**BREVET DE TECHNICIEN SUPÉRIEUR**

**TRANSPORT ET PRESTATIONS LOGISTIQUES**

**Analyse d’opérations de transport**

**et de prestations logistiques**

**SESSION 2017**

**Durée de l'épreuve : 4 heures**

**Coefficient : 8**

**Matériel autorisé :**

**Une calculatrice** **de** **poche** à fonctionnement autonome, sans imprimante et sans aucun moyen de transmission, à l’exclusion de tout autre élément matériel ou documentaire (circulaire n° 99-186 du 16 novembre 1999 ; BOEN n°42).

**Tout autre matériel est interdit.**

**Documents à rendre avec la copie** :

**Dossier 1 :**

Annexe A……………………………………………. p 16

**Dossier 3** :

Annexe B …………………………………………….. p 17-18

**Dès que le sujet vous est remis, assurez-vous qu’il est complet.**

**Le sujet se compose de 18 pages, numérotées de 1/18 à 18/18**

**Aucun autre document n’est autorisé.**

**BREVET DE TECHNICIEN SUPÉRIEUR TRANSPORT ET PRESTATIONS LOGISTIQUES**

**SESSION 2017**

**ANALYSE D’OPÉRATIONS DE TRANSPORT ET PRESTATIONS LOGISTIQUES**

**Le sujet se présente sous la forme de 3 dossiers indépendants**

**Page de garde**: p 1

**Présentation des contextes** p 3

**DOSSIER 1 :** Faisabilité de l’expédition à destination du Cameroun (90 points) p 4

**DOSSIER 2 :** Renégociation des tarifs et des conditions de vente (50 points) p 5

**DOSSIER 3** : QCM (20 points)….….. p 5

**Le sujet comporte les annexes suivantes :**

**Dossier 1 : Faisabilité de l’expédition à destination du Cameroun**

Annexe 1 : Marchandises commandées et planification de l’expédition p 6-7

Annexe 2 : Transport maritime p 8

Annexe 3 : 1ère hypothèse d’un pré-acheminement routier p 9

Annexe 4 : 2ème hypothèse d’un pré-acheminement fluvial p 10-11

Annexe 5 : Bilan carbone p 11

**Annexe A** : Tableau d’analyse (**à rendre avec la copie**) p 16

**Dossier 2 : Renégociation des tarifs et des conditions de vente**

Annexe 1 : Marchandises commandées et planification des 4 expéditions p 6-7

Annexe 2 : Transport maritime p 8

Annexe 6 : Données concernant la nouvelle organisation logistique p 12

Annexe 7 : Assurance p 12

Annexe 8 : L’expédition aérienne de remplacement p 13

**Dossier 3 : QCM**

Annexe 9 : Extrait du contrat-type au voyage pour le transport fluvial p 14

Annexe 10 : Extrait de la réglementation sociale européenne p 14-15

**Annexe B** : **QCM** (**à rendre avec la copie**) p 17-18

**AVERTISSEMENT**

Si le texte du sujet, de ses questions ou de ses annexes, vous conduit à formuler une ou plusieurs hypothèses, il vous est demandé de la (ou les) mentionner explicitement dans votre copie.

Il vous est demandé d’apporter un soin particulier à la présentation de votre copie.

|  |
| --- |
| **DOSSIER 1 : Faisabilité de l’expédition à destination du Cameroun** |
| **L’entreprise cliente** | **Plancherdécor** : Vendeur de planchers flottants basé à Villeneuve-sur-Yonne (89).Il doit traiter une commande importante d’un client africain, **Baticam**. |
| **Votre entreprise** | Yonne Solutions Logistiques (***YSL***) : commissionnaire de transport basé sur le port de Gron (89), opérateur économique agréé (OEA) complet (douane + sûreté sécurité). |
| **Les transporteurs**  | * **MSC** : transporteur maritime
* **Transports Mendron** (Montargis - 45 ) :

