

PROPOSITION DE CORRIGE

CAPACITE + 3,5 T

2025

OFFERT PAR
LYAD ACADEMY



Préface

Lyad Academy est heureuse de vous présenter ce corrigé commenté de l'examen de la capacité professionnelle en transport public routier de marchandises de plus de 3,5 tonnes — Session 2025.

Ce document est offert gratuitement à tous les candidats, dans un esprit d'entraide et de partage.

Il s'agit d'une proposition de corrigé élaborée à partir d'une analyse attentive du sujet officiel, et non du corrigé publié par l'administration.

Certaines réponses peuvent donc faire l'objet d'ajustements à confirmer avec La D.R.E.A.L.

Qui sommes-nous ?

Lyad Academy est un centre de formation spécialisé dans la préparation à la capacité de transport lourd et commissionnaire.

Notre mission : rendre la réussite accessible à tous grâce à une pédagogie claire, des supports structurés et une approche humaine.

Très prochainement, nous proposerons également la formation G.O.T.R.M. (Gestionnaire d'Opérations de Transport et de Répartition des Marchandises), un diplôme qualifiant reconnu dans le secteur.

Beaucoup d'entre vous nous ont découverts via YouTube, ou le jour de l'examen, lors de nos échanges à la sortie des épreuves.

♦ L'examen est noté sur 200 points :

- 100 points pour le QCM
- 100 points pour la partie rédigée

♦ Pour être reçu : 120 points minimum

♦ Notes éliminatoires : 50/100 en QCM et 40/100 en rédaction

Objectif : vous aider à comprendre, corriger et progresser sereinement vers la réussite.

L'équipe Lyad Academy vous félicite pour votre engagement et reste à vos côtés pour vos prochains succès.

Votre réussite, notre satisfaction.

— L'équipe pédagogique Lyad Academy

Grille de Réponses – Proposition Corrigé QCM (Capacité Transport 2025)

N°	Rép.	N°	Rép.	N°	Rép.	N°	Rép.
1	B	13	C	25	A	37	B
2	C	14	D	26	C	38	D
3	A	15	C	27	D	39	D
4	A	16	C	28	C	40	B
5	A	17	A	29	D	41	A
6	B	18	B	30	D	42	B
7	C	19	B	31	A	43	C
8	A	20	A	32	D	44	C
9	B	21	D	33	A	45	B
10	D	22	A	34	D	46	B
11	D	23	A	35	C	47	C
12	D	24	B	36	A	48	B
						49	B
						50	B

Problème n°1 –

Question 1

a) 1 - Calcul de la charge utile d'un ensemble routier

Données :

- Poids à vide du tracteur : 7,5 tonnes
- PTAC de la semi-remorque : 38 tonnes
- PTR A de l'ensemble : 44 tonnes

1. Détermination du Poids Maximal Autorisé (PMA)

On compare :

- le PTR A de l'ensemble : 44 tonnes ;
- la somme du poids à vide du tracteur et du PTAC de la semi-remorque : $7,5 + 38 = 45,5$ tonnes.

Le PMA retenu est le plus faible des deux, soit :

- PMA = 44 tonnes

Calcul de la charge utile (C.U.)

Formule : Charge utile = PMA – poids à vide de l'ensemble.

Poids à vide de l'ensemble : $7,5$ (tracteur) + $7,6$ (semi-remorque) = $15,1$ tonnes.

Charge utile = $44 - 15,1 = 28,9$ tonnes.

