

**BACCALAURÉAT PROFESSIONNEL***Exploitation des Transports*

Épreuve E1 : Épreuve scientifique et technique

**Sous-Épreuve B1 : Économie-Droit – Unité 12**

Durée : 1 h 30

Coef. : 1

CALCULATRICE INTERDITE

**LE SUJET COMPREND DEUX DOSSIERS INDÉPENDANTS**

**THÈMES :** - L'élargissement européen à l'Est  
- Dépassement de temps de conduite

DOSSIERS	PAGES	ANNEXES	ANNEXES À RENDRE AVEC LA COPIE	BARÈME INDICATIF
		Code	Code	
<b>DOSSIER A :</b> L'élargissement européen à l'Est	2 à 3	A	Néant	10 points
<b>DOSSIER B :</b> Dépassement de temps de conduite	4 à 6	B-1 B-2	Néant	10 points
			<b>TOTAL :</b>	<b>20 points</b>

## DOSSIER A

### « L'ÉLARGISSEMENT EUROPÉEN À L'EST »

À l'aide de l'annexe A et de vos connaissances, répondre aux questions :

1. Expliciter et développer les expressions suivantes :

« Le savoir-faire logistique »

« Le cahier des charges »

« Sous-traitance ».

2. Donner deux arguments qui incitent les entreprises à choisir le statut de commissaire plutôt que celui de transporteur.

3. Présenter la situation actuelle et à venir, des PME françaises du secteur transport routier suite à l'élargissement européen à l'Est.

4. Analyser l'affirmation suivante en fournissant deux raisons personnelles :

« Dans les dix ans qui viennent, il est prévu une croissance de plus de 60 % des flux de transport entre l'Europe de l'Ouest et de l'Europe de l'Est, prédit Yves MONTIGNOT, dont 80 % en volume, réalisés par les transporteurs des PECO. »

## L'élargissement européen à l'Est

**En dix ans, c'est bien le savoir-faire logistique français qui s'est exporté plus que son transport.**

Parti avec des entreprises comme Moulinex, Bic, l'Oréal en 1992 sur la Russie, Daher est ensuite devenu le spécialiste des localisations et délocalisations d'industries françaises et européennes dans l'ex-bloc soviétique. « Ces grandes sociétés ont un besoin important de transport pour créer leur usines ou les remonter à l'Est. Mais plus que des moyens de transport, ce qu'elles recherchent ce sont des solutions globales. Le transport de A à B, tout le monde sait le faire. Et les transporteurs de l'Est pour moins cher que ceux de l'Ouest. Il est clair que sur ses simples flux, il n'y a pas de place pour les chauffeurs français. Nous, nous proposons à nos clients des solutions pour bénéficier de défiscalisation de leurs investissements. Nous nous portons garants auprès de nos clients pour nos transporteurs. Il est certain qu'une PME de transport ne peut répondre à ces exigences », insiste Cyril Lefebvre, responsable Routes de l'Est chez Daher. En dix ans, c'est le savoir-faire logistique français qui s'est exporté plus que son transport.

### Avec qui travaillent les groupes français ?

« Si les industriels français vont à l'Est, c'est pour rester compétitifs en bénéficiant d'une fiscalité avantageuse et de coûts de main d'œuvre inférieurs. Ils vont donc rechercher le meilleur prix pour gagner des parts de marché. Mais s'ils doivent acheminer du transport français ils n'en gagneront pas, tranche Hubert Clément directeur de la communication de Daher. Car entre un Paris-Moscou facturé 3500 € par un transporteur des pays de l'Est, et 6000 € par un transporteur français, le choix de l'industriel, même hexagonal, est vite fait ». Cette position, l'ensemble des acteurs français dans les PECO (1) la partage. Aujourd'hui, sur les flux Ouest-Est, rares sont ceux encore réalisés par des chauffeurs français, donc salariés d'entreprises exclusivement hexagonales. Le dumping social des PECO est réel. Les grands groupes présentés précédemment sous-traitent la quasi-totalité de leurs transports à des entreprises locales. Dentressangle ne dispose que de 35 véhicules en propre en Pologne où il fait travailler plus de 35 sous-traitants.

« Aujourd'hui, sans doute moins de 5 % des flux Est-Ouest sont réalisés par des chauffeurs de l'Ouest.

