



## TABLE DES MATIÈRES

Liste des tableaux.....	XVIII
Liste des figures.....	XVIII
Liste des sigles.....	XIX
Liste des abréviations.....	XX
Introduction.....	1

### PARTIE I DROIT DU TRANSPORT INTERMODAL INTERNATIONAL : UN DROIT «DES MODES» DE TRANSPORT

<b>CHAPITRE 1. L'étendue de l'application des Conventions internationales de transport de marchandises.....</b>	<b>27</b>
Section 1. Les Conventions internationales en matière terrestre.....	27
I. Le transport routier international de marchandises : l'application de la CMR.....	28
A. Applicabilité de la CMR au transport conteneurisé international : l'absence de consensus sur l'interprétation de l'article 1 <sup>er</sup> .....	28
1. Les tenants de l'application de la CMR à un transport intermodal international de marchandises via l'article 1 <sup>er</sup> .....	31
2. Les tenants d'une interprétation stricte de la CMR : retour vers l'essence unimodale de la Convention.....	42
B. L'indigeste article 2 : l'application de la CMR au transport superposé.....	44
II. Le transport ferroviaire international de marchandises : la COTIF-CIM et les autres modes de transport.....	59
A. Les conditions d'annexion des autres modes de transport au régime de la COTIF-CIM : article 1 <sup>er</sup> .....	63
B. Champ d'application de la COTIF-CIM : clarifications nécessaires en matière de transport intermodal.....	71
III. Transport par voie de navigation intérieure : l'application de la CMNI.....	75



A. Les conditions d'application de la CMNI à un transport fluvio-maritime .....	76
B. L'éventuelle extension du régime CMNI à une chaîne de transport comprenant des modes de transport différents .....	80
Conclusion sur l'applicabilité des Conventions terrestres .....	85
Section 2. Le recours à d'autres modes de transport en plus du tronçon principal aérien ou maritime .....	87
I. Les conditions d'application des régimes aériens aux autres modes de transport .....	87
A. Les conditions fondamentales d'application des régimes aériens : article 1 <sup>er</sup> des Conventions de Montréal et de Varsovie .....	91
B. L'extension de la période de responsabilité du transporteur aérien aux opérations effectuées au moyen d'autres modes de transport que l'aérien .....	94
1. Extension de la période de transport aérien via la notion de garde de la marchandise .....	96
2. Les opérations de pré et post-acheminement aérien : chargement, livraison ou transbordement .....	99
3. La substitution (totale ou partielle) de mode de transport : quel régime appliqué au vol camionné ? .....	103
C. Le cas particulier du transport intermodal prévu par les régimes aériens .....	106
II. Transport maritime : Le remède proposé par la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer .....	108
A. L'extension du régime des Règle de Rotterdam au contrat de transport porte à porte : le transport intermodal transmaritime .....	111
B. L'adoption d'une approche « réseau limité » ou « maritime plus » pour éviter un conflit avec les instruments existants ou à venir ....	114
1. L'article 26 : une approche « maritime plus » très critiquée .....	114
2. L'article 82 : les conflits avec les Conventions unimodales existantes .....	122
Conclusion sur l'applicabilité des Conventions aériennes et maritimes .....	127
<b>Conclusion du chapitre premier .....</b>	<b>128</b>
<b>CHAPITRE 2. Formuler un droit du transport intermodal : des propositions à la pratique .....</b>	
	<b>129</b>
Section 1. L'état du débat juridique : les propositions avancées dans le cadre des enceintes intergouvernementales .....	129
I. Approches proposées au niveau international .....	131

