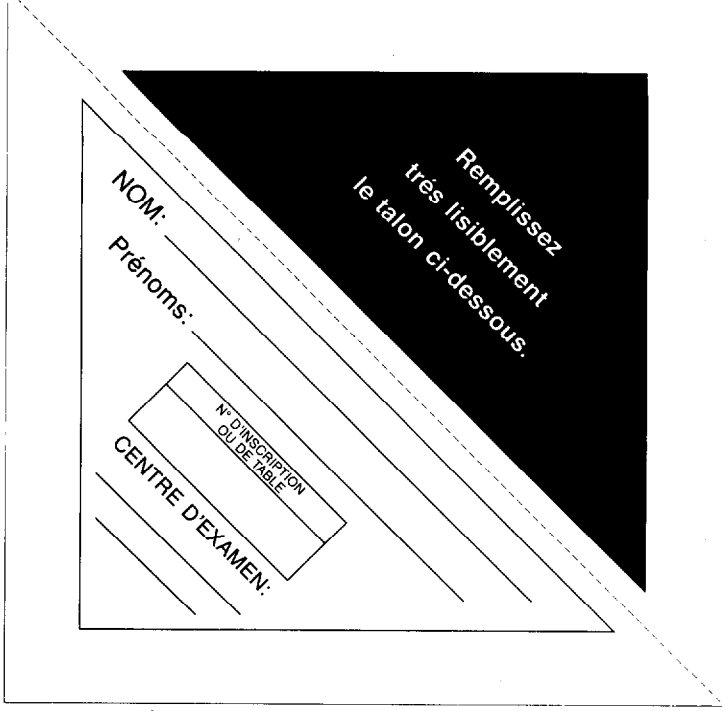
Ce document a été mis en ligne par l'organisme FormaV®.

Toute reproduction, représentation ou diffusion, même partielle, sans autorisation préalable, est strictement interdite.

Pour consulter tous nos sujets d'annales et corrigés du BP Électricien, veuillez visiter :
bpelectricien.fr/annales-sujets-et-corriges



BREVET PROFESSIONNEL INSTALLATIONS EN TELECOMMUNICATION

EPREUVE E.2.2 : ECONOMIE ET GESTION DES ENTREPRISES

L'USAGE DE LA CALCULATRICE EST AUTORISE

Le sujet comporte 10 pages, numérotées de 1/10 à 10/10.
Le dossier est à rendre dans sa totalité

BREVET PROFESSIONNEL INSTALLATIONS EN TELECOMMUNICATION		
SESSION JUIN 2006	Epreuve écrite E2.2 : ECONOMIE ET GESTION DES ENTREPRISES	
	Durée : 2 heures	Coefficient : 2

NOTE AUX CANDIDATS

Le sujet comporte 3 dossiers indépendants
Le candidat est en possession de 10 pages numérotées de 1/10 à 10/10, avant de composer, le candidat vérifiera que le sujet est complet (nombre de pages).
Le papier est distribué en un seul exemplaire.
L'usage de la calculatrice est autorisé.
Le dossier complet est à rendre.

Dossier	Travail à faire	Annexes à rendre	Barême
1	**Législation et réglementation** Les syndicats, la grève et le licenciement		/ 20
2	**Le budget de trésorerie**		/ 15
3	**Encaissements des règlements** Endosser des chèques et compléter un bordereau de remise à l'encaissement		/ 5
Total			/ 40

N B : Tous les travaux doivent être présentés de façon manuscrite.
Aucun document ne doit être signé.

DOSSIER 1

Après lecture du document 1 et à partir de vos connaissances, répondez aux questions suivantes :

1 - a) Quel est le nom de l'entreprise concernée dans le document 1 ?

b) Quelle est sa particularité ?

2 - a) Dans quelle situation économique se trouve-t-elle ? Justifiez votre réponse en utilisant des données chiffrées.

b) Quels sont les responsables de cette situation ?

c) Quelles en sont les raisons ? (Citez en deux)

3 - a) Quel est le syndicat majoritaire dans cette entreprise ?

b) Donnez la signification de son sigle.

c) Précisez qui peut être délégué syndical et quel est l' avantage lié à ce statut.

d) Quelles actions les syndicats ont-ils menées pour manifester leur mécontentement ?.

4 - Quelles interventions de l'état ont permis de maintenir l'activité de l'entreprise jusqu'à ce jour ?

5 - a) Quel est le principal concurrent de l'entreprise cité dans le document ?

