
SOMMAIRE

Introduction général	5
----------------------------	---

Première partie :

- **Les caractéristiques des modes de transport international**

➤ chapitre I : le transport Maritime : cadre organisationnel	7
1- convention de Hambourg	7
2- l'organisation armatorial	8
➤ II- les intervenants du transport maritime	9
➤ III- les types d'expédition	10
➤ IV- le contrat du transport	11
➤ chapitre II : le transport Aérien : cadre organisationnel	12
1- convention IATA	12
2- convention ATAF	13
➤ II- les intervenants du transport Aérien	13
➤ III- les types d'expédition	14
➤ IV- le contrat du transport	15
➤ chapitre III : le transport Routier : cadre organisationnel	16
1- convention CMR	16
2- convention TIR	16
➤ II- les intervenants du transport Aérien	17
➤ III- les types d'expédition	17
➤ IV- le contrat du transport	17

Deuxième partie :

- **Critère de choix du mode de transport international**

➤ Chapitre I : le transport Maritime : I- coût du fret	19
➤ II- Les types de navire selon la nature des marchandise	24
➤ III- les responsabilité & sécurité	24
➤ Chapitre I : le transport Aérien : I- coût du fret	27
➤ II- Les types de navire selon la nature des marchandise	29
➤ III- les responsabilité & sécurité	30
➤ Chapitre I : le transport Routier : I- coût du fret	31
➤ II- Les types de véhicules selon la nature des marchandise	31
➤ III- les responsabilité & sécurité	31

➤ Conclusion	33
➤ Annexes	34

Introduction générale

Le transport en général joue un rôle judicieux dans le développement économique d'un pays car ,sa maîtrise permet à l'exportateur de choisir ses partenaires assurant l'acheminement des marchandises ou produit pour son compte, dans des condition bien définies contractuellement et au moyen de matériels de transport reconnu d'avance comme aptes à assurer la prestation requise affectée .élément de conquête de zone d'influences,le transport et aussi le secteur essentiel pour la croissance économique de l'entreprise c'est pour cela qu'il est aussi considéré comme le fer de lance des nations.

Il est un élément stratégique qui met en valeur la compétitivité du vendeur. Les entreprises exportatrices choisissent leur mode de transport en fonction du coût, du délai et de la sécurité. D'autres critères tels que la nature du produit, la qualité et le pays de l'acheteur détermineront le choix du mode de transport principal

En effet, pour bien faire parvenir a sa marchandise à destination dans les meilleurs conditions et en tirer du profit, l'entreprise doit obligatoirement maîtriser son choix de modes de transport international, face a une telle ambition, l'entreprise est donc censée avoir une bonne maîtrise des différentes étapes qu'elle devra effectuer pour que son idéal de faire parvenir la marchandise à bon port puisse se réaliser.

De ce fait, nous avons jugé de bon parler de ce point clé dont la maîtrise reste le nœud des entreprises exportatrices et importatrices. Ainsi notre exposé dans un premier temps sera basé sur les caractéristiques du modes de transport international a savoir le transports maritime, aérien et terrestre en suite en mettrons avec clarté les différentes critères du modes transport international.

Première partie :

**Les caractéristiques
des modes
de transport internationaux**

Chapitre I : le transport maritime

I-Cadre organisationnel :

Beaucoup utilisé de nos jours les pays et le plus ancien parmi tous les modes de transports international. Le transport maritime est un moyen de transport qui permet l'acheminement des marchandises par mer. En effet, d'après les statistique du commerce international $\frac{3}{4}$ des échanges commerciaux se font par voie maritime pour cela, le transport maritime se taille une places de choix dans le domaine du transport international et revêt surtout un caractère d'une activité de service industriel car il contribue massivement a la dynamique économique et au développement industriel des nations.

Au niveau de l'organisation, on retient que sur le plan international du transport maritime est organisé de deux façons :

-une organisation publique dans laquelle se trouvent les différentes conventions signées telles que (la convention de Bruxelles et de hamburger) et l'organisation internationale qui est régit par la convention armoriale.

En 1924 un convention avait été signée afin d'unifié certaines règles en matières ou règles de la Haye de document de transport maritime dite convention de Bruxelles. Cette convention a été modifiée par le protocole du 23 juin 1968 et ratifié par 22 pays. Toujours dans le même cadre, en 1978 une nouvelle convention dite règles de Hambourg à vu le jour. Ainsi que stipule cette convention ? Quel est son rôle dans le transport maritime ?

1- La convention de Hambourg :

Durant les années 1970, les pays en développement et les grandes nations maritimes n'ont cessé de réclamer avec de plus en plus de force un réexamen de l'ensemble des régimes de responsabilité applicables au transport des marchandises par voie maritime.

Bon nombre de pays, en particulier les pays en développement, était d'avis que les règles de la Haye avaient été élaborées en 1924 par des "nations maritimes coloniales", essentiellement au profit de leurs intérêts maritimes et qu'il fallait corriger le déséquilibre constaté entre les armateurs et les chargeurs. Ces efforts ont abouti à la négociation en 1978 de la convention des nations unies sur le transport des marchandises par mer (règles de Hambourg).

Au lieu de se contenter d'amender des règles de la Haye, les négociateurs des règles de Hambourg ont adopté une nouvelle approche à l'égard de la responsabilité pour les marchandises. Les règles de Hambourg stipulent que c'est le transporteur qui est responsable des préjudices résultant des pertes ou dommages subis pendant que la marchandise était sous sa garde à moins qu'il ne puisse prouver que toutes les mesures qui raisonnablement être exigé pour éviter les pertes et les dommages avaient bien été prise. La responsabilité du transporteur est étendue pour tenir compte des différentes catégories de marchandises désormais transportées, des nouvelles technologies et méthodes de chargement et d'autres problèmes pratiques rencontrés par les chargeurs comme les pertes découlant des retards de livraison.

La convention des nations unies sur le transport de marchandise par mer, dite règles de Hambourg a été adoptée le 31 mars 1978, lors d'une conférence diplomatique tenue à Hambourg. Elle est entrée en vigueur le 1^{er} novembre 1992 ? Après que le nombre requis de pays y ait adhéré. Néanmoins, aucune des grandes nations commerçantes n'ai souscrit aux règles de Hambourg dont les dispositions n'ont par ailleurs guère été reprises dans les législations nationales, ce qui montre que, de l'avis général ? Les rédacteurs de ces règles ont été trop loin dans leur volonté de corriger le déséquilibre instauré par les règles de la Haye en faveur des armateurs. Les règles de Hambourg s'appliquent donc actuellement à moins de 5% du commerce maritime mondial.

2- l'organisation armoriale :

Pour mieux exploiter les différentes lignes et développer des services notamment la conteneurisation sur des nombreuses destinations, les différentes compagnies se sont organisées en é « conférence », groupe ou « consortium ».

L'organisation armoriale est divisée en deux ; la première partie est réservée aux consortiums et la seconde est réservé aux différentes conférences maritimes qui existe.

