

SESSION 2021

AGRÉGATION CONCOURS EXTERNE

Section : ÉCONOMIE ET GESTION

Option : PRODUCTION DE SERVICES

**ÉTUDE DE CAS SUR LA GESTION DES ENTREPRISES ET DES
ORGANISATIONS SELON L'OPTION
CHOISIE PAR LE CANDIDAT**

Durée : 5 heures

Calculatrice électronique de poche - y compris calculatrice programmable, alphanumérique ou à écran graphique – à fonctionnement autonome, non imprimante, autorisée conformément à la circulaire n° 99-186 du 16 novembre 1999.

L'usage de tout ouvrage de référence, de tout dictionnaire et de tout autre matériel électronique est rigoureusement interdit.

Si vous repérez ce qui vous semble être une erreur d'énoncé, vous devez le signaler très lisiblement sur votre copie, en proposer la correction et poursuivre l'épreuve en conséquence. De même, si cela vous conduit à formuler une ou plusieurs hypothèses, vous devez la (ou les) mentionner explicitement.

NB : Conformément au principe d'anonymat, votre copie ne doit comporter aucun signe distinctif, tel que nom, signature, origine, etc. Si le travail qui vous est demandé consiste notamment en la rédaction d'un projet ou d'une note, vous devrez impérativement vous abstenir de la signer ou de l'identifier.

Tournez la page S.V.P.

PARTIE 1 - L'INNOVATION AU CŒUR DE LA SUPPLY CHAIN

En 2007, un Groupement d'Intérêt Scientifique (GIS) est créé à Saint-Nazaire (Loire-Atlantique), avec comme ambition de participer au développement de la compétitivité des entreprises du territoire en mobilisant les leviers Achats, Logistique, Supply Chain. Le Pôle « Achats - Supply Chain - Atlantique » (nommé « PASCA ») voit ainsi le jour. Il devient, en 2014, une association loi 1901 et obtient la labellisation de Plateforme Régionale d'Innovation (PRI) de la région des Pays de la Loire.

Les missions du PASCA sont triples :

- favoriser l'émergence de projets conjoints entre les laboratoires de recherche et les industriels territoriaux ;
- promouvoir les formations et les métiers Achats - Supply Chain sur le territoire pour permettre le développement des compétences attendues ;
- être un lieu d'échange, entre les adhérents du pôle, sur des sujets d'actualités en animant des groupes de travail et des ateliers thématiques.

Le PASCA vous sollicite, aujourd'hui, car la logistique et plus globalement le supply chain management font face, ces dernières années, à de profonds bouleversements liés à l'arrivée de nouveaux outils technologiques. L'association souhaite, ainsi, pouvoir présenter à ses adhérents industriels une vision synthétique, claire mais aussi exhaustive de ces nouveaux outils et de leurs limites.

Dans le rapport¹ remis en octobre 2015 au député François-Michel Lambert, les auteurs écrivent : *« le numérique apporte à la logistique les moyens d'une rupture en permettant de synchroniser les flux physiques, numériques et financiers, et d'étendre son champ d'activité pour couvrir les relations clients, de même que contribuer à l'émergence de l'économie circulaire. La maîtrise des données relatives à cette chaîne complète constitue des enjeux stratégiques et de souveraineté pour les États. En effet, si cette chaîne est maîtrisée, cela constitue une clé de voute pour l'essor de modèles de développement socio-économiques plus durables. Dans de tels modèles, le Big Data, l'intelligence artificielle, la robotisation apportent des facteurs de compétitivité, en optimisant la gestion à grande échelle d'un nombre important de biens notamment marchands, et en optimisant l'ensemble des processus de fabrication, de distribution et de recyclage en temps et en heure ».*

En vous aidant des documents fournis en annexes, mais également de vos connaissances personnelles, vous répondrez aux cinq questions ci-après.

¹ Evolutions de la logistique à l'horizon 2025 : enjeux et impacts du Big data, de l'Intelligence artificielle et de la Robotisation

Dossier 1 - Les mutations de la logistique

Question 1 - Logistique et supply chain management

Vous expliquerez, de façon structurée, votre vision de l'apparition et de la maturation de la fonction logistique en entreprise jusqu'à nos jours.

Vous aborderez aussi la façon dont vous positionnez et différenciez la logistique et le supply chain management.

Question 2 - La logistique du futur

On parle souvent, actuellement dans la presse, de la « logistique du futur ». De quelle autre notion découle-t-elle ? Vous en expliquerez l'origine.

Question 3 - Innovations en logistique et supply chain management

Une des missions du PASCA est d' « *encourager le développement de l'innovation (...) Achats, Logistique et Supply Chain* ». Qu'est-ce qu'une innovation et comment faciliter l'innovation dans une organisation ?

Quelles ont été, et quelles sont actuellement, les grandes innovations dans le domaine de la logistique et du supply chain management ?

Dossier 2 - Implantation de nouvelles technologies au cœur des chaînes logistiques

Question 4 - Nouvelles technologies et chaînes logistiques

Vous présenterez une typologie des nouveaux outils technologiques à la disposition des chaînes logistiques. Quelles utilisations peuvent en être faites ?

Idéalement, vous illustrerez votre propos d'exemples concrets.

Question 5 - La réussite d'un projet « logistique - supply chain management »

La réussite d'un projet, notamment celui d'implanter dans une entreprise une nouvelle technologie, passe obligatoirement par la prise en compte de plusieurs dimensions. Il en est, bien sûr, de même pour un projet d'implantation de nouvelles technologies en « logistique - supply chain management ». Selon vous, quelles sont ces dimensions ?

Vous montrerez notamment les enjeux et les risques si ces dimensions ne sont pas intégrées au projet.

Annexe 1

Le platooning expérimenté en France en 2020

Source : Stratégies Logistique n°179 - octobre-novembre 2019

Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'Etat aux Transports, a annoncé qu'un projet de décret devrait permettre de tester le platooning en France dès 2020 (...) Des expérimentations existent depuis plusieurs années déjà dans différents pays européens, mais pas en France (...).

Il est possible que ce retard (...) dans l'expérimentation de cette technique de transport en France ne serve qu'à constater les limites d'un système qui a conduit certains constructeurs allemands à abandonner les recherches sur le sujet.

Considéré comme trop complexe, voire trop coûteux pour l'économie de carburant réalisée (environ 10%), le platooning doit encore résoudre la question de l'interopérabilité. Pour l'instant en effet, les dispositifs de couplage et de pilotage des véhicules mis en convoi ont des spécificités à chaque constructeur. Impossible dès lors de composer des convois avec des véhicules de marques différentes. Une démarche d'harmonisation est bien engagée sous l'égide de l'Union européenne, mais sans soulever l'enthousiasme unanime de tous les constructeurs. Certains ont déjà choisi de passer directement à l'étude de camions d'un niveau d'autonomie supérieur au platooning. Néanmoins (...) le platooning pourrait aboutir à la création d'un système de sécurité gérant de façon automatique l'espacement entre les véhicules circulant sur une même file d'autoroute.

Annexe 2

Dossier Exosquelettes

Source : www.inrs.fr

De nombreuses entreprises sont aujourd'hui tentées par l'acquisition d'exosquelettes. Avec l'objectif d'assister les salariés lors de la réalisation de certaines tâches, leur usage fait naître un espoir légitime d'améliorer les conditions de travail grâce à la réduction de la charge physique et des risques de troubles musculo-squelettiques (TMS). Bien que les exosquelettes s'implantent le plus souvent dans les entreprises sous forme de prototypes ou de premières versions à parfaire, les concepteurs et intégrateurs annoncent leur volonté de déployer rapidement ces nouvelles technologies dans les années à venir.

Les exosquelettes, qui s'inscrivent dans un ensemble de nouvelles technologies d'assistance physique, posent toutefois de nouvelles questions relatives à la santé et à la sécurité des opérateurs. D'une part, l'opérateur peut être exposé aux risques classiques inhérents aux machines (risques mécaniques, électriques, thermiques, liés au bruit et aux vibrations, etc.). D'autre part, les changements apportés dans les façons de travailler, du point de vue des stratégies gestuelles comme du point de vue de l'organisation du travail, peuvent être source de postures contraignantes, de stress, de fatigue cognitive (surcharge informationnelle), de troubles proprioceptifs ou encore de perte d'équilibre ou de chute.

