



### SOMMAIRE :

- Éditorial
- Agrégation option E
- Dossier douane
- Transport maritime
- Le saviez-vous ?
- Un train bières pour JUPILER
- e-CMR
- Rappel
- Atlas des entrepôts et des aires logistiques en France en 2015
- Revue de presse
- À lire

### RÉDACTION

P. VINARD - T. LEFEUVRE  
JM. SENAC - P. CATTET

### CONTACT

webmastercrm@laposte.net

## ÉDITORIAL

Bonjour à toutes et tous,

C'est avec un grand plaisir que je vous présente au nom de l'équipe du CRCM-TL cette lettre de rentrée consacrée à la filière transport-logistique. Et cela d'autant plus que cette filière connaît une actualité particulièrement riche, dont il est nécessaire de vous informer.

Sur le front de la rénovation des diplômes, deux groupes de travail ont été constitués à la demande du ministère :

- ◆ un groupe de travail sur le BTS Transport et prestations logistiques. Il s'agit de mettre en conformité ce diplôme avec la logique des blocs de compétences. L'objectif recherché est une meilleure adéquation entre les grandes fonctions du référentiel des activités professionnelles (le RAP), les groupes de compétences du référentiel de certification et les épreuves du diplôme, et cela afin de faciliter l'obtention progressive du diplôme, en particulier dans le cadre de la formation continue ;
- ◆ un groupe de travail sur le baccalauréat professionnel transport. En effet, malgré l'intérêt de ce diplôme, les professeurs et les organisations professionnelles soulignent les difficultés récurrentes de recrutement des élèves et leurs difficultés d'insertion professionnelle. L'objectif du groupe de travail est de développer une meilleure adéquation entre les compétences développées dans le référentiel et les besoins des entreprises du secteur au niveau IV.

Signalons par ailleurs l'évolution du CAP DOSC avec une mise en œuvre à la rentrée 2018 d'un CAP rénové sous l'appellation « Opérateur de service - Relation Client et livraison ».

Ces rénovations, on ne le dira jamais assez, sont conduites en étroite collaboration avec les professionnels. Ainsi pour les rénovations du BTS TPL et du baccalauréat Transport, nous bénéficions de l'engagement total de l'AFT. Et la rénovation du CAP DOSC s'est faite en étroite collaboration avec le groupe La Poste.

Pour accompagner ces évolutions, il est évidemment nécessaire d'avoir un corps enseignant toujours mieux formé et reconnu dans le domaine du transport et de la logistique. Pour la première année l'option Transport-Logistique a été ouverte au concours interne de l'agrégation, avec un premier lauréat. Même si les flux paraissent très modestes, il s'agit d'un pas important pour la visibilité de la filière. Par ailleurs le CAPLP transport-logistique a été reconduit pour la session 2018, après une session 2017 très satisfaisante. Enfin un mouvement inter-académique en P8038 (transport-logistique) sera mis en place pour l'affectation des enseignants à la rentrée 2018, et cela afin d'identifier au mieux les professeur(e)s de la spécialité. Un mouvement spécifique national sera toutefois conservé pour les postes à profil particulier (pour l'apprentissage de la conduite de chariots par exemple).

Pour conclure, l'ouverture européenne est un horizon indépassable de nos formations. L'année dernière un travail avait été conduit dans le cadre du projet européen ETL4ALL sur le rapprochement des référentiels de niveau IV en transport-logistique de quatre pays : la France, la Belgique, l'Espagne (ou plus exactement la Catalogne) et l'Italie. Cette année un nouveau projet se met en place, appelé VETMO4TL, qui a pour objectif de traduire en actes ce rapprochement des référentiels, avec la mise en place de mobilités effectives portant soit sur des stages, soit sur des périodes d'études en centre de formation. Nous espérons que de nombreux établissements s'engageront dans ce mouvement.

**Pierre Vinard**  
Inspecteur général de l'éducation nationale  
Groupe « économie et gestion »

## Agrégation interne option E : Transport et Logistique

**Thierry Lefeuve :** Jean-Marc, vous êtes le premier lauréat à l'agrégation interne économie et gestion dans une toute nouvelle option dites « Production de services » et plus particulièrement en Transport et Logistique. Tout d'abord bravo ! Vous avez déjà une très belle expérience de professeur, qu'est-ce qui a vous a poussé à préparer ce concours ?