❖ Consortium

Il existe trois types de consortium qui sont :

-**le consortium a gestion commerciale décentralisée** ou seul les comptabilités et l'exploitation sont regroupées.

Exemple : tria (FEFC) dissous en 1990

- **Le consortium semi-intégré** ou le partage du service commercial qui se fait en zone de marketing. Les parts des conteneurs étant réparti contre les zones de marketing attribué a chaque armement.
- **Le consortium intégré** ou les noms de partenaires disparaissent derrière le sigle du groupement qui est doté de la personnalité morale, il existe qu'un seul réseau d'agences.
- Les navires sont frettés au consortium, enfin, la participation aux fruits de l'expansion se fait au prorata du quota de chacun.

Exemple : atlantic container line

Pour le biais des consortiums chaque armement peut proposer ses propres documents de transport aux autres armements du consortium.

❖ Les conférences

C'est un groupe d'armement desservant une même ligne régulière, route ou un même secteur géographique et percevant des taux de fret identique en vertu de l'accord créant la conférence. Celle-ci fixe aussi la fréquence des départs et les ports d'escales. Les conférences permettent de mieux organiser les services proposer aux chargeurs. Il existe 400 conférences dans le monde couvrant pratiquement toutes les lignes régulières. La plus importante est la FEFC (far

Eastern Freight Conférence) qui existe depuis 1883 et regroupe cinq (5) consortiums dix huit (18) nations, trente quatre (34) compagnies et cent cinquante (150) navires.

L'objet minimum de chaque conférence est une entente de fret. L'application de taux de fret uniformes étant obligatoires et une personnalisation ayant lieu en cas de non-respect de cette obligation. Toute fois, celle-ci est moins en moins fréquemment appliquée dans les faits les gros chargeurs négocient les taux de fret avec les conférences ou avec les armateurs bénéficiant ainsi de plus de 50%.

❖ Les outsiders :

Sont considérés comme des armements hors conférence et parmi les plus importants d'entre eux on note evergreen qui pèse d'un poids important sur le calcul des taux de fret de la conférence, étant systématiquement 5% moins chers. Mais des armateurs chinois proposent des taux inférieurs à 50% de la FEFC.

Dès lors que les services de qualités équivalentes à celles proposées par des armements de membres des conférences sont fournis par les outsiders, le système des conférences est condamné à termes.

II- Les intervenants dans transport maritime :

Le transport maritime distingue deux intervenants qui participent au contrat de transport : le chargeur et l'armateur.

❖ Le chargeur :

- Il représente la marchandise. A vrai dire, le chargeur peut être l'expéditeur réel, un mandataire de celui – ci (transitaire) ou le destinataire de la marchandise ou encore son représentant. Il a pour obligation de **faire** :

- Déclarer par écrit tous les éléments permettant d'identifier la marchandise à savoir sa nature (dénomination commerciale), son conditionnement, emballage et poids.

- Emballer de manière appropriée la marchandise
- Etiqueter et marquer les colis.

❖ Les armateurs : (c'est la compagnie de transport)

Un armateur c'est la société de transport chargé de gérer commercialement le navire. Elle peut être ou non le propriétaire du navire. A vrai suggérer, il est représenté en générale par un agent, ils sont regroupés au sein de l'international Shippers association (INSA), et en France au sein du comité central des armateurs de France (CCAF), les armateurs possèdent l'usufruit des navires dont ils vendent la capacité de transport. Les principaux armements mondiaux

sont Maersk (Danemark), Sea Land (Etats-Unis), Evergreen (Twain), Nederland (Pays- bas) et Zim (Israël). En France, les principaux armements sont la compagnie générale maritime (CGM), possédée à 100 % par l'Etat, la SDV, la CNN- Worms, la CMA, tous trois privé.

❖ **Les agents de l'armateur :**

Il existe deux types d'agent qui sont : les agents maritimes et les agents consignataires, de nos jours la plus part des agents exercent indifféremment leurs rôles.

❖ **Les agents maritimes :**

L'agent maritime représente un ou plusieurs armateurs des ligne régulières, dont il détient pouvoir pour négocier les contrats de transport, émettre et signé les documents de transport et encaisser le prix du fret. Il exerce ce rôle dans un port maritime ou dans une ville de et encaisser, pour une zone territoriale donnée, ou il recherche du fret pour son mandant.

Exemple : Charles le borgne pour l'armement Taiwanais yang ming line

❖ **Les agents consignataires :**

Toujours installés dans un port, l'agent consignataire à la charge d'organiser et de liquider l'escale d'un navire si l'armateur l'a choisit pour l'y représenter. Il organise le planning des opérations de chargement et de déchargement du navire en liaison avec les entreprises de manutention. Il assure les réparations et l'avitaillement du navire en vivres et combustibles. Les compte d'escales retrace ces opération en termes de cette et dépenses.

III -les types d'expédition

❖ **En conventionnel (en colis) : navire cargo**

Le fret de base est fonction de la classe de la marchandise et de la masse (poids) ou du volume avec équivalence : 1 tonne \longrightarrow 1m³. Un minimum de taxation est prévu pour les petites expéditions et des règles particulières s'appliquent aux marchandises. Le fret maritime est établi en fonction de l'unité payante (UP). Cette unité payante correspond au chiffre (ou montant) le plus élevé entre la masse exprimé en Tonne ou en Kilogramme et le volume exprimé en mètre cube (m³) ou en décimètre cube (dm³).

❖ **En conteneur :**

Certaines compagnies proposent des tarifs dit «à la boîte»ou «box rates» indépendant des marchandises chargées. Mais dans la plus part des conférences, le fret est calculé à la tonne ou au m³, à l'avantage du navire et d'après la classe de la marchandise.

❖ Expédition RORO :

Pour les RoRo, le fret est le plus souvent indépendant de la nature des marchandises chargées ; il peut être forfaitaire (pour les voitures par exemple) ou calculé en fonction de la longueur de la remorque, avec un correctif de poids.

IV-Le contrat de transport

Le transport maritime peut entrer dans le cadre de 2 types de contrat :

- Soit un contrat de transport, c'est à dire que le chargeur s'engage à payer un fret déterminé, et le transporteur à acheminer la marchandise d'un port à un autre.
- Soit un contrat d'affrètement par lequel les contractants conviennent de la location d'un navire pour une période de temps déterminé.

Concernant les parties au contrat :

Le chargeur doit présenter sa marchandise en temps et lieu fixé. La prise en charge est très importante puisqu'elle ouvre la période contractuelle couverte par les règles de transport. L'armateur prend en charge la marchandise pour la transporter. L'armateur est presque toujours représenté par son agent. Le transporteur délivre le document de transport maritime : Connaissance Maritime = Bill of Lading

Le connaissance maritime est considéré comme la preuve du contrat passé entre le chargeur et le transporteur. C'est une pièce de justification, il représente la marchandise.

