

LE GUIDE



LE GUIDE DU TRANSPORT D'ŒUVRES D'ART ET D'EXPOSITIONS

Sommaire

LE GUIDE DU TRANSPORT D'ŒUVRES D'ART ET D'EXPOSITIONS



Avis au lecteur

Connaissez-vous les métiers du transport d'œuvres d'art et d'expositions ?

Modes de transport

Comment évaluer les contraintes du transport ?

Emballage

Caisse ou tamponnage ?

Magasinage

Où entreposer et conserver vos œuvres en toute sécurité ?

Manutentions et bardage

Pourquoi la manutention d'œuvres d'art est-elle un vrai métier ?

Dossiers « Beaux-Arts » et douane

Quelles sont les formalités à remplir ?

Service « Expositions »

Comment coordonner le transport des œuvres ?

Assistance à l'aéroport

Comment assister le convoyeur et superviser les départs ou arrivées ?

Service « Galeries et particuliers »

Comment limiter les coûts ?

Devis et commande

Comment faire une demande de devis ?

AVIS AU LECTEUR

Connaissez-vous bien les métiers du transport d'œuvres d'art et d'expositions ?

Êtes-vous conservateur de musée, galeriste, commissaire d'expositions ?

Êtes-vous régisseur, responsable du transport dans un musée ou
une institution culturelle ?

Êtes-vous convoyeur au nom d'un musée, collectionneur ou
ayant-droit d'un artiste, restaurateur ?

Êtes-vous l'un de nos correspondants étrangers ?

Vous êtes tous, à des titres divers, impliqués dans le transport d'œuvres
d'art. Client ou partenaire, « emprunteur » ou « prêteur », décideur ou
exécutant, vous êtes confrontés à des problèmes techniques et
des situations d'urgence que nous avons l'habitude de traiter.
Nos conseils peuvent vous être utiles.

Que ce Guide LP ART soit un outil d'information pratique pour tous.

Pourquoi un guide pratique LP ART

LE TRANSPORT D'ŒUVRES D'ART EST UNE ACTIVITÉ COMPLEXE

Chaque œuvre ou objet d'art est unique et irremplaçable. La plupart des déplacements créent des situations particulières, voire inédites, en terme de volume à transporter, de formalités à remplir, de sécurité, de coûts et de délais. Ce sont des opérations sur mesure qui exigent l'engagement et la coordination de plusieurs métiers :

L'EMBALLAGE : de la simple protection sous couverture à la mise en caisse isotherme ;

LE TRANSPORT : l'acheminement partout à travers le monde (par camion, avion, bateau ou train) et son suivi ;

LES MANUTENTIONS ET LE BARDAGE : toutes les formes de manutention manuelle ou mécanique pour déplacer et installer une oeuvre ;

LE MAGASINAGE : stockage à la demande des œuvres ou des caisses dans un entrepôt sous haute sécurité ;

LES FORMALITÉS « BEAUX-ARTS » ET DOUANIÈRES : toutes les démarches permettant aux œuvres de circuler ;

SÉCURISATION DU FRET AÉRIEN : procédures de sûreté que LP ART met en œuvre en tant que titulaire d'un agrément « agent habilité » (ex- « expéditeur connu ») ;

L'ASSISTANCE À L'AÉROPORT : toutes les garanties qu'offre notre bureau permanent à Roissy en matière de fret aérien et d'accompagnement des convoyeurs.

LE TRANSPORT D'EXPOSITIONS EXIGE UNE PARFAITE COORDINATION

Les œuvres sont souvent déplacées dans le cadre d'expositions, quelquefois itinérantes, à travers le monde. Le déplacement de ces expositions est une addition d'opérations personnalisées : la coordination du transport suppose alors des qualités d'organisation et d'exécution en équipe que seul un vrai spécialiste est capable d'apporter. Ce travail de coordination constitue une prestation de service unique et spécialisée.



« La Cueillette des fruits »,
Exposition « Gauguin Tahiti », Grand palais, 2004.



Sculpture de Dubuffet
« Champs de la sculpture », Paris, 1996.

Pourquoi un guide LP ART

L'ESPRIT DE SERVICE EST NOTRE PRIORITÉ

Nous avons toujours affaire à une œuvre et à un propriétaire que nous devons accompagner physiquement et psychologiquement dans son voyage réel ou virtuel avec l'œuvre. Depuis la commande jusqu'à la réalisation du transport, en passant par le montage des dossiers, nous devons suivre pas à pas nos clients et partenaires.

La qualité de notre service se juge à l'attention portée au moindre détail, à commencer par notre disponibilité.

Chez LP ART, nous croyons à l'esprit de service dans le cadre d'une société de taille moyenne, moderne et structurée.

NOUS SOMMES SOUMIS À UNE OBLIGATION DE RÉSULTAT

Nous avons deux impératifs : « la conservation préventive » des œuvres et le respect de délais prévus (c'est-à-dire la date-limite de couverture d'assurances fixée par le donneur d'ordre).

Mais nous avons aussi un devoir de conseil : dans le transport d'œuvres d'art comme ailleurs, c'est d'offrir à tous nos clients la meilleure qualité au meilleur prix, aussi bien à un conservateur de musée ou une grande institution culturelle, qu'à un galeriste ou collectionneur privé.



NOUS DEVONS TOUS MAÎTRISER LES COÛTS

Les coûts imprévus sont souvent dûs à des exigences supplémentaires du « prêteur » (par exemple une double-caisse au lieu d'une caisse simple) ou de « l'emprunteur » (par exemple un changement de date pour le transport d'une œuvre), sans parler de cas de force majeure (tempête, route enneigée...). Quelle qu'en soit la cause, le client est toujours informé au fur et à mesure.

Mais nos clients sont de plus en plus exigeants, la concurrence est constante.

Il importe de savoir anticiper les coûts : il faut pour cela une connaissance parfaite des œuvres des musées ou galeries, du transport, de la manutention, et de tous les intervenants.

Pourquoi un guide LP ART

L'ÉVOLUTION DU MÉTIER INTÉRESSE TOUS LES INTERVENANTS

Le métier connaît au moins quatre évolutions récentes. La première, c'est l'implication des musées en terme de « conservation préventive » ; la deuxième, c'est l'évolution technique : les caisses, les camions, les manipulations deviennent de plus en plus sophistiqués ; la troisième, c'est l'urgence dans laquelle nous devons travailler : il nous est demandé d'agir toujours plus vite ; la quatrième, c'est l'accroissement de la réglementation publique, notamment en matière de sécurité.

Or nos interlocuteurs habituels (régisseurs, spécialistes du transport dans les galeries, musées ou grandes institutions) sont soumis aux mêmes contraintes techniques et aux mêmes rythmes que nous.



« St François d'Assise », Giotto.
Louvre, département des peintures.

ENSEMBLE NOUS POUVONS ÊTRE PLUS PERFORMANTS

Dans la période actuelle, nos clients ont tendance à sur-estimer les économies qu'ils pourront faire ; nous sommes là pour leur rappeler ce que seront les exigences des « prêteurs » avec qui nous avons l'habitude de travailler. Mais nous devons aller plus loin : il nous faut mieux expliquer les contraintes du métier et le rôle de chacun des intervenants. Notre esprit de service nous pousse à innover dans le sens de l'information. Ce guide du transport d'oeuvres d'art et d'expositions en est l'illustration.

VOUS AVEZ TOUS BESOIN D'INFORMATIONS PRATIQUES

Vos connaissances, besoins, et centres d'intérêt varient naturellement selon votre situation et selon les opérations de transport que vous pratiquez. Ce guide se veut pratique et utile : vous trouverez rapidement une réponse concrète à vos questions sur le transport d'œuvres d'art et d'expositions, ainsi que sur les méthodes de notre société LP ART ; vous trouverez également la définition des termes techniques usuels qui, dans notre spécialité, résultent d'influences artisanales, muséologiques, administratives ou de la logistique.



Pourquoi un guide LP ART



LA SOCIÉTÉ LP ART

Mise en place en 1992, notre entreprise occupe aujourd'hui une position prépondérante sur le marché du transport d'œuvres d'art. La qualité de nos services est reconnue, les plus grands musées du monde s'adressent directement à nous.

A la fois transporteur, emballeur, commissionnaire en douanes, agent de fret aérien et « agent habilité » pour la sécurisation du fret, nous offrons les meilleures garanties de discrétion, de sécurité et d'efficacité pour toute demande de transport émanant des musées, galeries ou particuliers.

Nos prestations sont modulables : service « expositions » ou service « galeries et particuliers » selon la nature des demandes. Dans tous les cas, nos équipes sont animées par deux valeurs d'entreprise : l'esprit de service et la recherche de l'efficacité au meilleur prix.

LES ÉQUIPES LP ART À PARIS EN 2013

Service Expositions	1 responsable 5 responsables commerciaux 12 coordinateurs
Service Galeries	1 responsable 9 coordinateurs
Logistique et opérations	1 directeur 1 responsable des ressources 1 responsable du planning 4 dispatchers 1 responsable du dépôt 3 magasiniers 14 chefs d'équipe 80 chauffeurs-installateurs
Atelier d'emballage	2 responsables 12 emballeurs
Supervision Aéroport	3 superviseurs
Service Douane	2 déclarants 1 responsable

Pourquoi un guide LP ART

LES AGENCES LOCALES LP ART

Lyon	1 responsable d'agence 3 coordinateurs
Nice	1 responsable Musées - 1 responsable Galeries 4 coordinateurs
Toulouse	1 responsable d'agence 3 coordinateurs
Nantes	1 responsable d'agence 1 coordinateur

Chaque agence locale LP ART possède un entrepôt général de 400 m² sous alarme, une chambre forte climatisée d'au moins 150 m², un camion « œuvre d'art » et deux chauffeurs-installateurs.

Nous avons également une représentation au Caire, en **Egypte** :
1 responsable 1 coordinateur, 1 déclarant en douane, 2 emballeurs.

LE TRANSPORT

Comment évaluer les contraintes du transport ?

Vous expédiez un tableau à Berlin : faut-il choisir l'avion ou le camion ?

Vous prêtez une sculpture de Dubuffet à Sao Paulo : choisirez-vous l'avion ou le bateau ?

Entre Paris et Sydney, faut-il changer d'avion à Francfort ou à Singapour ?

Que ce soit par camion, par avion, par bateau, voire par le train pour une petite œuvre en bagage accompagné, chaque mode de transport a ses avantages et parfois ses inconvénients.

Le meilleur choix aura pris en compte :

- la nature de l'œuvre et son encombrement une fois emballée ;
- les moyens de transport existant entre les points d'origine et de destination ;
- les itinéraires possibles ;
- le temps dont nous disposons pour réaliser l'opération ;
- la présence ou non d'un convoyeur.

L'évaluation préalable de ces contraintes est capitale pour éviter les surprises. Cas par cas, notre rôle est de vous conseiller pour décider ensemble.

Le transport routier

LE MÉTIER DE TRANSPORTEUR

Le transport est un métier. La profession est sévèrement réglementée en France. Il faut vous assurer que l'entreprise choisie est inscrite au « registre des transporteurs » et que son dirigeant est titulaire de la « capacité de transport ». Son adhésion à un syndicat professionnel du type FFOCT (Fédération Française des Organisateurs et Commissionnaires en Transport) est un signe supplémentaire d'engagement auprès de ses partenaires.



Sachez que nos chauffeurs détenteurs du permis « poids lourds » doivent avoir passé la F.I.M.O. (Formation Initiale Minimale Obligatoire) : stage de perfectionnement axé sur les règles de sécurité qui s'étale sur 156 heures en 4 semaines.

De plus, tous les cinq ans ils sont astreints à la F.C.O.S. (Formation Continue Obligatoire de Sécurité) : stage de remise à niveau d'une durée de 24 heures sur 3 jours.

QU'EST-CE QU'UN CAMION « ŒUVRES D'ART » ?

Les critères ne seront évidemment pas les mêmes s'il s'agit de transporter une sculpture de Calder ou une huile sur bois. Cependant les spécialistes s'accordent à dire qu'un véhicule « œuvres d'art » doit présenter les caractéristiques suivantes :

- alarme dans le fourgon et coupe-circuit ;
- capitonnage et suspensions pneumatiques ;
- climatisation maintenant le fourgon entre 18 et 20°C ;
- un siège disponible pour un éventuel convoyeur ;
- un téléphone GSM et un système de repérage par satellite ;
- selon la mission, un hayon élévateur et les divers équipements nécessaires.

La norme en usage dans le métier impose également la présence de deux chauffeurs. Le choix du type de véhicule dépendra du poids et des dimensions de l'œuvre et de son emballage.

Le transport routier

CHARGES UTILES ET DIMENSIONS INTÉRIEURES DE QUELQUES CAMIONS TYPES

Type	CU	Longueur Intérieure	Largeur Intérieure	Hauteur Intérieure	Surface de plancher*	Places
« 20 m ³ »	400 KG	3,90 m	2,00 m	2,15 m	7,80 m ²	3
« 25 m ³ »	1 700 KG	5,00 m	2,26 m	2,52 m	11,30 m ²	6
« 35 m ³ »	3 900 KG	6,20 m	2,26 m	2,60 m	14,01 m ²	6
« 50 m ³ »	6 300 KG	7,00 m	2,26 m	2,84 m	15,82 m ²	6
« 80 m ³ » [Semi-remorque]	10 180 KG	13,00 m	2,26 m	3,03 m	29,38 m ²	2 ou 3

* SURFACE DE PLANCHER : dans notre métier, nous ne « gerbons » (empilons) que très rarement les caisses. C'est pourquoi la surface utilisable à l'intérieur d'un véhicule nous intéresse souvent plus que son volume.

La flotte de véhicules LP ART en 2013

- > 30 camions « œuvres d'art » (climatisation, suspensions pneumatiques, alarme) de 50 m³, 35 m³, 25 m³ ou 20 m³,
- > 6 camionnettes de chantier
- > 3 mini-vans
- > Semi-remorques climatisées en location

COMMENT OPTIMISER L'ITINÉRAIRE ?

Une œuvre doit faire le moins de kilomètres possible.

Ce principe posé, il nous faut être ingénieux et prévoyants dans le respect des réglementations. Nous tenons compte des éléments suivants :

- bien entendu, les heures d'enlèvement ou de livraison précisées par les prêteurs ou emprunteurs, ainsi que celles imposées par le départ ou l'arrivée d'un avion,
- le temps passé sur place (emballage, déballage, manutention), mais aussi le temps de chargement et déchargement,
- la distance qui nous sépare du lieu protégé où passer la nuit (gendarmerie, entrepôt sous alarme),
- la vitesse moyenne prévisible (rarement plus de 70 km/h sur la route),
- les temps de conduite autorisés par la réglementation routière,
- les règles de circulation et de stationnement dans les grandes agglomérations : il faut notamment connaître les plages horaires pendant lesquelles les enlèvements et livraisons sont autorisés,
- les informations fournies par « DOP », le système informatique de dispatching et de réservation propre à LP ART,
- les « routes régulières » mises en place par LP ART.



TEMPS DE CONDUITE AUTORISÉS PAR CHAUFFEUR

Groupes de temps	Normes minimales et maximales
Conduite continue	4 heures 30.
Pauses	45 minutes toutes les 4 heures 30
Période de conduite journalière	9 heures portées à 10 heures deux fois par semaine.
Durée de conduite hebdomadaire	- Pour des conducteurs de véhicules supérieures à 3T5 : 52 heures maximum sur une semaine isolée et 48 heures en moyenne sur 3 mois - Pour des conducteurs de véhicules inférieurs à 3T5 : 56 heures maximum.