La charge utile de l'ensemble routier est de 28,9 tonnes,

2- Calcul du nombre de rotations

- Quantité totale de gravats à transporter : 500 tonnes
- Charge utile de l'ensemble routier : 28,9 tonnes

Calcul :

Nombre de rotations = $500 / 28,9 = 17,3$ rotations

Le nombre de rotations devant être un nombre entier, on arrondit à l'unité supérieure :

Nombre de rotations=18

b.) Calcul du temps de service complet d'une rotation

Données :

Distance aller : 200 km

Vitesse moyenne : 75 km/h

Temps de chargement : 30 minutes (0,5 h)

Temps de déchargement : 15 minutes (0,25 h)

Calcul du temps de trajet :

$$\text{Temps de parcours aller} = \frac{\text{Distance}}{\text{Vitesse}} = \frac{200}{75} = 2,67 \text{ heures}$$

Aller : 200 km à 75 km/h $\rightarrow 200 \div 75 = 2,67$ h

Retour : identique $\rightarrow 2,67$ h

Chargement : 0,5 h

Déchargement : 0,25 h

$$\text{Temps total de service} = 2,67 + 2,67 + 0,5 + 0,25 = 6,09 \text{ heures}$$

$$6,09 \text{ heures} \approx 6 \text{ heures et } 5 \text{ minutes}$$

Le temps de service complet d'une rotation, comprenant l'aller, le retour, le chargement et le déchargement, est de 6 heures et 5 minutes environ.

LYAD Academy

c) Détermination du temps de pause minimal du conducteur lors d'une rotation

Rappel des données et du contexte :

Temps de conduite aller : 2 h 40 ($\approx 2,67$ h)

Temps de chargement : 30 min (activité non considérée comme pause)

Temps de déchargement : 15 min (activité non considérée comme pause)

Temps de conduite retour : 2 h 40 ($\approx 2,67$ h)

Selon le Règlement (CE) n°561/2006, le conducteur doit observer :

Une pause minimale de 45 minutes après 4 h 30 de conduite continue.

Or, dans le cadre de cette rotation :

Le conducteur conduit 2 h 40 à l'aller,

puis 2 h 40 au retour,

→ ce qui totalise 5 h 20 de conduite sur la rotation.

Ainsi, avant d'atteindre 4 h 30 de conduite cumulée, le conducteur doit s'arrêter au moins 45 minutes.

d) Planning semaine du conducteur

- Chargement : 0h30
- Conduite aller : 2h40 (200 km à 75 km/h)
- Déchargement : 0h15
- Pause RSE : 0h45 (avant d'atteindre 4h30 de conduite cumulée)
- Conduite retour : 2h40
- → Durée rotation : 6h50 | Conduite/jour : 5h20

Planning détaillé

Lundi

- 06:00–06:30 Chargement (Gennevilliers)
- 06:30–09:10 Conduite → Le Havre
- 09:10–09:25 Déchargement
- 09:25–10:10 Pause 45 min
- 10:10–12:50 Conduite retour → Gennevilliers

Mardi et mercredi

- (même séquence que lundi)

Jeudi

- 06:00–12:50 Rotation "classique" (comme lundi)
- 17:30–18:00 Pré-chargement pour le vendredi (fenêtre chargement ouverte jusqu'à 18:00)

Vendredi

- 06:00–08:40 Conduite → Le Havre (véhicule déjà chargé)
- 08:40–08:55 Déchargement (dans la fenêtre 06:00–09:00)
- 08:55–09:40 Pause 45 min
- 09:40–12:20 Conduite retour → Gennevilliers

Contrôles réglementaires

- Conduite/jour : 5h20 ($\leq 9h$) ✓
- Pas de journée à 10h de conduite ✓
- Pauses RSE respectées ✓
- Fenêtre de déchargement du vendredi respectée (arrivée 08:40) ✓

Bilan hebdo

- Rotations : 5 (L→V)
- Condition clé : pré-chargement jeudi pour garantir la livraison du vendredi avant 09:00

Question 2

a) Le temps de conduite sur une semaine isolée ne doit pas dépasser 56 heures, réparties sur un maximum de six périodes de 24 heures consécutives.

Cette règle est fixée par le Règlement (CE) n°561/2006 afin de garantir la sécurité et le repos des conducteurs routiers.

b) Sur deux semaines consécutives, le temps de conduite cumulé ne doit pas dépasser 90 heures.