Dans le cadre d'un crédit documentaire, le nom de l'expéditeur réel doit figurer clairement et la date d'émission peut être essentielle. La mention "on board" est obligatoire pour prouver le chargement. Le connaissance doit de plus être signé par le transporteur. La mention "clean" est appréciée, celle-ci certifie la prise en charge des marchandises net de réserves.

Chapitre II : le transport aérien

I- Cadre organisationnel

Caractérisé par sa jeunesse, sa simplicité, sa sécurité et sa rapidité le transport aérien date de 1919 (date du premier vol commercial). Son organisation commerciale et notamment tarifaire a été considérablement modifiée ces vingt dernières années par la forte diminution de l'intervention des états. Aujourd'hui par l'intermédiaire des transitaires, les chargeurs négocient des tarifs de messagerie ou de groupage correspondant à un service de qualité, permettant de réduire les stocks et les délais de livraison entraînant ainsi des gains financiers dus à un paiement plus rapide. Le coût est très élevé mais la rapidité est fréquente.

D'ailleurs l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a annoncé que le transport aérien mondial a connu en 2004 une « **solide reprise** » par rapport à l'année précédente avec 1,8 milliards de passagers ayant empruntés des vols réguliers.

Les textes de base régissant le transport aérien est la convention pour l'unification de certaines règles au transport aérien en 1929 dite **convention de Varsovie du 12 octobre 1929**, dont certaines règles ont été modifiées par le protocole de la Haye du 28 septembre 1955.

En effet, cette convention définit essentiellement, en matière de transport de marchandise le document de transport utilisé, c'est-à-dire la lettre de transport aérien (**LTA ou Air Way Bill :AWB**), et la responsabilité du transporteur. Cette convention a été adoptée par tous les pays participants au transport international (126 pays). Quatre autres protocoles modificatifs de la convention de Varsovie ont été adoptés à Montréal le 25 septembre 1975, dont l'un (le protocole N° 4), concerne le transport des marchandises. Il introduit quelques nouveautés essentiellement par une nouvelle définition de la limite de responsabilité du transporteur.

La convention de Varsovie concerne aussi bien les marchandises que les passagers et leurs bagages ; les dispositions relatives à la responsabilité du transporteur ont été rendues applicables en régime intérieur par la loi du 29 Mars 1957.

Les conventions IATA et ATAF :

Les conventions IATA et ATAF sont des conventions qui régissent le transport aérien des marchandises :

1. convention IATA : (International Air Transport Association)

créée en 1945 à la Havane, l'IATA est une conférence qui regroupe la plus part des grandes compagnies de transport aérien. Les membres de la convention s'engagent à respecter un certain nombre de sécurité et de qualité du service. La convention définit aussi des tarifs communs, dits « **TACT** » (**the air cargo tarif**). Cependant, ces tarifs doivent être considérés aujourd'hui par les chargeurs grands comme des tarifs de base et des frets bien inférieurs peuvent souvent leur être proposés. Cet état de fait tient à plusieurs facteurs :

❖ **Accords gouvernementaux :**

Il existe de très nombreuses compagnies nationales dans le transport aérien. Les tarifs de ces compagnies sont souvent établis en intégrant des facteurs de politique économique ou de stratégie de présence sur certaines destinations, qui les éloignent des tarifs IATA. Certains tarifs négociés de manière bilatérale, en même temps que la répartition des tarifs entre gouvernements.

❖ **Déréglementation :**

Dans le cadre du mouvement de «de dérégulation qui s'est développé aux USA, ces compagnies ont été conviées à se dégager des accords tarifaires, considérés comme des entraves à la concurrence un mouvement comparable est en train de voir le jour dans la CEE sous l'impulsion de la commission européenne, l'objectif étant de parvenir à la libre concurrence pour les compagnies communautaires.

❖ **Outsiders :**

Le fait que quelque grande compagnie ne soient pas membre de l'IATA, et soient donc libres de leurs tarifs, a pesé sur le niveau des frets, et a incité les compagnies IATA à multiplier les dérogations aux tarifs pour maintenir leur compétitivité. On peut penser que cet état de fait durera tant que la reprise du commerce mondial n'aura pas permis d'atteindre un nouvel équilibre entre l'offre et la demande de transport.

A vrai dire si la baisse des frets est constaté de manière presque continue sur les dernières années a permis de faire accéder au transport aérien de nouveaux trafics, l'offre est cependant restée excédentaire tout au long de cette période.

2. Convention ATAF :

L'ATAF peut se définir comme : l'Association des Transports Aériens de la zone Franc est une association des compagnies françaises du Maghreb et d'Afrique noire francophone. Elle supervise les tarifs et les conditions concernant les vols entre la France et les états de la zone franc . Son rôle est comparable à celui de l'IATA sur les liaisons domestiques ainsi que vers l'Afrique et les Dom Tom. Les compagnies concernées (Air France, UTA, Air Afrique, Air Algérien, Cameroun Air lines, etc.)

II -Les intervenants du transport Aérien :

Pour le transport aérien, nous avons deux intervenants qui sont : L'agent du fret aérien et le groupeur du fret aérien :

a. L'agent du fret aérien :

Il peut être une personne physique ou morale spécialisée dans le fret aérien agréée par les associations mondiales IATA ou ATAF et qui est chargée de trouver les marchandises à transporter. L'agent du fret aérien les prends en charge, établit et signe les contrats de transport.

b. le groupeur du fret aérien :

C'est un agent du fret aérien spécialisé dans le groupage s'applique au fret de moins de trois tonnes remis par les expéditeur aux compagnies aériennes. L'expéditeur s'adresse au groupeur et lui remet son fret. Le groupeur établit un contrat nommé la LTA domestique ou MAWB HOUSE. Ensuite le groupeur s'adresse aux compagnies aérienne pour leur proposer le fret qu'il a recueilli, il passe avec elles un contrat nommé LTA mère ou MAWB (Master Air way Bill).

III -les types d'expédition

Dans le transport aérien on distingue deux types d'expédition : en conventionnel et ULD

❖ en conventionnel

il s'agit du transport des colis (cartons, caisse, paquet ...) le tarif dépend de la nature de la marchandise, c'est un tarif par tranche de poids, rapidement dégressif avec un minimum de taxation pour toutes les petites expédition

❖ ULD (Unit Load device : unité de charge) :

le tarif en ULD est appliqué aux chargeurs et aux groupeurs qui remettent à la compagnie de palettes avions complètes.

Pour chaque destination, le tarif prévoit un prix forfaitaire correspondant à une masse donnée (poids- pivot). Les kilogrammes (kg) supplémentaires éventuels sont taxés en sus en tarif intéressant dans la mesure où les palettes et les conteneurs ne sont pas taxés.

❖ Expéditions spéciales :

Ce sont des expéditions préférentiel calculés en fonction de la marchandise expédié au minimum par cent kilogramme (100 kg) et par trois cent ou cinq cent kilogramme (300 ou 500 kg) pour d'autre, ou à l'unité de chargement tels les automobiles, les oeuvres d'art ou encore les animaux vivants.