**Jean-Marc Sénac :** Tout d'abord, étant bi-admissible à l'agrégation, il y avait ce goût d'inachevé. Je m'étais toujours dit que je repréparerai le concours un jour mais je n'arrivais pas à dégager du temps pour le faire.

L'ouverture d'une option E « Production de service » Transport et Logistique a été l'élément déclencheur. En effet, n'ayant plus enseigné la gestion comptable et financière (mon option « d'origine ») depuis plus de 10 ans, il me semblait très difficile de me remettre à niveau dans les trois matières du concours à savoir : le management des organisations, l'économie (ou le droit) et la gestion. Enseignant en BTS TPL, l'ouverture de l'option en transport logistique me permettait de limiter cette remise à niveau au management et en économie. J'avais également une bonne connaissance du référentiel de BTS, ce qui est important pour l'épreuve écrite de spécialité.

Enfin, je dois remercier mes collègues et ami(e)s, ainsi que ma famille, qui m'ont encouragé à me lancer dans l'aventure de la préparation de l'agrégation et qui ont tout fait pour faciliter cette année de travail intense.

**TL :** On ne réussit pas l'agrégation interne par hasard. Pouvez-vous donner quelques conseils à vos collègues souhaitant s'engager dans préparation à ce concours ?

**JMS :** L'une des clefs de la réussite est sans doute l'organisation. Le programme de l'agrégation est tellement vaste que l'on a tendance à se disperser et donc à se perdre dans des recherches d'articles, d'ouvrages et ressources diverses. Il faut faire le bilan de ses connaissances pour chacune des trois épreuves du concours puis choisir un ouvrage de référence en fonction de son niveau. Le niveau « zéro » étant les ouvrages de BTS pour découvrir les notions de bases.

La deuxième clef, à mon sens, est de bien connaître les épreuves et ce que l'on demande spécifiquement dans chacune d'elles. On peut appeler cela « la méthodologie ». La lecture des rapports du jury des années précédentes est donc essentielle pour comprendre les attentes des correcteurs et interrogateurs. Pour acquérir la méthodologie, je m'étais inscrit au dispositif de préparation en ligne AGOL proposé par l'université Rennes I. Le dispositif est très au point à ce niveau et permet de bien comprendre les spécificités de chaque épreuve.

**TL :** Plus précisément en ce qui concerne les écrits, comment bien se préparer à chacune des épreuves et plus particulièrement à celle portant sur votre « spécialité métier » ?

**JMS :** Pour l'écrit de management des organisations, rien ne vaut l'entraînement. Il faut s'habituer à travailler en temps limité sur un sujet, un thème, avec les ressources que l'on a dans la tête. Le nom du concours est l'agrégation et il porte bien son nom. Il faut être capable d'agrèger l'ensemble des connaissances ayant un lien avec le sujet. Ceci de façon cohérente, argumentée et structurée. Pour l'entraînement deux solutions : reprendre les sujets des années précédentes (interne, externe, écrit et oral) et faire corriger sa copie par des collègues ou des ami(e)s ; ou s'inscrire à une préparation à l'agrégation.

Pour l'épreuve de spécialité, cela n'est pas possible, l'option étant nouvelle. Je me suis donc beaucoup inspiré des rapports du jury des options B et E (principalement Hôtellerie restauration) pour bien comprendre les objectifs de l'épreuve. Vous avez maintenant un avantage, il existe un premier sujet que vous pouvez trouver sur le site du CRCM-TL.

Il s'agit ensuite de faire une veille sur les thèmes récents qui apparaissent dans les revues de référence en transport logistique (Supply chain magazine,...), dans la Revue Française de Gestion, sur des sites internet (cretlog,...) et dans quelques ouvrages. Enfin, il faut bien maîtriser le référentiel de BTS TPL puisque l'épreuve de spécialité comporte une partie exploitation pédagogique.

**TL :** À la suite de votre admissibilité, vous avez passé 2 épreuves orales. Comment pensez-vous avoir fait la différence ?

