

Vues sur mer : Transport ou logistique ?

Editorial par P. Delebecque – Président de la CAMP

Pourquoi parler de logistique plutôt que de transport ? Simple complaisance à l'égard d'un phénomène de mode ou volonté délibérée de rendre compte d'une véritable transformation économique ? Une fois de plus, le langage n'est pas neutre. Les méthodes de production ont, ces dernières années, radicalement changé, ne serait-ce qu'à travers ce qu'il est convenu d'appeler l'« *outsourcing* » et le recours quasi-systématique à la sous-traitance. D'où une demande croissante de transport. En même temps, les industriels ont eux-mêmes externalisé leurs services de transport, tout simplement parce que cette branche est, de leur point de vue, une simple nécessité et n'est pas une véritable source de profit, compte tenu du moins des risques de tous ordres et notamment juridiques qui entourent les opérations en cause et spécialement les expéditions maritimes.

Les conséquences, nous les connaissons et les éprouvons presque quotidiennement : l'offre des transporteurs et des commissionnaires ne se limite plus au déplacement de marchandises d'un point à un autre et à leur entreposage ; elle comprend la gestion des flux de production, la mise en corrélation des produits fabriqués dans les différents coins du globe et parfois, ce qui n'est pas sans danger, l'implication dans la chaîne de production. Il en résulte une multiplication des modes de transport, des chaînes et des cascades de sous-traitances, un recours de plus en plus fréquent aux plates-formes de logistique, ... autant d'évolutions que les transporteurs ont eux-mêmes favorisées, car la diversification des services rendus est une formidable occasion de moderniser et de rentabiliser les entreprises. De leur côté, les grandes compagnies maritimes ont parfaitement compris l'exigence de « *door-to-door* » des chargeurs et concentrent leurs activités autour des ports de première catégorie, en abandonnant aux « *feeders* » la desserte des autres destinations et en faisant exécuter les segments terrestres, routiers, ferroviaires ou même fluviaux par des entreprises agissant « *under their umbrella* ».

Le transport ne se réduit plus au simple déplacement : il intègre bien d'autres opérations, ceci pour répondre aux besoins économiques modernes. Il s'est mué dans la logistique. Le droit doit accompagner le mouvement et non pas le freiner. D'où un recours plus systématique aux techniques contractuelles. Il y a beaucoup de grain à moudre dans les contrats dits précisément de logistique, souvent complexes où se mêlent le dépôt, le mandat, l'entreprise, la commission de transport et le transport proprement dit, dans ces contrats s'étalant dans le temps où l'on insiste sur la qualité et la diversité des services rendus, où l'adaptation et la flexibilité sont de mise, où les exonérations ou limitations de responsabilité ne sont plus bannies et dans le cadre desquels les contentieux – inévitables – appellent des réponses rapides et appropriées. La Chambre arbitrale maritime de Paris qui a toujours été à l'écoute des professionnels et des industriels a certainement un rôle important à jouer dans cette évolution : elle peut et doit y trouver toute sa place.