Annexe 3

Obligations générales de l'employeur

Source : Article L4121-1 du code du travail

L'employeur prend les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale des travailleurs. Ces mesures comprennent :

- 1° Des actions de prévention des risques professionnels, y compris ceux mentionnés à l'article L4161-1 ;
- 2° Des actions d'information et de formation ;
- 3° La mise en place d'une organisation et de moyens adaptés.

L'employeur veille à l'adaptation de ces mesures pour tenir compte du changement des circonstances et tendre à l'amélioration des situations existantes.

Article L4121 - Modifié par la LOI n°2012-954 du 6 août 2012 - art. 7

L'employeur met en œuvre les mesures prévues à l'article L4121-1 sur le fondement des principes généraux de prévention suivants :

- 1° Eviter les risques ;
- 2° Evaluer les risques qui ne peuvent pas être évités ;
- 3° Combattre les risques à la source ;
- 4° Adapter le travail à l'homme, en particulier en ce qui concerne la conception des postes de travail ainsi que le choix des équipements de travail et des méthodes de travail et de production, en vue notamment de limiter le travail monotone et le travail cadencé et de réduire les effets de ceux-ci sur la santé ;
- 5° Tenir compte de l'état d'évolution de la technique ;
- 6° Remplacer ce qui est dangereux par ce qui n'est pas dangereux ou par ce qui est moins dangereux ;
- 7° Planifier la prévention en y intégrant, dans un ensemble cohérent, la technique, l'organisation du travail, les conditions de travail, les relations sociales et l'influence des facteurs ambiants, notamment les risques liés au harcèlement moral et au harcèlement sexuel, tels qu'ils sont définis aux articles L1152-1 et L1153-1 ;
- 8° Prendre des mesures de protection collective en leur donnant la priorité sur les mesures de protection individuelle ;
- 9° Donner les instructions appropriées aux travailleurs.

Annexe 6

« Dans les entrepôts, le préparateur de commandes, c'est le mineur d'il y a trente ans »

Source : www.lemonde.fr. (Perrine Mouterde) - Publié le 25 mai 2016 à 13h34

Mis à jour le 07 juin 2016 à 15h01

- Commencer mission, dites Ok
- Ok
- 250 colis, volume 1 400 dm³, dites Ok
- Ok
- Allée 4, dites Ok
- Ok
- Emplacement 17, dites Ok
- Ok
- Numéro correspondant [*code de détrompage*] ?
- 2-3
- 4 [*pour 4 colis à prélever*], répétez
- 4

C'est un dialogue qui se répète, en boucle. Un dialogue entre un préparateur de commandes dans un entrepôt de la grande distribution alimentaire et... un logiciel informatique. Sociologue du travail et doctorant au sein du laboratoire Institutions et Dynamiques Historiques de l'Economie et de la Société (IDHES) de l'Université Paris-I, David Gaborieau a travaillé deux mois par an, pendant sept ans, comme préparateur de commandes, avec un chariot électrique, sur des plates-formes logistiques de supermarchés. Il a étudié l'impact de l'introduction de la commande vocale dans la chaîne logistique (...).

Qu'a changé l'introduction de cette commande vocale ?

Elle a induit une forme d'intensification du travail : selon l'Institut national de recherche et de sécurité (INRS), le guidage vocal a accru le rythme de 10 % à 15 %. C'est aussi une intensification de l'encadrement, une perte d'autonomie, un resserrement de tous les pores de l'organisation. Tous les espaces où il y avait un peu de souplesse dans l'entrepôt, où l'on pouvait discuter et faire le travail à sa manière sont supprimés. Cela correspond à une rationalisation du travail, selon les préceptes du taylorisme.

L'ordinateur a une puissante fonction d'encadrement. Dans un entrepôt, on peut savoir où en est un ouvrier toutes les 15 secondes. Même si, parfois, on voit dans une salle de pause un ouvrier en train de valider des colis parce qu'il a appris les codes détrompeurs par cœur... Mais les stratégies de contournement sont limitées.

Quel est le profil des ouvriers travaillant dans ces entrepôts ?

La majorité des préparateurs de commandes ont entre 25 et 35 ans. Après quatre ou cinq ans comme préparateur de commandes, des problèmes de santé commencent à apparaître. Ces jeunes ont souvent un CAP, un BEP ou un bac professionnel, dans beaucoup de domaines différents, pas forcément liés à l'industrie. Ils n'ont pas réussi à travailler dans le domaine pour lequel ils ont été formés (ou ne l'ont pas souhaité) et se retrouvent, à un moment de leur vie, dans un entrepôt.

Beaucoup sont issus d'un milieu populaire et ont démarré leur parcours ouvrier assez tôt. Pour certains d'entre eux, l'entrepôt logistique, ce n'est pas pire qu'ailleurs : ils ont connu d'autres formes de pénibilité dans les abattoirs ou dans l'agroalimentaire, par exemple. Les agences d'intérim savent que quelqu'un qui a fait six mois dans un abattoir pourra supporter la cadence et les conditions de travail en entrepôt.

On rencontre aussi des diplômés de la logistique, qui ont un BTS et veulent faire carrière dans la logistique. Mais c'est très difficile : dans un entrepôt où 80 % des salariés sont des ouvriers, l'ascension sociale est compliquée. Cela crée des frustrations. Ces jeunes se rendent compte assez vite que l'on a besoin d'eux pour un travail répétitif. Il y a un décalage entre leur niveau de diplômes, leurs attentes et la réalité du métier ouvrier.

Les ouvriers n'ont-ils pas tendance à être de plus en plus qualifiés ?

Il y a effectivement des métiers ouvriers qui se sont qualifiés, mais ce n'est pas le cas de la préparation de commandes. Le travail nécessite très peu de savoir-faire et même celui qui pourrait exister, faire une « belle palette » par exemple, n'est pas valorisé (...).

L'automatisation a-t-elle permis de rendre le travail moins pénible ?

Dans les entrepôts, on entend souvent que le préparateur de commandes est le mineur d'il y a trente ans. Les cadres ont l'impression que c'est le dernier endroit où il y a du travail très répétitif, physique. Ils essaient de lutter contre cela, mais à la marge : ils se mettent d'accord avec les syndicats sur des « seuils acceptables », essaient de réorganiser le travail pour améliorer la santé. Mais cela peut avoir des effets pervers. L'INRS a par exemple constaté que le filmage des palettes faisait augmenter très fortement le rythme cardiaque, donc on réfléchit à automatiser le filmage. Mais s'ils ne filment plus, les ouvriers iront chercher encore davantage de colis, une tâche répétitive... Si on ne modifie pas le mode de carrière, il n'y aura pas de réelle amélioration.

Il y a aujourd'hui une chimère de l'automatisation. L'automatisation transforme le métier mais ne le fait pas disparaître. On a l'image de l'ouvrier de l'industrie automobile qui actionne une machine, mais les métiers que propose l'industrie sont encore très répétitifs. Et une grande partie du travail pénible a été externalisée vers les sous-traitants, ce qui permet de mettre en avant des usines automobiles très propres, où ne subsistent que les métiers les plus valorisés. En mettant en avant l'automatisation, on crée un discours mythique qui occulte la réalité du travail. Et on occulte une classe sociale (...).