**JMS :** Pour l'épreuve d'économie (ou droit), comme pour l'écrit, l'entraînement est la meilleure des préparations. Autre conseil, n'attendez pas les résultats de l'écrit pour préparer l'économie (ou le droit) vous n'aurez pas le temps. Enfin, attention au piège de la valise ! Je m'explique. Vous avez la possibilité, pour les oraux, d'amener des ressources soit sous forme papier soit sous forme électronique. Lors de la préparation du sujet, il ne faut surtout pas se perdre dans toutes ces ressources. La valise n'est qu'une aide pour préciser une notion, rechercher un exemple mais certainement pas un outil pour résoudre une problématique.

Pour l'épreuve de spécialité, j'ai été très surpris par le sujet et donc un peu déstabilisé. Je m'attendais à quelque chose de très technique. Comme pour l'écrit, il faut être capable de présenter des solutions à la problématique en argumentant et en justifiant ses choix, et ce quel que soit le sujet, surtout s'il paraît difficile ou décontençant.

**TL :** Votre nouveau statut de professeur agrégé vous donne-t-il des perspectives professionnelles ?

**JMS :** Il est encore un peu tôt pour répondre à cette question. Je vais d'abord « profiter » de mon année de stagiaire. Ensuite, pourquoi pas envisager d'enseigner, en complément de mon enseignement en BTS, en IUT ou à l'université.

**TL :** En conclusion, quel message principal adressez-vous à vos collègues qui hésitent encore préparer l'agrégation interne en « Transport – Logistique » ?

**JMS :** Lancez-vous ! Certes, c'est une année difficile en terme d'investissement personnel mais qui est très enrichissante. On découvre ou redécouvre beaucoup de choses. Cela permet de se ressourcer.

**TL :** Merci Jean-Marc pour votre éclairage et vos conseils. Et bravo encore pour votre succès.

## DOSSIER DOUANE

### Le CDU est entré en vigueur le 1 mai 2016 : les principaux changements

Le code des douanes de l'Union (CDU) a été adopté le 9 octobre 2013 en tant que règlement (UE) n°952/2013 du Parlement européen et du Conseil. Ses dispositions de fond s'appliquent depuis le 1er mai 2016. Le nouveau code a pour objectif d'adapter la législation douanière européenne à plusieurs évolutions :

- les changements réglementaires, concernant notamment sûreté/sécurité (p.ex. OEA, ICS),
- la modernisation des procédures douanières (p.ex. dédouanement centralisé),
- le développement des systèmes électroniques en vue de simplifier et d'optimiser les procédures.

#### Nouvelle terminologie :

- Marchandises communautaires deviennent marchandises de l'Union.
- Marchandises tiers deviennent marchandises non Union.
- Bureau de domiciliation devient bureau de déclaration.
- Bureau de rattachement devient bureau de présentation.
- Transit communautaire devient transit de l'Union.

#### Les régimes douaniers : changement de terminologie :

Nouveau nom : Les régimes particuliers (Ex régimes économiques)

Le transit constitue un régime particulier, au même titre que les ex-régimes économiques

**NOUVEAU :** Les régimes de Perfectionnement Actif Suspension, Perfectionnement Actif Rembours et Transformation sous douane ont été refondus pour ne laisser subsister que le seul régime du Perfectionnement Actif (PA). La réexportation n'est plus exigée.

**Le transit externe et interne :** Le transit constituant un régime particulier la déclaration de transit constitue une déclaration en douane. Dès lors, l'expression «titre de transit» est définitivement abandonnée.

**Commissionnaire agréé en douane :** Depuis l'adoption du code des douanes de l'Union au 1er mai 2016, le statut du Commissionnaire Agréé en Douane n'existe plus. Il n'est donc plus nécessaire de demander un agrément pour agir en représentation directe.

**Représentants en douane :** Le statut du représentant en douane ne nécessite pas d'agrément, mais un enregistrement.

Mesures transitoires : Les commissionnaires en douane agréés acquièrent automatiquement la qualité de représentant en douane enregistré. Toutefois, ils feront l'objet avant le 1er mai 2019 d'un examen des nouvelles conditions s'appliquant aux représentants en douane enregistrés.

L'enregistrement en qualité de représentant en douane enregistré est accordé dès lors que sont satisfaits les critères suivants :

- absence d'infractions graves ou répétées aux législations douanière et fiscale et absence d'infractions pénales graves liées à l'activité économique ;
- solvabilité ;
- respect de normes de sécurité et de sûreté ;
- système de tenue des écritures douanières et commerciales approprié ;
- compétence professionnelle.

