

**BREVET DE TECHNICIEN SUPÉRIEUR**  
**COMPTABILITÉ GESTION**  
**GESTION DE LA PME**  
**GESTION DES TRANSPORTS ET LOGISTIQUE ASSOCIÉE**  
**MANAGEMENT COMMERCIAL OPÉRATIONNEL**  
**NÉGOCIATION ET DIGITALISATION DE LA RELATION-CLIENT**  
**SUPPORT À L'ACTION MANAGÉRIALE**

**E3 - CULTURE ÉCONOMIQUE, JURIDIQUE**  
**ET MANAGÉRIALE**

**SESSION 2021**

---

**Durée : 4 heures**

---

**Aucun matériel n'est autorisé**

**Dès que le sujet vous est remis, assurez-vous qu'il est complet.**  
**Le sujet est composé de 13 pages numérotées de 1/13 à 13/13**

## « TEEBIKE, la roue électrique connectée »

### Contexte du sujet<sup>1</sup>

La jeune entreprise Teebike, créée en octobre 2019 par Laurent Durrieu, a inventé une roue connectée qui permet de motoriser des vélos classiques. Elle propose un kit d'électrification aux cyclistes (roue connectée) qui ne veulent pas se débarrasser de leur bicyclette. Une façon d'optimiser le parc actuel de vélos tout en le modernisant. L'objectif est de transformer un vélo classique en vélo électrique, les clients disposent ainsi d'un vélo électrique à moindre coût.

La roue électrique est proposée en plusieurs dimensions pour être montée à l'avant du vélo. Elle est équipée d'un système *bluetooth* et est reliée au téléphone grâce à une application qui permet de régler le niveau d'assistance électrique du moteur.

Laurent Durrieu a créé Teebike dans une démarche éco-responsable. Depuis la création de sa première société, il a toujours souhaité travailler dans des activités qui contribuent à préserver l'environnement. Il a réfléchi à l'ensemble du processus de production de Teebike pour que celui-ci soit le moins impactant possible pour l'environnement. La même démarche éthique l'anime dans les relations que Teebike noue avec ses partenaires, notamment ses clients.

Le siège social de Teebike est situé à Nice et l'entreprise dispose également de bureaux à Paris. Si Laurent Durrieu a créé seul la société en 2019, elle a à ce jour quatre actionnaires :

- Marine B., spécialisée dans le marketing et le e-commerce, qui détient 10 % du capital ;
- Yuhan C., qui gère la partie production et logistique en Chine et qui possède également 10 % du capital ;
- Une société, Via Id, qui en possède 5 % ;
- Monsieur Durrieu qui détient 75 %.

Trois salariés complètent l'équipe : Remy, qui a en charge la partie développement du magasin et des partenariats, un webmaster qui a construit et administre le site Internet ainsi qu'un community manager <sup>2</sup> qui construit et gère les campagnes Google et Facebook.

Grâce à la mobilisation de ses actionnaires et salariés, Teebike se développe dans un contexte environnemental favorisant la mobilité avec l'utilisation du vélo comme moyen de transport et au sein duquel les consommateurs sont de plus en plus sensibles aux démarches éco-responsables.

Le marché du cycle est en pleine expansion en raison de la crise sanitaire et de la montée des préoccupations écologiques. Par conséquent, Teebike vise un chiffre d'affaires de 1,5 million d'euros pour 2020.

---

<sup>1</sup> Le contexte prend appui sur un cas réel mais des ajouts ont été effectués pour les besoins du sujet.