transport routier de conteneurs.* **Transports Paco** (Villeneuve sur Yonne - 89) : transport routier (messagerie, lots et complets).
* Transporteur fluvial **TFY** (Port de Gron - 89)
 |
| **Votre mission**  | Vous êtes employé(e) par l’entreprise YSL et vous devez étudier la faisabilité des expéditions à destination de Douala (Cameroun) en liaison avec les services logistiques de l’entreprise cliente. |

|  |
| --- |
| **DOSSIER 2 : Renégociation des tarifs et des conditions de vente** |
| **L’entreprise cliente** | **Plancherdécor** |
| **Votre entreprise**  | **YSL** : Yonne Solutions Logistiques |
| **Votre mission**  | Le client souhaite une baisse du prix qui lui est facturé. Vous réfléchissez aux modalités à mettre en œuvre pour satisfaire la demande du client tout en garantissant votre rentabilité. |

**Dossier 3 : QCM**

**DOSSIER 1 : Faisabilité de l’expédition à destination du Cameroun**

L’entreprise Plancherdécor, située à Villeneuve sur Yonne, est une entreprise innovante qui a développé un concept de plancher surélevé pour la construction et la rénovation de bâtiments. Créée en 1966, cette société s’est développée tant au niveau national qu’international, en s’alliant avec des entreprises du secteur de la construction et en participant à des chantiers prestigieux. Résolument tournée vers l’export, l’entreprise privilégie aujourd’hui, pour son organisation logistique, les solutions axées sur le développement durable.

La création du Port de Gron, sous l’impulsion de la Chambre de Commerce et d’Industrie (CCI) de l’Yonne, incite d’autant plus l’entreprise à revoir son organisation logistique. Plancherdécor fait appel aussi souvent que possible à l’entreprise Yonne Solutions Logistiques YSL (commissionnaire de transport). Ce commissionnaire propose toute organisation de transport en porte à porte (door-to-door) à l’international et en national ainsi qu’un service de navettes fluviales régulières à destination du port du Havre.

L’entreprise Plancherdécor est sur le point de remporter un contrat important, négocié CIP port de Douala (Incoterm 2010) au Cameroun, pour la rénovation de bâtiments publics. L’acheteur, la société Baticam, lui a fourni un calendrier impératif de livraison à respecter pour les chantiers.

**Vous devez envisager deux hypothèses de pré-acheminement :**

***Première hypothèse*** : un pré-acheminement routier confié aux Transports Mendron, basés à Montargis, depuis Villeneuve sur Yonne jusqu’au port du Havre, par véhicules porte-conteneurs avec empotage chez Plancherdécor.

***Deuxième hypothèse*** : un pré-acheminement fluvial au départ du port de Gron, lieu d’empotage, jusqu’au port du Havre, avec une approche par route de Villeneuve sur Yonne à Gron.

**Travail à faire :**

**1**. Vérifier la faisabilité **en terme de délais** de l’expédition pour chacune des hypothèses d’acheminement. La faisabilité en terme de charges utiles des moyens de transport a déjà été validée.

**2**. Déterminer le prix du transport jusqu’au port du Havre facturé par YSL pour chacune des hypothèses.

**3**. Présenter la synthèse des deux hypothèses de pré acheminement en complétant l’annexe A.

**DOSSIER 2 : Renégociation des tarifs et des conditions de vente**

Après renégocation des délais et révision du plan de production, l’hypothèse fluviale est retenue.

Le client camerounais, insatisfait de l’organisation logistique mise en place pour la première expédition, a demandé à Plancherdécor de faire un effort sur ses tarifs et ses conditions de vente.

Pour ses expéditions futures, le client souhaite :

* obtenir une réduction équivalente à 3% de la valeur CIP port de Douala (Incoterm 2010) actuelle, estimée à 113 700 EUR,
* que soit inclus dans le contrat un envoi de 15 vérins de remplacement afin de pallier d’éventuelles avaries sur ce produit sensible,
* ne plus prendre en charge les risques liés au transport maritime,
* un suivi qualité des expéditions.

