

## Édito

### Vers un nouvel ordre des relations transporteurs maritimes - clients

Pour reprendre une image de notre consœur Nicolette van der Jagt, secrétaire générale de l'ESC (European Shippers' Council) lors du récent Shippers' Forum d'Oslo, une fois la poussière retombée sur l'épais dossier du démantèlement des conférences maritimes, que restera-t-il de l'émotion créée dans le petit monde maritime par la date magique du 18 octobre 2008 qui a mis un point final à un système vieux de 135 ans ?

Probablement un peu de nostalgie de la part des "anciens du shipping" qui se souviendront encore longtemps du bon vieux temps de conférences, lorsqu'accoudé avec quelques collègues au bar du Raffles, il était possible de siroter un scotch sans risquer une accusation de comportement collusif ou être chaperonné par un avocat chargé de veiller à la neutralité des propos tenus.

Cependant, une fois la paranoïa disparue, les choses sérieuses vont pouvoir commencer et cela passera certainement par la construction de nouvelles relations entre les transporteurs maritimes et leurs clients.

Parions tout d'abord que les chargeurs vont rapidement s'habituer à la disparition de certains termes du jargon maritime qu'ils n'ont jamais vraiment appréciés : business plan ou GRI, mots désormais illégaux, le concept même de "tarif" devrait progressivement disparaître.

On peut aussi s'interroger sur la survivance à terme des surcharges de tout poil qui demeurent le principal héritage du système aujourd'hui hors la loi. Il n'est pas exagéré d'envisager d'abord leur raréfaction puis leur disparition progressive, lorsqu'il sera devenu commercialement très délicat pour un armement de décider, seul, de la création d'une nouvelle surcharge, ou bien encore d'activer la fameuse "Peak Season" qui n'est qu'une façon déguisée d'augmenter les revenus lorsque les bateaux sont pleins. Même les fameuses BAF et CAF ne devraient pas survivre sur le long terme à la généralisation de la pratique des taux "all in" (\*).

Il devrait en être de même des conditions de fret qui devraient dorénavant perdre leur appellation de "liner terms" pour devenir, non pas des "shippers' terms", mais des conditions tarifaires mutuellement négociées.

Les adhérents de l'AUTF sont déjà nombreux à avoir goûté à l'intégration des éléments de manutention dans leurs taux de fret et l'on peut parier que le barbarisme GIGO (\*\*) risque dorénavant de faire florès dans les appels d'offres des chargeurs.

Outre cette remise à plat des structures tarifaires, l'aspect positif de ce changement fondateur devrait être l'apprentissage d'un nouveau relationnel entre le client et son fournisseur de transport maritime où l'un devra faire l'effort d'exprimer clairement ses besoins et l'autre, s'efforcer de proposer des réponses adaptées. Une généralisation progressive de la contractualisation devrait donc se faire jour et les chargeurs vont devoir s'intéresser progressivement à l'environnement juridique de leurs transports. La façon dont certains armements ont géré la réalisation ou la terminaison de leurs contrats de transport, durant les mois où les ports français ont été perturbés, devrait persuader les chargeurs que la notion de contrat d'adhésion doit être contestée. S'il était quasi impossible, dans un système où les armateurs pouvaient faire bloc, d'envisager de challenger certaines clauses non impératives des connaissements, les nouvelles conditions d'organisation du marché le permettent dorénavant. A cet effet, l'AUTF a organisé un groupe de travail afin de faciliter l'émergence de clauses pouvant être substituées à celles figurant au verso des connaissements.

Chargeurs et armateurs ne sont donc qu'au début d'un processus de découverte des nouvelles possibilités offertes par un système de relations contractuelles dorénavant libérées. Gageons qu'ils sauront en profiter rapidement.

