

Nous pouvons constater, encore une fois, que ceux qui ont rédigés le sujet et le corrigé sont particulièrement malveillants.

A force de vouloir « piéger » le candidat, ces incapables se piègent eux-mêmesce qui est un comble.

Limiter les réussites : OK , mais cela s'appelle un « concours » et il suffit d'élever le niveau des questions.

Falsifier le sujet pour que le candidat ne puisse s'y retrouver : c'est répugnant. L'année prochaine, je suggère de leur attacher les mains dans le dos !!!

Le tableau du second problème (annexe 3) est différent entre le sujet donné aux candidats et celui proposé sur le corrigé

Sur ce même tableau, les charges de locations de véhicules n'y sont pas mentionnées et aucune ligne vierge ne permet aux candidat de les mentionner !!!!

PROPOSITION DE CORRECTION

Premier problème

Question 1

a) - Le préavis du salarié est de deux mois

Les congés suspendant l'exécution du préavis, le préavis du salarié s'est donc achevé le 11 août (2 mois + 8 jours). **Son contrat a pris fin le 11 août.**

b) - Le salarié n'ayant pas exécuté son préavis, l'employeur est fondé à réclamer, devant le Conseil de Prud'hommes, une **indemnité compensatrice de préavis** d'un montant égal à la rémunération brute correspondant à la période de travail non effectuée (indemnité de brusque rupture).

Question 2

a) - Le sort des sanctions antérieures :

Règle générale : prescription de 3 ans.

Aucune sanction antérieure de plus de 3 ans à l'engagement de poursuites disciplinaires ne peut être invoquée à l'appui d'une nouvelle sanction.

Dans le cas d'espèce, **la sanction de 1999 ne peut, sur la base de cette règle, être invoquée.**

Une loi d'amnistie a été votée en août 2002. Elle concerne notamment les fautes passibles de sanctions commises avant la promulgation des résultats de l'élection présidentielle (mai 2002).

En conséquence, les sanctions de 1999 et 2002 ne devraient plus figurer au dossier du conducteur. Elles ne peuvent donc être invoquées pour appuyer une nouvelle sanction.

Seule la sanction d'octobre 2003 pourra être invoquée.

b) - Déroulement (chronologie et délais) de la procédure :

- Il doit y avoir **convocation écrite en vue d'un entretien préalable** (remise en mains propres contre décharge ou adressée par lettre recommandée au salarié).

Cette convocation doit intervenir dans un **délai de deux mois** à compter de la date à laquelle le chef d'entreprise a eu connaissance des faits.

- Contenu de la convocation :

- objet de l'entretien, en précisant qu'une sanction est envisagée,
- date, lieu et heure de l'entretien,
- précision que le salarié peut se faire assister par une personne de son choix appartenant au personnel de l'entreprise.

- Entretien

L'absence du salarié n'empêchera pas la procédure de suivre son cours, dès lors qu'il a été régulièrement convoqué.

- Notification

La sanction doit faire l'objet d'une notification **motivée** au salarié. La notification doit être remise en mains propres (contre décharge) ou par lettre recommandée.

La sanction doit être notifiée **dans le mois** qui suit la date de l'entretien préalable, mais ne peut l'être moins **d'un jour franc** après ledit entretien.

C'est 2 jours francs maintenant !!!!!

Question 3

a) - Lorsqu'une clause de non-concurrence n'est pas respectée par un ancien salarié, l'ex-employeur est fondé à intenter une procédure devant le **Conseil de Prud'hommes**, aux fins d'obtenir des dommages-intérêts en raison du préjudice subi.

b) - Pour que la clause de non-concurrence soit **licite**, elle doit répondre à **5 conditions cumulatives**, le non-respect de l'une des conditions entraînant la nullité de la clause.

- 1- Tout d'abord, il faut que l'entreprise justifie d'un intérêt légitime à protéger. En outre, la clause doit :
- 2- Etre limitée dans le temps
- 3- Etre limitée dans l'espace
- 4- Tenir compte des spécificités de l'emploi du salarié
- 5- Comporter, pour l'employeur, l'obligation de verser au salarié une contrepartie financière.

