

Session 2011

Épreuve écrite

Durée : 3 heures

Concours Général des Métiers

Exploitation des Transports



Orthographe, grammaire, qualité de la rédaction et de la présentation sont des critères pris en compte par les correcteurs pour l'évaluation de votre travail.



est un groupe qui représente :

- 350 collaborateurs,
- un maillage de 24 agences en France,
- plus de 160 pays desservis,
- 120 000 m² d'entrepôts logistique.

Ses principales activités sont organisées autour de trois pôles principaux :



GLOBAL TRANSPORT (*transport routier européen*)



OVERSEAS (*aérien, maritime, douane*)



LOGISTICS

Le réseau en France est composé de :

- 7 Pôles «air/mer/douane» sur les principales zones portuaires et aéroportuaires,
- 12 entrepôts sous douane,
- 23 agences multimodales sur l'ensemble du territoire national.

Le service «Overseas» représente 120 agents agréés dans 93 pays.



Vous êtes affecté(e) dans le service Overseas de l'agence de Clermont-Ferrand :



14, rue Pierre Pâtissier

63100 CLERMONT-FERRAND

DOSSIER 1 : L'EUROPE DANS TOUS SES ÉTATS

Pour apprécier vos capacités d'analyse et vos connaissances personnelles, il vous est demandé d'étudier l'annexe 1 (3 pages).

Travail à faire :

1. Concevez un tableau dans lequel vous consignerez :
 - les principales orientations pour améliorer le réseau des transports des pays donnés,
 - des exemples d'investissements qui permettent, ou qui permettront, de doper l'intermodalité de certains pays.
2. Complétez la carte fournie en **annexe R1 (à rendre avec la copie)**.

DOSSIER 2 : LE TRAITEMENT DU DOSSIER "HPC"

La pertinence de votre analyse a retenu l'attention de la responsable Overseas, Fabienne. Elle vous demande de traiter un dossier pour le compte d'un client habituel, spécialisé dans la transformation de papiers, qui travaille régulièrement à l'Export.

Elle vous remet une demande de cotation du client (annexe 2).

Vous disposez des documents internes présentés en annexes 3 à 10 :

- annexe 3 : Les types de conteneurs et leurs caractéristiques techniques
- annexe 4 : Les extraits des calendriers maritimes de CMA-CGM
- annexe 5 : L'extrait du calendrier maritime de BORCHARD Lines
- annexe 6 : Les itinéraires possibles entre Clermont Ferrand et Marseille
- annexe 7 : Les itinéraires possibles entre Clermont Ferrand et Le Havre
- annexe 8 : La tarification de CMA-CGM
- annexe 9 : Les éléments de la cotation maritime de Borchard Lines
- annexe 10 : Les renseignements complémentaires

Travail à faire :

1. Déterminez le type et le nombre optimal de conteneurs nécessaires à l'acheminement de la marchandise en justifiant votre décision par le calcul ou un schéma.
2. Déterminez les ports et les dates de départ possibles pour cette exportation à destination de la Turquie. Précisez le nom des compagnies maritimes et les navires utilisés.
3. Calculez le coût du préacheminement de Cébazat au port d'embarquement selon les deux hypothèses.
4. Calculez le coût du transport maritime pour chaque hypothèse.
5. Calculez le coût total de l'expédition hors frais. Sélectionnez la compagnie et le navire retenus à proposer au client.
6. Calculez le coût total de l'expédition.
7. Déterminez la valeur CIF Istanbul-Haydarpara (Incoterm CCI version 2000). Arrondir le résultat à l'euro le plus proche.
8. Précisez les obligations en matière de frais et de risques à la charge de votre client compte tenu de son incoterm de vente. Indiquez les modifications qu'il conviendrait d'apporter si l'incoterm de vente était une version CCI 2010.
9. Rédigez la réponse au client sur **l'annexe R2 (à rendre avec la copie)** en lui donnant toutes les informations nécessaires à l'organisation de cette exportation.

DOSSIER 3 : L'OUVERTURE DU DOSSIER D'EXPORTATION

Le client a donné son accord par courriel pour l'acheminement de la marchandise. Vous devez traiter administrativement le dossier Export du client «HPC».

Travail à faire :

1. Calculez la valeur statistique.
2. Complétez la couverture du dossier Export n° 120340 donnée en **annexe R3 (à rendre avec la copie)**.
3. Complétez le masque du connaissement en **annexe R4 (à rendre avec la copie)** à transmettre à votre correspondant maritime.
4. Complétez l'ATR en **annexe R5 (à rendre avec la copie)** à faire viser par les Douanes. Expliquez le rôle de ce document.

PAYS-BAS, BELGIQUE & LUXEMBOURG : CHAMPIONS D'EUROPE DE LA LOGISTIQUE

LA BELGIQUE ET LES PAYS-BAS FORMENT LA PLUS RICHE « MÉGA RÉGION » D'EUROPE ET CONSTITUENT UNE VÉRITABLE PLAQUE TOURNANTE DU COMMERCE GLOBALISÉ GRÂCE AUX DEUX PLUS GRANDS PORTS D'EUROPE.

Le Benelux (Belgique, Pays-Bas, Luxembourg) bénéficie d'une position géographique stratégique. Les moteurs économiques que sont les ports de Rotterdam (Pays-Bas) et d'Anvers (Belgique) totalisent près de 52 % des volumes transbordés par les ports de l'Atlantique du Nord. Les Pays-Bas affichent sans complexe l'ambition de devenir le principal « régisseur » des chaînes de logistiques européennes d'ici à 2020.

Rotterdam, avec son immense terminal pétrolier, n'a pas de soucis à se faire : le port a perdu 8,1 % des volumes transbordés en 2009, mais reste de loin la principale porte d'entrée en Europe avec 387 Mt devant Anvers (157,6 Mt, soit 16,6 %) et Hamburg (110,4 Mt, soit

21,3 %). Cette domination se traduit évidemment par une pression croissante sur l'environnement naturel et urbain mais aussi par des prix de terrains plus élevés et une congestion grandissante des corridors d'accès. Cette situation d'engorgement fait des heureux à Anvers dont le port n'est pas encore saturé et crée des opportunités dans les régions situées plus près de la frontière allemande et en Wallonie où les prix immobiliers restent abordables grâce à des nombreuses friches industrielles.