Pour répondre à ces exigences, Plancherdécor envisage donc :

* de dépalettiser les envois au port de Gron afin de réduire le nombre de conteneurs utilisés par expédition. Le coût du pré-acheminement par voie fluviale passe ainsi à 2 230 EUR par expédition,
* de proposer à son client une vente DAT Douala (Incoterm 2010),
* d’intégrer dans sa proposition tarifaire DAT Douala (Incoterm 2010) un envoi aérien de remplacement pour 15 vérins,
* de mettre en place des indicateurs de suivi du taux de qualité.

|  |
| --- |
| **Travail à faire :** 1. Analyser les moyens nécessaires à la dépalettisation.
2. Vérifier si la nouvelle offre DAT Douala (Incoterm 2010) respecte la demande de réduction souhaitée par le client.
3. Calculer la marge, assurance incluse, de Plancherdécor engendrée par la nouvelle offre.
4. Proposer 3 indicateurs de suivi de qualité et indiquer à quels intervenants ils vont s’appliquer.
 |

**DOSSIER 3 : QCM**

**Travail à faire :**

En vous appuyant sur vos connaissances et sur les annexes 9 et 10, compléter l’annexe C (à rendre avec la copie).

Une ou plusieurs réponses à une même question sont possibles.

**Annexe 1 : Marchandises commandées et planification de l’expédition**

 **Localisation de Gron**

YSL sur le Port de Gron

(89)

Plancherdécor à Villeneuve sur Yonne

(89)



* 1. ***La marchandise***

**Conditionnement des marchandises**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Produits | Poids unitaire en kg | Conditionnementen cm | Poids à vide du carton en kg | Quantité par carton | Valeur FCA (Incoterm 2010) Villeneuve sur YonneEn EUR |
| Dalles bois | 11 | aucun | - | - | 13,98 par dalle |
| Vérins | 3 | carton 40\*30\*30 | 1.3 | 5 | 180 par carton |
| Colle | 0,6 | carton 30\*20\*20 | 0.3 | 10 | 51,88 par carton |
| Éléments de fixation  | 0,35 | carton 30\*20\*20 | 0.75 | 100 | 36 par carton |

**Détail de l’expédition**

Chaque expédition comportera les mêmes quantités.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Produits | Dimensions des palettes en cm | Quantité par palette | Nombre de palettes | Poids brut d'une palette en kg | Poids total brut en kg |
| Dalles bois | 80\*120 | 44 dalles | 102 | 507,5 | 51 765 |
| Vérins | 80\*120 | 24 cartons | 6 | 414,7 | 2 488,20 |
| Colle | 40\*120 | 20 cartons | 6 | 137,5 | 825 |
| Éléments de fixation  | 40\*120 | 20 cartons | 6 | 726,5 | 4 359 |
|   | Total |  59 437,20 |

* 1. ***Les impératifs de livraison :***

La marchandise ne doit pas arriver au port de Douala plus de 5 jours avant la date indiquée.

|  |  |
| --- | --- |
| **Date d’arrivée au plus tard au port de Douala**  | 4 juin |

* 1. ***Planning prévisionnel de production de Plancherdécor :***

Le temps de préparation d’une commande est estimé à une journée.

|  |  |
| --- | --- |
| **Date de fin de production au plus tard**  | 3 mai |

**Annexe 2 : Transport maritime**

* 1. ***Calendrier de départ des navires de la MSC :***

**Closing time : l**es conteneurs doivent arriver au port du Havre au minimum 2 jours avant le départ du navire.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Navires** | **Départ port du Havre- France** | **Transit time en jours** | **Arrivée Douala- Cameroun** |
| MSC RITA | 9 mars | 22 | 31 mars |
| NINGBO EXPRESS | 16 mars | 22 | 7 avril |
| MSC PARIS | 23 mars | 22 | 14 avril |
| MSC RITA | 4 mai | 22 | 26 mai |
| NINGBO EXPRESS | 11 mai | 22 | 2 juin |
| OCEAN PROTECTOR | 18 mai | 33 | 20 Juin |
| MSC ROSELLA | 25 mai | 26 | 20 juin |
| MSC MONICA | 15 juin | 25 | 10 juillet |
| MSC Alabama | 22 juin | 28 | 20 juillet |
| Ocean Protector | 29 juin | 31 | 30 juillet |
| MSC MONICA | 26 octobre | 25 | 20 novembre |
| MSC RITA | 2 novembre | 25 | 27 novembre |
| MSC PARIS | 9 novembre | 22 | 1 décembre |