IV-Le contrat de transport

Le contrat de transport aérien est conclu entre le transporteur (compagnie aérienne) et le chargeur qui peut être le transitaire. Le contrat est matérialisé par la lettre de Transport Aérien (LTA=AIR WAY BILL). La Lettre de Transport Aérien peut être établie par la compagnie aérienne, l'expéditeur, ou le destinataire. La LTA est à la fois : la preuve du contrat de transport, la preuve de la prise en charge de la marchandise et le justificatif des prix.

L'engagement du transporteur suscite quelques responsabilités :

- La marchandise est sous la garde du transporteur depuis sa prise en charge jusqu'à son déchargement. En cas de manquants le destinataire est tenu de faire porter des réserves sur le poids et le nombre de colis et non sur le nombre d'article

- En cas de dommages résultant d'un retard, le transporteur est responsable de l'avarie sauf s'il a émis des réserves. Pour les pertes ou les avaries, il faut envoyer une lettre recommandée dans les 14 jours de la réception. Mais en cas de retard, il faut envoyer une lettre recommandée dans les 21 jours de la mise à la disposition.

Pour se couvrir d'un éventuel retard (cas des expéditions urgentes) vous pouvez convenir d'un délai avec la compagnie et avec garantie d'embarquement ou porter des réserves sur la LTA, contresignée par le transporteur.

Chapitre II : le transport routier

I- Cadre organisationnel :

Le transport routier assure près de 70% des transports intra-communautaires (90% des exportations Marocaines à destination de l'Europe). Le développement du transport routier s'explique par l'application de la théorie **des flux tendus** censée minimiser les coûts de stockage. Dans ce system, les Entreprises soucieuses de réduction de coûts passent des contrats draconiens avec des transporteurs routiers pour qu'ils leur apportent au temps voulu les pièce ou les matières premières nécessaires.

Les transporteurs sont des compagnies privées de transport et des artisans camionneurs, ils sont classés suivant les itinéraires. Pour les très forts tonnages, une autorisation est exigée. Le camion est plus souple d'utilisation mieux adaptée aux variations des volumes à transporter.

1- convention CMR

Le contrat du transport routier est matérialisé par la lettre de voiture CMR. La convention de Genève, relative au transport public de marchandises par route, a été signée en 1956 (CMR). Les pays adhérents à la CMR sont tous les pays d'Europe. Occidentale (sauf l'Irlande et l'Islande) ; la CMR constitue le cadre organisationnel de base du transport routier s'applique a tout contrat de transport de marchandises à titre onéreux, au départ ou à destination d'un état contractant à la CMR. Elle ne s'applique pas au transport intérieure, ni à certain transport spéciaux : courrier, déménagement, les entreprises constituent les principaux acteurs du transport routier. Au Maroc comme dans le plus part des pays ; ces entreprises restent de taille artisanal à caractère familiale

2 la convention TIR :

La convention TIR (Transit international routier) a été élaborée pour permettre sous certaines conditions au transport routier et combiné de circuler à travers plusieurs territoires douaniers, en suspension des droits et taxes à l'entrée de chaque pays traversé et sans autre formalité que de présenter le Carnet à souche ou CARNET TIR (cf. annexe no 25). A l'arrivée, les douanes locales procèdent à la vérification de l'opération et au contrôle des marchandises avec un maximum de trois déchargements sur trois sites différents (pour le groupage). Lorsque le Carnet est apuré, la marchandise peut être déclarée sous divers régimes douaniers. En cas d'irrégularité et s'il y a lieu de régler des droits et taxes ce sont aux associations professionnelles (Touring club de France par exemple) qui auront délivré le carnet de régler le montant de ces droits aux douanes étrangères. Il s'agit en fait d'un cautionnement au même titre que la chambre de commerce cautionne le carnet ATA, à la différence que la Chambre de commerce exige des frais de cautionnement ce qui n'est pas le cas du TIR. Les principales conditions d'utilisation du carnet TIR sont les suivantes :

1. 1 véhicule pour 1 carnet
2. 1 voyage pour 1 carnet
3. Le trajet doit être préalablement défini ainsi que les lieux de passage en douane (bureaux), délais de voyage, itinéraires etc.

4. Les véhicules doivent être agréés TIR c'est à dire qu'ils doivent satisfaire à des normes conventionnelles principalement les camions doivent être "inviolables". Ils doivent être scellés après chargement.

5. Après agrément (valable en général 2 ans) les véhicules doivent porter à l'arrière la plaque TIR

II- Les intervenants dans transport routier :

Au niveau des acteurs du transport routier il faut retenir qu'il y a seulement les entreprises de transport. A vrai dire, en 1992, il existait 32.000 entreprises de transport la plus part de taille artisanale, si non familial 14.250 d'entre elle (38,8%) n'ont aucun salaire, 80% ont moins de 5 salariés. Chaque année, il se crée 6.000 Entreprises dans ce secteur ,mais il en disparaît environ 5.000.

III -les types d'expédition

1- Conventionnel

C'est en groupage de (cartons, caisse...) dans le même camion, avec d'autres colis appartenant à autre client mais qui ont la même destination .en effet comme en aérien.

2- Complets

Si le nombre de colis à expédier est suffisant pour un ou plusieurs camions le fret évolue vers un caractère forfaitaire en fonction du type de camion

IV-Le contrat de transport

Le contrat de transport routier est matérialisé par la lettre de voiture CMR. La signature du transporteur entraîne une présomption de responsabilité en cas de perte ou d'avaries. En cas de réserves formulées par le transporteur, celles-ci devront être contresignées par l'expéditeur.

Deuxième partie :