À Rotterdam, toute attribution de nouvelle concession est désormais liée à un engagement chiffré de réduire la part modale de la route. La part de containers transportés par la route atteint toujours 56 % (Rotterdam) et près de 60 % à Anvers. Après la

réfection du canal Albert qui sera terminé d'ici à 2017, Anvers mise aussi sur un meilleur accès ferroviaire grâce au tunnel du Liefkenshoek sous l'Escaut, opérationnel dès 2014.

À l'exemple des Pays-Bas, la Flandre et la Wallonie se sont séparément dotées de plans d'action prioritaire pour identifier les besoins en infrastructures et soutenir le développement du secteur logistique. La future liaison fluviale Seine-Escaut offre des perspectives alléchantes aux Belges et les travaux d'extension du réseau en Flandre comme en Wallonie vont bon train pour augmenter le gabarit et renouveler certaines écluses.

MICHAELA FINDEIS

LE LUXEMBOURG MISE SUR LE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR LOGISTIQUE À FORTE VALEUR AJOUTÉE.

En trois ans, le Grand-Duché s'est propulsé d'une 23^e à la 5^e place à l'index de performance logistique de la Banque mondiale. Ce saut qualitatif ne repose pas seulement sur des ressources humaines multilingues et une situation géographique privilégiée entre la Belgique, la France et l'Allemagne. Il est le résultat d'une volonté politique destinée à dynamiser le secteur en proposant notamment une fiscalité encourageant l'implantation des entreprises étrangères et en améliorant l'efficacité, déjà reconnue, des services administratifs luxembourgeois. Et la crise a confirmé la pertinence de ces choix stratégiques. En plus des filiales de grands groupes européens de transport et logistique classiques, le Luxembourg a su attirer sur ses terres des majors du

commerce électronique comme Amazon ou eBay.

Au centre du dispositif luxembourgeois se trouve l'aéroport de Luxembourg-Findel, 5^{ème} aéroport de cargo en Europe, réputé pour son efficacité et hub principal de la compagnie Cargolux, un des leaders du marché. Parallèlement, le terminal de ferroutage Bettembourg/Dudelange, ouvert en septembre 2007, ne connaît pas la crise non plus. Un troisième aller-retour 7/7 jours pour semi-remorques jusqu'à 44 tonnes vers Perpignan a été lancé par Lorry Rail en avril dernier. Cette première autoroute sur rail couvre 1 050 km en 15 heures, épargnant ainsi de fatiguer les hommes et le matériel. Elle a su se positionner comme un maillon essentiel dans des chaînes de logistique industrielle ou frigorifique,

allant de la Norvège jusqu'au Maroc. Grâce à un taux de remplissage supérieur à 85 %, Lorry Rail compte augmenter la cadence à 4 aller/retour par jour dès octobre 2010 et agrandir sur le terminal du Boulou. Enfin, le Grand-Duché entretient une collaboration étroite avec la région allemande voisine (secteur de Trèves) pour améliorer les infrastructures routières et pour exploiter le plein potentiel du seul terminal fluvial du Luxembourg. Dans leur intérêt commun, les régions limitrophes tentent désormais de coordonner leurs investissements pour mettre en place un réseau logistique quadrimodal dont le Luxembourg constituera le centre nerveux et financier.

MICHAELA FINDEIS

POLOGNE : TERRE DE TOUTES LES CONVOITISES

SOUTENU PAR LA DEMANDE INTÉRIEURE ET UNE CROISSANCE ÉCONOMIQUE SOLIDE, LE MARCHÉ DES TRANSPORTS POLONAIS EST L'UN DES PLUS ATTRACTIFS D'EUROPE.

Quel est le point commun entre l'Euro 2012 de football et le transport routier ? À première vue aucune. Et pourtant, l'organisation de cette grande manifestation sportive en Pologne va donner un coup de fouet au développement des infrastructures domestiques, renforcées pour l'occasion. 630 km d'autoroutes et près de 2 000 km de routes nationales devraient voir le jour. Des travaux qui mettent fin à de longues années de sous-investissement dans le secteur des transports. «Le réseau, d'une

longueur insuffisante, n'autorise la continuité du trafic sur aucun des grands axes de transit internationaux et n'offre pas de connexions majeures entre les principaux centres urbains», constatent les experts. Le championnat de football devrait donc changer la donne. Les trois grandes autoroutes qui traversent le pays seront prolongées et des axes à grande capacité seront mis en service entre les capitales régionales. Les imperfections actuelles du réseau routier n'ont pas empêché l'envolée des flux de

marchandises sur le sol polonais. Entre 1990 et 2006, les trafics ont été multipliés par six et la route se taille la part du lion : plus de 70 % des marchandises sont transportées par camions.

Nobert Dentressangle a été attiré par la position stratégique de la Pologne sur l'axe Est-Ouest européen, mais aussi, par les coûts salariaux beaucoup moins élevés que dans les autres pays de l'Union européenne.

ANTOINE HEULARD

ESPAGNE & PORTUGAL : OBLIGÉS DE REPENSER LE TRANSPORT

L'EFFONDREMENT DE L'ÉCONOMIE ESPAGNOLE A IMPOSÉ UN PLAN DE RIGUEUR SANS PRÉCÉDENT ET LA SITUATION EST TOUT AUSSI TENDUE AU PORTUGAL. LE CONTEXTE DONNE L'OCCASION AUX GRANDS OPÉRATEURS D'EXPLORER D'AUTRES MODES D'ORGANISATION, EN PROFITANT NOTAMMENT DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE.

Certaines mauvaises nouvelles économiques impactent directement le transport comme l'interdiction d'endettement faite aux municipalités (à partir du 1^{er} janvier 2011) ou l'augmentation de deux points de la TVA. D'autres, comme la baisse de 5 % du salaire des fonctionnaires, occasionneront probablement une baisse de la consommation, effet dommageable au secteur du transport et de la logistique.

Le contexte économique pourrait être prétexte à la modernisation du secteur. Parmi les perspectives de celle-ci, les ports suscitent un intérêt particulier. Les opérateurs portuaires peuvent avancer des arguments qui intéressent l'Union

européenne, comme le note Santiago Garcia Mila, directeur adjoint du Port de Barcelone : «En réorganisant les transports en provenance d'Asie pour accueillir les marchandises sur les ports de Méditerranée, nous économiserions 700 Mt de CO² avec des trafics routiers plus rationnels». La plateforme portuaire de Barcelone est l'une des plus dynamiques. Des chargeurs espagnols expérimentent même le «short sea shipping», à l'image de la société laitière Asturiana qui réalise un test entre Barcelone et Séville.