<sup>2</sup> Le community manager est le garant de la présence et de la réputation d'une entreprise sur les réseaux sociaux

**L'étude est composée de 3 missions :**

**Mission 1** : de l'idée à la création de l'entreprise Teebike

**Mission 2** : le contexte actuel et l'environnement de Teebike

**Mission 3** : les choix stratégiques envisagés par Teebike

**Composition du dossier documentaire :**

Annexe 1 : entretien avec Laurent Durrieu, fondateur et dirigeant de Teebike

Annexe 2 : la société par actions simplifiée

Annexe 3 : la start-up Teebike convertit les vélos à l'électrique

Annexe 4 : plan de relance : 200 millions d'euros pour développer le vélo

Annexe 5 : développer les autres modes de transport que la voiture individuelle

Annexe 6 : le marché du cycle

Annexe 7 : un Français sur trois pourrait se déplacer à vélo

Annexe 8 : 22 grandes villes s'attaquent au diesel et aux véhicules polluants

Annexe 9 : la pratique du vélo en 2019 et 2020

Annexe 10 : les projets de développement de l'entreprise selon Laurent Durrieu

Annexe 11 : agir contre les contrefacteurs

En prenant appui sur vos connaissances, le contexte et le dossier documentaire, il vous est demandé de répondre aux questions relatives aux trois missions du sujet. Vous êtes invité(e) à mobiliser les concepts et les apports théoriques dès lors qu'ils sont pertinents et que le lien avec la mission est argumenté.

**MISSION 1 : DE L'IDÉE À LA CRÉATION DE L'ENTREPRISE TEEBIKE**  
**(Annexes 1 à 3)**

Après avoir constaté que l'économie du tout jetable est néfaste pour l'environnement, Laurent Durrieu décide de créer l'entreprise Teebike en octobre 2019. Il entreprend ainsi une démarche environnementale et sociétale qui redonne une deuxième vie aux vélos et qui en plus, est bonne pour la santé.

- 1.1 Montrer que la démarche de Laurent Durrieu relève à la fois d'une logique entrepreneuriale et d'une logique managériale.**
- 1.2 Analyser la pertinence du choix de la structure juridique de l'entreprise.**
- 1.3 Analyser le choix de l'entreprise de sous-traiter la gestion logistique.**

**MISSION 2 : LE CONTEXTE ACTUEL ET L'ENVIRONNEMENT DE TEEBIKE**  
**(Annexe 1 et annexes 3 à 9)**

L'environnement économique de Teebike semble porteur même si les perspectives restent incertaines. L'entreprise a besoin de faire le point sur son environnement global avant de faire des choix qui l'engageront à long terme. D'autant que, si la crise sanitaire et économique a entraîné une forte croissance des ventes de vélo à assistance électrique, elle a aussi provoqué quelques difficultés au niveau de la chaîne logistique qui permet de livrer les produits au client final.

- 2.1. Présenter les principaux éléments de diagnostic du macro-environnement de Teebike.**
- 2.2. Présenter les politiques économiques mises en œuvre par les pouvoirs publics dans le domaine environnemental.**
- 2.3. Évaluer l'impact de ces politiques économiques sur l'activité de l'entreprise Teebike.**

M. Dumont a commandé le 3 mars, sur le site internet de Teebike, une roue connectée qu'il comptait offrir à son fils pour son anniversaire le 28 mars. Teebike s'était engagé à assurer la livraison le 24 mars au plus tard. N'ayant pas été livré le 28 mars, M. Dumont envoie un courriel à l'entreprise pour demander l'annulation de sa commande. L'entreprise explique alors que les délais de livraison de ses roues en provenance de Chine ont été récemment rallongés du fait d'un nombre plus important de commandes et du contexte lié à la crise sanitaire.

**2.4. Analyser, à l'aide d'un raisonnement juridique, si la responsabilité contractuelle de l'entreprise Teebike peut être engagée.**

**MISSION 3 : LES CHOIX STRATÉGIQUES ENVISAGÉS PAR TEEBIKE  
(Annexes 1, 7, 11)**

La croissance des ventes est très encourageante et le potentiel important. Laurent Durrieu envisage à moyen terme de développer les ventes de sa roue connectée dans d'autres pays et de faire évoluer son modèle économique. Par conséquent, il envisage de créer son propre centre de production et de ne plus sous-traiter la logistique. Il estime l'investissement nécessaire à 2 millions d'euros.

