

SESSION 2026



**CAPLP ET CAFEP**  
Concours externe

Section

**ÉCONOMIE ET GESTION**

Option

- Option gestion et administration**
- Option commerce et vente**
- Option transport et logistique**
- Option sécurité et prévention**

**Epreuve d'admissibilité 1**

*L'épreuve porte sur le droit, l'économie et le management. Elle comporte deux parties indépendantes :*

- la première partie consiste à répondre à une série de questions ;*
- la seconde partie consiste à traiter une problématique donnée sous forme structurée et argumentée.*

*Le sujet de l'épreuve est commun à toutes les options.*

*L'épreuve permet d'apprécier la maîtrise des connaissances disciplinaires et des compétences méthodologiques associées à chacun des champs disciplinaires.*

**Durée : 4 heures**

L'usage de la calculatrice est autorisé dans les conditions relevant de la circulaire du 17 juin 2021 BOEN du 29 juillet 2021.

L'usage de tout ouvrage de référence, de tout dictionnaire et de tout autre matériel électronique est rigoureusement interdit.

Il appartient au candidat de vérifier qu'il a reçu un sujet complet et correspondant à l'épreuve à laquelle il se présente.

Si vous repérez ce qui vous semble être une erreur d'énoncé, vous devez le signaler très lisiblement sur votre copie, en proposer la correction et poursuivre l'épreuve en conséquence. De même, si cela vous conduit à formuler une ou plusieurs hypothèses, vous devez la (ou les) mentionner explicitement.

**NB : Conformément au principe d'anonymat, votre copie ne doit comporter aucun signe distinctif, tel que nom, signature, origine, etc. Si le travail qui vous est demandé consiste notamment en la rédaction d'un projet ou d'une note, vous devrez impérativement vous abstenir de la signer ou de l'identifier. Le fait de rendre une copie blanche est éliminatoire.**

**Tournez la page S.V.P.**

### INFORMATION AUX CANDIDATS

Vous trouverez ci-après les codes nécessaires vous permettant de compléter les rubriques figurant en en-tête de votre copie. Ces codes doivent être reportés sur chacune des copies que vous remettrez.

#### ► Concours externe du CAPLP de l'enseignement public :

##### Option : commerce et vente

Concours	Section/option	Epreuve	Matière
EFE	8013J	101	4061

##### Option : gestion et administration

Concours	Section/option	Epreuve	Matière
EFE	8039J	101	4061

##### Option C : sécurité et prévention

Concours	Section/option	Epreuve	Matière
EFE	8055J	101	4061

##### Option D : transport logistique

Concours	Section/option	Epreuve	Matière
EFE	8038J	101	4061

#### ► Concours externe du CAPLP de l'enseignement privé :

##### Option : commerce et vente

Concours	Section/option	Epreuve	Matière
EFF	8013J	101	4061

##### Option : gestion et administration

Concours	Section/option	Epreuve	Matière
EFF	8039J	101	4061

##### Option C : sécurité et prévention

Concours	Section/option	Epreuve	Matière
EFF	8055J	101	4061

##### Option D : transport logistique

Concours	Section/option	Epreuve	Matière
EFF	8038J	101	4061



**CAPLP-Économie et Gestion**  
**Économie, Droit, Management**  
**(Épreuve commune à toutes les options)**  
**Session 2026**  
**Première épreuve d'admissibilité**



Fort de quatorze marques automobiles internationales\* et de deux marques dédiées à la mobilité\*\*, le groupe Stellantis dépasse aujourd'hui la simple conception du transport. Sa mission est de permettre à chacun de se déplacer librement et de renforcer les liens entre les individus.

En mars 2022, l'entreprise a présenté son plan stratégique « DARE Forward 2030 »\*\*\* : une feuille de route ambitieuse qui confirme son engagement dans une mobilité durable, innovante et créatrice de valeur pour l'ensemble de ses parties prenantes.

Leader dans les domaines de l'électrification et du développement de logiciels, le groupe intègre des solutions technologiques de pointe au cœur de ses véhicules et services. Orienté vers la satisfaction client et soutenu par des partenaires de premier plan, Stellantis s'engage à concevoir, produire et proposer des solutions de mobilité durable aux exigences les plus élevées.

Présent industriellement dans plus de 30 pays et actif sur plus de 130 marchés à travers le monde, Stellantis se positionne comme un acteur capable de rassembler les personnes et de faire circuler les idées. Ses marques symboliques s'appuient sur l'engagement, la créativité et la diversité de ses équipes pour garantir et maintenir une mobilité accessible, adaptées aux besoins de chacun, au-delà des frontières et des différences culturelles.

### **Projets de développement**

Antonio Filosa, nouveau directeur général a pris ses fonctions en mai 2025. Dans un environnement très concurrentiel et en perpétuel mouvement, les choix notamment en termes de production et d'organisation de travail seront cruciaux pour le groupe.

De manière beaucoup plus opérationnelle, les contrats des salariés et des commerciaux exigent une attention particulière lors des changements liés aux conditions de travail ou aux modalités de vente automobile.

Plus largement, les politiques économiques nationales et européennes, qui influencent l'environnement des entreprises, orientent également les axes de développement de ce groupe multinational.

\* Chrysler, Fiat, Citroën, Peugeot, Alfa-Romeo, Jeep...

\*\* Mobilité : Free2mov & Leasys, qui proposent des solutions de location et des systèmes de gestion de flotte d'entreprises.

\*\*\*« DARE Forward 2030 » : Oser aller de l'avant vers 2030.

### **Note aux candidats**

**Les parties et sous-parties sont indépendantes.**

**Pour la première partie, il est attendu des réponses appuyées sur vos connaissances personnelles, le contexte et les annexes à cette partie.**

# **PARTIE 1 – QUESTIONS MANAGEMENT ET DROIT**

(Annexes 1 à 7)

**Vous répondrez aux questions suivantes en vous appuyant sur vos connaissances personnelles, le contexte et les annexes.**

## **Sous-partie 1 – Management - Stellantis face à la transition électrique : un écosystème bouleversé et des enjeux stratégiques majeurs**

Stellantis s'inscrit dans un contexte très concurrentiel et un environnement en pleine mutation.

