

BACCALAURÉATS PROFESSIONNELS

ACCUEIL – RELATION CLIENTS – USAGERS
COMMERCE
GESTION - ADMINISTRATION
LOGISTIQUE
TRANSPORT
VENTE

Session : 2016

Épreuve d'économie et droit

Durée : 2h30

Coefficient : 1

DOSSIER SUJET

Le sujet comprend deux parties.

Ce dossier comprend 10 pages numérotées de DS 1/10 à DS 10/10.

Les annexes dûment remplies sont à joindre à votre copie.

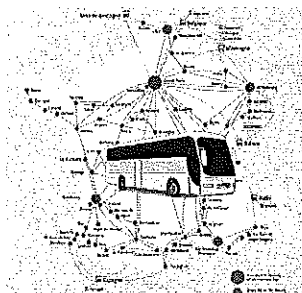
Les calculatrices ne sont pas admises lors de cette épreuve.

BARÈME

PARTIE .I. : ANALYSE DOCUMENTAIRE	/12 points
PARTIE .II. : CONDUITE DE L'ÉTUDE	/08 points
TOTAL DE L'ÉPREUVE :	/20 points

Baccalauréat Professionnel Secteur Tertiaire	1606-ECODROI	Session 2016	DS
U11 - Épreuve d'économie et droit	Durée : 2h30	Coefficient : 1	Page 1/10

LE RECOURS À LA LOI POUR LIBÉRALISER UN MARCHÉ



Vous effectuez une période de formation en milieu professionnel au sein d'une PME implantée à Besançon et spécialisée dans les voyages touristiques en autocar. Dirigée par Monsieur Didier Noël, qui est également votre tuteur, cette entreprise compte 28 salariés.

Depuis le 6 août 2015, date de promulgation de la **loi Macron**, le marché du transport de passagers sur lignes régulières est ouvert à la concurrence. Votre tuteur s'interroge donc sur l'opportunité de développer l'activité de son entreprise. Il envisage de proposer un nouveau service de transport sur des **lignes régulières, d'autant plus que son entreprise est implantée dans une zone encore mal desservie.**

C'est en tant que citoyen, consommateur voire futur salarié, que votre tuteur vous demande de réaliser une étude sur ce thème.

Pour cela, M. Noël a constitué un dossier documentaire dont vous prenez connaissance :

Document 1	La nouvelle bataille du car.	<i>Page 4</i>
Document 2	Le parcours de la loi Macron et le marché du transport car.	<i>Page 5</i>
Document 3	Transports – les ouvertures de lignes se multiplient un mois après la promulgation de la loi Macron.	<i>Page 6</i>
Document 4	Ouverture du transport interurbain : quels impacts ?	<i>Page 7</i>
Document 5	Les cars low-cost arrivent en France ? BlaBlaCar ne s'inquiète pas.	<i>Page 8</i>
Document 6	Dessins humoristiques loi Macron.	<i>Page 8</i>
Annexe A	Fiches d'analyse des documents 1 à 2.	<i>Page 9</i>
Annexe B	Fiches d'analyse des documents 3 à 4.	<i>Page 10</i>

Baccalauréat Professionnel Secteur Tertiaire	1606-ECODROI	Session 2016	DS
U11 - Épreuve d'économie et droit	Durée : 2h30	Coefficient : 1	Page 2/10

PARTIE I : ANALYSE DOCUMENTAIRE
--

TRAVAIL À FAIRE :

1.1 Analysez les documents 1, 2, 3 et 4 en complétant les tableaux (fiches d'analyse) en annexes A et B (à rendre avec la copie).

1.2 Sur votre copie, à l'aide de vos connaissances et des documents :

- Expliquer le sous-titre « L'autocar va faire « crever » le train » (document 3).
- Identifier les différentes étapes de la création d'une loi (document 2), sans tenir compte de l'utilisation de l'article 49-3.

1.3 Vous souhaitez enrichir le dossier documentaire de votre tuteur. Vous avez trouvé deux documents : les documents 5 et 6. **Choisissez** celui qui vous semble le plus proche des préoccupations de votre entreprise. Justifier votre choix (à rédiger sur votre copie).