TABLE DES MATIÈRES

A.	Le système uniforme et le système réseau et réseau modifié .....	131
1.	Le système uniforme.....	131
2.	Le système réseau et réseau modifié.....	134
B.	Les mises en œuvre des deux approches : des tentatives avortées .....	141
1.	La Projet de Convention sur le Transport Combiné International de Marchandises (TCM) : approche «réseau modifié» .....	141
2.	Convention des Nations Unies sur le Transport Multimodal International de Marchandises : approche «uniforme modifiée» .....	143
II.	Vers une solution régionale : le cas de l'Union européenne .....	147
A.	Le projet européen : la recherche d'une unité juridique quant à la responsabilité de l'intégrateur de transport.....	149
1.	Option 1. Sortir de l'impérativité grâce à l'élaboration d'un régime uniforme non-obligatoire.....	150
2.	Option 2. Réformer les conventions unimodales terrestres .....	153
B.	L'avant-projet de régime de responsabilité de l'intégrateur de transport intermodal .....	156
	Conclusion sur les propositions avancées .....	168
	Section 2. La pratique du droit du transport intermodal : les modèles de contrats .....	173
I.	«Through bill of lading» et transport intermodal : nécessaire distinction .....	174
A.	Connaissements directs et transport intermodal .....	175
1.	L'utilisation unimodale du connaissance direct .....	175
2.	Le connaissance direct : un contrat mixte.....	177
B.	Distinction du connaissance direct et du contrat de transport intermodal .....	182
II.	Les modèles de Règles proposées aux opérateurs qui recourent à un transport intermodal international.....	186
A.	Les règles uniformes pour un document de transport combiné : les règles CCI 1975.....	186
B.	Les règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal (en vigueur depuis le 1 <sup>er</sup> janvier 1992).....	195
	<b>Conclusion du chapitre second</b> .....	207
	<b>Conclusion de la première partie</b> .....	208

**PARTIE II**  
**LE TRANSPORT INTERMODAL : UN SYSTÈME INTÉGRÉ**

<b>CHAPITRE 1. Évolution de l'organisation des chargeurs sous l'impulsion du concept «Supply Chain Management» .....</b>	<b>213</b>
Section 1. L'émergence du «supply chain management» .....	213
I. Définir la chaîne logistique .....	213
A. Les principales étapes d'évolution de la logistique .....	213
B. La quête d'un avantage concurrentiel : les concepts de chaîne de valeur et de système de valeur .....	221
II. La chaîne logistique intégrée et ouverte ou «supply chain management» .....	223
Conclusion sur la notion de supply chain management.....	227
Section 2. La transformation des modes de production et de distribution des chargeurs .....	229
I. Recentrage vers le cœur de métier : le développement de l'externalisation.....	230
II. Une concurrence basée sur le temps : la fiabilité et la flexibilité au cœur du «juste-à-temps» .....	237
<b>Conclusion du chapitre premier .....</b>	<b>244</b>
<b>CHAPITRE 2. Caractéristiques du transport intermodal international de marchandises .....</b>	<b>247</b>
Section 1. L'unitarisation et l'intégration en tant que caractéristiques techniques de l'intermodal .....	248
I. Qualifier le recours à plusieurs modes de transport : l'importance grandissante du concept d'intégration .....	248
II. L'amélioration des techniques de transfert de marchandises : transport superposé c. transport intermodal.....	267
A. Le développement de la superposition (« mode-on-mode») .....	267
B. Années 1960 : l'ère de l'unitarisation et de la standardisation .....	270
Section 2. L'exploitation commerciale du transport intermodal : des gestionnaires de transport orientés service .....	278
I. Le service de transport intermodal .....	279
A. Une exploitation d'un nouveau genre .....	279

TABLE DES MATIÈRES

1. D'une exploitation modale vers une exploitation diversifiée a-modale .....	280
2. La course au « one stop-shipping » : la recherche de services de valeur ajoutée .....	284
B. Le contrat de volume : la difficile introduction d'une approche commerciale.....	289
1. Le débat international : impérativité contre liberté .....	290
2. Le contrat de volume ou l'opportunité d'adapter les services de transport à la supply chain des « gros » chargeurs.....	302
II. L'opérateur de transport intermodal : un prestataire de services « transport intégré plus » .....	308
A. Identification des prestataires de services de transport intermodal .....	309
1. Classification des prestataires de services logistiques (PSL) ..	309
2. Les prestataires organisateurs de transport intermodal.....	316
a) Distinction des organisateurs de transport intermodal en fonction de leur compétence fondamentale ( <i>core competence</i> ).....	316
b) Distinction des opérateurs de transport intermodal en fonction de leurs actifs .....	319
B. Les intermédiaires de transport : l'absence d'un statut juridique uniforme.....	321
1. Disparité du statut juridique des intermédiaires de transport ..	322
2. « FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services » .....	334
<b>Conclusion du chapitre second</b> .....	339
<b>Conclusion de la seconde partie</b> .....	341
<b>Conclusion et proposition</b> .....	345
<b>Table de la législation</b> .....	357
<b>Table des jugements</b> .....	361
<b>Table des règles modèles</b> .....	365
<b>Bibliographie</b> .....	367