### **1.1- Réaliser le diagnostic externe du groupe Stellantis.**

Le groupe Stellantis, comme l'ensemble des constructeurs automobiles, s'appuie sur une vaste constellation d'équipementiers pour produire ses véhicules.

Les véhicules équipés de moteurs diesel mobilisent en particulier de nombreux fournisseurs spécialisés, dont les procédés de fabrication sont complexes et très différents de ceux liés aux moteurs électriques. Ces derniers reposent en effet sur une chaîne de valeur nettement plus courte et simplifiée que celle des motorisations thermiques, et plus encore des motorisations diesel.

Ainsi, avec la transition du thermique vers l'électrique, la chaîne de valeur de Stellantis est profondément reconfigurée, tant dans la nature des composants que dans le rôle et la place des équipementiers au sein de l'écosystème industriel.

### **1.2-Expliquer les enjeux, sur la chaîne de valeur de Stellantis, de la conversion de l'activité de production de véhicules thermiques vers celle de véhicules électriques**

## **Sous-partie 2 – Droit -Les obligations contractuelles et les limites juridiques de la modification du lieu de travail dans le cadre du contrat avec ABMR**

L'entreprise de prestations de services à domicile, dénommée ABMR, lance un appel d'offres portant sur un contrat de leasing pour une flotte nationale de 400 véhicules. La concession Stellantis de monsieur Baptiste Menour située à Bordeaux remporte cet appel d'offres et doit réaliser un contrat de location avec l'entreprise ABMR.

Le concessionnaire souhaite optimiser la disponibilité des véhicules lors des périodes de suractivité, tout en respectant le plan de maintenance préventive du parc de véhicules. Ainsi il prévoit :

- de faire l'entretien ou les réparations auprès de « Carbani auto » situé à proximité de la société ABMR, Z.I. du Jardin,
- de faire un rappel automatique d'entretien,
- de récupérer une voiture du client en panne dans un rayon de 50 km autour de Bordeaux,
- en cas d'immobilisation de plus de 48 heures, de proposer un véhicule de prêt,
- donner accès au client au relevé annuel de maintenance du parc de véhicules.

### **2.1 Rédiger la clause 6.1 et 6.2 du contrat afin de satisfaire cette proposition**

Dans le cadre du futur contrat avec la société ABMR, M. Baptiste Menour envisage d'affecter un gestionnaire dédié à la gestion de la flotte, directement basé sur le site du client dans le centre de Bordeaux.

Le gestionnaire pressenti est actuellement salarié de la concession, avec un poste situé à Mérignac (à environ 25 minutes du centre de Bordeaux, hors circulation). Employé en CDI

depuis huit ans en tant que gestionnaire de parc, son contrat de travail précise que son lieu d'affectation est Mérignac.

La proposition impliquerait donc une modification de son lieu de travail, afin qu'il soit désormais affecté dans les locaux du client, en centre-ville de Bordeaux.

**2.2–Analyser si le salarié peut refuser l'affectation au poste de gestionnaire de flotte pour la société ABMR en raison du changement de lieu de travail. Développer une argumentation juridique.**

**PARTIE II – PROBLÉMATIQUE À TRAITER SOUS LA FORME D'UNE  
RÉFLEXION STRUCTURÉE ET ARGUMENTÉE  
ÉCONOMIE  
(Annexes 8 à 11)**

**Le règlement 2024/1257 peut-il constituer pour l'économie française un levier de croissance économique ?**

**Le règlement européen 2024/1257**

« vise à atteindre d'ici à 2030 (...) la recherche d'une pollution zéro, y compris par rapport aux produits chimiques dangereux, afin de parvenir à un environnement exempt de substances toxiques, notamment en ce qui concerne l'air, l'eau et les sols, et par rapport à la pollution lumineuse et sonore, ainsi que la protection de la santé et du bien-être des personnes, des animaux et des écosystèmes face aux risques et aux incidences négatives liés à l'environnement. »

(...)

Cette transition suppose notamment des investissements publics et privés dans la recherche et l'innovation, l'augmentation de l'offre de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, (...) et requiert une action cohérente au niveau de l'Union et aux niveaux national, régional et local.

Il est attendu en réponse à cette question une argumentation structurée s'appuyant sur vos connaissances (théoriques et factuelles) ainsi que les annexes.

## BASE DOCUMENTAIRE

<b>Annexe 1</b>	Le marché automobile français souffre encore en 2025
<b>Annexe 2</b>	Ancrage territorial et intégration culturelle.
<b>Annexe 3</b>	Les sept travaux du nouveau patron de Stellantis
<b>Annexe 4</b>	Principaux investissements stratégiques de Stellantis
<b>Annexe 5</b>	Contribution des étapes du cycle de vie véhicules électriques (VE) vs. Véhicules thermiques (VT) à l'effet de serre
<b>Annexe 6</b>	Voitures électriques : une révolution des métiers
<b>Annexe 7</b>	Projet de contrat de leasing de véhicules
<b>Annexe 8</b>	Arrêt de la Cour de cassation du 24 janvier 2024 (n° 22-19.752), Chambre sociale
<b>Annexe 9</b>	Investissements dans le secteur automobile soutenus par les aides publiques
<b>Annexe 10</b>	Extrait du rapport annuel du commerce extérieur publié par la Direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI)
<b>Annexe 11</b>	Extrait rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC)

## GLOSSAIRE

<b>BEV</b>	Battery Electric Vehicle désigne un véhicule tout électrique
<b>DGDDI</b>	Direction générale des douanes et droits indirects
<b>ETI</b>	Entreprise de taille intermédiaire
<b>GE</b>	Grandes entreprises
<b>GIEC</b>	Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
<b>PME</b>	Petites et moyennes entreprises
<b>VE</b>	Véhicules électriques
<b>VT</b>	Véhicules thermiques

## **Annexe 1 - Le marché automobile français souffre encore en 2025**

Malgré un léger sursaut en octobre (+ 2,9 %), le marché automobile français reste en difficulté. Les ventes de voitures neuves reculent de 5,4 % depuis janvier.

Le marché automobile français est sur une pente glissante. Si octobre affiche une légère embellie (+ 2,9 %), les ventes de voitures neuves continuent de reculer en 2025. Sur les dix premiers mois de l'année, elles ont chuté de 5,4 %, à 1,33 million d'unités. Le secteur reste englué dans la morosité, freiné par un pouvoir d'achat en berne et l'attentisme des ménages. Même le « leasing social », censé relancer la demande de véhicules électriques, peine à produire ses effets malgré un soutien de l'État.

