

Corrigé ETUDES DE CAS

Dans cette partie, 4 corrigés des études de cas se suivent sur les différents thèmes de la réglementation, l'exploitation transport, les normes techniques, la sécurité et la gestion sociale

Etude N° 1 : SARL LOGISCHAMPION

Question n°1

Pour le trajet Boulogne sur mer vers Lyon

750 KM : 73 KM/H = 10,27 soit **10H 16** de conduite journalière. (opération pour ramener des centièmes d'heures en minute : $(27 \times 60 \text{ mn}) / 100 = 16.$)

Le règlement communautaire stipule qu'un conducteur ne peut dépasser 9 heures de conduite journalière sauf 2 fois par semaine où il peut rouler 10 heures.

Dans ce cas, il devra faire 4 tours (à savoir 4 fois dans la semaine 10 H 16')

Pour respecter la réglementation sur les temps de conduite il faudrait 2 conducteurs puisque le double équipage permet de ne pas arrêter le véhicule après 4H30 de conduite car le deuxième conducteur prend le relais.

Mais, désormais avec la réglementation sur les temps de travail (décret 2000-69 du 27/01/00), le double équipage n'est plus rentable. En effet, le temps passé par le conducteur à côté du chauffeur, (mise à disposition) est comptabilisé à 100% et non plus à 50%.

L'heure de départ pourrait-être : 22H – (10H 16 + 15 minutes de marge de sécurité + 1 H de repas) = **10 H 29 minutes**

Pour la semaine il faudra 4 voyages soit $(10,27 \times 4) = \mathbf{41.08}$ soit **41H 05 mn**

Pour le trajet Lorient vers Lyon

925 KM /73 Km/H= 12,67 soit **12 H et 40 minutes** de conduite journalière.

Pour pouvoir respecter la réglementation il faut 2 conducteurs.

L'heure de départ : 22H – (12H 40 + 15 minutes + 1 H) = **8 H 05 minutes**

Pour la semaine il faudra 2 allers-retours = 4 voyages soit (12,67 x 4) = **50 H40**

	Boulogne - Lyon	Lorient - Lyon
Temps de conduite par trajet	10 H 16	12 H 40'
Temps de conduite hebdomadaire	41 H 04'	50 H 40'
Nombre de conducteurs nécessaire	2	2
Horaire de départ prévisionnel	10 H 29	8 H 05

Les conducteurs respectent les temps de conduites et de travail à la semaine.

Si nous estimons que se sont des grands routiers car ils découchent plus de 6 nuits dans le mois, les temps maxi à la semaine ne doivent pas dépasser 56 H e t 689 h au trimestre

(50H40 x 4,33 x 3 = 657H)

Question n°2

A.

ISOTHERME : c'est un conteneur qui limite les échanges de chaleur entre l'extérieur et l'intérieur. Ce véhicule ne dispose pas de source de production de froid. Le rafraîchissement de la température peut être réalisé, en cas de besoin, grâce à un apport de glace hydrique, ou encore par des briquettes réfrigérantes remplies de gel eutectique

RÉFRIGÉRANT : c'est un conteneur isotherme qui maintient la température interne à un certain degré avec l'aide d'un système de froid autre que mécanique. (plaque eutectiques en général au nombre de 5 à 7 situées très souvent contre le pavillon et l'arrière des caisses. Ces plaques sont parcourues par un circuit liquide qui est congelé entre – 30° et – 33°. Inconvénient : ces plaques sont lourdes : 300 kg chacune)

FRIGORIFIQUE : c'est un conteneur isotherme avec un système de production de froid mécanique

B.

Sur l'annexe 2 on peut lire : Réfrigéré : (poisson frais sous glace, crustacé et mollusque) : température à 2° de classe A isotherme.

Lorsque l'on regarde le coût, on peut choisir un véhicule isotherme car le coût d'exploitation d'un tel véhicule est inférieur au coût d'un véhicule réfrigérant ou frigorifique. De plus la classe A nous suffirait or les tarifs sont donnés pour la classe C.

Choix du véhicule :

Chaque palette permet l'acheminement de 500 Kg de marchandises. Il y a 25 Kg pour le plateau. Il faut donc tenir compte de ces poids.

Boulogne sur Mer : envoi de 13 tonnes de cabillaud.

13T / 500 Kg = 26 palettes soit un poids total à transporter : 26 palettes * (500+25) = **13T650**

Lorient : envoi de 5T de maquereaux.