**3.1. Analyser la pertinence des choix stratégiques envisagés par l'entreprise Teebike à moyen terme.**

**3.2. Proposer des modes de financement adaptés à ce projet.**

Le succès de Teebike attire des concurrents, parfois peu respectueux du droit de la propriété intellectuelle, sur ce marché porteur. En septembre 2020, Teebike a repéré une entreprise concurrente chinoise qui vend sur internet une batterie miniature similaire à la sienne et s'installant sur une roue de vélo.

**3.3. Analyser, en utilisant un raisonnement juridique, si la société Teebike peut exercer une action en contrefaçon contre le concurrent.**

## Dossier documentaire

### Annexe 1 – Entretien avec Laurent Durrieu, fondateur et dirigeant de Teebike

#### **Quel a été votre parcours professionnel avant la création de l'entreprise Teebike ?**

J'ai travaillé chez Procter and Gamble puis, chez Danone, où j'ai dirigé Danone France pour les produits laitiers. Il y a 15 ans, j'ai créé ma première société. Mon objectif était de ne travailler que dans des domaines d'activités respectueux de l'environnement pour préserver les générations futures : champs d'éoliennes, centrales solaires et ombrières photovoltaïques<sup>3</sup> sous lesquelles il est possible de garer les voitures. Ces produits étaient destinés aux marchés français et chinois. Enfin, il y a 5 ans, j'ai vendu ma société pour investir dans d'autres projets, notamment Teebike.

#### **Comment le projet Teebike est-il né ?**

L'idée m'est venue en découvrant un « cimetière » à vélos en Chine rassemblant des milliers de vélos abandonnés. La roue connectée, permettant leur recyclage et une utilisation électrique, allait donner une seconde vie à ces vélos.

J'ai développé ce projet avec un ami chinois, recruté des ingénieurs et créé des prototypes, avant de faire tester la roue à des flottes de livreurs, puis de l'améliorer. Après 18 mois de développement est arrivée la phase d'industrialisation et de commercialisation en Chine.

Suite à ce succès j'ai investi mes propres capitaux pour créer Teebike en France.

#### **Lors de la création de l'entreprise avez-vous rencontré des difficultés ?**

La principale difficulté a été la logistique, en effet les roues viennent de Chine. Il faut s'acquitter de taxes douanières lors de l'arrivée des produits en France, ce qui nécessite une demande auprès de la commission européenne afin d'éviter ces taxes.

#### **Qu'est-ce qui a déterminé le choix de la structure juridique de l'entreprise Teebike ?**

J'ai choisi la société par actions simplifiée (SAS) car c'est le régime le plus souple et le plus modulable. En effet, je souhaitais pouvoir déterminer le nombre d'associés et fixer librement les règles d'organisation et de fonctionnement.

De plus, la structure juridique choisie devait répondre au besoin de financement nécessaire à la croissance future de l'entreprise.

---

<sup>3</sup> Structure conçue pour fournir de l'ombre tout en produisant de l'énergie solaire.

### **De quelle manière gérez-vous la logistique en France ?**

D'un point de vue économique, dans notre activité la logistique n'est pas la fonction qui crée le plus de valeur ajoutée.

En conséquence, cette activité (entrepôt, préparation des commandes et envoi aux clients par la société DHL) est externalisée à Saint-Laurent-du-Var près de Nice. Il est en effet très difficile au démarrage d'évaluer la croissance de l'activité et de déterminer la taille et l'organisation d'un entrepôt. Par ailleurs la sous-traitance permet de réduire les coûts logistiques en évitant la location d'un entrepôt et l'embauche de salariés à temps plein.

### **Avez-vous développé des brevets ?**

Les brevets que nous avons déposés à la fois en Chine et en France en 2017 concernent la structure des batteries. Celle-ci est adaptable sur nos roues de vélo.