En octobre, 135 529 nouvelles voitures particulières ont été immatriculées, selon les chiffres publiés samedi 1er novembre par la Plateforme automobile (PFA), l'association des constructeurs et équipementiers. « C'est un marché marqué par l'attentisme des consommateurs, quand on repense à octobre 2024, où il avait chuté de 11 % sur un an », a commenté une porte-parole de l'association professionnelle, interrogée par l'AFP. « Il n'y a malheureusement pas de signaux qui laissent penser que la conjoncture va s'améliorer, alors que le marché était de 170 000 voitures par mois avant le Covid », a-t-elle ajouté.

« C'est loin des objectifs espérés »

Les constructeurs attendaient un certain rebond grâce au « leasing social », la location avec option d'achat de véhicules électriques pour les ménages modestes avec aide de l'État. Il s'est peu fait sentir. « L'électrique représente 24 % du marché sur le mois, 19 % depuis le début de l'année. C'est loin des objectifs espérés », a estimé la porte-parole de la PFA. Mercredi, le ministère des Transports faisait état de 41 500 bénéficiaires au bout d'un mois, sur les 50 000 possibles.

L'État a doté ce dispositif d'environ 370 millions d'euros. Comme le bonus écologique qui abaisse le prix d'achat d'une voiture neuve, il est financé par des certificats d'économie d'énergie (CEE), sur le principe du pollueur-payeur visant les fournisseurs d'énergie.

Les groupes Stellantis et Renault se partagent en octobre la moitié du marché français, avec 25,4 % et 24,5 % respectivement. Renault connaît une meilleure dynamique, avec des ventes en hausse de 2,5 % sur les dix premiers mois de l'année, tandis que celles de Stellantis reculent de 8,3 %. Cette contraction est principalement due à Peugeot et Fiat, tandis que Citroën se maintient.

Le marché des véhicules utilitaires légers neufs va mal lui aussi, en baisse de 7,0 % sur un an lors des dix premiers mois de 2025, indiqué la PFA. L'occasion représente quant à elle près de 500 000 transactions mensuelles en France, dont plus de la moitié pour des véhicules de plus de dix ans.

*Source : le-marche-automobile-francais-souffre-encore-en-2025, Challenges, 01/11/2025*

## **Annexe 2 - Ancrage territorial et intégration culturelle**

Le groupe Stellantis demeure fortement marqué par ses origines européennes. Cette influence se manifeste notamment dans la structure du capital, avec la présence des familles Agnelli et Peugeot et de l'État français, et l'équipe dirigeante, avec Carlos TAVARES comme Président Directeur Général et John ELKANN, l'un des héritiers de la famille AGNELLI, comme Président.

Si la fusion entre le groupe PSA et FCA représente des enjeux importants de souveraineté nationale, on peut remarquer que la présence des familles PEUGEOT et AGNELLI et de l'État français constitue aussi un vecteur d'influence et de stabilité « binationale » dans l'industrie automobile mondiale. Il paraît légitime de s'interroger comment les choix de gouvernance effectués vont influencer le processus d'intégration des deux entreprises associées. Ce processus est essentiel : les exemples d'échecs dans le secteur sont nombreux (Renault-Volvo ; Daimler-Chrysler, VolkswagenSuzuki). Or les deux entreprises ont des cultures très différentes. Selon les propres termes de Louis GALLOIS, ancien président du conseil de surveillance de PSA, PSA avait une « culture d'ingénieur, imprégnée de sérieux et tournée vers la technologie », alors que FCA se distinguait par des « valeurs plus anglo-saxonnes, tournées vers l'entrepreneuriat, peut-être plus offensives et plus audacieuses ».

Le choix de la nouvelle raison sociale, Stellantis, s'explique par la volonté de dépasser toutes les oppositions de culture. L'avenir confirmera ou infirmera la pertinence du vœu exprimé. Car selon les propres termes de Margarethe VESTAGER, Vice-Présidente exécutive de la Commission européenne et Commissaire européenne à la concurrence, « les crises passent mais les fusions demeurent

*Source : « Stellantis : enjeux juridiques et managériaux d'une fusion internationale. », Revue Exsociété »*

## **Annexe 3 - Les sept travaux du nouveau patron de Stellantis**

### **Sur le bureau d'Antonio Filosa, le nouveau directeur général que vient de désigner le groupe automobile, la liste des dossiers urgents est longue...**

C'est un débat aussi vieux que Stellantis, né en 2021 de la fusion entre Fiat Chrysler et PSA. Carlos Tavares a supprimé les doublons et sabré profondément dans les coûts, mais il n'a pas touché au portefeuille de marques des deux groupes. Il disait vouloir donner leur chance à chacune. La stratégie de Stellantis est de développer des plateformes technologiques que le groupe décline ensuite dans toutes les marques... Est-ce le manque de personnalisation des modèles, le cadencement des lancements des voitures, les hausses de prix et les montées en gamme ? Les marques ont vu leur part de marché décroître depuis la fusion... Antonio Filosa devra donc peut-être se séparer de quelques-unes d'entre elles pour rationaliser les coûts. Faudrait-il alors les fermer purement et simplement ?

En 2024, Stellantis a vu sa production chuter de près d'un million de véhicules, pour moitié en Europe et pour moitié aux États-Unis. C'est l'équivalent de la production de quatre usines. Si la production devrait remonter doucement en 2025, il n'en reste pas moins que les sites de Stellantis ne tournent pas à plein. Le nouveau directeur général va donc très vite devoir s'interroger sur l'« empreinte industrielle » de son groupe.... Afin d'éviter d'avoir à fermer des sites dans ses pays d'origine (comme la France et l'Italie) et de s'attirer les foudres des politiques, Carlos Tavares les a sévèrement « compactés ». Comprendre : il en a réduit les capacités de production. Mais quel avenir y a-t-il pour certains sites qui ne dépassent pas les 100.000 unités [...] Regagner le terrain perdu depuis des années sur ses deux principaux marchés, les États-Unis et l'Europe : c'est, depuis le début de 2025, la priorité absolue de Stellantis. Aux États-Unis, premier marché au niveau de la rentabilité, le groupe a perdu environ 2 points de parts de marché ces dernières années, se laissant dépasser notamment par le duo coréen Hyundai-Kia. « *Stellantis est confiant dans le fait que combler les trous dans*

sa gamme suffira à le ramener au-dessus des 9 % de parts de marché », contre 8 % aujourd'hui, relèvent les analystes d'UBS [...]