Dans le cas d'espèce, l'intérêt légitime existe. La clause est limitée dans le temps, dans l'espace et tient compte des spécificités de l'emploi du salarié.

Quatre critères semblent réunis, mais **le cinquième (contrepartie financière) est inexistant.**

La clause de non-concurrence est donc nulle.

Deuxième problème

Question 1

La LOTI (Loi d'orientation des transports intérieurs) du 30 décembre 1982 définit les différentes catégories de transport public routier de personnes.

Question 2

LIERRE / SAINT-HILAIRE = 48 km

SAINT-HILAIRE/ LIERRE = 48 km

Haut Le Pied dépôt de LIERRE/ Tête de ligne départ LIERRE = 8 km

Lundi à vendredi :

Le graphique véhicules indique 8 courses journalières de 48km par véhicule soit :

$$(8 \times 48) = 384 \text{ km} \times 2 \text{ véhicules} = 768 \text{ km} \times 5 \text{ jours/semaine} = 3840 \text{ km}$$

Samedi :

Le graphique véhicules indique 4 courses journalières de 48km par véhicule soit :

$$(4 \times 48) = 192 \text{ km} \times 2 \text{ véhicules} = 384 \text{ km}$$

Kilométrage commercial hebdomadaire :

$$3840 \text{ km} + 384 \text{ km} = 4224 \text{ km}$$

Pour 52 semaines d'activité :

$$4224 \text{ km} \times 52 = 219\,648 \text{ km}$$

Il faut ajouter les km Haut Le Pied du dépôt au point de départ de LIERRE soit 8 km le matin et 8 km le soir soit :

$$(8 + 8) \times 6 \times 52 = 4992 \text{ km de HLP pour le véhicule remis au dépôt}$$

Total kilométrique annuel de la ligne :

$$219\,648 \text{ km commerciaux} + 4992 \text{ km de HLP} = 224\,640 \text{ km}$$

Question 3

Pour la base de calcul du nombre de conducteurs, il convient de prendre en compte la base de 35 heures hebdomadaires (cf. énoncé question 3 page 3). Tout calcul fondé sur une autre base ne sera pas pris en compte.

Pour le véhicule stationné à SAINT-HILAIRE, la prise de service conducteur s'effectue sur place.

Amplitude de travail des véhicules :

Véhicule N°1 (pas de HLP): 10 mn en début de journée + 10 mn en fin de journée

Véhicule N°2 (avec HLP) : 10 mn en début de journée + 10 mn en fin de journée auxquels on ajoute 2 fois 15 mn de HLP soit :

Véhicule N°1 :

6h05 à 22h10 du lundi au vendredi

6h05 à 14h10 le samedi

Véhicule N°2 :

5h50 à 22h25 du lundi au vendredi

5h50 à 14h25 le samedi

Nombre d'heures journalières

Véhicule N°1 : 22h10 – 6h05 = 16h05 du lundi au vendredi

14h10 – 6h05 = 8h05 le samedi

Véhicule N°2 : 22h25 – 5h50 = 16h35 du lundi au vendredi

14h25 – 5h50 = 8h35 le samedi

Nombre d'heures hebdomadaires:

$$[(16h05+16h35) \times 5] + (8h35+8h05) = 180h00$$

Sur une base 35h00, cela donne :

$$180h00 : 35h00 = 5,14 \text{ conducteurs}$$

Il faut ensuite déduire les congés payés :

5,14 conducteurs x 5 semaines de congés payés = 25,7 semaines soit 26 semaines d'absences (par excès) soit 0,5 conducteur supplémentaire (26 est la moitié de 52 semaines).

Soit un total de $5,14 + 0,5 = 5,64$ conducteurs que l'énoncé permet d'arrondir à 6 conducteurs.

C'est du délire de travailler à la semaine.

Un calcul du nombre de salariés se fait TOUJOURS sur une année.

Question 4

Convention aux risques et périls :

Ce type de contrat est le plus responsabilisant pour le transporteur puisqu'il implique que celui-ci ne touche, en principe, aucune subvention de la part de l'Autorité Organisatrice.