Le transport routier



Circulation, enlèvement et livraison à Paris

A Paris, la réglementation est complexe. La circulation, l'arrêt et le stationnement sont autorisés pour tous les véhicules entre 21h30 et 7h30. En dehors de cette période de nuit, les plages horaires autorisées dans la journée dépendent de la surface au sol du véhicule à partir de trois seuils : 12 m², 16 m², et 20 m². Les véhicules ayant une surface au sol de moins de 20 m² peuvent, sur autorisation, procéder à des enlèvements entre 16h00 et 21h30.

Mais certaines catégories d'activités bénéficient d'une dérogation systématique sans restriction de surface. Dans la pratique, le transport d'œuvres d'art est assimilé au transport de fonds. A ce titre, nous pouvons circuler, enlever et livrer à toute heure dans Paris.

COMMENT ORGANISER UN TRANSPORT EXCEPTIONNEL ?

Selon les caractéristiques du convoi, nous mettons en place les moyens techniques (camion-plateau et grue) et nous chargeons des demandes d'autorisation. Les convois exceptionnels sont classifiés en trois catégories en fonction du poids, de la largeur et de la longueur. Les contraintes d'itinéraire et les moyens d'accompagnement varient selon la catégorie.



En-deçà de 25 mètres de long et de 3 mètres de large, aucun accompagnement n'est exigé ; au-delà, il faut prévoir selon les cas une voiture pilote, une voiture d'accompagnement ou une escorte motocycliste. (Circulaire 75-173 du 19 novembre 1975).

Le transport aérien

LE SAVOIR-FAIRE LP ART EN MATIÈRE DE TRANSPORT AÉRIEN

Les compagnies régulières sont nombreuses. Les destinations, types d'avions, tarifs, prestations et modes d'organisation en zone de fret sont extrêmement variables. Comment négocier ? Comment s'assurer du chargement sur le vol prévu ? Pour tous ces aspects, notamment pour la sûreté du fret, LP ART fait preuve d'un savoir-faire reconnu : non seulement nos hommes sont présents à tout moment à l'aéroport, mais nous disposons aussi d'une infrastructure et d'agréments spéciaux :

- bureau permanent à Roissy et véhicules de liaison,
- agrément d'agent de fret IATA qui permet d'émettre les LTA (Lettres de Transport Aérien) et de contrôler en direct les expéditions,
- agrément de commissionnaire en douanes qui nous permet de réaliser toute opération douanière à l'aéroport, notamment l'émission de « Transit cautionné », pour n'importe quelle destination,
- des « laissez-passer » qui nous permettent d'accéder à toutes les zones de l'aéroport,
- agrément « agent habilité » pour la sécurisation du fret, délivré par la D.G.A.C. (Direction Générale de l'Aviation Civile) : pratiquement, cet agrément nous permet de livrer le fret à l'aéroport 4 ou 5 heures avant le départ du vol.



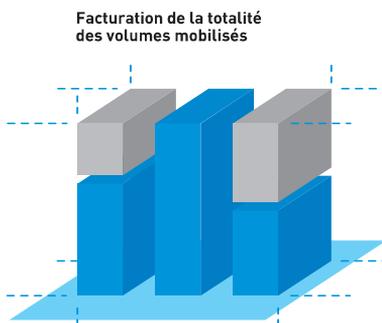
QUELQUES RECOMMANDATIONS POUR TRAITER AVEC LES COMPAGNIES AÉRIENNES

- **Difficultés de réservation** : la règle est de ne jamais lancer une réservation de fret avant de connaître exactement les dimensions des caisses. Il est néanmoins souhaitable de faire une « pré-réservation » pour expédier de gros volumes (plus de 10 m³). Sur Air France, par exemple, la réservation n'est ouverte que treize jours ouvrés avant le départ du vol.
- **Type d'avion et de palettes** : les avions n'ont pas tous la même capacité. Généralement, nous chargeons les œuvres d'art sur des vols dits « palettisés » (c'est-à-dire que les caisses sont calées sur une palette), après nous être assurés que les dimensions de nos caisses, la hauteur en particulier, sont acceptables sur l'avion opérant sur le vol choisi. Il arrive parfois que les caisses soient calées à l'intérieur de conteneurs.

Le transport aérien



- **Itinéraire de vol** : attention aux escales au cours desquelles votre fret peut être inopinément déchargé. Un vol direct peut avoir plusieurs escales ; il vaut mieux privilégier les vols non-stop.
- **Horaires de départ et d'arrivée** : les vols cargo n'ont plus d'horaires précis. Si un vol est retardé, il convient de prendre toutes les dispositions nécessaires pour assurer la sécurité de l'œuvre « sous douane ».
- **Délais de livraison au départ** : sachez que, selon les compagnies et selon les aéroports, on peut vous demander de livrer le fret jusqu'à 24 h à l'avance, à moins d'être « Agent habilité ».
- **Délais de livraison à l'arrivée** : l'équipe LP ART à l'aéroport de Roissy vous permet en général de récupérer vos caisses en deux heures. Mais c'est le résultat d'un traitement exceptionnel. D'ordinaire, les compagnies aériennes ne s'engagent pas à mettre votre fret à disposition en moins de 24 heures.
- **Le bagage à main** : n'oubliez jamais que le commandant de l'avion est seul maître à bord et qu'au nom de la sécurité, il est en droit de refuser votre bagage à main en raison de sa taille ou de son contenu (même si vous avez réservé et payé un siège supplémentaire). La règle veut qu'un bagage à main ne dépasse pas 1,15 m lorsque l'on additionne ses trois dimensions ; mais les surprises ne sont pas rares au moment du départ ; il faut informer la compagnie dès la réservation ! Sachez aussi que le contrôle des bagages à mains est maintenant obligatoire : soit par rayons X, soit visuel. Ils sont beaucoup plus souvent ouverts que par le passé.
- **Le convoyeur** : la présence du convoyeur est tolérée sur certains avions-cargos, mais le nombre de places est limité (en général pas plus de trois). Sachez par exemple que l'accompagnateur d'un animal vivant aura la priorité sur vous.



- **Le prix** : dans le passé les compagnies aériennes facturaient leur prestation au kilogramme (au poids/volume ou au poids réel). Aujourd'hui, spécialement pour les grosses expéditions, la facturation est établie à la « position » occupée, autrement dit à la palette et selon le type de palette. Notez que si vous n'êtes pas pressé et si le cheminement exact de votre expédition vous importe peu, vous pouvez utiliser les services de « groupeurs » aériens qui vous accorderont des tarifs plus avantageux.

CARACTÉRISTIQUES DU CHARGEMENT DE FRET AÉRIEN SELON LE TYPE D'AVION

Modèle d'avion	Hauteur maximale*	Type de chargement
Fokker 28	Soute : 55 cm	En vrac
Airbus 380	Soute : 163 cm	Palettes 10 pieds, ou conteneurs
Airbus 300 ou 310 Passager	Soute : 163 cm	Palettes 10 pieds, ou conteneurs
Airbus 320 ou 321 Passager	Soute : 114 cm	Palettes à extension PKC ou conteneur AKH
Airbus 340 Passager	Soute : 163 cm	Palettes 10 pieds, ou conteneurs
Boeing 737 Passager	Soute : 86 cm	En vrac
Boeing 737 Cargo	Pont principal : 208 cm Soute : 86 cm	Palettes 10 pieds, ou conteneurs En vrac
Boeing 747 Passager	Soute : 163 cm	Palettes 10 pieds, ou conteneurs
Boeing 747 Cargo	Pont principal : - nez : 244 cm - porte latérale : 300 cm Soute : 163 cm	Palettes 10 pieds, 20 pieds, et palettes B747 Cargo Palettes 10 pieds, ou conteneurs
Boeing 747 Combiné	Pont principal : 300 cm Soute : 163 cm	Palettes 10 pieds et 20 pieds Palettes 10 pieds, ou conteneurs
Boeing 767 Passager	Soute : 163 cm	Palettes 10 pieds ou conteneurs
Boeing 777 Passager	Soute : 163 cm	Palettes 10 pieds ou conteneurs

* Ces hauteurs indicatives peuvent varier légèrement selon les compagnies.

Attention : si les compagnies s'engagent à avoir des soutes « pressurisées » et un climat correct, il arrive que la température descende en dessous de 10° C.

Le transport aérien



CE QU'IL FAUT SAVOIR SUR LA PALETTISATION

La palettisation désigne le chargement sur une palette (ouverte) ou dans un conteneur (fermé).

La palettisation, que nous supervisons systématiquement dans la zone de fret de l'aéroport, consiste à placer la ou les caisses sur la planche métallique (préalablement isolée par un film plastique) et à les fixer de manière stable (sous

un autre film plastique) au moyen d'un filet arrimé à la palette par des crochets. Il existe de très nombreux types de palettes et conteneurs selon la taille ou l'usage spécial pour lequel ils sont prévus. Chaque type est désigné par un nom de code international.

Selon la vocation (passager, cargo ou combiné) et selon le modèle de l'avion, le fret est chargeable sur des types de palettes et conteneurs compatibles avec les dimensions et la forme du fuselage de l'avion. En fonction du fret à charger, la compagnie aérienne choisit les types de palettes et conteneurs et leur attribue des « positions » dans la soute (et dans le pont principal pour les cargos).

Pour simplifier, sachez que les palettes les plus courantes sont dites « 10 pieds » : elles ont une longueur de 10 pieds, soit 318 cm ; les largeurs des palettes sont de 153, 224 ou 244 cm.

Les conteneurs ont également 10 pieds de longueur, ou la moitié ; les largeurs sont également de 153, 224 ou 244 cm. 95 % des expéditions vers l'Europe se font par conteneur.

Les hauteurs maximales de chargement correspondent à la hauteur des soutes dans lesquelles les palettes et conteneurs sont chargeables.

Attention aux hauteurs maximales de chargement selon le type de palette et d'avion !

DIMENSIONS DES PALETTES ET CONTENEURS CLASSIQUES

Type	Exemple de code	Dimensions* L x l
« Palette standard »	P1P	318 x 224 cm
« 10 pieds »	P6P	318 x 244 cm
« 20 pieds »	P7E	606 x 244 cm
« Palette à extension »	PLW/PLA	318 x 153 cm
	PAW	318 x 224 cm
	PMW	318 x 244 cm
Palette A320/A321	PKC	156 x 153 cm
Palette 747 Cargo	PAG	317 x 223 (hauteur 243 ou 299 cm)
	PMC	317 x 243 (hauteur 243 ou 299 cm)
	PZA	497 x 243 (hauteur 243 ou 299 cm)
	PGF	605 x 243 (hauteur 243 ou 299 cm)
Conteneur standard	LD3/AVE	156 x 153 cm (hauteur 163 cm)
	LD7/AAK	318 x 224 cm (hauteur 163 cm)
	AMF	318 x 244 cm (hauteur 163 cm)
Conteneur A320/A310	AKH	156 x 153 cm (hauteur 109 cm)

* Ces dimensions indicatives peuvent varier de quelques centimètres selon les compagnies.

COMMENT LE FRET AÉRIEN EST-IL SÉCURISÉ ?

En tant qu'« Agent habilité » titulaire d'un agrément délivré par la D.G.A.C., LP ART sécurise chaque expédition en application des dispositions qui figurent dans son programme de sûreté. L'expédition est accompagnée de son état descriptif et de son certificat de sûreté. Lorsque cette expédition sécurisée est reçue, elle fait alors l'objet des vérifications suivantes : conformité de l'expédition avec son état descriptif, intégrité de l'emballage, authenticité du certificat de sûreté (c'est-à-dire émis par une entreprise ou un organisme disposant d'un agrément). Les personnes responsables de ces procédures de contrôle sont spécialement formées, notamment les agents chargés des vérifications spéciales qui sont astreints régulièrement à des remises à niveau.

Le transport maritime



POUR LES OBJETS LOURDS ET PEU FRAGILES

Le bateau est sans aucun doute le mode de transport le plus économique pour les objets lourds et peu fragiles.

On limite cependant son usage pour les raisons suivantes :

- durée des traversées (par exemple, 20 jours au moins entre le Havre et Tokyo),
- route et délai d'arrivée difficiles à confirmer à 48 heures près,
- manipulations mécaniques brutales des conteneurs,
- chargement et déchargement non contrôlables,
- insécurité relative dans les ports,
- les open-top sont forcément sur le pont et exposés de ce fait aux intempéries.

DIMENSIONS DES CONTENEURS MARITIMES

Type	20' DRY	20' OT	20' FLAT	40' DRY	40' OT	40' FLAT
Longueur	5,919 m	5,919 m	5,935 m	12,056 m	12,043 m	12,066 m
Largeur	2,340 m	2,340 m	2,398 m	2,345 m	2,338 m	2,420 m
Hauteur	2,376 m	2,286 m*	2,327 m*	2,378 m	2,272 m*	2,103 m*
Ch. utile	22 100 t	21 800 t	21 400 t	27 300 t	26 000 t	38 900 t

* Dépassement possible avec accord de la compagnie.

Dry = conteneur fermé.

OT (Open Top) = conteneur bâché qui peut être chargé par le haut.

Flat = simple plateau (pour les œuvres impossibles à charger dans un conteneur).

Le transport ferroviaire

DANS QUELS CAS CHOISIR LE TRAIN ?

Le TGV, ou un ses équivalents tel que le Shinkansen japonais, est un moyen de transport pratique et rapide de centre-ville à centre-ville pour un petit bagage à main (à condition cependant que le prêteur et la compagnie d'assurances l'acceptent - en raison du va-et-vient existant dans un train).



Le convoiement



QUELLE EST LA MISSION DU CONVOYEUR ?

Le convoiement est une exigence fréquente des prêteurs soucieux d'assurer le transport de leur prêt en toute sécurité.

Le convoyeur, représentant le prêteur, voyage avec les œuvres. Il a toute autorité pour agir de façon à les protéger pendant la durée du transport jusqu'à ce qu'elles soient officiellement livrées à l'emprunteur.

Il doit pour cela connaître l'état des œuvres et les précautions particulières à prendre, les méthodes d'emballage, les manipulations et les procédures de transport.

La demande de convoiement se fait par écrit en même temps que l'accord de prêt et doit mentionner les exigences particulières du prêteur.

Le transporteur avance à l'emprunteur tous les frais de convoiement prévus dans le devis.

(Pour plus de détails sur le convoiement, reportez-vous au chapitre « Assistance au convoyeur ».)

Table de conversion

Length		Longueur	
1 inch	= 2,54 cm	1 cm	= 0.3937 inch
1 foot (= 12 inches)	= 30,48 cm	1 m	= 39.37 inches (= 3.2808 feet)
1 yard (= 3 feet or 36 inches)	= 91,44 cm	1 m	= 1.0936 yards
1 mile	= 1609,3 m	1 km	= 0.62137 mile
Area		Surface	
1 square inch	= 6,4516 cm ²	1 cm²	= 0.155 sqi
1 square foot	= 0,093 m ²	1 m²	= 10.7636 sqft
1 square yard	= 0,83613 m ²	1 m²	= 1.196 sqyd.
1 acre	= 0,405 hectare	1 hectare	= 2.471 acres
1 square mile	= 2,59 km ²	1 km²	= 0.38608 sqmi
Capacity		Capacité	
1 fluid ounce (US)	= 0,02957 litre	1 litre	= 33.8 fluid ounce (US)
1 pint (GB)	= 0,5683 litre	1 litre	= 1.76 pints (GB)
1 gallon (US)	= 3,7854 litres	1 litre	= 0.264 gallon (US)
Volume		Volume	
1 cubic inch	= 16,3871 cm ³	1 cm³	= 0.061 cbi
1 cubic foot	= 0,028317 m ³	1 m³	= 35.3134 cbf
Weight		Poids	
1 pound	= 0,454 kilogramme	1 kilogramme	= 2,203 pound

Caisse ou tamponnage ?