(\* ) tout compris, (\*\* ) "gate in /gate out"

## Sommaire

- **Édito** p. 1  
Philippe BONNEVIE  
Délégué Général
- **L'Opinion du Chargeur** p. 2  
Système ferroviaire français :  
évolution ou révolution ?
- **Le Point sur** p. 3  
L'AUTF exprime un "oui si" à la  
simplification et la dématérialisation  
des procédures du commerce  
international  
  
Les fruits divers d'une  
*class action*
- **Dernière page** p. 4  
Taxe kilométrique sur les poids  
lourds : le cercle vertueux reste  
à trouver

Directeur de la publication :  
Philippe Bonnevie  
Rédacteurs :  
Virginie Thouzery  
Christian Rose

ISSN 1292-2951

## SYSTÈME FERROVIAIRE FRANÇAIS : ÉVOLUTION OU RÉVOLUTION ?

Dans un rapport qu'il vient de remettre au premier ministre, le sénateur Haenel propose de réformer en profondeur l'organisation du système ferroviaire français tel qu'issu de la loi de 1997 qui avait donné naissance à RFF. Cette loi devait permettre de transposer le premier paquet ferroviaire européen sur la libéralisation des transports ferroviaires visant à dissocier la gestion de l'infrastructure de l'exploitation des services de traction.

Or le système mis en place en 1997 n'a pas véritablement procédé à une séparation effective de ces deux missions, puisque la gestion et l'exploitation du réseau ainsi que sa maintenance et sa surveillance sont sous-traitées par RFF à la SNCF, entretenant ainsi une ambiguïté qui s'est révélée particulièrement pernicieuse au moment de l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire au niveau national.

À partir de ce constat, L'AUTF n'a cessé de recommander une séparation effective des questions d'infrastructures de celles liées à l'exploitation et proposait, notamment dans sa plate-forme destinée aux candidats aux élections présidentielles et législatives de 2007, d'accorder d'une part à RFF une pleine et entière maîtrise fonctionnelle et opérationnelle de ses missions afin qu'il puisse être autonome pour l'attribution des sillons et d'autre part que lui soit transférée la gestion des gares de triage et des cours de gares marchandises.

Au sujet de la répartition du patrimoine ferroviaire, Hubert Haenel considère à juste titre qu'il s'agit moins d'une question patrimoniale que d'une question d'exploitation et propose ainsi que l'exploitation des gares voyageurs soit confiée une fois pour toutes à la SNCF, sous le contrôle strict de la future autorité de régulation des activités ferroviaires. Il convient ici de noter que le rapport reste silencieux pour les cours de gares marchandises et que, plus globalement, le transport de marchandises n'est que très rarement effleuré par le sénateur Haenel dont les propositions sont avant tout dictées par la libéralisation des transports internationaux de voyageurs à partir de 2010.

Si l'orientation pré-citée était transposée aux cours de gares marchandises et aux gares de triage et mise en perspective avec la proposition de création d'une filiale 100% SNCF – dénommée ENCF – chargée de la conception, de la commercialisation et de la mise en œuvre opérationnelle des sillons et de la sécurité des circulations, nous passerions ainsi actuellement de 2 interlocuteurs (RFF et SNCF) à demain 3 interlocuteurs (RFF, ENCF et SNCF).

Mais la révolution proposée par le sénateur Haenel est-elle

indispensable pour répondre à sa conviction – pleinement partagée par L'AUTF – que l'allocation des capacités constitue la pierre angulaire du développement du réseau et, ajouterions-nous pour notre part, du développement du fret ferroviaire ?

Le sénateur Haenel préconise un redécoupage des compétences sur le schéma suivant :

- la gestion de l'infrastructure (organisation générale du réseau, définition et financement de l'entretien, perception des redevances d'usage) resterait dédiée à RFF ;
- la conception du graphique de circulation (coordination des sillons de circulation des entreprises ferroviaires et des sillons travaux), la commercialisation des sillons aux entreprises ferroviaires, l'exploitation opérationnelle du réseau et la sécurité des circulations seraient transférées à une nouvelle société filiale à 100% de la SNCF.

Comme souligné dans le rapport, cette solution impose que soit créé un régulateur fort.

Or à partir du moment où l'Etat décide de créer une instance de régulation disposant d'une réelle capacité de contrôler, que l'accès au réseau et aux facilités essentielles est assurée sans aucune discrimination, il faut alors se demander si une remise à plat du système actuel dans un sens ou dans un autre se justifie tout autant. Le contrôle qu'exercerait le régulateur sur la future ENCF pourrait en effet tout aussi bien s'exercer sur SNCF infra en sa qualité de gestionnaire délégué de l'infrastructure dont il faudrait alors moderniser les outils informatiques et simplifier ses relations avec RFF.