Le poids important du secteur de l'automobile en Espagne et au Portugal devrait aussi stimuler les «autoroutes de la mer», particulièrement au départ de

Gijon (à destination de Saint-Nazaire), où Gefco est particulièrement bien positionné. L'armateur LD Atlantique a déjà prévu de délester les routes de 25 000 camions la première année, 50 000 la deuxième pour atteindre à terme 100 000 camions de moins par an entre Nantes Saint-Nazaire et Gijon. Cette liaison maritime intéresse aussi les chargeurs du nord du Portugal, particulièrement les producteurs d'ardoise, qui mettent chaque année 10 000 camions sur les routes à destination de France.

FRANÇOIS MATEO

RÉPUBLIQUE TCHÈQUE, SLOVAQUIE & HONGRIE : PONTS LOGISTIQUES VERS LA RUSSIE

APRÈS AVOIR ÉTÉ LA TERRE D'ACCUEIL DE NOMBREUSES DÉLOCALISATIONS INDUSTRIELLES OCCIDENTALES, LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE, LA HONGRIE ET LA SLOVAQUIE JOUENT LA CARTE DE LA PLATEFORME LOGISTIQUE ENTRE L'EUROPE, L'UKRAINE ET LA RUSSIE.

Au cœur de l'Europe, la République Tchèque, la Slovaquie et la Hongrie sont amenées à devenir un carrefour logistique. Ces pays s'attachent d'abord à développer leurs réseaux routiers nationaux et transfrontaliers. Si le niveau des infrastructures d'autoroutes et de voies rapides tchèque et slovaque est désormais «comparable à celui de l'Europe occidentale» selon la plupart des acteurs du transport évoluant sur place, la Hongrie a encore un effort à fournir. Elle aimerait profiter du développement des grands corridors transeuropéens de transport (dont deux traversent le pays) pour doper le trafic routier du pays. Les liaisons Est-Ouest des autoroutes M1 qui relie Budapest à Vienne et M3 en direction de l'Ukraine reliant à terme Trieste, Sarajevo et Kiev sont en grande partie achevées. Parallèlement, la construction de l'autoroute M5 vers la Roumanie, correspondant au grand corridor

paneuropéen Berlin-Dresde-Prague-Budapest-Bucarest-Sofia-Thessalonique fait partie d'un programme de développement subventionné par l'UE, visant la création de 1 000 km de voies rapides supplémentaires dans le pays. «Le réseau hongrois a l'avantage d'être gratuit contrairement à ceux de la République Tchèque et de la Slovaquie qui ont instauré une redevance poids lourds similaire à la LKW Maut allemande, pour les véhicules de + 7,5 t», souligne François Decaudin de Heppner. Dans le même temps, les trois pays ont vu émerger sur leurs territoires d'importants centres logistiques issus des délocalisations des grands groupes occidentaux.

«Le mode ferroviaire est de plus en plus développé, ce qui se traduit par l'émergence de plateformes intermodales rail-route souvent tournées vers la Russie», précise Christian Zbylut de Gefco. La Hongrie,

qui a modernisé son secteur ferroviaire, semble en faire sa priorité. En témoignent l'essor d'une plateforme proche de Budapest, et la volonté des autorités de développer la région de Zahony, proche de la frontière ukrainienne, en pôle logistique intermodal tourné vers les pays de la CEI. Zahony pourrait même se transformer en un grand centre européen de transbordement ferroviaire pour les marchandises en provenance d'Asie, notamment de Chine.

Du fait du niveau encore assez bas des salaires locaux, les coûts de transport restent 20 % à 30 % moins chers qu'en Europe occidentale. Dans un pays où la qualité de service a atteint un bon niveau et où les marchés du transport deviennent matures, il s'agit maintenant de gagner des parts de marché en visant l'excellence opérationnelle.

BRUNO MOULY

BULGARIE & ROUMANIE : UN PIÈTRE RÉSEAU ROUTIER

EN RETARD SUR LA MODERNISATION DE LEURS INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT, LA ROUMANIE ET LA BULGARIE SONT POURTANT AMENÉES À DEVENIR DES PORTES DE TRANSIT POUR LES FLUX LOGISTIQUES EUROPÉENS À DESTINATION DE LA TURQUIE ET DU CAUCASE. UN OBJECTIF QUI MET LES DEUX PAYS EN CONCURRENCE.

Les coûts de transport en Roumanie, tout comme en Bulgarie sont bas grâce aux salaires des chauffeurs de 30 % à 40 % moins chers qu'en France. La

Roumanie reçoit le soutien de la Banque Européenne d'Investissement (B.E.I.) qui prévoit une aide de plus d'un milliard d'euros afin de financer le

développement de son réseau autoroutier. Le transport routier de marchandises, qui représente dans le pays 73 % du marché global du

transport, en a besoin. Ce dernier, comme chez ses voisins d'Europe de l'Est, est largement tiré par les implantations de groupes internationaux.

La Roumanie ne néglige pas non plus le développement du transport ferroviaire. Son programme opérationnel 2007-2013 prévoit d'allouer 1,4 Md€ pour la modernisation de ses infrastructures selon Ubifrance à Bucarest.

La Roumanie et la Bulgarie veulent jouer à plein leur rôle de relais logistique entre l'Europe et l'Asie Mineure. Encore faut-il qu'elles possèdent un réseau d'infrastructures de transport (routier et ferré) adéquat. Or tout reste à faire ! Avec 329 km d'autoroutes en Bulgarie et 323 km en Roumanie, les deux pays font figure de parents pauvres de l'Europe en matière de voies rapides. Sans compter

que les grands axes existant ne sont pas forcément en très bon état.

Parmi les nombreux projets prioritaires soutenus par les fonds européens figure la construction d'ici à 2013-2014 d'environ 1 500 km d'autoroutes, dont le maillon roumain Bucarest-Constanta du grand corridor paneuropéen Berlin-Dresde-Prague-Budapest-Bucarest-Constanta. Avec un axe de transit aussi stratégique, la Roumanie pourrait devenir un relais logistique prépondérant entre l'Europe et les pays du bassin de la Mer Noire.