Galeristes ou collectionneurs, vous voulez faire fabriquer une caisse qui ne servira qu'une fois : quel budget êtes-vous prêt à y consacrer ? Organisateur d'expositions, les normes d'emballage préconisées par les musées prêteurs seront-elles compatibles avec votre budget d'exposition ?

Comment, pour une œuvre et un transport donnés, trouver l'emballage le mieux adapté et au meilleur prix ?

Et comment limiter éventuellement les coûts liés à la fabrication de caisses ?

Dans la pratique, le type d'emballage résulte :

- du budget et des consignes du payeur ;
- des exigences du prêteur considérées comme acceptables ;
- de la proposition technique faite par l'emballeur lors de « l'aller-voir ».

En matière d'emballage, il n'est pas toujours facile de faire le bon choix. L'éventail de solutions techniques est très large.

A défaut de recette absolue, nous proposons une grille d'analyse.

Elle vous aidera à mieux décider.

Techniques et matériaux d'emballage

LA THÉORIE DES « TROIS COUCHES »

Un emballage complet, qu'il s'agisse de caisse ou de tamponnage, comprend trois épaisseurs :

La première couche, au contact de l'œuvre, protège sa surface de la poussière, des éraflures ou des traces de doigt.

La deuxième couche, comme un coussin intermédiaire, réduit les vibrations, amortit les heurts, atténue les variations de température et d'hygrométrie.

La troisième couche, sorte de coquille rigide, est faite pour résister aux chocs et pour faciliter les manipulations. Selon les œuvres et selon le type de transport, nous verrons plus loin si ces trois couches sont toujours nécessaires.

LES MATÉRIAUX UTILISÉS

En première couche (celle qui protège la surface), les fournitures qui viennent au contact de l'œuvre doivent être chimiquement neutres ; dites-vous par exemple qu'un papier de soie de qualité moyenne sera acide et, qui plus est, une fois froissé ne sera plus aussi « soyeux ». La transparence du matériau est également appréciée pour voir l'œuvre sous cette première couche. Selon les cas et les budgets, nous utilisons le papier de soie, le papier cristal, le mélinox ou des composés à base de fibres polyester comme le tyvek.

En deuxième couche (celle qui tient lieu de coussin), le produit-roi est la mousse de polyuréthane ou polyéthylène sous toutes ses formes, épaisseurs et densités. La mousse est surtout utilisée pour garnir les caisses. Les autres matériaux utilisés pour le tamponnage sont principalement : le bullpack, le bullkraft et le bulkamousse, mais aussi l'élastok ou le papier-filet (pour les meubles par exemple).



Bulkamousse et bullkraft.



Mousse de polyuréthane étafom, aglocel, joint d'étanchéité.



Bullpack et mousse polyéthylène.

Techniques et matériaux d'emballage

En troisième couche (celle qui donne la rigidité et la résistance à la pénétration), le matériau de référence pour la fabrication des caisses et cadres de voyage est le bois, principalement le contre-plaqué ; l'aluminium et les composés plastiques sont également très présents aujourd'hui. En matière de tamponnage, le carton reste un produit sans égal pour terminer la troisième couche : il est pratique, économique et facile à travailler.

QU'EST-CE QU'UN TAMPONNAGE SOIGNÉ ?

Le tamponnage désigne toutes les formes de protection et d'emballage à l'exception d'une caisse. Ce type d'emballage concerne la plupart des objets manipulables manuellement. Il est souvent suffisant pour des trajets par camion en France et en Europe. Encore faut-il qu'il soit « soigné », c'est-à-dire qu'une juste répartition soit assurée entre les trois couches.

Un tableau, par exemple, sera tamponné dans l'ordre suivant :

1. Mélinex sur la couche picturale.
2. Tour de bullpack et bande de bulkamousse sur le cadre.
3. Carton devant et derrière, et ceinturage.

L'atelier LP ART

La fabrication de caisses sur mesure exige un atelier de menuiserie complet et efficace :

- machines spécialisées : scie à panneau, scie à ruban, dégauchisseuse, raboteuse, toupie,
- système d'aspiration performant,
- matériel de protection,
- vérification annuelle de conformité aux normes.

Les caisses LP ART

QUELLES CAISSES FABRIQUONS-NOUS ?

La caisse regroupe les trois couches en une seule unité et permet un emballage simple et rapide. Selon le type d'œuvre et selon sa fragilité, LP ART propose différents types de caisses répondant aux utilisations les plus fréquentes :

- caisses à tableaux (avec ou sans cuvette),
- caisses pour sculptures (emballage au banc ou emballage-écrin),
- caisses à glissières pour photos et dessins encadrés,
- caisses pour objets et petites sculptures (à caisson ou à compartiments),
- caisses-mallettes pour bagages accompagnés.

La qualité de ces caisses varie selon la demande de nos clients ; ils peuvent notamment nous demander des caisses isothermes.



Les caisses LP ART

Caisse « musée standard »

Fermeture avec vis sur platine fraisée et équerre taraudée

Barres en sapin 25 mm

Couvercle en contre-plaqué 15 mm

Carton

Mousse

Mousse

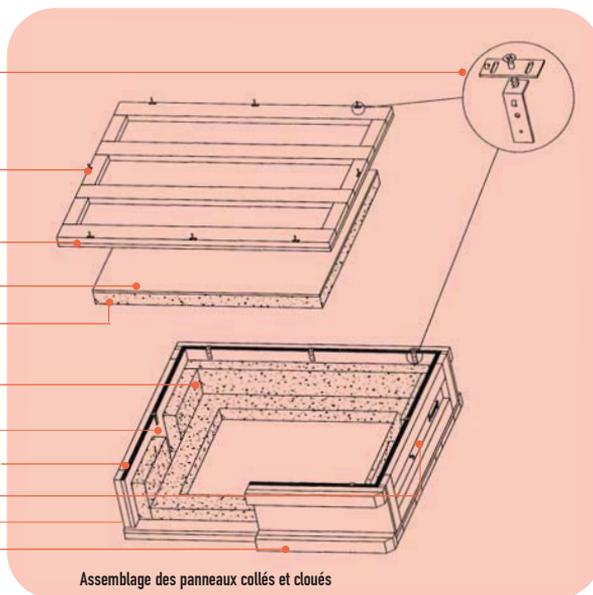
Papier pare-vapeur

Joint d'étanchéité entre caisse et couvercle

Poignées en métal

Corps

Patins en sapin 25mm



Caisse « super-isotherme »

Vis sur platine fraisée et équerre taraudée

Deux couches de peinture acrylique à l'extérieur

Barres en sapin 25 mm

Couvercle en contre-plaqué 15 mm

Mousse

Pare-vapeur

Joint d'étanchéité

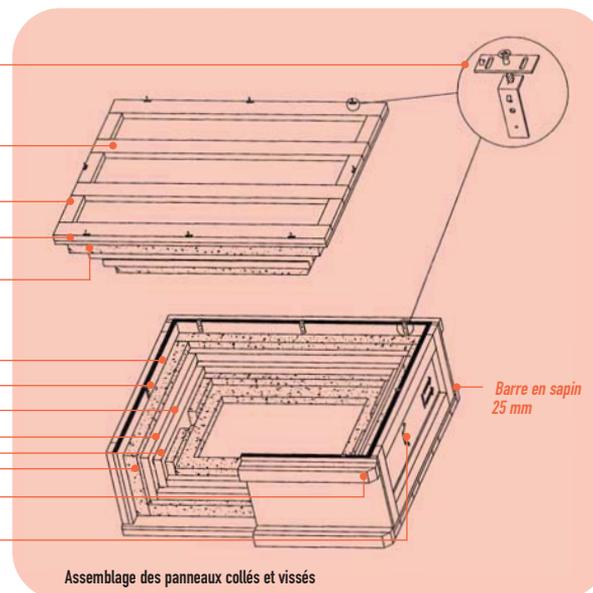
Vide d'air

Polystyrène extrudé

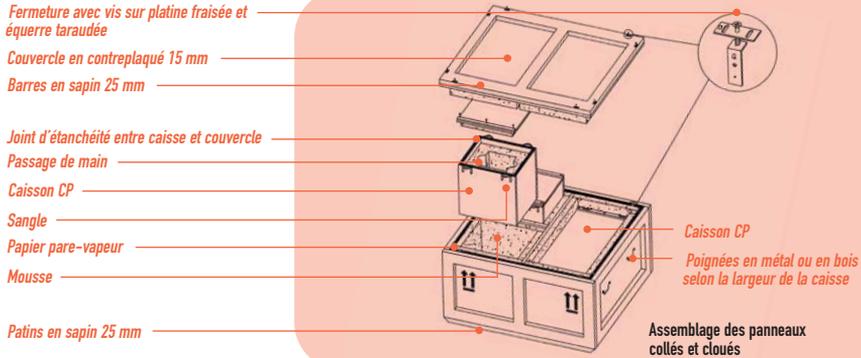
Mousse pleine

Patins en sapin 25 mm.

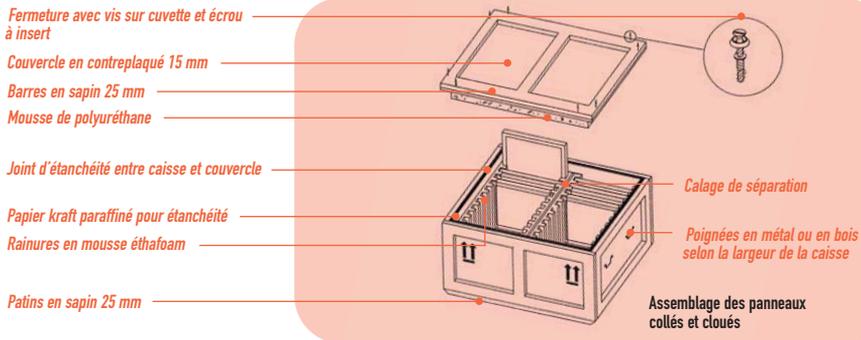
Poignées en métal



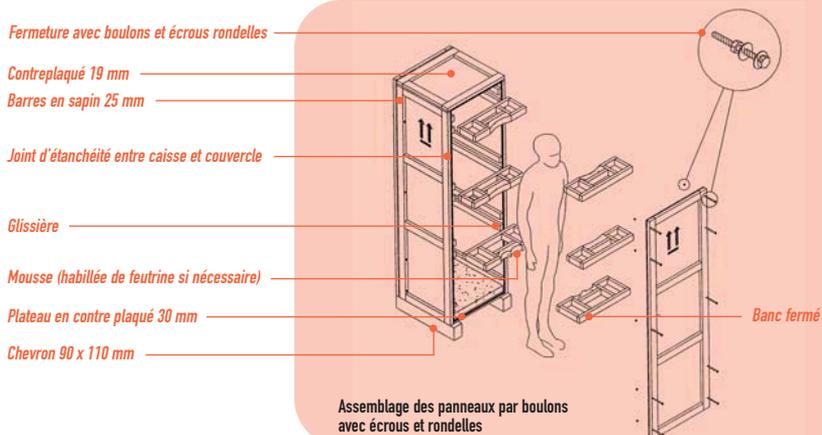
Caisse écriin mousse et feutrine avec 3 caissons



Caisse à glissières



Caisse sculpture calages aux bancs fermés



Les caisses LP ART

Que penser des caisses de location modulables ?

Plusieurs fournisseurs proposent des caisses modulables (conçues pour s'adapter à des œuvres de dimensions différentes) :

- l'une possède un système de sanglage qui permet de régler facilement le calage aux dimensions de l'œuvre,
- l'autre possède un cadre métallique dont les quatre angles peuvent être réglés aux dimensions de l'œuvre par un système de crémaillère,
- une dernière propose un système de coins réglables en épaisseur dont la position peut être déplacée dans la caisse grâce à des attaches Velcros.

Compte tenu de leur prix de revient élevé, ces caisses ne nous semblent pas aujourd'hui vraiment compétitives, sinon dans quelques cas de figure très particuliers. Nous ne pouvons cependant pas les passer sous silence dans ce Guide.

Comment nos caisses résistent-elles ?

CHOCs, TEMPÉRATURE, HYGROMÉTRIE : COMMENT RÉsISTENT NOS CAISSES ?

Un test réalisé par LP ART

C'est pour une sculpture en tilleul du 15^e siècle que nous avons conçu notre première caisse « super-isotherme ». Compte tenu du prix de la caisse, il nous a paru important de vérifier son comportement pendant le transport.

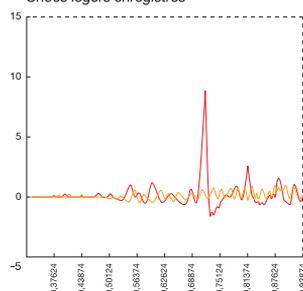
Pendant l'hiver 1996, nous avons testé en conditions réelles les performances de trois caisses LP ART : une caisse « musée standard », une caisse de type « Carrousel » et la caisse « super-isotherme ».

L'expérience a porté sur l'amortissement des chocs et vibrations, la résistance aux variations de température et la résistance aux variations d'hygrométrie.

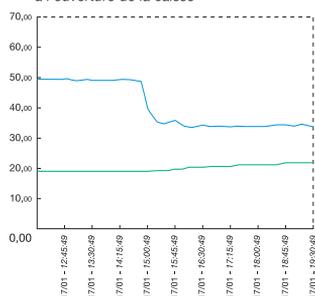
La « boîte noire » utilisée était paramétrée et réglée pour mesurer la température et l'hygrométrie toutes les 15 minutes et enregistrer tous les chocs d'une intensité supérieure à 1,5 g dans les trois directions (verticale, horizontale et latérale).

Nous avons choisi trois voyages aller-retour classiques avec ouverture et fermeture des caisses à l'arrivée : un vol Paris-New York, un trajet en camion Paris-Londres et un vol Paris-Tokyo.

Chocs légers enregistrés



Baisse brutale d'hygrométrie constatée à l'ouverture de la caisse



Résultats : Cette expérience a confirmé que, pour les trois facteurs étudiés, la résistance d'une caisse est proportionnelle à son degré de sophistication : la caisse super-isotherme est plus performante que la caisse « Carrousel » qui, elle-même, l'est plus que la caisse standard.

Comment nos caisses résistent-elles ?



Caisse « Super-Isotherme ».



Caisse « Carrousel ».

Plus intéressants sont les enseignements tirés de l'analyse des enregistrements :

- l'avion, ainsi que le Shuttle (pour la traversée de la Manche), n'ont produit aucun choc de plus de 1,5 g (même au décollage ou à l'atterrissage),
- les seuls chocs, de faible intensité, qui ont été enregistrés, proviennent des opérations de chargement/déchargement et des mouvements du camion,
- les attentes à l'aéroport, au départ ou à l'arrivée en zone non-climatisée, peuvent occasionner, en fonction de la température extérieure, une baisse rapide de température à l'intérieur de la caisse (sauf pour la caisse super-isotherme),
- à notre surprise, c'est à l'ouverture des caisses que nous avons constaté des variations d'hygrométrie plus importantes et plus brutales que nous ne l'avions imaginé : phénomène de condensation ou d'évaporation dû à la différence de température entre l'intérieur et l'extérieur de la caisse au moment de l'ouverture. D'où la nécessité de laisser les caisses s'acclimater au moins 48 heures, et davantage pour les caisses super-isothermes !

Tamponnage ou caisse, quel emballage choisir ?