### **Avez-vous mesuré l'effet de la crise sanitaire et du confinement au niveau des ventes ?**

D'abord, avec le confinement, tout s'est arrêté. Le 17 mars 2020 nous avons tout fermé et nous n'avons plus eu de vente pendant 4 semaines. Dès le déconfinement, en mai, les ventes sont reparties et ont littéralement explosé. J'avais trois mois de stock et je les ai vendus en une semaine. Il y a eu une sorte de vent de panique pour tous nos concitoyens qui ont réalisé qu'à partir du 11 mai ils devaient repartir au travail et reprendre le bus, le métro, le tramway, alors qu'on ne savait pas encore à cette époque où en serait la situation de la circulation du virus. Les communes se sont mises à construire des pistes cyclables et de nombreux citoyens ont cherché des solutions pour pouvoir se déplacer et aller au travail à vélo. Tous les magasins de vélos ont été dévalisés. La même chose s'est produite en Asie et en Amérique du Sud où le marché du vélo explose.

### **En quoi votre projet permet-il de réduire les impacts environnementaux ?**

Mon concept s'inscrit dans une logique d'économie circulaire c'est-à-dire consommant de manière un peu plus intelligente, plus économe. Plutôt que de jeter pour racheter quelque chose d'équivalent, on conserve et on reconditionne pour bénéficier des mobilités électriques. Les gens sont de plus en plus sensibles à ces questions dans notre société.

### **Les roues Teebike sont-elles éligibles aux subventions versées par certaines collectivités locales ?**

La roue connectée ne peut bénéficier des aides de l'Etat réservées aux vélos électriques neufs. Cependant certaines villes (Paris, Lyon, Bordeaux...) très sensibles aux impacts environnementaux nous ont tout de même accordé des subventions.

*Source : entretien avec les auteurs en date du 7 juillet 2020*

## Annexe 2 - La société par actions simplifiée

La SAS, société par actions simplifiée, est une forme de société récente. Elle fait partie de la catégorie des sociétés par actions mais est complètement autonome de la société anonyme (SA). La SAS est sûrement la société qui laisse aujourd'hui le plus de libertés aux associés pour déterminer les règles d'organisation et de fonctionnement de l'entreprise.

La SAS est notamment caractérisée par le fait qu'il n'existe aucun capital minimum, que la responsabilité des associés est limitée aux apports et que les associés disposent d'une grande liberté pour organiser le fonctionnement de la société. [...]

### Les avantages de la SAS

Une ou plusieurs personnes physiques ou morales peuvent instituer une société par actions simplifiée. La SAS est ouverte à toute sorte d'associés. De plus, ce statut juridique peut également être utilisé par un associé unique, il s'agit dans ce cas d'une SASU.

La grande liberté dont jouissent les associés de la SAS constitue également un avantage pour ces derniers, qui pourront faire fonctionner la société comme ils l'entendent, sous réserve de respecter les quelques dispositions prévues par la loi. Un président devra notamment être obligatoirement désigné dans toute SAS. [...]

Source : <https://www.lecoindesentrepreneurs.fr>

## Annexe 3 - La start-up Teebike convertit les vélos à l'électrique

Avec un poids de 7,5 kilos, la roue abrite un moteur [...] de 250 watts et une batterie lithium-ion de 315 watts. [...] L'assistance permet ainsi de propulser le vélo à 25 km/h avec une autonomie de 80 kilomètres même si le cycliste peut dépasser cette vitesse en pédalant. L'utilisateur peut ensuite recharger la batterie en quatre heures sur une prise classique. L'entreprise travaille avec l'éco-organisme Corepile pour assurer le recyclage des batteries. La start-up a développé une application mobile qui fonctionne comme un tableau de bord du moteur et permet de définir son mode de vitesse. Si le téléphone est éteint, la roue fonctionne avec les derniers réglages appliqués.