Un objectif que vise également la Bulgarie. Sofia voudrait voir ce corridor passer par elle jusqu'à Thessalonique en Grèce et défend que la position géographique bulgare constitue un facteur clé non seulement pour le

transport vers les Balkans mais aussi vers l'Eurasie.

Les autorités bulgares, via l'obtention de subventions européennes, prévoient une enveloppe de 580 M€ pour moderniser le réseau ferré du pays et une autre de 900 millions pour le réseau routier et autoroutier. Au programme également, la construction d'un terminal Intermodal rail/route à Sofia pour un coût de 26 M€.

Un projet d'amélioration de la navigabilité sur le Danube est en cours. La Bulgarie mise manifestement beaucoup sur le transport multimodal pour concurrencer son voisin roumain dans la région et au-delà vers la Turquie, la Caucase et l'Asie centrale.

Bruno MOULY

LA TURQUIE : 20 MILLIARDS DE DOLLARS D'INVESTISSEMENTS À RÉALISER

UNE PLAQUE TOURNANTE ENTRE L'EUROPE, L'ASIE ET LE MOYEN-ORIENT, LA TURQUIE POSSÈDE UNE GRANDE OUVERTURE MARITIME.

La position géographique de la Turquie lui confère indubitablement des avantages. Toutefois, pour en profiter pleinement les infrastructures (routiers, ferroviaires, portuaires) doivent être modernisées. C'est aujourd'hui un facteur déterminant du développement du pays. Par conséquent, le gouvernement turc a lancé des programmes d'investissement. En ce qui concerne le réseau routier, l'objectif est d'arriver à 15 000 km de double voie. Près de 90 % du trafic de marchandises passe par la route.

Le réseau ferroviaire turc est une autre priorité gouvernementale. Actuellement,

seul 25 % des lignes, soit 2 300 km, sont électrifiées. Il a d'ailleurs été décidé que les revenus engendrés par la privatisation des ports seront alloués aux chemins de fer nationaux, pour acquérir de nouveaux matériels, construire de nouvelles liaisons et entretenir le réseau.

La Turquie, ouverte sur quatre mers, est au 17^e rang mondial des flottes commerciales avec 150 ports de commerce. Le détroit de Dardanelles relie la Mer Egée à la Mer de Marmara alors que le détroit du Bosphore relie cette dernière à la Mer Noire. La côte sud ouvre sur la Mer Méditerranée. Sa situation

géographique confère à la Turquie un rôle de plaque tournante dans les échanges Europe/Asie/Moyen Orient. Les ports principaux du pays sont Istanbul, Izmir et Mersin, dont les deux derniers sont aujourd'hui privatisés.

Dans un contexte de forte croissance de commerce extérieur turc, les ports ont été soumis à une forte demande. Les ports publics, qui souffrent d'un déficit d'investissement, ont relativement moins profité de la croissance que les ports privés créés à la fin des années 1990.

ADELINE DESCAMPS

AUTRICHE : PLAQUE TOURNANTE DE LA «NOUVELLE EUROPE»

SITUÉE AUX PORTES DES BALKANS, L'AUTRICHE BÉNÉFICIE D'UNE SITUATION GÉOGRAPHIQUE PRIVILÉGIÉE.

La petite République des Alpes a donné naissance à de grands acteurs de transport de fret qui profitent de la position géographique de leur pays, au cœur de l'Europe. «Il suffit de regarder une carte pour s'en convaincre : les grandes voies de communication convergent vers l'Autriche», affirme Wilfried Sihm, de l'université de Vienne. «Notre pays est le carrefour de l'UE et la porte des Balkans».

Une position privilégiée qui n'a pas échappé à de nombreux groupes industriels qui ont choisi de faire de l'Autriche la tête de pont de leurs

opérations de logistique. Stocker des marchandises en Autriche coûte de 4,5 à 5,3 euros du m². Des prix équivalents à ceux pratiqués en République Tchèque, Slovaquie et en Bulgarie.

Située au croisement des grands axes européens, la République des Alpes se retrouve confrontée à une explosion de son trafic routier, et notamment de celui des PL en transit qui représentent 43 % des flux. Pour y faire face, le gouvernement encourage fortement le report modal et le développement du fret ferroviaire. Cette orientation politique a contribué à structurer l'offre

des compagnies autrichiennes, devenue les championnes du transport combiné. Aujourd'hui, 30 % des marchandises transitent par voie de chemin de fer, deux fois plus qu'en Allemagne. Pour en donner un exemple, l'accord entre un opérateur et la branche fret de chemins de fer nationaux prévoit de transférer quotidiennement l'équivalent de 90 camions sur le rail pour des transports entre l'Allemagne, l'Autriche et la Hongrie.

Antoine HEULARD

Extraits et adaptations d'articles, tirés de L'Officiel des transporteurs (no 2556 du 25/06/2010) et de Pratic-Export (janvier 2008)



Le spécialiste du papier sous toutes ses formes

14, rue des cratères
63118 Cébazat

ANNEXE 2

T É L É C O P I E

À : Dimotrans **De :** Service CLIENTS - +Mickaël

Objet : Demande de cotation maritime **Date :** 7 février 2011

Urgent **Pour avis** **Commentaires**

Merci de nous proposer une cotation en CIF Istanbul - Haydarpassa (Incoterms CCI version 2000) pour un envoi de notre dépôt situé à CEBAZAT (63) à destination du port d'Istanbul (Turquie).

- **Marchandises :** 28 palettes de bobines de papier conditionnées sur palettes 80 * 100 cm.
Non gerbables. Poids brut de la palette unitaire : 700 kg.
Valeur EXW des bobines : 30 000 €.
- **Enlèvement :** à notre dépôt situé 14, rue des cratères à Cébazat. Les marchandises sont prêtes au transport à partir du lundi 9 février à 12 heures.
- **Livraison :** au port d'Istanbul-Haydarpassa.
- **Impératif de livraison à Istanbul :** vendredi 25 février avant 16 heures.

Votre réponse devra comporter le montant total à nous facturer et indiquera les principales étapes du déroulement de la prestation.

