

BREVET DE TECHNICIEN SUPÉRIEUR**L'usage des calculatrices n'est pas autorisé****ÉPREUVE D'ÉCONOMIE - DROIT****Durée : 4H00****Coefficient : 3****ANNEXE 1 : Arrêt de la Cour de Cassation****ANNEXE 2 : Extraits du code du travail****ANNEXE 3 : Renault : le pari fou de la voiture à 5 000 euros !****(Le nouvel Observateur n° 2062 du 13 au 19 mai 2004)****COPIES À UTILISER****Les candidats traiteront les différentes questions sur des copies modèle EN.**

SUJET

PREMIÈRE PARTIE : TRAVAIL MÉTHODOLOGIQUE (13 points sur 20)

Il vous est demandé de répondre de façon structurée aux questions posées.

A – Analyse d'une documentation à caractère juridique (Annexes 1 et 2)

À l'aide des annexes 1 et 2 et de vos connaissances :

1. Analysez l'arrêt.
2. En vertu de quel pouvoir, l'employeur a-t-il décidé du licenciement ? Justifiez ce pouvoir.
3. Pourquoi l'arrêt fait-il référence à la CNIL ?

B - Analyse d'une documentation à caractère économique (Annexe 3)

À partir de l'annexe 3 et de vos connaissances :

1. Quelles sont les caractéristiques de la décision prise par Renault de produire ce nouveau modèle ? Concluez quant à la nature de cette décision.
2. Avec ce lancement, quelles sont les stratégies mises en œuvre par Renault ? Explicitez.
3. Démontrez en quoi la cohérence de la politique commerciale peut contribuer à la réussite de ce nouveau modèle.
4. Renault a décidé de commercialiser ce modèle en France. Présentez les raisons qui ont motivé cette décision et les risques qui peuvent en découler.

DEUXIÈME PARTIE : DÉVELOPPEMENT STRUCTURE EN ÉCONOMIE GÉNÉRALE (7 points sur 20)

Dans un développement structuré, vous traiterez le sujet suivant :

**L'Union Européenne a accueilli 10 nouveaux États membres le 01/05/2004.
Quelles peuvent être les conséquences pour ces nouveaux adhérents ?**

Annexe 1 :**Arrêt n° 944 du 06 avril 2004 - Cour de cassation – Chambre sociale.**

Sur le moyen unique :

Attendu que la société Allied signal industrial Fibers, devenue par la suite Honeywell Longlaville, et ci-après dénommée la société, a mis en oeuvre un système de badges géré par des moyens automatisés et permettant d'identifier les salariés à leur entrée et à leur sortie des locaux de l'entreprise, mais que le traitement automatisé aboutissant à la mise en place de ce système n'a fait l'objet d'une déclaration à la Commission nationale de l'informatique et des libertés que le 17 juillet 2000, étant précisé qu'une disposition du règlement intérieur de la société, portée à la connaissance de tous les salariés, leur faisait obligation d'utiliser le badge ; que M. X..., salarié de la société depuis 1993, a été licencié le 30 avril 1998 en raison de son refus à 19 reprises entre février et avril 1998 d'utiliser son badge à la sortie de l'entreprise ; que l'arrêt attaqué (Nancy, 25 juin 2001) a dit que le licenciement était sans cause réelle et sérieuse en raison du défaut de déclaration du traitement à la Commission nationale de l'informatique et des libertés ;

Attendu que la société fait grief à l'arrêt attaqué d'avoir ainsi statué alors, selon le moyen, que l'employeur peut mettre en oeuvre un dispositif de contrôle électronique d'entrée et de sortie du personnel à la condition d'en informer préalablement les salariés concernés ; que pour déclarer le licenciement de M. X... dépourvu de cause réelle et sérieuse, la cour d'appel a retenu que le procédé de badgeage obligatoire à l'entrée et à la sortie de l'usine n'a été enregistré par la CNIL que le 17 juillet 2000, soit plus de deux ans après le licenciement, de sorte que cette violation de l'article 16 de la loi du 7 janvier 1978 privait l'employeur de la possibilité d'opposer au salarié le non respect du règlement intérieur sur ce point ; qu'en statuant par ce motif inopérant quand il résultait de ses propres constatations que M. X... ne contestait pas avoir eu préalablement connaissance de ce mode de contrôle des entrées et des sorties du personnel, la cour d'appel a violé les articles L. 121-8 et L. 122-14-3 du Code du travail ;

Mais attendu qu'il résulte de la combinaison des articles 16, 27 et 34 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, 226-16 du Code pénal, L. 121-8 et L. 432-2-1 du Code du travail, qu'à défaut de déclaration à la Commission nationale de l'informatique et des libertés d'un traitement automatisé d'informations nominatives concernant un salarié, son refus de déférer à une exigence de son employeur impliquant la mise en oeuvre d'un tel traitement ne peut lui être reproché ; que le moyen ne peut dès lors être accueilli ;

PAR CES MOTIFS :

REJETTE le pourvoi ;

Annexe 2 :
Extraits du code du travail

Article L121-8

(inséré par Loi n° 92-1446 du 31 décembre 1992 art. 26 Journal Officiel du 1er janvier 1993)

Aucune information concernant personnellement un salarié ou un candidat à un emploi ne peut être collectée par un dispositif qui n'a pas été porté préalablement à la connaissance du salarié ou du candidat à un emploi.

