

**BREVET DE TECHNICIEN SUPÉRIEUR**  
**GESTION DES TRANSPORTS ET LOGISTIQUE ASSOCIÉE**

**E7 ANALYSE DE LA PERFORMANCE D'UNE ACTIVITÉ DE  
TRANSPORT ET DE PRESTATIONS LOGISTIQUES**

**SESSION 2025**

**CORRIGÉ**

BTS GESTION DES TRANSPORTS ET LOGISTIQUE ASSOCIÉE		Session 2025
Analyse de la performance d'une activité de transport et de prestations logistiques	C 25GTLAE7	Page 1 sur 7

**1- Indiquez l'ayant droit à la marchandise pour le ou les litige(s)**

On constate 2 litiges :

- pertes de cartons durant les opérations de transport aérien
- avaries d'une palette pendant le post-acheminement routier

Suite à un retour de marchandises organisé pour le compte de l'usine Hamelin

Le donneur d'ordre étant l'usine HAMELIN, c'est donc l'ayant droit dans les 2 litiges

**2- Traitez de façon méthodologique le ou les litige(s)****Législation applicable :**

Dans le litige n°1, Le litige a lieu pendant le transport aérien international : le droit applicable est la convention de Montréal.

Dans le litige n°2, Le litige a lieu durant le transport routier national : le droit applicable est le contrat-type transport général.

**Recevabilité de la demande :**

Litige aérien international : des réserves ont été émises au moment de la livraison sur la LTA.

Litige routier national :

- lors de la prise en charge du transporteur routier, des réserves ont été émises sur la lettre de voiture. Elles ont été contresignées, elles sont complètes et significatives, elles sont donc recevables

- lors de la livraison, des réserves ont été émises sur la LV, elles sont contresignées, complètes, significatives, et sont valables.

Pas de forclusion.

**Responsabilité du transporteur****Litige aérien :**

La responsabilité du litige incombe au transporteur aérien puisque la perte des cartons a lieu durant les opérations de transport aérien. Nous bénéficions des limites de responsabilité de notre substitué.

Le transporteur est présumé responsable des pertes et avaries. Pas de cause d'exonération.

Le transporteur est donc responsable et devra indemniser la perte.

**Litige routier :** La responsabilité du litige incombe au transporteur routier puisque l'avarie a lieu durant les opérations de transport routier. Nous bénéficions des limites de responsabilité de notre substitué.

Le transporteur est présumé responsable des pertes et avaries. Pas de cause d'exonération.

Le transporteur est donc responsable et devra indemniser les avaries.

Dans les deux, pas de déclaration de valeur, pas de fautes inexcusables ni tromperies

### **Responsabilité du commissionnaire :**

En tant que commissionnaire de transport, la société GLOBALIS peut être responsable à deux titres :

- sa faute propre (ici ce n'est pas le cas),
- la faute de ses substitués (dans notre cas la compagnie aérienne et le transporteur routier). Les transporteurs aérien et routier étant responsables chacun d'un litige, nous engageons notre responsabilité vis-à-vis de notre client HAMELIN.

### **Calcul des plafonds de responsabilité, préjudice et indemnité**

#### **Indemnisation :**

#### **Litige 1 : aérien : Indemnisation des 10 cartons perdus**

Un carton = un colis

Préjudice : Valeur = 3,25 EUR \* 250 cahiers = 812,50 EUR par carton

Plafonds d'indemnisation : Calcul pour 1 carton.

- Poids d'un carton = 24,5 kg

- 24,5 kg x 22 DTS = 539 DTS Soit : 539 x 1,24162 = **669,23 EUR**

Indemnité : 669.23 **EUR** < 812,50 EUR par carton

donc indemnisation totale = **669,23 EUR** 669,23 \* 10 = **6 692,30 EUR**

#### **Litige 2 : Route : Indemnisation des 40 cartons mouillés**

Une palette = un colis

Préjudice : Valeur = 3,25 EUR \* 250 cahiers = 812,50 EUR par carton

Plafonds d'indemnisation : Calcul pour 40 cartons.

Envoi de moins de 3 t

Rappel Poids brut d'un carton : 24,5 kg

- (24,5 kg x 40 cartons) x 33 EUR/kg) = 32 340,00 EUR
- 1000 EUR x 1 palette = 1 000 EUR

Indemnité : ==> **plafond retenu : 1 000 EUR**

BTS GESTION DES TRANSPORTS ET LOGISTIQUE ASSOCIÉE		Session 2025
Analyse de la performance d'une activité de transport et de prestations logistiques	C 25GTLAE7	Page 3 sur 7

Comme nous sommes responsables vis-à-vis de notre client HAMELIN, nous l'indemniserons, pour ces deux litiges, à savoir :

- En transport aérien : 6 555,80 EUR
- En transport routier : 1 000,00 EUR
- **Soit un montant total de 7 555,80 EUR**

Nous pourrions récupérer cette somme auprès des deux transporteurs litigieux.