Salutations

Mickaël

LES TYPES DE CONTENEURS ET LEURS CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

ANNEXE 3

Conteneur 20' Dry						
Extérieur						
Longueur	Largeur	Hauteur				
20'0"	8'0"	8'6"				
6,058 m	2,438 m	2,591 m				
Intérieur						
Longueur	Largeur	Hauteur				
19'4 13/16"	7'8 19/32"	7'9 57/64"				
5,898 m	2,352 m	2,385 m				
Poids			Ouverture de la porte			
Poids brut	Tare	Poids Net	Largeur	Hauteur		
52,910 lb	5,140 lb	47,770 lb	7'-8 1/8"	7'-5 3/4"		
			2,343 m	2,280 m		
24,000 kg	2,330 kg	21,670 kg	Volume en m ³	Volume en ft ³		
			33,1	1,169		
Utilisation						
Utilisé pour tout type de marchandise.						

Conteneur 40' Dry						
Extérieur						
Longueur	Largeur	Hauteur				
40'0"	8'0"	8'6"				
12,192 m	2,438 m	2,591 m				
Intérieur						
Longueur	Largeur	Hauteur				
39'5 45/64"	7'8 19/32"	7'9 57/64"				
12,032 m	2,352 m	2,385 m				
Poids			Ouverture de la porte			
Poids brut	Tare	Poids Net	Largeur	Hauteur		
67,200 lb	8,820 lb	58,380 lb	7'-8 1/8"	7'-5 3/4"		
			2,343 m	2,280 m		
30,480 kg	4,000 kg	26,480 kg	Volume en m ³	Volume en ft ³		
			67,5	1,169		
Utilisation						
Utilisé pour tout type de marchandise.						

Les extraits des calendriers maritimes de CMA-CGM

CMA CGM

Accueil Notre groupe Produits et services **eBusiness** Réseau mondial Environnement

Calcul d'itinéraire - De LE HAVRE , FR à ISTANBUL HAYDARPASA , TR

eBusiness
 eServices
 Suivi de conteneur
 Horaires des navires
 Calcul d'itinéraire
 Lignes maritimes
 Recherche d'un voyage
 Demande de cotation
 BAF/CAF Finder
 Tarifs
 Procédures douanières

Calcul d'itinéraire

De **LE HAVRE , FR**
à **ISTANBUL HAYDARPASA , TR**

Départ entre **lun. 07 févr. 11** et **lun. 21 févr. 11**

Solution 1 Service FAL / Service FEMEX via MALTA STANDARD ROUTING

Escales	Date 1	Date 2
LE HAVRE , FR	sam. 12 févr. 11	sam. 19 févr. 11
Du terminal	TDF	TDF
Cutoff	jeu. 10 févr. 11	jeu. 17 févr. 11
Navire	CMA CGM AQUILA	CMA CGM HYDRA
Service	FAL	FAL
Voyage	FL731E	FL733E
Au terminal	MLA	MLA
MALTA, MT	jeu. 17 févr. 11	jeu. 24 févr. 11
MALTA, MT	ven. 18 févr. 11	mer. 02 mars 11
Du terminal	MLA	MLA
Navire	KING BASIL	TAURUS
Service	FEMEX	FEMEX
Voyage	FV229E	FV233E
Au terminal	TER	TER
ISTANBUL HAYDARPASA , TR	mar. 22 févr. 11	dim. 06 mars 11
Durée de transport	10	15

Solution 2 Service FAL3 / Service FEMEX via ZEEBRUGGE STANDARD ROUTING

Escales	Date 1	Date 2
LE HAVRE , FR	lun. 07 févr. 11	lun. 14 févr. 11
Du terminal	TDF	TDF
Cutoff	sam. 05 févr. 11	sam. 12 févr. 11
Navire	CMA CGM OTELLO	CMA CGM PELLEAS
Service	FAL3	FAL3
Voyage	FM341E	FM343E
Au terminal	CHZ	CHZ
ZEEBRUGGE, BE	mer. 09 févr. 11	mer. 16 févr. 11
ZEEBRUGGE, BE	sam. 12 févr. 11	sam. 19 févr. 11
Du terminal	CHZ	CHZ
Navire	KING BYRON	TAURUS
Service	FEMEX	FEMEX
Voyage	FV231E	FV233E
Au terminal	TER	TER
ISTANBUL HAYDARPASA , TR	lun. 28 févr. 11	dim. 06 mars 11
Durée de transport	20	20

Contact • Recrutement • Plan du site

Les extraits des calendriers maritimes de CMA-CGM

ANNEXE 4 (suite)

Escalles	Date 1	Date 2	Date 3	Date 4
De MARSEILLE, FR à ISTANBUL HAYDARPASA , TR				
Départ entre mar. 08 févr. 11 et mar. 22 févr. 11 - Service MPCDEL / Service FEMEX via MALTA				
MARSEILLE, FR	sam. 12 févr. 11	dim. 13 févr. 11	sam. 19 févr. 11	lun. 21 févr. 11
Du terminal	22	22	22	22
Cutoff	--	jeu. 10 févr. 11	--	jeu. 17 févr. 11
Navire		DELMAS BONNY		CMA CGM CORTES
Service	WMED	MPCDEL	WMED	MPCDEL
Voyage		PT167S		PT169S
Au terminal	MLA	MLA	MLA	MLA
MALTA, MT	sam. 19 févr. 11	ven. 18 févr. 11	sam. 26 févr. 11	jeu. 24 févr. 11
MALTA, MT	jeu. 24 févr. 11	jeu. 24 févr. 11	jeu. 03 mars 11	jeu. 03 mars 11
Du terminal	MLA	MLA	MLA	MLA
Navire	KING BYRON	KING BYRON	TAURUS	TAURUS
Service	FEMEX	FEMEX	FEMEX	FEMEX
Voyage	FV231E	FV231E	FV233E	FV233E
Au terminal	TER	TER	TER	TER
ISTANBUL HAYDARPASA , TR	lun. 28 févr. 11	lun. 28 févr. 11	lun. 07 mars 11	lun. 07 mars 11
Durée de transport	16	15	16	14

