

### ÉPREUVE D'ÉCONOMIE – DROIT

#### Sujet commun aux BTS :

- MUC
- Assistant de gestion PME-PMI
- Communication des entreprises
- Assistant secrétaire trilingue
- Commerce international
- NRC
- Assistant de direction
- Comptabilité et gestion des organisations
- Transport

Aucun matériel n'est autorisé

Dès que le sujet vous est remis, assurez-vous qu'il est complet.

Le sujet comporte 6 pages, numérotées de 1/6 à 6/6.

## **PREMIÈRE PARTIE : TRAVAIL MÉTHODOLOGIQUE (13 points/20)**

### **A - Exploitation d'une documentation économique (6 points)**

À partir de vos connaissances et des annexes 1 et 2 :

1. En invoquant des mécanismes économiques, expliquez les causes de l'envolée du prix des métaux.
2. Quelles peuvent être ses répercussions sur l'économie
  - pour les pays importateurs,
  - pour les pays producteurs
  - à l'échelle mondiale ?
3. Comment l'ajustement entre l'offre et la demande de métaux peut-il être assuré ? (Structurez votre réponse). En quoi les solutions envisageables sont-elles complémentaires ?
4. Expliquez en quoi la décision de rechercher de nouvelles réserves dépend du prix de vente ?

### **B – Exploitation d'une documentation économique (7 points)**

À partir de vos connaissances et des annexes 3, 4 vous répondrez aux questions suivantes :

1. Pourquoi qualifie-t-on Airbus d' « entreprise étendue » ?
2. Justifiez le choix de cette forme d'organisation.
3. Identifiez les stratégies dont découle cette organisation.
4. Analysez les avantages et les limites d'être sous-traitant d'Airbus,

## **DEUXIÈME PARTIE : DÉVELOPPEMENT STRUCTURÉ EN DROIT (7 points)**

Dans quelle mesure le droit du travail peut-il accompagner la flexibilité de l'entreprise ?

Vous présenterez votre travail en mobilisant des arguments juridiques que vous structurerez.

## Annexe 1 : MÉTAUX EN FUSION

(...) Cette envolée de nombreux métaux est certes le signe de la rareté croissante des ressources minières. Mais elle est aussi le contrecoup de la vigueur de la demande chinoise et du retard à l'allumage dans la mise en place de nouvelles capacités d'extraction et de traitement, phénomène classique dans les phases d'accélération de la croissance mondiale. Un retard qui pourrait donc se résorber en partie dans le futur, aboutissant même pour certains métaux à une chute brutale des cours... Il n'empêche : la hausse vertigineuse des prix des métaux de ces dernières années pose une fois de plus la question de la capacité des mécanismes marchands à donner à temps aux autres acteurs économiques les signaux qui permettent d'éviter sinon des pénuries, du moins la déstabilisation de nombreuses activités. Comme c'est déjà le cas pour les énergies fossiles, il est temps d'adopter des politiques publiques plus actives, afin de limiter les besoins en ressources minières de manière à se préparer à leur raréfaction inévitable.

### **Nouvelles technologies, nouveaux gisements**

Pour Koji Tokimatsu, chercheur à l'Institut national japonais en sciences et techniques industrielles avancées : « *Le rapport entre offre et demande de cuivre est une menace potentielle pour un développement durable, au même titre que le réchauffement climatique.* »

Certes, « *nous utilisons moins de cuivre que par le passé. Les technologies sans fil se développent très rapidement, en Chine notamment. Autre exemple : les tubes des systèmes de climatisation sont beaucoup plus fins qu'avant* », relativise Daniel Edelstein du US Geological Survey... [Mais], les nouvelles applications du cuivre, comme dans les systèmes d'air conditionné ou l'électronique pour les automobiles, font plus que compenser les économies réalisées par ailleurs. C'est ce que les spécialistes appellent « l'effet rebond ».

La demande à long terme de tel ou tel métal reste cependant très hypothétique. Et l'offre ne l'est pas moins : les réserves prouvées évoluent constamment. La décision de rechercher ou non de nouvelles réserves puis de les exploiter dépend de paramètres économiques et techniques : teneur en minerai du gisement, prix de vente, coût d'extraction, coût de production. Sans oublier le facteur technologique. En effet, de meilleures techniques minières, comme le recours aux biotechnologies, ont permis l'augmentation continue des réserves considérées comme exploitables... De plus, rares sont les métaux qui ont des propriétés uniques. Pour un usage donné, la substitution par un autre est souvent possible. L'aluminium, par exemple, remplace déjà le plus souvent le cuivre, devenu trop cher, pour fabriquer les radiateurs des automobiles.

