BACCALAURÉAT PROFESSIONNEL

EXPLOITATION DES TRANSPORTS

Épreuve E 1 : Épreuve technique et scientifique

SOUS ÉPREUVE B 1 : Économie Droit – Unité 12

Durée : 1 h 30 Coefficient : 1

CALCULATRICE INTERDITE

LE SUJET COMPREND DEUX PARTIES (DOSSIERS) QUI PEUVENT ÊTRE TRAITÉES DE FAÇON INDÉPENDANTE

Thèmes : - La discrimination des coûts liée à la consommation de carburant dans le transport
- Le dossier Erika

DOSSIERS	PAGES	ANNEXES	BARÈME INDICATIF
DOSSIER A : La discrimination des coûts liée à la consommation de carburant dans le transport	2-5	**A à A-1**	10 points
DOSSIER B : Le dossier Erika	6-9	**B à B3**	10 points
		TOTAL :	**20 points**

DOSSIER A

La discrimination des coûts liés à la consommation de carburant dans le transport

La France, signataire du protocole de Kyoto, s'est résolument engagée dans sa mise en œuvre et s'est fixée des objectifs ambitieux de lutte contre le changement climatique.

Le transport routier de marchandises est engagé depuis près de 20 ans dans une démarche environnementale qui lui a permis de mieux maîtriser ses émissions polluantes ; il doit s'engager à maîtriser sa consommation de carburant.

À partir de vos connaissances et des textes fournis en annexes :

1. Expliquez les expressions suivantes, soulignées dans le texte :
   - Les entreprises souhaitent réduire ces coûts
   - L'amélioration du coefficient de chargement des véhicules
   - Le développement du recours aux modes complémentaires à la route

2. Citez les 2 types de charges qui composent un coût de revient dans une entreprise de transport et illustrez votre réponse.

3. Précisez les nouvelles stratégies possibles pour diminuer la consommation de carburant dans les entreprises de transport (au moins 4 propositions).

4. Commentez le tableau Annexe A1 (mode maritime, aérien, ferroviaire, routier).

5. Expliquez l'engagement volontaire des entreprises dans la « Charte de réduction d'émission de CO^2 »

Lexique :

- **Le protocole de Kyoto**, signé en 1997, fixe comme objectif aux pays industrialisés de réduire globalement de 5,2 % leurs émissions de gaz à effet de serre (GES) sur la période 2008-2012 par rapport au niveau atteint en 1990.
- **ADEME :** Agence de Développement et de la Maîtrise de l'Énergie
- **FNTR :** Fédération Nationale du Transport Routier.
- **TLF :** Transport et Logistique de France.
- **CO^2 :** Gaz carbonique

Extrait de la Charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO^2

Pourquoi une charte ?

Le CO^2 et le réchauffement climatique

Une des causes du réchauffement climatique de l'atmosphère est liée à l'augmentation de la quantité de CO^2 dans l'air ; les recherches et les connaissances scientifiques l'ont démontré.

Le carburant : les coûts et le protocole de Kyoto

Le carburant représente environ 25 % des coûts pour les entreprises de transports routiers de marchandises ; les entreprises souhaitent réduire ces coûts en abaissant leur consommation de gazole, ce qui contribuerait aussi à la réduction des émissions de gaz à effet de serre consentie par la France dans le cadre du protocole de Kyoto.

Pour contribuer à ces efforts, le ministère chargé des transports et les organisations professionnelles FNTR et TLF ont élaboré conjointement une Charte en collaboration avec l'ADEME. Cette Charte, qui est proposée à la signature des entreprises de transport routier, permet à chaque entreprise de définir de façon personnalisée des objectifs en faveur du développement durable, principalement de réduction de ses émissions de CO^2 liées à sa consommation de carburant.

Pourquoi signer une charte ?

Signer une charte et s'engager à réduire ses émissions de CO^2, c'est pour une entreprise :

- une réduction de sa consommation de carburant ;
- une meilleure compétitivité en réduisant ses charges de carburant ;
- la mise en place d'un tableau de bord de suivi et donc une meilleure gestion ;
- l'image d'une entreprise moderne respectueuse de l'environnement et s'inscrivant dans une perspective de développement durable ;
- une meilleure image du transport routier en France.