Critère de choix du mode de transport international

Chapitre I : le transport maritime

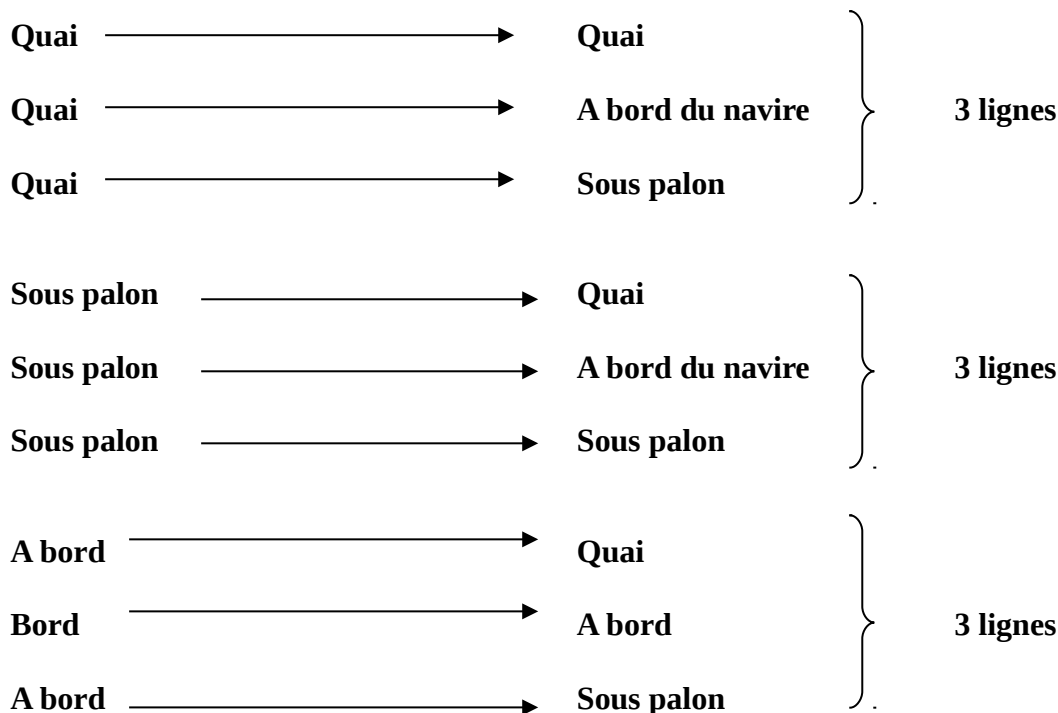
I- Coût du fret maritime :

Dans le but de mieux expliquer les lignes maritimes, les compagnies de transport ou certains armateurs privés ce sont regroupé ensemble en **conférence** et ont établi des tarifs dits conférence. Ainsi, ce system permet aux chargeurs de bénéficier des services rationalisés et bien du de la conteneurisation sur différentes destinations dans le monde.

En se regroupent en conférence, ces armateur fixent des taux de frets minimaux auquel il est possible d'appliquer des réductions si l'importance du trafic ou la fidélité du chargeur le justifie. Cependant d'autre compagnie n'ont pas adhérees a ces conférences et sont appelées les outsiders ils gardent une entière liberté dans la fixation de leurs tarifs.

En effet, le taux du fret annoncé par la compagnie maritime inclut un nombre plus ou moins grand opérations portuaires. La prise en compte de ces frets de manutention portuaire intervenant dans le périmètre du navire est déterminée dans les conditions de lignes ou liner terms.

En générale, on distingue 9 liners terms qui sont :



Parmi tous les liner termes les plus usuels sont :

Quai	—————→	Quai
Sous palon	—————→	Sous palon
Bord	—————→	A bord
A bord	—————→	Sous palon

La détermination du fret varie d'une conférence à l'autre, toute fois la tendance générale est aujourd'hui à la simplification des tarifs surtout pour les conteneurs.

Principes de la tarification Maritime :

La tarification maritime dépend de la nature de la marchandise. Des réductions sont accordées sur les tarifs conférences. Soit de manière officiels (ristourne de fidélité pour les chargeur s'engageant à ne s'adressé qu'aux compagnies de la conférence) soit la manière officieuse. Elles peuvent atteindre huit (8) à dix (10%) du prix du fret.

A vrai dire, d'une conférence à l'autre, les règles de tarifications pourront donc varier. Par exemple, les conférences desservant les Etats-Unis ne peuvent donc que proposer les tarifs respectant la réglementation de leur pays. De même les conférences intéressées aux lignes desservant des états ayant adhéré au « code de conduite des conférences maritimes » entré en vigueur le 06 octobre 1983 lequel définit les règles de bases de la tarification.

Malgré ce manque de règles commune sur l'établissement des tarifs du des conférences, il sied de dire que les principes sont plus ou moins commun. On peut déterminer le fret maritime selon trois modes qui son : en **conventionnel** (par colis), en **conteneur** et en **Roro**.

❖ **En conventionnel (en colis) : navire cargo**

Le fret de base est fonction de la classe de la marchandise et de la masse (poids) ou du volume avec équivalence : 1 tonne —————→ 1 m³. Un minimum de taxation est prévu pour les petites expéditions et des règles particulières s'appliquent aux marchandises. Le fret maritime est établi en fonction de l'unité payante (UP). Cette unité payante correspond au chiffre (ou montant) le plus élevé entre la masse exprimé en Tonne ou en Kilogramme et le volume exprimé en mètre cube (m³) ou en décimètre cube (d m³).

Exemple :

L'expédition :

Marchandise : produits chimiques

Quantité : 54.000 kg

Emballage : caisses en plastique de 10 kg ;

Poids d'une caisse vide = 2 kg ; Dimension d'une caisse : L = I = h = 0,4 m

Condition de transport

Maritime		Aérien	
Conventionnel	Conteneur	conventionnel	ULD
M/se palettisée en palette (1,2*1*1,2) a la hauteur de 2 p. chargeable	M/se palettisée en palette (1,2*1*1,2) TC 20'	Colis = caisse en plastique	1 ULD = palette (3.18*2.24) chargeable a 6 niveaux maximum

Tarif du fret :

Fret maritime de base = 2,5 MAD/Kg en conventionnel 15.00 MAD/TC 20'

BAF = 3% CAF Remise = 8% en conventionnel ; 10% en conteneurisé.. Fcl charge = 700 MAD/TC

- Fret aérien : tarif = 12000MAD/ULD ; poids pivot = 2500 kg
Tarif supplémentaire = 25 MAD/Kg

Tarif conventionnel

MAD/Kg

Moins de 1000 Kg	15
[1000 – 4000 kg [.....	10
[4000 – 8000 kg[.....	8
[8000 – 12000 kg[.....	6
Plus de 12000 kg	5

Résolution :

Quantité : $54000/10 = 540$ caisses

Poids brut d'une caisse = $10 + 2 = 12$ kg

Colis = palettes

Nombre de colis = 18 palettes

Palettisation du sol = 6

Nombre d'étage = $2/0.4 = 5$ niveaux

Nombre de caisses par palette : $6*5 = 30$

Dimension d'un palette = $1.2*1*0.12+2 = 2.12$

Poids reel = $(540*12)+(18*20) = 6840$ kg

Volume = $(1.8*1*2.12)*8 = 45.796$ m³

Poids fictif = 45792 kg > poids reel = 6540 kg

Donc l'UP = 45 792

Calcul du fret en conventionnel

Fret de base : 45792*2.5	114480
BAF : 114480*3/100	3435
fret corrigé é*	117915
CAF : 117915*15*4/100	4717
Fret total	122632
-remise	9811
Fret maritime conventionnel à payer	112821

❖ **En conteneur :**

Certaines compagnies proposent des tarifs dit «à la boîte»ou «box rates» indépendant des marchandises chargées. Mais dans la plus part des conférences, le fret est calculé à la tonne ou au m3, à l'avantage du navire et d'après la classe de la marchandise.