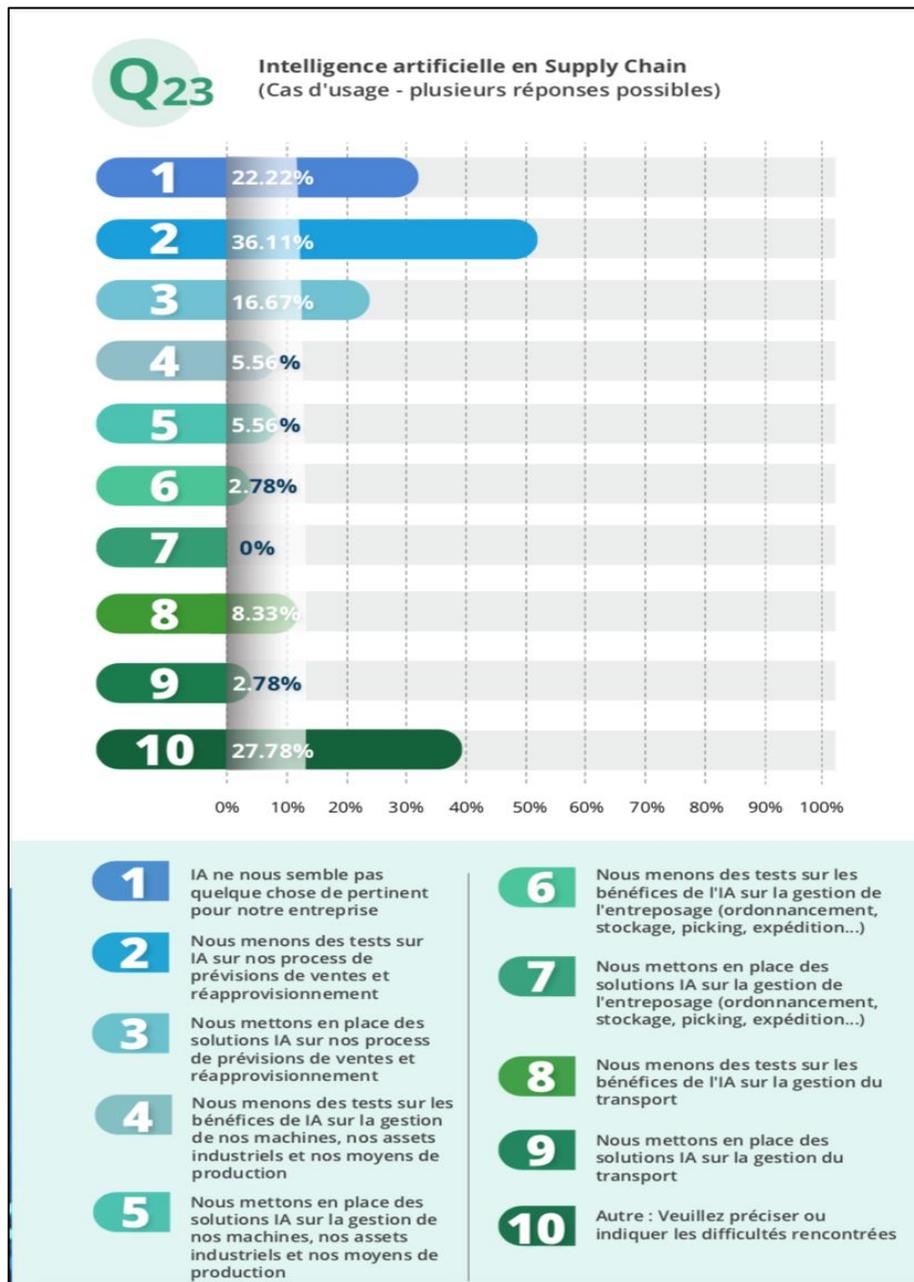
Annexe 7

Panorama de la digitalisation 2019-2020

Dynamique de la transformation des supply chains

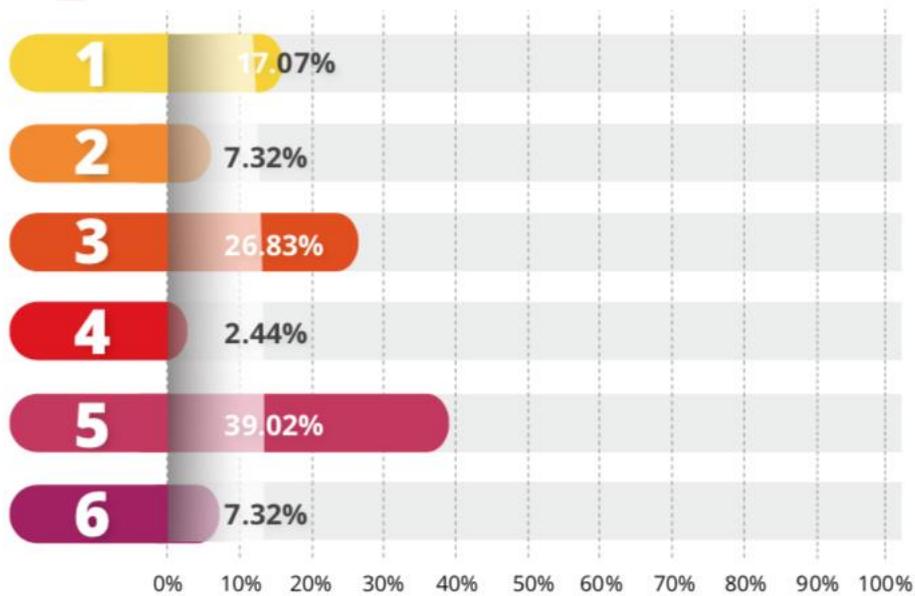
Difficultés - Succès (extraits)

Source : France Supply Chain by ASLOG



Q3

Quel est le principal défi de la Supply Chain Digitale dans votre entreprise ?



1 Le "sponsorship" n'est pas au bon niveau de l'entreprise

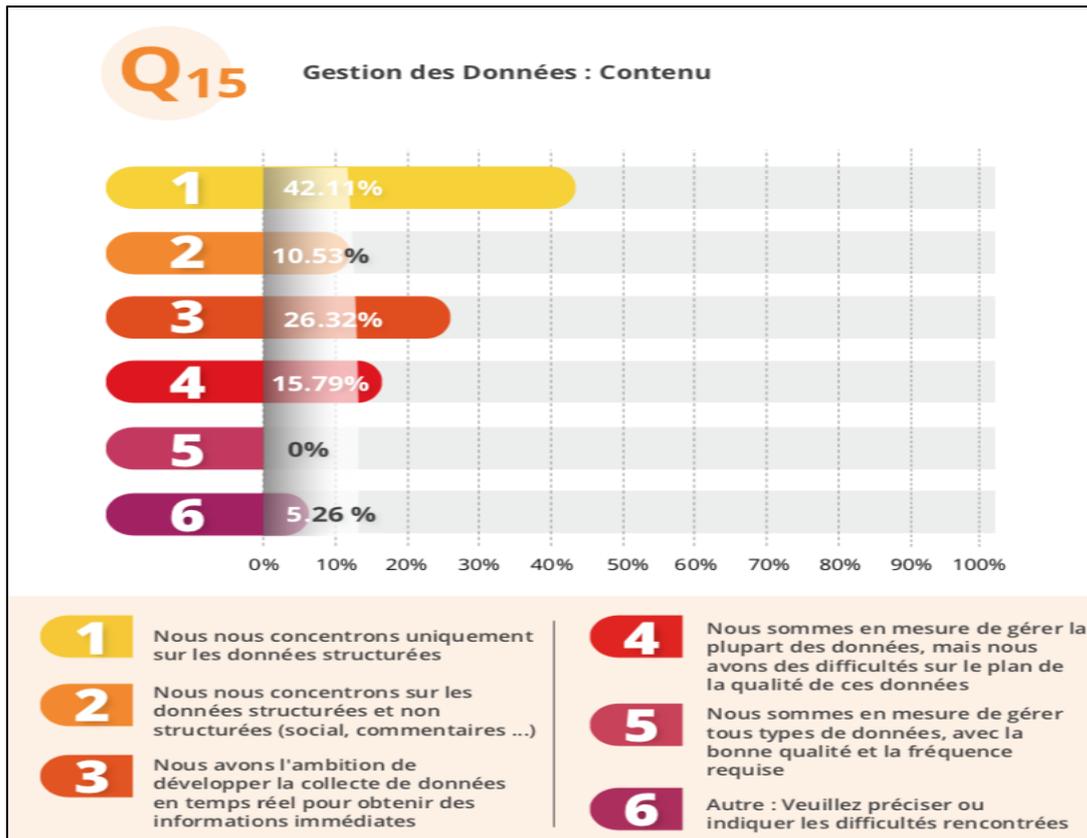
2 Les pilotes/tests ont été réalisés, mais la valeur de leur extension à une large échelle n'est pas suffisamment probante