ANNEXE A bis

Une démarche en 4 axes

Le véhicule - Moderniser la flotte pour moins consommer

Grâce aux progrès réalisés, les poids lourds les plus récents offrent la meilleure efficacité énergétique : la modernisation du parc permet de moins polluer et de réduire la consommation de carburant.
La mise en place d'un plan de maintenance rigoureux contribue à réduire la consommation de carburant, de même que le choix avisé de certains équipements tels que des pneumatiques adaptés.
Quand la distribution de marchandises en ville représente une part importante de l'activité, l'entreprise peut réduire sa consommation en y exploitant des véhicules avec des technologies nouvelles et des carburants alternatifs.

Le carburant - Suivre efficacement la consommation permet de réduire les coûts et de limiter les émissions de CO^2

Performances économiques et environnementales se rejoignent, en raison du poids que représentent les charges de carburant dans les charges des entreprises.
Mettre en place un suivi fin de la consommation de carburant permet de déceler les sources d'économie et de définir un objectif global de réduction de cette consommation.
Le suivi de la consommation doit être décliné dans l'entreprise, en tenant compte à la fois des performances des véhicules utilisés et des trajets parcourus. Si la consommation peut être appréciée le plus souvent par litre kilomètre, d'autres indicateurs peuvent être plus pertinents selon l'évolution de l'activité de l'entreprise.
L'entreprise partage l'objectif des pouvoirs publics relatif au développement de l'utilisation des biocarburants.

Le conducteur - Former ses conducteurs à l'éco-conduite pour les responsabiliser face à leur environnement

La formation des conducteurs à la conduite économique est un objectif essentiel.
Former une large proportion de ses conducteurs permet à l'entreprise de réaliser des économies de consommation. Dans le même esprit, les conducteurs doivent être sensibilisés aux gestes quotidiens contribuant à la conduite apaisée.
Des formes de compagnonnage ou de monitorat sont des solutions intéressantes pour accompagner la mise en pratique de la formation reçue et permettre la diffusion des meilleures pratiques. Elles peuvent être complétées par la mise en place de dispositifs incitant les conducteurs à réaliser des économies de carburant.

L'organisation des flux de transport - Exploiter chaque transport à son maximum permet de moins polluer

Les outils d'aide à la circulation et à la gestion de la flotte permettent d'optimiser les itinéraires et les tournées ; l'acquisition et l'appropriation de ces outils ou, s'ils sont déjà utilisés, le développement de leur usage sont souvent des moyens efficaces.
L'amélioration du coefficient de chargement des véhicules, la réduction des trajets à vide, l'optimisation des itinéraires et des tournées, le développement du recours aux modes complémentaires à la route sont aussi des moyens de réduire les émissions de CO^2.
L'entreprise peut aussi engager un dialogue avec ses clients pour définir ensemble des mesures, en termes par exemple d'horaires de chargement ou de livraison, permettant d'optimiser les temps de trajet et ainsi de réduire la consommation de carburant.

Une meilleure optimisation peut aussi être recherchée en recourant aux modes de transport complémentaires à la route.

Source : Ministère des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer - Mars 2007

ANNEXE A1

Émissions de gaz à effet de serre des transports en France, (en millions de tonnes équivalents CO^2 (Mte CO^2)).

Mode	1990	2000	2001	2002	2003	2004	% 2004
Air (1)	4,6	6,2	5,7	5,6	5,1	5,0	3,4
Route	113,8	132,7	136,5	137,3	137,3	137,5	92,2
Fer	1,1	0,8	0,7	0,8	0,7	0,7	0,5
Mer (1)	1,9	1,8	2,1	2,5	2,6	2,7	1,8
Autres (2)	0,2	0,5	0,5	0,6	0,7	2,9	0,6
Gaz fluorés	0,0	1,5	1,5	1,8	2,1	2,3	1,5
Total	121,5	143,5	147,1	148,4	148,4	149,1	100

(1) trafic domestique uniquement
(2) dont fluvial

Les normes Euro IV et Euro V obligatoires à partir du 1er octobre 2006 pour l'une et du 1er octobre 2009 pour l'autre permettront une baisse supplémentaire de 80 % des émissions de particules et de 30 % pour les autres polluants.

Source : Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

Mars 2007

DOSSIER B
Le dossier Erika

Le samedi 11 décembre 1999, à 14 heures, l'Erika signale une avarie. Les conditions météorologiques sont très mauvaises et dans la soirée, le navire qui est au nord du Golfe de Gascogne, fait route vers Donges, près de Saint-Nazaire.