Pour choisir un emballage, deux séries de facteurs doivent être pris en considération : d'une part les caractéristiques de l'œuvre et sa fragilité dans le lieu où elle se trouve ; d'autre part les caractéristiques du ou des moyens de transport envisagés.

Comment faire la synthèse de tous ces facteurs ? A défaut de recette absolue, nous vous proposons simplement une grille d'analyse assortie d'un jeu de notation.

UNE GRILLE D'ÉVALUATION PRATIQUE

Le but est d'examiner et de mesurer l'incidence des principaux paramètres qui conditionnent le choix d'un emballage. S'il est très difficile, voire impossible, d'en avoir une approche totalement rationnelle, il est néanmoins possible de rechercher un minimum de cohérence. Il faut pour cela se poser les bonnes questions et tenter d'avoir une vue d'ensemble.

C'est ce que nous vous proposons de faire à l'aide d'un questionnaire accompagné d'une synthèse graphique.

VOICI COMMENT NOUS VOUS INVITONS À PROCÉDER :

- imaginez une situation réelle de votre choix : vous devez faire voyager une œuvre et vous voulez décider de l'emballage approprié,
- analysez votre cas à travers les deux séries de questions que nous avons retenues : 10 paramètres de « fragilité » et 10 paramètres liés au transport et aux manutentions,
- notez de 1 à 10 chaque paramètre dans chaque série,
- additionnez les 10 notes dans chaque série,
- reportez-vous au graphique dont les échelles horizontale et verticale, graduées de 0 à 100, représentent respectivement la fragilité de l'œuvre et le risque de transport,
- le point d'intersection s'inscrit dans une zone qui indique un niveau ou type d'emballage.



« Centaure mourant », Antoine Bourdelle.



Quel emballage choisir ?



« Lion du Serapeum », Louvre, antiquités égyptiennes.

ANALYSEZ ET NOTEZ LES DIX PARAMÈTRES DE « FRAGILITÉ »

(de 1 : peu fragile, à 10 : très fragile)

1. Type d'objet et de technique

S'agit-il d'une peinture ou d'une sculpture ? D'une médaille ou d'un manuscrit ? Tout le monde s'accordera à dire qu'une sculpture de Calder ne nécessite pas le même traitement qu'un pastel de Degas.

2. Matières

Il faut bien les connaître et savoir comment elles réagissent. L'albâtre est plus fragile que le marbre qui l'est moins que le granit. Le tilleul est plus fragile que le chêne. Des panneaux sur bois du XVI^e pourront être moins fragiles que certaines œuvres de Tapiés.

3. Age de l'œuvre

En général, plus un objet est ancien, plus il est réputé fragile : au fil du temps, l'humidité, le gel, la lumière et la pollution fragilisent les œuvres exposées en plein air ; ailleurs, la chaleur sèche d'une bibliothèque municipale aura fragilisé un meuble en noyer malgré la qualité de sa facture.

4. Environnement physique et climatique de l'œuvre

Les boulets de canon du San Diego, en parfait état après quatre siècles par plusieurs dizaines de mètres de fond au large des Philippines, se sont révélés extrêmement fragiles une fois sortis de l'eau. A l'inverse, des conditions de conservation parfaite (en termes d'humidité, de température et de luminosité) peuvent aussi devenir un facteur de fragilisation lors d'un transport dans un autre lieu. Il arrive que des prêts soient refusés pour cette raison.

5. Environnement politico-culturel

Paramètre à ne pas sous-estimer, l'œuvre devient fragile et source d'inquiétude au moment d'être prêtée, alors qu'elle ne l'est pas forcément physiquement. Telle terre-crue, d'un intérêt muséologique moyen et en bon état de conservation, une fois sortie du musée d'une capitale africaine, devra bel et bien être considérée comme « fragile ». De la même façon, une modeste peinture de David accrochée derrière le bureau d'un édile, deviendra une « Joconde ».

Quel emballage choisir ?

6. L'historique du transport

Quel est l'historique des déplacements précédents ? Certaines œuvres passent presque plus de temps en avion que sur les cimaises et ne semblent pas en souffrir. D'autres n'ont pas cette chance : un incident ou deux, et les voilà classées « fragiles », même si par ailleurs leur état de conservation ne le justifie pas.



7. Etat de conservation

C'est le principal paramètre pris en considération. Non sans difficulté. Que penser de la fragilité de cette œuvre récemment restaurée : sa zone de craquelures peut-elle s'étendre ? Faute de réponse précise et rapide, bien des rigidités ou blocages peuvent advenir.

8. Valeur financière

Une œuvre agréée ou estimée à plusieurs millions d'euros devient très vite « fragile ». Mais faut-il absolument une caisse ? Est-ce une exigence de la compagnie d'assurance ?

9. Valeur patrimoniale

Patrimoine mondial, national, régional... Qu'il s'agisse de la Victoire de Samothrace ou d'un reliquaire paroissial en Corrèze, il faudra tenir compte de cette valeur supplémentaire attachée à l'œuvre.

10. Valeur affective

Volonté de faire partager sa passion dans le monde entier ou amour jaloux ? L'attachement personnel à une œuvre peut porter à l'un ou l'autre excès, quel que soit par ailleurs l'état objectif de conservation.

C'est au régisseur ou à l'emballeur de l'apprécier.

Total

Quel emballage choisir ?

ANALYSEZ ET NOTEZ LES DIX PARAMÈTRES LIÉS AU TRANSPORT ET AUX MANUTENTIONS

(de 1 : transport « facile », à 10 : opération « compliquée »)

1. Manutention manuelle ou mécanique

Si telle sculpture peut être acheminée sur un chariot poussé au pas par quatre hommes, une bonne protection sous couverture sera probablement suffisante ; en revanche, si son poids exige un chariot élévateur ou une grue, une caisse à claire-voie sera recommandée. Tel grand tableau pourra descendre l'escalier sous simple protection ; s'il faut une grue pour le passer par la fenêtre, une caisse sera nécessaire, ou au moins un cadre protecteur.

2. Transport direct ou rupture de charge

Un voyage entre le Louvre et la Tate Gallery se fera-t-il porte à porte en camion climatisé, ou bien par avion avec camionnage à Roissy et Heathrow ? Les durées totales de transport seront au bout du compte comparables, mais les conditions ne seront pas les mêmes du point de vue de l'emballage : chargement et déchargement aux aéroports, variations de température... Pour des destinations plus lointaines, il faudra tenir compte des escales et prévoir des caisses permettant une manipulation aisée.

3. Durée totale du transport

Plus la durée du voyage est longue, plus le risque est élevé : les variations de température et d'hygrométrie seront plus difficiles à prévoir. Pour un vol européen d'une heure, une caisse standard « musée » sera probablement suffisante ; pour un vol Bruxelles-Tokyo, une caisse climatisée sera nécessaire.

4. Transport terrestre exclusif ou groupé

Si le voyage se fait par voie terrestre de bout en bout, s'agit-il d'un transport exclusif, ou groupé ? Un excellent emballage pourra dans certains cas vous faire profiter des tarifs très avantageux des transporteurs européens en groupage d'œuvres d'art ou en groupage ordinaire. Mais qui dit groupage dit en général « dégroupage » et passage en magasin.

5. Transport aérien direct ou en groupage

Si vous optez pour une opération « directe », vous serez informé du vol choisi, de l'heure de départ, de l'heure d'arrivée.



Quel emballage choisir ?

Mais si vous choisissez une opération « groupée », vous n'aurez alors qu'une date d'arrivée indicative et peu d'information sur l'itinéraire, les escales et ruptures de charge. Il faudra donc avoir prévu une caisse en consé-quence.

6. Transport maritime

Le bateau est presque exclusivement utilisé pour les transports trans-océaniques de grosses sculptures peu fragiles. Il faudra avoir à l'esprit les inconvénients propres à ce mode de transport : difficulté, sinon impossibilité de contrôle de l'embarquement ou du débarquement des conteneurs ; brutalité des manutentions mécaniques ; risque de corrosion par l'air marin (même dans des conteneurs spéciaux).

7. Environnement physique pendant le transport

L'état des routes en Mongolie, les pluies des Philippines, l'enneigement de la route entre Vienne et Munich, ou tout simplement la température d'un camion circulant sur autoroute en plein été entre Bruxelles et Marseille sont autant d'éléments à prévoir dans le choix de l'emballage.

8. Conditions de travail et réglementations à l'étranger

S'il est possible de retirer une caisse de l'aéroport de Roissy en moins de trois heures, il en faudra au moins huit à l'aéroport de Lima. Si, à Roissy, on peut accompagner un convoyeur et son bagage à main jusqu'à l'avion, à son arrivée à Washington, il faut l'attendre comme tout le monde après le « contrôle de police ».

9. Présence d'un convoyeur

C'est un paramètre essentiel pour limiter le risque global. A condition toutefois que le convoyeur possède la rigueur et la personnalité requises pour sa mission... et que la société de transport spécialisée l'assiste avec sérieux et efficacité.

10. Itinérance

S'agit-il d'emballer une œuvre pour un simple aller et retour ou pour une exposition itinérante de plusieurs étapes à travers le monde ? Généralement, plus les étapes sont nombreuses, plus le risque s'accroît. Ce paramètre est très important d'un point de vue technique : il faudra prévoir un système adapté à des ouvertures et fermetures répétées.



Total

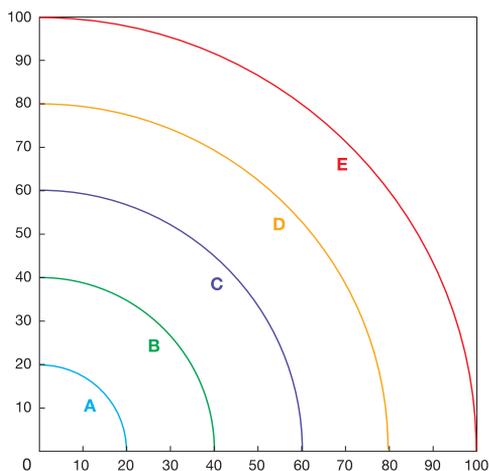
Quel emballage choisir ?



Mise en caisse d'une sculpture de Houdon.

FAITES UNE SYNTHÈSE GRAPHIQUE DE TOUTES LES NOTES

Après avoir analysé puis noté l'ensemble des paramètres dans les deux séries, vous pouvez reporter la somme des notes de chaque série dans le graphique ci-après :



Chaque zone A, B, C, D, E correspond à un niveau et à un type d'emballage :

- **Zone A** : simple protection (par exemple : couverture, ou papier de soie et bullpack).
- **Zone B** : tamponnage soigné (par exemple : papier cristal, mélinox ou tyvek en première couche ; bullkraft et bulkamousse en deuxième couche ; carton et ceinturage en troisième couche).
- **Zone C** : caisse simple (par exemple caisse « musée standard »).
- **Zone D** : caisse améliorée (par exemple double-caisse « musée standard » ou caisse type « Carrousel »).
- **Zone E** : caisse super-isotherme (par exemple double-caisse climatisée avec deux épaisseurs de polystyrène extrudé de 8 cm, séparées par un vide d'un centimètre entre caisse et caisson).

MAGASINAGE

Où entreposer et conserver vos oeuvres en toute sécurité ?

Vous êtes galeriste ou marchand et vous recherchez un local privatif pour un dépôt temporaire, pratique, et pleinement sécurisant.

Vous êtes collectionneur et souhaitez conserver vos oeuvres dans les meilleures conditions, sur une longue durée.

Vous êtes organisateur d'expositions et vous avez besoin d'une chambre forte climatisée permettant de réaliser des opérations sous douane pour vos œuvres en transit (en attente d'un départ à l'étranger ou de retour d'une exposition à l'étranger).

Vous êtes responsable d'un musée et vous devez entreposer des caisses vides pendant la durée d'une exposition.

Pour vous tous, entreposer est un souci permanent.

Rares sont les espaces spécialisés et gardiennés correspondant à vos besoins d'entreposage.

Sachez que les entrepôts LP ART offre des réponses adaptées à tous ces types de magasinage. Et ce, à cent mètres du bus ou du métro et avec accès direct à l'autoroute du Nord !

L'entreposage et la conservation

A Montreuil et à La Courneuve, les entrepôts LP ART offrent toutes les solutions de magasinage et de conservation dans des espaces logistiques modernes, à proximité du boulevard périphérique nord :

20 000 m² DEDIES AUX OEUVRES D'ART

- Enceinte fermée, accessible à tous type de véhicule, quai de chargement ajustable sous auvent.
- Bâtiments en dur, construits aux normes ERP.
- Alarmes anti-incendie et anti-intrusion, vidéo-surveillance et contrôle des entrées reliés à une société de télésurveillance.
- Gardiens sur chaque site pour une surveillance 24h/24h, 365 jours par an.

ESPACES CLIMATISÉS

- Température maintenue en permanence à 19°C.
- Humidité maintenue en permanence à 50%.
- Chambres fortes de transit (2 X 200 m²).
- Espaces privatifs de 20 m² à 150 m² sur les deux sites.

ESPACE AGRÉÉ «ENTREPÔT SOUS DOUANE»

- Espace spécialement agréé permettant le dédouanement sur place.
- Possibilités d'entreposage temporaire d'oeuvres en transit ou sous régime suspensif.

SOUPLESSE D'UTILISATION

- Facilités d'accès, au bord du périphérique et à proximité de l'autoroute du nord
- Espaces privatifs à la demande
- Atelier des restauration
- Assurance à la demande des oeuvres en magasin
- Personnels et matériel à disposition pour toute manutention
- Showroom
- Parking intérieur sécurisé et branchement électrique de la climatisation



L'entreposage et le magasinage



ACCÈS À L'ENTRÊPÔT LP ART À PARIS



LES AGENCES LP ART EN PROVINCE

Chaque agence locale LP ART (à Lyon, Nice et Toulouse) possède un entrepôt général de 400 m² sous alarme, une chambre forte climatisée d'au moins 150 m², un camion « œuvre d'art » et deux chauffeurs-installateurs.

Transit d'une grosse exposition en entrepôt

COMMENT GÈRE-T-ON LE TRANSIT D'UNE GROSSE EXPOSITION EN ENTREPÔT ?

Les règles habituelles du métier et les compagnies d'assurances nous astreignent en général au transport direct porte à porte : d'un prêteur au musée emprunteur, d'un musée de province à l'aéroport...

Cependant, les contraintes économiques poussent de plus en plus les clients à nous demander des transports en « groupage œuvres d'art ». L'entrepôt, lieu de passage incessant d'œuvres, de caisses et des documents qui les accompagnent, devient alors un élément essentiel de notre dispositif.

Son bon fonctionnement repose essentiellement sur les règles suivantes :

- un marquage précis et lisible des œuvres lors de l'enlèvement (bon d'enlèvement, étiquette),
- un enregistrement simple et clair des entrées en magasin (référence dossier, titre de l'exposition...),
- un « zoning » net de notre chambre forte climatisée et un repérage immédiat des œuvres,
- une préparation rigoureuse des sorties, tant au plan administratif que pour le rassemblement physique des œuvres.



Pourquoi la manutention d'œuvres d'art est-elle un vrai métier ?

Nous avons tous au moins une fois déménagé des meubles et effets personnels. Nous avons tous regretté une éraflure ou un choc résultant d'un geste incertain lors du déplacement d'un objet qui nous tient à cœur. Avez-vous alors imaginé le soin que requiert la plus petite manipulation lorsqu'il s'agit d'un chef-d'œuvre ?

Mesurez-vous bien les difficultés matérielles que pose la manutention d'un marbre de deux tonnes ou d'un tableau de quatre mètres par cinq ?