Cette tarification est donc sensiblement la même qu'en conventionnelle, mais les conférences prévoient toujours un minimum de taxation par conteneur, lequel est souvent élevé par rapport à la charge utiles maximum (elle-même variable d'une ligne à l'autre selon l'équipement portuaire). S'applique ensuite la plus part des correctifs cités pour les expéditions en conventionnel (BAF, CAF voir colis lourd en LCL) et les ristournes de fidélités.

Le mot BAF veut dire bunker adjustment factor ou la surcharge de fuel et CAF se définit par Currency adjustment factor ; c'est une surcharge destinée pour compenser l'influence des variations de la devise dans laquelle est libellé le tarif par rapport au dollars.

Si le fret est conteneurisé :

Exemple : (les meme donnée qu'en conventionnel)

Nombre de caisse = 540

Palettisation au sol = 6 caisses

Nombre d'étages : $(2,25-0,12)/0,4 = 5$ etages

Nombre de caisses par palette = $6*5 = 30$ caisses

Donc nombre de palette a expidier = $540/30 = 18$ palettes

Donc nombre de conteneur de 20' = $18/9 = 2$ TC 20'

Calcul du fret conteneurisé

Fret de base : 15000*2	.....	30.000
BAF : 30000*3%	.....	300
Fret corrigé	.....	30900
CAF = 30900*4%	.....	1236
FCL charge : 700*2	.....	1400
Fret total	.....	33536
Remise : 10% 33536	.....	3354
Fret maritime conteneurisé à payer	.....	30 182

❖ **Tarifification RORO :**

Pour les RoRo, le fret est le plus souvent indépendant de la nature des marchandises chargées ; il peut être forfaitaire (pour les voitures par exemple) ou calculé en fonction de la longueur de la remorque, avec un correctif de poids.

Pour les Roro indirects, les conteneurs sont taxés comme pour une porte conteneur, mais les frais de chargement seront plus élevés. Pour le roro indirect, les prestations de l'armement (fournitures de remorques- esclaves par exemple), seront facturées en sus du fret. Pour faire un résumé du fret maritime, ce qu'il faut retenir c'est simplement le principe de base c'est-à-dire 1 tonne \longrightarrow 1 m³ car ce principe reste commun.

II- Les types de navire selon le nature des marchandises.

1. Les navires conventionnels : Ces cargos disposent de leurs propres moyens de manutention et chargent les marchandises à la verticale c'est à dire à l'aide de grues, bigues ou palans. Il est nécessaire que la marchandise soit approchée sur le quai pour que la Cie puisse procéder au chargement. Le passage du bastingage du navire sert en général de repère pour situer le transfert des risques entre le vendeur et l'acheteur (cf. incoterms FOB, CFR ou CIF). Selon les équipements portuaires et les accords passés avec les compagnies maritimes les frais de manutention portuaire peuvent être à la charge du navire. Ce sont les Liner terms (ou conditions de lignes régulières) qui définissent la répartition de ces frais.

>Conseil : Attention aux "Liner terms" seule une bonne connaissance de ces usages des ports permettent de ne pas se faire piéger. Consultez votre transporteur et demandez lui de vous préciser si la cotation maritime qu'il vous soumet s'entend depuis quai ou FIO (Free in out). Dans le second cas vous auriez à vous faire préciser qui paye quoi. Formation-Export © 2005 Le Transport International

2. Les navires rouliers : appelés également "ro-ro" (roll on- roll off) ces navires permettent un chargement à l'horizontale puisque équipés de rampes arrières ou latérales ils permettent un roulage direct (camions) ou indirect (conteneurs chargés à l'aide de chariots roulants ou "remorques-esclave" pour les colis lourds ou encombrants. Le ferry est un exemple de navire roulier.

>De tels chargements ne devraient pas faire appel à des incoterms conventionnels mais plutôt aux incoterms FCA/CPT/CIP

3. Les navires mixtes Ro-Ro + Conventionnel : formule polyvalente puisqu'elle permet des chargements en pontée aussi bien qu'en cale.

4. Les vraquiers : permettent le transport des marchandises voyageant en vrac (céréales, minerais) Selon l'importance des volumes transportés, ces navires peuvent faire l'objet de contrats d'affrètement (location à la durée ou au voyage).

5. Autres types de navires : Polythermes (sous température dirigée), porte-barges pour le transport fluvio-maritime (systèmes Lift on/Lift off ou Float on/Float off permettant de charger à bord des barges ou des péniches.

III- les responsabilités & sécurité :

lors de l'acheminement des marchandises, le transporteur maritime est le responsable de toutes avaries ou pertes pouvant toucher la marchandise. Cette responsabilité s'étend de la prise en charge jusqu'à la livraison au destinataire. Mais il s'agit d'une présomption simple qui peut être renversée par la preuve contraire.

a. les réserves faites par le transporteur :

avant donc d'accepter la marchandise, le transporteur la vérifie, il peut alors porter des réserves précises et motivées sur le document de transport. en effet, ces réserves permettent au transporteur de s'exonérer de sa responsabilité si elles sont la cause directe d'un dommage. La charge de la preuve se trouve renversée ; le chargeur aura à faire la preuve de la responsabilité du transporteur.

Par exemple ; pendant la vérification de la marchandise, le transporteur peut constater des colis manquants et noter sur les documents « manque 3 colis soit 53 colis pris en charge » ou « caisses N°5 et 6 portant des traces de mouillures ».

Ne sont pas valables des réserves trop générales telles que « containers empotés et déclarer sous la seule responsabilité du chargeur » ou « sous réserve de déballage » d'autant que ces mentions ne concernent pas l'état de la marchandise.

b. les causes d'exonération :

pour qu'un transporteur indemnise un chargeur en cas de dommage, il faut que sa responsabilité soit dégagée car une fois qu'il a signé le connaissement, et reconnu avoir pris en charge les marchandises, il devient a priori le responsable de toute perte ou avarie pouvant être constatée à la livraison.

A vrai dire, il y a présomption de la responsabilité s'il ne livre pas la marchandise dans le même état que lorsque on le lui a remis. Pas contre, si le transporteur peut prouver que sa responsabilité n'est pas dégagée, il ne devra alors aucune indemnité. Le transporteur peut se prévaloir de l'exonération de la responsabilité quand le dommage à la marchandise est constaté de force majeure. Il doit prouver le lien de causalité entre le dommage et l'une des circonstances suivantes :

c. cause d'exonération du transporteur : les causes d'exonération sont

- Innavigabilité du navire, à condition que le transporteur a satisfait aux obligations de base.
- Fautes nautiques (échouage, fausses manœuvres)
- Fautes du chargeur (défauts d'emballage de calage ou des marquages)
- Faits constituant un événement non imputables au transporteur (incendie, accidents de mer)
- Grèves
- Vices cachés du navire
- Vices propres de la marchandise, freintes de route
- Actes de sauvetage de vie ou de bien ayant eu des conséquences pour la marchandise

Toutes fois, il faut retenir que la convention de Hambourg rédigée sous l'égide de l'ONU en 1978 ne représente pas un grand nombre de causes d'exonération, notamment la faute nautique. Cette convention a un champs d'application relative large malgré le faible nombre d'états(vingt en 1992) l'ayant ratifié : elle s'applique lorsque le port de départ ou d'arrivée est situé dans un pays signataire ou lorsque le connaissance(B/L) est émis par un de ces pays.