Lorsque le demandeur est une personne titulaire d'une autorisation d'opérateur économique agréé (OEA) simplifications douanières, les critères sont réputés remplis.

**OEA :** Dans le cadre de renforcement de la sécurité des marchandises, le code des douanes de l'Union fixe le statut de l'opérateur économique agréé. Pour l'octroi du statut, les critères suivants sont exigés :

- absence d'infractions graves ou répétées aux législations douanière et fiscale et absence d'infractions pénales graves liées à l'activité économique ;
- solvabilité ;
- respect de normes de sécurité et de sûreté ;
- système de tenue des écritures douanières et commerciales approprié ;
- compétence professionnelle.



L'OEA n'est plus considéré comme une certification. Il devient une autorisation. Le code (Article 38 §2) prévoit la délivrance de deux types d'autorisations:

- « Simplifications douanières » (OEAC).
- « Sécurité et sûreté » (OEAS).

Le code des douanes de l'Union offre de nouveaux avantages aux OEA, dont notamment :

- la réduction du montant de la garantie globale ;
- l'autorisation de dédouanement centralisé sur le territoire de l'Union.

Le statut d'OEA facilite l'accès à diverses autorisations douanières, ainsi qu'au statut d'Exportateur agréé.

**PDU devient DCN :** Transformation des procédures PDU en dédouanement centralisé national (DCN), accompagnée de la délivrance d'un agrément DC national.

**PDUC devient DCC :** Le PDUC sera remplacé par le « Dédouanement centralisé communautaire » (DCC). Cette procédure serait opérationnelle après 2020. L'obtention de l'OEAC (« Simplifications douanières ») est une condition préalable à la mise en place du DCC.

## Transport maritime

Trois notes de synthèse de l'Isemar retraçant l'histoire du transport maritime sur les 20 dernières années :

- Note n°187, février 2017 sur l'analyse des grandes mutations.

- Note n°189, mars 2017 : 20 ans de réglementation maritime : Quel chemin parcouru ?

- Note n°190, mai 2017 : 20 ans de mutations des routes maritimes avec notamment une cartographie des routes maritimes.

- Note n°191, juin 2017 : 20 ans d'apports des technologies aux industries maritimes.

<http://www.isemar.fr/fr/notes-de-synthese/>



### Le saviez-vous ?

Obligation de peser tous les conteneurs maritimes depuis juillet 2016.

La nouvelle version de la convention internationale Solas (Safety of Life at Sea), qui est entrée en vigueur au 1er juillet 2016, fait obligation à tous les chargeurs (au sens du connaissance) de déclarer la masse brute vérifiée des conteneurs avant leur remise au terminal d'embarquement. Cela suffisamment à l'avance pour permettre l'établissement du plan de chargement des navires. La réglementation n'impose pas de délais, laissant à l'armateur et au chargeur le soin d'en convenir ensemble.

### Un train bières pour Jupiler

Le brasseur AB InBev et le grand distributeur Delhaize ont inauguré leur premier « train-bières », qui fait la liaison de 150 km entre Jupille (près de Liège), où est basée la brasserie de la bière Jupiler et le centre de distribution de l'enseigne Delhaize de Ninove, entre Bruxelles et Gand. Le projet consiste à utiliser cette liaison ferroviaire trois fois par semaine afin de remplacer à terme 5 000 camions par an sur les routes belges. Les autres partenaires du projet sont l'opérateur ferroviaire Lineas (ex B Cargo, filiale fret de la SNCB), la Province de la Flandre orientale et Remitrans, la société de transport qui a remis en état de marche le tronçon de voie des derniers km.

[http://www.delhaize.be/fr-be/press\\_overview:bierTrain](http://www.delhaize.be/fr-be/press_overview:bierTrain)

### e-CMR

La France publie un décret n°2017/1 du 03/01/2017 portant publication du Protocole additionnel à la CMR concernant la e-CMR. Une expérimentation est en cours depuis le 19/01/2017 sur un trajet de 1 300 km entre Huelva en Espagne et Perpignan.