5T / 500 Kg = 10 palettes soit un poids total à transporter de 10 palettes * (500+25) = **5T250**

On choisira :

Le véhicule **200 pour Boulogne sur mer** car selon l'annexe 1 : Poids à vide de 8 tonnes et un P.T.A.C. de 24 tonnes soit une charge utile de 24T-8T= 16T

Le véhicule **220 pour Lorient** car selon l'annexe 1 : Poids à vide de 6 tonnes et un P.T.A.C. de 14 tonnes soit une charge utile de 14-6T= 8T

Question n°3

Poids des soles avec l'unité de chargement

2T / 500 Kg = 4 palettes soit 4 x (500 + 25) = 2T100

Coût du transport :

au voyage : selon l'annexe 3 le tarif à la tonne est de 245 € soit 245 x 2,100 = **514,500 €**

à l'année : 514,500 * 2 rotations * 26 semaines = **26 754 €**

Question n°4

A. Le contrat a été passé entre vous (SARL LOGISCHAMPION) et SUPERLYON. Cependant, pour faire ce transport de soles vous avez fait appel à un autre transporteur. Vous devenez commissionnaire. Cependant, s'il y a des avaries, votre client ne connaîtra pas le transporteur ; pour lui c'est avec vous qu'il a signé le contrat.

Vous serez responsable des avaries mais ce sera à vous de vous retourner contre le transporteur.

B. Le contrat type applicable est le contrat de marchandises périssables sous température dirigée ;

Envoi de - 3 T (messengerie) : 23€ / kg de poids brut de marchandises manquantes ou avariées dans la limite de 750 €/colis perdu, incomplet ou avarié

Envoi de + de 3 T : **14 € / kg de poids brut de marchandises manquantes ou avariées dans la limite de 4 000 € par tonne de la totalité de l'envoi.**

On prend toujours la plus petite valeur.

C. Le contrat type a un caractère supplétif : il ne s'applique que lorsqu'un contrat spécifique n'a pas été établi ou lorsque certaines clauses manquent ou ne sont pas valables.

Question n°5

A.

1. Le transport routier de marchandises est un des secteurs où l'on voit le plus d'accident. Les accidents surviennent souvent, lorsque le véhicule est à l'arrêt au cours des opérations de chargement et déchargement.

Un décret a été signé (92-158 du 20/02/92) et un arrêté (**26/04/96**)

C'est un **document écrit établi** (sans notion de seuil de personnes) sur les règles de sécurité applicables aux opérations de chargement et déchargements **entre l'entreprise dite d'accueil (expéditeur ; destinataire) et le transporteur**

2. Il doit contenir :

- Les informations et indications utiles à l'évaluation des risques de toute nature générés par l'opération
- Les mesures de prévention et de sécurité qui doivent être observées à chacune des phases de sa réalisation

3. Il est élaboré dans le cadre d'un échange préalable à la réalisation de chaque opération

Lorsque les opérations revêtent un caractère répétitif, un seul protocole peut être établi

Lorsque le prestataire n'est pas connu, l'échange d'information a lieu sur le site d'accueil et les moyens appropriés peuvent recouvrir notamment :

- L'accueil physique à l'entrée de l'établissement avec échange d'informations et transmission de consignes
- La remise des documents suffisamment précis sur la nature des risques : particularité des quais de déchargement, moyens de levage, présence de personnes, plan de circulation, etc ...

Ainsi, si un de vos chauffeurs intervient sur la plate-forme de Lyon, il devra être établi un protocole de sécurité car l'entreprise d'accueil est distincte de la nôtre.

B. Vérifier que vos conducteurs respectent le protocole de sécurité

Que le temps passé par le conducteur à décharger le véhicule est représenté obligatoirement sur le disque en travail et rémunéré à 100%.

Ces temps sont comptabilisés dans le temps de service donc l'employeur doit vérifier à ne pas dépasser les maxima autorisés par la réglementation sur les temps de travail.

TEMPS DE SERVICE

Article 5(3°) du décret 83-40 modifié le 04 janvier 2007 : Durée du temps de service

Temps de service (TS) = Amplitude* - (coupure + repas + habillage + casse- croûte)	« Grands routiers » ou « longue distance »	Autres personnels roulants dits « courte distance »	Messagerie Convoyeurs de fonds
---	---	--	---------------------------------------

Durée légale par semaine	43 h	39 h	35 h
Durée légale par trimestre	559 h	507 h	455 h
Durée de temps de service maximale hebdo sur une semaine isolée	56 h	52 h	48 h
<u>Durée de temps de service</u> maximale moyenne hebdo sur 3 mois ou sur 4 mois après accord	53 h ou 689 h par trimestre ou 918 h par quadrimestre	50 h ou 650 h par trimestre ou 866 h par quadrimestre	44 h ou 572 h par trimestre ou 762 h par quadrimestre
Durée journalière de temps de service (Article 7 du décret 83-40 : <u>Durée quotidienne maximale de temps de service</u>)	La durée quotidienne du temps de service peut être supérieure à la durée quotidienne du travail de 10 heures dans la limite de 12 heures et dans le respect des durées de temps de service maximales hebdomadaires fixées à l'article 5		

Depuis la loi de modernisation, le travail autre que la conduite ou la préparation du véhicule, effectué pour le compte du destinataire, doit être mentionné obligatoirement sur un document de suivi qui peut être lui-même intégré au document de transport, ici la lettre de transport.