Chapitre II : le transport Aérien

I- Coût du fret aérien :

Comme pour le fret maritime, la tarification aérienne dépend aussi de la nature de la marchandise. Pour cela elle peut être élaborer selon deux fonctions qui sont : en conventionnel et en ULD.

❖ en conventionnel

Il s'agit du transport des colis (cartons, caisse, paquet ...) le tarife dépend de la nature de la marchandise, c'est un tarife par tranche de poids, rapidement dégressif avec u minimum de taxation pour toutes les petites expédition. Pour déterminer le fret aérien conventionnel, les compagnies aériennes appliquent deux regles qui sont ; **règle de poids volume (poids/volume) et la règle du 'payant pour'**.

➤ La règle du poids sur volume :

Elle consiste à taxer les marchandises sur la base du poids le plus élevé entre le poids réel en kg et le poids fictif obtenu en divisant le volume en $\text{dm}^3/6$, ceci afin de pénaliser les marchandises volumineuses mais peu dense dont le coût du fret sera très bas sans cette mesure.

On reconnaît les expéditions ou cette mesure doit être appliquée en divisant le volume réel par leur poids réel et le comparant à six (6). On doit utiliser la règle du poids/volume : on parle de « taxation en léger» à l'inverse de « taxation en lourd ».

Exemple :

Colis : caisse

Nombre de colis = 540 caisse

Regles1 : « poids sur volume »

Poids réel : $540 \times 12 = 6480\text{kg}$

Volume = $(0.4 \times 0.4 \times 0.4) \times 540 = 34.56 \text{ m}^3$

Poids fictif = $\text{volume} / 6 = 34.56/6 = 5.76 \text{ tonne} = 5760\text{kg}$

Poids Réel = $6480\text{kg} > \text{Poids total} = 5760\text{kg}$

Donc L'UP = 6480kg

Fret1 = $6480 \times 8 = 51840\text{MAD}$

- **Règle du ‘Pavant pour’**

Elle autorise au chargeur et groupeur de déclarer un poids supérieur au poids de l'unité payant des **règles 1**, qui est égale à la borne inférieure de la tranche immédiatement suivante. Ceci est intéressant si l'emploi de cette méthode fait baisser le prix du fret par rapport à l'utilisation de **l'unité payante (UP)** notamment si celui – ci est proche de la borne de la tranche le comprenant.

Règle 2 : « payant pour »

Même donnée que le précédent :

Poids de taxation déclarée = 8000kg

Fret 2 = 8000* 6 = 48.000 MAD < fret 1 : 51840 MAD

Donc le fret aérien conventionnel à payer = 48000 MAD

❖ **Le fret en ULD (Unit Load device : unité de charge) :**

le tarif en ULD est appliqué aux chargeurs et aux groupeurs qui remettent à la compagnie de palettes avions complètes.

Pour chaque destination, le tarif prévoit un prix forfaitaire correspondant à une masse donnée (poids- pivot). Les kilogrammes (kg) supplémentaires éventuels sont taxés en sus en tarif intéressant dans la mesure où les palettes et les conteneurs ne sont pas taxés.

Calcul du fret en ULD

Même donnée que le précédent :

ULD = palette (3.18* 2.24)

Palettisation au sol = 35 caisses

$3.18/0.4 = 7.95 = 7$

$7 * 5 = 35 = 2.24/ 0.4 = 5.6 = 5$

Nombre de caisse par

Palette = $35 * 6 = 210$ caisses maximum

Nombre de palette à expédier = $2.37 = 3$ palettes

3 palettes {

- 1 palette à 210 caisses poids chargé = $210 \times 12 = 2520$ kg
- 1 palette à 210 caisses poids supplémentaire = 20 kg
- 1 palette à 120 caisses poids supplémentaire = 20kg

540 caisses

Charger = $120 \times 12 = 1440$ kg

Reste chargeable = $2520 - 1440 = 1080$ kg

3 palettes {

- 1 palette à 200 caisses poids = $200 \times 12 = 2400$ kg
- 1 palette à 210 caisses poids = $200 \times 12 = 2400$ kg
- 1 palette à 140/540 caisses poids = $140 \times 12 = 1680$ kg

Enfin fret aérien en ULD = $3 \times 1200 = 36\ 000$ MAD

❖ **Les tarifs spéciaux :** (specific commodity rates ou corates)

Ce sont des expéditions préférentiel calculés en fonction de la marchandise expédié au minimum par cent kilogramme (100 kg) et par trois cent ou cinq cent kilogramme (300 ou 500 kg) pour d'autre, ou à l'unité de chargement tels les automobiles, les oeuvres d'art ou encore les animaux vivants.

En somme, ce qu'il faut retenir c'est que pour déterminer le fret aérien il n'existe qu'une seule base, cette base de tarification est le rapport entre le poids et le volume sachant qu' **1 tonne** \longrightarrow **1m6** ; on divise donc le volume par six pour obtenir le poids fictifs servant de base de tarification

II- Les types d'appareil selon le nature des marchandises.

- **Les petits « moyens-courriers »** sont des appareils qui peuvent transporter du fret dans ses soutes. Le fût n'est pas palettisé. Il est chargé en vrac.
- **Les gros « moyens-courrier et long-courriers »** sont des appareils pouvant transporter, dans leurs soutes ventrales du fret préalablement chargé et arrimé sur des palettes ou dans des conteneurs.
- **Les « combi »** sont des appareils mixtes. Une partie du volume disponible de la cabine principale est réservée aux équipements nécessaires au transport de passagers, l'autre partie est aménagée pour le transport de fret palettisé.

III- les responsabilités & sécurité :

la convention de Hambourg présume la responsabilité du transporteur aérien en cas d'avarie ou de pertes de marchandise. Matérialisé par la signature LTA cette responsabilité s'étend depuis la prise en charge des marchandises par le transporteur jusqu'à la remise au destinataire.

a. les réserves faites par le transporteur :

le transporteur aérien peut émettre des réserves précises au moment de la prise en charge de la marchandise. Elles seront portées sur la LTA et ont pour effet de renverser les charges de la preuve. Néanmoins, les compagnies refusent simplement de prendre en charge des colis douteux ou dans les caractéristiques ne correspondent pas aux indications portées sur la LTA .

b. les causes d'exonération :

le transporteur est exonéré :

- s'il prouve qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage, ou qu'il lui était impossible de prendre ces mesures (cas de forces majeures)
- s'il prouve la faute de la partie lésée, et sa relation directe avec le dommage.