En Europe, les ventes de Stellantis ont frôlé ces derniers mois. Le groupe revendique un gain de 0,1 point de part de marché en avril. Cela semble petit, mais c'est déjà beaucoup pour un groupe en perte depuis 2024. En Europe, l'arrivée de nouveaux modèles dans les très porteurs segments B et C devait soutenir les ventes [...]

La relance de Stellantis a été compliquée par les annonces de la hausse des droits de douane entre les États-Unis et ses deux voisins, le Canada et le Mexique. La chaîne de valeur automobile nord-américaine est en effet étroitement imbriquée, et les 25 % de taxes à la frontière américaine pénalisent les constructeurs nord-américains [...]

L'année 2024 aura été celle de la sortie de route, 2025 celle des réparations et 2026 doit être celle du redémarrage. Après trois ans de marge opérationnelle supérieure à 10 %, le groupe a sombré l'an dernier sur fond d'accumulation des stocks aux États-Unis et de méventes des deux côtés de l'Atlantique. Sa rentabilité a été plus que divisée par deux. Avec, en particulier, une maigre marge de 1,2 % au second semestre 2024 en Europe [...]

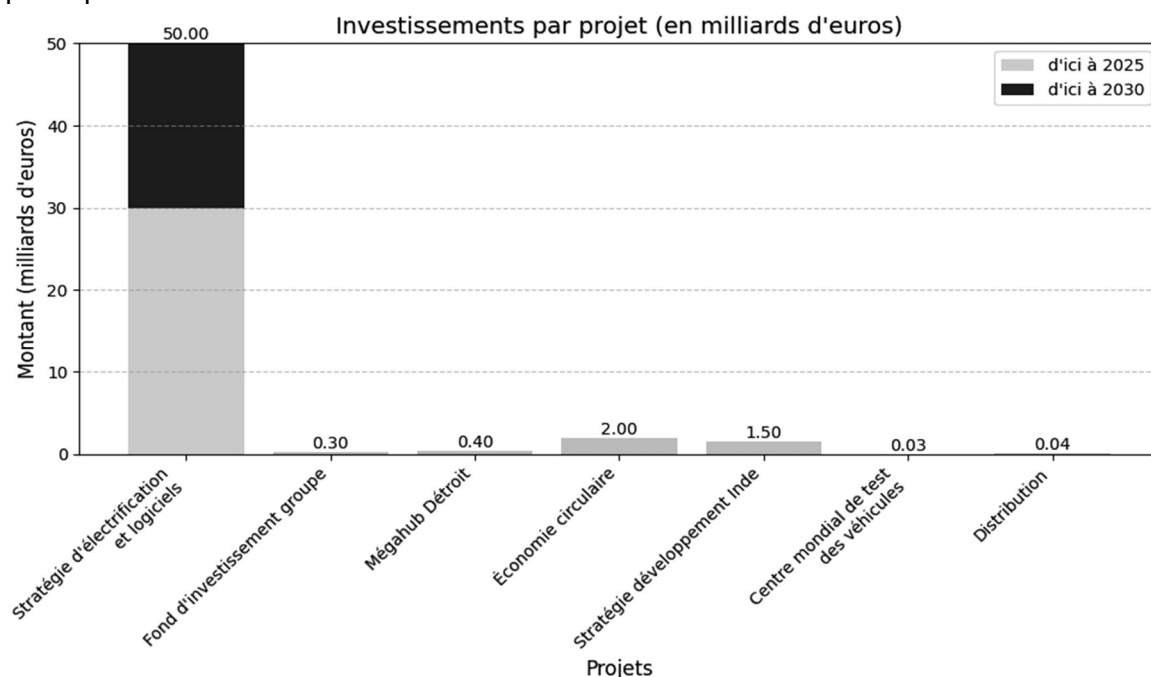
C'est une des raisons du départ de Carlos Tavares début décembre 2024 : le groupe a perdu la confiance des marchés à l'automne dernier, en lançant un avertissement sur résultats aussi inattendu que brutal. Il y divisait par deux sa prévision de marge pour 2024. En un an, le titre a perdu la moitié de sa valeur en Bourse. Reconstruire la confiance avec les investisseurs devrait prendre du temps [...].

Source : G. Guichard, les échos automobile, 30/05/2025

#### **Annexe 4 - Principaux investissements stratégiques de Stellantis**

##### **Plan « Dare Forward 2030 »**

Stellantis investit plus de 50 milliards d'euros dans l'électrification au cours de la décennie et prévoit d'atteindre 100 % de ses ventes de véhicules électriques à batterie (BEV) pour les voitures particulières en Europe et 50 % des ventes de BEV pour les voitures particulières et les pick-up aux États-Unis d'ici 2030. »



Sources: document créé d'après le site internet de Stellantis

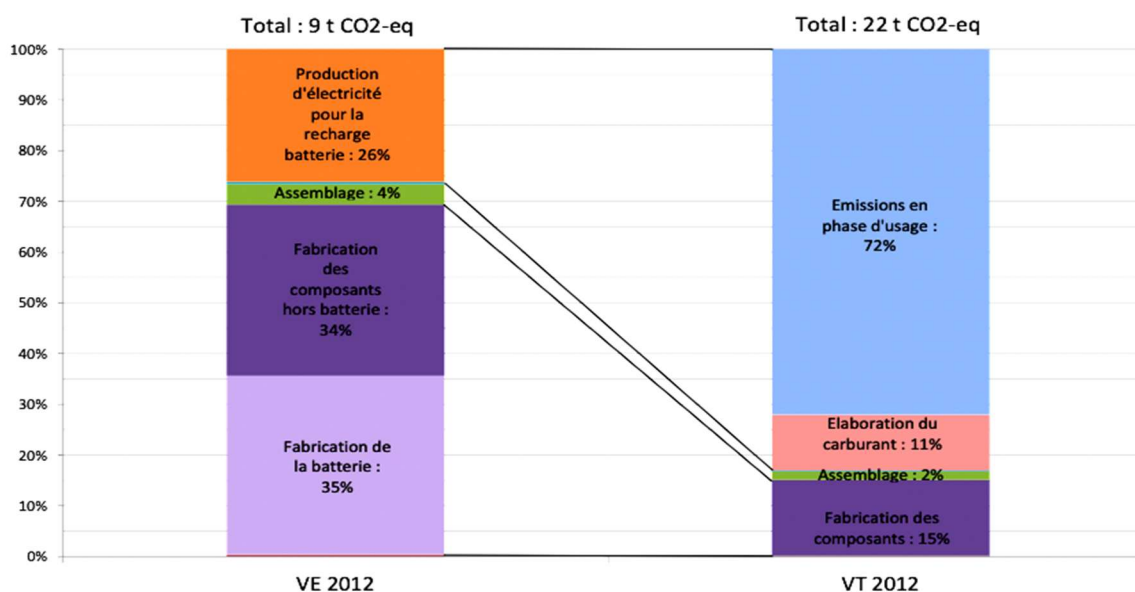
## Annexe 5 - Contribution des étapes du cycle de vie véhicules électriques (VE) vs. Véhicules thermiques (VT) à l'effet de serre