* 1. ***Nombre de conteneurs***

L’entreprise prévoit d’utiliser 5 conteneurs 40’ dry par expédition.

**Plan de chargement :**

40’ : 25 palettes 80\*120

20’ : 11 palettes 80\*120

* 1. ***Dimensions des conteneurs***

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Conteneurs** | **Dimensions utiles en m** | **Tare en tonnes** |
| 20’ | 5,896\*2,34\*2,231 | 2,13 |
| 40’ | 12,058\*2,34\*2,375 | 3,48 |

* 1. ***Prix du transport maritime facturé à Plancherdécor***

1050 EUR par EVP, manutention portuaire au port de départ et marge du commissionnaire incluses.

* 1. ***THC au port de Douala***

Les THC au port de Douala s’élèvent à 150 EUR par conteneur.

**Annexe 3 : 1ère hypothèse d’un pré-acheminement routier**

L’acheminement des conteneurs jusqu’au port du Havre sera confié aux Transports Mendron basés à Montargis, avec un enlèvement prévu chez Plancherdécor à Villeneuve sur Yonne.

* 1. ***Empotage des conteneurs :***

L’empotage se fera dans les locaux de Plancherdécor. Le service logistique de Plancherdécor prévoit une journée pour la mise à disposition des conteneurs dans l’entreprise et l’empotage.

* 1. ***Caractéristiques du parc des Transports Mendron***

Le parc actuel des Transports Mendron est de 15 ensembles porte-conteneurs  pouvant charger un conteneur 40’ ou deux conteneurs 20’.

* 1. ***Données d’exploitation :***
* Montargis - Villeneuve sur Yonne : 53 km
* Villeneuve sur Yonne  - Le Havre : 335 km
* Vitesse moyenne : 70 km/h
* Temps de chargement ou déchargement par véhicule : 1h par opération (temps d’attente inclus)
* Durée d’une journée de travail : 10h – durée d’une demi-journée de travail : 5h
* Les véhicules sont mis exclusivement à la disposition du client
* La durée totale du transport est arrondie à la demi-journée supérieure
* Péages : 53,20 EUR
	1. ***Extrait des coûts CNR :***

Porte-conteneurs transportant deux 20’ ou un 40’

|  |  |
| --- | --- |
| Terme kilométrique  | 0,591 EUR (hors péages)  |
| Terme journalier (coûts de véhicule et coûts de structure) | 188,69 EUR |
| Terme horaire (1h de temps de service) | 25,85 EUR |

* 1. ***Tarifs***
* Les Transports Mendron :

Le transporteur applique une marge de 15% sur le coût de revient CNR.

À l’aller, les km d’approche à vide sont facturés par le transporteur.

Les Transports Mendron ont un client régulier au retour du Havre qui leur assure à chaque fois un retour en charge.

* YSL :

Le commissionnaire ajoute sa marge de 5% sur son coût d’achat aux Transports Mendron.

La mise à disposition des conteneurs et leur positionnement dans l’entreprise sont facturés
500 EUR (marge de 50 EUR incluse).

**Annexe 4 : 2ème hypothèse d’un pré-acheminement fluvial**

Les marchandises seront transportées jusqu’au port fluvial de Gron par route. Elles y seront empotées et acheminées par voie fluviale jusqu’au port du Havre.

* 1. ***Approche par route***

Les marchandises seront transportées jusqu’au port fluvial de Gron par le transporteur routier Paco avec des ensembles articulés tautliner. Les livraisons sont à effectuer entre 8 h et 12 h.