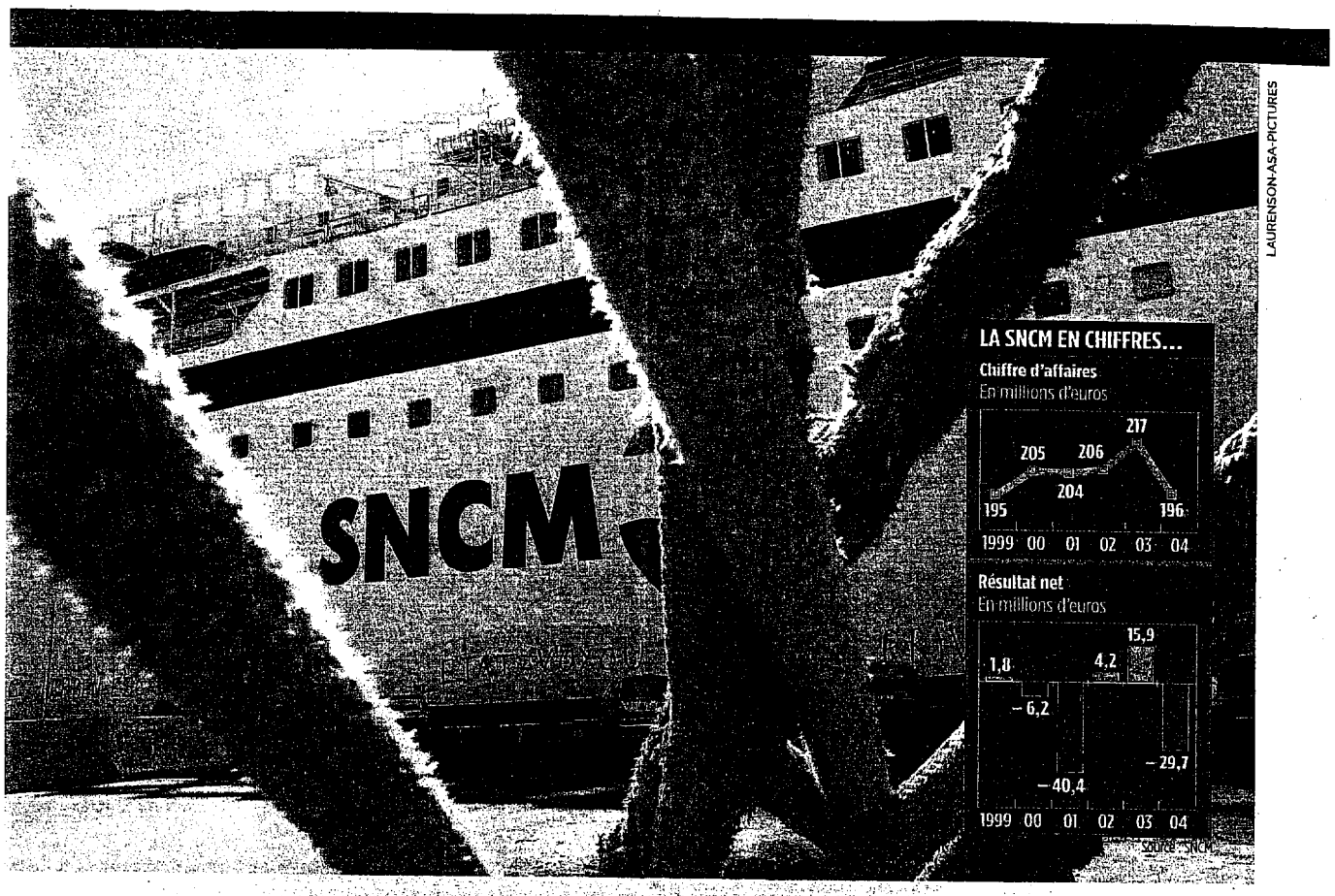
b) Comparez les situations économiques des deux entreprises.

6 - a) Si l'entreprise sur laquelle porte le document 1 était amenée à licencier ses salariés, quel type de licenciement devra elle choisir ? Pourquoi ?

b) Quel autre type de licenciement connaissez-vous ?

c) Quels documents l'entreprise devra -t-elle fournir aux salariés licenciés ?

Document 1



LAURENSON-ASA-PICTURES

SNCM : TOUS COUPABLES

Syndicalistes, Etat, dirigeants de l'entreprise... la faillite de la compagnie publique est collective. Histoire d'une déconfiture à la française.

PAR ROMAIN GUBERT

« *A ce stade, l'entreprise ne dispose plus de la trésorerie suffisante pour assurer sa survie...* » Lorsqu'il prononce ces mots, lundi 10 octobre, lors d'un conseil d'administration extraordinaire, le commissaire du gouvernement ne surprend personne. Ni les syndicalistes, ni les représentants de l'Etat, ni les dirigeants de la compagnie maritime. Personne ne jette de regard noir à celui qui, comme dans toutes les sociétés publiques, joue le rôle d'un expert-comptable. Car tout le monde autour de la table connaît depuis des mois la réalité des comptes de l'entreprise. En temps normal, celle-ci perd plusieurs centaines de milliers d'euros chaque jour. Rien que l'an passé ses pertes dépassaient 30 millions d'euros. Soit un peu plus du tiers de son chiffre d'affaires. Alors, après quatre semaines de grève...