### Contribution de chaque étape du cycle de vie

Les contributions à l'effet de serre étant plus fortes pour le véhicule électrique dans les phases de fabrication, le gain environnemental se retrouve à l'usage après une période de roulage plus ou moins importante selon le mix de production d'électricité.

Les graphiques suivants montrent, pour le véhicule électrique (scénario français) et le véhicule diesel, la contribution des différentes étapes du cycle de vie en 2012 au potentiel de changement climatique sur la durée de 150 000 kms.

#### **Contribution des étapes du cycle de vie des VE et VT de référence pour le potentiel de changement climatique**



**Figure 1-4 : Contributions au potentiel de changement climatique du Véhicule Electrique français et du Véhicule Thermique en 2012**

Note de lecture : on observe une contribution de 69% pour la fabrication du véhicule électrique contre 15% pour celle du véhicule thermique.

Source : étude réalisée pour le compte de l'ADEME par Gingko21 et PE INTERNATIONAL, déc.2018

## Annexe 6 - Voitures électriques : une révolution des métiers

Les véhicules électriques ont une part de responsabilité importante dans les mutations que connaît le secteur automobile, la mobilité et les véhicules connectés sont deux autres mutations qui viennent redessiner ce secteur, impactant les producteurs de véhicules et leurs chaînes de valeurs.

### **Main d'œuvre réduite dans la fabrication de voitures électriques <sup>(1)</sup>**

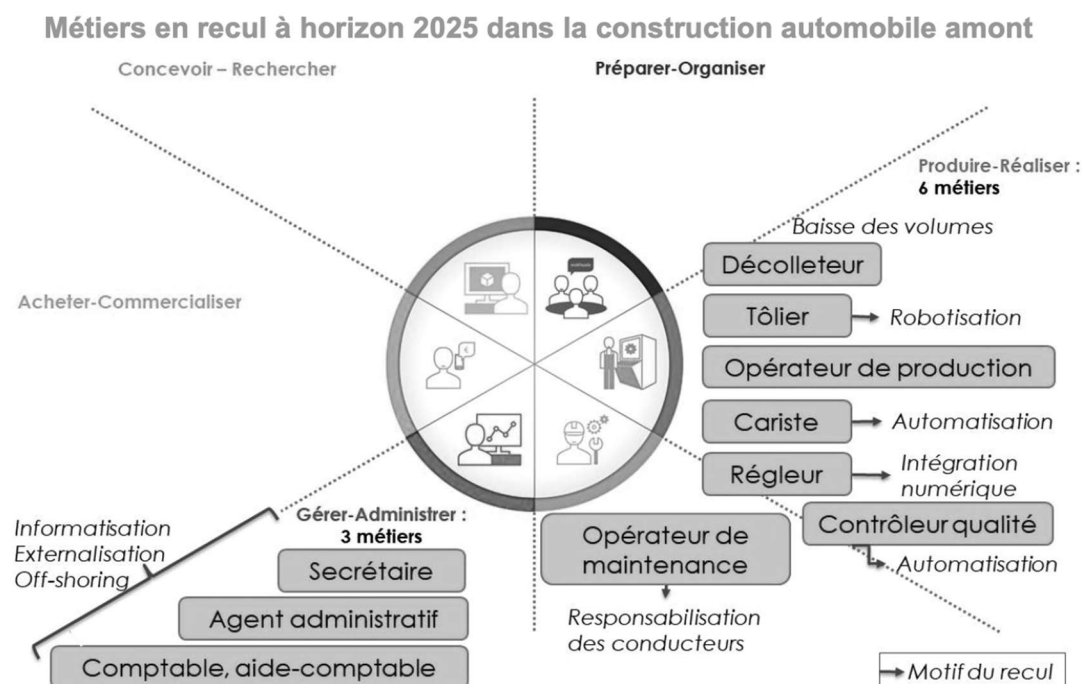
Maxime Picat, directeur au sein du groupe Stellantis, a déclaré que la fabrication d'une voiture électrique nécessite 40 % de main-d'œuvre en moins par rapport à une voiture à moteur thermique. Cette simplification de la production a des répercussions sur l'emploi, avec environ 20 % des emplois liés au secteur de l'automobile en France susceptibles d'être menacés à long terme, soit environ 40 000 emplois sur les 200 000 que compte actuellement le secteur. (...) Alors que la production d'un moteur thermique nécessitait autrefois cinq salariés, la version électrique peut être fabriquée avec seulement trois employés.

### **Déclin de certains métiers au profit de nouveaux métiers <sup>(2)</sup>**

Si les décolleteurs, tôliers, opérateurs de production, caristes, réglers et contrôleurs qualité voient leur effectif décliner avec les nouvelles mutations du secteur automobile...