* ***Caractéristiques d’un ensemble articulé tautliner :***

|  |  |
| --- | --- |
| **Tracteur 2 essieux** | **Semi-remorque 3 essieux** |
| MCE ou PTRA : 44 t | MCV ou PTAC : 38 t |
| MV ou PV : 6,8 t | MV ou PV : 7,2 t |
|  | Capacité : 33 palettes 80\*120 |

* ***Données d’exploitation***
	+ Villeneuve-sur-Yonne - Port fluvial de Gron : 10 km
	+ Vitesse moyenne : 62 km/h
	+ Temps de chargement ou de déchargement : 45 mn par opération
	+ Le nombre de véhicules utilisés dans la journée doit être optimisé
	+ Trois véhicules maximum peuvent être affectés sur cette prestation
* ***Tarifs***
* Tarif proposé par les Transports Paco :

 95 EUR par rotation.

* Tarif de YSL :

Le commissionnaire ajoute sa marge de 5% sur son coût d’achat.

* 1. ***Empotage des conteneurs***

Les conteneurs seront empotés au port de Gron (port fluvial de départ). Les opérations d’empotage auront lieu l’après-midi : une demi-journée sera nécessaire.

L’embarquement des conteneurs sur la barge fluviale et le départ auront lieu le lendemain.

* 1. ***Le transport fluvial***
* ***Organisation***

Le port de Gron propose un service de navettes fluviales régulières avec le port du Havre. Le commissionnaire YSL travaille également avec des transporteurs fluviaux qui interviennent à la demande, notamment la société TFY.

Caractéristiques du moyen de transport : automoteur de capacité comprise entre 650 et 999 tonnes de port en lourd.

Capacité : 40 EVP.

* ***Contraintes d’exploitation***

L’automoteur met en moyenne 72 h pour effectuer le trajet entre le port de Gron et le port du Havre.

Distance fluviale : 513 km

* ***Éléments de tarification pour le transport fluvial***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Type de conteneur | Transportincluant la marge du commissionnaire | Mise à disposition des conteneurs incluant la marge du commissionnaire | Facturation de l’empotage incluant la marge du commissionnaire |
| 20’ | 350 EUR | 60 EUR | 20 EUR de l’heure, il faut 30 mn pour empoter un 20’ |
| 40’ | 700 EUR | 60 EUR | 20 EUR de l’heure, il faut 1 h pour empoter un 40’ |

Le commissionnaire prélève une marge totale de 414 EUR sur le transport fluvial des 5 conteneurs.

**Annexe 5 : Bilan carbone**

Émission moyenne de CO2 en gramme par tonne.kilomètre

|  |  |
| --- | --- |
| **Route**  | **Voie d’eau**  |
| 92 g  | 25 g  |

**Annexe 6 : Données concernant la nouvelle organisation logistique**

Les produits seront acheminés au port de Gron palettisés.

Au port, les produits seront tous dépalettisés. Les dalles seront conditionnées en paquet de 8 pour être chargées directement dans des conteneurs 40’ ou 20’.

Le nombre de conteneurs nécessaires passera ainsi à un conteneur 20’ et 2 conteneurs 40’ par expédition au lieu de 5 conteneurs 40’.

* 1. **. Rappel des données par expédition**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Produits** | Type de palettes en cm | Quantité par palette | Nombre de palettes |
| Dalles bois | 80\*120 | 44 dalles | 102 |
| Vérins | 80\*120 | 24 cartons | 6 |
| Colle | 40\*120 | 20 cartons | 6 |
| Éléments de fixation  | 40\*120 | 1. cartons
 | 6 |

* 1. **Les moyens à disposition de YSL au port de Gron**

La surface de réception du quai est de 130 m2.

**6.3. Les nouveaux moyens nécessaires**

- La surface de réception des palettes doit correspondre à la surface de l’ensemble des palettes à réceptionner majorée de 10%.

- Des moyens humains supplémentaires (intérimaires) sont à prévoir pour dépalletiser, reconditionner et empoter les marchandises dans les conteneurs.