L'EXTRAIT DU CALENDRIER MARITIME DE BORCHARD LINES Ltd

SAILINGS CHEDULE January-March 2011

ANNEXE 5



Borchard Lines Ltd

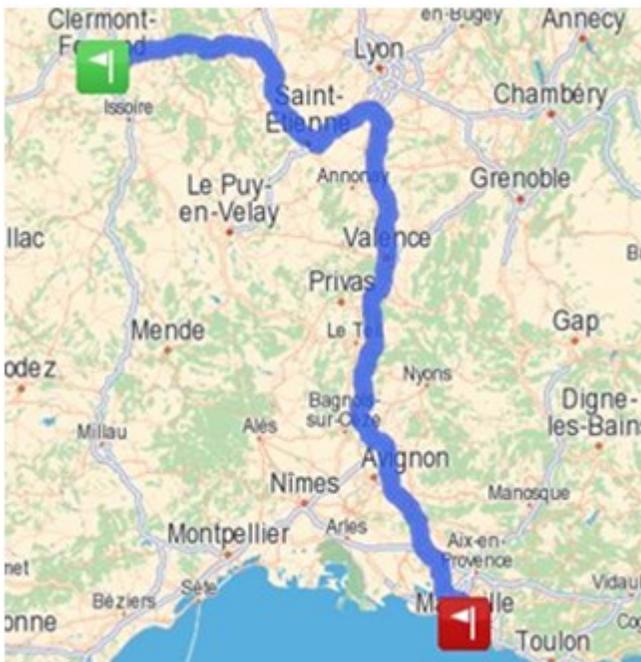
BORCHARD LINES L TD
 10 Chiswell Street, London EC 1Y4XY
 Téléphone : 02076286961
 Fax : 02075881884

VESSEL	VOYAGE	Barcelona	Marseille	Genoa	Piraeus	Haydarpasa	Ambarli	Izmir	Barcelona	Marseille	Genoa
SUSANBORCHARD	491/492	4/1	5/1	6/1	9/1	10/1	11/1	12/1	18/1	19/1	20/1
MIRIAMBORCHARD	517/518	11/1	12/1	13/1	16/1	17/1	18/1	19/1	25/1	26/1	27/1
SUSANBORCHARD	493/494	18/1	19/1	20/1	23/1	24/1	25/1	26/1	1/2	2/2	3/2
MIRIAMBORCHARD	519/520	25/1	26/1	27/1	30/1	31/1	1/2	2/2	8/2	9/2	10/2
SUSANBORCHARD	495/496	1/2	2/2	3/2	6/2	7/2	8/2	9/2	15/2	16/2	17/2
MIRIAMBORCHARD	521/522	8/2	9/2	10/2	13/2	14/2	15/2	16/2	22/2	23/2	24/2
SUSANBORCHARD	497/498	15/2	16/2	17/2	20/2	21/2	22/2	23/2	1/3	2/3	3/3
MIRIAMBORCHARD	523/524	22/2	23/2	24/2	27/2	28/2	1/3	2/3	8/3	9/3	10/3
SUSANBORCHARD	499/500	1/3	2/3	3/3	6/3	7/3	8/3	9/3	15/3	16/3	17/3
MIRIAMBORCHARD	525/526	8/3	9/3	10/3	13/3	14/3	15/3	16/3	22/3	23/3	24/3
SUSANBORCHARD	501/502	15/3	16/3	17/3	20/3	21/3	22/3	23/3	29/3	30/3	31/3
MIRIAMBORCHARD	527/528	22/3	23/3	24/3	27/3	28/3	29/3	30/3	5/4	6/4	7/4
SUSANBORCHARD	503/504	29/3	30/3	31/3	3/4	4/4	5/4	6/4	12/4	13/4	14/4

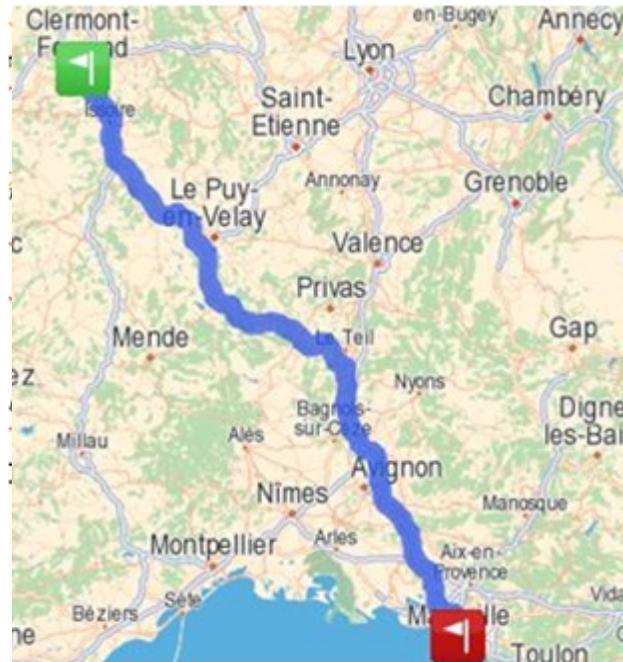
Les itinéraires possibles par route entre Clermont-Ferrand et Marseille

ANNEXE 6

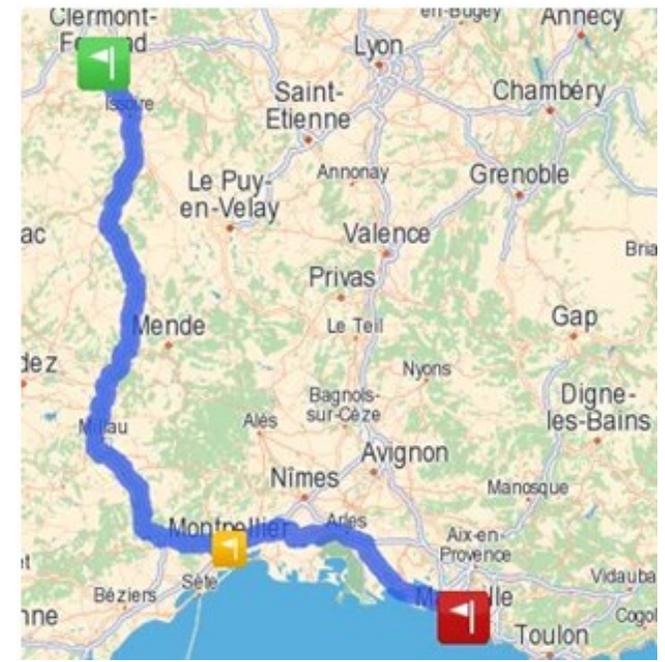
A7	N102 A7	A75 N106
Véhicule : Poids lourd PTAC > 12 T, articulé		
Distance : 476 km dont 467 km sur autoroutes		
Durée : 6 h 08		
Carburant : 211,04 €		
Péages : 96,80 €		