Il est aujourd'hui patent que le mauvais état du réseau ferroviaire cristallise les mécontentements des utilisateurs de fret ferroviaire et qu'une réorganisation de la gestion des plages travaux entre RFF et son gestionnaire délégué est une priorité à laquelle les deux entités se sont attelées. Le contrat de performance passé entre l'Etat et RFF pour la période 2008-2012 doit également concourir à une meilleure allocation des capacités ferroviaires.

À un moment où le développement du fret ferroviaire figure au titre des priorités publiques, il n'est cependant pas certain qu'un bouleversement institutionnel du système ferroviaire n'ait pas plus d'inconvénients que d'avantages. Sauf à ce que cette réforme nous soit imposée par la Commission européenne, mieux vaut plutôt améliorer l'existant sous le contrôle d'une autorité de régulation forte et indépendante.

### LE POINT SUR

#### L'AUTF exprime un "oui si" à la simplification et la dématérialisation des procédures du commerce international

Dans le monde du commerce international, un transfert de marchandises sans transfert des documents commerciaux correspondants est commercialement et financièrement improductif. C'est dire si les chargeurs sont au premier chef concernés par la simplification documentaire et par la dématérialisation des documents du commerce international ainsi que par le passage des procédures "papiers" aux procédures électroniques.

C'est donc avec cet état d'esprit positif que les représentants de L'AUTF ont participé à la conférence sur la dématérialisation des procédures du commerce international organisée à Bercy par Madame Anne-Marie Idrac, Secrétaire d'Etat au Commerce Extérieur.

L'AUTF s'est déclarée prête à participer à toute étude exploratoire ou expérimentation concrète de système, plate-forme ou autres outils, qui viserait à faciliter les échanges commerciaux des sociétés exportatrices françaises avec, pour condition préalable, l'assurance de la neutralité des solutions ou systèmes envisagés.

Les chargeurs ont clairement souligné que, dans la perspective de la mise en œuvre de plate-formes de dématérialisation documentaire, ils ne souhaitaient pas voir se reproduire les fâcheux précédents issus de la mise en œuvre de la plate-forme

portuaire AP+, excellent outil communautaire au demeurant, qui dans certains ports – normands notamment – s'est transformé en un passage obligé conférant ainsi une position dominante à un secteur professionnel.

Le même processus semble se répéter avec le système communautaire (CCS) de l'aéroport de Roissy CDG, ce qui conforte L'AUTF dans sa volonté de s'opposer à toute démarche qui rendrait les entreprises industrielles et commerciales totalement captives d'un système informatique pour effectuer leurs obligations vis-à-vis de la douane et assumer leurs obligations relatives aux réglementations de sûreté.

L'AUTF se félicite de la démarche initiée par le Secrétaire d'Etat du Commerce Extérieur, lancée sous l'égide, et donc le contrôle de l'Etat, gage d'une transparence et d'une neutralité absolument nécessaires si l'on vise l'adhésion de tous au projet, comme cela a été le cas dans nombres de pays d'Asie, pionniers dans le domaine de la dématérialisation

C'est donc avec une grande satisfaction que L'AUTF a noté lors de la conclusion de la réunion, la déclaration du ministre qui a tenu à souligner que l'Etat garantirait la bonne gouvernance du projet de dématérialisation en s'assurant notamment de l'ouverture à tous des systèmes de plateforme et en garantirait leur transparence.

### AÉRIEN

#### Les fruits divers d'une class action

L'enquête lancée depuis 2006 par la justice américaine au travers d'une *class action* destinée à vérifier la légalité des pratiques des principales compagnies aériennes pour la fixation des surcharges "carburant" et "sûreté" a connu plusieurs rebondissements plus ou moins prévisibles.

Parmi les événements prévus, du moins pour ceux qui pensaient qu'il y avait en effet matière à enquêter, la décision de l'un des contrevenants aux règles de concurrence d'avouer ses turpitudes afin d'obtenir une amnistie des poursuites pénales et négocier un règlement financier amiable est venu corroborer les soupçons d'ententes sur ce marché. Cette pratique, courante lorsqu'il est question d'entente, a également amené le repent à livrer le nom de ses petits camarades pour négocier un châtement tempéré. Les aveux du délateur ont donc permis de vérifier les doutes des chargeurs.