Connaissez-vous les techniques de bardage ? Avez-vous une idée des contraintes d'organisation rencontrées sur de gros chantiers ?

Nos installateurs et chefs d'équipe sont des professionnels de la manutention d'œuvres et d'objets d'art. Leurs outils, leurs techniques, leur vocabulaire, constituent une spécialité à part entière, enrichie chaque jour au contact des œuvres. Ils sont vos interlocuteurs directs sur le terrain. Apprenez la valeur du geste, l'outillage et les maintes précautions qui font la qualité et le prix du service.

Les installateurs et chefs d'équipe LP ART

UN MÉTIER QUI S'ACQUIERT

Chez LP ART, nous avons choisi l'appellation « installateur » pour désigner nos spécialistes de la manutention et de l'emballage d'œuvres d'art. Ils proviennent de métiers divers : charpentier, ébéniste, encadreur, dieseliste ou maquettiste. Ils apprennent progressivement leur métier en s'appuyant sur les plus anciens et en suivant une formation spécifique et exigeante : ils doivent tous être capables de s'engager sur la qualité. Les plus compétents d'entre eux deviennent « chefs d'équipe ».

DES CHEFS D'ÉQUIPE RESPONSABLES

Interlocuteur direct du client, le chef d'équipe dirige une équipe d'installateurs et d'emballleurs sur un chantier. Chez LP ART, le chef d'équipe connaît le métier sous tous ses aspects : techniques, administratifs et relationnels. Son rôle commence bien avant les opérations sur le terrain :

- connaître le devis proposé au client,
- s'informer auprès du coordinateur pour avoir une vision globale de l'opération et décider d'une méthode de travail,
- proposer les moyens nécessaires : hommes, véhicules, outils et fournitures,
- s'assurer de pouvoir réunir ces moyens le jour dit en concertation avec les responsables du camionnage et de l'emballage à l'entrepôt,
- représenter l'entreprise sur le chantier et donner les instructions à l'équipe,
- rendre compte au coordinateur et lui remettre les documents de travail.



Les installateurs et chefs d'équipe LP ART



*Autoportraits du XX^e siècle.
Palais du Luxembourg, 2004.*

DES AUTOMATISMES

Qu'il s'agisse d'un émail médiéval ou d'une résine de Dubuffet, tout commence par une manipulation. Il faut pour cela savoir regarder, comprendre, toucher, prendre, porter, et se déplacer avec l'objet d'art. Le métier de nos installateurs repose sur des automatismes patiemment acquis :

- **Etudier l'espace autour de l'objet** : l'espace de recul est-il suffisant ? Si nécessaire, comment installer les outils de manutention mécaniques ? Les accès sont-ils suffisamment dimensionnés ? Faudra-t-il passer par une fenêtre ?
- **Protéger l'environnement** : comment préserver le sol, les murs, éventuellement les pelouses ? Il faut tout protéger sur le passage d'une manutention lourde : plaques de répartition, bois, mousse polyéthylène servent à protéger le sol et faire les mises à niveau nécessaires.
- **Apprécier l'objet en soi** : dès le premier regard, il faut évaluer la fragilité de l'œuvre, son poids, son centre de gravité et toutes les contraintes d'emballage et de déplacement.
- **Protéger l'objet** : le réflexe de base est de travailler avec des mains propres et d'utiliser une paire de gants pour protéger l'objet de la transpiration ou de toute autre salissure, ou encore des intempéries lorsqu'il s'agit de manutentions à l'extérieur.
- **Respecter les règles de préhension** : si chez soi on prend une théière par son anse, lorsque celle-ci devient objet d'art, on la prend à deux mains par sa partie basse.
- **Suivre une méthode stricte** : on ne déplace jamais un objet sans avoir décidé préalablement où il sera posé.
- **Effectuer correctement les gestes** : l'installateur pense à la position de son corps, optimise son effort musculaire, protège ses lombaires...

Les installateurs et chefs d'équipe LP ART

DES OUTILS ET MACHINES À MAÎTRISER

Très vite, au-delà d'un certain poids ou d'une certaine dimension, les œuvres ne sont plus manipulables à la main. Aux précautions de base s'ajoute alors l'emploi d'outils ou de machines :

- les échelles à dresser de part et d'autre d'un grand tableau,
- l'échafaudage à monter jusqu'au sommet de la cimaise,
- les moufles (palans à 3 ou 4 brins) qu'il faut avoir fixés en hauteur pour hisser ou descendre les tableaux les plus lourds,
- les chariots à ridelles et les traînardes qu'il faut savoir guider habilement malgré un chargement lourd et encombrant,
- les transpalettes sur lesquels on doit équilibrer les charges.

La qualité et la formation continue chez LP ART

Formations délivrées par des organismes extérieurs :

- formation chaque année en moyenne de deux installateurs au permis poids lourds et trois installateurs au permis cariste & nacelle,
- formation de l'ensemble du personnel aux procédures de sécurisation du fret et formation « d'agents certifiés » pour le contrôle du fret au titre de notre agrément « agent habilité »,
- deux formations annuelles pour les commerciaux et chefs d'équipe sur le thème « responsabilité et qualité »,
- formations régulières en langues vivantes.

Formations en interne :

- formation bimensuelle pour les coordinateurs d'exposition sur les méthodologies de travail,
- formation hebdomadaire délivrée aux installateurs et chefs d'équipes sur les procédures opérationnelles.

Les techniques de bardage



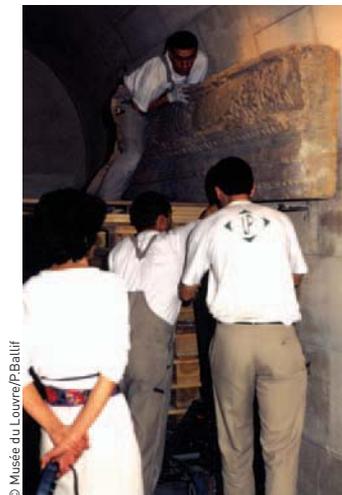
© Musée du Louvre/P.Ballif

*Veronese, « Noces de Cana »,
département des peintures, Musée du Louvre.*



© Musée du Louvre/P.Ballif

*Département des antiquités orientales,
Musée du Louvre.*



© Musée du Louvre/P.Ballif

*Département des antiquités orientales,
Musée du Louvre.*

LES DIFFICULTÉS DU BARDAGE

La difficulté particulière rencontrée avec les œuvres d'art tient à ce qu'elles n'offrent pas de prise naturelle pour la manutention, à la différence des matériels et équipements industriels. Pour chaque opération de manipulation lourde, il faut savoir adapter les équipements qui existent et étudier des dispositifs de levage dont la mise en place est souvent longue et délicate. En plus de notre équipement de base (gerbeur, portique, grue de chantier, tour de bardage...), nous sommes amenés à utiliser des engins de location : grues (de 7 t à 200 t), camion à bras-grue (de 15, 18 ou 33 t), camion-plateau surbaissé.

« Comment, par exemple, passer une sculpture pesant une tonne de son socle placé à 60 cm du sol vers sa caisse ?

Si l'on décide de la lever, de déplacer le socle et de la descendre doucement sur le plateau de la caisse, il faut utiliser tour de bardage, palans et élingues. Si l'on peut hisser le plateau de la caisse sur une pile de palettes à hauteur du socle et faire glisser l'œuvre sur le plateau, il faut disposer des « paras » (planchettes de hêtre savonnées) ».

« Comment vider la crypte Marengo de sa vingtaine de sarcophages ? On installe un plan incliné dans l'escalier et un tire-fort crocheté sur le palier. Lorsqu'après les travaux il n'existe plus qu'une trémie à la place de l'escalier, comment fait-on redescendre ces mêmes sarcophages ? On dresse alors un portique afin d'installer un monte-charge ».

« Comment mettre en place une sculpture de Picasso pesant 20 tonnes devant le Petit Palais ? C'est une grue de 200 tonnes qui est nécessaire pour « flécher » à la distance souhaitée ».

LES SYSTÈMES DE LEVAGE

Pour les levages les plus courants avec palans et élingues, voici les règles élémentaires à respecter :

- **Bien évaluer la masse à lever** : la connaissance des densités des corps et matières qui composent les objets est très utile (voir tableau).
- **Bien stabiliser la charge à lever** : il faut pour cela d'abord déterminer au mieux le centre de gravité, puis les positions d'étranglement, d'arrimage ou d'accrochage qui conviennent.
- **Bien équilibrer le dispositif** : le centre de gravité doit être maintenu dans l'axe de sustentation (dans certains cas, on utilise pour cela des « équilibreurs » qui permettent d'effectuer des transferts de charge).
- **Bien accrocher ou arrimer les élingues à l'objet** : la fixation des élingues autour de l'objet est souvent réalisée par un étranglement avec des sangles plates.
- **Bien répartir les forces** pour ne pas comprimer et endommager les œuvres. On utilise quelquefois un « palonnier », c'est-à-dire une pièce rigide à suspension multi-points qui équilibre les forces entre un élinguage supérieur et un inférieur.

Un palan pour une charge de 10 tonnes pèse à lui seul 150 kg ! La mise en place ne se fera donc pas en 5 minutes. La poutre-maîtresse d'un portique peut à elle seule peser 800 kg ! Il faudra au préalable un gerbeur pour l'installer.



Département des antiquités orientales.
Musée du Louvre.



Département des antiquités orientales.
Musée du Louvre.

Les techniques de bardage



Département des antiquités égyptiennes.
Musée du Louvre.

Ce qu'il faut savoir sur les élingues

Conformément à une norme internationale, la résistance nominale d'une élingue est spécifiée par une couleur et inscrite sous le terme de Charge Maximale d'Utilisation (voir tableau).

La C.M.U. tient compte d'un coefficient de sécurité (dont le minimum légal est de 5) : par exemple un coefficient 6 signifie qu'une élingue de C.M.U. 1 tonne peut supporter 6 tonnes ; une telle marge de sécurité s'explique par le fait que la moindre détérioration, mini-blessure ou écorchure, peuvent considérablement diminuer la résistance d'une élingue.

Toute élingue dont la gaine de protection est blessée doit impérativement être mise au rebut.

La Charge Maximale d'Utilisation d'une élingue à un brin indique une résistance nominale calculée à la verticale. Attention, pour une élingue à deux brins, l'angle entre les deux brins ne doit jamais dépasser 120° : au-delà, l'effort qui s'exerce est difficilement mesurable.

Code couleur de l'élingue	C.M.U. Nominale
Violet	1 000 kg
Vert	2 000 kg
Jaune	3 000 kg
Gris	4 000 kg
Rouge	5 000 kg
Marron foncé	6 000 kg
Bleu	8 000 kg
Orange	10 000 kg

Attention : les élingues sans fin se mesurent en longueur utile (soit la moitié de la longueur de la boucle).

DENSITE DES MATERIAUX

Matière	Densité moyenne*
Calcaire	2,4
Diorite	2,5-3,4
Basalte	2,9-3,4
Granit	2,5-3,1
Marbre blanc	2,7
Verre	2,55
Acier	7,8
Cuivre	8,94
Bronze	8,4-9,2
Argent	10,5
Or	19,3
Laiton	7,3-8,4
Plomb	11,34
Etain blanc	7,3
Chêne	0,6-0,8
Noyer	0,8

* Densité = rapport entre la masse d'un certain volume d'un corps homogène et celle d'un même volume d'eau à 4°C.



Exposition « Art Khmer », Grand Palais, 1997.

Quelles sont les formalités à remplir ?

Galeristes et particuliers, savez-vous si vos œuvres sont des « biens culturels » dont la sortie est soumise à autorisation ?

Musées et organisateurs d'expositions, connaissez-vous bien la procédure de sortie temporaire d'un « trésor national » ?

En France, comme dans d'autres pays, existe une réglementation sur la circulation des œuvres d'art. Le contrôle est exercé conjointement par le Ministère de la Culture et le service des Douanes.

Ces formalités dites « Beaux-Arts », si nécessaires, doivent être effectuées avant les formalités de douane.

L'ensemble de ces formalités Beaux-Arts et Douane donne lieu à un certain nombre de démarches.

Où se rendre ? Quels formulaires remplir ?

Quelles pièces joindre ?

De fait, les formalités administratives et douanières sont une partie importante de notre activité. C'est un véritable métier.

Voici quelques explications pratiques.

Les formalités à l'exportation

LA RÉGLEMENTATION « BEAUX-ARTS » EN FRANCE

Malgré la suppression des formalités douanières pour les échanges au sein de l'Union Européenne, la circulation des œuvres d'art reste contrôlée afin de protéger le patrimoine national.

Selon la nature de votre œuvre, vous pouvez vous trouver dans trois cas distincts :

- si votre œuvre est déclarée « trésor national », elle ne peut sortir du territoire français que temporairement, et après autorisation,
- si votre œuvre n'est pas un « trésor national » mais dépasse les seuils de contrôle prévus, elle constitue un « bien culturel » : sa sortie temporaire ou définitive sera soumise à autorisation (voir tableau simplifié des « biens culturels »),
- si votre œuvre se situe en dessous des seuils de contrôle, elle n'est pas considérée comme un « bien culturel » : elle peut donc être vendue sans autorisation et circuler librement dans le monde, sous réserve du respect des dispositions relatives à la taxe sur les plus-values.

Les formalités « Beaux-Arts » ne s'appliquent que dans les deux premiers cas, c'est-à-dire lorsque votre œuvre est un « trésor national » ou un « bien culturel ».

Dans tous les cas, l'exportation hors d'Europe implique des formalités de douane.

SI VOUS VOULEZ FAIRE SORTIR TEMPORAIREMENT UN « TRÉSOR NATIONAL »

Vous devez remplir une Demande d'Autorisation de Sortie Temporaire d'un Trésor National (DASTTN) qui sera visée pour accord par la Direction du Ministère de la Culture ¹ dont dépend votre œuvre.

¹. Servicedes Archives de France, Service du Livre et la Lecture, Centre National de la Cinématographie, Service des Musées de France, Direction du Patrimoine.



Qu'est-ce qu'un « trésor national »

Toute œuvre inscrite à l'inventaire des musées publics est considérée comme « trésor national ». Exceptionnellement, des œuvres détenues par des propriétaires privés peuvent avoir le caractère de « trésor national ».

Un « trésor national » ne peut sortir de France que temporairement et dans les cas suivants : manifestation culturelle, restauration, expertise ou étude, dépôt dans une collection publique.

Les formalités à l'exportation



© Musée du Louvre/P.Balif

Qu'est-ce qu'un « bien culturel » ?

Deux critères permettent de qualifier une œuvre de « bien culturel » au sens de la réglementation : son âge et sa valeur. Une œuvre dépassant les seuils d'âge et de valeur prévus dans sa catégorie est considérée comme « bien culturel » : elle ne peut circuler que munie d'un « certificat » (sorte de passeport de l'œuvre valable vingt ans, puis définitivement après renouvellement) ou d'une autorisation de sortie temporaire (valable pour une seule sortie).

Cette DASSTN est suffisante pour **une sortie temporaire en Europe** ; ce document doit accompagner l'œuvre pendant son déplacement. Au retour, une attestation de retour, sous forme de papillon détachable, doit être retournée à la Direction concernée.

Si cette œuvre est prêtée hors d'Europe, la DASSTN dûment visée est nécessaire pour obtenir la licence d'exportation temporaire délivrée par la direction concernée du Ministère de la Culture.

Pour réaliser les formalités douanières, vous devez joindre à ces deux documents une liste valorisée et une attestation de l'emprunteur étranger s'engageant à restituer les œuvres.