A7	N102 A7	A75 N106
Véhicule : Poids lourd PTAC > 12 T, articulé		
Distance : 423 km dont 213 km sur autoroutes		
Durée : 6 h 11		
Carburant : 180,05 €		
Péages : 21,50 €		



A7	N102 A7	A75 N106
Véhicule : Poids lourd PTAC > 12 T, articulé		
Distance : 492 km dont 368 km sur autoroutes		
Durée : 7 h 01		
Carburant : 218,19 €		
Péages : 28,90 €		



Les itinéraires possibles par route entre Clermont-Ferrand et Le Havre

A71

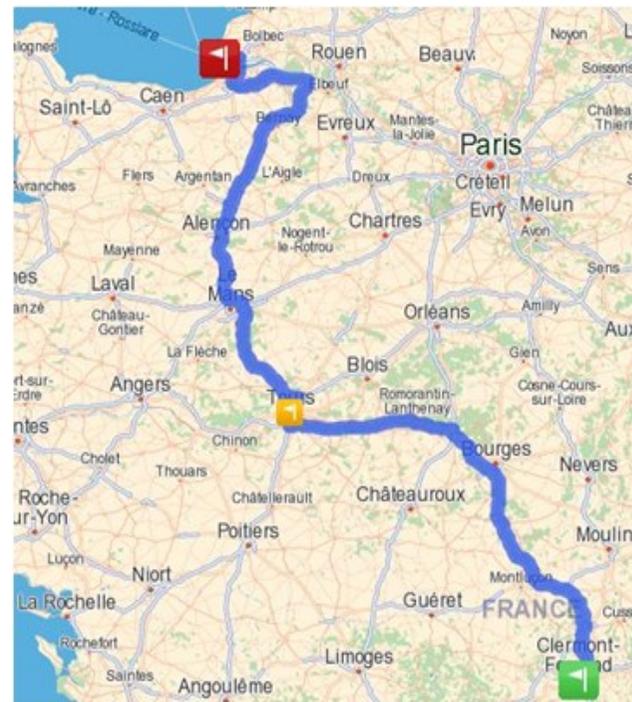
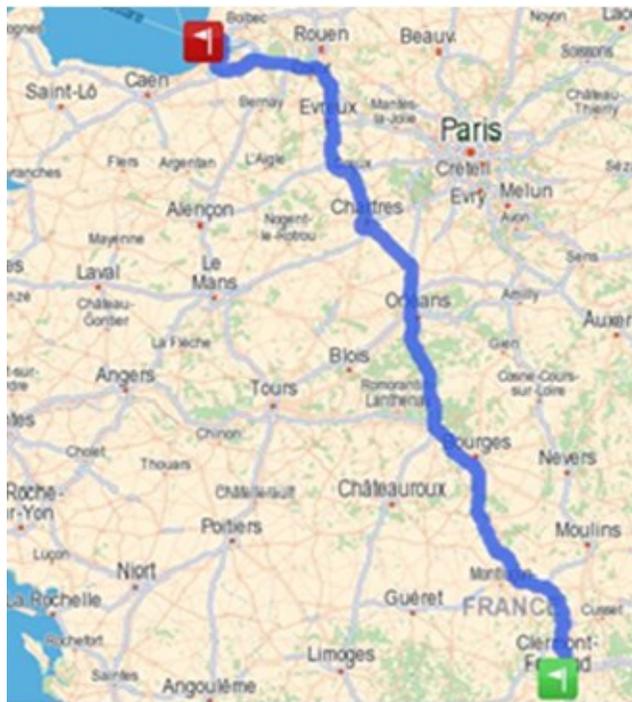
A71 A28

Véhicule : Poids lourd PTAC > 12 T, articulé
 Distance : 565 km dont 479 km sur autoroutes
 Durée : 7 h 38
 Carburant : 262,65 €
 Péages : 123,90 €

A71

A71 A28

Véhicule : Poids lourd PTAC > 12 T, articulé
 Distance : 670 km dont 650 km sur autoroutes
 Durée : 8 h 40
 Carburant : 310,62 €
 Péages : 113,60 €





LA TARIFICATION MARCHANDISES EN CONTENEURS

1- FCL/FCL

Les taux s'expriment «FAK» (freight all kind), c'est-à-dire «à la boîte» pour de la marchandise sèche non-dangereuse.

- 1) Positionnement du conteneur (in land), soit sur la base «round trip» (aller-retour), soit «one way» (aller simple depuis le parc de conteneur intérieur)
- 2) Intervention Douane export : 60 € par déclaration
- 3) THC (terminal Handling charges)
- 4) Frais de BL : 40 €
- 5) Fret de base "FAK"
- 6) Sécurité portuaire : 15 €

2- Groupage LCL

Il n'y a pas de positionnement, les taux de fret s'expriment à l'UP soit à la tonne, soit au m³. Il y a lieu d'ajouter les frais d'emportage ainsi que tous les autres frais.

3- Liner Terms

Les taux de fret du présent tarif s'entendent depuis «bord» port de départ jusqu'à «bord» port de destination. Les frais engagés par l'armement jusqu'à bord port de chargement et depuis bord port de déchargement sont donc facturés en supplément au lieu et place où s'effectuent les prestations.

4- Chargement LCL

Les taux indiqués par W/M sont des options tarifaires calculées en fonction de la masse et des dimensions applicables à l'avantage du navire (UP).

5- Chargement FCL

Sauf indication contraire, les taux de fret FCL sont calculés suivant les tarifs CBR (Commodity Box Rate). Ils sont calculés sur la base d'une relation : port de chargement/port de déchargement pour des conteneurs standardisés.

6- Règles de poids

L'addition de la tare du conteneur et de la masse des marchandises qu'il contient ne doit pas être supérieure au PTAC du conteneur.

7- Marchandises en conteneurs FCL sans dépassement

20' DRY / GP ET SPÉCIALISÉS	40' DRY / GP ET SPÉCIALISÉS	20' ISOTHERMES	40' ISOTHERMES
600 €	850 €	800 €	1 200 €

Les conteneurs hors normes :

L'utilisation de 40' high cube donne lieu à l'application d'un supplément de fret de 50 €.