Dorénavant, les noms des complices sont connus, ce qui devrait faciliter la conclusion de la procédure aux Etats-Unis et faciliter les investigations en pays tiers.

Conséquence indirecte de cette situation, Air France-KLM Cargo, également prise dans les nasses de la *class action* américaine, a décidé d'en tirer les conséquences en proposant à sa clientèle des nouvelles règles spécifiques de calcul de sa surcharge carburant. Cet effort visant à se démarquer de la concurrence a notamment permis la

mise à jour des paramètres de calcul de cette surcharge. Il était grand temps puisque les paramètres précédents étaient basés sur un cours du baril de USD 17 et un taux de change de 1\$ pour 0.90 US\$.

L'AUTF a accueilli favorablement cette décision qui traduit un effort de transparence et a aidé le transporteur national à en faire la promotion auprès des chargeurs.

Il était cependant beaucoup plus difficile de prévoir que le juge américain ne prendrait pas en compte, y compris pour les flux intéressant les Etats-Unis, l'indemnisation des plaignants européens qui entrent dans la classe des "acheteurs indirects" aux motifs qu'ils traitent leur fret par le biais d'intermédiaires, transitaires ou agents de fret, comme c'est le cas dans plus de 80% des cas en Europe.

L'AUTF qui avait décidé de se porter plaignante à l'action collective américaine dès 2006 afin de favoriser l'émergence d'une enquête sur des pratiques régulièrement dénoncées par ses adhérents ne peut que condamner cette décision qui aboutit à permettre aux intermédiaires, notamment américains, de réclamer à l'industrie aérienne mondiale le paiement d'un préjudice qu'ils n'ont pas subi et de refuser l'indemnisation des chargeurs européens qui ont été véritablement lésés.

Ces derniers n'auront donc comme lot de consolation que la possibilité de se tourner vers la procédure communautaire qui, à la remorque de l'enquête américaine, avance au train habituel des enquêtes de la DG COMP. Lentement.

## TAXE KILOMÉTRIQUE SUR LES POIDS LOURDS : LE CERCLE VERTUEUX RESTE À TROUVER

Lorsque le comité opérationnel fret, chargé de traduire les orientations du Grenelle de l'environnement dans le domaine du transport de marchandises, s'est mis en place en début d'année la couleur fut rapidement annoncée : il n'entraîne pas dans le cadre de sa mission d'aborder les modalités de mise en œuvre de la taxe sur les poids lourds, langage diplomatique signifiant que ce sujet ne ferait pas l'objet de concertation avec les milieux socio-professionnels directement concernés que sont les chargeurs et les transporteurs. L'Etat s'est donc réservé cette chasse gardée en en posant le principe dans le projet de loi "Grenelle 1" et en en déclinant les modalités dans le projet de loi de finances 2009.

C'est sous une vigilance étroite du gouvernement que l'Assemblée nationale a examiné puis adopté ces deux textes en y ouvrant quelques brèches que la poursuite du débat parlementaire va devoir consolider. Mais sur la question fondamentale et essentielle de la neutralité fiscale, le gouvernement et les députés sont restés inflexibles, tant il est aujourd'hui très clair que cette taxe poids lourds n'a pour seule finalité que de financer l'agence de financement des infrastructures de France (AFITF), en situation de dépôt de bilan, suite à la privatisation des sociétés d'autoroutes qui l'a privée des dividendes auxquelles elle pouvait prétendre.

Une fois passés les discours enflammés qui ont jalonné le Grenelle de l'environnement sur le report modal dont la taxe sur les poids lourds était présentée comme le principal levier, l'Etat prend en compte l'évidente prédominance du transport routier pour en faire une source de financement inépuisable. Chacun sait, l'Etat en tête, que les perspectives de report modal sont limitées, que les frontières modales sont sombres toutes assez étanches et que le transport routier restera dominant.

