

BACCALAURÉAT PROFESSIONNEL*Exploitation des Transports*

Épreuve E1 : Épreuve scientifique et technique

Sous-Épreuve B1 : Économie-Droit – Unité 12

Durée : 1 h 30

Coef. : 1

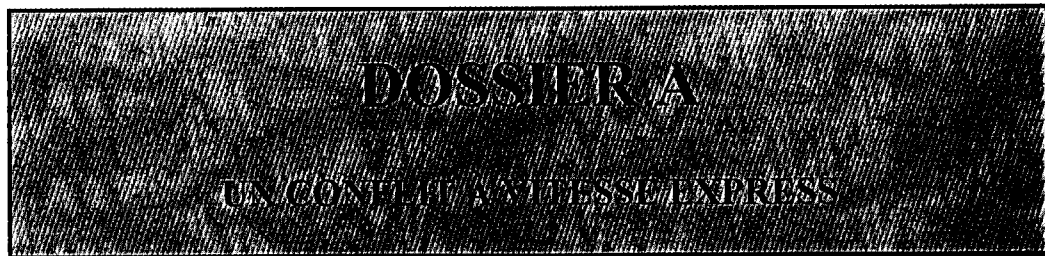
CALCULATRICE INTERDITE

LE SUJET COMPREND DEUX DOSSIERS INDÉPENDANTS

THÈMES :

- Un conflit à vitesse express
- L'écoute par la communication

DOSSIERS	PAGES	ANNEXES	ANNEXES À RENDRE AVEC LA COPIE	BARÈME INDICATIF
		Code	Code	
DOSSIER A : Un conflit à vitesse express	2, 3, et 4/6	A-1 A-2	Néant	10 points
DOSSIER B : L'écoute par la communication	5 et 6/6	B	Néant	10 points
			TOTAL :	20 points



À l'aide des annexes A-1, A-2 et de vos connaissances personnelles, répondre aux questions :

1. Relever trois revendications des salariés et l'action menée par les syndicats.
2. Décrire la réaction du gouvernement face à cette crise.
3. Identifier un syndicat représentant le patronat et un syndicat représentant les salariés dans le transport.
4. Définir le rôle et les attributions du syndicat dans ce cas précis.
5. Préciser qui peut être délégué syndical et les avantages liés à ce statut.
6. Donner votre avis quant à l'issue du conflit.

REVUE DE PRESSE

MORCEAUX CHOISIS SUR

UN CONFLIT À VITESSE EXPRESS

Vingt-quatre heures auront suffi pour mettre un terme aux barrages érigés par la CGT et la CFDT, le 25 novembre. De la démobilitation des troupes à la fermeté du gouvernement et la conclusion d'un accord salarial, le transport routier s'est affiché à la Une de la plupart des quotidiens nationaux.

« La mobilisation des routiers a fait « pschitt » et la menace d'un blocus s'est estompée aussi vite qu'elle était venue ».

La Tribune (26/11)

« Les routiers ne tiennent plus la route : ils n'ont pu rééditer le blocage de 1996 ».

Libération (26/11)

« Contrairement à 1996, les grévistes ne peuvent plus utiliser leurs camions ».

Le Monde 26/11

L'unité syndicale se lézarde

« Peur du gendarme et désunion syndicale : les routiers démobilités ».

Le Maine libre (26/11)

« À Paris, FO et la CFTC acceptent les propositions patronales : colère de la CGT et de la CFDT alors que sur le terrain les premiers barrages apparaissent (...) Sur les routes de France, une mobilisation plutôt tiède ».

Le Figaro (25/11)

« À grands coups de gueule, le monde de la route a étalé ses divisions. Sur le bitume et à Paris »

Ouest France (26/11)

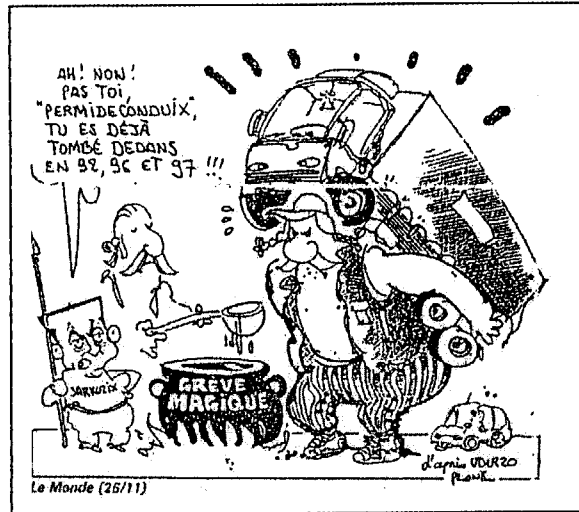
Les conducteurs CFDT et CGT étaient rejoints dans le week-end par ceux de FO. Des assemblées doivent se tenir aujourd'hui.