A moins d'une surprise et d'un accord entre le gouvernement et les syndicats sur le plan de recapitalisation *(voir encadré)*, tout donnait à craindre, mardi soir, que l'entreprise irait vers la cessation de paiement et le dépôt de bilan. Une première dans une entreprise détenue par l'Etat. Dans la salle du conseil d'administration de la SNCM, personne ne se lève pourtant pour pointer le doigt vers tel ou tel. Et pour cause : l'Etat, la direction et les syndicats sont tout simplement coresponsables de cette calamiteuse faillite.

L'Etat, d'abord. Cela fait vingt-cinq ans qu'il gère cette entreprise comme une administration et qu'il ne fait absolument rien pour rationaliser son fonctionnement, mettant continuellement la main à la poche et cédant systématiquement aux syndicats. Des exemples ? La valse des PDG. On en compte cinq en moins de dix ans. Ou encore la dernière recapitalisation de la SNCM en 2003. En réinjectant un peu plus de 70 millions dans les comptes, l'Etat avait mis au point un plan de restructuration (vente de plusieurs bateaux et suppression d'un peu plus de 200 emplois). Selon les experts, ces mesures devaient permettre à la compagnie de sortir du rouge. Non seulement les belles intentions de l'Etat ont été oubliées, mais la SNCM a continué à recruter... Autre incohérence de la gestion publique : pour soutenir financièrement les Chantiers de l'Atlantique, l'Etat y fait construire depuis des années les navires de l'entreprise publique comme le « Napoléon-Bonaparte » (coût en 1996 : 150 millions d'euros) et plusieurs NGV (navires à

grande vitesse) sans regarder à la dépense et sans se préoccuper sérieusement de leur rentabilité future. Comme s'il était un bateau de croisière au long cours, le « Napoléon-Bonaparte » dispose ainsi de magnifiques salles de réception que les passagers n'utilisent pas. Quant au « Liamone » (un NGV), il représente à lui seul plusieurs millions d'euros de pertes par an dans les comptes de la SNCM. Il consomme plus de 12 tonnes de fioul à l'heure et ne transporte que 250 voitures tandis que les bateaux rapides de Corsica Ferries, la grande rivale de la SNCM, convoient deux fois plus de véhicules et brûlent deux fois moins de carburant pendant leurs traversées...

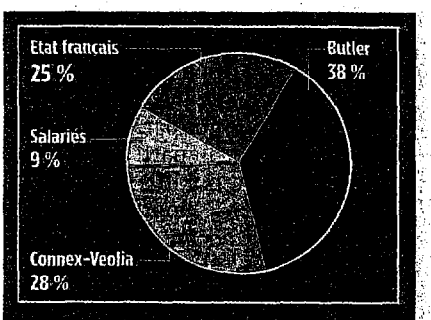
Autre particularité de cette entreprise décidément pas comme les autres : les syndicats sont en réalité de véritables cogérants. Explication : la CGT, majoritaire dans l'entreprise, peut bloquer très facilement (comme elle l'a fait ces derniers jours) le port de Marseille. Et donc une partie importante de l'activité économique de la ville. En Corse, changement de décor : c'est le STC, le Syndicat des travailleurs corses, qui détient le pouvoir de faire ou non partir les bateaux. Et chacune de ces deux organisations ne se prive pas de démontrer sa force. En septembre 2004, pendant quinze jours, le STC a ainsi bloqué l'île de Beauté pour exiger une « corsisation » des emplois.

Primes et vacances. A Marseille, au printemps dernier, la CGT avait bloqué le port pour refuser une réforme du pavillon français qui pourtant ne concernait pas la compagnie publique. Le constat de Philippe Galy, qui a dirigé la SNCM entre octobre 1996 et décembre 1997, est cruel : *« L'entreprise a acquis la réputation non usurpée d'être "la compagnie qui fait toujours grève". Celle-ci est au minimum bimestrielle, généralement aux saisons où elle est la plus meurtrière pour l'économie corse. »*

