BACCALAURÉAT PROFESSIONNEL

Exploitation des transports

Épreuve E1 : Épreuve scientifique et technique

SOUS-ÉPREUVE B 1 : Économie-Droit – Unité 12

Durée : 1 h 30 **Coefficient : 1**

CALCULATRICE INTERDITE

LE SUJET COMPREND DEUX PARTIES (DOSSIERS) QUI PEUVENT ÊTRE TRAITÉES DE FAÇON INDÉPENDANTE

THÈMES : - LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE EN 2005
- PAS DE RÉVOLUTION POUR DARFEUILLE

DOSSIERS	PAGES	ANNEXES	ANNEXES À RENDRE AVEC LA COPIE	BARÈME INDICATIF
		Code	Code	
DOSSIER A : LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE EN 2005	2 à 5	A A bis	R1	10 points
DOSSIER B : PAS DE RÉVOLUTION POUR DARFEUILLE	6 à 8	B1 B2		10 points
			TOTAL	**20 points**

DOSSIER A
LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE EN 2005

Après avoir étudié le document en annexes A et A bis :

1. Expliquez ce que signifie pour un pays une « croissance économique peu soutenue ».

2. Rappelez les trois autres indicateurs qui mesurent la conjoncture économique d'un pays.

3. Définissez les mots et groupes de mots soulignés dans ce texte.

4. Remplissez le tableau de l'Annexe R1 à l'aide des informations énoncées dans le texte.

5. Indiquez comment la hausse du PIB de 1,4 % en 2005 explique les mauvais résultats du secteur du transport intérieur terrestre de marchandises.

Une croissance économique peu favorable au transport de marchandises en 2005

Emmanuel Caicedo (SESP)

Dans un contexte de croissance économique peu soutenue et tirée par les secteurs les moins utilisateurs de services de transport, le transport intérieur terrestre de marchandises subit, en 2005, une baisse de son activité. Il souffre du faible dynamisme économique de ses principaux clients, industries manufacturières et agro-alimentaires. Ce recul touche le transport routier sous pavillon français et le fret ferroviaire, chacun de ces deux modes expliquant la moitié de la baisse. La réduction de la demande intérieure s'ajoute au ralentissement des échanges extérieurs vers l'Union européenne. À l'international, la baisse de l'activité est aussi la conséquence d'une concurrence croissante des pavillons étrangers sur le marché des imports et exports français.

Cette dégradation de l'activité épargne la navigation fluviale qui poursuit sa croissance. Le bilan est satisfaisant également pour les ports français qui profitent de la bonne tenue des exportations françaises hors d'Europe.

Les transports intérieurs de marchandises connaissent en 2005 une chute notable de leur activité, presque aussi importante qu'en 1993. L'activité, mesurée en **tonnes-kilomètres**, recule de 3 % pour l'ensemble de la navigation intérieure, du transport ferroviaire et du transport routier sous pavillon français. Cette dégradation s'explique à parts égales par les baisses du transport routier et du transport ferroviaire ; elle s'explique aussi à parts égales par les reculs de l'activité sur le marché intérieur et à l'international.

Si le transport de marchandises suit généralement l'évolution de la croissance économique et en accentue les évolutions, la situation en 2005 apparaît singulière. Avec une hausse du **PIB** estimée à 1,4 % selon l'Insee à la date du 10 février 2006, le décrochage entre la conjoncture générale et celle du secteur des transports est marqué. Cette divergence tient d'abord au contenu de la croissance économique, tirée par les secteurs les moins utilisateurs de services de transport. De plus, les mauvais résultats du secteur des transports en 2005, renforcés par la perte de marchés à l'international, se placent dans la continuité d'un mouvement de baisse qui trouve son origine à la mi-2004. Le recul du transport de marchandises était prévisible dès le début de l'année 2005 en l'absence de reprise ferme en cours d'année.

Le faible dynamisme des secteurs utilisateurs de transports pénalise l'activité

Les clients traditionnels du secteur des transports sont globalement moins dynamiques qu'en 2004. La croissance de la valeur ajoutée des secteurs les plus utilisateurs de services de transports (industries, agriculture, construction et commerce) explique seulement un quart environ de la croissance économique en 2005, contre 40 % en 2004.

L'industrie manufacturière, qui avait contribué de façon majeure à la hausse des transports intérieurs en 2004, marque un ralentissement l'année suivante. Les transports de produits manufacturés, qui représentent environ 40 % des tonnes-kilomètres réalisées sur le territoire, accusent une baisse de près de 4 % pour l'année 2005. Parallèlement, la baisse des rendements agricoles implique, pour 2005, une diminution de la demande de transports en produits issus de l'agriculture et, par effet de cascade, des industries agro-alimentaires. Enfin, la demande de transports de matériaux de construction ne contribue que faiblement à l'activité des transporteurs, malgré le dynamisme du secteur de la construction. Sur ce segment, les transports de marchandises ne progressent que de 0,3 %, ce qui ne suffit pas à assurer une croissance globale de l'activité.