Exemple :

La fermeture d'un aéroport du fait d'une autorité publique, exonère le transporteur, à condition qu'il n'ait pas ailleurs commis une faute tenant à l'acheminement, au stockage ou à la mise à disposition des marchandises. Le défaut d'emballage constaté au départ sur la LTA exonère le transporteur, puisque la cause du dommage est imputable à l'expéditeur.

Chapitre III : le transport routier

I- Coût du transport routier :

La tarification routière prend en compte le poids, la nature de la marchandise et la distance parcouru. Il n'existe pas une possibilité de taxation au poids volume routier. En effet, comme en Aérien, la règle du poids volume consiste à taxer les marchandises sur la base du poids le plus élevé entre le poids fictifs obtenu en divisant le volume en mètre cube par trois (**volume en m³/3**), cela afin de pénalisé la marchandise volumineuses mais peu denses, dont le coût du fret serait très bas sans cette mesure. On reconnaît les expéditions où cette mesure doit être appliquée en divisant leur volume réel par leur poids réel et en le comparant à six. Si ce rapport est supérieur à six, on doit utiliser la règle du poids-volume, on parle alors de **taxation « en léger »** ; à l'inverse, de **taxation « en lourd »**.

Du point de vue document, la convention CMR ne prévoit pas de tarif. Les frets sont donc librement négociables à l'international. Pour les envois complets, le prix se négocie en fonction du type de véhicule, de la distance, mais aussi de la plus ou moins grande facilité à trouver du fret de retour. Pour la messagerie et le petit groupage des tarifs sont parfois publiés par les intermédiaires. Ils sont généralement établit par zone de destination par des expéditions de porte à porte. Ils sont fonction du volume de marchandises chargées avec en générale une équivalence de **1 tonnes** \longrightarrow **1 m³**
(Parfois **1 tonne** \longrightarrow **4 m³**).

II- Les types de véhicules selon nature des marchandises.

On les appelle camions, remorques, semis, camion remorques, porteurs solo ou encore trains roulier (CF. annexe no40). De façon plus précise il y a lieu de distinguer :

1. Les camions : véhicule isolé offrant au maximum 12 mètres de long 2,50 m de large et 4 mètres de hauteur.
2. Les semi-remorques (Tracteur + remorque) : aux alentours de 15 mètres maxi de longueur en Europe, ils permettent selon le nombre d'essieux de déplacer des masses importantes (40tonnes en moyenne) mais attention à la réglementation, certains pays comme la Suisse ne tolèrent pas plus de 28 tonnes (19 pour les camions) de PTAC (poids total admissible en charge).
3. Les camions remorques (ou train rouliers) : Souvent considérés comme dangereux à cause de leur articulation, leur utilisation est également règlementé .Sont essentiellement faits pour Transporter du volume (jusqu'à 120 m3)

III- les responsabilités & sécurité :

Une fois que le vendeur lui donne la marchandise, le transporteur en ai les responsables jusqu'au moment de la livraison pour les avaries ou la perte totale ou partielle de ces dernières ou les marchandises. A vrai dire, cette responsabilité peut être atténuée par les réserves faites par le transporteur ou par les causes d'exonération prévues par la convention.

Notion de livraison : ce n'est pas le faire parvenir la marchandise à destination ou l'arrivée qui fera du transporteur libre de ses obligations. En effet, celui – ci doit aviser le destinataire de son arrivé et procéder à la « livraison ». la difficulté vient du fait que en notion de livraison n'est pas définies par la CMR et qu'il faut retenir une définition pratique donnée par les tribunaux : la livraison est la prise en charge physique des marchandises par le destinataire indiqué sur le document de transport. Le transporteur aura éventuellement à faire la preuve de la livraison par tous les moyens.

Dans la pratique, le transporteur fait signer le deuxième exemplaire de la CMR ce qui équivaut à une décharge. Normalement le destinataire ne devrait signer la CMR qu'après vérification du nombre des colis et de leur état apparent.

a- les réserves faites par le transporteur :

les réserves doivent être motivées (précises) et acceptées par l'expéditeur sur la de voiture .celui-ci inscrit la mention « réserves acceptées » avec sa signature. Toute fois, ces réserves ne renversent pas la charge de la preuve et n'exonère pas le transporteur de toute responsabilité. Par exemple, un défaut d'emballage n'explique pas des colis manquant à l'arrivée. Elles permettent seulement au transporteur de prouver que les avaries constatées à l'arrivée résultent bien des réserves faites au départ. En absence de réserves, la marchandise est présumée en bon état apparent au moment de la prise en charge.

b- les causes d'exonération

la convention CMR prévoit deux séries de causes qui permettent au transporteur de s'exonérer de sa responsabilité.

❖ **Les causes d'exonération :**

- fautes ou ordre inadapté de l'ayant droit (mauvaise instruction, renseignement, erronés par exemple)
- vice propre de la marchandise.
- Force majeure.

❖ **Causes particulières :**

- Emploi de véhicules ouverts, non bâchés, avec accord de l'expéditeur et motionné dans la lettre de voiture, manutention, arrimage, chargement ou déchargement par l'expéditeur ou le destinataire.
- Nature particulière des marchandise les exposant à de risques précis (rouille pour des objet métal, dessiccation de produit frais, manquant par évaporation, etc.)
- Insuffisance du marquage sur les emballages.
- Transport d'animaux vivants.

CONCLUSION :

Comme la souligné haut et fort la société Saga Transport « exporter c'est toujours transporter », il sied de reconnaître que différentes raison existent pour expliquer qu'une firme ne puisse pas négliger les questions relatives à l'acheminement physique de ses marchandises lors de ses ventes ou achats.

En effet, la rationalisation du transport maritime a conférée une importance accrue à l'organisation et l'efficacité des opérations à terre ou à desserte intérieure et le passage portuaires représentent a eux seuls plus da la moitié du coût total de la chaîne de transport. La compétitivité du transport maritime se joue aujourd'hui a terre, et la compétitivité des places portuaires qui s'efforce chacune d'attirer les armement, dépend désormais très étroitement des performances des réseaux et de l'offre de service terrestre.

En sus, concernant le transport Aérien, il sied de retenir que malgré sa rapidité quant à l'acheminement des marchandises, il ne peut pas rivaliser les autres modes de transport bien, que depuis quelques années, on constate que les importation par le fret aérien augmentent plus vite que les exportations. Actuellement, avec la concurrence régnant sur le marché international, il est à noter que certaines compagnies appliquent une politique de baisse de prix pour garder leur clientèle tel le cas de la Royal Air Maroc cargo, Air France et bien une autre compagnie de transport international.

Quant au transport routier, ce qu'il faut savoir c'est que ce mode de transport reste traditionnel car les compagnies de transport sont des sociétés privées ci qui fait que le fret est donc librement négociable à l'international.

Au bout du compte, la maîtrise des différentes critères que nous avons cité dans noter dans notre projet est d'un atout incontournable car une firme qui ne connaît pas « **choisir le mode de transport convenable pour sa marchandises** » vas avoir certainement des difficulté dans l'organisation de ses prestations logistiques.