## Rappel

Par décret du 31 mars 2017 (JO du 2 avril), une nouvelle version du contrat type dit "général" est adoptée. Elle est entrée en vigueur le 1er mai.

Principales modifications :

1 - Le contrat type intègre la notion de lettre de voiture électronique.

2 - Le contrat type prévoit le sort des UTI (unités de transport Intermodal). Le texte règle le sort de ces équipements qu'il distingue des supports de charges (art 6.5) et qui ne constituent pas un colis au sens du présent texte (art 2.1). Les UTI sont définies en art. 2.16. Elles font désormais l'objet d'une limitation de responsabilité spécifique, laquelle vient donc en plus de la limitation applicable à la marchandise.

3 - Le contrat type augmente les limitations de responsabilités.

Pour les envois inférieurs à 3 tonnes, la limitation est portée à 33€/kg (au lieu de 23€) de poids brut perdu ou avarié avec un maximum de 1000 € (au lieu de 750€) par colis perdu ou avarié.

Pour les envois de trois tonnes et plus la limitation s'élève à 20€/kg (au lieu de 14€) de poids brut perdu ou avarié avec un maximum de 3 200 € (au lieu de 2 300 €) par tonnes de l'envoi.

Ce contrat type met en place une limitation spécifique pour les dommages causés à l'ETI, l'indemnité ne pouvant dépasser 2 875€.

4 - Diverses "précisions" apportées par ce contrat type, comme la référence à la notion de faute inexcusable, le principe de la responsabilité du donneur d'ordre pour les dommages causés au véhicule du transporteur par la marchandise, son emballage ou son chargement et du destinataire pour les dommages au véhicule causés par le déchargement.

5 - Les articles 7.2.2 et 7.2.3 qui indiquent que pour les transports de 3 tonnes et plus, le préposé du transporteur qui procède au chargement ou déchargement est réputé agir pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire.

Pour plus de détail vous pouvez consulter le site

<http://www.incelaw.com/fr/knowledge-bank/le-nouveau-contrat-type-general-applicable-au-1er-mai-2017>

## Atlas des entrepôts et des aires logistiques en France en 2015

La France compte 4 432 établissements exploitant des entrepôts ou plates-formes logistiques de plus de 5 000 m<sup>2</sup>. Ces établissements se concentrent principalement dans des aires logistiques territoriales denses en offre d'entreposage.

Cette publication propose une analyse nationale des caractéristiques de ces grands entrepôts et pour chacune des régions métropolitaines, des cartes et données détaillant l'implantation et les principales caractéristiques des aires logistiques.

Datalab n° 14 - Mars 2017

<http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/publications/p/2669/1987/atlas-entrepots-aires-logistiques-france-2015.html>

### Revue de presse

Logistique magazine et Supply Chain magazine fusionnent à la rentrée 2017. Le titre Supply Chain Magazine est conservé mais l'abonnement n'est plus gratuit.

<http://www.actu-transport-logistique.fr/bibliotheque-numerique/ot/2885/>

Un dossier sur le transport multimodal dans le n°2885 de l'officiel des transporteurs.

<http://www.actu-transport-logistique.fr/routier/le-conseil-europeen-donne-son-feu-vert-au-projet-de-directive-sur-la-formation-des-conducteurs-419279.php>

Le Conseil européen donne son feu vert au projet de directive sur la formation des conducteurs.

<http://www.tepmare.com/>

Des ressources intéressantes sur les incoterms, le transport international, ...

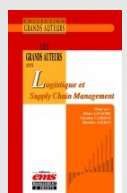
<http://supplychainmagazine.fr/NL/2017/2555/>

Chronopost étend la livraison dominicale testée avec Cdiscount.

### À lire

Cet ouvrage s'attache à présenter les auteurs qui ont marqué la logistique et le Supply Chain Management. Le lecteur pourra découvrir ou approfondir les principes essentiels de la logistique et du SCM : la gestion des flux et des relations.

Éditions EMS ; 39 €



## Résultats concours général des métiers Transport - Session 2017

**1er prix : BRIN Paul**

Lycée Saint-Paul - Angers (NANTES)

**2e prix : SUPIOT Louis**

Lycée Europe Schumann - Cholet (NANTES)

**3e prix : CLEMOT Valentin**

Lycée Europe Schumann - Cholet (NANTES)