La baisse de la demande intérieure de transports se répercute essentiellement sur le transport routier de marchandises (TRM) sous pavillon français, principal mode de transport. La diminution de l'activité pour ce mode (-1,8 %) contribue pour moitié à la baisse de l'ensemble des transports intérieurs terrestres, l'autre moitié étant due au rail. Le recul se concentre sur les **transporteurs pour compte d'autrui**. Mais, le **transport pour compte propre** voit aussi son activité diminuer (- 2,4 %) malgré la conjoncture plus favorable du commerce et du secteur de la construction. La baisse est également un peu moins prononcée sur le transport à longue distance (-1,6 %) que sur la courte distance (- 2,1 %). Dans ce contexte, l'emploi salarié dans le TRM diminuerait de 0,9 % en 2005.

L'activité des ports français bénéficie de l'intensification des échanges internationaux

(...)

L'activité marchandises dans les ports français connaît en 2005 une hausse des tonnages traités de 2,5 %. Cependant, la tendance est à un net infléchissement de l'activité, l'essentiel de la croissance de 2005 étant acquise au début de l'année. Les entrées et les sorties de marchandises contribuent à parts égales à la croissance de l'activité portuaire. Les tonnages débarqués dans les ports français, en progression depuis 1996, augmentent une nouvelle fois en 2005 ; ils gagnent 1,6 %. Les vracs solides et liquides participent fortement à cette hausse, à l'exception du pétrole brut dont les tonnages débarqués sont en légère décroissance par rapport à 2004. En revanche, l'activité « conteneurs » s'infléchit nettement cette année alors qu'elle expliquait la moitié de la croissance de l'activité portuaire en 2004. Les tonnages exportés à partir des ports français sont en hausse de 4,7 %, et ce malgré une forte diminution des exportations de céréales et autres produits agricoles.

Transport routier international : le pavillon français recule

Ces bons résultats contrastent avec la diminution de l'activité internationale de la SNCF (- 10,7 %) et avec le recul du transport routier international sous pavillon français. Alors que ces segments ne représentaient ensemble en 2004, que 14 % des tonnes-kilomètres réalisées en France (hors transit), ils contribuent pour près de la moitié à la baisse totale de l'activité des opérateurs français en 2005. Le TRM sous pavillon français subit une nouvelle baisse en 2005 dans son activité de transport international, de près de 12 %. En effet, après une année 2004 de répit, des évolutions plus structurelles à l'œuvre depuis 2000 viennent se superposer à la mauvaise conjoncture de l'année 2005. D'une part, le marché diminue fortement depuis 1999, date du plus haut niveau de l'activité du pavillon français à l'international ; la baisse est alors en partie la conséquence du faible dynamisme des exportations françaises vers l'Union européenne ces dernières années. D'autre part, le pavillon français perd des parts de marché au profit des pavillons étrangers : alors qu'il détenait près de 50 % du marché français à l'international de 1990 à 2000, il n'en détient plus que 39 % en 2004. Cette part devrait encore se réduire en 2005 à hauteur du tiers, traduisant notamment une amplification de la perte de compétitivité du pavillon français (différentiel de coûts, flexibilité de l'organisation du travail) et la poursuite des réorganisations du secteur (prédominance des aspects logistiques sur la traction, de plus en plus sous-traitée). En effet, l'activité des pavillons étrangers au titre des échanges internationaux avec la France (à l'exclusion du transit) devrait connaître une nouvelle augmentation cette année, conséquence de la légère progression des échanges extérieurs vers l'Union européenne. Leur prise en compte dans les chiffres définitifs ramènerait la baisse des transports intérieurs terrestres de marchandises à environ 2 % pour 2005.

Extrait de la publication : service économie, statistiques et perspectives, N° 5 février 2006.

ANNEXE R1

ÉVOLUTION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES EN 2005

MODES DE TRANSPORTS	VARIATION 2004/2005 EN POURCENTAGE		OBSERVATIONS
ROUTIER DE MARCHANDISES (TRM)	INTÉRIEUR	INTERNATIONAL	
FERROVIAIRE	INTÉRIEUR	INTERNATIONAL	
INTÉRIEURS TERRESTRES DE MARCHANDISES			
MARITIME			

DOSSIER B

PAS UNE RÉVOLUTION POUR DARFEUILLE

À l'aide de vos connaissances et des Annexes B-1 et B-2 :

1. Différenciez la formation initiale de la formation continue.

2. Précisez les obligations imposées aux entreprises en matière de formation professionnelle.

3. Justifiez les raisons de l'obligation de formation FIMO et FCOS pour les conducteurs routiers et précisez les conséquences pour les employeurs.

4. Donnez quatre avantages pour les salariés résultant de la mise en place d'actions de formation continue dans les entreprises.

5. Expliquez la phrase « La formation, c'est pour nous un investissement » ; recherchez les avantages que cette entreprise espère en retirer.