Cela signifie que la moyenne hebdomadaire doit être organisée de façon à ne jamais excéder cette limite sur deux semaines successives.

c)

- Temps de conduite aller-retour par jour : $2,67 \times 2 = 5,34$ heures (≈ 5 h 20)
- Nombre de rotations dans la semaine : 5 jours (lundi à vendredi)

$$\text{Temps hebdomadaire} = 5,34 \times 5 = 26,7 \text{ heures}$$

LYAD Academy

Le conducteur effectue chaque jour une seule rotation, soit environ **5 h 20 de conduite** quotidienne, ce qui reste **inférieur à la limite journalière de 9 heures** (pouvant être portée à 10 heures deux fois par semaine).

Sur la semaine, son temps total de conduite s'élève à environ **26 h 40**, donc nettement inférieur au maximum autorisé de **56 heures par semaine**.

Enfin, en projection sur deux semaines consécutives, le total atteindrait environ **53 heures**, soit bien en dessous de la limite réglementaire de **90 heures**.

Question 3

Transport routier

D'après l'exemple de calcul :

$$108 \text{ g CO}_2 / \text{tonne.km} \times 500 \text{ tonnes} \times 200 \text{ km} = 10\,800\,000 \text{ g CO}_2$$

$$10\,800\,000 \text{ g} = \boxed{10,8 \text{ tonnes de CO}_2}$$

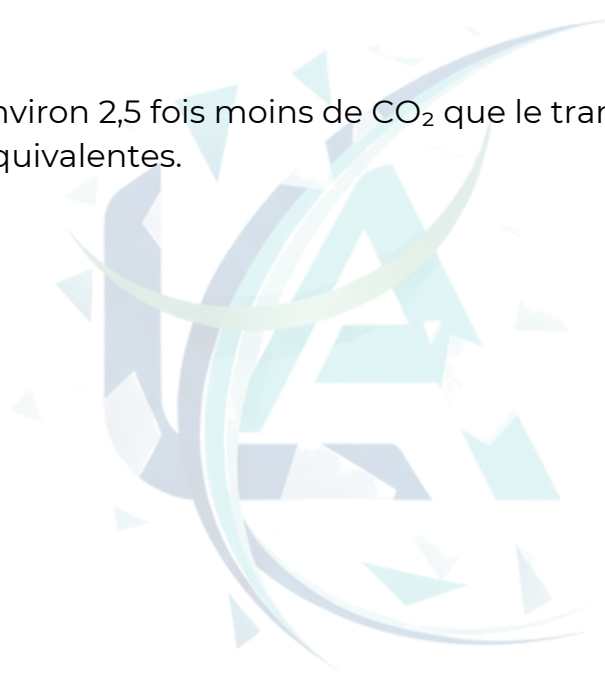
Transport fluvial

$$27 \text{ g CO}_2 / \text{tonne.km} \times 500 \text{ tonnes} \times 330 \text{ km} = 4\,455\,000 \text{ g CO}_2$$

$$4\,455\,000 \text{ g} = \boxed{4,46 \text{ tonnes de CO}_2}$$

Conclusion :

Le transport fluvial émet environ 2,5 fois moins de CO₂ que le transport routier pour une quantité et une distance équivalentes.



LYAD Academy

Question 4

Calcul du cout de revient (tous les calculs sont à l'année)

CHARGES VARIABLES

- Carburant : $31,4/100 \times 91500 \times (1,50/1,20) = 35\,913,75\text{€}$
- AdBlue = $1,5 / 100 \times 0,50 \times 91500 = 0,015 \times 0,50 \times 91500 = 686,25\text{€}$

Bien que le sujet demande de comptabiliser de l'AdBlue, cela semble incohérent avec l'hypothèse B100 (le véhicule B100 peut être configuré sans SCR et donc sans consommation d'AdBlue).

👉 Nous conservons néanmoins le coût AdBlue dans le calcul pour rester fidèles à l'énoncé.