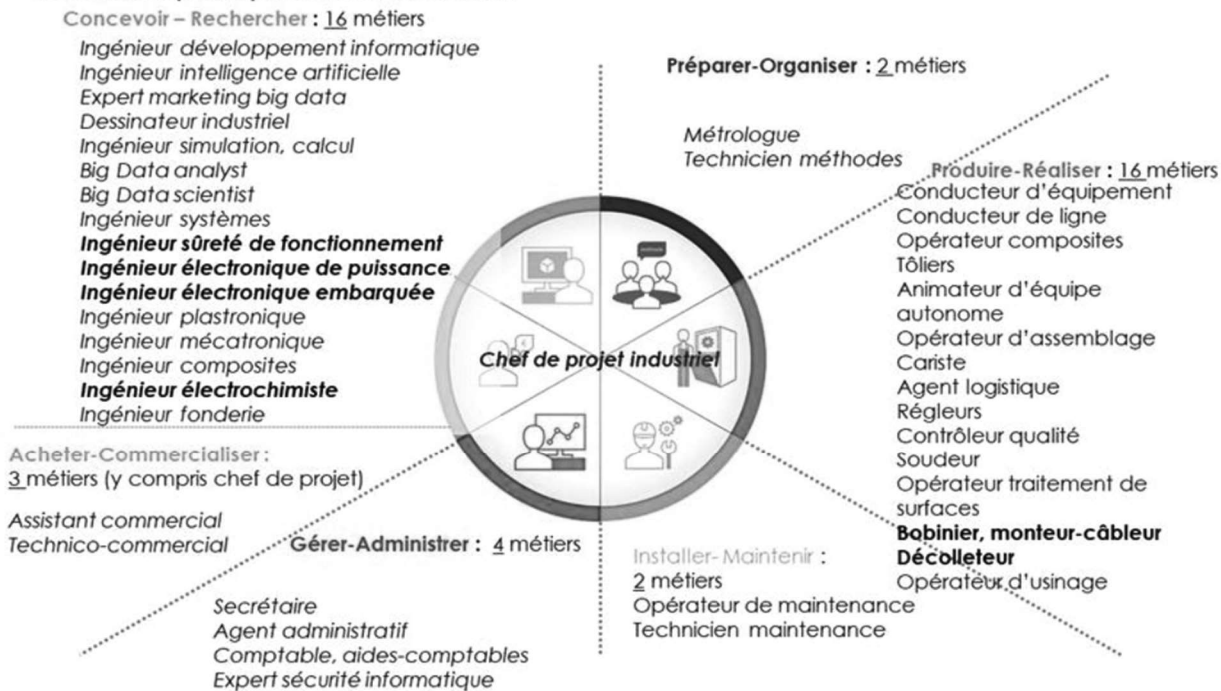
De nouveaux métiers émergent :

- en production : les bobiniers et les monteurs-câbleurs.
- en R&D : Ingénieurs en sûreté de fonctionnement, des ingénieurs électroniques de puissance et des ingénieurs électroniques embarqués.



## Davantage de métiers en évolution dans la construction automobile amont

### Les métiers impactés par les mutations en cours



**En gras : métiers supplémentaires identifiés par la présente étude**

Sources : (1) opteven.com, Nov. 2023  
 (2) Observatoire de la métallurgie, « Rapport sur l'industrie automobile » Nov. 2018

## **Annexe 7 - Projet de contrat de leasing de véhicules**

### **Entre : ABMR**

Représentée par : M. Jean Buancé :  
Responsable des achats, Z.I. du Jardin,  
33 000 Bordeaux  
Ci-après dénommé "Le Locataire"

### **Et : CONCESSION STELLANTIS DE BORDEAUX**

#### **SIRET :**

Représentée par : M. Baptiste Menour :  
Directeur de la Concession, place Pay, Berland,  
33 000 Bordeaux  
Ci-après dénommée "Le Loueur »

### **Article 1 – Objet du contrat**

Le présent contrat a pour objet la mise à disposition, sous forme de location longue durée, de véhicules au profit de la collectivité locale. La prestation comprend :

- La mise à disposition du nombre de véhicules
- L'entretien et la maintenance
- L'assurance (optionnel selon modalité)
- L'assistance 24h/24 – 7j/7
- La gestion administrative et logistique du parc

### **Article 2 – Caractéristiques des 400 véhicules**

NB : Chaque véhicule doit être immatriculé au nom du Loueur.

Les caractéristiques seront détaillées dans une annexe

### **Article 3 – Lieu de livraison**

Les véhicules seront livrés à l'adresse du Locataire : Z.I. du Jardin, 33 000 Bordeaux

### **Article 4 – Prix et modalités de paiement**

La grille tarifaire sera annexée au contrat

### **Article 5 – Durée du contrat**

Le présent contrat est conclu pour une durée de 48 mois, à compter de la date de livraison effective du premier véhicule.

### **Article 6 – Entretien et maintenance et Dépannage**

Le Loueur assure :

- Les révisions périodiques
- Les réparations mécaniques
- Le remplacement des pièces d'usure
- Le prêt d'un véhicule de remplacement sous 48h en cas d'immobilisation
- Le Loueur s'engage à assurer l'entretien et la maintenance préventive des véhicules conformément aux préconisations du constructeur.

Une attention particulière sera portée aux points suivants :

- 6.1 Maintenance régulière
- 6.2 Dépannage et assistance
- 6.3 Réactivité

Le Locataire disposera d'un interlocuteur dédié **au sein de la concession de Bordeaux** pour toute demande de maintenance, dépannage ou suivi de parc. Une ligne directe ou adresse e-mail dédiée sera communiquée à la signature du contrat.

### **Article 7 – Résiliation**

Le contrat peut être résilié :

Par le Locataire en cas de manquement grave du Loueur.

Par le Loueur en cas de manquement grave du Locataire.

### **Article 8 – Obligations environnementales**

Les véhicules doivent respecter au minimum les normes Crit'Air 1 et Euro 6. Au moins 50 % de la flotte devra être constituée de véhicules à faibles émissions (hybrides rechargeables ou électriques).

### **Article 9 – Assurance** (Cochez la bonne option au moment de la signature.)

Option A : L'assurance tous risques est incluse dans le contrat.

Option B : Le Locataire prend en charge l'assurance.

### **Article 10 – Litiges**

Tout litige relatif à l'interprétation ou l'exécution du contrat sera soumis au tribunal de Bordeaux.