Commercialisé à 750 euros, le produit veut concurrencer les vélos à assistance électrique (VAE) intégrés dont le prix est souvent plus élevé. Teebike indique que le produit est éligible aux aides de certaines régions pour les kits d'électrification. En revanche, les aides strictement réservées aux VAE ne sont pas prises en compte pour ce produit. La roue électrique pourrait tout de même bénéficier du nouveau « forfait mobilités durables ». Dimanche 10 mai, le ministère de la Transition écologique et solidaire a décidé d'avancer la mise en place de cette aide. Grâce à ce dispositif, les entreprises peuvent soutenir chaque collaborateur à hauteur de 400 euros par an pour qu'ils adoptent des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.

Source : <https://www.usinenouvelle.com/article/en-images-avec-une-roue-connectee-la-start-up-teebike-convertit-les-velos-a-l-electrique.N963336>, le 17 mai 2020

<b>BREVET DE TECHNICIEN SUPÉRIEUR -TERTIAIRES</b>		<b>Session 2021</b>
<b>E3. Culture économique, juridique et managériale</b>	<b>Code : CEJM PF</b>	<b>Page 8 sur 13</b>

## **Annexe 4 - plan de relance : 200 millions d'euros pour développer le vélo**

Le plan de relance présenté jeudi par le Premier ministre Jean Castex comporte un volet « vélo », ingrédient clé de la relance verte. L'enveloppe consacrée au vélo y est multipliée par trois, avec un budget de 200 millions d'euros sur deux ans. L'ambition du gouvernement est d'apporter un maximum de confort pour que les Français roulent à vélo, pour les courts ou moyens trajets, et pas seulement dans le cœur des villes. L'objectif du gouvernement est de tripler d'ici 2024 la part du vélo dans les déplacements quotidiens pour le passer de 3 % à 9 %.

L'argent de cette enveloppe sera employé à la construction de pistes cyclables longues, sans interruption ni intersections dangereuses entre des villes ou des villages. Dès qu'il y aura une volonté locale, l'État pourra financer, par exemple, pour construire une passerelle à vélo ou un tunnel pour éviter un carrefour. De quoi faire du vélo, en dehors des centres urbains, une vraie offre concurrentielle à la voiture.

*Source : <https://www.europe1.fr>, 4 septembre 2020*

## **Annexe 5 - Développer les autres modes de transport que la voiture individuelle**

Les émissions de gaz à effet de serre dues au déplacement en voiture individuelle sont majeures et représentent plus de la moitié des émissions dues aux transports (70 % des 23 millions de salariés habitant et travaillant en France utilisent leur voiture pour les trajets domicile-travail). Face à ce constat, notre ambition est de développer massivement les autres modes de transports que la voiture individuelle, qui sont moins émetteurs de gaz à effet de serre.

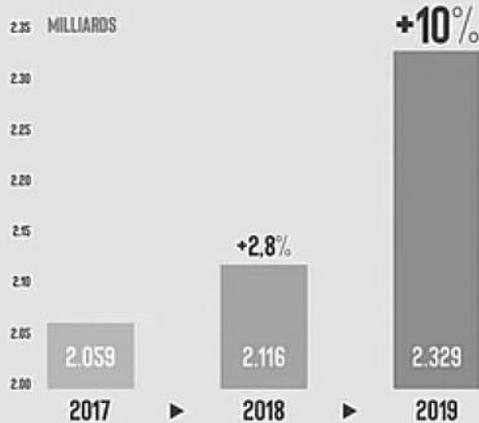
Nous voulons que d'ici 2030 la voiture individuelle solo ne soit plus le mode de transport privilégié pour les trajets domicile-travail. Dans de nombreux cas, d'autres modes de transport peuvent être développés pour les trajets du quotidien : les transports en commun bien sûr, mais aussi le vélo, le vélo-électrique, le covoiturage. Dans cette perspective, nous proposons :

- D'inciter à utiliser des moyens de transports doux ou partagés, en généralisant et améliorant le forfait mobilité durable, prévu par la récente Loi d'orientation des mobilités ;
- De réduire les incitations à l'utilisation de la voiture, en réformant le système d'indemnité kilométrique de l'Impôt sur le revenu, qui avantage aujourd'hui les voitures puissantes ;
- D'inciter les jeunes à utiliser des moyens de mobilité douce. Afin d'encourager à prendre le vélo dès le plus jeune âge, nous proposons de créer un système de prêt de vélos basé sur le modèle du prêt des livres scolaires.