SI VOUS VOULEZ FAIRE SORTIR TEMPORAIREMENT UN « BIEN CULTUREL »

Si vous voulez exporter temporairement un « bien culturel », notamment pour une exposition, deux possibilités vous sont offertes :

- vous pouvez faire une Demande de Certificat de Bien Culturel (DCBC), adressée à la Direction du Ministère de la Culture dont dépend votre œuvre ; ce certificat permet la circulation de l'œuvre (pendant sa durée de validité qui est de 20 ans pour une œuvre de moins de 100 ans ou permanente pour une œuvre de plus de 100 ans),
- ou, procédure plus rapide, vous faites une Demande de d'Autorisation de Sortie Temporaire d'un Bien Culturel (DASTBC) auprès de la Direction dont dépend votre œuvre ; cette autorisation ne vaut que pour une seule sortie du territoire.

L'un ou l'autre de ces documents sont suffisants **pour la circulation en Europe**. Notez que pour obtenir le Certificat (qui attestera que votre œuvre n'a pas le caractère de « trésor national »), il peut vous être demandé de présenter l'œuvre à un conservateur.

Les formalités à l'exportation

Si votre œuvre doit circuler hors d'Europe, muni de la DCBC ou de la DSTBC, vous devez demander la licence d'exportation de biens culturels délivrée par la direction concernée du Ministère de la Culture.

Pour réaliser les formalités douanières, vous devez joindre à ces documents une facture pro-forma ou une liste valorisée, une procuration en douane, une attestation de l'emprunteur étranger s'engageant à restituer les œuvres, et des photographies s'il s'agit d'une exposition avec vente éventuelle.

SI VOUS VOULEZ VENDRE À L'ÉTRANGER UN « BIEN CULTUREL »

Si vous voulez vendre un « bien culturel » en Europe, il vous suffit de posséder un Certificat. Il doit pouvoir être présenté en cas de contrôle.

Galeristes, n'oubliez pas de faire figurer cette œuvre à la Déclaration d'Échanges de Biens que vous devez déposer mensuellement auprès des services des impôts.

Particuliers, si vous détenez ce bien depuis moins de 12 ans, et si la valeur de ce bien est égale ou dépasse 5 000 €, vous devez acquitter une taxe de 5 % (taxe sur les plus-values de 4,5 % + Remboursement de Dette Sociale de 0,5 %).

Si vous voulez vendre votre « bien culturel » hors d'Europe, en plus du « certificat », vous devez obtenir une licence d'exportation définitive délivrée par la direction concernée du Ministère de la Culture.

Particuliers, pour réaliser les formalités douanières, vous devez joindre à ces deux documents une facture et la preuve du paiement de la taxe sur la plus-value.

SI VOUS VENDEZ UNE ŒUVRE QUI N'EST PAS UN « BIEN CULTUREL »

Si un particulier domicilié en France (ou une fondation) vend en dehors de l'Union Européenne un tableau de plus de 50 ans d'âge mais de moins de 150 000 €, il n'effectuera qu'une simple déclaration en douane mais devra payer une taxe égale à 5 % de la valeur en douane si l'œuvre vaut plus de 5 000 € et s'il la détient depuis plus de 12 ans.



Les formalités à l'exportation

LISTE DES «BIENS CULTURELS »

Type d'oeuvre	Age	Seuil de valeur Union européenne (au 17/07/04)	Seuil de valeur Pays tiers (au 17/07/04)
Catégorie 1 Objets archéologiques	100 ans	1 500 à 15 000 € selon l'objet	0 à 15 000 € selon l'objet
Catégorie 2 Eléments de monuments artistiques, historiques ou religieux	100 ans	-	-
Catégorie 3 Tableaux et peintures	50 ans	150 000 €	150 000 €
Catégorie 4 Aquarelles, gouaches et pastels	50 ans	30 000 €	30 000 €
Catégorie 5 Mosaïques et dessins	50 ans	15 000 €	15 000 €
Catégorie 6 Gravures, estampes, sérigraphies et lithographies, affiches originales, cartes postales	50 ans	15 000 €	15 000 €
Catégorie 7 Sculptures	50 ans	50 000 €	50 000 €
Catégorie 8 Photographies, films	50 ans	15 000 €	15 000 €
Catégorie 9 Incunables et manuscrits	50 ans	1 500 €	-
Catégorie 10 Livres et partitions musicales	50 ans	50 000 €	50 000 €
Catégorie 11 Cartes géographiques imprimées	100 ans	15 000 €	15 000 €
Catégorie 12 Archives de toute nature	50 ans	300 €	-
Catégorie 13 Collections de toute nature	-	50 000 €	50 000 €
Catégorie 14 Moyens de transport	75 ans	50 000 €	50 000 €
Catégorie 15 Autres objets d'antiquité non repris dans les catégories de 1 à 14 de plus de 50 ans d'âge	50 ou 100 ans	50 000 €	50 000 €

Les formalités à l'exportation

BUREAUX DE DOUANES SPÉCIALISÉS POUR L'EXPORTATION DES « BIENS CULTURELS » ET « TRÉSORS NATIONAUX »

Anney CRD (74)	Mulhouse CRD (68)
Annemasse CRD (73)	Nancy CRD (54)
Besançon CRD (25)	Nantes-Aéroport CRD (44)
Bordeaux-Bassens CRD (33)	Nantes-Port (44)
Bordeaux-Mérignac (33)	Nice-Aéroport CRD (06)
Bordeaux-St Jean (33)	Paris-Douane Centrale (75)
Dijon CRD (21)	Paris-Garantie (75)
Ennery CRD (57)	Pau CRD (64)
Grenoble CRD (38)	Poitiers CRD (86)
La Rochelle-Pallice CRD (17)	Rennes CRD (35)
Le Lamentin (97)	Rochambeau (97)
Le Raizet (97)	Rouen-Port (76)
Lille CRD (59)	Strasbourg CRD (67)
Lyon-Chassieu CRD (69)	Strasbourg-Hausbergen CRD (67)
Lyon-Ville (69)	Toulouse-Fondeyre (31)
Marseille-Port CRD (13)	St Julien-Bardonnex (74)

(CRD : centre régional de douane).

Etes-vous sûr de pouvoir effectuer les opérations de douane dans votre ville ?
Attention, tous les bureaux ne sont pas habilités à l'exportation des biens culturels !

Les formalités à l'importation



S'IL S'AGIT D'UNE ŒUVRE QUI REVIENT EN FRANCE

La seule formalité « Beaux-Arts » consiste à renvoyer à l'administration de délivrance l'attestation du retour de l'œuvre : un coupon détachable est prévu à cet effet dans les documents d'autorisation de sortie temporaire d'un trésor national ou d'un bien culturel.

S'il s'agit d'un « bien culturel », vous êtes tenu de le présenter pour contrôle à la Direction du Ministère de la Culture concernée. Si l'œuvre revient d'un pays tiers, une déclaration en douane IMA est nécessaire.

S'IL S'AGIT D'UNE ŒUVRE QUI RENTRE TEMPORAIREMENT EN FRANCE

Aucun document n'est exigé si l'œuvre vient d'un pays de l'Union Européenne.

Si l'œuvre vient d'un pays tiers, l'importateur doit faire une Demande d'Admission Temporaire (déclaration de douane IMA) qu'il devra cautionner à hauteur du montant de la TVA applicable. Les organismes publics ou assimilés, notamment les musées nationaux, sont en général dispensés de cautionnement à condition d'en avoir fait la demande.

Les galeries peuvent l'être également si elles appartiennent au Comité des Galeries d'Art (CGA) ou au Syndicat National des Antiquaires (SNA) et si elles prouvent que les œuvres sont couvertes par une assurance reconnue par les douanes.

En aucun cas une œuvre ne peut être admise temporairement en France au nom d'un particulier.

S'IL S'AGIT D'UNE ŒUVRE IMPORTÉE DÉFINITIVEMENT EN FRANCE

Les musées ayant acheté une œuvre en dehors de l'Union Européenne font une demande d'importation en franchise (grâce à l'inscription de l'œuvre importée à leur inventaire) et sont ainsi dispensés du paiement de droits et taxes.

Les galeries et particuliers payent quant à eux les droits ou taxes au moment de la « déclaration de mise à la consommation » (notamment la TVA qui peut varier selon la nature de l'œuvre).

Les documents à utiliser

AUTORISATIONS « BEAUX-ARTS »

Certificat de Bien Culturel délivré par la direction compétente du Ministère de la Culture.	Sorte de passeport permettant toute sortie temporaire ou définitive d'un « bien culturel » pendant 20 ans, puis définitivement en cas de renouvellement.
Autorisation de Sortie Temporaire d'un Trésor National délivré par la direction compétente du Ministère de la Culture.	Pour la sortie temporaire d'une œuvre ayant le caractère de « trésor national » (notamment pour toute œuvre de musée).
Autorisation de Sortie Temporaire d'un Bien Culturel délivré par la direction compétente du Ministère de la Culture.	Pour une seule sortie temporaire d'un « bien culturel » appartenant à une galerie ou un particulier.
Licence d'exportation délivré par la direction compétente du Ministère de la Culture.	Pour l'exportation hors d'Europe : licence d'exportation temporaire pour un « trésor national », licence d'exportation temporaire ou définitive pour un « bien culturel ».

DOCUMENTS DE DOUANE

Déclaration d'Echange de Biens	Pour les importations et exportations définitives en Europe, document déposé mensuellement au service des douanes par les musées et les galeries (mais pas les particuliers).
Déclaration en douane EXA	Pour exportation définitive vers un pays tiers.
Déclaration en douane EXA	Pour exportation temporaire vers un pays tiers.
Déclaration en douane IMA	Pour ré-importation au retour d'une exportation temporaire dans un pays tiers.
Déclaration de mise à la consommation IMA	Pour importation définitive en provenance d'un pays tiers (paiement des droits et taxes éventuelles pour les galeries et particuliers, franchise pour les musées).
Déclaration en douane IMA	Pour importation temporaire en provenance d'un pays tiers.
Déclaration en douane EXA	Pour ré-exportation vers un pays tiers au retour d'une exposition dans l'Union Européenne.
Déclaration INF 3/INF 6	Pour le transfert d'une admission temporaire entre deux pays de l'Union Européenne sans émission de transit.

Les documents à utiliser

AUTRES PIÈCES IMPORTANTES

Attestation des dates et lieu d'exposition	Lettre jointe à la demande de sortie temporaire par laquelle l'organisateur de l'exposition s'engage à restituer les œuvres aux prêteurs à la date de clôture.
Procuration	Lettre de procuration faite au commissionnaire en douane par les musées, galeries et particuliers.
Liste valorisée	Liste des œuvres et de leur valeur, nécessaire pour l'exportation temporaire ou la réexportation hors d'Europe.
Facture pro-forma	Document émis par le propriétaire certifiant la valeur de l'œuvre si elle devait être vendue.
Dispense de plus-value	Pour l'exportation temporaire d'une œuvre par un particulier : pour vente éventuelle, expertise ou restauration, dispense délivrée par le centre des impôts dont il dépend ; pour exposition, dispense délivrée par la Direction du Ministère de la Culture concernée.
Attestation de franchise	Pour l'importation définitive en provenance d'un pays tiers d'une œuvre par un musée, attestation qui l'exonère des droits et taxes au moment de la « mise à la consommation ».
Dispense de caution par le C.G.A. (Comité des Galeries d'Art) ou le S.N.A. (Syndicat National des Antiquaires).	Pour l'importation temporaire par une galerie ou un antiquaire. Si la galerie ou l'antiquaire n'a pas cette dispense, elle fait un cautionnement bancaire comme un particulier.

Attention ! N'oubliez pas qu'au retour d'un « bien culturel » en France, ce dernier doit être physiquement présenté à la Direction du Ministère de la Culture concernée.

Comment coordonner le transport des œuvres ?

Commissaires d'expositions, régisseurs et spécialistes du transport dans les grandes institutions culturelles, vous nous confiez le transport d'une exposition. « Prêteurs », vous voulez que l'acheminement de vos œuvres respecte vos exigences. Convoyeurs, vous comptez sur notre assistance.

Comment gère-t-on les relations complexes entre organisateurs, emprunteurs et prêteurs ? Comment fait-on pour concilier efficacité, sécurité et respect des délais en toute circonstance ?

Pour toute exposition, une équipe spécialisée traite ces questions. Compétences dans tous les aspects du transport et de l'emballage, parfaite connaissance des musées, personnel bi ou tri-lingue, outil informatique performant, moyens de communication en temps réel : tout concourt à relever ces défis quotidiens.

Chez LP ART, votre interlocuteur est le « coordinateur ».

Il vous accompagne depuis la commande jusqu'à la facturation.

Bien connaître son rôle, c'est déjà une garantie d'efficacité, c'est un moyen de mieux travailler ensemble.

Les méthodes de coordination

QUE DOIT-ON COORDONNER ?

Le transport d'expositions est une succession d'opérations sur mesure à coordonner dans un temps court et dans un budget défini (par exemple 25 arrivées étrangères, 10 arrivées de province, 15 camionnages dans Paris).

Pour chaque opération, tous les intervenants doivent agir en parfaite coordination. Une arrivée aérienne, par exemple, mettra en jeu :

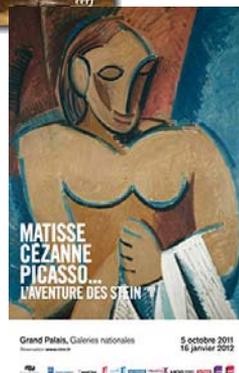
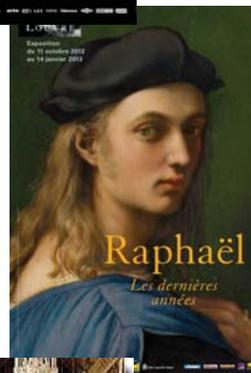
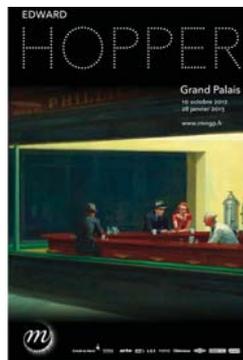
- le prêteur et son convoyeur,
- l'agent expéditeur,
- la compagnie aérienne,
- notre superviseur à l'aéroport,
- notre déclarant en douane,
- nos chauffeurs, avec camion et équipement adéquat,
- les personnels du musée emprunteur.

La coordination est un métier à part entière consistant à évaluer, planifier et gérer cette multitude de mouvements.

QUELLES SONT LES CONDITIONS D'UNE COORDINATION EFFICACE ?

Trois conditions au moins sont nécessaires à une bonne coordination de tous ces mouvements :

- **La connaissance de tous les aspects du métier :** l'acheminement (aérien, terrestre ou maritime), l'emballage, les manutentions, les règles de sûreté, les formalités « Beaux Arts & douane »...
- **Une méthode rigoureuse :** un dossier se monte et se traite selon un ordre défini qui permet de retrouver toutes les données et d'émettre des instructions cohérentes à chaque étape d'une opération. Le logiciel de coordination d'expositions, mis en place par LP ART, crée une obligation de méthode et d'uniformité des procédures et des documents émis. Il laisse la place à l'initiative tout en bannissant l'improvisation.



Les méthodes de coordination



→ **De bons outils** : télécopieurs en batterie, courrier électronique, communication GSM, liaison avec l'ordinateur central des douanes (le SOFI), et pour chaque « coordinateur », un poste informatique de haut niveau équipé de logiciels spécialisés (ATM, DOP) pour la gestion des plannings et l'édition des documents.

QUI COORDONNE ?