Article L122-14-3

(Décret n° 74-808 du 19 septembre 1974 art. 4 Journal Officiel du 29 septembre 1974)

(Loi n° 86-1319 du 30 décembre 1986 art. 1 Journal Officiel du 31 décembre 1986)

(Loi n° 89-549 du 2 août 1989 art. 27, art. 28 Journal Officiel du 8 août 1989)

(Loi n° 91-72 du 18 janvier 1991 art. 1 Journal Officiel du 20 janvier 1991)

En cas de litige, le juge à qui il appartient d'apprécier la régularité de la procédure suivie et le caractère réel et sérieux des motifs invoqués par l'employeur, forme sa conviction au vu des éléments fournis par les parties et au besoin après toutes mesures d'instruction qu'il estime utiles. En cas de recours portant sur un licenciement pour motif économique, l'employeur doit communiquer au juge tous les éléments qu'il a fournis aux représentants du personnel en application des articles L. 321-2 et L. 321-4 ou, à défaut de représentants du personnel dans l'entreprise, tous les éléments qu'il a fournis à l'autorité administrative compétente en application de l'article L. 321-7 du présent code. Si un doute subsiste, il profite au salarié.

Article L432-2-1

(Loi n° 92-1446 du 31 décembre 1992 art. 28 Journal Officiel du 1er janvier 1993)

(Loi n° 2001-152 du 19 février 2001 art. 1 I Journal Officiel du 20 février 2001)

Le comité d'entreprise est informé, préalablement à leur utilisation, sur les méthodes ou techniques d'aide au recrutement des candidats à un emploi ainsi que sur toute modification de ceux-ci. Il est aussi informé, préalablement à leur introduction dans l'entreprise, sur les traitements automatisés de gestion du personnel et sur toute modification de ceux-ci. Le comité d'entreprise est informé et consulté, préalablement à la décision de mise en oeuvre dans l'entreprise, sur les moyens ou les techniques permettant un contrôle de l'activité des salariés.

Annexe 3 :**Renault : le pari fou de la voiture à 5 000 euros !****Article d'Airy Routier, paru dans Le nouvel Observateur n° 2062 du 13 au 19 mai 2004.**

Sa ligne est banale, elle n'ira pas vite et son équipement de base est spartiate. Un journal roumain l'a déjà qualifiée de «limousine du pauvre». Le nouveau modèle que va sortir Renault décevra les fans de la voiture. Mais elle n'a pas d'équivalent dans le monde. Et son lancement est à hauts risques: aussi gonflé que le rachat de Nissan en 1999! C'est en effet un pari énorme que tente Renault avec le lancement de la L90¹, une voiture dont on connaîtra le nom définitif le 2 juin, lorsque Louis Schweitzer la présentera à toute la presse mondiale, et dont «le Nouvel Obs» révèle ici la silhouette et les caractéristiques. Il s'agit de la fameuse «voiture à 5 000 euros» d'entrée de gamme, conçue dès l'origine pour les marchés émergents. Une véritable Arlésienne. Un concept étudié depuis des années par plusieurs grands concurrents mondiaux, qui ont tous jugé cette voiture impossible à réaliser mais aussi à vendre. Seul Renault a osé relever ce défi.

La première partie est gagnée : la voiture commence à sortir des chaînes de l'usine de sa filiale Dacia à Pitesti, en Roumanie. Renault affirme que tous les objectifs, en termes de fabrication et de coûts, ont été atteints et que la L90 «permettra de dégager des marges substantielles». Mais il reste à séduire les clients. Or les objectifs affichés sont considérables : le constructeur français a prévu de fabriquer la L90 dans plusieurs pays et d'en vendre... 700 000 par an en 2010...

Pour les concepteurs du projet, l'important est de proposer un produit adapté à cette demande. Il n'existait pas jusque-là. Dans ce segment, on ne trouve guère que la Lada, dont la version de base est vendue à partir de 3 500 euros en Russie, où elle est fabriquée...

Le pari a été pris par Louis Schweitzer, presque seul contre tous. Il date de 1995. Après avoir réussi à sortir de sa base latine pour s'imposer en Europe du Nord et de l'Est, Renault cherchait alors de nouveaux territoires... Il est convaincu que c'est dans les pays émergents que se trouvent les marchés automobiles les plus prometteurs en dépit de leur volatilité.

La condition sine qua non est de disposer d'une base de production dans un pays à faible coût. D'où son intérêt, alors jugé bizarre, pour le constructeur roumain Dacia, dont la réputation était épouvantable. En 1998, en même temps qu'il en négocie le rachat (qui interviendra en septembre 1999), Schweitzer lance l'étude d'un projet de véhicule familial, moderne, robuste et très bon marché. Pas évident, en interne. «J'ai alors décidé d'évoquer ce projet de voiture à 6 000 dollars [NDLR: à l'époque, l'euro n'était pas lancé] devant la presse pour forcer la main des réticents et les mobiliser sur ce projet», reconnaît aujourd'hui le patron de Renault...