8- Surcharge BAF par conteneur

20' dry	40' dry	20' reefer	40' reefer	Mois (date de BL)
157 € par conteneur	314 € par conteneur	180,55 € par conteneur	361,10 € par conteneur	Décembre 2010
159 € par conteneur	315 € par conteneur	185 € par conteneur	362 € par conteneur	Janvier/février 2011

9- CAF non applicable

10- Frais de manutention portuaire

	FCL 20' et 40'	LCL par tonne
LE HAVRE	170 €	17 €
MARSEILLE	180 €	25 €

11- Règlement des frets et accessoires

Les frais jusqu'à bord port de chargement sont payables au départ et ceux depuis bord port de déchargement sont payables à destination.

LES ÉLÉMENTS DE LA COTATION MARITIME DE BORCHARD LINES

De : Borchard Lines Ltd - Nicolas
 Objet : RE: Demande de cotation de Marseille-Fos/Istanbul-Haydarpassa
 Date : 7 février 2011
 À : Fabienne-service overseas

Bonjour Fabienne,

Nous vous proposons les tarifs suivants pour une relation Marseille-Fos/Istanbul-Haydarpassa :

	CONTENEUR 20' DRY	CONTENEUR 40' DRY	CONTENEUR 40' DRY HC
FRET de base	400,00 €	700,00 €	700,00 € + 10 % surcharge HC
BAF	107,00 €	214,00 €	214,00 €
EMBARQUEMENT : THC au départ	180,00 €	180,00 €	180,00 €
DEBARQUEMENT : THC à l'arrivée	230,00 €	230,00 €	230,00 €

Frais de BL : 40 € par jeu de BL.

Frais de sécurité portuaire (ISPS) : 12 € par conteneur.

Les navires proposés sur cette relation sont :

M/SSUSAN BORCHARD
 M/S MIRIAM BORCHARD

Voir le calendrier trimestriel en PJ.

Validité des tarifs jusqu'au 28 février 2011.

Un départ par semaine, tous les mercredis.

Délai de règlement : 15 jours après le départ du navire.

Sincères salutations



Borchard Lines Ltd

Nicolas

LES RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

➤ La prestation de transport routier

Le coût de traction négocié avec l'affrété «Transports Norbert Dentressangle» est de 1,95 € par kilomètre parcouru et par conteneur.

Le positionnement du conteneur, qui comprend la prise du conteneur vide sur parc intérieur, le positionnement chez le client et la descente du conteneur plein au port de chargement, est inclus dans le prix de transport.

On retient l'itinéraire le plus court en se basant sur le kilométrage donnée en annexe.

La distance entre Cébazat et Clermont-Ferrand est de 10 kilomètres.

La durée d'emportage en franchise de droits est de :

- 2 heures : conteneur 20'

- 3 heures : conteneur 40'

Au-delà, il faut prévoir des frais d'immobilisation facturés 65 € par heure et par conteneur.

➤ La prestation de transport maritime

Date de clôture du booking de la compagnie BORCHARD : 24 h avant le départ du navire.

Date de clôture du booking de la compagnie CMA-CGM :

- RoRo/Conventionnel : 2 jours avant départ du navire ;
- containers et Reefers : la veille avant 16 h.

L'assurance maritime est de 0,30 % sur la valeur EXW augmentée de 10 %. Elle couvre la marchandise au départ de Cébazat.

➤ Autres prestations

Douane Export : 60 € par déclaration.

Taxe informatique DELTA : 8 €.

La marge de Dimotrans est de 10 % sur les prestations de transport.

➤ Autres informations

- Les palettes doivent être obligatoirement fumigées selon la norme NIMP 15 pour une exportation à destination de la Turquie.
- Le client a empoté le conteneur mis à disposition en deux heures.
- Le numéro du ou des conteneur(s) correspond aux trois premières lettres de la compagnie suivie de U749129, U749130,...
- La marchandise relève de la position tarifaire «papiers et cartons, dits saturating kraft».
- La position douanière est «48 04 41 91 00».
- La répartition des frais d'assurance est de 50 % en France.

LA CARTE GÉOGRAPHIQUE

ANNEXE R1



1.	6.	11.	16.
2.	7.	12.	17.
3.	8.	13.	18.
4.	9.	14.	19.
5.	10.	15.	20.



14, rue Pierre Pâtissier
63100 CLERMONT-FERRAND

☎ : 04 73 74 93 90
fax : 04 73 74 93 99

ffontanel@dimotrans-group.com

T É L É C O P I E

À :	De :
Objet :	Date :

Nombre de page(s) :

Conditions de règlement : Prestations : paiement à 30 jours date de facture selon l'article L.441-6 du code du Commerce.
Droits et taxes : à réception.

DIMOTRANS

Global Transport Overseas Logistics

AGENCES : AIX EN PROVENCE - ANNECY - BAYONNE - BOURGES - CLERMONT FERRAND - CLUSES - GRAULHET - LE HAVRE - LYON
MARIGNANE - MARSEILLE - MULHOUSE - NICE - PARIS - RENNES - ROISSY CDG - SAINT-ETIENNE - STRASBOURG - TOULOUSE - VALENCE
S.A. au capital de 3.119.270 € - 382 577 021 RCS Lyon - TVA FR 12 382 577 021

Ouverture du dossier le :

Exportateur		Correspondant		Destinataire	
TRANSPORT MARITIME			PRÉACHEMINEMENT		
Compagnie : Navire : Coût du transport maritime : Prix de vente facturé au client :			Nom de l'affrété : Nombre de véhicule : Coût de l'affrètement : Prix de vente facturé au client :		
Incoterm:					
N° TARIC :					
Renseignements complémentaires :					
Marques et numéros	Q	Type	Description de la marchandise	Poids brut	Volume
VALEUR STATISTIQUE (à justifier)					
Documents à joindre :		Autres :			
Facture commerciale Liste de colisage Certificat d'origine Form A EUR1 ATR BL Document de transit Lettre de voiture		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>			

Chargeur :		Bill of Lading CONNAISSEMENT  (Nom de la compagnie) B/L N°		
Destinataire :				
À notifier à :				
	Lieu de prise en charge :			
Navire :	Port de chargement :			
Port de déchargement :	Lieu de livraison :	Fret payable à :	Nombre d'exemplaires :	
Marques	Quantités	Marchandises	Poids	Volume
Total en lettres :				
Lieu et date :		Le transporteur ou son représentant		
Le chargeur ou son représentant				