Le transporteur perçoit l'intégralité des recettes qui constituent les seules ressources d'exploitation. Les éventuelles pertes d'exploitation sont à sa charge.

En contrepartie, il lui est garanti l'exclusivité de la ligne qui reste sans concurrence.

Le transporteur devra assurer la promotion commerciale de sa ligne.

Il propose les tarifs, qui devront être homologués par l'autorité organisatrice.

Question 5

Annexe 3 (corrigé 1)

Coût de revient d'un véhicule

FAUX le tableau fourni, parle de « coût de revient » DES véhicules

L'énoncé n'indiquant pas clairement si la part des charges de structures absorbée par les véhicules, soit 15%, doit s'entendre pour chaque véhicule à l'unité ou pour l'ensemble des véhicules (15% au total, soit 7,5% par véhicule), les deux réponses sont admises. Le corrigé 1 présente la réponse à prendre si le candidat a estimé que les 15% représentant la part des deux véhicules devaient être divisés par deux pour produire la part d'un véhicule unitaire : $200\,000 \times 0,015 / 2 = 15\,000$

CHARGES VARIABLES					CHARGES FIXES				CHARGES DE STRUCTURE	
	Unité	Prix	km	Résultat		Montant	Unité	Résultat		
Carburant	25	0.75€	100	0.1875	Salaires	1500€ * 3 conducteurs	12.5	56 250,00 €		
Pneumatiques	6	500€	80000	0.0375	Charges sociales	735 * 3 conducteurs	12.5	27 562,50 €	Part du véhicule	(15%) 15 000 €
Entretien	0.10€	1	1	0.1000	Location du véhicule	1,9 % de 140 000 € = 2 660 €/mois	12	31 920,00 €		
					Assurance	2 500 €	1	2 500 €		
					Stationnement gare routière	800 €	1	800 €		
					Visites techniques	100 €	2	200,00 €		
TOTAL* : 0.325 Arrondi à 0.33€					TOTAL : 119 232,50 €				TOTAL : 15 000 €	
*Résultat à 2 décimales par excès					Total : 134 232,50 / 312 jours = 430,23 €/J					

Les locaux ne figure pas dans le tableau : 55 500 euros par an c'est une paille !!!!!

Et en plus c'est calculé sur 12,5 mois !!! ça c'est de la gestion prévisionnelle !!!!!

Coût au km	
Formule binôme	
	Km 0.33€
	jour 430,23 €/J

Kilométrage d'un véhicule : 224 640 km / 2 véhicules = 112 320 km

Jours d'activité d'un véhicule : 624 jours / 2 véhicules = 312 jours

En une année !!!!!

Prix d'achat d'un véhicule : 140 000 €HT

Durée : 12 mois

On parle de quoi ici au juste ??

durée de vie du véhicule ou d'une année ??????

Nombre de conducteurs par véhicule : 3

FAUX l'annexe 3 mentionne :

Nombre de véhicules :

Nombre de conducteurs :

De qui se moque t'on ??? je ne le sais que trop !!!!

Question 5

« Dans le cadre d'un tel contrat, déterminez le nombre de passagers que vous devrez transporter afin que cette ligne devienne rentable, si vous fixez un tarif du billet à l'unité à 6,5 € par course et une hypothèse d'un taux moyen de fréquentation de 60 %.

Renseignez l'annexe 3. »

Il faut m'expliquer comment comprendre la question qui est toute simple et qui ne correspond pas du tout au corrigé présenté ci-dessous !!!!