* ***Estimation des temps :***

Compte tenu des délais, les manutentionnaires ne disposeront que de 5h pour réaliser l’ensemble des opérations.

|  |  |
| --- | --- |
| **Opérations** | **Durée** |
| Dépalettisation | 7 mn par palette |
| Reconditionnement des dalles | 5 mn par paquet de dalles |
| Empotage des conteneurs  | 30 mn pour un 20’ | 1h 15 pour un 40’ |

* ***Estimation des coûts :***

|  |  |
| --- | --- |
| **Nature** | **Coûts** |
| Coût horaire brut d’un intérimaire  | 25 EUR  |

**Annexe 7 : assurance**

Dans le cas d’une vente selon un incoterm « vente arrivée », Plancherdécor a décidé de souscrire une assurance pour couvrir les risques liés au transport.

Le taux d’assurance est de 0,3% de la valeur CPT non déchargé (Incoterm 2010) majorée de 10%.

**Annexe 8 : L’expédition aérienne de remplacement**

L’entreprise Plancherdécor doit intégrer dans son tarif DAP Douala (Incoterm 2010) le coût d’un envoi aérien de remplacement de 15 vérins.

Les colis sont acheminés en messagerie jusqu’à l’aéroport de Roissy par les Transports Paco. La marchandise est sécurisée et dédouanée par YSL et remise à la compagnie aérienne qui se chargera de l’expédition.

* ***Extrait des tarifs messagerie du transporteur Paco à destination de Roissy****:*

Tout envoi sera taxé sur une base minimum de 250 kg/m3. (arrondir le poids taxable au kg supérieur).

Frais fixes : 6 EUR par envoi

|  |  |
| --- | --- |
| Prix forfaitaire en EUR par envoi | Prix en EUR aux 100 kg  |
| 30-39 kg | 40-49 kg | 50-69 kg | 70-90 kg | 91-1000 | 1001-2000 | 2001-3000 |
| 25,10 | 29,30 | 32,20 | 35,25 | 45,50 | 28,50 | 25,80 |

* **Tarif Air France**
en EUR

DOUALA

DLA

 M 85.00

 N 6,61

de Paris, Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille, Mulhouse, Nantes, Nice, Strasbourg, Toulouse vers

* **Frais annexes au départ de la France**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Taxe fixe d’établissement de la LTA | AW | 12,25 EUR |
| Taxe fixe d’enregistrement compagnie aérienne | CHC | 15,55 EUR |
| Surcharge de fuel (calculée sur poids brut) | MYC | 0.83 EUR |
| Tarification des mesures de sûreté du fret aérien  | SCC | Expédition sécurisée avec documentation conforme : par kg de poids brut Minimum par expédition  | 0.017 EUR5.00 EUR |
| Expédition non sécurisée ou documentation non conforme : par kg de poids brut Minimum par expédition | 0.200 EUR20.00 EUR |
| Insurance risk crisis : surcharge appliquée sur le poids brut | IRC | 0.150 EUR par kgMinimum : 7.50 EURMaximum : 375.00 EUR |
| Frais de traitement applicables aux opérations donnant lieu à opérations en douane  | MPC | Tranches de poids brut | Montant fixe | Tarif par kg |
| Jusqu’à 10 kg | 17 EUR |  |
| De 11 à 100 kg | 17 EUR | 0.230 EUR |
| Plus de 100 kg | 38 EUR | 0.050 EUR |

**Annexe 9 : Extrait du contrat-type au voyage pour transport fluvial**

***[ …]***

***Article 9 - Délai de chargement et de déchargement des bateaux***

9.1. Délai de planche

Les délais accordés pour le chargement, d'une part, et pour le déchargement, d'autre part, appelés délais de planche, sont fixés à :

* deux jours ouvrables pour les chargements ou déchargements de moins de 500 tonnes ;
* trois jours ouvrables pour les chargements ou déchargements de 500 à 1 100 tonnes ;
* 3,5 jours ouvrables pour les chargements ou déchargements de plus de 1100 tonnes.