- Pneus : $3162\text{€ TTC} / 1,2 = 2635\text{€}$
- Entretien : $11\,210,4\text{€ TTC} / 1,2 = 9342\text{€}$
- Péages : **5704€**

TOTAL CHARGES VARIABLES = $35\,913,75 + 686,25 + 2635 + 9342 + 5704 = 54\,281\text{€}$

CHARGES FIXES CONDUCTEURS

- Salaire annuel brut : $2986,37\text{€} \times 12 = 35\,836,44\text{€}$
- Charges sociales : $35\,836,44 \times 42,02\% = 15\,058,47\text{€}$
- Frais de déplacement : $22,67 \times 238 = 5\,395,46\text{€}$

TOTAL CHARGES FIXES CONDUCTEURS = $35\,836,44 + 15\,058,47 + 5\,395,46 = 56\,290,37\text{€}$

CHARGES FIXES VÉHICULE

• Crédit Bail Tracteur : $99\,488 \times 2\% = 1989,76\text{€} / \text{mois}$
 $1989,76 \times 12 = 23\,877,12\text{€}$

• Crédit Bail semi remorque : $48\,000 \times 2\% = 960$
 $960 \times 12 = 11\,520\text{€}$

- Assurance Véhicule = **2 437€**
- Assurance Marchandises : **376€**
- Taxe véhicule lourd : **516€**
- Téléphone : **19,99€** (*certainement une erreur de frappe de la dreal, car cela correspond plus à un montant par mois, mais nous resterons fidèle à l'énoncé*)
- Visite Technique : **246,2€**

TOTAL CHARGES FIXES VÉHICULE : $23\,877,12 + 11\,520 + 2\,437 + 376 + 516 + 19,99 + 246,2 = 38\,992,31$

CHARGES DE STRUCTURE:

- **24 756 / 15 VÉHICULES = 1 650,4**

15 Véhicules d'après l'énoncé

Question 4

Calcul du cout de revient (tous les calculs sont à l'année)

Charges variables	Charges fixes conducteur	Charges fixes véhicule	Charges de structure
Carburant : 35 913,75 €	Salaire : 35 836,00 €	Crédit-bail tracteur : 23 877,12 €	1 650,40 €
AdBlue : 686,25 €	Charges sociales : 15 058,47 €	Crédit-bail semi-remorque : 11 520,00 €	
Pneumatiques : 2 635,00 €	Frais de déplacement : 5 395,46 €	Assurance véhicule : 2 437,00 €	
Entretien - réparations : 9 342,00 €		Assurance marchandise : 376,00 €	
Péages / divers : 2 704,00 €		Taxe véhicule lourd : 516,00 €	
		Téléphone : 19,99 €	
		Visite technique : 246,20 €	
Total : 54 281,00 €	Total : 56 290,37 €	Total : 38 992,31 €	Total : 1 650,40 €

Calcul du coût de revient – Méthodes monôme, binôme et trinôme

Formule monôme

Coût de revient = (Charges variables + Charges fixes conducteur + Charges fixes véhicule + Charges de structure) ÷ Kilométrage annuel

→ $(54\,281 + 56\,290,37 + 38\,992,31 + 1\,650,40) \div 91\,500 = 1,653 \text{ € / km}$

Formule binôme

Premier terme : Charges variables ÷ Kilométrage annuel

→ $54\,281 \div 91\,500 = 0,593 \text{ € / km}$

Deuxième terme : (Charges fixes conducteur + Charges fixes véhicule + Charges de structure) ÷ Jours travaillés

→ $(56\,290,37 + 38\,992,31 + 1\,650,40) \div 238 = 407,28 \text{ € / jour}$

Formule trinôme

Premier terme : Charges variables ÷ Kilométrage annuel

→ $54\,281 \div 91\,500 = 0,593 \text{ € / km}$

Deuxième terme : Charges fixes conducteur ÷ Jours travaillés

→ $56\,290,37 \div 238 = 236,51 \text{ € / jour}$ (soit $236,5 \div 9 = 26,28 \text{ € / heure}$)

(Il n'était pas précisé si le calcul devait être exprimé par heure ou par jour. Si la question était interprétée au jour, la réponse est à considérer comme juste.)