PARTIE II : CONDUITE DE L'ÉTUDE
--

À l'aide de vos **connaissances** et du **travail effectué en première partie** et en veillant à illustrer vos propos avec des **situations vécues** au cours de vos différentes périodes de formation en milieu professionnel et de **vos observations du monde socio-économique**, vous rédigez une étude qui doit permettre de répondre à la problématique suivante :

La libéralisation du marché des transports constitue-t-elle une nécessité ?

Pour cela, vous structurerez votre étude en respectant les 4 points ci-dessous. Les points 2 et 3 devront faire l'objet d'un **écrit argumenté** de 15 lignes environ chacun.

- 1) Présenter la problématique et expliciter ses concepts essentiels.
- 2) Le marché des transports : les raisons de sa libéralisation.
- 3) Le marché des transports après la loi : conséquences pour les différents agents économiques.
- 4) Présenter de manière synthétique et justifiée votre position personnelle sur la problématique.

Baccalauréat Professionnel Secteur Tertiaire	1606-ECODROI	Session 2016	DS
U11 - Épreuve d'économie et droit	Durée : 2h30	Coefficient : 1	Page 3/10

DOCUMENT 1

LA NOUVELLE BATAILLE DU CAR

La large libéralisation du transport par autocar contenue dans la loi Macron aiguise les appétits pour ce marché qui avait commencé à s'ouvrir en 2009. La SNCF, avec ses iDBUS – tout juste rebaptisés Ouibus –, est notamment à l'offensive, quitte à concurrencer ses propres trains.

Pendant longtemps, le transport intérieur par autocar sur des liaisons régulières de longue distance était interdit en France. Du coup, il était impossible de prendre un car à Rennes pour se rendre à Paris. Et le client d'un autocar reliant Paris à l'Allemagne n'était pas autorisé à descendre en chemin à Strasbourg. En 2009, la législation a changé et le cabotage sur les liaisons internationales a été autorisé pour les transporteurs, à condition, toutefois, qu'il représente moins de 50 % de leur trafic et de leur chiffre d'affaires.

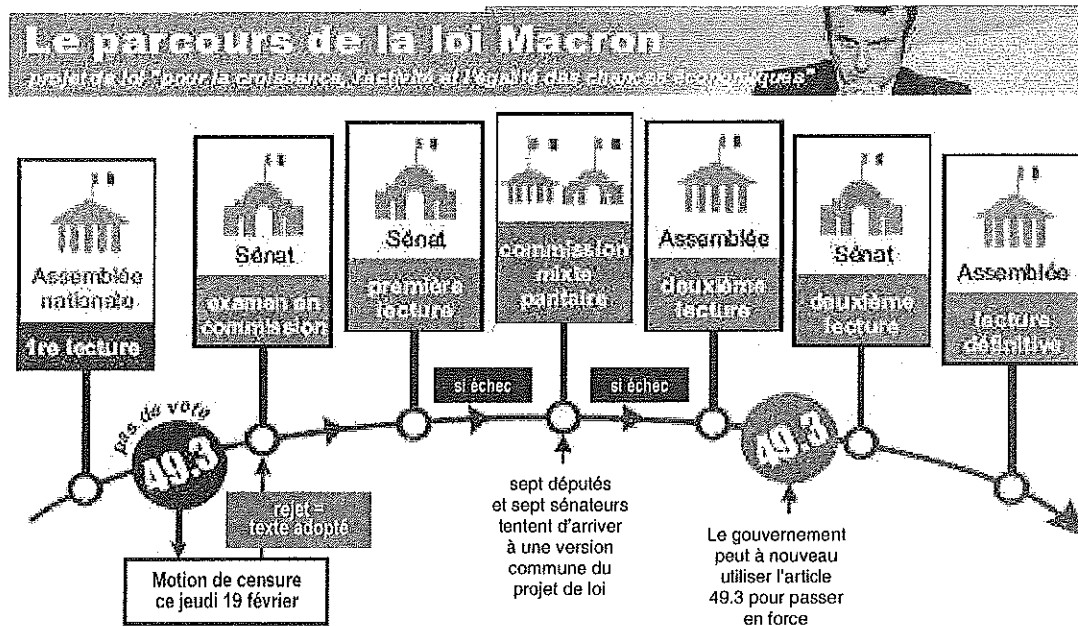
L'idée d'une libéralisation totale des dessertes nationales, souhaitée de longue date par les professionnels, avait en revanche à l'époque été retoquée, le gouvernement trouvant alors le développement du car peu compatible avec le Grenelle de l'environnement. Mais elle est finalement ressortie des cartons. L'équipe Valls a en effet décidé de libéraliser très largement le transport par autocar, une mesure appelée de ses vœux par l'Autorité de la concurrence et contenue dans le projet de « loi croissance », rebaptisée « loi Macron ». Concrètement, depuis la rentrée 2015, il est possible de lancer de nouvelles lignes d'autocar pour les distances de plus de 100 km. Pour les lignes de moins de 100 km, les transporteurs devront attendre la création de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, chargée de contrôler l'absence de risques économiques sur les autres modes de transport.