Le document de suivi, mentionnant les prestations annexes exécutées au déchargement, doit être signé par le bénéficiaire car ces prestations sont exécutées sous sa responsabilité et parce qu'elles entraînent automatiquement une rémunération complémentaire du transporteur.

C.

1. La loi Aubry II définit le travail à temps partiel pour tous les salariés dont la durée du travail est inférieure :

- à la durée légale du travail ou, lorsque ces durées sont inférieures à la durée légale, à la durée du travail fixée conventionnellement pour la branche ou l'entreprise ou aux durées du travail applicables dans l'établissement ;

- à la durée mensuelle résultant de l'application, sur cette période, de la durée légale du travail ou, si elles sont inférieures, de la durée du travail fixée conventionnellement pour la branche ou l'entreprise ou des durées du travail applicables dans l'établissement ;

- à la durée de travail annuelle résultant de l'application sur cette période de la durée légale du travail ou, si elles sont inférieures, de la durée du travail fixée conventionnellement pour la branche ou l'entreprise ou des durées du travail applicables dans l'établissement, diminuée des heures correspondant aux jours de congés légaux et aux jours fériés mentionnés à l'article L. 222-1 du Code du travail.

2. L'employeur peut se réserver la faculté de faire exécuter au salarié des heures complémentaires ; le contrat doit déterminer un nombre limite, compte tenu, le cas échéant, des dispositions conventionnelles liant l'entreprise et sans que le nombre d'heures complémentaires effectuées au cours d'une même semaine ou d'un même mois, puisse être supérieur à 1/10 de la durée du travail prévue au contrat (C. trav., art. L. 212-4-3).

En tout état de cause, la durée du travail ne peut, par le jeu des heures complémentaires, atteindre la durée normale du travail, légale ou conventionnelle.

Le salarié ne peut refuser d'exécuter les heures complémentaires dans les limites fixées par le contrat. Mais le refus d'effectuer des heures au-delà des limites mentionnées au contrat ne saurait être imputé à faute au salarié et ne saurait constituer un motif de licenciement. Il en est de même, s'agissant d'heures complémentaires à l'intérieur des limites fixées au contrat, lorsque le salarié est informé moins de trois jours avant la date à laquelle les heures sont prévues (C. trav., art. L. 212-4-3).

Corrigé Etude de cas N°2 : Sécurité

1. Au moment de l'acquisition de son ensemble routier, le concessionnaire lui a proposé au choix, pour le même prix, une semi-remorque à deux essieux (tandem), en très bon état et n'ayant que peu roulée, ou une semi-remorque à trois essieux (tridem) dans un état général moins bon ; pouvez-vous expliquer le choix de Mr DUVAL pour la semi-remorque tridem ?

Le poids total autorisé en charge (PTAC) est fixé par chacune des réglementations internes nationales. En France, le PTAC est limité à 38 tonnes pour un véhicule articulé à 4 essieux (véhicule moteur à 2 essieux et remorque tandem) et à 40 tonnes (44 tonnes en transport combiné rail-route) pour un véhicule articulé à 5 essieux (véhicule moteur à 2 essieux et remorque tridem). Les normes étrangères répondent à la même logique que la règle française.

La raison du choix de Mr DUVAL réside donc dans le fait que la charge utile des ensembles Tridem est supérieure à la charge utile transportable par un ensemble Tandem ; il y a des gains de productivité à réaliser en utilisant les Tridem.

2. Afin de renouveler son permis de conduire, Mr DUVAL a passé, avec succès, sa visite médicale d'aptitude le 5 février de l'année N-1 ; quelle est la nouvelle date de fin de validité de son permis de conduire E(C) ?

La période de validité de la visite médicale de renouvellement du permis E(C) est fixée à 5 ans pour les conducteurs âgés de moins de 60 ans. Mr DUVAL, âgé de 35 ans devra passer un examen médical de renouvellement de son permis E(C) au plus tard le 4 février de l'année N+4.

(Examen médical : tous les 2 ans pour les conducteurs de permis C, D et E âgés de 60 à 76 ans; au-delà de 76 ans, l'examen médical devient annuel).

3. Pouvez-vous indiquer succinctement à Mr DUVAL la réglementation concernant l'usage et l'étalonnage de son tachygraphe ? Quelles condamnations encoure-t-il en cas de fraude sur le tachygraphe ou du limiteur de vitesse ?

Tous les véhicules dont le PTAC dépasse 3,5 tonnes doivent être équipés d'un tachygraphe (sauf rares exceptions).