Troisième terme : (Charges fixes véhicule + Charges de structure) ÷ Jours travaillés

→ $(38\,992,31 + 1\,650,40) \div 238 = 170,77 \text{ € / jour}$

Question 5

a) Rappel des données

- Terme kilométrique : 0,585 €/km
- Terme horaire : 28,11 €/h
- Terme journalier véhicule : 211,72 €/jour
- Kilométrage de la prestation : 900 km
- Vitesse moyenne : 70 km/h
- Temps de service journalier : 9 h (incluant 1 h de chargement et déchargement)

⚠ *Erreur à éviter : il ne fallait pas retenir 10 h de temps de service par jour, car l'heure de chargement et de déchargement est déjà comprise dans les 9 h.*

Calculs préliminaires (arrondis à deux décimales)

Temps de conduite : $900 \div 70 = 12,86 \text{ h}$

Temps total de service : $12,86 + 1 = 13,86 \text{ h}$

Nombre de jours de service : $13,86 \div 9 = 1,54 \text{ jour}$

(si arrondis à 2 jours la logique est bonne aussi)

Calcul du coût de la prestation

Terme kilométrique : $0,585 \times 900 = 526,50 \text{ €}$

Terme horaire : $28,11 \times 13,86 = 389,52 \text{ €}$

Terme journalier véhicule : $211,72 \times 1,54 = 325,98 \text{ €}$

Coût total de la prestation

$526,50 + 389,52 + 325,98 = 1242,00 \text{ €}$

b) Prix de vente avec 10 % de taux de marque

Le taux de marque, c'est le pourcentage de marge commerciale calculé par rapport au chiffre d'affaires.

$1242 / (1 - 10\%) = 1242 / 0,90 = 1380 \text{ €}$

c) Calcul du seuil de rentabilité

Étape 1 – Calcul du MCV (Marge sur Coût Variable).

MCV = Chiffre d'affaires - Charges variables

= $1380 - 526,50$

= 853,5

Étape 2 - Calcul du coefficient de rentabilité

$$\text{Coefficient} = \frac{\text{Charges fixes}}{\text{MCV}}$$

Charges fixes = $389,52$ (terme horaire) + $325,98$ (terme journalier) = $715,50 \text{ €}$

$$\text{Coefficient} = \frac{715,50}{853,50} = 0,8384$$

Coefficient de rentabilité = 0,84

En CA : $0,84 \times 1320 = 1108,8 \text{ €}$

En kms : $0,84 \times 900 = 756 \text{ €}$

d)

$$\begin{aligned}\text{Taux de marque} &= \frac{1\,400 - 1\,242}{1\,400} \times 100 \\ &= \frac{158}{1\,400} \times 100 = 11,29\%\end{aligned}$$

Le taux de marque étant de 11,29 %, la prestation est rentable.

Le prix de 1 400 € proposé par le client est supérieur au seuil de rentabilité et permet de dégager une marge suffisante.

L'entreprise peut donc accepter cette tarification en toute sécurité économique.

Question 6

- Capacité Financière
- Honorabilité
- Etablissement
- Capacité professionnelle

Question 7

- Par jour, le temps de service maximal d'un conducteur grand routier est de **12 heures**.
- Sur une semaine isolée, le temps de service maximal est de **56 heures**.
- En moyenne sur un trimestre, le temps de service ne doit pas dépasser **689 heures**, soit **53 heures** par semaine en moyenne.

Question 8

- Pour un ouvrier ou personnel de conduite, la période d'essai est de 1 mois, non renouvelable.
- Pour un ingénieur ou cadre, la période d'essai est de 3 mois, renouvelable une seule fois si le contrat le prévoit par écrit.