Seuil de rentabilité :

Chiffre d'affaires d'un véhicule : (6,5 €/place * 30 places) * 8 A/R * 312 jours = 486 720 €/ an

Nombre de place = 50 places * 60 % de remplissage = 30 places

Charges fixes du véhicule : 134 232.50 €/ an

Charges variables du véhicule : 0.33 * 112 320 km = 37 065.60 €/ an

1) Marge sur coût variable = CA – CV
= 486 720,00 – 37 065,60 = 449 654,40

2) Taux de marge sur coût variable = MCV / CA

$$= 449\,654,40 / 486\,720,00 = 0,92$$

3) Seuil de rentabilité = CF / TMCV
= 134 232,50 / 0,92 = 145 904,89 €

POINT-MORT EN NOMBRE DE PLACES PAR TRAJETS :

Point mort en nombre de places annuelles : $145\,904,89 / 6,50 = 22\,446,90$ places/ an

Nombre de trajets annuels :

Du lundi au Vendredi (8 trajets jours * 5 jours * 52 semaines) = 2 080 trajets

Le Samedi (4 trajets * 52 semaines) = 208 trajets

TOTAL TRAJETS ANNUEL : **2 288** trajets

Nombre de places minimums pour être rentable sur un trajet : $(22\,446,90 / 2\,288$ trajets)

= **9,81** places / trajet

Troisième problème

Calcul du coût de revient

Kilométrage annuel :

Activité scolaire	63km x 180j		11 340 km	
-------------------	-------------	--	-----------	--

Piscine	30km x 40j		1 200 km	
Sport			<u>1 500 km</u>	
		Kilométrage annuel :	14 040 km	
			km	Annuel
Carburant	0,55 €x	0,28	0,154 €ou	2 162,16 €
Entretien			0,010 €	1 404,00 €
Pneumatiques			<u>0,03 €</u>	<u>421,20 €</u>
			0,284 €	3 987,36 €

Terme journalier :

				Annuel
Taxes			=	274,00 €
Assurances			=	2 134,00 €
<u>Conducteurs</u>				
Activité scolaire	11,43 €x	2,5 (2 h 30) x	180 =	5 143,50 €
Piscine	24,39 €x	40 jours	=	975,60 €
Sport	42,69 €x	15 jours	=	640,35 €
			Total	9 167,45 €

Coût annuel du matériel :

			Annuel
Amortissement du matériel :			
- valeur d'immobilisation	48 180 €		
- valeur résiduelle	0 €		
	48 180 €		
sur	5 ans (N)		9 636,00 €
Provision pour renouvellement			
Surcoût prévu du matériel 5 %	2 409 €		
Sur	5 ans (N)		481,80 €
Financement			
Valeur d'acquisition H.T.	48 180 €		
* Taux des ressources financières	7 %		
* Coefficient (N+1/ N+2)	0,5714286		
			1 927,20 €
	Coût du matériel :		12 045,00 €

Charge de structure :

**Les charges du véhicule « hors renouvellement » ont été oubliées 9 636 euros !!! une paille ...cela fini par faire une balle...
En conséquence la correction est faussée**

Dans l'énoncé, il est fait mention d'un coût global, on peut penser que les charges de structure se calculent sur le coût GLOBAL obtenu et pas coût TOTAL comme repris dans leur correction

Terme kilométrique		=	Annuel 3 987,36 €
Terme journalier		=	<u>9 167,45 €</u>
		Coût de revient hors structure et coût du renouvellement	13 154,81 €
Charges de structure = CR/83*17	= 83 % du coût total		<u>2 694,36 €</u>
		Coût de revient Coût de renouvellement	15 849,17 €

Coût de revient :

	Annuel
Terme kilométrique =	3 987,36 €
Terme journalier =	9 167,45 €
Structure =	2 694,36 €
Coût du matériel =	12 045,00 €
	27 894,17 €

Chiffre d'affaires :

Activité scolaire		
Forfait 40 km	144,34 €	
+ km supplém. à 40 km	<u>25,53 €</u>	
	169,87 € x 180 jours =	30 576,60 €
Piscine	=	2 290,00 €
Sport	=	3 506,00 €
		36 372,60 €

Coût de revient		27 894,17 €
-----------------	--	--------------------

Marge du véhicule :

Marge	36 372,60 – 27 894,17 € =	8 478,43 €
-------	---------------------------	-------------------

Marge = 8 478,43 € : 27 894,17 € = 0,303949893 = 30 % arrondi

Ou = 8 478,43 € : 36 372,60 = 0,233099366 = 23 % arrondi