

BACCALAURÉAT PROFESSIONNEL***Exploitation des transports***

Épreuve E 1 : Épreuve scientifique et technique

Sous-Épreuve B1 : Économie-Droit – Unité 12

Durée : 1h

Coef : 1

CALCULATRICE INTERDITE**LE SUJET COMPREND DEUX DOSSIERS INDÉPENDANTS**

THÈMES :
VOLS DE VÉHICULES ET EXONÉRATION
NOUVELLE ÉCONOMIE ET PRIX DU TRANSPORT

DOSSIERS	PAGES	ANNEXES	ANNEXES À RENDRE AVEC LA COPIE	BARÈME INDICATIF
			CODE	CODE
DOSSIER A : VOLS DE VÉHICULES ET EXONÉRATION	3	A-1	R-1	10 points
DOSSIER B : NOUVELLE ÉCONOMIE ET PRIX DU TRANSPORT	2	B-1	Néant	10 points
			TOTAL	20 points

DOSSIER A

VOLS DE VÉHICULES ET EXONÉRATION

Prendre connaissance en Annexe A-1 du compte-rendu de trois jugements concernant les vols de véhicules.
(Les phrases en italique reprennent les formules employées au tribunal).

1. Récapituler dans le tableau Annexe R-1 les trois affaires de vol.

2. Indiquer pour le cas n°3 :
 - l'éventualité d'une voie de recours,
 - la juridiction compétente.

3. Définir :
 - le cas fortuit,
 - la force majeure,
 - la faute lourde.

4. Expliquer la conséquence de la faute lourde sur l'indemnité à payer par le transporteur.

Vols de PL en charge 2 exonérations, une condamnation

Quand des bandits arrêtent et ligotent un conducteur de poids lourd, volant son chargement, est-ce un cas de force majeure (droit français) ou des circonstances auxquelles il ne pouvait obvier... (CMR) ? (1)

Trois affaires récentes répondent cas fortuit à... 66 % !

- Un ensemble affrété appartenant à une société de droit belge quitte les entrepôts d'un confrère à destination d'Anvers (Belgique) après y avoir chargé 855 cartons de champagne vendus par Moët et Chandon à une société australienne. Valeur du chargement : 237 578 dollars australiens (2,732 MF !). Une heure quinze plus tard, alors que le PL (2) a traversé la ville de Reims et qu'il se dirige vers la frontière belge, il est doublé par une voiture avec gyrophare à éclats dont l'un des occupants fait signe au chauffeur de s'arrêter. Pensant à un contrôle de police, l'intéressé s'exécute. Muni d'armes à feu, les passagers de la voiture le menotent et l'enferment dans sa cabine-couchette, s'emparant de la semi-remorque dont le chargement ne sera pas retrouvé.

Relevant les circonstances du vol (en plein jour, sur une route nationale à une heure de grande fréquentation, alors que l'ensemble était en mouvement et non à l'arrêt), le tribunal de commerce d'Épernay conclut que « *les agresseurs ont utilisé un subterfuge difficile à déceler par le conducteur* ».

Ne trouvant pas ailleurs aucune faute à reprocher au chauffeur il a été retrouvé menotté dans sa cabine, le PV (3) établit qu'il a été menacé d'armes à feu, l'itinéraire qu'il a emprunté – défini par l'ordinateur de la société – a été retenu comme « *la route la plus courte* », le tribunal conclut au « cas fortuit » exonératoire de responsabilité pour son employeur belge (article 17-2 de la CMR).

Les assureurs de la marchandise ayant indemnisé l'expéditeur, la société Moët et

Chandon, en seront pour leurs frais. Heureusement, ils sont six !

(Trib. com. Épernay, 8 déc. 1998 ; Cie Apéritrice GIE Réunion européenne et autres c/ATT, Walbaum et Nolenbergnatie).

- Mêmes circonstances et même solution d'exonération, mais cette fois avec application de notre bonne vieille force majeure.

Un lot de 2 821 vêtements destinés à plusieurs filiales des Galeries Lafayette est confié à Transvet (filiale de Danzas). Alors que le camion circule en plein jour sur la Francilienne, il est doublé par une R 25 avec gyrophare bleu et sirène à deux tons (comme en ont les véhicules de police). Les passagers de la voiture lui ayant intimé de s'arrêter, il se gare sur la bande d'arrêt d'urgence. Voyant que les vrais-faux agents tiennent leur carte de police avec des gants, il songe à s'enfuir mais n'en a pas le temps : deux policiers rentrent chacun par une portière, le menotent, l'encagoulent et partent avec le précieux chargement (plus d'1,363 MF). (4)

Confirmant le jugement de première instance, la cour d'appel de Paris estime réunies les conditions de la force majeure (irrésistibilité et imprévisibilité), ajoutant qu'un vol commis dans des circonstances voisines chez Transvet deux ans et demi auparavant "*n'avait pas pour conséquence de rendre prévisible un tel risque lors de chaque transport*" et que si l'endroit de l'agression avait été le théâtre de faits similaires dans le passé, ce pouvait être connu des services de police, mais pas des tiers. Pour le juge, fréquence ne signifie fort heureusement pas prévisibilité !