Cette nouvelle donne crée une concurrence pour les trains de la SNCF... Et offre une nouvelle jeunesse au car, moins rapide, mais plus économique et susceptible notamment de séduire une clientèle jeune. Un mode de transport jusqu'à présent un peu laissé de côté dans l'Hexagone, mais qui devrait donc se développer de plus en plus. En juillet, Emmanuel Macron a annoncé que les autocaristes prévoyaient d'ouvrir une cinquantaine de lignes d'ici à fin 2015, et près de 200 d'ici à fin 2016. Ces derniers identifient cependant encore un frein de taille : le faible nombre et le confort limité des gares routières.

Source : LES ÉCHOS | LE 03/09/2015 À 16H15, | MIS À JOUR LE 09/09/2015 À 10H55.

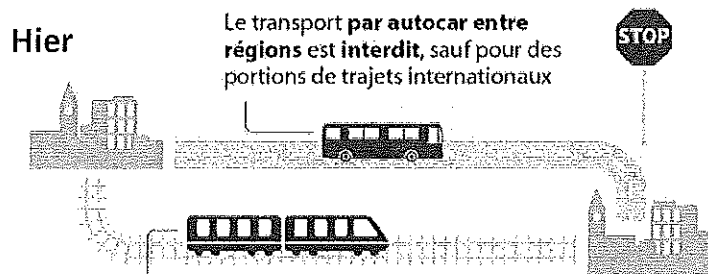
Baccalauréat Professionnel Secteur Tertiaire	1606-ECODROI	Session 2016	DS
U11 - Épreuve d'économie et droit	Durée : 2h30	Coefficient : 1	Page 4/10

LE PARCOURS DE LA LOI MACRON ET LE MARCHÉ DU TRANSPORT CAR



L'article 49.3 permet au gouvernement d'engager sa responsabilité pour faire adopter un projet de loi sans vote, sauf si une motion de censure est votée dans les 48 heures, c'est un de ces moyens de procédure imaginés par la Constitution de 1958 pour assurer la stabilité des gouvernements.

Loi Macron : vers l'ouverture du transport par car



L'offre en transport ferroviaire est insuffisante (absence de desserte directe, tarifs élevés)

Aujourd'hui (Today)

Ouverture de lignes d'autocar entre régions sans autorisation préalable

Pas de concurrence avec les TER car seuls les trajets de + de 200 km seraient concernés

Les objectifs

- 5 millions de passagers par an
- 10 000 emplois salariés d'ici 2020
- 700 millions d'euros de gain de pouvoir d'achat par an pour les usagers

The 'Aujourd'hui' section features an illustration of a bus and a train. A right-pointing arrow is shown above the bus, indicating the new direction of policy. The text states that bus lines between regions will be opened without prior authorization, and that there will be no competition with TER (Transport Express Régional) as only routes longer than 200 km will be affected. The 'Les objectifs' (Objectives) section lists three goals: 5 million passengers per year, 10,000 salaried jobs by 2020, and a 700 million euro annual increase in purchasing power for users.