3 Le paysage technologique est vaste et changeant, il est peu clair sur quelle technologie investir

4 Les gens au sein de l'entreprise craignent les changements qui se produiront dans leur travail

5 La transformation est perçue comme portant sur les systèmes d'informations et non comme une transformation métier

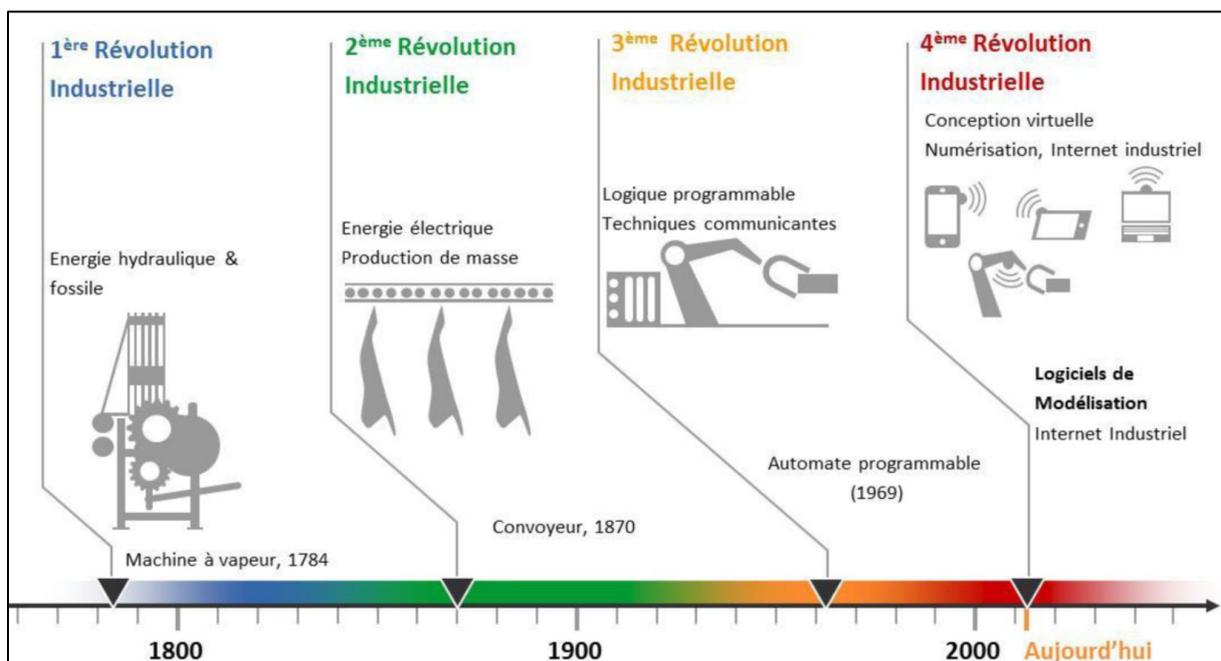
6 Autre : Veuillez préciser



Annexe 8

Les quatre révolutions industrielles

Source : www.ifm49.fr



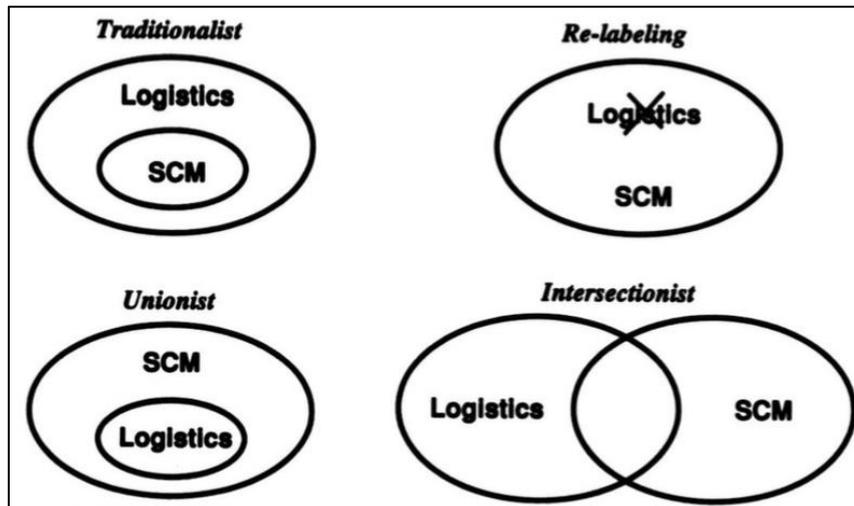
Annexe 9

Logistique *versus* supply chain management

Source : Larson P., Poist R. et Halldorsson A., (2007)

Perspectives on logistics vs SCM: a survey of SCM professionals

Journal of Business Logistics - 28 (1)



Annexe 10

Les catégories d'innovation logistique

Source : Van Klink, A. et Visser. E., (2004)

Innovation in Dutch Horticulture: Fresh Ideas in Fresh Logistics

Tijdschriftvooreconomische en Sociale Geografie - 95 (3): 340 - 346

Type of innovation	Management level	Objective	Example
Process innovation	Operational level	Cost savings	ICT-based order intake (EDI, b2b e-commerce)
Product innovation	Tactical level	Cost savings and added value	New packaging materials, postponed manufacturing
System innovation	Strategic level	Added value	Supply chain management, 3rd and 4th party logistics
Market innovation	Strategic level	Added value and cost savings	Specialisation in logistic service supply for specific industries, exit and entry

PARTIE 2 - CAS CCM TRANSPORT

CCM TRANSPORT est une entreprise de transport routier de marchandises et de logistique implantée à Courbevoie (92). L'entreprise est spécialisée dans les transports routiers nationaux et internationaux de marchandises, principalement en Europe. Elle est aussi présente sur les métiers de la Supply Chain.

L'entreprise souhaite développer ses activités sur de nouveaux marchés. Ainsi, elle envisage de proposer des prestations transport entre la France et la Turquie. Elle réfléchit donc à la mise en place prochainement d'une nouvelle ligne régulière entre l'Île-de-France et la Turquie.

Question 6

Votre travail consiste à réfléchir à différents aspects concernant cette nouvelle offre entre la France et la Turquie.

Votre proposition doit aborder les cinq domaines suivants :

- la conception de la ligne : organisation de la ligne, véhicules, conducteurs, autorisations de transport nécessaires (titres de transport) ;
- l'offre proposée aux clients ;
- la réalisation des opérations de transport : formalités contractuelles, formalités douanières, suivi des marchandises pendant leur acheminement ;
- la gestion des litiges concernant les envois : responsabilité, indemnisation ;
- le suivi de la qualité des prestations.

Pour concevoir votre proposition, vous devez mobiliser vos connaissances personnelles et vous aider des informations fournies en annexes.

Liste des annexes :

Annexe 11 : Présentation de l'entreprise CCM TRANSPORT

Annexe 12 : Informations concernant l'entreprise TEKEN INTERNATIONAL

Annexe 13 : La ligne Île-de-France - Turquie

Annexe 14 : Itinéraire envisagé entre Courbevoie et Edirne

Annexe 15 : Durée du travail des conducteurs routiers de transport de marchandises en France

Annexe 16 : Les autorisations de transport routier à l'international

Annexe 17 : L'accord de libre-échange UE - Turquie

Annexe 18 : Les régimes douaniers

Annexe 19 : Extraits de la convention CMR

Annexe 20 : La lettre de voiture électronique

ANNEXE 11

PRÉSENTATION DE L'ENTREPRISE CCM TRANSPORT

Les métiers

L'entreprise CCM TRANSPORT est présente sur de nombreux métiers de la Supply Chain.

Transport routier national

CCM TRANSPORT propose à ses clients des prestations diversifiées (messagerie, groupage, lots complets et partiels) grâce à son réseau de 30 agences réparties sur tout le territoire français.

Transport routier international

CCM TRANSPORT propose à ses clients des transports de lots palettisés (lots partiels et complets) au départ et à destination de l'Europe centrale et orientale. Elle propose aussi sur certains marchés des prestations de messagerie et de groupage. L'entreprise est bien implantée sur ses deux marchés historiques, l'Allemagne et l'Autriche, pays dans lesquels elle dispose de plusieurs agences en propre :

- 5 agences en Allemagne : Berlin, Cologne, Hambourg, Ratisbonne, Stuttgart ;
- 3 agences en Autriche : Graz, Linz et Vienne.

CCM TRANSPORT assure sa présence sur ses différents marchés en nouant des partenariats avec des transporteurs routiers locaux, en Bulgarie, Hongrie, Pologne, République Tchèque, Roumanie et Slovaquie.

CCM TRANSPORT a poursuivi son développement au cours de 10 dernières années en nouant des partenariats en Russie, en Ukraine et au Kazakhstan.

Sa présence et ses partenariats sur ses différents marchés lui permettent de mettre en place des organisations transport variées, adaptées à chaque ligne : simple équipage, double équipage, organisation en relais (échange de semi-remorques) selon les destinations.

Logistique

CCM TRANSPORT dispose d'un réseau d'entrepôts logistiques multi-clients et d'entrepôts dédiés. Elle propose à ses clients des prestations logistiques variées, de la simple prestation de stockage à la gestion complète de la Supply Chain.