RÉFORME DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE

PAS UNE RÉVOLUTION POUR DARFEUILLE

Chez Darfeuille-Salvesen (1 800 salariés, 26 agences en France, C.A. de 177 M€), la formation continue n'a rien d'anecdotique. Depuis plusieurs années déjà, l'entreprise d'Andrézieux Bouthéon (42) a mis en place une équipe interne qui ne compte pas moins de 10 moniteurs et trois formateurs. Ce qui ne l'empêche pas de consacrer quelque 628 000 € à la formation externe (budget prévisionnel 2005-2006). Barbara Prusik, responsable administrative de la formation : "La formation, c'est pour nous un investissement. Nous travaillons beaucoup avec les Groupements d'employeurs pour l'insertion et la qualification ainsi qu'avec les organismes de formation. Courant novembre, le service ressources humaines s'est réuni pour préparer son prochain budget. Quant au plan de formation, dont la gestion est assurée en interne après avoir été externalisée, il sera établi en janvier 2006 pour une mise en application au 1er avril, date du début de l'exercice.

Un tuteur par agence

"Parce que nous avons toujours beaucoup investi en formation, la nouvelle loi n'a pas révolutionné notre mode de fonctionnement.... Ici comme ailleurs, le contrat de professionnalisation a pris la suite logique du contrat de qualification. Nous en avions chaque année une trentaine, des jeunes en majorité, sur nos cœurs de métier, la conduite et l'exploitation"..... Aujourd'hui, l'entreprise en compte six, sur des postes de conducteurs. Tous reçoivent les formations obligatoires (permis, FIMO, ADR "indispensable", mais pas seulement : Caces (conduite des engins de manutention en sécurité) et SST (sauvetage, sécurité, secourisme) sont également au programme, ou encore des formations internes, axées sur "le rôle commercial du conducteur" ou "la conduite rationnelle". "Lorsque l'on prend un jeune, c'est pour le garder le plus longtemps possible. On lui donne donc la formation la plus complète possible".

Ici, l'obligation du tuteur imposée par la réforme est perçue comme une formalité. .... « Pour l'exploitation ou le commerce, la mission est confiée à un membre du personnel sédentaire qui maîtrise parfaitement le travail auquel se destine la nouvelle recrue. Nous prévoyons de former un tuteur sédentaire par agence ». ..... Concernant le DIF (Droit Individuel à la formation) et la période de professionnalisation, l'entreprise a déjà organisé des réunions d'information du Comité central d'entreprise. Elle a créé un catalogue de formations orientées sur la sécurité, le management et l'informatique.....

Chantal Féminier/Pleins Titres - l'Officiel des Transporteurs n° 2339 - 6 janvier 2006

FIMO Formation Initiale Minimale Obligatoire des conducteurs
ADR Accord Européen relatif au Transport international des marchandises dangereuses par route.

ANNEXE B-2

DÉCRET N° 2004-1186 du 8 NOVEMBRE 2004

Décret relatif à la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs salariés du transport routier privé de marchandises, des conducteurs salariés et non salariés du transport routier public de marchandises et des conducteurs salariés du transport routier public interurbain de voyageurs.

Extraits :
(...)

Chapitre II : Dispositions relatives à la formation initiale minimale obligatoire

Article 2

Avant d'embaucher un salarié pour la conduite d'un véhicule de plus de 7.5 tonnes de poids total autorisé en charge ou d'affecter un salarié à la conduite d'un tel véhicule, tout chef d'une entreprise dont les conducteurs relèvent du présent titre doit s'assurer que l'intéressé a suivi avec succès une formation initiale minimale obligatoire d'une durée de 140 heures.

Article 3

La formation initiale minimale obligatoire prévue à l'article 2 doit notamment permettre aux conducteurs de connaître les règles de sécurité routière et de sécurité à l'arrêt, les réglementations relatives à la durée du travail et aux temps de conduite et de repos ainsi que les méthodes relatives à l'utilisation rationnelle du véhicule et au développement de la qualité du service.

Chapitre III : Dispositions relatives à la formation continue obligatoire de sécurité

Article 6

Le chef d'une entreprise dont les conducteurs relèvent du présent titre doit prendre les dispositions permettant au salarié affecté à la conduite d'un véhicule dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 3.5 tonnes de bénéficier, au cours de toute période consécutive de cinq ans de sa vie professionnelle, d'un stage de formation continue obligatoire de sécurité d'une durée de 21 heures, portant notamment sur la sécurité et la réglementation.

Article 8

Le stage prévu à l'article 6 se déroule sur une période de trois jours consécutifs. Toutefois, pour tenir compte des contraintes d'organisation et de fonctionnement de l'entreprise, il peut être scindé, d'une part, en une journée consacrée au perfectionnement aux techniques de la conduite, et d'autre part, en deux autres journées qui sont obligatoirement consécutives.
Dans tous les cas, le stage doit se dérouler au cours d'une période maximale de trente jours et pendant le temps habituel de travail.
(...)