Problème 2

Question 1

a) L'entreprise dispose actuellement de 15 tracteurs et ajoute 4 malaxeurs, soit un total de 19 véhicules. Elle devra donc posséder **19 copies conformes**.

b) Capacité financière = 9 000 € pour le premier véhicule + 5 000 € pour chacun des véhicules supplémentaires.

→ $9\,000 + (18 \times 5\,000) = 9\,000 + 90\,000 = 99\,000 \text{ €}$.

Le montant total de la capacité financière exigée est donc de **99 000 €**

c) En se référant à l'annexe 5, les capitaux propres de la société TransTP à l'année N (2024) s'élèvent à 462 190 €, soit un montant largement supérieur à la capacité financière exigée de 99 000 € pour les 19 véhicules.

Conclusion :

La société dispose bien de la capacité financière exigée par la réglementation pour exploiter les 4 véhicules supplémentaires et obtenir les copies conformes correspondantes.

d) Le titre d'exploitation obligatoire autorisant l'activité de transport public routier de marchandises est la **licence communautaire**, délivrée par la **DREAL**.

- Elle est obligatoire.
- Elle est valable dix ans et renouvelable.
- Elle est nominative et incessible.
- Une copie conforme de la licence doit être détenue à bord de chaque véhicule.
- Elle permet la libre circulation dans toute l'Union européenne.

f) Les manquements à la réglementation du transport routier peuvent ainsi entraîner des sanctions administratives (DREAL) et des sanctions pénales (tribunal correctionnel), pouvant aller jusqu'à la perte du droit d'exercer.

1. Sanctions administratives

- Prononcées par la DREAL ou le préfet de région, elles peuvent entraîner :
- Le retrait temporaire ou définitif de la licence communautaire.
- Le retrait de copies conformes.
- Le retrait de la capacité professionnelle du dirigeant.
- La radiation du registre électronique national des transporteurs (RENTE).

2. Sanctions pénales

Prononcées par le tribunal correctionnel, elles concernent notamment :

- L'exercice illégal de la profession de transporteur public routier (sans licence).
- Le faux et usage de faux documents de transport.
- La mise en circulation de véhicules non conformes à la réglementation sociale ou technique.
- Des amendes et, dans les cas les plus graves, des peines d'emprisonnement.

Question 2

- Valeur d'origine (HT) : 88 704 €
- Date de mise en service : 25 mars 2025
- Durée d'amortissement : 4 ans
- Mode : linéaire
- Exercice comptable : 1er janvier → 31 décembre
- Mois comptables de 30 jours

Calcul de la première période (2025)

Du 25 mars au 31 décembre 2025

→ Mars : 6 jours (du 25 au 30 inclus) + avril à décembre = 9 mois × 30 = 270 jours

Total = 276 jours

EXERCICE COMPTABLE	NB DE JOURS	CALCUL	DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS	CUMUL DES AMORTISSEMENTS	VALEUR NETTE COMPTABLE V.N.C
2025	276	$(88\,704 / 4) \times (276/360)$	17002	17002	71 764
2026	360	$88\,704 / 4$	22 176	39 178	49 526
2027	360	$88\,704 / 4$	22 176	61 354	27 350
2028	360	$88\,704 / 4$	22 176	83 530	5 174
2029	84 (360-276)	$(88\,704 / 4) \times (84 / 360)$	5 174	88 704	0

Question 3

Calcul de la Valeur ajoutée

$VA = CA - (\text{Achats de matières premières} +/\text{- Variation des stocks} + \text{Autres achats et charges externes})$

$$VA (N-1) = 1\,358\,104 - (142\,361 + 0 + 452\,001) \\ = \mathbf{763\,742}$$

$$\text{Soit en \%} = 763\,742 / 1\,358\,104 = 0,562 \text{ soit } \mathbf{56,2 \%}$$

$$VA (N) = 1\,303\,717 - (147\,479 + 428\,894) \\ = \mathbf{727\,344}$$

$$\text{Soit en \%} = 727\,344 / 1\,303\,717 = 0,558 \text{ soit } \mathbf{55,8 \%}$$

Les deux taux de valeur ajoutée sont supérieurs à 45 %, ce qui signifie que l'entreprise crée efficacement de la richesse.