Douane

CCM TRANSPORT est représentant en douane enregistré et bénéficie des agréments OEA (Opérateur Économique Agréé) « Simplifications douanières » et « Sécurité Sûreté ». Elle bénéficie de l'ensemble des agréments et autorisations douanières lui permettant d'utiliser les procédures de déclaration simplifiées et de bénéficier du dédouanement à domicile.

CCM TRANSPORT propose à ses clients l'ensemble des prestations douanières :

- Exportation, importation, transit ;
- Formalités intra-Union européenne ;
- Stockage sous douane ;
- Formalités douanières en cas de participation à des salons, foires, expositions ;
- Formalités douanières en cas d'externalisation de fabrication à l'étranger ;

- Documents justificatifs de l'origine ;
- Conseil et accompagnement dans la mise en place de procédures de dédouanement centralisées, de procédures de dédouanement à domicile, de stockage sous douane ;
- ...

Le parc de véhicules

L'entreprise CCM TRANSPORT dispose d'un parc de véhicules diversifié en termes de silhouettes, carrosseries et capacités de transport :

- porteurs, remorques, tracteurs, semi-remorques ;
- fourgons, tautliners, plateaux, citernes ;
- véhicules légers, poids lourds.

Ce parc est constitué de véhicules en propriété, en location (courte, moyenne et longue durée) et en crédit-bail.

Les conducteurs routiers

L'effectif de l'entreprise CCM TRANSPORT se caractérise par sa grande diversité : âge, ancienneté, compétences, permis de conduire, formations obligatoires, contrats de travail...

ANNEXE 12

INFORMATIONS CONCERNANT L'ENTREPRISE TEKEN INTERNATIONAL

L'entreprise TEKEN INTERNATIONAL est implantée à Edirne (Turquie), ville située à 240 km au nord-ouest d'Istanbul et à proximité des frontières Grecque et Bulgare.

Elle est présente sur de nombreux métiers de la Supply Chain : transport routier national et international, stockage, douane.

Elle propose des prestations variées sur toute la Turquie (lot, messagerie, express, stockage-distribution) grâce à son implantation sur tout le territoire turc (14 agences).

Elle propose aussi ses prestations à destination des marchés internationaux de proximité (Bulgarie, Grèce, Iran, Irak, Roumanie, Géorgie), ainsi qu'à destination de certains pays de l'Union européenne (Allemagne, Belgique, Italie, Pays-Bas) grâce à des partenariats noués avec des transporteurs locaux.

ANNEXE 13

LA LIGNE ÎLE-DE-FRANCE – TURQUIE

L'organisation prévisionnelle

L'entreprise CCM TRANSPORT a prévu d'exploiter la ligne en partenariat avec l'entreprise TEKEN INTERNATIONAL. Ce partenariat lui permettra de limiter les moyens logistiques, matériels et humains nécessaires et de bénéficier de l'offre de son partenaire turc afin de proposer à ses clients français des prestations complètes sur le marché turc.

Les deux entreprises ont prévu de mettre en place un départ hebdomadaire en début de semaine depuis Courbevoie et un départ hebdomadaire en début de semaine depuis Edirne. Elles envisagent un deuxième départ hebdomadaire si l'activité le justifie.

Les deux entreprises ont convenu de privilégier toute organisation permettant aux conducteurs de prendre leur repos hebdomadaires à domicile.

Les véhicules et les conducteurs nécessaires

CCM TRANSPORT et TEKEN INTERNATIONAL ont convenu d'apporter à parts égales les véhicules et les conducteurs nécessaires à l'exploitation de la ligne.

CCM TRANSPORT envisage d'accroître son parc de véhicules afin pourvoir aux besoins de la ligne. Concernant le type de véhicules, elle est ouverte à toute solution pertinente.

Concernant les conducteurs, elle ne dispose pas actuellement de suffisamment de conducteurs afin de pouvoir exploiter la ligne. Elle envisage donc de procéder à des recrutements.

Les prestations proposées aux clients français

L'entreprise CCM TRANSPORT proposera à ses clients l'ensemble des prestations proposées sur ses autres marchés à l'international : transport, logistique, douane.

Son partenariat avec l'entreprise TEKEN INTERNATIONAL lui permettra de s'appuyer sur l'offre de son partenaire.

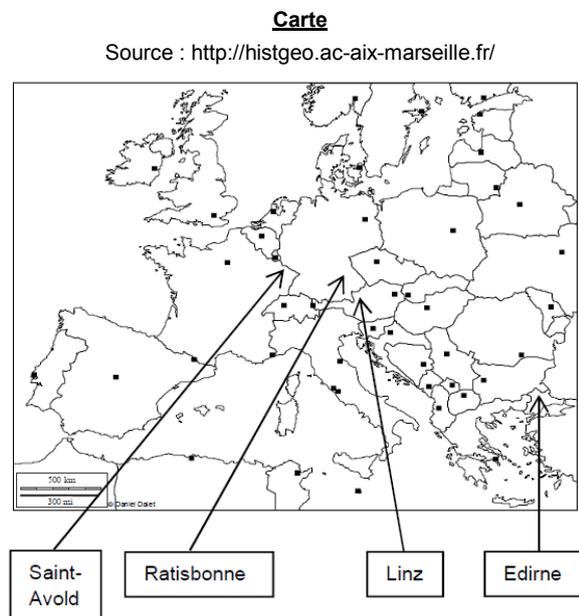
ANNEXE 14

ITINÉRAIRE ENVISAGÉ ENTRE COURBEVOIE ET EDIRNE

Itinéraire pour un ensemble articulé « tracteur + semi-remorque » 5 essieux et plus.
Distance totale : 2 570 km.

Itinéraire	Distances en km
Courbevoie	0
Reims (51 – France)	158
Saint-Avold (57 – France)	381
Frontière France-Allemagne	403
Mannheim (Allemagne)	524
Nuremberg (Allemagne)	765
Regensburg / Ratisbonne (Allemagne)	854
Passau (Allemagne)	966
Frontière Allemagne-Autriche	991
Linz (Autriche)	1 077
Vienne (Autriche)	1 212
Frontière Autriche - Hongrie	1 330
Budapest (Hongrie)	1 497
Frontière Hongrie-Serbie	1 664
Belgrade (Serbie)	1 849
Frontière Serbie-Bulgarie	2 193
Sofia (Bulgarie)	2 242
Frontière Bulgarie-Turquie	2 552
Edirne	2 570

Source : www.autoroutes.fr



ANNEXE 15

DURÉE DU TRAVAIL DES CONDUCTEURS ROUTIERS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN FRANCE

Le cadre juridique

La durée du travail des conducteurs routiers du transport routier de marchandises est régie par :

- des dispositions communautaires figurant au règlement (CE) n° 561/2006 du 15 mars 2006 sur les temps de conduite, de pause et de repos dans le domaine des transports par route applicable aux conducteurs de véhicules de plus de 3,5 T ;
- des dispositions générales du code du travail s'appliquant dès lors qu'il n'existe pas de réglementation spécifique pour les salariés du secteur des transports ;
- des dispositions spécifiques au transport routier correspondant à plusieurs articles de la partie législative du code des transports portant application de la directive 2002/15/CE du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier et des articles de la partie réglementaire du code des transports qui codifient, à compter du 1er janvier 2017, le décret n° 83-40 du 26 janvier 1983, relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises ;
- des dispositions de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport.

Un régime de durée du travail spécifique : le temps de service

Les conducteurs routiers du transport routier de marchandises sont soumis à un régime d'équivalence dit « temps de service » permettant de tenir compte des périodes de moindre activité. Ce temps de service correspond à une durée équivalente à la durée légale du travail, fixée par le code du travail à 35 heures par semaine. Les heures supplémentaires sont celles réalisées au-delà de la durée équivalente à la durée légale du travail et ne peuvent être accomplies que dans la limite des durées maximales de temps de service.

L'article D. 3312-45 du code des transports fixe la durée du temps de service, temps passé au service de l'employeur, des personnels roulants des entreprises de transport de marchandises, à :

- 43 heures par semaine ou 559 heures par trimestre pour les « grands routiers » (au moins six repos journaliers par mois hors du domicile) ;
- 39 heures par semaine ou 507 heures par trimestre pour les autres personnels roulants ;
- 35 heures par semaine ou 455 heures par trimestre pour les conducteurs de messagerie et les convoyeurs de fonds.