Sources : ministère de l'Economie, Autorité de la concurrence, médias

Baccalauréat Professionnel Secteur Tertiaire	1606-ECODROI	Session 2016	DS
U11 - Épreuve d'économie et droit	Durée : 2h30	Coefficient : 1	Page 5/10

DOCUMENT 3

TRANSPORTS – LES OUVERTURES DE LIGNES SE MULTIPLIENT UN MOIS APRÈS LA PROMULGATION DE LA LOI MACRON

Un mois après la promulgation de la loi Macron, les bus longue distance ont déjà trouvé leur public. Les ambitions du gouvernement (5 millions de voyageurs fin 2016) pourraient être rapidement revues à la hausse.

La libéralisation du marché routier longue distance a eu des effets immédiats. Les autocars sillonnent les routes de France et les voyageurs répondent présent. Une nouvelle ère s'est ouverte, indiscutablement.

« On constate un vrai enthousiasme. Sur notre site, il y a eu +77 % de fréquentation au mois d'août, alors que d'habitude, c'est un mois assez calme », commente Malte Cherdron, chef des opérations chez GoEuro, un comparateur de voyage en ligne. « Le gouvernement français misait sur 5 millions de voyageurs d'ici fin 2016, mais je pense que ce sera bien supérieur ».

« L'autocar va faire « crever » le train »

Autrefois bridés par une réglementation très stricte en France, les opérateurs ont, depuis la promulgation de la loi Macron le 6 août dernier, tout le loisir de créer de nouvelles lignes sur le territoire français. Seule contrainte : les points d'arrêt doivent être distants d'au moins 100 km. Plus de 140 liaisons ont ainsi vu le jour cet été, intégrant pour la première fois des villes comme Mulhouse et Clermont-Ferrand. Et le réseau va continuer à s'étoffer à vitesse grand V jusqu'à janvier 2016.

Les raisons de ce succès : le confort d'abord. Finie, l'image vieillotte de l'autocar. Pour faire admettre la longueur de certains trajets, les compagnies se sont dotées de véhicules flambant neufs qui proposent de multiples services, comme le wifi. Et puis, surtout, il y a les prix, très avantageux et moins coûteux que le train. Certains tickets étant parfois bradés à... 1 euro !

« Les prix vont grimper à moyen terme, il faut s'y préparer. Mais malgré tout, je pense que l'autocar va faire « crever » le train, qui est déjà en mauvaise posture », regrette Jean Sivardière, vice-président de la Fédération.

Source : L'Est Républicain, 16 septembre 2015

Baccalauréat Professionnel Secteur Tertiaire	1606-ECODROI	Session 2016	DS
U11 - Épreuve d'économie et droit	Durée : 2h30	Coefficient : 1	Page 6/10

DOCUMENT 4

OUVERTURE DU TRANSPORT INTERURBAIN : QUELS IMPACTS ?

Missionné par le ministre de l'Économie Emmanuel Macron pour évaluer les effets des principales mesures du projet de loi pour la croissance et l'activité, l'institut France Stratégie a publié mercredi 21 janvier 2014 une note consacrée à **l'ouverture de l'offre de transport par autocar**.

Augmenter l'offre de mobilité

La mesure permettrait de « faciliter la mobilité interurbaine en France en proposant des services de transport entre les villes pour lesquelles aucune liaison rapide (ni ferroviaire directe, ni de transport collectif) n'existe pour l'instant » pointe la commission. Mais elle aurait aussi comme fonction de « compléter l'offre de transports collectifs » existante entre les villes « actuellement desservies par des lignes ferroviaires ».

Une solution pour les jeunes et les retraités

L'autocar offre en effet « une combinaison de prix plus bas pour un service moins rapide » que les lignes ferroviaires, ce qui pourrait combler les attentes de ceux qui disposent « de plus de temps et d'un budget plus limité », argue l'étude.

La voiture concurrencée, pas le train

Pour autant, l'étude affirme que le train n'a pas vraiment pâti de l'arrivée de cette concurrence routière. Les motivations des voyageurs de ces deux modes seraient bien distinctes : « les usagers d'autocar voyagent davantage pour leurs loisirs que les usagers du train [...] Il semblerait donc que train et autocar s'adressent à des segments de marché assez différents » estime la commission d'enquête. Les « études empiriques » montrent que :

- La demande de trajets ferroviaire ne baisse pas en fonction des bas prix pratiqués par les autocaristes,
- À l'inverse, la fluctuation des prix du train a un impact certain sur la demande de trajets en autocar.