Le dimanche 12 décembre à 8h, au sud de Penmarch, l'Erika se casse en deux. À 18h, le plan Polmar est déclenché.

Le 23 décembre, les premières boulettes de fioul arrivent sur les côtes de Bretagne, dans le Finistère sud.

L'Erika transportait 32 000 tonnes de fioul lourd n° 2, 12 000 tonnes ont été récupérées (épave, mer) et 19 000 tonnes déversées en mer. Plus de 400 km de côtes sont touchées du Finistère sud à la Charente Maritime. Entre 80 et 150 000 oiseaux marins ont été victimes de cette marée noire.

À l'aide de vos connaissances et des documents fournis en annexe,

1. Dans un court développement, identifiez le litige, les différents intervenants et leurs responsabilités dans cette affaire.

2. Citez les conventions qui régissent le transport maritime.

3. Indiquez la juridiction en charge du procès de l'Erika et pourquoi.

4. Donnez les enjeux internationaux de ce procès. Justifiez votre réponse.

Lexique :

FIPOL 92 : Fonds International d'indemnisation des dommages dus à la pollution des hydrocarbures.

CLC : Convention internationale portant sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

Plan POLMAR : Plans d'intervention en cas de pollution accidentelle des milieux marins, permettant la mobilisation et la coordination des moyens de lutte préalablement identifiés.

ANNEXE B

La note interne qui fragilise Total (extrait)

Deux ans avant la catastrophe, un document du service juridique mettait l'accent sur la responsabilité de la compagnie dans le choix de ses navires.

1975	*Construction de l'Erika sur un chantier japonais*
Fin 1979	*Deux échouages, des réparations mineures sont préconisées*
1990	*L'Erika change 5 fois de nom*
1997	*Parution d'une note interne de Total, pour s'assurer de la fiabilité des navires affrétés. Contrôle technique obligatoire signé par le responsable des affaires juridiques et de la sécurité des transports maritimes chez Total.*
Fin 1999	*Pressé de livrer 30 800 T de fioul lourd à une centrale thermique italienne, Total débourse donc 50 000 dollars pour affréter Erika.* ***Le 13 décembre****, le pétrolier usé, rouillé, coule par 120 mètres de fond et déverse une partie de sa cargaison dans la mer.*

http://www.lefigaro.fr/erika
(Février 2007)

ANNEXE B1

Erika - Total plaide non coupable

Le 5e groupe pétrolier mondial a nié toute responsabilité dans le naufrage du pétrolier qui a souillé plus de 400 km de côtes.
C'est le procès fleuve d'une des plus grandes catastrophes écologiques qui a débuté aujourd'hui à Paris. Les débats ont commencé par une offensive de la société Rina, chargée de délivrer au pétrolier l'autorisation de naviguer. Elle a invoqué sur le plan juridique son "immunité internationale" consentie, selon elle, par Malte (dont l'Erika battait pavillon), pour réfuter la compétence d'une juridiction française. [...]
Le groupe pétrolier français est mis en cause pour avoir fait appel à un navire dangereux afin de pouvoir livrer à temps son client italien Enel. L'avocat du 5e groupe pétrolier mondial, Daniel Soulez-Larivière, a déclaré : "L'émotion submerge la raison". Et de demander l'annulation des poursuites résultant selon lui d'une "construction intellectuelle" et d'un usage abusif du droit.
Selon lui, "il y a une volonté de transformer le droit tel qu'il existe et donc de demander au tribunal de faire le travail du législateur", a-t-il dit. Il a expliqué que Total, affréteur du navire, ne pouvait en connaître les vices cachés et sa responsabilité ne peut être retenue comme propriétaire de la cargaison.

http://www.lefigaro.fr/erika/
(Février 2007)

ANNEXE B2

Procès - Faire reconnaître le préjudice écologique

Plus de 7 ans après le naufrage, le procès de l'Erika commence le 12 février et durera jusqu'au 13 juin. Plusieurs collectivités ont décidé de faire cause commune pour obtenir la reconnaissance du préjudice écologique. Objectif : obtenir des indemnisations supérieures au simple remboursement des frais de nettoyage et de remise en état. Explications.