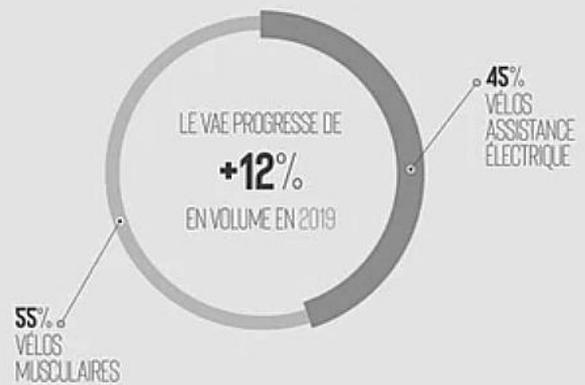
*Source : <https://propositions.conventioncitoyennepourleclimat.fr>*

## Annexe 6 – Le marché du cycle en France

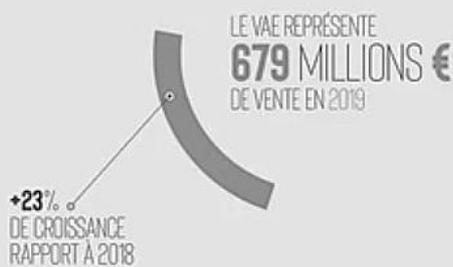
### ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DU MARCHÉ DU CYCLE ENTRE 2017- 2019



### PART DU MARCHÉ DU CYCLE EN VALEUR EN 2019



### MARCHÉ DU VAE EN MILLIONS D'EUROS EN 2019



### NOMBRE DE VAE VENDUS EN 2019



### VENTE DE VAE ENTRE MAI ET JUIN 2020



### PRIX MOYEN D'UN VAE EN 2019



\*VAE : vélo à assistance électrique

Source : <https://www.wee-bot.com/blogs/eco-mobilite/explosion-ventes-velo-electrique-france>, 14/09/2020

## Annexe 7 - Un Français sur trois pourrait se déplacer à vélo

La pratique du vélo a augmenté de 87 % après le confinement mais elle reste peu développée. « Faire 10 km à vélo tous les jours pour se rendre au travail évite l'émission d'au moins 1,3 tonne de gaz à effet de serre par an et permet d'absorber cinq fois moins de gaz toxique qu'en se déplaçant en voiture » d'après une étude du King's College de Londres (2016). Les Néerlandais et les Danois montrent que le vélo peut devenir le 1<sup>er</sup> moyen de transport quotidien : 36 % des actifs dans ces deux pays l'utilisent tous les jours contre 3 à 4 % en France (la moyenne est de 8 % en Europe). Cependant, de nombreux freins au développement des trajets en vélo subsistent : l'étalement urbain qui éloigne le salarié de son lieu de travail et le relief accidenté en France. D'autre part, le risque d'accident est un argument qui fait hésiter une majorité d'actifs à laisser la voiture au garage ou à descendre de l'autobus, selon la Fédération des villes cyclables. Pourtant, 21 % des Français parcourent moins de cinq kilomètres entre le domicile et le travail, 31 % entre 5 et 14 km [...]. Autant de distances à portée de cycliste, sur lesquelles le vélo est imbattable en termes de temps, de coût, de pollution, de santé, par rapport à la voiture et aux transports en commun. Enfin, 85 % des adultes savent faire du vélo. Cela laisse un potentiel énorme pour son développement : selon une étude menée par la Fondation Nicolas Hulot, près de 50 % des Français reconnaissent qu'ils pourraient réaliser leurs trajets du quotidien en vélo.