(C. Paris, 5^e chambre, section A, 9 déc. 1998 ; SA Galeries Lafayette, Sté Camat et autres c/Sté Transvet).

- Pas de clémence, en revanche, pour ce chauffeur d'une société française de transport qui, ayant quitté Brescia en direction de Turin, a décidé de prendre son repos sur une aire de

service de Santhia, s'est endormi à bord, se réveillant quant il entendit un bruit de vitre cassée. Les bandits l'ont alors frappé, ligoté s'emparant de son camion et de son chargement (dommage évalué à 139,67 millions de livres).

Le tribunal de commerce de Paris a refusé l'exonération de l'article 17-2 de la CMR à son entreprise et retenu la faute lourde au motif que le préposé avait "*accumulé les négligences graves*" (qu'aucune urgence ne pouvait expliquer) : arrêt de nuit en Italie sur une aire de service non gardée, endormissement dans sa cabine qui ne saurait s'analyser en un gardiennage actif, non-enclenchement de l'antivol ni verrouillage des portières.

Le transporteur et son assureur s'étaient pourtant défendus : ne pouvant gagner Milan

qu'à une heure tardive et les garages locaux étant peu nombreux donc saturés, le chauffeur n'avait pu prendre son repos réglementaire qu'à bord, la station AGIP où il a stationné était voisine d'un lieu gardé, être ligoté et baïllonné équivaut à être victime d'une attaque à main armée. Quant aux instructions de l'assureur (verrouiller tous les accès et enclencher l'antivol en cas d'arrêt du véhicule en Italie, quelle qu'en soit la durée), elles n'étaient, selon eux, valables qu'en cas d'absence du chauffeur, pas lorsqu'il est resté à l'intérieur du véhicule.

Vaines excuses : le juge a condamné l'assureur du transporteur à verser 139,676 millions de livres au chargeur italien, avec intérêts de 5% l'an.

(Trib. com. Paris, 15^e chambre, 12 fév. 1999 ; Sté Lloyd's di Londra, Sasa et autres c/TIP et Axa Global Risks).

Guillemette de FOS

Bulletin des Transports et de la Logistique – Numéro 2792 du 22 Mars 1999.

- (1) CMR : Convention relative au Transport International de Marchandises par Route
- (2) PL : Poids Lourd
- (3) PV : Procès Verbal
- (4) MF : Million de Francs

(Ne pas remplir les cases en grisé)

	CAS 1	CAS 2	CAS 3
Nom de l'expéditeur et/ou du destinataire			
Nom du transporteur			
Convention applicable au transport			
Le transporteur a-t-il été déclaré responsable du litige ? OUI / NON			
Motif de la décision			
Juridiction concernée -			

DOSSIER B

NOUVELLE ÉCONOMIE ET PRIX DU TRANSPORT

Lire attentivement l'annexe B-1, puis répondre aux questions suivantes :

1. Relever les deux possibilités offertes aux chargeurs pour acheter leurs transports à l'aide d'Internet. Définir succinctement leur principe respectif.
2. Développer les conséquences que représentera pour les transporteurs chacun de ces deux systèmes.
3. Citer au moins deux paramètres qui seront désormais déterminants dans la fixation des prix du transport.
4. Expliquer en quoi cela révolutionnera la méthode préconisée actuellement par le Comité National Routier pour le calcul des coûts de revient des transports.

Vers une révolution des prix ?

Eric Zecchini, élève du cycle préparatoire de l'ENA et ancien élève de l'Ecole Supérieure des Transports, nous livre son analyse de l'impact que pourrait avoir la nouvelle économie sur le monde du transport

La possibilité qu'offre Internet d'accroître la transparence des prix et la connaissance du marché risque de conduire celui-ci à une révolution rapide et fondamentale. Pour Patty Maes, chercheuse au MIT (Massachusetts Institute of Technology), "les prix fixes ne sont qu'un phénomène vieux de cent ans. Ils vont disparaître avec l'Internet."

Les conséquences sur le transport

Cette affirmation a des conséquences importantes sur l'industrie du transport. Deux scénarii sont envisageables.

Le premier repose sur le principe de l'appel d'offres instantané. Dans cette hypothèse, un chargeur qui aurait un colis de 50 kg à expédier à Montréal n'aurait qu'à le poser sur le plateau d'une balance interconnectée. Il indiquerait sur un PC* les dimensions, la nature de la marchandise et sa valeur ainsi que le code postal de destination. Via l'Internet et via l'interface d'un site dont l'objet serait de mettre les transporteurs en concurrence, la demande de cotation parviendrait aux prestataires.