Le procès de l'Erika s'ouvrira devant le Tribunal de Grande Instance de Paris le 12 février prochain pour s'achever le 13 juin 2007. Dans cette perspective, des collectivités parties civiles ont décidé de faire reconnaître par le juge le préjudice écologique et d'atteinte au patrimoine naturel qu'elles ont subi à la suite de la marée noire provoquée par le naufrage de l'Erika.

C'est une première en France. L'objectif, pour les collectivités, est d'obtenir plus que le simple remboursement des frais de nettoyage et de remise en état du littoral. Il s'agit de donner toute sa force de dissuasion au principe «pollueur payeur». Si les tribunaux reconnaissent la responsabilité du préjudice environnemental, les sommes en jeu sont telles que la réglementation et le comportement des armateurs et des affréteurs évolueront très sensiblement. Le risque de se voir lourdement condamné en cas d'accident conduira les différents acteurs à une plus grande responsabilité.

Jusqu'à présent, le régime d'indemnisation défini par les conventions «**CLC**» et «**FIPOL 92**» n'assure que le remboursement du coût des frais de nettoyage et de remise en état. Le FIPOL, organisation intergouvernementale chargée d'indemniser les victimes des marées noires, s'abrite derrière l'impossible monétarisation de la nature pour ne pas prendre en compte le préjudice écologique.

Tevere Shipping, Total et Rina mis en cause

L'indemnisation des victimes de marée noire est régie par des conventions internationales. Il n'est pas nécessaire de prouver une faute pour que la responsabilité du propriétaire du navire (en l'occurrence Tevere Shipping) et de son assureur soit engagée. Le processus d'indemnisation peut être immédiatement lancé sans qu'un procès ait lieu. Les victimes doivent démontrer qu'elles ont subi un préjudice.

Ce système n'interdit évidemment pas aux victimes d'intenter une action en justice contre le propriétaire ou l'affréteur (Total). C'est ce qu'ont fait de nombreuses collectivités qui ont attaqué Total, Tevere Shipping et Rina (la société de certification) et 12 autres prévenus. À l'issue de l'instruction menée par Mme de Talencé, les 3 protagonistes ont été inculpés de "mise en danger de la vie d'autrui". De plus, TOTAL est accusé de s'être rendu "complice de violation manifestement délibérée des obligations de sécurité et de prudence pesant sur le propriétaire et le capitaine".

Si le tribunal retient ces qualifications, les victimes devront démontrer que les prévenus ont commis une faute inexcusable. Ce qui ouvrira la porte à une indemnisation non plafonnée.

http://www.proces-erika.org
(Conseil régional des Pays de la Loire)

Fin du procès de l'Erika après 4 mois d'audiences. Le tribunal rendra son verdict le 16 janvier prochain. Au-delà des responsabilités pénales, les collectivités locales parties civiles, satisfaites du réquisitoire du procureur, attendent que soit reconnu le préjudice écologique.

Il faudra encore attendre encore 7 mois avant de connaître l'issue du plus grand procès lié au transport maritime qui s'est tenu en France. Le verdict du tribunal de grande instance de Paris sera rendu le 16 janvier 2008, plus de 7 ans après le naufrage du pétrolier au large des côtes bretonnes.

Après 4 mois d'audience, le procès s'est achevé hier mercredi 13 juin. Un procès au long cours qui a permis d'y voir un peu plus clair dans la chaîne des responsabilités. Le procureur a réclamé la condamnation au pénal des 4 principaux prévenus : l'affréteur (Total), l'armateur (Savarese), le gestionnaire (Panship, M Pollara) et la société de classification (Rina). Mais, et c'est une première, il a également demandé au tribunal d'étudier les demandes de réparations des parties civiles au titre du préjudice écologique. [...]

Le verdict est attendu pour le 16 janvier prochain avec un double enjeu. D'abord le montant des indemnisations qui pourraient être accordées. Au total, la «facture» présentée par les parties civiles s'élève à près d'un milliard d'euros (dont 37 millions d'euros demandés par les Pays de la Loire). Les collectivités attendent également que ce jugement fasse jurisprudence, qu'il pèse de tout son poids sur les acteurs du transport maritime «pour qu'ils sachent qu'en cas de faute, il leur sera de plus en plus difficile d'échapper à une sanction judiciaire», conclut Jacques Auxiette, Président du Conseil régional des Pays de la Loire.

http://www.proces-erika.org
(Conseil régional des Pays de la Loire)