Fait en deux exemplaires originaux, à Bordeaux, le 8/09/2025

Pour Le Locataire

M.Buancé, Responsable des achats

Signature :

Pour Le Loueur

M.Menour, Directeur de Concession

Signature :

Source : document auteur

## **Annexe 8 - Arrêt de la Cour de cassation du 24 janvier 2024 (n° 22-19.752), Chambre sociale**

La société ID Logistics France, société par actions simplifiée, dont le siège est [.....] ayant un établissement secondaire [.....], a formé le pourvoi n° Z 22-19.752 contre l'arrêt rendu le 10 juin 2022 par la cour d'appel d'Aix-en-Provence (chambre 4-6), dans le litige l'opposant :

1°/ à Mme [T], domiciliée [Adresse 3],

2°/ à Pôle emploi, dont le siège est [Adresse 6], défenderesses à la cassation.

La demanderesse invoque, à l'appui de son pourvoi, un moyen de cassation. [...]

### Faits et procédure

1. Selon l'arrêt attaqué (Aix-en-Provence, 10 juin 2022), Mme [I] a été engagée en qualité de préparatrice de commandes/agent de quai par la société ACR Logistics France à compter du 16 mars 2005. Le contrat de travail a été transféré à la société ID Logistics France à compter du 1er novembre 2013.

2. La salariée a été informée par courrier du 29 novembre 2013 que son lieu de travail devait être transféré de [Localité 5] aux [Localité 4] au plus tard au mois d'avril 2014.

3. Elle a été licenciée pour faute grave le 22 mai 2014 en raison de son refus d'intégrer son nouveau lieu de travail.

4. Contestant ce licenciement, la salariée a saisi la juridiction prud'homale.

Sur le moyen, pris en ses première, deuxième et quatrième branches

Enoncé du moyen

6. L'employeur fait grief à l'arrêt de dire que la rupture du contrat de travail s'analyse comme rupture abusive du contrat de travail, de le condamner à payer à la salariée des sommes à titre de dommages-intérêts pour licenciement dépourvu de cause réelle et sérieuse, d'indemnité légale de licenciement, d'indemnité compensatrice de préavis, de congés payés sur préavis, et d'ordonner le remboursement des indemnités de chômage versées par Pôle emploi<sup>1</sup> à la salariée dans la limite de deux mois, alors :

4°/ que tout jugement doit être motivé ; qu'au cas présent, la société ID Logistics France faisait valoir qu' "une distance de 35 kilomètres seulement sépare les sites de la commune de [Localité 5] et de la commune des [Localité 4] ; Le trajet séparant les deux sites en voiture est de 36 minutes seulement ; Les deux sites appartiennent au même département du Var (83), dépendent de la même chambre de commerce et d'industrie du Var ; Les deux villes sont toutes les deux reliées entre elles par des grands axes routiers et autoroutiers. En effet, les deux sites sont reliés entre eux par une voie rapide, la DN7" ; qu'en se bornant, pour écarter l'identité de secteur géographique entre les deux sites concernés, à retenir qu' "au vu des horaires de travail, il est manifeste que le covoiture est difficile à mettre en place, l'employeur ne fournissant aucun détail à ce sujet. Il ne produit pareillement aucune pièce permettant de démontrer que les transports en commun sont facilement accessibles entre les deux communes aux horaires de travail de Mme [I]. Il n'est pas contestable que l'usage du véhicule personnel, en matière de fatigue et de frais financiers (...) en raison des horaires et de la distance, génère des contraintes supplémentaires qui modifient les termes du contrat", sans répondre au moyen des conclusions de l'exposante invoquant la faible distance et le faible temps de trajet entre les deux sites ainsi que l'existence d'une voie rapide, la cour d'appel a violé l'article 455 du code de procédure civile. »

Réponse de la Cour

7. L'arrêt, répondant aux conclusions prétendument délaissées, relève que la commune des [Localité 4] est distante de 35 kilomètres de [Localité 5] et n'est pas située dans le même bassin d'emploi, qu'au vu des horaires de travail, il est manifeste que le covoiturage est difficile à mettre en place, que l'employeur ne produit aucune pièce permettant de démontrer que les transports en commun sont facilement accessibles entre les deux communes aux horaires de

---

<sup>1</sup> Pôle emploi est devenu France Travail le 31 décembre 2023, c'est un établissement public à caractère administratif chargé de l'emploi en France.

travail de la salariée, et que l'usage du véhicule personnel en matière de fatigue et de frais financiers génère, en raison des horaires et de la distance, des contraintes supplémentaires qui modifient les termes du contrat.

8. En l'état de ses constatations relatives à la distance séparant les deux sites et aux moyens de transport les desservant, la cour d'appel, qui a fait ressortir qu'ils ne faisaient pas partie du même secteur géographique, en a exactement déduit, abstraction faite des motifs surabondants critiqués par les deux premières branches du moyen, que l'employeur avait commis une faute contractuelle en imposant un nouveau lieu d'affectation à la salariée et ne pouvait lui reprocher son refus d'intégrer le site sur lequel il avait décidé de l'affecter.

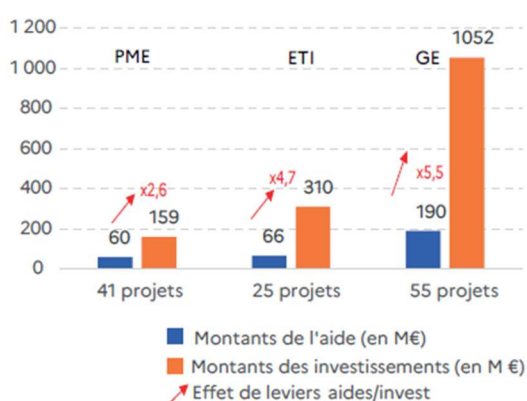
[...]

PAR CES MOTIFS, la Cour :  
REJETTE le pourvoi.