Ici, les coûts salariaux sont divisés par deux. Nous posséderons 30 tracteurs et 80 remorques en Pologne, 20 en Hongrie et 30 remorques pour les trafics Finlande et Russie en 2004. Mais l'essentiel des transports est réalisé en sous-traitance. L'affrètement représente 80 % de notre CA dans les PECO. Avec la croissance du parc propre, cette part devrait être de 70 % l'an prochain », avance Sébastien Haulet, directeur général de Giraud International-Europe de l'Est. Qui poursuit : « En s'implantant dans les PECO, il est logique de travailler avec des locaux. En venant en France, Toyota a embauché des Français ». Dans les PECO, Giraud International réalisera un chiffre d'affaires de 35 M€ en 2003 et prévoit 45 M€ en 2004. La démarche est identique chez FM Logistic (2) : « Nous avons un peu de moyens en propre, conduits par des chauffeurs locaux, pour garantir le niveau de qualité en cas de défaillance d'un sous-traitant. Mais la sous-traitance s'est imposée dans la stratégie de prix », confirme Jacky Gervis. Reste que l'aspect prix n'est plus le seul critère de sélection. « Nous imposons à nos transporteurs un cahier des charges qui aborde tant les compétences et connaissances des chauffeurs que la qualité des moyens routiers. En dix ans, le parc s'est profondément modifié dans les PECO. Il répond très souvent aux normes européennes et est récent dans les entreprises les plus performantes », confie Jacky Gervis. Une démarche également adoptée par la CAT (3) qui va mettre en place un processus d'intégration pour accompagner ses sous-traitants. (.)

« Mais si un Français se délocalise ou investit dans ces pays, nous pourrions parfaitement travailler avec lui. Mais il faut être réaliste, sur le secteur automobile, les Autrichiens sont bien présents dans les PECO. Et avec un portefeuille clients qui n'est pas extensible, peu nombreux sont les transporteurs français à pouvoir investir dans ce pays » rappelle Patrice Gosset, directeur Business Unit Transport au groupe CAT. Une croissance des transporteurs des PECO sur les flux Ouest-Est, et inversement, qui paraît donc irréversible : « Dans les dix ans qui viennent, il est prévu une croissance de plus de 60 % des flux de transport entre l'Europe de l'Ouest et de l'Europe de l'Est », prédit Yves Montignot. Dont 80 %, en volume, réalisés par les transporteurs des PECO.

Stéphane Le Hénaff – L'Officiel des Transporteurs – Numéro 2240 du 29 novembre 2003

(1) PECO : Pays d'Europe Centrale et Orientale

(2) FM Logistic : Faure et Machet Logistic

(3) CAT : Compagnie d'Affrètement et de Transport.

# DOSSIER B

## DÉPASSEMENT DE TEMPS DE CONDUITE

À l'aide des annexes B-1 et B-2 et de vos connaissances, répondre aux questions :

1. Expliciter les expressions :  
« .... dépasser leur temps de conduite légal. »  
« .... mon employé pour responsabilité pénale et moi, pour responsabilité civile. »
2. Présenter la ou les réactions de chacune des entreprises, face à ce problème.
3. Indiquer quelles pourraient être les conséquences d'une mise en cause de la responsabilité des entreprises suite à un accident.
4. Préciser la position de Force Ouvrière et rappeler ses autres attributions.

## DÉPASSEMENT DE TEMPS DE CONDUITE

**Attention à la coresponsabilité**

**Le salaire de tout conducteur est établi sur la base des heures de travail relevées sur les disques de chronotachygraphe. Mais les disques se révèlent aussi la première source d'infractions impliquant la responsabilité du chef d'entreprise.**

Combien de conducteurs, pressés de rentrer chez eux le vendredi en fin d'après midi, n'ont pas, au moins une fois, préféré de dépasser leur temps de conduite légal ? La « pratique » n'est pas nouvelle. C'est pourtant une infraction qui peut coûter cher à tout le monde. Un conducteur des transports Klinzing, basés à Wittenheim (120 moteurs, 175 collaborateurs) a choisi cette « option », ce qui a valu au chef d'entreprise une condamnation et une convocation au tribunal de police. « Mon employé pour responsabilité pénale et moi, pour responsabilité civile. Nous avons été condamnés tous les deux pour infraction mais je suis allé en appel. Le chauffeur a témoigné qu'il n'avait pas respecté son temps de repos afin de rentrer chez lui plus tôt. J'étais donc toujours civilement responsable mais plus pénalement et c'est lui qui a dû acquitter le procès-verbal. »