Tout tachygraphe doit faire l'objet d'une vérification périodique, dans un centre agréé, au moins une fois tous les deux ans, à l'initiative et au frais du propriétaire du véhicule ou du détenteur de l'appareil. De plus, il est soumis à visite après chaque réparation.

La sanction du délit de fraude sur le tachygraphe est une peine d'emprisonnement d'un an, en sus d'une amende de 30 000 euros. Le délit pour la modification du limiteur de vitesse est frappé de sanctions identiques.

Corrigé Etude de cas N°3 : Sécurité

Lors d'un contrôle sur route, le véhicule conduit par Monsieur HERVET fait l'objet d'une pesée ; la bascule indique 40 600 kilogrammes alors que le PTRV de cet ensemble est limité à 40 tonnes :

1. Y a-t-il infraction au Code de la route ?

Oui, car le Code de la route interdit de faire circuler un véhicule dont le poids réel excède le poids total autorisé en charge fixé par le service des mines, poids qui est inscrit sur la carte grise de chaque véhicule.

Il n'existe aucune tolérance légale quant au dépassement du tonnage maximal autorisé pour un véhicule.

2. Si oui, qui en est responsable ? Mr HERVET, Les Transports DUVAL, Monsieur DUVAL, la société BONTARD, le dirigeant de la société BONTARD ?

- La responsabilité de l'infraction repose ici sur la société BONTARD. En effet, les transports DUVAL ont loué à la société BONTARD le véhicule avec chauffeur. Les opérations de transport sont donc sous la responsabilité du locataire.

3. Cette surcharge entraîne-t-elle une immobilisation de l'ensemble routier ?

Un véhicule ne pouvant être immobilisé que si la surcharge excède 5 % de son poids total autorisé en charge, Mr HERVET pourra continuer sa route après que les agents de contrôle aient établi le procès-verbal de contravention.

Corrigé Etude de cas N°4 : Règlementation nationale

Premier litige

A la livraison, le destinataire constate qu'un carton est écrasé ; pour préserver ses droits, il doit vérifier immédiatement, en présence du conducteur, le contenu du colis ;

S'il constate des dégradations au niveau de la marchandise, il doit prendre immédiatement des réserves précises et motivées sur le récépissé de transport ;

Selon l'article 133-3 du code de commerce, le destinataire, pour préserver ses droits, doit confirmer ces réserves au transporteur livreur, par lettre recommandée dans le délai de 72 H.

Mont Blanc a produit une facture de 2290 € représentant le montant total de la marchandise :

L'indemnité due au destinataire sera fonction des conditions d'expédition de cet envoi, à savoir s'il a été fait au moment de la prise en charge des 2 colis, une valeur déclarée entraînant une déclaration d'assurance complémentaire ;

Indemnisations possibles :

1) si V.D (valeur déclarée) : remboursement suivant facture de Mont Blanc sur la valeur réelle des articles détruits et suivant copie de la facture d'origine adressée au destinataire ;

2) en l'absence de V.D : remboursement suivant le maximum prévu dans les limites de responsabilités des envois de moins de 3 T, à savoir : 23 € du kilo avec un maximum de 750 € par colis.

Dans la mesure où la valeur moyenne au kilo de ces marchandises est de 208 €, Monsieur Duval devrait conseiller à son client Mont Blanc d'effectuer ses prochaines expéditions en valeur déclarée, ou pour simplifier le traitement administratif des expéditions, il pourrait proposer une augmentation forfaitaire de la garantie au kg, contre paiement d'une taxe forfaitaire d'assurance au colis.

Deuxième litige

	Composition d'une boîte	Nombre de boîtes par carton	Poids brut d'un carton en kg	Prix Franco d'une boîte en Euro	Poids brut d'une pièce	Prix d'une pièce	Nombre de pièces avariées	Poids des pièces avariées	Valeur des pièces avariées	Limitation au kg	Limitation au colis	Montant de l'indemnisation
Colis 1	Nappes et serviettes « basques » 12 personnes	12	15	60	0,104	5,00 €	32	3,328	160,00 €	76,54 €	750,00 €	76,54 €
Colis 2	Lot de 6 verre à vin en cristal	12	12	30	0,167	5,00 €	7	1,169	35,00 €	26,89 €	750,00 €	26,89 €
Colis 3	Servise de table 43 pièces en porcelaine de Limoges	1	30	760	30	760,00 €	1	30	760,00 €	690,00 €	750,00 €	690,00 €
Colis 4	Lot de 6 flûtes à Champagne en cristal	12	12	30	0,167	5,00 €	15	2,505	75,00 €	57,62 €	750,00 €	57,62 €
Colis 5	Nappes et serviettes « dentelle » 8 personnes	12	15	60	0,1563	7,50 €	19	2,969	142,50 €	68,28 €	750,00 €	68,28 €
			84						1 172,50 €			919,33 €