LA COLÈRE DES FORÇATS DE LA ROUTE

L'Humanité (25/11)

L'OFFICIEL DES TRANSPORTEURS N° 2195 - 7 décembre 2002

TLF : Fédération des entreprises de Transport et Logistique de France
UNOSTRA : Union Nationale des Organisations Syndicales des Transporteurs Routiers Automobiles
CGT : Confédération Générale du Travail
CFDT : Confédération Française Démocratique du Travail
FO : Force Ouvrière
CFTC : Confédération Française des Travailleurs Chrétiens



Le Monde (26/11)

« Débat cinglant pour la CFDT et la CGT qui ont convenu avoir eu du mal à mobiliser en raison de la discorde syndicale ».

La Tribune (26/11)

« Le déminage du conflit des routiers doit beaucoup à Force ouvrière. Bien qu'elle ne représente que 10 % aux élections de CE dans le secteur (contre 23 % à la CFDT et 11 % à la CGT), FO a coupé l'herbe sous le pied de ces dernières en signant un accord avec le patronat. Un pied de nez à la CFDT, à qui le rôle

de pivot dans les négociations était en général dévolu pendant les années Notat(...) Ce petit jeu entre syndicats, dont profite le gouvernement, n'est pas sans enjeu : les élections prud'homales auront lieu le 11 décembre. Force ouvrière remporte donc une victoire psychologique. Et savoure une petite revanche : en 1997, en plein blocage des routes, FO avait signé un accord. La CFDT, elle, avait continué le conflit et FO avait été obligée de se rétracter ».

Le Point (29/11)

« Spectaculaire sortie l'Unostra »

« L'accord n'a pas provoqué de dissensions dans le seul camp syndical. À l'énoncé des mesures, l'Unostra, qui regroupe quelque 4 500 petites entreprises familiales et artisanales, avait quitté la table des négociations. »

Le Monde (26/11)

Les arguments des patrons

« Face aux revendications syndicales, les patrons routiers rappellent la mauvaise santé économique du secteur. À la fin de l'année, 450 entreprises bretonnes devront renouveler leur licence communautaire (...) Parmi elles, 181 entreprises n'ont pas la trésorerie nécessaire et 22, en capitaux négatifs, sont en danger de mort ».

Ouest France (21/11)

« Les employeurs mettent en avant les accords négociés à l'issue des précédents conflits, les fortes hausses salariales qui en ont résulté et la perte de compétitivité face aux transporteurs étrangers (la part de marché française étant passée de 53 à 46 % en dix ans) ».

L'Express (28/11)

Accord en trompe l'œil

« La stratégie patronale, appuyée par le gouvernement, de jouer la division syndicale a donc porté ses fruits (...) Les syndicats sont divisés sur la portée réelle de l'accord (...)

La CFDT et la CGT dénoncent une smicardisation des routiers (...) Les avancées de l'accord sont à priori significatives, mais elles apparaissent beaucoup moins mirifiques lorsqu'on les compare à la convergence des smic imposée sur la même période par la loi Fillon, actuellement en débat à l'Assemblée) ».

Les Echos (26/11)

Le bizutage social de Raffarin

« Un classique sur la route gouvernementale. Chaque gouvernement a un jour ou l'autre rendez-vous avec les routiers ».

Libération (25/11)

« Le gouvernement n'a pas su ou pas voulu anticiper la crise. Alerté depuis plusieurs semaines d'une montée de tension chez les routiers, le secrétaire d'Etat aux transports, Dominique Bussereau, un proche de Raffarin, n'a d'abord pas souhaité intervenir dans les discussions entre transporteurs routiers et syndicats (...) Le gouvernement a soufflé le chaud et le froid, affichant une fermeté dans le discours tout en s'activant en coulisses pour tenter de faciliter un accord ».

La Croix (25/11)

« Le gouvernement accueillerait, bien sûr, n'importe quel accord avec soulagement ».

Libération (25/11)

« La détermination affichée par le gouvernement à assurer la circulation sur le territoire, assortie de la menace de retrait de permis de conduire aux chauffeurs routiers qui entraveraient le trafic, semble avoir joué à plein ».

La Tribune (26/11)

« Raffarin sort indemne du conflit des routiers »

Les Echos (26/11)

« Le gouvernement a quand même dû faire appel à l'ancien secrétaire général de FO Transports, Roger Poletti, pour convaincre son successeur, Gérard Apruzzese, de ratifier l'accord ».

Le Figaro (26/11)

Des allures de « mauvais remake ».

« Les barrages de routiers ont un

air de déjà-vu (...). Cette répétition a quelque chose d'une anomalie. Comme si une profession absolument centrale dans la vie économique moderne, courrait, sans la rattraper, derrière une impossible normalisation sociale ».

Libération (25/11)

« Pesant toujours plus lourd dans notre économie, le transport routier de marchandises est un secteur sensible. Et le conflit social à propos du 13^e mois montre que les tensions entre salariés et employeurs y sont loin d'être apaisées ».

L'Express (28/11)

« Après la fin des barrages, la CFDT promet une guerrilla ».