## DOSSIER 2 : SOCIÉTÉ HEYLLO

1- Réalisez le tableau de bord de la nouvelle activité pour l'année 2024

Chiffre d'affaires	618 000 €
Charges variables	210 000 €
Marge sur coût variable (Résultat)	408 000 €
Taux de marge sur coût variable	66 %
Charges fixes	387 000 €
Résultat	21 000 €
Seuil de rentabilité 387 000/0.66	586 191 €
Point mort : (586 191/ 618 000) x 360	342 jours

2- Commentez l'évolution des valeurs du tableau de bord entre 2021 et 2024.

### Constats entre 2021 et 2024

- Chiffre d'affaires : baisse légère de 0.48 % ;
- Charges variables : augmentation de 9 %, ce qui entraîne une dégradation de la MCV de 3 points (69 % à 66 %) ;
- Charges fixes : augmentation de 4.6 %
- Résultat : dégradation du résultat entre 2021 et 2024 de 64,10 %, la société HAYELLO passe d'un résultat de 58 490€ en 2021 à 21 000 €.
- Seuil de rentabilité : dégradation qui augmente progressivement, il est atteint au bout du 342<sup>ème</sup> jours en 2024, ce qui pose problème (+ 32 jours).

## Causes probables de dégradations du résultat

Causes macro économiques	Causes micro économiques
La dégradation du CA peut s'expliquer par :	
Depuis le 4 <sup>ème</sup> trimestre de 2022, l'indice du taux de fret diminue (de 144 à 127.2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Taux d'attrition (4.5 % en 2024),</li> <li>• taux de parcours en charge (- 4.6 %)</li> <li>• taux de charge sur parcours en charge (- 3,5 %)</li> </ul>
L'augmentation des charges peut s'expliquer par :	
En moyenne annuelle, l'évolution des coûts du TRM hors carburant s'élève à + 5,5 %. Parmi les hausses : <ul style="list-style-type: none"> <li>• les coûts de personnel de conduite (salaires et charges : + 7,5 %),</li> <li>• les coûts de structure (+ 5 %),</li> <li>• les coûts de détention de matériel (+ 3,5 %)</li> <li>• les tarifs de péages (+ 3 %).</li> </ul>	Charges variables : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inflation des prix notamment du carburant</li> <li>• Augmentation du taux de km à vide</li> </ul> Charges fixes : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Taux de renouvellement du parc (20 %) : dotations aux amortissements</li> <li>• Taux d'évolution des effectifs (20 %) : charges de personnel</li> </ul>

**Accepter toute réponse cohérente**  
**Accepter les analyses année par année**

### 3- Formulez des actions pour améliorer la rentabilité de la nouvelle activité

Actions sur le chiffre d'affaires :

- Effort de prospection pour trouver de nouveaux clients et/ou augmenter le volume d'activité du portefeuille client.
- Améliorer la qualité de service (Retard, avaries...)
- Revoir la politique tarifaire (si possible).
- Action sur le taux de remplissage et de retour à vide.

Actions sur les charges :

- Diminution de la consommation de carburant (Formation éco-conduite, km à vide, optimisation des itinéraires...).
- Comment diminuer les coûts des carburants (privilégier le ravitaillement à la cuve de la société, mise en place d'une cuve, augmentation du volume de la cuve, mise en concurrence des fournisseurs).
- Limitation du recours aux autoroutes (péages et consommation).
- Diminution des temps morts (attente, chargement, déchargement), prise de rendez-vous...
- revoir les assurances afin de réduire leur montant, faire jouer la concurrence

Accepter toute réponse cohérente.

BTS GESTION DES TRANSPORTS ET LOGISTIQUE ASSOCIÉE		Session 2025
Analyse de la performance d'une activité de transport et de prestations logistiques	C 25GTLAE7	Page 5 sur 7

#### 4- Déterminez le chiffre d'affaires minimum à réaliser pour renouer avec le résultat de 2021.

Résultat 2021 : 58 490 €

Charges fixes 2024 : 387 000 €

TX MSCV : 66 %

Le chiffre d'affaires minimum à réaliser pour renouer avec le résultat de 2021

est de 674 985 €

$58\,490 + 387\,000 = 445\,490$  € MCV minimum

$445\,490 / 0.66 = 674\,985$  € CA minimum.