Les durées maximales de temps de service

Le code des transports prévoit des maximaux aux durées quotidiennes et hebdomadaires du temps de service :

- Durée maximale quotidienne (art. D. 3312-51) : la durée quotidienne du temps de service ne peut être supérieure à 12 heures. Elle peut être, à titre temporaire, prolongée pour l'accomplissement de travaux urgents dans les conditions fixées à l'article 9 du décret n° 83-40 modifié ;
- Durée maximale hebdomadaire (art. D. 3312-50) :
 - ✓ 56 heures sur une semaine isolée, 689 heures par trimestre, 918 heures par quadrimestre pour les « grands routiers » ;
 - ✓ 52 heures sur une semaine isolée, 650 heures par trimestre, 866 heures par quadrimestre pour les autres personnels roulants ;
 - ✓ 48 heures sur une semaine isolée, 572 heures par trimestre, 762 heures par quadrimestre pour les conducteurs de messagerie et les convoyeurs de fonds.

Les durées de temps de conduite et de repos

Pour les conducteurs de véhicules de plus de 3,5T, le règlement (CE) n° 561/2006 du 15 mars 2006 prévoit :

- l'obligation, après un temps de conduite de 4h30, de prendre une pause de 45 mn pouvant être fractionnée en une pause d'au moins 15 min suivie d'une pause d'au moins 30 mn ;
- une durée de conduite journalière limitée à 9 heures pouvant être portée à 10 heures deux fois par semaine ;
- une durée de conduite hebdomadaire limitée à 56 heures et 90 heures sur deux semaines consécutives.

La pause

Sans préjudice des règles de pause prévues par le règlement (CE) n°561/2006, le personnel salarié roulant des entreprises de transport routier ne travaille en aucun cas pendant plus de six heures consécutives sans pause. Le temps de travail quotidien est interrompu par une pause d'au moins trente minutes lorsque le total des heures de travail est compris entre six et neuf heures, et d'au moins quarante-cinq minutes lorsque le total des heures de travail est supérieur à neuf heures. Les pauses peuvent être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins quinze minutes chacune (art. L. 3312-2 du code des transports).

Le travail de nuit

L'accord étendu du 14 novembre 2001 sur le travail de nuit fixe la période de nuit dans le transport routier de marchandises à la période comprise entre 21 heures et 6 heures.

La durée quotidienne du travail d'un travailleur de nuit ou d'un salarié qui accomplit sur une période de 24 heures, une partie de son travail dans l'intervalle compris entre 24 heures et 5 heures ne peut excéder 10 heures (article L 3312-1 du code des transports).

Le repos quotidien

Les repos quotidiens doivent respecter les minimas suivants (art. D. 3312-53 du code des transports) :

- Personnels roulants effectuant des transports soumis au règlement (CE) n° 561/2006
Temps de repos normal : période d'au moins 11 heures avec possibilité de fractionnement en une première tranche de 3 heures et deuxième tranche de 9 heures ;
Temps de repos réduit : période d'une durée d'au moins 9 heures et de moins de 11 heures (possible trois fois maximum entre deux temps de repos hebdomadaires) ;
- Personnels roulants effectuant des transports non soumis au règlement (CE) n° 561/2006 : 10 heures consécutives pendant les 24 heures précédant tout moment où ils exécutent un travail effectif ou sont à disposition.

Le repos hebdomadaire

Personnels roulants effectuant des transports soumis au règlement (CE) n° 561/2006 : le repos hebdomadaire normal est de 45 heures avec possibilité d'un repos réduit de 24 heures sur deux semaines consécutives avec obligation de compenser par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine.

Personnels roulants effectuant des transports non soumis au règlement (CE) n° 561/2006 : le repos hebdomadaire est fixé conventionnellement à 48 heures sous forme de repos successifs de durée égale ou inégale sans que cette durée puisse être inférieure à 35 heures.

Source : Ministère de la Transition écologique et solidaire.

(<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/>)

ANNEXE 16

LES AUTORISATIONS DE TRANSPORT ROUTIER À L'INTERNATIONAL

Titres de transport public routier de marchandises

L'inscription au registre donne lieu à la délivrance par le préfet de région de l'un des deux types de licences (ou « titres de transports ») suivants (article R.3211-12 du Code des Transports) :

- une licence communautaire pour les véhicules d'un poids excédant 3,5 tonnes,
- une licence de transport intérieur pour les autres véhicules.

Des copies conformes numérotées de la ou des deux licences détenues par l'entreprise sont délivrées en fonction, d'une part, du nombre de véhicules dont elle dispose, d'autre part, de sa capacité financière.

Les entreprises qui souhaitent effectuer des transports à destination ou en provenance de pays n'appartenant pas à l'Union européenne peuvent demander des titres internationaux. Ces titres, régis par des accords bilatéraux, sont contingentés et font l'objet de comptes rendus d'utilisation (Arrêté du 12 juillet 2000).

L'Arrêté du 7 février 2002 dispose que les entreprises inscrites au registre des transporteurs, qui exécutent régulièrement des transports internationaux entre les États participant à la CEMT - Conférence Européenne des Ministres des Transports (*) peuvent demander des autorisations du contingent multilatéral de la CEMT.

(*) : Forum International des Transports depuis 2006.

Source : DREAL Grand Est - <http://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/>

ANNEXE 17

L'ACCORD DE LIBRE ÉCHANGE UE - TURQUIE

Les accords de libre-échange permettent de bénéficier de préférences tarifaires sous certaines conditions. Le bénéfice du régime préférentiel établi par l'accord de libre-échange UE-Turquie est subordonné à la présentation d'une des preuves de l'origine suivantes :

- Déclaration d'origine sur facture (DOF) si :
 - ✓ valeur en douane inférieure à 6000 € ;
 - ✓ sans limitation de valeur pour les exportateurs agréés (EA) ;
- Certificats EUR 1, EUR MED ou ATR.

ANNEXE 18

LES RÉGIMES DOUANIERS

Principaux régimes douaniers dans l'Union Européenne

Régimes généraux	Régimes particuliers	
Exportation en simple sortie Mise en libre pratique Mise à la consommation	Transit de l'Union Transit TIR	Entrepôt douanier Admission temporaire Exportation temporaire Perfectionnement actif Perfectionnement passif

ANNEXE 19

EXTRAITS DE LA CONVENTION CMR

Convention CMR - Signée le 19 mai 1956 à Genève - Ord. 23 déc. 1958, JO 26 déc

CHAPITRE II. - PERSONNES DONT REPOUD LE TRANSPORTEUR

Article 3

Pour l'application de la présente Convention, le transporteur répond, comme de ses propres actes et omissions, des actes et omissions de ses préposés et de toutes autres personnes aux services desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces préposés ou ces personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions.

CHAPITRE III. - CONCLUSION ET EXECUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT

Article 4

Le contrat de transport est constaté par une lettre de voiture. L'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat de transport qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.

Article 5

1. - La lettre de voiture est établie en trois exemplaires originaux signés par l'expéditeur et par le transporteur, ces signatures pouvant être imprimées ou remplacées par les timbres de l'expéditeur et du transporteur si la législation du pays où la lettre de voiture est établie le permet. Le premier exemplaire est remis à l'expéditeur, le deuxième accompagne la marchandise et le troisième est retenu par le transporteur.

2. - Lorsque la marchandise à transporter doit être chargée dans des véhicules différents, ou lorsqu'il s'agit de différentes espèces de marchandises ou de lots distincts, l'expéditeur ou le transporteur a le droit d'exiger l'établissement d'autant de lettres de voiture qu'il doit être utilisé de véhicules ou qu'il y a d'espèces ou de lots de marchandises. (...)

Article 8

1. - Lors de la prise en charge de la marchandise, le transporteur est tenu de vérifier :

- a) l'exactitude des mentions de la lettre de voiture relatives au nombre de colis, ainsi qu'à leurs marques et numéros ;
- b) l'état apparent de la marchandise et de son emballage.

2. - Si le transporteur n'a pas de moyens raisonnables de vérifier l'exactitude des mentions visées au paragraphe 1-a du présent article, il inscrit sur la lettre de voiture des réserves qui doivent être motivées. Il doit de même motiver toutes les réserves qu'il fait au sujet de l'état apparent de la marchandise et de son emballage. Ces réserves n'engagent pas l'expéditeur, si celui-ci ne les a pas expressément acceptées sur la lettre de voiture.