La L90 sera durable : pour les clients concernés, l'auto est un véritable investissement. En contrepartie, elle aura des équipements minimaux (dans ses versions de base il n'y aura par exemple ni direction assistée ni vitres électriques et seulement deux airbags) et, bien que passant toutes les normes européennes, notamment sur la pollution, elle ne se situe pas au top niveau. Surtout, elle devra être vendue au prix annoncé.

Elle a la taille d'une Mégane, avec un coffre plus grand que celui de la grosse Vel Satis, mais elle est construite sur la plate-forme commune aux petites Nissan Micra et à la future Renault Clio. Celle-ci est simplement allongée. Les moteurs Renault, depuis longtemps amortis, ont été optimisés sur la robustesse plus que sur la performance : d'où une vitesse de pointe ne dépassant pas les 165 km/h et des reprises sans doute poussives. Le train avant est celui de la Clio actuelle. Principe de base : faire appel à tous les éléments disponibles dans le groupe. La plupart des composants (sièges, poignées, essuie-glaces, rétroviseurs, etc.) ne sont pas créés pour la voiture mais choisis sur les différents modèles Renault et donc déjà amortis.

Il n'empêche que seule la version de base de la voiture sera vendue 5 000 euros. Encore faudra-t-il l'acheter en Roumanie... Les vrais prix monteront, avec les niveaux d'équipement - vitres

¹ Ce véhicule a aujourd'hui un nom commercial : Renault LOGAN

électriques, direction assistée, radio, climatisation, etc. -, jusqu'à 8 000 euros. Ils seront déterminés marché par marché... avec la plus grosse marge possible.

La rigidité initiale de Schweitzer était tactique. La voiture sortant désormais de chaîne, dans l'épure prévue, le patron peut se montrer plus souple. Sur les prix, mais surtout sur le refus de vendre la L90 en Europe occidentale. La position n'était pas tenable. La voiture étant largement vendue dans les pays d'Europe de l'Est qui viennent d'entrer dans l'Union européenne, installer une barrière étanche n'était simplement pas possible. N'importe quel concessionnaire français ou allemand, en toute légalité, peut commander à un confrère polonais des lots de L90 qu'il revendra à Tours ou à Stuttgart. Et Renault se doit d'entretenir et de réparer dans son propre réseau toutes les L90 qui se présentent, que leurs propriétaires soient moldaves ou français. D'où l'obligation de disposer d'agents formés et d'un stock de pièces détachées.

Renault s'est aussi rendu compte, depuis un an, que la voiture se vendrait moins bien dans les pays pour lesquels elle avait été conçue si elle n'était pas proposée aux consommateurs d'Europe de l'Ouest... La décision - tardive - a donc été prise d'accroître la crédibilité de la voiture en la vendant en Europe, à travers le réseau Renault, marque de référence. Autant donc y aller franco, au risque de cannibaliser d'autres voitures de la gamme.

Comment appeler cette voiture du troisième type ? Dacia ? Renault ? Il y a un an, un débat intense a eu lieu sur ce sujet au sommet de l'entreprise. Compte tenu des qualités du produit, certains étaient prêts à cantonner la marque Dacia à la Roumanie et à appeler la voiture Renault partout ailleurs. Pas question de brouiller les cartes, plaidaient d'autres, alors que Renault, depuis vingt ans, n'a de cesse d'améliorer son image vers le haut de gamme, notamment grâce à la formule 1. «On prendra en compte les caractéristiques de chaque marché, ainsi que l'ancienneté et les spécificités de la présence de Renault sur ces pays», a conclu Louis Schweitzer, sans vraiment trancher. En clair, dans les pays d'Europe centrale, en Turquie, au Maghreb, la voiture sera vendue sous la marque Dacia par le réseau Renault, dont elle complétera l'offre. Elle se positionnera sur l'entrée de gamme qui, dans un pays comme la Pologne, représente 30% des ventes.

En revanche, sur les marchés peu perméables aux autres, où la présence de Renault est limitée ou inexistante, comme la Russie, l'Iran et peut-être l'Inde, la voiture sera vendue sous le nom de Renault. Véhicule de conquête, elle visera une large clientèle et introduira la marque, cheval de Troie de la gamme traditionnelle. Pousser Dacia ? Il ne déplaît pas à Renault de se doter d'une deuxième marque, si peu connue qu'elle en est vierge: tous les grands constructeurs mondiaux, sauf Honda et lui, jouent sur un clavier de deux marques ou plus.

La L90 va être commercialisée dès septembre en Roumanie puis dans toute l'Europe centrale et orientale avant la fin de l'année. Ensuite viendra la fabrication (à Moscou) et la vente en Russie. Le déploiement se poursuivra en 2005 au Maghreb et au Moyen-Orient, à travers le réseau Renault, en Turquie via des concessionnaires Maïa-Dacia. En 2006, commercialisation et fabrication en Iran, où Renault vise la première place sur un marché de 700000 voitures en pleine croissance...

Airy Routier