Jusque là rien de bien original... Sauf que c'est la fin du bon vieux tarif négocié pour une période donnée. Le chargeur n'interroge pas sa propre base de données tarifaires qu'il aura alimentée avec les propositions des transporteurs qui l'auront contacté et qu'il aura bien voulu recevoir. Est-ce regrettable? Peut-être pas : existe avec ce système la chance pour tous les offreurs de services d'être consultés et

ce, quelle que soit leur notoriété ou le dynamisme de leur force de vente. Seul le prix, dans un premier temps, la qualité de service dans un second, feront la différence.

Les transporteurs devront donc être dotés d'un système informatique puissant et connecté capable de répondre immédiatement aux interrogations du marché. Mais la fixité des prix risque de disparaître et les conséquences pour les transporteurs sont énormes. Le système tel qu'il est décrit ici n'est pas un scénario d'économie-fiction. Il existe déjà pour le particulier qui souhaite acquérir un appareil ménager ou tout autre bien consommable.

Une structure de prix complexe rendra l'offre problématique

Il risque donc d'apparaître dans notre profession d'un jour à l'autre sans l'avis des transporteurs. C'est dans l'ordre des choses. Instantanément, il aura pour effet de tirer les prix vers le bas.

De par la loi de l'offre et de la demande, le prix proposé pourrait varier en fonction d'une multitude de paramètres : la densité d'enlèvements de la tournée du chauffeur de départ, de celle du chauffeur de livraison, du load factor* des avions utilisés, du fait que les atterrissages aient lieu de jour ou de nuit (coût de l'éclairage des pistes)... Les paramètres se comptent par centaines voire par milliers. Seuls des systèmes informatiques puissants et correcteurs nourris de tous les paramètres pertinents pourront descendre à un tel niveau de précision.

Autre difficulté : toujours de par la loi de l'offre et de la demande et du coût marginal, le prix proposé variera forcément en fonction de l'heure à laquelle le chargeur demandera sa cotation. Si aux heures limites d'appel, il reste de la place dans les avions ou autre mode de transport, le coût sera en fonction et pourra être bas. Si les capacités sont pleines et que le chargeur a un impératif de livraison, le prix, a contrario, pourra être très élevé. En début de journée il sera très difficile d'intégrer ce paramètre. Pourtant le client attendra son prix. Seule la statistique permettra de prévoir des coefficients de chargement que la réalité affinera tout au long de la journée. Ainsi pour survivre les transporteurs devront engager des statisticiens, des économistes, des informaticiens...

La contre-enchère

Mais dans ce modèle, c'est encore le transporteur qui fixe son prix. Il existe un second scénario : le mécanisme de la contre-enchère.

Ici non plus nous ne sommes pas dans l'économie-fiction. Priceline propose à ses clients de fixer eux-mêmes leurs prix pour des billets d'avion ou des chambres d'hôtels et ces derniers reçoivent ultérieurement un message d'acceptation ou de refus. Fondée en avril 1998, l'entreprise affirme vendre 4 300 billets d'avion par jour. C'est donc cette fois le chargeur, qui après avoir procédé comme indiqué précédemment, fixera lui-même le prix de son expédition. Les transporteurs accepteront ou pas ! Dans cette variante, le chargeur compren-

dra qu'il est de son intérêt de remettre plusieurs paquets au même prestataire. Mais même s'il fait cela un jour donné, la concurrence existera le lendemain. Les destinations, poids moyens, tous les paramètres habituels pourront faire pencher le système en faveur de tel ou tel. De fait, les transporteurs risquent de se spécialiser davantage, notamment par destination, afin de massifier les flux et être plus efficaces en termes économiques au moins sur quelques secteurs. Du côté des chargeurs, risque de se former une demande, de fait ad valorem*, car ces derniers ne proposeront pas un prix de transport supérieur à celui de la marchandise mais plus sûrement en rapport avec celui-ci. Si c'est le cas, en dehors des problèmes de réglementation, les transporteurs devront accepter les nouvelles règles du jeu. Si cela arrivait, seuls des contrats d'exclusivité sur l'ensemble des trafics permettraient de compenser ceux à faible valeur ajoutée. Le chargeur devra alors jouer le jeu et le transporteur être vigilant. Au début du siècle, les progrès technologiques ont fait disparaître du jour au lendemain des centaines de métiers. Plus que jamais pour survivre sur le marché les entreprises devront avoir à leur tête de véritables visionnaires.

*PC = ordinateur

load factor = coefficient de remplissage

ad valorem = selon la valeur.