L'offre d'autocars nuira davantage à la voiture particulière, prévoit France Stratégie. En particulier, lorsqu'un voyage longue distance est programmé à la dernière minute, l'utilisateur ne bénéficiant pas de tarifs réduits pour le train du fait de la « politique tarifaire appliquée pour les TGV », il se rabat habituellement sur la voiture ; une option 'par défaut' que l'arrivée massive de liaisons par autocar pourrait donc faire décliner.

Source : Publié le 21/01/2015 • Mis à jour le 22/01/15 • Par Hugo Thérond
• dans : Actualité club Technique, France

Baccalauréat Professionnel Secteur Tertiaire	1606-ECODROI	Session 2016	DS
U11 - Épreuve d'économie et droit	Durée : 2h30	Coefficient : 1	Page 7/10

DOCUMENT 5

LES CARS LOW-COST ARRIVENT EN FRANCE ? BLABLACAR NE S'INQUIÈTE PAS

Laure Wagner, la porte-parole de BlaBlaCar a assuré, le 18 août 2015, que la plateforme avait de "bons arguments", face à l'arrivée des autocars low-cost sur les routes françaises : le prix et la flexibilité de son réseau.

BlaBlaCar, le leader français du covoiturage, résistera-t-il à la concurrence des autocars ?

(...)

Dès début juillet, plusieurs entreprises se sont positionnées sur ce nouveau marché, à l'image de Stagecoach ou encore d'Isilines. Cette dernière propose ses premiers trajets depuis le 10 juillet - tous ont rapidement affiché complet. La raison de ce succès ? Des tarifs défiant toute concurrence : comptez en moyenne 9 euros pour un trajet Brive-Bordeaux avec Isilines, contre 13 euros avec BlaBlaCar. De même, un trajet Paris-Toulouse ne vous reviendra qu'à 5 euros avec Stagecoach, contre 40 euros en covoiturage.

(...)

Interrogée par RFI mardi 18 août, la porte-parole de BlaBlaCar a affirmé être « confiante ». Selon elle, le covoiturage resterait « moins cher » et s'appuierait sur « un réseau très flexible, aussi bien en termes géographiques - on peut aller d'un village à un village - mais aussi en termes d'horaires, (...) alors que les lignes de bus n'existent qu'entre des grandes villes, avec des départs à certaines heures ».

Source : www.wedemain.fr, 20 août 2015

Clara Potier (avec AFP), journaliste à We Demain.

DOCUMENT 6

DESSINS HUMORISTIQUES LOI MACRON

Publié le 23/01/2015 à 23:22 par azo Tags : macron bus



D'après Charb - Janvier 2015
Source : Huma dimanche

Baccalauréat Professionnel Secteur Tertiaire	1606-ECODROI	Session 2016	DS
U11 - Épreuve d'économie et droit	Durée : 2h30	Coefficient : 1	Page 8/10

ANNEXE A

À compléter et à rendre avec la copie.

FICHE D'ANALYSE DU DOCUMENT 1	
Source du document	
Date du document	
Titre du document	
Idées et informations principales	

FICHE D'ANALYSE DU DOCUMENT 2	
Source du document	
Titre du document	
Idées et informations principales	

Baccalauréat Professionnel Secteur Tertiaire	1606-ECODROI	Session 2016	DS
U11 - Épreuve d'économie et droit	Durée : 2h30	Coefficient : 1	Page 9/10

ANNEXE B

À compléter et à rendre avec la copie.

FICHE D'ANALYSE DU DOCUMENT 3	
Source du document	
Date du document	
Titre du document	
Idées et informations principales	

FICHE D'ANALYSE DU DOCUMENT 4	
Source du document	
Date du document	
Titre du document	
Idées et informations principales	

Baccalauréat Professionnel Secteur Tertiaire	1606-ECODROI	Session 2016	DS
U11 - Épreuve d'économie et droit	Durée : 2h30	Coefficient : 1	Page 10/10