



SERVICES CULTURE ÉDITIONS
RESSOURCES POUR
L'ÉDUCATION NATIONALE

**Ce document a été numérisé par le CRDP de Montpellier pour la
Base Nationale des Sujets d'Examens de l'enseignement professionnel**

Ce fichier numérique ne peut être reproduit, représenté, adapté ou traduit sans autorisation.

BACCALAURÉAT PROFESSIONNEL*Exploitation des Transports*

Épreuve E1 : Épreuve scientifique et technique

Sous-Épreuve B1 : 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

SUJET

Thèmes : - Clasquin mise sur sa DRH
- Avaries au chargement : exonération du transporteur

DOSSIERS	PAGES	ANNEXES	ANNEXES À RENDRE AVEC LA COPIE	BARÈME INDICATIF
DOSSIER A : Clasquin mise sur sa DRH	2-3	A	Néant	10 points
DOSSIER B : Avaries au chargement : exonération du transporteur	4-5	B	Néant	10 points
		Total		20 points

BCP - EXPLOITATION DES TRANSPORTS	Code : 1106-ET ST B	Session 2011	SUJET
ÉPREUVE : SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE - ÉCONOMIE-DROIT	Durée : 1 h 30	Coefficient : 1	Page 1/5

DOSSIER A

Clasquin mise sur sa direction des ressources humaines (DRH)

Pour le groupe lyonnais Clasquin, le recrutement pris en charge par la DRH, constitue un axe stratégique pour pouvoir jouer dans la cour des grands avec tous ses atouts.

À partir de vos connaissances personnelles et du document fourni en annexe A :

1. Indiquez l'activité de l'entreprise Clasquin et donnez-en une définition.
2. Relevez six techniques de recrutement utilisées par cette entreprise. Citez pour chacune d'entre elles au moins deux avantages.
3. Définissez le rôle d'une Direction des Ressources Humaines.
4. Relevez au moins quatre qualités requises pour être embauché chez Clasquin.
5. Dégagez l'idée principale de la dernière phrase du texte : « la formation au management proposée dans le groupe ».

Lexique :

- PDG : Président Directeur Général
- CA : Chiffre d'Affaires
- Cooptation : parrainage
- ETL : Ecole du Transport et de la Logistique

PME de près de 300 personnes, le groupe Clasquin, organisateur de transport et logistique international implanté à Lyon, a jugé indispensable de se doter d'une Direction des ressources humaines. Yves Revol, Pdg du groupe, la justifie ainsi : « *Nous ne gérons jamais la marchandise, et ne disposons d'aucun actif physique. Tout notre investissement est dans la « pâte » humaine qui détermine les performances de l'entreprise dans un marché âprement disputé par de très gros opérateurs, que nous nous devons de surpasser. Pour Clasquin, le recrutement est un acte sacré qui légitime le poste d'une DRH.* »

Internet et cooptation

Sylvie Barberger a découvert l'univers du transport en 2001, à son arrivée à cette fonction. Elle n'assume pas les responsabilités confiées habituellement à un service du personnel, juridique, paie, administratif, mais se consacre totalement à la ressource humaine, au recrutement des cadres, incluant les commerciaux, soit 30 % de l'effectif. « *Nous n'avons pas forcément des postes ouverts pour un profil type. Nous recherchons des gens qui ont un potentiel, qui peuvent nous amener des expertises que nous n'avons pas.* » Sylvie Barberger se charge aussi du suivi du personnel, de l'adéquation entre compétences et aspirations dans l'évolution des collaborateurs au sein de l'entreprise. Côté outils de recrutement, les annonces presse déçoivent. En revanche, le site Internet maison semble donner des résultats satisfaisants en générant un bon volume de candidatures spontanées. Reconnu pour sa dimension internationale, le groupe puise bien sûr dans le vivier de l'École de Transport et de Logistique voisine, l'ETL, avec laquelle des formations spécifiques ont été envisagées. Ce sont surtout les stagiaires qui constituent une part importante des opérationnels. Bien des managers d'agences actuels ont réalisé tout leur parcours chez Clasquin, depuis les stages et les emplois d'été jusqu'à l'embauche. Beaucoup ont enrichi leur expérience à l'étranger.

Bilingues ou trilingues

Pour les cadres, une veille est externalisée auprès d'un cabinet de chasseurs de têtes pour identifier et suivre les profils intéressants. « *Le relationnel, la cooptation sont les relais les plus efficaces. Notre exigence nous en fait pourtant laisser un certain nombre sur le côté si leur profil n'est pas adapté à notre culture d'entreprise. La même exigence prévaut pour tous les critères de recrutement* ».

La plupart des opérationnels ont un niveau Bac + 2, sauf à justifier d'une véritable expérience dans le métier. Beaucoup sont issus de filières de commerce international ou de langues étrangères, cette dimension étant primordiale dans l'entreprise. Chaque salarié est bilingue anglais, ou de préférence trilingue. Les autres qualités requises sont l'ouverture et la rapidité d'esprit, l'autonomie, la réactivité, l'investissement personnel dans des relations d'adulte à adulte où la prise de risque éclipsé les attitudes frileuses ou sécuritaires au profit du sens de la performance économique.