3. - L'expéditeur a le droit d'exiger la vérification par le transporteur du poids brut ou de la quantité autrement exprimée de la marchandise. Il peut aussi exiger la vérification du contenu des colis. Le transporteur peut réclamer le paiement des frais de vérification. Le résultat des vérifications est consigné sur la lettre de voiture.

Article 9

1. - La lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, des conditions du contrat et de la réception de la marchandise par le transporteur.

2. - En l'absence d'inscription sur la lettre de voiture de réserves motivées du transporteur, il y a présomption que la marchandise et son emballage étaient en bon état apparent au moment de la prise en charge par le transporteur et que le nombre des colis, ainsi que leurs marques et numéros, étaient conformes aux énonciations de la lettre de voiture.

Article 10

L'expéditeur est responsable envers le transporteur des dommages aux personnes, au matériel ou à d'autres marchandises, ainsi que des frais, qui auraient pour origine la défectuosité de l'emballage de la marchandise, à moins que, la défectuosité étant apparente ou connue du transporteur au moment de la prise en charge, le transporteur n'ait pas fait de réserves à son sujet.

Article 11

1. - En vue de l'accomplissement des formalités de douane et autres à remplir avant la livraison de la marchandise, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture ou mettre à la disposition du transporteur les documents nécessaires et lui fournir tous renseignements voulus.

2. - Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces documents et renseignements sont exacts ou suffisants. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces documents et renseignements, sauf en cas de faute du transporteur.

3. - Le transporteur est responsable au même titre qu'un commissionnaire des conséquences de la perte ou de l'utilisation inexacte des documents mentionnés sur la lettre de voiture et qui accompagnent celle-ci ou qui sont déposés entre ses mains ; toutefois, l'indemnité à sa charge ne dépassera pas celle qui serait due en cas de perte de la marchandise. (...)

CHAPITRE IV. - RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

Article 17

1. - Le transporteur est responsable de la perte totale ou partielle, ou de l'avarie, qui se produit entre le moment de la prise en charge de la marchandise et celui de la livraison, ainsi que du retard à la livraison.

2. - Le transporteur est déchargé de cette responsabilité si la perte, l'avarie ou le retard a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre de la marchandise, ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

3. - Le transporteur ne peut exciper, pour se décharger de sa responsabilité, ni des défauts du véhicule dont il se sert pour effectuer le transport ni de fautes de la personne dont il aurait loué le véhicule ou des préposés de celle-ci.

4. - Compte tenu de l'article 18, paragraphes 2 à 5, le transporteur est déchargé de sa responsabilité lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à l'un des faits suivants ou à plusieurs d'entre eux :

a) emploi de véhicules ouverts et non bâchés, lorsque cet emploi a été convenu d'une manière expresse et mentionné dans la lettre de voiture;

b) absence ou défaut de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées ;

c) manutention, chargement, arrimage ou déchargement de la marchandise par l'expéditeur ou le destinataire ou des personnes agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire;

d) nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à cette nature même, soit à perte totale ou partielle, soit à avarie, notamment par bris, rouille, détérioration interne et spontanée, dessiccation, coulage, déchet normal ou action de la vermine et des rongeurs ;

e) insuffisance ou imperfection des marques ou des numéros de colis ;

f) transport d'animaux vivants.

5. - Si, en vertu du présent article, le transporteur ne répond pas de certains des facteurs qui ont causé le dommage, sa responsabilité n'est engagée que dans la proportion où les facteurs dont il répond en vertu du présent article ont contribué au dommage.

Article 18

1. - La preuve que la perte, l'avarie ou le retard a eu pour cause un des faits prévus à l'article 17, paragraphe 2, incombe au transporteur.

2. - Lorsque le transporteur établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 17, paragraphe 4, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit peut toutefois faire la preuve que le dommage n'a pas eu l'un de ces risques pour cause totale ou partielle.

3. - La présomption visée ci-dessus n'est pas applicable dans le cas prévu à l'article 17, paragraphe 4-a, s'il y a manquant d'une importance anormale ou perte de colis. (...)

Article 19

Il y a retard à la livraison lorsque la marchandise n'a pas été livrée dans le délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, lorsque la durée effective du transport dépasse, compte tenu des circonstances et, notamment, dans le cas d'un chargement partiel, du temps voulu pour assembler un chargement complet dans des conditions normales, le temps qu'il est raisonnable d'allouer à des transporteurs diligents.

Article 20

1. - L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, dans les soixante jours qui suivent la prise en charge de la marchandise par le transporteur. (...)

Article 23

1. - Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, une indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du transporteur, cette indemnité est calculée d'après la valeur de la marchandise au lieu et à l'époque de la prise en charge. (...)

(*) 3. - Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser 8,33 unités de compte par kilogramme du poids brut manquant.

4. - Sont en outre remboursés le prix du transport, les droits de douane et les autres frais encourus à l'occasion du transport de la marchandise, en totalité en cas de perte totale, et au prorata en cas de perte partielle ; d'autres dommages-intérêts ne sont pas dus.

5. - En cas de retard, si l'ayant droit prouve qu'un préjudice en est résulté, le transporteur est tenu de payer pour ce préjudice une indemnité qui ne peut pas dépasser le prix du transport.

6. - Des indemnités plus élevées ne peuvent être réclamées qu'en cas de déclaration de la valeur de la marchandise ou de déclaration d'intérêt spécial à la livraison, conformément aux articles 24 et 26. (...)

(*) Texte résultant du Protocole modificatif du 5 juillet 1978, entré en vigueur en France le 13 juillet 1982.

Article 24

L'expéditeur peut déclarer dans la lettre de voiture, contre paiement d'un supplément de prix à convenir, une valeur de la marchandise excédant la limite mentionnée au paragraphe 3 de l'article 23 et, dans ce cas, le montant déclaré se substitue à cette limite.

Article 25

1. - En cas d'avarie, le transporteur paie le montant de la dépréciation calculée d'après la valeur de la marchandise fixée conformément à l'article 23, paragraphes 1, 2 et 4.

2. - Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser :

- a) si la totalité de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte totale ;
- b) si une partie seulement de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

Article 26

- 1. - L'expéditeur peut fixer, en l'inscrivant à la lettre de voiture, et contre paiement d'un supplément de prix à convenir, le montant d'un intérêt spécial à la livraison, pour le cas de perte ou d'avarie et pour celui de dépassement du délai convenu.
- 2. - S'il y a eu déclaration d'intérêt spécial à la livraison, il peut être réclamé, indépendamment des indemnités prévues aux articles 23, 24 et 25, et à concurrence du montant de l'intérêt déclaré, une indemnité égale au dommage supplémentaire dont la preuve est apportée.

Article 27

- 1. - L'ayant droit peut demander les intérêts de l'indemnité. Ces intérêts, calculés à raison de 5 % l'an, courent du jour de la réclamation adressée par écrit au transporteur ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice. (...)

Article 29

- 1. - Le transporteur n'a pas le droit de se prévaloir des dispositions du présent chapitre qui excluent ou limitent sa responsabilité ou qui renversent le fardeau de la preuve, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui lui est imputable et qui, d'après la loi de la juridiction saisie, est considérée comme équivalente au dol. (...)

CHAPITRE V. - RECLAMATIONS ET ACTIONS

Article 30

- 1. - Si le destinataire a pris livraison de la marchandise sans qu'il en ait constaté l'état contradictoirement avec le transporteur ou sans qu'il ait, au plus tard au moment de la livraison s'il s'agit de pertes ou avaries apparentes, ou dans les sept jours à dater de la livraison, dimanche et jours fériés non compris, lorsqu'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes, adressé des réserves au transporteur indiquant la nature générale de la perte ou de l'avarie, il est présumé, jusqu'à preuve contraire, avoir reçu la marchandise dans l'état décrit dans la lettre de voiture. Les réserves visées ci-dessus doivent être faites par écrit lorsqu'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes.
- 2. - Lorsque l'état de la marchandise a été constaté contradictoirement par le destinataire et le transporteur, la preuve contraire au résultat de cette constatation ne peut être faite que s'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes et si le destinataire a adressé des réserves écrites au transporteur dans les sept jours, dimanche et jours fériés non compris, à dater de cette constatation.
- 3. - Un retard à la livraison ne peut donner lieu à indemnité que si une réserve a été adressée par écrit dans le délai de vingt et un jours à dater de la mise de la marchandise à la disposition du destinataire.
- 4. - La date de livraison ou, selon le cas, celle de la constatation ou celle de la mise à disposition n'est pas comptée dans les délais prévus au présent article. (...)