Ils prennent effet à :

* 12 heures le jour de la mise à quai si celle-ci est antérieure à 12 heures ;
* le lendemain à 0 heure si la mise à quai a lieu entre 12 heures et 24 heures.

Toutefois, en cas de dépassement des délais de route fixés à l'article 12, le point de départ du délai de planche accordé pour le déchargement est reporté de 24 heures.

Lorsque, en raison d'escales, les opérations de chargement ou de déchargement s'effectuent dans différents ports les dispositions ci-dessus s'appliquent à chaque escale ; dans cette hypothèse toutefois, le délai à chaque escale est compté à partir de la première heure qui suit celle de l'arrivée du bateau.

[…]

**Annexe 10 : Extrait de la RÉGLEMENTATION SOCIALE EUROPÉENNE**

CHAPITRE I : Dispositions introductives […]

Article 4

Aux fins du présent règlement, on entend par:

[…]

h) "temps de repos hebdomadaire": une période hebdomadaire pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps, et qui peut être un "temps de repos hebdomadaire normal" ou un "temps de repos hebdomadaire réduit";

*-* "temps de repos hebdomadaire normal": toute période de repos d'au moins quarante-cinq heures;

*-* "temps de repos hebdomadaire réduit": toute période de repos de moins de quarante-cinq heures, pouvant être réduite à un minimum de vingt-quatre heures consécutives, sous réserve des conditions énoncées à l'article 8, paragraphe 6;

[…]

CHAPITRE II : Équipages, durées de conduite, pauses et temps de repos

Article 6

1. La durée de conduite journalière ne dépasse pas neuf heures.

La durée de conduite journalière peut, toutefois, être prolongée jusqu'à dix heures maximum, mais pas plus de deux fois au cours de la semaine.

2. La durée de conduite hebdomadaire ne dépasse pas cinquante-six heures ni n'entraîne un dépassement de la durée maximale de travail hebdomadaire définie dans la directive 2002/15/CE.

3. La durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines consécutives ne doit pas dépasser quatre-vingt-dix heures.

4. Les durées de conduite journalières et hebdomadaires comprennent toutes les durées de conduite accomplies sur le territoire de la Communauté ou d'un pays tiers. […]

Article 7

Après un temps de conduite de quatre heures et demie, un conducteur observe une pause ininterrompue d'au moins quarante-cinq minutes, à moins qu'il ne prenne un temps de repos.

Cette pause peut être remplacée par une pause d'au moins quinze minutes suivie d'une pause d'au moins trente minutes réparties au cours de la période de manière à se conformer aux dispositions du premier alinéa.

Article 8

1. Le conducteur prend des temps de repos journaliers et hebdomadaires.

2. Dans chaque période de vingt-quatre heures écoulées après la fin de son temps de repos journalier ou hebdomadaire antérieur, le conducteur doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier.

Si la partie du temps de repos journalier qui tombe dans cette période de vingt-quatre heures est de neuf heures au moins, mais de moins de onze heures, le temps de repos journalier en question est considéré comme un temps de repos journalier réduit.

3. Un temps de repos journalier peut être prolongé pour devenir un temps de repos hebdomadaire normal ou un temps de repos hebdomadaire réduit.

4. Un conducteur ne peut pas prendre plus de trois temps de repos journaliers réduits entre deux temps de repos hebdomadaires.

5. Par dérogation au paragraphe 2, un conducteur qui participe à la conduite en équipage d'un véhicule doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier d'au moins neuf heures dans les trente heures qui suivent la fin d'un temps de repos journalier ou hebdomadaire.

6. Au cours de deux semaines consécutives, un conducteur prend au moins :

- deux temps de repos hebdomadaires normaux, ou

- un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins vingt-quatre heures. Toutefois, la réduction est compensée par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question

Un temps de repos hebdomadaire commence au plus tard à la fin de six périodes de vingt-quatre heures à compter du temps de repos hebdomadaire précédent.