Chez LP ART, 22 « coordinateurs d'expositions » sont à votre disposition à Paris et en province. Tout ce qui touche à la protection des œuvres et la sécurité des conditions de transport est sous leur responsabilité. Concrètement, le « coordinateur » prend les rendez-vous, ordonne la fabrication des caisses, élabore un colisage, émet les différents documents de travail et de transport, établit les plannings, prépare les dossiers douane et Beaux-Arts, réserve le fret, et maintient un contact permanent avec les prêteurs, emprunteurs et correspondants à l'étranger.



Comment éviter les surcharges momentanées ?
Comment prévenir les problèmes de sécurité ou de dégradation du matériel ?
Comment contrôler à distance l'exécution du transport dans un pays étranger ?
Le coordinateur saura vous répondre.

La mission de « coordinateur » chez LP ART

- il reçoit et traite la liste des œuvres à transporter,
- il s'entend avec le client sur les méthodes prévues au devis,
- il met en place le planning,
- il fait réaliser les caisses,
- il prépare les formalités Douane et Beaux-Arts,
- il effectue toutes les réservations nécessaires pour le transport des œuvres et le voyage des convoyeurs,
- il fait procéder à la sécurisation du fret,
- il organise le transport et la manutention (camions, équipes, outils...),
- il passe commande auprès des correspondants étrangers,
- il suit le dossier et informe le client au quotidien,
- il émet les documents correspondant à chaque mouvement,
- il reçoit tous les documents après réalisation des prestations,
- il prépare la facturation.

Les documents de travail et d'organisation

BON D'ALLEZ-VOIR

Le bon d'aller-voir est un document qui récapitule toutes les informations relatives aux œuvres (en particulier dimensions et matière) en vue de prévoir leur manutention et leur emballage.

BON D'INSTRUCTION

Le bon d'instruction est un document général contenant les instructions techniques importantes pour chaque opération : nombre d'hommes et moyens à mettre en œuvre à telle date, à telle adresse.

BON D'ENLÈVEMENT/LIVRAISON

Le bon d'enlèvement/livraison rassemble toutes les données relatives aux adresses d'enlèvement et de livraison. Les œuvres, caisses ou colis à transporter y sont clairement indiqués. Ce bon d'enlèvement/livraison, signé par le remettant et par le destinataire (qui peuvent y inscrire toute réserve), constitue le document officiel de transport pour tout transport routier en France. Pour l'étranger, il doit être complété par un document de transport agréé par le Ministère des Transports : la CMR.

« TOURNÉE »

La « tournée » planifie une série d'enlèvements/livraisons réalisés consécutivement pendant une ou plusieurs journées.

Ce document comporte : les adresses et les dates de passage ; le nombre de km, les heures de départ et d'arrivée ; l'heure de passage ; toute observation utile.

LISTE DE COLISAGE

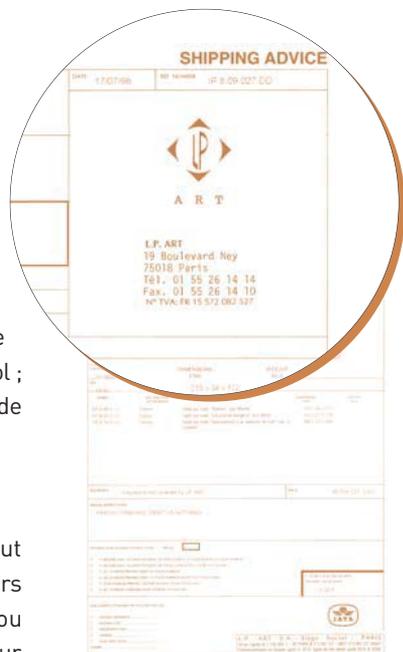
La liste de colisage définit le contenu des caisses : nombre d'œuvres, dimensions et titres, numéros identifiants. Lorsque les caisses sont nombreuses, une liste de caisses indiquant les numéros de référence des caisses est jointe à la liste de colisage.

Les documents de travail et d'organisation

BORDEREAU D'EXPÉDITION

Le bordereau d'expédition réunit toutes les caractéristiques d'une expédition. L'original est envoyé au destinataire avant le départ. C'est un document important. Vérifiez-le bien !

A titre d'exemple, un bordereau d'expédition aérienne doit comporter impérativement les informations suivantes : identité de l'expéditeur ; identité du destinataire ; nombre, dimensions et poids des caisses ; n° de vol et n° de LTA ; date, heures de départ et d'arrivée du vol ; nom du convoyeur ; instructions relatives au paiement de l'expédition ; assurance ; observations particulières.



PLANNING

Un bon planning est un planning simple et lisible par tout le monde (chauffeurs, déclarants en douane, superviseurs à l'aéroport, mais aussi commissaires d'exposition ou régisseurs). Il doit être réalisé sur le même modèle pour tous les intervenants et doit pouvoir être modifié aisément au fur et à mesure des changements qui peuvent advenir. Chez LP ART, un planning est conçu à partir des informations suivantes : date et heure de l'opération ; nature de l'opération ; nombre et n° de caisses ; nom du convoyeur et adresse du lieu de prise en charge ; observations, exigences supplémentaires.

mardi 21 septembre 2004

Heure	Opération	Agent / Prêteur / Destinataire	Nb de caisses	Dimensions	Convoyeur	Hôtel	Divers
08:35	Arrivée Canada 2	- Addison Gallery of American Art	11 caisses	07-147X30X122 08-87 x 76 x 76 09-87 x 73 x 76 12-81 x 42 x 68 30-114 x 41 x 97 31-127 x 38 x 122 32-163 x 48 x 148 33-147x55x139	. Mme Martin Begut (Musée du Petit Palais)		Dop 12669 1/25M3 2 inst. Dop 12670 1/ Vito 1 Superviseur
	Arrivée sur vol AF 359 en provenance de Toronto.	- Cammann (Cortland) - FOGG ART MUSEUM - Musée des Beaux-Arts de Lyon					
	Accueil du convoyeur, transit, transport et livraison au Grand Palais.	- Musée du Petit Palais Calberson - TATE GALLERY - The New York Public Library		40-138 x 24 x 109 44-199 x 32 x 155 51-89 x 71 x 49			

mercredi 22 septembre 2004

Heure	Opération	Agent / Prêteur / Destinataire	Nb de caisses	Dimensions	Convoyeur	Hôtel	Divers
08:35	Arrivée Canada 3	- INDIANAPOLIS MUSEUM OF ART - TATE GALLERY	6 caisses	01-110 x 43 x 100 02-133 x 44 x 118 03-157 x 67 x 130 06-214 x 48 x 143 11-157 x 43 x 136	. Mr Smith	Hôtel Mercure Haussmann 20, rue Roquépine 75008 PARIS Tél : 01 42 68 11 64	Dop 12671 1/25M3 2 inst. Dop 12672 1/ Vito 1 Superviseur
	Vol : AF 359						
	Accueil du convoyeur, transit, transport et livraison au Grand Palais.						

Un planning bien fait est un planning vite compris par le client et les installateurs : c'est le meilleur signe qu'une opération est bien maîtrisée.

Les documents officiels de transport

Juridiquement, à chaque mode de transport correspond un document qui engage et limite la responsabilité du transporteur.

LES ORDRES DE TRANSPORT

Mode de transport	Ordre de transport	Utilisation
Routier	Bon d'enlèvement/livraison LP ART	Suffisant pour tout transport routier national.
	Lettre de voiture internationale CMR	Pour tout transport routier européen et international.
Aérien	Lettre de Transport Aérien (LTA)	Document unique qui accompagne l'œuvre affrétée. Au départ, le bon d'enlèvement/livraison sert de document de transport jusqu'au point-frontière de l'aéroport. A l'arrivée, la LTA est nécessaire au dédouanement.
Maritime	Connaissance maritime (BL)	L'original est envoyé par la poste, une copie accompagne l'œuvre sur le bateau.
Ferroviaire	Lettre de voiture CIM	Pour tout transport par train.

Le certificat de sûreté

Nouveauté depuis mars 2004, le « Certificat de sûreté » est émis par les sociétés titulaires de l'agrément « Agent habilité ». Ce document, dont une copie est obligatoirement jointe à la LTA, récapitule l'historique du colis depuis sa fermeture et son contrôle visuel jusqu'à la livraison à la compagnie aérienne. Il est la preuve que le fret est sécurisé.

ASSISTANCE À L'AÉROPORT

Comment assister le convoyeur et superviser les départs ou arrivées ?

Le transport aérien est de plus en plus complexe. Les contraintes de sécurité sont de plus en plus fortes. Les aéroports sont encombrés. Les compagnies n'hésitent pas à modifier leurs vols ou changer d'appareil au dernier moment. Les tarifs sont si disparates que, pour un même vol et pour un même siège, on peut trouver des billets allant du simple au sextuple.

Comment s'assurer qu'une expédition donnée est correctement « palettisée » et chargée sur le vol prévu avec son convoyeur ?

Comment aider le convoyeur à remplir sa mission dans les conditions les plus favorables ? Peut-on être certain qu'une œuvre en bagage accompagné sera acceptée à bord ?

Superviser toutes ces opérations et guider le convoyeur sont un véritable service d'assistance auquel LP ART apporte le plus grand soin. Bien que difficile à mesurer, il requiert une parfaite maîtrise du transport aérien et la mobilisation de moyens importants sur place, à Roissy ou Orly.

Concrètement, ce sont des hommes et des véhicules, et beaucoup de temps passé en zone passagers, fret et trafic...

Qu'est-ce que l'assistance aux convoyeurs ?

PRÉPARATION DU VOYAGE DU CONVOYEUR

Le voyage est préparé en relation avec le convoyeur. Nous lui transmettons avec son billet d'avion un récapitulatif écrit des informations indispensables :

- compagnie aérienne retenue, heure et numéro de vol, type d'appareil,
- précisions sur le vol : vol direct non-stop ou avec escales, et si oui lesquelles,
- dimensions des caisses, volume de l'expédition et conséquences pour la palettisation,
- il lui sera rappelé, si nécessaire, que dans tout avion, avec ou sans siège supplémentaire, l'acceptation d'un bagage à main est toujours soumise à l'accord du commandant de bord,
- type de document de police exigé dans le pays visité,
- nom de la société qui l'accueillera à destination et lieu d'accueil prévu,
- coordonnées du lieu où il sera logé,
- il sera systématiquement demandé au convoyeur une photocopie lisible de son passeport afin de préparer la demande du badge qui lui permettra d'accéder à la zone sous douane.



ACCOMPAGNEMENT DU CONVOYEUR

Selon qu'il s'agit d'un départ ou d'une arrivée, les prestations sont en quelque sorte symétriques.

Prenons pour exemple un départ convoyé à partir de Paris :

- prise en charge du convoyeur à son domicile, à l'hôtel, ou au musée,
- chargement des caisses dans le camion en présence du convoyeur,
- présentation en douane au bureau de douane habilité pour les expositions,

Qu'est-ce que l'assistance aux convoyeurs ?



- camionnage exclusif vers l'aéroport,
- livraison en zone de fret,
- obtention du badge pour le convoyeur auprès des autorités de l'aéroport,
- supervision de la palettisation en présence du convoyeur,
- accompagnement du convoyeur en zone passagers (avec copie de la LTA) pour les formalités de police,
- accompagnement du convoyeur jusqu'à l'avion (après l'accord du superviseur qui a, de son côté, accompagné la palette sur les pistes jusqu'à son chargement dans l'avion).

Fret ou bagage à main ?

Demandez-nous conseil à l'avance !

Sachez par exemple qu'il devient très difficile de prévoir des expéditions en bagage à main au départ des USA.

La supervision d'un départ

Si l'on conserve le même exemple d'un départ convoyé à partir de Paris, le travail du superviseur est le suivant :

- à la livraison en zone de fret, vérification du vol et de la réservation avant déchargement (et dispositions particulières pour la sécurité des caisses en cas d'annulation),
- déchargement des caisses sous douane en zone de fret par les chauffeurs LP ART,
- vérification du marquage des caisses et de la concordance avec les documents,
- contrôle de la manutention effectuée par les magasiniers de la compagnie aérienne : déplacement sur chariot-élévateur à vitesse réduite, positionnement sur la palette et protection des caisses sous le film plastique et le filet de la palette,
- accompagnement de la palette sur les pistes jusqu'à l'avion et contrôle du chargement dans l'avion,
- accord donné à l'accompagnateur qui se trouve avec le convoyeur en zone passagers,
- confirmation du départ au siège de LP ART avec le n° de la palette (n° ID CODE) lorsque l'avion a effectivement décollé.



Il devient de plus en plus difficile de faire des réservations à cause de l'accroissement du fret aérien et du surbooking généralisé. Par précaution, la veille du départ, les superviseurs LP ART vérifient que la réservation a bien été enregistrée par le magasin de fret de la compagnie (et que le convoyeur aura bien une place sur un vol cargo).

La supervision d'un départ

MOYENS MOBILISÉS POUR UNE EXPÉDITION DEPUIS UN MUSÉE PARISIEN VERS LES USA SUR UN VOL PASSAGER DÉCOLLANT DE ROISSY À 15H

Heure	Opérations	Hommes	Véhicules
9H	Déclaration en douane (procédure de dédouanement simplifiée)	1 déclarant en douane	
9H	Prise en charge du convoyeur à son domicile ou hôtel.	1 accompagnateur	1 voiture
9H30	Chargement au musée, départ	1 accompagnateur 2 chauffeurs	1 voiture 1 camion
10H30 à 11H	Livraison à Roissy en zone fret.	1 superviseur agréé 2 chauffeurs	1 voiture 1 camion
11H à 14H	Déchargement, palettisation, remise de la LTA et des documents de douane, surveillance et attente.	1 superviseur agréé	1 voiture
14H à 14H30	Accompagnement du convoyeur en zone passagers. Accompagnement de la palette sous l'avion en zone trafic.	1 superviseur agréé 1 second superviseur agréé	1 voiture
14H35	OK entre les 2 superviseurs.	1 superviseur agréé 1 second superviseur agréé	1 voiture
15H10	Confirmation du départ communiquée au siège de LP ART.	1 superviseur agréé 1 second superviseur agréé	1 voiture

Attention au temps et à l'énergie dépensée !

Une supervision complète représente : une livraison au moins 4 heures à l'avance, 3 hommes mobilisés, un camion et une voiture-suiveuse pour emmener le convoyeur de la zone de fret en zone passagers !

Facilité et sécurité à l'aéroport

CHEZ LP ART, L'ASSISTANCE À L'AÉROPORT REPOSE SUR :

NOTRE BUREAU PERMANENT À ROISSY

Notre bureau permanent situé dans l'aérogare des agents de fret de Roissy nous permet d'intervenir à tout moment et immédiatement en zone sous douane à l'aéroport. Cette présence nous assure des contacts permanents et des liens de confiance mutuelle avec les responsables des compagnies de fret et les agents de douane.



NOS PERSONNELS SPÉCIALISÉS MUNIS DE LAISSEZ-PASSER

Les agents LP ART agréés à l'aéroport disposent de badges (délivrés par Aéroport De Paris).

Ces laissez-passer officiels permettent :

- de superviser la palettisation ou la dépalettisation en zone de fret,
- d'accompagner le convoyeur en zone passagers,
- d'accompagner la palette jusqu'à l'avion en zone trafic.



NOTRE AGRÉMENT DE TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

Preuve de notre « surface financière », notre agrément IATA (International Air Transport Association) offre plusieurs avantages :

- il garantit notre respect de la réglementation du transport aérien et des normes IATA (notamment par la formation permanente imposée à notre personnel),
- il nous permet d'établir et signer nos LTA, c'est-à-dire de contrôler directement nos expéditions, en toute confidentialité,
- il nous donne une capacité de négociation tarifaire avec les compagnies aériennes.