### **Débat autour du recyclage**

Devant de telles incertitudes, les logiques de court terme continuent de dominer chez la plupart des acteurs. Une attitude qui ne paraît pas forcément irrationnelle à Philippe Chalmin, qui dirige le *Cyclope*, ouvrage de référence en France sur les matières premières : « *La variable importante, c'est le cycle de l'investissement. Il faut dix ans pour qu'un projet minier devienne réalité. On sous-estime la réaction des capacités de production et le progrès technologique. Je ne crois pas à des pénuries, les hausses de prix sont en particulier une incitation très forte à recycler.* »

Il s'agit là en effet d'une différence importante avec la problématique du pétrole : les métaux ont en général un potentiel élevé de récupération et de recyclage... Il faudra donc changer beaucoup d'habitudes et de processus pour augmenter significativement le taux de recyclage des métaux. Et pour cela, il faudrait pouvoir compter non seulement sur les signaux de prix envoyés par les marchés, mais aussi sur des politiques publiques nettement plus actives : normes plus contraignantes, taxes, obligations de recyclage.

### **Les marchés comme solution...**

Or pour l'instant, quel que soit le pays, la problématique des métaux ne préoccupe guère les pouvoirs publics, contrairement à celle du pétrole. Partout, à quelques exceptions près, ils font exclusivement confiance au jeu des marchés pour régler la question... Rien ne garantit [...] que, dans ce domaine plus que dans celui des énergies fossiles, le libre jeu des forces du marché suffise à éviter que l'épuisement progressif des ressources minières ne précipite l'économie mondiale dans une crise aux conséquences redoutables.

Benjamin BARDA - Extraits de *Alternatives Économiques* n° 250 de septembre 2006

## **Annexe 2 : VIVRE AVEC DES MATIÈRES PREMIÈRES CHÈRES**

Face à une demande portée par une croissance de l'économie mondiale estimée à près de 5 % pour 2006, l'augmentation de l'offre devrait continuer à être insuffisante...

Avec des stocks de métaux toujours très bas, «les bases fondamentales de la hausse demeurent en place», constate Jens Nordvig (Goldman Sachs)... «Pour répondre à cette demande croissante, les industries minières et métallurgiques ont, depuis trois ans, poussé au maximum leurs cadences de production», relève Wayne Atwell. Et ont notablement augmenté leurs investissements. Pour autant, l'offre reste limitée et le sera pour quelques années... La crise du secteur dans les années 1990 a ralenti l'exploration. D'où l'absence actuelle de gisements attractifs d'envergure à développer. Cette situation est exacerbée par la forte augmentation des coûts de mise en service des unités de production (+ 20 à 30 %), entraînée par la nécessité d'exploiter des gisements moins riches, de développer à nouveau des mines souterraines (cuivre), d'utiliser des technologies non éprouvées (nickel) et d'investir dans des pays politiquement ou économiquement à risques.

La restructuration et la concentration du secteur, ces dix dernières années, ont provoqué des stratégies d'investissements plus prudentes...

A cela s'ajoutent les tensions sociales dans les groupes miniers. En période de hausse, chacun demande sa part. Et les travailleurs, une meilleure corrélation entre salaires et profits... Tout au long de l'année 2005, une succession d'incidents a ainsi perturbé la production. Et cette conflictualité ne mollit pas ! Depuis janvier, des grèves ont frappé la production d'alumine en Jamaïque, de zinc et de cuivre au Mexique et au Pérou...

Daniel KRAJKA - Extraits de *L'Usine Nouvelle* n° 3009 du 11 mai 2006

## **Annexe 3**

### **Airbus : LA NÉBULEUSE DE TOULOUSE**

L'avionneur a mis en place une organisation qui s'appuie sur d'innombrables sous-traitants. Un modèle de souplesse et d'efficacité, mais l'éparpillement des salariés et de leurs statuts est de plus en plus critiqué.

... « On ne peut croître indéfiniment, reconnaît Daniel Salvador », DRH d'Airbus France. Nous atteindrons un plateau dès 2007 ».

L'essentiel des embauches se situe au sein d'une nébuleuse de sous-traitants aéronautiques - l'Insee en a comptabilisé plus de 300 sur le Grand Toulouse - dont les effectifs ont bondi de 50 % en dix ans. Exemples éloquentes : Latécoère, premier fournisseur d'Airbus pour les structures, est passé en France de 1 200 à 2 000 salariés en trois ans ; Aeroconseil, prestataire de services qui travaille à 85 % (!) pour Airbus, a quadruplé sa taille en cinq ans pour atteindre 1 200 personnes.

Cette évolution s'explique. Voilà dix ans que le constructeur se recentre sur le seul métier de concepteur-assembleur. Quitte à externaliser toutes ses autres activités. En 2001, le niveau de sous-traitance atteignait déjà 60 % de la production. Avec l'A 380, le phénomène est monté d'un cran : 70 % du futur avion gros-porteur est sous-traité, dont environ un quart en région Midi-Pyrénées. Ce modèle de production - pudiquement appelé « entreprise étendue » - propre à Airbus (Boeing ne sous-traite qu'à hauteur de 30 %) lui offre l'avantage de la souplesse. Un atout considérable dans un secteur très cyclique et dans des pays dotés d'une législation du travail rigide. Impossible pour Airbus d'opter, par exemple, pour la technique du *hire and fire*

(je prends, je jette) chère à Boeing. Il revient donc aux sous-traitants – et à leurs salariés – de faire office de variable d'ajustement.