**Annexe A : tableau d’analyse (à compléter et à rendre avec la copie)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **1ère hypothèse : route** | **2nde hypothèse : route + fleuve** |
| ***Tout montant devra être justifié par des calculs figurant dans le tableau*** |
| **Montant total facturé**  |  |  |
| **Marge dégagée par le commissionnaire** |  |  |
| **Bilan carbone de l’expédition** |  |  |
| **Délais** |  |  |
|  | **Avantages et inconvénients des hypothèses logistiques** |
| **Avantages** |  |  |
| **Inconvénients** |  |  |
| **Choix argumenté de l’hypothèse retenue** |

**DOSSIER 3 : Annexe B QCM (à rendre avec la copie)**

**1. - L’entreprise importe des quantités importantes de bois pour fabriquer ses planchers. Elle exporte hors UE 45% de sa production. Le régime économique douanier à mettre en place sur la partie à exporter est :**

❒ Admission temporaire

❒ Perfectionnement passif

❒ Transit communautaire externe

❒ Perfectionnement actif rembours

❒ Perfectionnement actif en suspension de droits et taxes

**2 – Les Transports Mendron sont sollicités pour une expédition nationale de marchandises générales, sans dérogation de circulation. Le conducteur d’un ensemble articulé tautliner, salarié des Transports Mendron, débute un repos hebdomadaire le vendredi 9/05 à 18H. Si la durée de son repos hebdomadaire est normale, il pourra reprendre la conduite au plus tôt le :**

❒ Samedi 10/05 à 18 H

 ❒ Dimanche 11/05 à 15 H

❒ Dimanche 11/05 à 18 H

❒ Dimanche 11/05 à 22 H

**3 –Le même conducteur débute sa semaine le lundi 19/05 à 5H00. Il vérifie ses documents de bord pendant 15 mn, conduit 4h30, fait une pause de 45 mn, conduit 2h, décharge son véhicule pendant 1h30 puis reprend la route 2h30 avant d’entamer un repos journalier. Son temps de travail effectif journalier est de :**

❒ 10H

 ❒ 10H30

 ❒ 10H45

❒ 11H

**4 – Un transporteur fluvial doit acheminer 250 t de marchandises de Gron à Gennevilliers avec un automoteur de type Freycinet. Le contrat de transport reprend les termes du contrat type au voyage.**

**Le bateau arrive au lieu de chargement le lundi 19/05 à 10h30. Le délai de planche est respecté si le bateau repart chargé le :**

❒ Mardi 20/05 à 15h

 ❒ Mercredi 21/05 à 11h

❒ Mercredi 21/05 à 14h

❒ Jeudi 23/05 à 10h30

**5 – Une entreprise importe de Moldavie des marchandises pour une valeur DAP Rouen** (Incoterm 2010) **de 120 350 EUR. Le transport est réalisé par route en passant par la Hongrie, l’Autriche et l’Allemagne. La marchandise est dédouanée à Rouen.**

 - Frais de transport hors UE 150 EUR

 - Frais de transport frontière UE – frontière française 1 650 EUR

 - Transport en France 400 EUR

 - Droits de douane 8 %

 - TVA 20 %

**Les montants de la valeur statistique et de la liquidation douanière sont :**

❒ Montant de la valeur statistique : 119 950 EUR

❒ Montant de la valeur statistique : 118 300 EUR

❒ Montant de la liquidation douanière : 9 464 EUR

❒ Montant de la liquidation douanière : 35 427 EUR

**6 –** **La charge utile de l’ensemble articulé ci-dessous est de :**

|  |  |
| --- | --- |
| **Tracteur 2 essieux** | **Semi-remorque 3 essieux** |
| MCE ou PTRA : 44 t | MCV ou PTAC : 38 t |
| MV ou PV : 6,8 t | MV ou PV : 7,2 t |
| Norme Euro 6 |  |

❒ 30 Tonnes

❒ 24 Tonnes

❒ 26 Tonnes

❒ 28 Tonnes