Le parcours d'intégration des nouveaux venus passe forcément par une agence, où ils sont confrontés aux réalités du terrain. « *Cela peut parfois les effrayer d'être ainsi jetés dans le bain* », reconnaît Sylvie Barberger.. « *On ne leur demande pas une rentabilité immédiate, mais de faire preuve de bons réflexes. J'essaie d'instaurer un système de tutorat informel qui impliquerait davantage les plus anciens auprès des nouveaux.* » L'Université d'été de Clasquin se veut l'un des ciments du groupe. Cinq jours durant, des réunions de travail, des compétitions sportives, des activités de détente créent le lien entre les salariés et favorisent l'intégration des nouveaux. En clôture, les agences les plus performantes sont récompensées. « *Cette mise en scène à l'américaine n'est pas inscrite dans la culture française, mais elle contribue à communiquer l'esprit Clasquin, ce qui est compliqué dans une PME dispersée dans le monde entier.* »

Former à l'informatique et au management

L'informatique, l'autre levier capital de la stratégie du groupe, fait l'objet de formations régulières auxquelles se consacre une personne à plein temps, pour s'adapter à un outil évolutif et performant, conçu en interne par une société « sœur » de Clasquin et même commercialisé auprès d'autres opérateurs. La formation au management qui intéresse des chefs d'agences parvenus à leurs responsabilités par promotion interne est aussi proposée dans le groupe.

Jean-Claude Gonthier

Transports Actualités n° 785

DOSSIER B

Avaries au chargement : exonération du transporteur

A l'aide de vos connaissances et de l'annexe B :

1. Identifiez les parties en conflit dans cette affaire, ainsi que les experts mandatés par chacune d'elles.
2. Indiquez la juridiction qui avait été saisie en première instance. Justifiez votre réponse.
3. Précisez les arguments développés par chacune des parties en présence.
4. Expliquez l'intervention de la société CEA dans cette affaire.
5. Donnez la solution retenue par la Cour d'appel et les quatre raisons qui la motivent.

Avaries au chargement : exonération du transporteur
Arrêt de la cour d'appel de Paris du 12 décembre 2002

La cour,

Sur ce :

Considérant que le contrat type « général » auquel se réfèrent les parties prévoit notamment, en son article 7.2 « pour les envois égaux ou supérieurs à 3 tonnes », que « le chargement, le calage et l'arrimage de la marchandise sont exécutés par le donneur d'ordre ou par son représentant sous sa responsabilité » ; que « le transporteur vérifie que le chargement, le calage ou l'arrimage ne compromettent pas la sécurité de la circulation... » et se trouve « exonéré de la responsabilité résultant de la perte ou de l'avarie de la marchandise pendant le transport s'il établit que le dommage provient d'une défectuosité non apparente du chargement, du calage, de l'arrimage ou d'une défectuosité apparente pour laquelle il avait émis des réserves visées par le chargeur » ;

Considérant en l'espèce que la Sté Hazemeyer a vendu à la Sté Cern un lot d'armoires électriques d'un poids total de 10,5 tonnes et a demandé à la Sté Transports Okrasa d'en assurer le transport ; que la Sté Cern a constaté, à leur arrivée, le 18 décembre 1996, comme cela résulte de la lettre de voiture, que les armoires étaient « basculées dans le camion et en mauvais état apparent » ; que le cabinet Leclercq, expert missionné par M. Rulland par l'expéditeur et son assureur, a constaté de « nombreux chocs sur les façades des armoires, surtout au niveau des frontons sur le haut des armoires » et évalué le préjudice à la somme de 215 530 F (32 857,34 €).

Considérant que, concernant les causes du sinistre, si M. Cossin expert mandaté par le transporteur, expose dans son rapport du 2 janvier 1997 : « l'arrimage des armoires était insuffisant pour reprendre le tangage de cette marchandise lourde », M. Rulland estime dans son rapport établi le 3 mai 1997 « qu'il est vraisemblable qu'un coup de volant ou un freinage intempestif est à l'origine du basculement du chargement... » et que « compte tenu des constatations réalisées sur place, le conditionnement, le calage et l'arrimage n'apparaissent pas en cause » ;

Considérant que ces rapports divergents ont, avec des photographies montrant la position des armoires à l'arrivée du camion et un disque ayant enregistré la vitesse de celui-ci, été soumis par les intimées à une société spécialisée dans l'arrimage, la Sté Container Equipement & Arrimage (CEA) qui a réalisé un travail d'analyse du sinistre avec objectivité, sérieux et compétence ;

Considérant que, comme le relève cette société, le « fabricant/chargeur » connaissait seul avec précision l'emplacement du centre de gravité des armoires et était donc seul habilité à déterminer les précautions à prendre pour éviter tout dommage au cours du transport ; que, comme cela ressort des conclusions de la Sté CEA, la Sté Hazemeyer, donneur d'ordre, n'a pas évalué à leur juste valeur les risques par elle pris puisque, pour neuf des dix armoires, « lourdes avec un centre de gravité à mi-hauteur », elle n'a pas assuré un arrimage suffisant et s'est donc trouvée à l'origine du sinistre ; que de la sorte, compte tenu du fait que la Sté Hazemeyer était, en raison de la spécificité de son matériel, seule apte à prendre les mesures utiles, à en assurer la sécurité durant le transport et par là même censée les avoir prises, le transporteur doit être exonéré de sa responsabilité, ce d'autant, d'une part, qu'il y avait un arrimage au sol qui excluait une défectuosité apparente de celui-ci, d'autre part, que, comme cela résulte des conclusions de la Sté CEA et du second rapport de M. Cossin, la faute du transporteur n'est pas démontrée.

.....
 Mes Godin, Talandier, avocats ; aimablement communiqué par Me Talandier

Bulletin des Transports n° 2970 du 13/01/2003