« Cette organisation est la force d'Airbus, claironne Didier Seiller, spécialiste de l'aéronautique de Midi-Pyrénées Expansion, l'agence régionale de développement. C'est d'ailleurs le seul point sur lequel Boeing ne critique jamais son grand rival. » Efficace sur le plan industriel (la marge financière d'Airbus a atteint 10 % en 2005), la nébuleuse d'Airbus commence néanmoins à faire grincer des dents, même si le sujet demeure largement tabou. Dans la Ville rose, il n'est pas de bon ton de critiquer l'employeur qui fait vivre toute la région. La crainte des délocalisations pèse lourd dans ce silence. François Renaud, PDG de la Fonderie Mercié (54 salariés), est l'un des rares à oser hausser le ton. Le cauchemar de ce sous-traitant de deuxième niveau, c'est le service achat des « partenaires d'Airbus » (autre appellation des sous-traitants de premier niveau). « Ils ont adopté les démarches à la hussarde calquées sur le secteur automobile », dénonce-t-il. Après avoir accepté d'abaisser ses prix pendant deux ans « pour faire tourner l'usine », quitte à vendre à perte, François Renaud a changé sa stratégie et remonté ses tarifs. « Certains me disent : « Faites travailler vos salariés plus vite. » Je leur demande s'ils veulent les clefs de mon bureau. Parfois les portes claquent, mais ils reviennent toujours. » La raison ? La Fonderie Mercié fabrique et certifie des pièces d'avions « vitales et complexes », ce qui la rend incontournable. C'est pourquoi les conditions salariales y sont bonnes et le turnover nul.

C'est loin d'être le cas partout. Au début de l'année, une centaine d'ingénieurs et de techniciens des sociétés d'informatique Cap Gemini et Atos Origin manifestaient pour réclamer des hausses de salaire... devant le site d'Airbus ! « Notre présence là-bas se voulait symbolique, explique Ali Ould-Yerou, délégué CGT de Cap Gemini. Airbus est notre plus gros client. Pour décrocher des contrats, notre direction estime le volume d'heures au plus bas et se retrouve fréquemment en dépassement de délais. Du coup, elle repousse toute demande d'augmentation salariale en prétextant la pression imposée sur les prix par le client. » A qui la faute ? Au donneur d'ordre, qui serre excessivement la vis ? Ou au sous-traitant, qui renvoie la responsabilité sur son client ? Difficile de démêler la part de responsabilité. D'autant que l'imbrication entre les entreprises atteint un niveau de complexité extrême avec la montée d'une sous-traitance en cascade...

Lauriane GUIGNO avec Jacques TRENTESAUX  
L'EXPRESS – 25 mai 2006

## Annexe 4

### Airbus : LES SOUS-TRAITANTS LUTTENT POUR LEUR AVENIR

**Le plan de restructuration de l'avionneur commence à s'appliquer en Midi-Pyrénées. Comme les 15 000 entreprises concernées en Europe, les sociétés de la Région sont contraintes de s'adapter.**

DEUX MOIS à peine après l'annonce de Power 8, le plan de réorganisation d'Airbus, rien ne semble avoir changé à Toulouse, siège de l'avionneur. Le groupe dont le destin est lié à la Ville rose a annoncé la suppression de 10 000 emplois et la vente ou l'externalisation à un grand partenaire industriel de six usines en Europe. Airbus va revoir sa façon de travailler avec ses sous-traitants, en particulier avec les 3 000 entreprises qui fournissent des prestations ou certains équipements destinés aux avions. Airbus veut engager la rationalisation de ces sous-traitants trop nombreux et trop petits. En Midi-Pyrénées, 80 % d'entre eux emploient moins de 50 salariés. Airbus ne veut plus traiter en direct avec tous mais avec un nombre restreint, avec en première ligne, 10 grands fournisseurs réunis dans un club des grands partenaires. « *On va replier le râteau et passer à la pyramide à trois ou quatre niveaux* », explique un responsable d'Airbus.

[...]

La ville vit sans doute une des plus graves crises de son histoire. « *Lorsqu'Airbus tousse, c'est toute la ville qui s'enrhume* », résume un habitant. Comme dans les autres grandes régions aéronautiques, l'inquiétude se focalise sur l'impact de Power 8 chez les sous-traitants.

« *Pour beaucoup, ce sera une question de survie, la plupart vont y arriver au prix d'une adaptation difficile mais beaucoup vont aussi faire faillite. Les sous-traitants d'Airbus ont été habitués à un environnement protecteur, ils doivent se remettre en cause et se diversifier car ils sont trop dépendants d'Airbus* », analyse Joseph Lampel, professeur de stratégie et spécialiste de l'aéronautique à la Cass Business School de Londres. Il estime que de 12 000 à 15 000 entreprises vont être affectées par Power 8 en Europe.

[...]

Véronique Guillemard, LE FIGARO, 27/04/2007