Principal argumentaire des organisations syndicales : la défense des avantages acquis. Et, dans ce domaine, le tableau est édifiant. Dans les registres de la direction des ressources humaines, il existe plus d'une cinquantaine de primes aux appellations différentes. Autre curiosité : l'entreprise emploie toujours... des musiciens, héritage des années 70, lorsque la compagnie était encore la Transat. Voilà pour l'anecdotique. Car il y a plus grave. C'est en matière de productivité que le constat est le plus affligeant. Tandis que Corsica Ferries, une entreprise qui bat pavillon italien, transporte plus de passagers entre le continent et la Corse (1 million) que la SNCM, elle compte deux fois moins de salariés (1 200 contre 2 400) ! Pourquoi ? Tout simplement parce que, explique Pierre Mattéi, le directeur général de Corsica Ferries, lorsque ses marins passent un jour en mer, ils bénéficient d'une journée de repos à terre tandis que ceux de la SNCM en ont trois... Ce n'est pas tout : l'entreprise est même contrainte d'employer des dizaines d'intérimaires l'été puisque les marins « statutaires » prennent leurs vacances en été, au moment où l'activité de la compagnie est justement la plus importante. Autre surprise : tandis que les bateaux de la SNCM arrivés le matin en Corse attendent le soir pour repartir vers le continent, les bateaux de Corsica Ferries ne restent jamais plus d'une heure à quai. Enfin, la compagnie compte 1 000 salariés sédentaires. Ce qui fait sourire ses concurrents de Corsica Ferries. Commercialement, ces derniers utilisent d'ailleurs à plein les nouvelles technologies, Internet et les centres d'appels téléphoniques, pour vendre leurs billets (50 % du chiffre d'affaires), tandis que la SNCM réalise encore les trois quarts de ses ventes à travers des canaux habituels (agences de voyages...).

A bord, c'est aussi le règne du corporatisme. Pas question pour un barman de la SNCM qui termine son service d'aller tenir une boutique de souvenirs. Ni de passer un coup de balai. Le ménage est d'ailleurs fait par des sociétés extérieures, ce qui n'est pas le cas pour Corsica Ferries, où les salariés s'en chargent. Quant à la gestion du personnel, celle-ci n'est guère optimale : un bateau SNCM transportant 200 ou 2 000 passagers conserve le même équipage. Reste les salaires : 2 700 euros en moyenne. Et 4 700 pour un officier !

A la décharge de la compagnie, les obligations de service public lui coûteraient fort cher, ce qui expliquerait les difficultés de l'entreprise et non un éventuel surcoût dû à ses « particularismes sociaux ». C'est en tout cas ce que plaident certaines organisations syndicales. Mais l'argument ne tient guère. Car, en réalité, l'enveloppe que l'Etat verse pour la continuité territoriale (60 millions d'euros, soit un tiers de son chiffre d'affaires) est largement suffisante. C'est ce qui ressort d'un audit commandé par la Commission européenne, qui souhaitait vérifier s'il y avait ou non distorsion de concurrence entre la compagnie publique et ses challengers privés. Sur ce sujet, l'ancien dirigeant de la SNCM Philippe Galy est clair : *« Le contribuable est doublement escroqué : le service public qu'il finance n'est pas garanti, et cette subvention n'est pas indispensable à un service public qui serait assuré dans des conditions normales. »* ■



Le montage financier proposé

Après avoir annoncé que Walter Butler, un financier proche de Dominique de Villepin qui dirige un important fonds d'investissement, allait reprendre 100 % du capital de la SNCM (pour 35 millions d'euros), le gouvernement a fait marche arrière toute. Et pour cause : sa proposition a soudé l'ensemble des organisations syndicales jusque-là pourtant fort divisées. Dominique Perben et Thierry Breton ont donc entièrement revu leur copie. Désormais, ils proposent qu'outre Butler (38 %) le capital soit contrôlé par la filiale transport de Veolia, la Connex (28 % du capital). Quant à l'Etat (25 %), avec les salariés (9 % du capital), il conserverait une minorité de blocage. Dominique de Villepin s'est aussi engagé à ce qu'aucun bateau ne soit cédé et qu'il n'y ait aucun licenciement.

Les marins de Corsica Ferries ont un jour de repos pour un jour en mer, ceux de la SNCM en ont trois.

Copyright © 2026 FormaV. Tous droits réservés.

Ce document a été élaboré par FormaV© avec le plus grand soin afin d'accompagner chaque apprenant vers la réussite de ses examens. Son contenu (textes, graphiques, méthodologies, tableaux, exercices, concepts, mises en forme) constitue une œuvre protégée par le droit d'auteur.

Toute copie, partage, reproduction, diffusion ou mise à disposition, même partielle, gratuite ou payante, est strictement interdite sans accord préalable et écrit de FormaV©, conformément aux articles L.111-1 et suivants du Code de la propriété intellectuelle. Dans une logique anti-plagiat, FormaV© se réserve le droit de vérifier toute utilisation illicite, y compris sur les plateformes en ligne ou sites tiers.

En utilisant ce document, vous vous engagez à respecter ces règles et à préserver l'intégrité du travail fourni. La consultation de ce document est strictement personnelle.

Merci de respecter le travail accompli afin de permettre la création continue de ressources pédagogiques fiables et accessibles.