Facilité et sécurité à l'aéroport

NOTRE AGRÉMENT « AGENT HABILITÉ »

Cet agrément nous permet de sécuriser le fret et de le livrer 4 heures avant le départ d'un vol (sinon, dans le régime normal, il faudrait livrer les caisses 24 heures à l'avance et les passer aux rayons X).

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE [D]
No 12004
DIRECTION DES MUSEES DE FRANCE 6 RUE DES PYRAMIDES 75001 PARIS
YAMANASHI MUSEUM OF ART 1 4 27 KUGAWA KOFU SHI YAMANASHI KEN JAPON
LP ART SA 19 BOULEVARD NEY 75018 PARIS

NOTRE AGRÉMENT DE COMMISSIONNAIRE EN DOUANE

Commissionnaires agréés en douane, nous offrons les services suivants :

- nous pouvons réaliser toute opération de douane pour le compte d'autrui,
- nos cautions en douane nous permettent de garantir la mise à la consommation, le transit communautaire ou toute autre opération,
- notre abonnement au SOFI nous assure une liaison directe avec l'ordinateur central des douanes, grâce à laquelle nous réalisons immédiatement à partir de notre siège ou de notre bureau à Roissy les opérations de douane nécessaires à l'exportation ou à l'importation. Cette liaison avec le SOFI nous permet aussi de savoir immédiatement si l'œuvre devra être ou non présentée en douane,
- nos déclarants en douane sont présents quotidiennement dans les bureaux de douane parisiens,
- la PDS (Procédure de Déclaration Simplifiée) qui permet l'acheminement rapide jusqu'à notre entrepôt sous douane.

Facilité et sécurité à l'aéroport

Convoyeur, n'avez-vous rien oublié ?

- billet d'avion,
- passeport,
- copie de l'accord de prêt,
- adresses et numéros utiles,
- copie du certificat d'assurance,
- liste de colisage avec les numéro de caisses, dimensions, poids et liste des objets, instructions de manutention,
- constats d'état des œuvres et photos des œuvres,
- n° de palettes et éventuellement leur position dans la soute de l'avion,
- copies de la LTA,
- horaires de transit et possibilités de changement en cas de nécessité.

Attention aux courants d'air !
En hiver, pensez à vous munir d'un vêtement chaud pour patienter en zone de fret.

SERVICE « GALERIES ET PARTICULIERS »

Comment limiter les coûts !

Galeristes, antiquaires, commissaires-priseurs, vous devez réaliser une expédition pour une restauration, une vente, une présentation privée ou une foire internationale ? Pour vous, les délais d'acheminement et le coût unitaire sont votre souci prioritaire.

Pour ce type d'opérations, notre fonctionnement est plus souple que pour le déplacement de collections ou d'expositions.

Grâce à nos équipes très réactives, à notre camionnage indépendant et à nos capacités de négociation, nous sommes capables d'une grande flexibilité.

Connaissez-vous le groupage ?

Etes-vous au courant de toutes nos possibilités d'entreposage temporaire en chambre forte ou dans des espaces privatifs ?

LP SERVICE, département de LP ART spécialisé dans le service aux galeristes et particuliers, vous proposera une solution rapide et économique.

Demandez-nous un devis !

Réponses LP SERVICE

LES RÉPONSES « LP SERVICE » AUX BESOINS DES GALERIES ET PARTICULIERS

LP ART propose toutes les solutions techniques adaptées et maints services qui en facilitent la gestion :

→ Emballage économique

- . Tamponnage simple adapté aux demandes ordinaires ;
- . Caisses à bon marché produites par notre atelier ou par nos partenaires caissiers ;
- . Caisses d'occasion reconditionnées.

→ Déplacement rapide

- . Service de camionnage indépendant ;
- . Intervention dans la journée quel que soit le lieu ;
- . Véhicules LP guidés par téléphone ;
- . Assistance éventuelle de nos sous-traitants.

→ Organisation efficace

- . Coordination des expéditions pour les foires internationales ;
- . Suivi des formalités de douane ;
- . Prix compétitifs grâce à notre place prépondérante sur le marché.

→ Tarifs avantageux

- . Solutions de groupage pour le fret aérien et routier ;
- . Réseau de partenaires européens très compétitifs ;
- . Navettes régulières vers la province et les grandes capitales européennes.

→ Formalités simplifiées

- . « Agent habilité » pour la sécurisation du fret aérien ;
- . Conseil et gestion des formalités douanières pour des importations et exportations temporaires ou définitives (voir chapitre « Beaux Arts » & douane) ;
- . Présentation des œuvres sans formalité particulière dans notre magasin sous douane.



Réponses LP SERVICE

→ Magasinage personnalisé

- . Possibilités d'entreposage et de stockage adaptées aux besoins spécifiques des galeries et des particuliers ;
- . Prestations variées : espace privatif, surface dédiée, box privatif, chambre forte.

→ Services à la demande

- . Assurance : toute œuvre n'ayant pas été assurée par le donneur d'ordre peut l'être par notre intermédiaire ;
- . Assistance à l'aéroport pour superviser les opérations ;
- . Caisses sur mesure dans notre atelier de menuiserie ;
- . Manutentions et matériels spécialisés.



Etes-vous sûr d'avoir besoin d'un transport exclusif ?
Vos délais d'expédition peuvent-ils être assouplis ?
Il serait dommage de ne pas profiter des tarifs de groupage. Avez-vous besoin d'un emballage haut-de-gamme ou économique ? Demandez-vous d'abord si vous avez vraiment besoin d'une caisse.
Ensuite, pensez aux caisses d'occasion !

Les foires internationales : de grands rendez-vous pour les galeries

F.I.A.C., foires de Chicago, de Miami et de Bâle, Paris Photo, Tefaf, ARCO à Madrid, Armory show à New York...

Toutes ces grandes manifestations représentent des volumes importants à traiter dans des délais rapides. LP SERVICE dispose des moyens nécessaires pour intervenir dans les meilleures conditions : une flotte de véhicules à disposition et du personnel en nombre suffisant.

QUID DES ASSURANCES ?

En tant que transporteur, LP ART est assuré au titre de la responsabilité civile et contractuelle dans le cadre des limites de 23 € par kilo ou 686 € par colis.

En règle générale, les œuvres sont assurées « clou à clou » tous risques, directement par le donneur d'ordre.

Sinon, LP ART est en mesure de faire assurer les œuvres à la demande.

En tout état de cause, aucune œuvre n'est transportée sans assurance.



DEVIS ET COMMANDE

Comment faire une demande de devis ?

Vous vous interrogez sur le budget à prévoir pour le déplacement d'une exposition ou d'une collection ?

Vous devez préparer un dossier d'appel d'offre ?

Vous cherchez la meilleure qualité au meilleur prix ?

Vous voulez comparer efficacement les propositions qui vous seront faites ?

A bon droit, vous faites jouer la concurrence. Vous nous demandez alors un devis et attendez une réponse rapide. Mais possédez-vous toutes les informations nécessaires à l'établissement d'un prix ?

Avez-vous établi une « liste de transport » ? Toutes les œuvres sont-elles bien identifiées et répertoriées géographiquement ?

Avant de nous consulter, pensez comme nous au moindre élément.

Notre devis n'en sera que plus fiable, et le coût final mieux maîtrisé.

Bien sûr, vous ne pouvez pas tout prévoir.

C'est à nous de vous y aider.

Qu'est-ce qu'une bonne « liste de transport » ?

Vous vous en doutez, la phase du devis est décisive pour bien s'entendre sur le déroulement d'une opération, tout particulièrement lorsque des œuvres nombreuses et de toute provenance sont rassemblées puis réexpédiées dans leurs pays d'origine.

Pour répondre clairement à vos demandes de devis, nous avons en premier lieu besoin d'une bonne « liste de transport », c'est-à-dire une liste dans laquelle les œuvres sont bien classées et identifiées : adresse par adresse, puis œuvre par œuvre.

Si vous êtes organisateur d'expositions, pensez à nous fournir pour chaque œuvre les informations suivantes :

- **Adresse exacte du lieu d'enlèvement** : « Californie » est une adresse insuffisante : les coûts seront différents si l'œuvre est à San Diego ou à Berkeley.
- **Caractéristiques du lieu d'enlèvement** : 4^e étage sans ascenseur ? A 6 mètres de haut au-dessus d'un autel dans une église de province ?
- **Nature et dimension de l'œuvre** : huile sur toile 220 x 182 avec ou sans cadre. Coffret en argent avec incrustations d'ivoire : h 15 cm, ø 18,5 cm.
- **Titre et nom de l'artiste** : c'est bien le minimum pour identifier une œuvre !
- **N° d'inventaire** : pour les œuvres des musées.
- **Identité du propriétaire prêteur** : le prêteur est-il un particulier, un galeriste ou un musée ? S'il s'agit d'exportation, les formalités à remplir ne seront pas les mêmes.
- **Exigences du prêteur** : quel type de caisse est demandé ? Un convoyeur est-il prévu ? Ces informations conditionnent le montage de l'opération.
- **Année de création et valeur de l'œuvre** : selon le pays d'origine, ces données permettent de savoir si un contrôle « Beaux-Arts » s'applique à l'exportation.
- **Statut douanier de l'œuvre à son adresse d'enlèvement** : est-elle en port franc sous douane ou appartient-elle au prêteur à cette adresse ? Pensez aux formalités de douane.

Attention ! précisez si les dimensions de votre tableau sont en cm ou en inch et sachez que, par convention, les transporteurs notent les dimensions des caisses sous la forme : L x l x h.

Les postes-clés d'un devis



NOS DEVIS SONT COMPOSÉS DE CINQ POSTES-CLÉS :

→ Les caisses

Quand les caisses sont fabriquées sur mesure, le prix dépend de leur catégorie et de leurs dimensions. Il se calcule au « m² développé », c'est-à-dire la surface totale de leurs 6 panneaux. Nos barèmes tiennent compte des fournitures consommées (bois, mousse, visserie) et de la main-d'œuvre nécessaire à la fabrication.

→ L'emballage

Ce poste tient compte du travail de nos installateurs nécessaire pour le tamponnage ou la mise en caisse. Si l'emballage se fait en caisse, il prend en compte le transport des caisses vides jusqu'au lieu d'emballage et le temps passé à la mise en caisse.

→ Le travail administratif

Nous-mêmes ou nos correspondants fournissons une prestation de service qui, pour chaque opération, se traduit par un travail de suivi permanent : formalités Beaux-Arts et douanières ; déplacement de nos agents aux bureaux de douane ; contacts réguliers par email et par téléphone ; mises à jour des plannings...

Ces frais sont estimés à l'heure de travail.

→ Le transport

Le camionnage est estimé à l'heure et au kilomètre en fonction du type de véhicule utilisé. Le prix du fret aérien et fret maritime est obtenu auprès des compagnies au coup par coup : leur prix est fixé soit au kilo, au poids réel ou au poids-volume (à raison de 166 kg pour un m³), soit forfaitairement à la palette ou au conteneur.

→ Les frais afférents au convoyeur

Supervision et assistance au convoyeur sont calculées au temps passé selon des barèmes. Le coût des billets d'avion nous est communiqué par les compagnies aériennes.

Pourquoi les devis LP ART sont-ils réputés bien faits ?

NOS DEVIS SONT DÉTAILLÉS : chaque ligne décrit une prestation clairement identifiable et mesurable. Surtout, nous expliquons nos choix : pourquoi 4 installateurs pour telle opération... Pourquoi un transit par Chicago plutôt que par New York...

NOS DEVIS SONT CHRONOLOGIQUES ET NARRATIFS : nous racontons l'histoire du transport pour bien comprendre toutes les contraintes propres à chaque opération sur mesure et pour en imaginer à l'avance le déroulement global.

NOS DEVIS SONT PRATIQUES : le planning pourra en découler directement : le nombre d'expéditions étant prévu, chaque tournée étant détaillée, nous n'avons plus qu'à en fixer ensemble les dates.

NOS DEVIS SONT RAPIDES : vous êtes assujettis à la date d'ouverture d'une exposition ou d'un événement. Il vous a fallu des semaines pour rassembler tous les éléments de la liste de transport. A nous maintenant de vous aider à gagner du temps.



Etes-vous sûrs d'avoir tout prévu : modes et délais de transport, types d'emballage convenant aux prêteurs, formalités administratives et douanières ? Pour éviter les mauvaises surprises, demandez conseil aux spécialistes LP Art !

Comment passer une commande ?

Un devis clair et précis vous aidera à passer commande de manière claire et précise. N'oubliez pas les éléments suivants :

- passez-nous commande par écrit pour une prestation définie et pour un prix déterminé,
- assurez-vous que le signataire de la commande est bien habilité à la signer,
- fixez la date-limite pour laquelle notre prestation devra être réalisée,
- entendez-vous avec nous préalablement sur les délais et modes de paiement.
Sachez toutefois que si nous travaillons ensemble pour la première fois, nous vous demanderons un paiement à la livraison.

Lors de votre prochaine demande de devis, vous pouvez vous inspirer de l'exemple suivant :

EXEMPLE DE LISTE COMPORTANT DEUX ŒUVRES

Ville, pays	Type de collection	Prêteur	Adresse d'enlèvement	Titre, nom de l'artiste, date de création	Techniques et matériaux
Jackson, Colorado, USA	Public	Museum of Fine Art	50th avenue 27302 Jackson Colorado Fax Tél.	Nature morte n°2 R. Falcon - 1957	Acrylique sur toile
Buenos Aires, Argentine	Public	Museo de Arte	Calle 36, Z.12 Fax Tél.	Pyramide M. Duplantier - 1970	Bois polychrome

	Dimensions sans cadre ou socle	Dimension avec cadre et socle	Condition de conservation	Valeur	Convoyeur	Observations
	160 cm x 120 cm	180 cm x 140 cm	Bonne	180 000 €	Non	-
	127 cm x 66 cm x 67 cm		Très fragile	450 000 €	-	Caisse climatisée existante



RÉSEAU D'AGENCES LP ART

PARIS - MONTREUIL

Siège :

274-276, rue de Rosny - 93100 MONTREUIL

Tél. +33 (0)1 49 35 30 00 - Fax. +33 (0)1 49 35 30 10

Entrepôt de stockage :

Tél. +33 (0)1 48 94 95 88

Fax. +33 (0)1 48 90 25 25

PARIS - LA COURNEUVE

Entrepôt logistique :

34-36, rue Paul Vaillant Couturier - 93120 LA COURNEUVE

Tél. +33 (0)1 49 92 90 10 - Fax. +33 (0)1 49 92 90 19

LYON

ZI Le Broteau - 69540 IRIGNY

Tél. +33 (0)4 72 39 20 30 - Fax. +33 (0)4 72 39 12 13

NICE

ZI des 3 moulins - 400, avenue Henri Laugier - Bât A - 06600 ANTIBES

Tél. +33 (0)4 92 91 10 12 - Fax. +33 (0)4 93 65 81 16

TOULOUSE

55, avenue Louis Bréguet - 31400 TOULOUSE

Tél. +33 (0)5 62 47 07 77 - Fax. +33 (0)5 62 47 04 14

NANTES

28, rue Louis Pasteur - 44119 TREILLIERES

Tél. +33 (0)2 51 12 00 98 - Fax. +33 (0)2 28 01 37 37

LE CAIRE

17, AL Ahram St - Heliopolis - Cairo - EGYPT

Tél. +202 690 56 55 - Fax. +202 690 56 54

