

FAIRE ENTRER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS L'ÈRE DIGITALE

Depuis 1956, une Convention relative au contrat de transport international des Marchandises par Route (CMR) accompagne chaque transport de marchandises. Ce document papier est en cours de remplacement par une version électronique, l'e-CMR, qui n'a encore séduit que 19 pays. L'Europe devrait toutefois bientôt adopter un format électronique standard pour ce document, ce qui permettrait d'élargir son utilisation à d'autres pays.



Rudy Hemeleers

La transformation digitale touche tous les secteurs, mais certains sont plus lents à la détente que d'autres. C'est le cas du domaine du transport de marchandises, dans lequel un document papier qui a une vraie valeur juridique continue à être utilisé de manière privilégiée. «Le CMR, qui date de 1956, est une convention ratifiée par une cinquantaine de pays et qui établit l'obligation, lors d'un transport de marchandises, de remplir une lettre de voiture reprenant des détails sur la cargaison, signalant également les éventuels dégâts subis par celle-ci, l'endroit où elle doit être déposée, etc. L'expéditeur, mais aussi le chauffeur et le destinataire doivent signer ce document dont chacun garde une copie.

Je vous laisse imaginer la quantité de paperasse que le système engendre», explique Rudy Hemeleers, conseiller auprès du ministère des Transports luxembourgeois et de la Commission européenne, et très actif dans la mise en place d'un e-CMR à l'échelle européenne.

UN PROJET-PILOTE ENTRE LES PAYS DU BENELUX

Depuis 2008, un nouveau protocole a été ajouté à la convention de 1956. Il permet l'utilisation d'une version électronique du CMR. 19 pays y ont adhéré, dont le Luxembourg, à la fin de l'année 2017. La Belgique et l'Allemagne n'ont par contre pas encore suivi le mouvement. Quand des marchandises sont envoyées en Allemagne depuis le Luxembourg, et inversement, c'est le CMR conventionnel, en version papier, qui doit encore être utilisé.

L'Allemagne semble toutefois décidée à signer prochainement le protocole e-CMR. Quant à la Belgique, elle s'est lancée avec les Pays-Bas et le Luxembourg dans un projet-pilote appelé «e-CMR Benelux», qui a débuté en décembre 2017. Les trois pays souhaiteraient notamment que les e-CMR soient enregistrés dans un système élec-

tronique accessible aux autorités des pays concernés. «Que ce soit au niveau européen et au niveau du Benelux, les projets e-CMR mettent du temps à être largement adoptés. Aujourd'hui, dans la masse totale des lettres de voiture qui sont produites, moins de 5% sont des e-CMR, indique Rudy Hemeleers. Cette réticence s'explique par l'absence d'harmonisation du cadre réglementaire au niveau européen et par la nécessité de mettre au point une procédure et une interface informatique harmonisées entre les chargeurs, les transporteurs et les différents systèmes e-CMR. Un acteur comme Luxair ne souhaite pas devoir traiter un type d'e-CMR différent pour chaque société de transport.»

L'EFTI, SOLUTION MIRACLE ?

Cette harmonisation devrait bientôt voir le jour. La Commission européenne doit ainsi voter cette année une proposition qui contraint les pays européens à accepter que les documents liés au transport de marchandises soient fournis au format électronique. Selon Rudy Hemeleers, ce règlement, appelée eFTI (Electronic Freight Transport Information) entrera donc prochainement en vigueur.

Les multiples avantages d'une lettre de voiture électronique pourraient ainsi bénéficier à tous les transporteurs des pays européens. «L'e-CMR est plus sûr, plus simple et surtout plus économique, explique Rudy Hemeleers. Il coûte entre 4 et 5 euros de moins que la version papier. Sachant que 377 millions de CMR sont produits chaque année en Europe, cela représente une économie potentielle de 1,7 milliard!» L'utilisation des solutions digitales, comme le e-CMR, pourrait aussi permettre aux transporteurs de mieux planifier et suivre les trajets pour favoriser la multimodalité.

Enfin, un meilleur partage des informations entre les transporteurs et leurs clients éviterait aussi que les camions roulent vides ou avec un faible taux de chargement.

TEXTE: QUENTIN DEUXANT
IMAGE: JULIAN BENINI

1,7%

L'adoption d'un e-CMR à l'échelle européenne permettrait de faire économiser aux transporteurs une somme potentielle d'environ 1,7 milliard d'euros par an