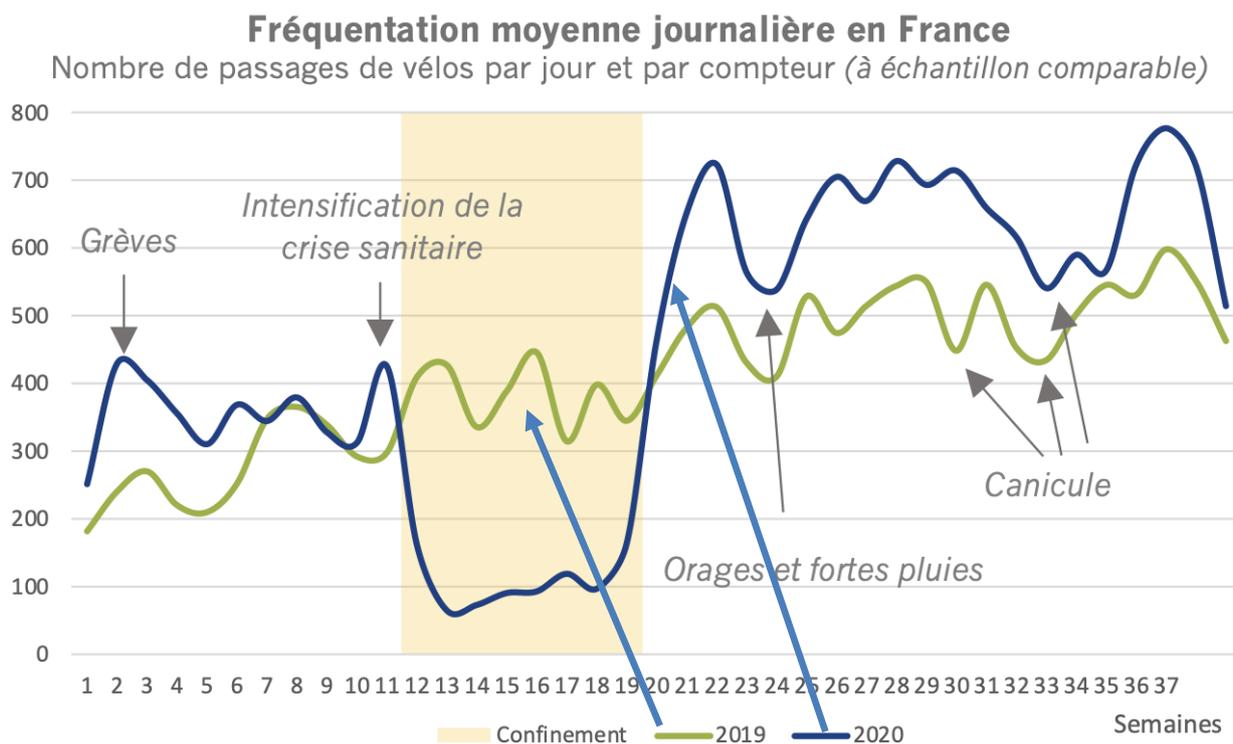
Source : d'après [www.ledauphine.com](http://www.ledauphine.com), 5 juin 2020

## Annexe 8 - 22 grandes villes s'attaquent au diesel et aux véhicules polluants

Le diesel sera interdit à Paris à compter de 2024, à Strasbourg à compter de 2025 et à Grenoble la même année pour les véhicules utilitaires et poids lourds. Au final, sur les 42 communes de plus de 100 000 habitants, 22 ont mis en place, ou déclarent vouloir le faire, des dispositifs limitant l'accès aux véhicules les plus polluants. Depuis l'adoption de la loi d'orientation des mobilités en 2019, les collectivités peuvent en effet instaurer des zones à faibles émissions (ZFE). Une ville peut ainsi limiter l'accès d'une partie ou de l'intégralité d'un territoire aux véhicules considérés comme les plus polluants, en fonction de leur vignette Crit'Air. Les collectivités dont les normes de qualité de l'air sont dépassées de façon trop répétitives sont même « tenues de mettre en place une ZFE avant fin 2020 », selon la loi d'orientation des mobilités.