Article 31

- 1. - Pour tous litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente Convention, le demandeur peut saisir, en dehors des juridictions des pays contractants désignées d'un commun accord par les parties, les juridictions du pays sur le territoire duquel :
 - a) le défendeur a sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence par l'intermédiaire de laquelle le contrat de transport a été conclu, ou :
 - b) le lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison est situé, et ne peut saisir que ces juridictions. (...)

Article 32

- 1. - Les actions auxquelles peuvent donner lieu les transports soumis à la présente Convention sont prescrites dans le délai d'un an. Toutefois, dans le cas de dol ou de faute considérée, d'après la loi de la juridiction saisie, comme équivalente au dol, la prescription est de trois ans. (...)

Article 33

Le contrat de transport peut contenir une clause attribuant compétence à un tribunal arbitral à condition que cette clause prévoie que le tribunal arbitral appliquera la présente Convention.

CHAPITRE VI. - DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT EFFECTUE PAR TRANSPORTEURS SUCCESSIFS

Article 34

Si un transport régi par un contrat unique est exécuté par des transporteurs routiers successifs, chacun de ceux-ci assume la responsabilité de l'exécution du transport total, le second transporteur et chacun des transporteurs suivants devenant, de par leur acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture, partie au contrat, aux conditions de la lettre de voiture.

Article 35

- 1. - Le transporteur qui accepte la marchandise du transporteur précédent remet à celui-ci un reçu daté et signé. Il doit porter son nom et son adresse sur le deuxième exemplaire de la lettre de voiture. S'il y a lieu, il appose sur cet exemplaire, ainsi que sur le reçu, des réserves analogues à celles qui sont prévues à l'article 8, paragraphe 2.
- 2. - Les dispositions de l'article 9 s'appliquent aux relations entre transporteurs successifs.

Article 36

À moins qu'il ne s'agisse d'une demande reconventionnelle ou d'une exception formulée dans une instance relative à une demande fondée sur le même contrat de transport, l'action en responsabilité pour perte, avarie ou retard ne peut être dirigée que contre le premier transporteur, le dernier transporteur, ou le transporteur qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait ayant causé la perte, l'avarie ou le retard ; l'action peut être dirigée à la fois contre plusieurs de ces transporteurs.

Article 37

Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de la présente Convention a le droit d'exercer un recours en principal, intérêts et frais contre les transporteurs qui ont participé à l'exécution du contrat de transport, conformément aux dispositions suivantes :

- a) le transporteur par le fait duquel le dommage a été causé doit seul supporter l'indemnité, qu'il l'ait payée lui-même ou qu'elle ait été payée par un autre transporteur ;
- b) lorsque le dommage a été causé par le fait de deux ou plusieurs transporteurs, chacun d'eux doit payer un montant proportionnel à sa part de responsabilité ; si l'évaluation des parts de responsabilité est impossible, chacun d'eux est responsable proportionnellement à la part de rémunération du transport qui lui revient ;

c) si l'on ne peut déterminer quels sont ceux des transporteurs auxquels la responsabilité est imputable, la charge de l'indemnité due est répartie, dans la proportion fixée en b, entre tous les transporteurs. (...)

Article 40

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 37 et 38. (...)

ANNEXE 20 : LA LETTRE DE VOITURE ÉLECTRONIQUE

TOUT SAVOIR SUR L'E-CMR, LA LETTRE DE VOITURE ÉLECTRONIQUE

Qu'est qu'une lettre de voiture électronique ?

Une lettre de voiture électronique est une lettre de voiture éditée sous format numérique.

On utilise également le terme de CMR ou e-CMR (pour sa version électronique), en référence à la lettre de voiture internationale mentionnée dans la convention de Genève (la convention CMR).

La lettre de voiture dématérialisée est-elle autorisée/légale ?

Oui, l'utilisation de la lettre de voiture électronique est autorisée :

- au niveau national, par l'arrêté du 9 novembre 1999 relatif aux documents de transport ou de location devant se trouver à bord des véhicules de transport routier de marchandises ;
- au niveau international, par le protocole additionnel à la convention CMR concernant la lettre de voiture électronique ajouté en 2008 puis ratifié par la France en 2016. L'e-CMR est valable dans tous les pays qui ont ratifié ce protocole additionnel (*).

Quels sont les avantages de l'e-CMR ?

Un gain de temps indéniable : l'e-CMR permet la saisie unique des informations, vous évitant ainsi de reporter à chaque fois les données déjà présentes dans votre TMS. Mais le gain de temps ne se limite pas au niveau de l'édition des lettres de voiture mais bien tout au long de la prestation de transport. Vous permettez à vos conducteurs de finaliser une livraison en quelques secondes, grâce à la signature électronique qui valide la réception. C'est moins de temps perdu à chaque chargement et déchargement de marchandises. De plus, cette technique permet d'envoyer directement des factures au donneur d'ordre, qui va pouvoir lui-même facturer son client dès la réception de la livraison.

Des documents sécurisés : la lettre de transport est importante pour des questions d'assurance et de responsabilité. L'e-CMR permet de garantir l'intégrité des documents de transport (il s'agit d'un document difficilement falsifiable, notamment grâce à la signature électronique et l'horodatage) et d'en assurer un archivage sécurisé (un simple logiciel de GED permet de stocker et de retrouver facilement les lettres de voiture, sans risque de perte ou de détérioration des documents).

Des frais de gestion économisés : l'utilisation de l'e-CMR, comme toute action dématérialisée, permet de réduire grandement les frais de gestion. L'objectif "zéro papiers" limite les frais d'encre, de papier et les frais postaux. Ce qui représente au final une économie importante pour les transporteurs routiers.

L'e-CMR : plus qu'une lettre de voiture

L'e-CMR est plus qu'un simple document de transport. Il vous permet le suivi des marchandises en cours de livraison ou la remontée en temps réel des incidents. Investir dans des solutions de gestion vous permettant d'éditer et gérer les lettres de voitures électroniques est un vrai avantage à la fois pour vous mais aussi pour vos clients.

L'e-CMR sera bientôt incontournable pour se frayer une place de choix dans le secteur ultra concurrentiel du transport routier.

Source : CJM INTERNATIONAL - www.cjm-international.com

(*) : La Bulgarie et la Turquie appliquent le protocole additionnel à la convention CMR concernant la lettre de voiture électronique. L'Allemagne, l'Autriche, la Hongrie et la Serbie ne l'appliquent pas encore.

E-CMR ET E-LETTRÉ DE VOITURE

La e-CMR est un sujet au centre de nombreuses réflexions de transporteurs et de sociétés de services liées à ces derniers. De nombreux développements ont déjà été réalisés, des opérations pilotes sont lancées chez de nombreux intervenants mais la e-CMR n'est pas encore une réalité du quotidien. La validation de la signature par le destinataire nécessite encore réflexions et décisions, beaucoup de personnes étant encore très attachées au tampon commercial. Il existe également un risque lié à la non-acceptation par le destinataire de cette e-CMR. En effet, dans la plupart des cas, le destinataire n'a aucun support à garder chez lui et le fait de se connecter sur un site internet avec des références qui ne sont pas les siennes n'est pas incitatif. L'autre frein à la e-CMR est l'exigence de nombreux destinataires de recevoir un bordereau de livraison ou un manifeste. Dans les faits, cette pratique qui est souvent dénoncée reste un frein à la dématérialisation, le destinataire et l'expéditeur attachant plus d'importance au BL qu'à la CMR.

La e-CMR sera globalement acceptée par les transporteurs quand elle sera directement intégrée aux autres outils de gestion de l'entreprise (TMS, outils de géo positionnement, données sociales, etc.) et que les documents d'accompagnement commerciaux seront également digitalisés. Reste à définir les cas spécifiques mais qui existent comme les relais de conducteurs servant simultanément plusieurs clients. Reste à définir également les recommandations en cas de dommages à la marchandise ou de manquants (mail aux acteurs, copie transmise automatiquement...).

Comment un destinataire formule-t-il ses réserves de manière dématérialisée ?

Source : TLF – Transport et Logistique de France - www.e-tlf.com

INFORMATION AUX CANDIDATS

Vous trouverez ci-après les codes nécessaires vous permettant de compléter les rubriques figurant en en-tête de votre copie.

Ces codes doivent être reportés sur chacune des copies que vous remettrez.

Concours	Section/option	Epreuve	Matière
EAE	8032A	103	7050