Elle se situe au-dessus du niveau attendu pour une société du secteur du transport, où un taux de 45 % est généralement considéré comme satisfaisant.

$$EBE = VA + \text{Subvention} - (\text{Impôts et taxes} + \text{Salaires} + \text{Charges})$$

$$EBE (N-1) = 763\,742 - (6\,752 + 294\,812 + 800\,41) \\ = \mathbf{382\,137}$$

$$\text{Soit en \%} : 382\,137 / 1\,358\,104 = 0,281 \text{ soit } \mathbf{28,1\%}$$

$$EBE (N) = 727\,344 - (5\,483 + 306\,692 + 82\,927) \\ = \mathbf{332\,242}$$

$$\text{Soit en \%} : 332\,242 / 1\,303\,717 = 0,255 \text{ soit } \mathbf{25,5 \%}$$

Le taux d'EBE s'élève à 25,5 % pour l'année N et 28,1 % pour l'année N-1, soit des niveaux nettement supérieurs à 20 %.

Cela traduit une bonne rentabilité d'exploitation et montre que l'entreprise gère efficacement ses charges et dégage une marge solide.

CAF = Résultat net

- + Dotations aux amortissements et provisions
- Reprises sur amortissements et provisions
- + Valeur comptable des éléments cédés (les charges exceptionnelles sur opérations en capital)
- Produits de cession d'immobilisations (produits exceptionnels sur opérations en capital)

Question 3

CAF (N-1) = 182 926

+ 32 964

- 1304

+ 0

- 42 202

172 384 . soit en pourcentage sur CA = 12,7%

CAF (N) = 236 453

+ 42 465

+18 000

- 4121

- 6 200

+ 103860

- 119 038

271 419 soit en pourcentage sur CA 20,82 %

La capacité d'autofinancement (CAF) est passée de 12,7 % à 20,82 %, traduisant une nette amélioration de la performance financière de l'entreprise. Cette progression indique une meilleure génération de ressources internes, permettant à l'entreprise de financer plus largement ses investissements et son développement sans recourir à l'endettement.

LYAD Academy

Question 4

a)

Délai fournisseurs

Formule :

Délai fournisseurs = (Dettes fournisseurs ÷ (Achats de matières premières + Autres achats et charges externes) TTC) × 360

Délai de paiement client

Formule :

Délai client = (Créances clients ÷ Chiffre d'affaires TTC) × 360

ANNEE (N-1)

$$\begin{aligned}\text{Délai fournisseur} &= \frac{130\,132}{(142\,361 + 452\,001) \times 1,2} \times 360 \\ &= 130\,132 \div (594\,362 \times 1,20) \times 360 \\ &= 130\,132 \div 713\,234,40 \times 360 \\ &= 0,18245 \times 360 \\ &= 65,68 \text{ jours (arrondi à 2 décimales)} \approx \mathbf{66 \text{ jours}}\end{aligned}$$

ANNEE (N)

$$\begin{aligned}\text{Délai fournisseur} &= \frac{128\,710}{(147\,479 + 428\,894) \times 1,2} \times 360 \\ &= \frac{128\,710}{(576\,373) \times 1,2} \times 360 \\ &= \frac{128\,710}{691\,647,60} \times 360 \\ &= 0,18609 \times 360 \\ &= 66,99 \text{ jours} \approx 67 \text{ jours}\end{aligned}$$

Délai de paiement des clients

ANNEE (N-1)

$$\begin{aligned}\text{Délai client} &= \frac{297\,348}{1\,358\,104 \times 1,2} \times 360 \\ &= \frac{297\,348}{1\,629\,724,8} \times 360 \\ &= 0,18245 \times 360 \\ &= 65,68 \text{ jours} \approx 66 \text{ jours}\end{aligned}$$