Le chef d'entreprise : « On constate le même problème dans le transport de matières dangereuses sur autoroute où la vitesse est limitée à 80 km/h. Forcément, les conducteurs ont tendance à aller plus vite, à 90 km/h. Si l'on tombe sur un agent "tatillon", il peut dresser un procès verbal. En revanche, compte tenu des 5 % de tolérance, si par exemple, le disque affiche 86 km/h auxquels on peut déduire 5 km/h, on tombe à 82 km/h. Et là, il est possible de contester. D'autant que le timbre amende est à 90 euros ! » Après avoir rappelé que son entreprise ne dispose pas d'un budget spécifique « infractions », Gilles Collyer, P-dg des Routiers Bretons à Bruz (35) signale qu'une réunion est organisée tous les mois afin d'exploiter les résultats des infractions.

**« Sur l'année, la moyenne mensuelle est de trois infractions par conducteur ».**

En fonction du nombre d'infractions relevées, l'entreprise propose des actions spécifiques destinées à sensibiliser les chauffeurs. « Pour les cas les plus extrêmes, en cas de récidives, le conducteur est convoqué par la direction. On lui adresse des courriers recommandés et si les avertissements ne donnent pas lieu à une amélioration, on peut aller jusqu'au licenciement, ce qui est déjà arrivé chez nous. Nous sommes extrêmement attentifs à ce problème qui peut se révéler très grave pour nous, poursuit Gilles Collyer. Par exemple, si un de nos camions se trouve sur une autoroute dans des conditions de roulage normal, sans aucune faute de conduite, mais que le disque révèle un dépassement du temps de conduite, même minime, en cas d'accident grave, on est certain de passer au journal de 20 heures et moi, d'être immédiatement placé en garde à vue. »

Cette réalité incite donc les entreprises à la plus grande vigilance sur le sujet. Il leur est conseillé de multiplier les circulaires et documents internes rappelant notamment aux conducteurs la réglementation 3820. En cas de litige, les actions de prévention pourront permettre à l'employeur de rappeler sa bonne foi. Elles sont d'autant plus nécessaires que les dépassements de temps de conduite sont un phénomène récurrent. Ainsi, Noël Cadoret (Les Routiers Bretons) dévoile qu'en juin 2003, 599 infractions ont été commises, uniquement sur les temps de conduite

et les repos journaliers. Ce qui correspond à trois infractions par conducteur contre 2,7 en mai et 2,8 en avril.

*« En règle générale sur l'année, la moyenne mensuelle est de trois infractions par conducteur. Mais les disques sont très rigoureux et le dépassement d'une minute est déjà considéré comme une infraction ».*

**Patron relaxé, salarié condamné.**

À la tête d'une petite entreprise de sept camions et 17 salariés, Guy Guérin, basé à Saint-Fulgent, classe toutes les fins de semaines, comme l'exige la loi, les disques de ses chauffeurs dans son bureau et les conserve un an. Le lundi matin, avec le nouveau disque, il remet toujours une copie du document de la semaine précédente. Cette organisation respectée avec assiduité, n'a pas empêché l'entreprise d'être confrontée à un problème. « Un jour, se souvient Guy Guérin, un de mes chauffeurs a oublié cette fameuse copie. Nous avons naturellement été verbalisés. Je suis allé à la convocation du tribunal de police, avec mon avocat. J'ai moi-même expliqué que le chauffeur avait pourtant remis, comme à tous les autres collaborateurs. J'ai été relaxé, la responsabilité du chauffeur a été reconnue et il a été obligé de payer l'amende de 90 euros. »

**FO demande plus de clarté**

« Notre rôle est de procéder à une démarche de prévention sur les conséquences du non respect de la loi auprès de nos syndiqués, notamment par un encadrement du délégué syndical de l'entreprise », souligne Gérard Apruzzese, responsable de la section Transports de Force Ouvrière. « Nous disposons également d'une assistance auprès des Tribunaux de Police, sauf pour les infractions liées à l'alcoolémie, pour les salariés syndiqués qui se trouvent notamment confrontés à l'épineux problème des temps de conduite et de repos dépendant du règlement 3820. En règle générale, les entreprises envoient des courriers à leurs employés en cas de problèmes pour se couvrir juridiquement mais le cas peut être défendable si le conducteur se trouve chargé d'une mission qui le conduit à déborder... »

**L'Officiel des Transporteurs -  
n° 2234 18 octobre 2003**