

- Rapport du projet de loi de finances pour 2008, annexe n° 19, ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET AMÉNAGEMENT DURABLES TRANSPORTS ROUTIERS, FERROVIAIRES, FLUVIAUX ET MARITIMES CONTRÔLE ET SANCTION AUTOMATISÉS DES INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE

Revues :

- La vie du Rail, n° 3184 du 3 décembre 2008, p. 1012
- La Revue Transports, n° 454, mars-avril 2009, p. 79-p. 86

Cours universitaires :

- Mr. Cyril Bloch, *Cours du transport routier et le recueil de textes*
- Mr. Jérôme Citras, *Séminaire en Droit ferroviaire international*
- Mr. Jean-Charles Loupien, *Droit ferroviaire communautaire*

Sites internet :

- Le Ministère des Chemins de fer chinois
www.china-mor.gov.cn
- Le Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, Transports
www.transports.equipement.gouv.fr/
- Fret SNCF
<http://fret.sncf.com>
- Wikipédia
www.wikipedia.org
- Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
www.ademe.fr
- Légifrance
www.legifrance.gouv.fr
- LexisNexis
www.lexisnexis.fr

- Viacombi

www.viacombi.fr

- Le Moniteur

www.lemoniteur.fr

- ITJ Daily

www.transportjournal.com

- Chine Informations

www.chine-informations.com

- Aujourd'hui la Chine

www.aujourdhuilachine.com

- <http://amitiefrancecoree.over-blog.org/article-17775794.htm>

TABLE DES MATIERES

Sommaire.....	3
Introduction.....	5
Partie I L'évolution du transport ferroviaire de conteneurs.....	12
Chapitre 1 Le développement de ce mode de transport.....	13
Section 1 Le développement technique.....	13
§1 Les instruments matériels.....	13
(A) Du « cadre » au conteneur.....	13
(B) Les infrastructures concernées.....	17
§2 Les méthodes de manutention.....	19
(A) Le transbordement.....	19
(B) Difficultés rencontrées.....	22
Section 2 L'intégration dans le transport multimodal.....	24
§1 Le rail-route.....	25
(A) Le rail-route « classique ».....	25
(B) Le ferroutage « moderne ».....	27
§2 Le fer-mer.....	28
(A) La situation du marché actuel.....	29
(B) Les problèmes et perspectives en Chine.....	29
Chapitre 2 Les tendances de l'évolution.....	32
Section 1 De la conteneurisation à la logistique.....	32
§1 Le contexte.....	32
(A) La mondialisation économique.....	33
(B) Le corollaire de ces échanges étroits.....	34
§2 La mise en place.....	35

(A) Les hubs.....	35
(B) L'informatisation.....	35
Section 2 Vers une libéralisation réelle ?.....	36
§1 Au niveau des acteurs.....	37
(A) L'organisation.....	37
(B) Le financement.....	40
§2 Au niveau du trafic.....	43
(A) Une ouverture par étapes en France.....	43
(B) Vers la solution alternative de la coopération en Chine.....	44
Partie II Le régime juridique du transport ferroviaire de conteneurs.....	47
Chapitre 1 La recherche de la loi applicable.....	48
Section 1 Au transport international.....	48
§1 Les règles en France.....	48
§2 Les règles en Chine.....	49
Section 2 Au transport interne.....	51
§1 Les règles en France.....	51
§2 Les règles en Chine.....	52
(A) Les règles de droit générales.....	52
(B) Les règles de droit spéciales.....	53
Chapitre 2 Le contrat d'un tel type de transport.....	55
Section 1 L'existence du contrat.....	55
§1 La formation.....	55
(A) Les caractères du contrat.....	55
(B) Les conditions de formation du contrat.....	57
§2 La preuve.....	57
(A) Le document de transport.....	57
(B) La force probante de la lettre de voiture.....	58

Section 2 L'exécution du contrat.....	59
§1 La prise en charge et le chargement.....	59
§2 Le déplacement.....	60
(A) Le délai d'acheminement.....	60
(B) L'empêchement à l'acheminement.....	61
§3 Le déchargement et la livraison.....	62
Chapitre 3 La responsabilité du transporteur.....	63
Section 1 Le fondement de la responsabilité.....	63
§1 L'exonération.....	63
(A) Les causes exonératoires.....	64
(B) Le lien de causalité.....	64
a) La force majeure.....	64
b) Le vice propre de la marchandise.....	65
c) La faute du cocontractant.....	66
§2 La réparation.....	67
(A) Le principe de limitation.....	67
(B) Le déplafonnement.....	69
Section 2 L'action en responsabilité.....	70
§1 La compétence.....	70
(A) La détermination du tribunal compétent.....	70
a) Compétence territoriale.....	70
b) Compétence d'attribution.....	71
(B) Les Cours des Chemins de fer en Chine.....	72
a) La structure et la compétence.....	72
b) Un système critiqué.....	73
§2 La prescription.....	74
Conclusion.....	75
Table des annexes.....	77
Annexe 1 Les cartes du réseau ferré principal de la Chine.....	78

Annexe 2 Les photos des outils de transbordement de conteneur.....	79
Annexe3 Le développement des autoroutes ferroviaires en France.....	82
Annexe 4 CGVT SNCF.....	83
Annexe 5 Conditions particulières Transport Combiné de SNCF.....	86
Annexe 6 CGV Rail Link Europe.....	92
Bibliographie.....	97
Table des matières.....	100