ANNEE (N)

$$\begin{aligned}\text{Délai client} &= \frac{247\,260}{1\,303\,717 \times 1,2} \times 360 \\ &= \frac{247\,260}{1\,564\,460,4} \times 360 \\ &= 0,158 \times 360 \\ &= 56,88 \text{ jours} \approx 57 \text{ jours}\end{aligned}$$

b) La réglementation fixe le délai de paiement client à **30 jours après émission de la facture**. Or, avec 66 jours en N-1 et 57 jours en N, l'entreprise est au-dessus du délai légal, ce qui traduit un retard important de règlement des clients.

c) 3 réponses parmi les suivantes:

1. Rappeler clairement les conditions de paiement sur les devis, contrats et factures (ex. paiement à 30 jours).
2. Facturer immédiatement dès la livraison ou la fin de la prestation (ne pas attendre la fin du mois).
3. Relancer les clients systématiquement dès l'échéance dépassée (mails, téléphone, courrier).
4. Proposer des remises pour paiement anticipé (ex. -2 % si paiement sous 10 jours).
5. Demander un acompte à la commande ou avant le départ du transport.
6. Vérifier la solvabilité des clients avant d'accepter un contrat important.
7. Mettre en place l'affacturage (factoring) pour obtenir le paiement immédiat des factures par un organisme financier.
8. Recourir à l'escompte ou à un crédit à court terme pour anticiper l'encaissement des créances clients...

Question 5

- FRNG = Capitaux propres + Provisions pour risques et charges + Dettes financières (emprunts auprès d'un établissement de crédit) – Concours bancaires – Actifs immobilisés

$$\begin{aligned}\text{FRNG (N-1)} &= 427\,554 + 6\,200 + 691\,731 - 296\,683 \\ &= 1\,125\,485 - 296\,683 \\ &= 828\,802 \text{ €}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{FRNG (N)} &= 462\,190 + 18\,000 + 370\,000 - 7\,502 - 266\,297 \\ &= 850\,190 - 273\,799 \\ &= 576\,391 \text{ €}\end{aligned}$$

- BFR = (Actif circulant – Disponibilités) – Dettes envers les tiers

$$\begin{aligned}\text{BFR(N-1)} &= 1\,024\,697 - 727\,349 - 130\,132 - 65\,584 - 179 \\ &= 1\,024\,697 - 923\,244 \\ &= 101\,453 \text{ €}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{BFR(N)} &= 788\,823 - 541\,563 - 128\,710 - 75\,601 - 619 \\ &= 788\,823 - 746\,493 \\ &= 42\,330 \text{ €}\end{aligned}$$

TRÉSORIE NETTE : FRNG – BFR

Ou Disponibilités - Concours bancaire

$$\text{TN(N-1)} = 828\,802 - 101\,453 = \mathbf{727\,349} \text{ €}. \text{ ou } 727\,349 - 0 = 727\,349$$

$$\text{TN (N)} = 576\,391 - 42\,330 = 534\,061 \text{ €}. \text{ ou } 541\,563 - 75\,02 = 534\,061$$

LYAD ACADEMY – Votre réussite, notre satisfaction

Lyad Academy est un centre de formation spécialisé dans la préparation à l'examen de capacité de transport, accessible en e-learning et en visioconférence, avec des sessions le matin et le soir pour s'adapter à tous les rythmes de vie.

Notre taux de réussite 2024 avoisinait les 90 %, grâce à un accompagnement personnalisé, des cours interactifs et une pédagogie axée sur la compréhension et la réussite à long terme.

📺 Retrouvez-nous sur nos réseaux :

YouTube : @LYADACADEMY

TikTok : lyad.academy

☎ Pour toute information ou inscription :

✉ Contactez-nous via WhatsApp au 06 19 35 64 26

Rejoignez une communauté de passionnés du transport, apprenez à votre rythme et atteignez vos objectifs avec Lyad Academy —

Votre réussite, notre satisfaction.