Soit une augmentation de 9.2 % du CA

### DOSSIER 3 : MGB

1- Déterminez et commentez les consommations de carburant des véhicules porteurs

Nom des conducteurs	Norme Euro	Distance totale (km)	Carburant total en litre	Consommation moyenne
DALANDA	Euro IV	39584	11925	30,13
NILOPIN	Euro V	38472	10969	28,51
ROBERT	Euro V	34366	9025	26,26
LAPLACE	Euro VI	39879	9371	23,50
PERRIN	Euro V	33564	6771	20,17
<b>Totaux</b>		185 865	48 061	25,86

Avec une consommation moyenne de 25,86 l/100km, la société MGB dépasse la norme du secteur établie à 23 l/100km.  $(25,86-23)/25.86 = 11,05$  % ou  $(25,86-23)/23 = 12,43$  %

**Accepter les deux valeurs**

2- Identifiez les causes possibles de surconsommation.

- Vieillessement du parc, 1 porteur Euro IV, 3 porteurs Euro V et 1 Euro VI moins énergivore.
- Conduite des conducteurs à revoir, seuls 2 d'entre eux ont une consommation moyenne inférieure à la norme du secteur.
- Carburant utilisé
- Types d'itinéraire.
- Accepter toute proposition cohérente

- 3- Déterminez les coûts de carburant et les quantités d'émissions de CO<sub>2</sub>, des véhicules de remplacement proposés avec le véhicule actuel. (Effectuez vos calculs sur les bases de l'activité du porteur en 2024).

### Consommation de carburant

Consommation en € du porteur en Gasoil Routier :  $1,14 \text{ €} \times 11\,925 \text{ L} = 16\,814,25 \text{ €}$

Consommation en € du porteur en XTV HVO :  $1,88 \text{ €} \times (39\,584 \times 25/100) = 18\,604 \text{ €}$

Consommation en € du porteur en BIO GNL :  $2,20 \text{ €} \times (39\,584 \times 27,40/100) = 23\,861,24 \text{ €}$

### Emission de CO<sub>2</sub>

Emission de CO <sub>2</sub> GO	$= (30,13/100 \times 39\,584 \times 3,2) / (11,5t \times 85\%) =$	3904,3 kg
Emission de CO <sub>2</sub> XTL	$= (25/100 \times 39\,584 \times 0,712) / (11,5t \times 85\%) =$	720,8 kg
Emission de CO <sub>2</sub> Bio GNL	$= (27,4/100 \times 39\,584 \times 0,608) / (11,5t \times 85\%) =$	674,6 kg

### Tableau récapitulatif

	Gazole routier	XTL HVO	BIO GNL
<b>Distance</b>	39 584	39 584	39 584
<b>Conso carburant en litre ou kg</b>	30,13	25,00	27,40
<b>Prix carburant</b>	1,41 €	1,88 €	2,20 €
<b>Cout carburant</b>	16 814,25 €	18 604,48 €	23 861,24 €
<b>Émissions de CO<sub>2</sub></b>	3904,3 kg	720,8 kg	674,6 kg

### 4- Analysez l'opportunité du changement du porteur Euro IV

Il faut comparer le porteur actuel (Euro IV) avec un porteur XTL HVO et un porteur BIO GNL, sur les éléments suivants :

- Consommation carburante : XTL HVO - 17 % par rapport au porteur actuel  
BIO GNL - 9 % par rapport au porteur actuel
- Prix du carburant : il est moins cher pour le porteur actuel : + 33 % pour le XTL et + 56 % pour le BIO
- Coût total du carburant plus avantageux pour le Gasoil routier.  
Le XTL génère une augmentation de 16.65% de plus que le GO Routier et le BIO GNL génère une augmentation de 41.91% de plus que le GO routier.
- Émissions de CO<sub>2</sub> : le porteur actuel émet davantage de CO<sub>2</sub>  
le porteur XTL émet 5 fois moins de CO<sub>2</sub> que le porteur actuel  
le porteur BIO émet 6 fois moins de CO<sub>2</sub> que le porteur actuel  
le porteur BIO émet 6.5 % de moins que le porteur XTL
- Au niveau des nuisances sonores, léger avantage au XTL et Bio GNL
- Au niveau du crit'air : avantage au XTL et au Bio carburant
- Attention à la difficulté d'approvisionnement pour les carburants XTL et Bio GNV

BTS GESTION DES TRANSPORTS ET LOGISTIQUE ASSOCIÉE		Session 2025
Analyse de la performance d'une activité de transport et de prestations logistiques	C 25GTLAE7	Page 7 sur 7