Source : [www.journaldunet.com](http://www.journaldunet.com), le 12 mars 2020

## Annexe 9 – La pratique du vélo en 2019 et 2020



**Nota bene :** des compteurs sur tout le territoire français sont installés et permettent de comptabiliser le nombre de passage de vélos

La fréquentation cyclable progresse de 10 % par rapport à 2019. Période de confinement exclue, ce sont 29 % de passages supplémentaires comptabilisés en 2020 par rapport à 2019.

Après un ralentissement de la progression en août, la fréquentation croît de 28 % en septembre par rapport à 2019. Un bon résultat qui n'est pas uniquement l'apanage du milieu urbain, même si les hausses y sont plus marquées : +31 % contre +17 % en périurbain et +20 % en rural.

Source : [www.velo-territoires.org](http://www.velo-territoires.org) 14/10/2020

## Annexe 10 – Les projets de développement de l'entreprise selon Laurent DURRIEU

### Comment souhaitez-vous faire évoluer votre production ?

J'ai des paliers à franchir en termes de volume pour pouvoir rapatrier une partie de la production en France. Et de la même façon sur la partie logistique : il me faut atteindre un certain volume pour l'internaliser. C'est une question de palier et d'économie d'échelle : dès que vous avez dépassé un certain seuil, l'intégration doit être préférée à l'externalisation.

### Est-ce que vous pensez développer Teebike dans d'autres pays que la France et la Chine ?

On envisage le développement sur le marché européen, notamment en Hollande et en Allemagne où les parcs de vélo sont deux à trois fois supérieurs à celui de la France. Le potentiel est donc très important. Le deuxième objectif, à plus court terme, est une diversification. On commence à

récupérer des vélos dans les déchetteries, puis on les fait reconditionner par des associations solidaires et sociales. Lorsqu'elles récupèrent dix vélos, trois servent à reconditionner les sept autres. L'idée est de dire à nos clients, que, lorsqu'on achète une roue à 750 €, on peut l'installer sur un vélo reconditionné à 150 € (récupéré dans une casse) qu'on remet en circulation. Teebike s'inscrit dans cette logique d'arrêter d'acheter des objets juste parce qu'ils sont récents ou neufs. Sachant qu'un vélo qui a 40 ans permet de se déplacer en toute sécurité à partir du moment où il a de bons pneus et de bons freins. Il n'y a donc aucune raison de le jeter, d'autant qu'on peut l'électrifier.

*Source : entretien avec les auteurs en date du 7 juillet 2020*

## **Annexe 11 - Agir contre les contrefacteurs**

Face à un contrefacteur, n'hésitez pas à vous défendre. Mais avant d'entamer toute action, vérifiez bien vos droits et prenez conseil sur les diverses solutions possibles.

Assurez-vous de la validité de vos droits, qui doivent être :

- antérieurs : vérifiez que la contrefaçon en est bien une. Le dépôt de votre titre à l'INPI (Institut national de la propriété industrielle) doit être antérieur au dépôt du titre par le prétendu contrefacteur, ou à son exploitation commerciale ;
- en vigueur : vérifiez que votre brevet à moins de 20 ans et que les annuités ont été payées,
- protégés dans le ou les pays dans lesquels vous souhaitez agir en contrefaçon ;
- tangibles : réunissez les preuves de l'existence de votre droit (copie officielle du brevet).

Réunissez le maximum de preuves de la contrefaçon :

- faites faire un constat sous contrôle d'huissier (achat en boutique, sur Internet, exposition sur un salon, etc.) ;
- rassemblez des catalogues, des photos des produits de contrefaçon ;
- faites faire une saisie contrefaçon : sur autorisation d'un juge, vous pouvez faire saisir la marchandise.

*Source : d'après [www.inpi.fr/fr/valoriser-vos-actifs/faire-face-la-contrefacon/agir-contre-les-contrefacteurs](http://www.inpi.fr/fr/valoriser-vos-actifs/faire-face-la-contrefacon/agir-contre-les-contrefacteurs)*