Agence Reuters (27/11)

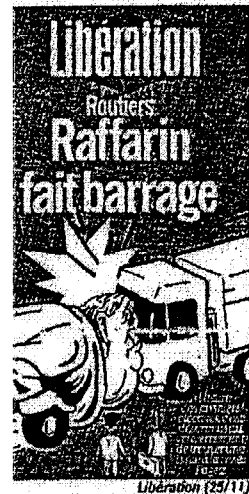
« La crainte des syndicats reste vive d'un « dumping social » provoqué par les futurs pays membres de l'Union européenne, viviers de recrutement pour des sociétés de transport en quête de salariés à moindre coût ».

Le Monde (22/11)

Le routier marchandise

« Gouvernement de droite, de gauche, ou de droite, les pouvoirs changent, les barrages reviennent. Et c'est assez normal puisque les problèmes demeurent. Et

notamment des bas salaires et des cadences folles, imposés par une concurrence à mort (...) Avec la bénédiction du sacro-saint marché et du non moins implacable réalisme économique, est en



train de naître une Europe du transport routier à deux vitesses ».

Le Monde (26/11)

« Si rien ne change du côté de l'Europe, les décisions prises à l'échelon national sont condamnées à n'être que des solutions bancales pour la profession et de simples répités pour les gouvernements successifs ».

Le Figaro (21/11)

BLOQUER LES ROUTES ? C'EST BLOQUER LE DIALOGUE.

Le 22 novembre, les syndicats ont décidé de bloquer les routes de l'Alsace à la Bretagne pour protester contre la dégradation des conditions de travail des routiers. Cette décision a été prise par les représentants des salariés et des employeurs. Elle vise à attirer l'attention sur les problèmes de salaires et de conditions de travail dans le secteur du transport routier de marchandises. Les syndicats appellent à une négociation sérieuse et à la fin des barrages.

CFDT

« Les syndicats n'ont pas apprécié que TLF publie dans la presse un encart où il affirme que « bloquer les routes, c'est bloquer le dialogue », alors que les organisations consultaient leur base ».

Le Figaro Economie (22/11)

Dumping social : régression sociale

DOSSIER B

L'ÉCOUTE PAR LA COMMUNICATION

Vous disposez de l'annexe B.

TRAVAIL À FAIRE :

1. Préciser quels sont les moyens mis en place par le dirigeant du groupe MUNSTER pour favoriser l'écoute et la communication au sein de son entreprise. Quels sont selon vous les intérêts de telles méthodes ?
2. Relever les objectifs de ces méthodes de management.
3. Proposer deux autres méthodes de management.
4. Quel est l'intérêt pour un dirigeant de déléguer une partie de ses responsabilités ? Quels risques encourt-il ?
5. Définir la notion de « productivité » et préciser les moyens à mettre en œuvre dans une entreprise de transport afin de l'améliorer.

GROUPE MUNSTER

L'écoute par la communication

Chaque samedi matin, le dirigeant du groupe Munster International (42) décroche son téléphone pour répondre aux doléances de ses salariés. Qu'il s'agisse de problèmes d'ordre psychologiques, professionnels, familiaux ou physiques, chacun y va de sa petite confidence à raison d'un appel toutes les dix minutes. « C'est une façon de dire « le patron n'est pas disponible la semaine, mais il reste à votre



écoute le samedi » affirme Jean Munster, ancien médecin. Baptisé « Jean Munster est à vous », ce service permet par exemple de régler un conflit entre un agent de quai et un responsable d'exploitation.

« Je prends des notes pendant la communication et demande au responsable local de solutionner le problème. Cela peut prendre plusieurs semaines » précise le dirigeant. Et à ceux qui souhaiteraient mettre en place ce type de dispositif dans leurs locaux, Jean Munster répond : « garder à l'esprit qu'une telle initiative est un sacrifice personnel ». Parallèlement, ce spécialiste de la communication et du transport de lots (77 M€ de CA) édite deux journaux internes.

Le premier, en couleur, est intitulé « Munster sans détour ». Il est distribué tous les mois aux 950 salariés du groupe. Ces derniers y lisent différents dossiers sur la sécurité, la gestion des litiges, le constat à l'amiable ou encore la formation. Figure également un classement mensuel du « top 15 » des agences ayant enregistré le plus fort taux de sinistralité. Plutôt orienté « entreprise », la circulaire annuelle « Votre avis nous intéresse » traite de l'actualité du groupe. Chacun peut exprimer ses idées et ses réflexions, mais attention : seuls les avis les plus constructifs y seront publiés.



Campagnes de prévention, cabines avec télévision et magnétoscope intégré, salle de repos toutes équipées... De plus en plus de transporteurs chouchoutent leurs salariés. Si à première vue, ces méthodes permettent de fidéliser les forces vives de l'entreprise, elles visent surtout à améliorer leur productivité et donc à favoriser les retombées économiques. Mais les entreprises de transport y trouvent-elles vraiment leur compte ? Comment doivent-elles s'y prendre ? Transporteurs et experts témoignent.