Source : Arrêt de la Cour de cassation du 24 janvier 2024 (n° 22-19.752)

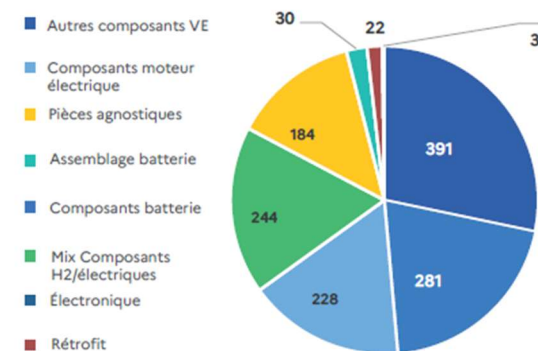
## Annexe 9 - Investissements dans le secteur automobile soutenus par les aides publiques

Graphique 9: Répartition du nombre de projets soutenus par Invest 2023, des aides attribuées et des investissements productifs par type d'entreprise



Source: DGE

Graphique 10: Répartition des investissements productifs du Volet 2 d'Invest 2023 par catégories de projets (en M€)



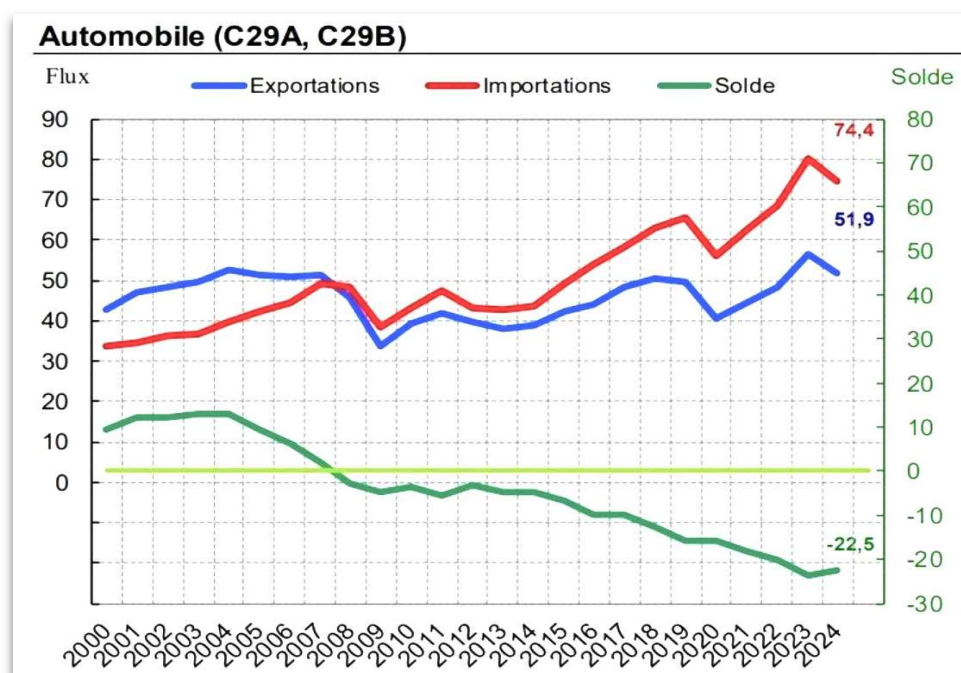
Source: DGE

Source : Thémas de la DGE « Portrait de la filière automobile à l'heure de sa transition vers l'électrique » Oct.24

## Annexe 10 : Extrait du rapport annuel du commerce extérieur publié par la Direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI)

Le rapport annuel du commerce extérieur publié par la Direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI) fait état **d'un déficit commercial en valeur de 81 milliards d'euros pour la France en 2024**. Le montant des importations a diminué de 3,9 %, pour atteindre 679,3 milliards d'euros, quand celui des exportations a baissé de 1,5 % après trois années de hausse, s'établissant à 598,3 milliards d'euros. Le solde commercial de la France a cependant poursuivi son redressement puisque le déficit s'élevait à 99,6 Md€ en 2023 et surtout à 162,6 Md€ en 2022. Avant la crise sanitaire, le déficit de la France s'établissait autour de 60 Md€ par an.

## Le solde commercial de l'automobile a cessé de se détériorer en 2024



### Le bonus écologique 2024 entraîne un ralentissement des importations d'électriques.

L'an passé, **les importations automobiles ont représenté un montant de 74,4 milliards d'euros**, soit une baisse de 7,4 % par rapport à 2023 (80,4 Md€). Celles-ci se sont élevées à 55,1 Md€ pour les véhicules (- 6,1 %) et à 19,3 Md€ pour les équipements auto (- 9,7 %). Dans le détail, les importations de voitures thermiques neuves ont baissé de 3,2 milliards d'euros pour atteindre 22 Md€, « *soit le plus bas niveau historique depuis 2005* », rapportent les douanes. Celles de véhicules hybrides ont continué de grimper (+ 3,2 Md€) pour se situer à 13,4 Md€.

Quant aux voitures électriques, après plusieurs années de progression, les importations ont reculé de 1,8 Md€ en valeur, à 7,7 Md€. L'entrée en vigueur du score environnemental dans le dispositif du bonus écologique 2024 explique en partie cette diminution. En effet, la quasi-totalité des modèles produits hors d'Europe ont été privés de l'aide à l'achat, entraînant une baisse importante de leurs ventes (Dacia Spring, Tesla Model 3 et MG4 notamment). « *Ces trois dernières années, de 2021 à 2023, le dynamisme de l'hybride et de l'électrique faisait plus que compenser la baisse des importations de voitures thermiques. Ainsi, les importations de voitures avaient atteint leur plus haut niveau en valeur en 2023* », rappelle la DGDDI. Et de noter : « *En 2024, la baisse des importations de voitures thermiques (essence et dans une moindre mesure diesel) s'amplifie et les importations d'autos électriques, qui avaient été multipliées par près de dix entre 2019 et 2023, reculent également. À l'inverse, les importations de voitures hybrides augmentent fortement et atteignent leur plus haut niveau historique.* »

Source : DGDDI, 2024

**Annexe 11 : Extrait rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC)**

*« Les véhicules électriques alimentés par de l'électricité à faibles émissions de gaz à effet de serre offrent un fort potentiel de décarbonation pour les transports terrestres, sur la base d'une analyse du cycle de vie. »*

Le rapport souligne également que les coûts des véhicules électrifiés, y compris les automobiles, les deux-roues, les tricycles et les bus, diminuent et que leur adoption s'accélère. Cependant, cela nécessite des investissements continus dans les infrastructures de soutien.

En ce qui concerne les externalités, le GIEC aborde les impacts environnementaux et sociaux associés à la production et à l'utilisation des véhicules électriques, notamment les émissions liées à la fabrication des batteries et à la nécessité de développer des infrastructures de recharges accessibles.

*Source : Résumé à l'intention des décideurs – Groupe de travail III – AR6*