Si le fait de clarifier un message, qui était jusqu'à maintenant brouillé, est intellectuellement séduisant et honnête, il n'en reste pas moins que la mise en œuvre de la taxe poids lourds aura comme principal effet punitif de renchérir les coûts du transport routier et par ricochet d'accroître les coûts de revient de nombreux produits à chaque étape de leur transfert et de leur transformation, donc de réduire leur compétitivité ou de provoquer des augmentations de leurs prix pour le consommateur final.

C'est à l'aune de cette incontournable réalité que la poursuite de la discussion parlementaire devant le Sénat doit s'atteler à rendre la taxe sur les poids lourds socialement acceptable et économiquement supportable en suivant deux orientations.

La première orientation consiste à accorder aux transporteurs et aux chargeurs des compensations directes et/ou indirectes. L'Etat doit s'interdire d'administrer un renchérissement du coût unitaire de circulation d'un véhicule si, parallèlement, il ne donne pas aux opérateurs les moyens de réduire le nombre de véhicules nécessaires pour acheminer la même quantité de marchandises et contenir ainsi une dérive de leurs coûts. La perspective de cette taxe kilométrique vient donc tout naturellement s'ajouter à la liste des nombreux arguments en faveur d'une augmentation des poids et des dimensions des

véhicules de transport de marchandises.

Le mutisme et l'immobilisme des pouvoirs publics sur cette question seraient d'autant plus inacceptables que la modulation de la taxe en fonction du niveau de congestion, prévue par le projet de loi, ne peut pas être une fin en soi et qu'il faut complémentarier user de tous les moyens pour concourir à limiter la saturation de nos infrastructures.

Prenons la Suisse : si elle est souvent citée comme un précurseur de la taxation des poids lourds et du développement du fret ferroviaire, il faut aussi se souvenir que la mise en place de la RPLP s'est accompagnée d'une augmentation de 28 à 40 tonnes du PTAC des véhicules de transport routier. CQFD.

L'amendement adopté par l'Assemblée nationale sur le projet de loi "Grenelle 1" prévoyant que "l'Etat étudiera des mesures à destination des transporteurs permettant d'accompagner la mise en œuvre de la taxe et de prendre en compte son impact sur les entreprises" n'est pas assez engageant et précis pour constituer le gage attendu.

La deuxième orientation consiste à inscrire la taxe autour d'un dispositif sélectif comportant des exemptions, des exonérations et une modulation multicritères. C'est à ces conditions qu'elle pourra remplir tout à la fois son rôle de signal-prix, éviter un alourdissement général des prix de transport routier et constituer une source de financement des infrastructures de transport.

Les textes adoptés en première lecture par l'Assemblée nationale ont amorcé cette orientation avec une trop grande prudence et timidité. On y relève avec satisfaction une baisse de la fourchette des taux kilométriques de la taxe qui passe de 0,05€ - 0,30€ à 0,025€ - 0,20€, l'ajout du critère de tonnage du véhicule pour la fixation du taux, une minoration de 25% des taux pour les départements éloignés des grandes unités urbaines européennes ou, comme le défendait depuis longtemps l'AUTF, pour les départements disposant d'une faible offre alternative à la route.

Le compte n'y est toutefois pas et l'effort doit être plus particulièrement poursuivi dans trois directions :

- reconnaître la spécificité des transports routiers de proximité ; un amendement directement inspiré de la notion de "zones constituées d'une région et de ses régions limitrophes" défendue par l'AUTF visant à ne pas appliquer la taxe aux "transports infrarégionaux" a été retiré par ses auteurs avant d'être discuté en séance à l'Assemblée nationale ;

- reconnaître la spécificité des transports routiers de pré et de post acheminement ferroviaire, fluvial ou maritime en évitant d'ajouter de nouvelles charges sur une chaîne intermodale déjà pénalisée par les coûts des ruptures de charge inhérents au passage d'un mode de transport à un autre ;

- en application de la directive eurovignette, exempter de la taxe les véhicules qui ne sont pas soumis à l'obligation d'installer et d'utiliser un chronotachygraphe.

## Édito

### Vers un nouvel ordre des relations transporteurs maritimes - clients

Pour reprendre une image de notre consœur Nicolette van der Jagt, secrétaire générale de l'ESC (European Shippers' Council) lors du récent Shippers' Forum d'Oslo, une fois la poussière retombée sur l'épais dossier du démantèlement des conférences maritimes, que restera-t-il de l'émotion créée dans le petit monde maritime par la date magique du 18 octobre 2008 qui a mis un point final à un système vieux de 135 ans ?

Probablement un peu de nostalgie de la part des "anciens du shipping" qui se souviendront encore longtemps du bon vieux temps de conférences, lorsqu'accoude avec quelques collègues au bar du Raffles, il était possible de siroter un scotch sans risquer une accusation de comportement collusif ou être chaperonné par un avocat chargé de veiller à la neutralité des propos tenus. Cependant, une fois la paranoïa disparue, les choses sérieuses vont pouvoir commencer et cela passera certainement par la construction de nouvelles relations entre les transporteurs maritimes et leurs clients.

Parions tout d'abord que les chargeurs vont rapidement s'habituer à la disparition de certains termes du jargon maritime qu'ils n'ont jamais vraiment appréciés : business plan ou GRI, mots désormais illégaux, le concept même de "tarif" devrait progressivement disparaître.

On peut aussi s'interroger sur la survivance à terme des surcharges de tout poil qui demeurent le principal héritage du système aujourd'hui hors la loi. Il n'est pas exagéré d'envisager d'abord leur raréfaction puis leur disparition progressive, lorsqu'il sera devenu commercialement très délicat pour un armement de décider, seul, de la création d'une nouvelle surcharge, ou bien encore d'activer la fameuse "Peak Season" qui n'est qu'une façon déguisée d'augmenter les revenus lorsque les bateaux sont pleins. Même les fameuses BAF et CAF ne devraient pas survivre sur le long terme à la généralisation de la pratique des taux "all in" (\*).

Il devrait en être de même des conditions de fret qui devraient dorénavant perdre leur appellation de "liner terms" pour devenir, non pas des "shippers' terms", mais des conditions tarifaires mutuellement négociées.

Les adhérents de l'AUTF sont déjà nombreux à avoir goûté à l'intégration des éléments de manutention dans leurs taux de fret et l'on peut parier que le barbarisme GIGO (\*\*) risque dorénavant de faire florès dans les appels d'offres des chargeurs.

Outre cette remise à plat des structures tarifaires, l'aspect positif de ce changement fondateur devrait être l'apprentissage d'un nouveau relationnel entre le client et son fournisseur de transport maritime où l'un devra faire l'effort d'exprimer clairement ses besoins et l'autre, s'efforcer de proposer des réponses adaptées. Une généralisation progressive de la contractualisation devrait donc se faire jour et les chargeurs vont devoir s'intéresser progressivement à l'environnement juridique de leurs transports. La façon dont certains armements ont géré la réalisation ou la terminaison de leurs contrats de transport, durant les mois où les ports français ont été perturbés, devrait persuader les chargeurs que la notion de contrat d'adhésion doit être contestée. S'il était quasi impossible, dans un système où les armateurs pouvaient faire bloc, d'envisager de challenger certaines clauses non impératives des connaissements, les nouvelles conditions d'organisation du marché le permettent dorénavant. A cet effet, l'AUTF a organisé un groupe de travail afin de faciliter l'émergence de clauses pouvant être substituées à celles figurant au verso des connaissements.

Chargeurs et armateurs ne sont donc qu'au début d'un processus de découverte des nouvelles possibilités offertes par un système de relations contractuelles dorénavant libérées. Gageons qu'ils sauront en profiter rapidement.

(\* ) tout compris, (\*\* ) "gate in /gate out"

## Sommaire

- **Édito** p. 1  
Philippe BONNEVIE  
Délégué Général
- **L'Opinion du Chargeur** p. 2  
Système ferroviaire français :  
évolution ou révolution ?
- **Le Point sur** p. 3  
L'AUTF exprime un "oui si" à la  
simplification et la dématérialisation  
des procédures du commerce  
international
- **Dernière page** p. 4  
Taxe kilométrique sur les poids  
lourds : le cercle vertueux reste  
à trouver

Directeur de la publication :  
Philippe Bonnevie  
Rédacteurs :  
Virginie Thouzery  
Christian Rose

ISSN 1292-2951