



# licence INFORMATIQUE

*COMEIT*

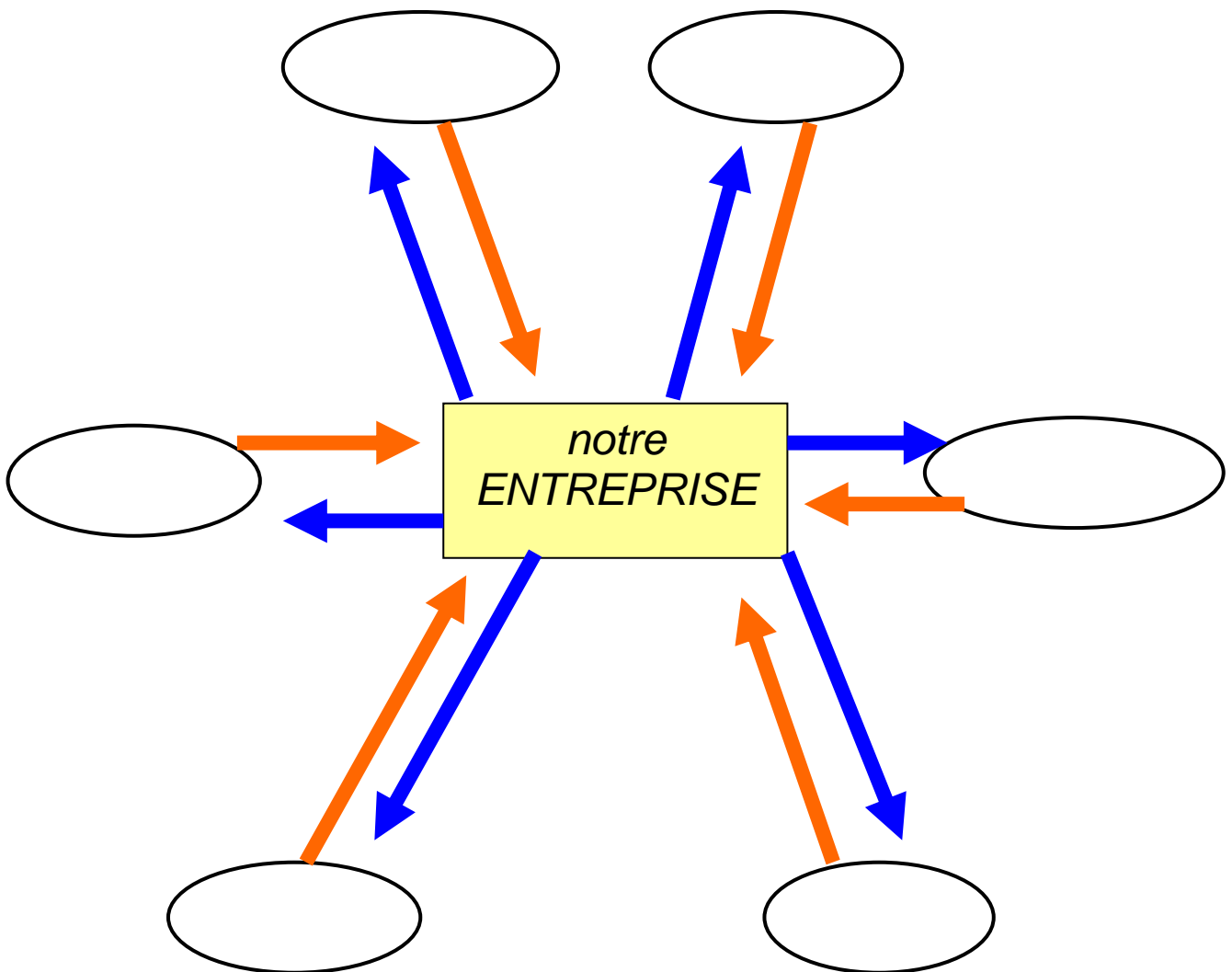
*Dossier 1 :  
environnement EXTERNE  
de l'entreprise*

*Université de Lille 1*

## *Les flux entre entreprises*

*1) qu'est-ce qu'une entreprise ?*

*2) quels sont les agents économiques concernés ?*



### 3) pour quels échanges ?

	<b>Flux FINANCIERS</b>	<b>Flux REELS</b>	<b>Flux QUASI-REELS</b>
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			

**TP 1 (énoncé) : les SSII**

question	note
1) proposez une définition de <b>la SSII</b>	
2) quelle(s) différence(s) faites-vous entre le travail en <b>régie</b> et le travail au <b>forfait</b> ?	
3) <b>régie/forfait</b> : au niveau des contraintes, quelle est la grande <b>différence</b> juridique ? (illustrez cette différence juridique en donnant quelques exemples concrets)	
4) comment peut-on <b>mesurer l'efficacité</b> du travail réalisé chez un client ?	
commentaires :	

# COMEIT

## Dossier 1 : environnement externe de l'entreprise

### TP 2 (énoncé) : les agents du marché

Tous les marchés peuvent se définir comme une rencontre entre une OFFRE et une DEMANDE, ils sont donc caractérisés par :

1) des **BIENS** (ou des services)

2) des **FOURNISSEURS**

3) des **CLIENTS**

mais d'autres facteurs interviennent :

4) les agents d'influence : concurrents, groupes de pression, médias...

5) les environnements économique, juridique, technologique...

=> voici ci-dessous une grille (presque) complète que vous pourrez utiliser pour analyser presque tous les marchés existants : sous forme rédigée, sous forme de tableau, ou sous forme de schéma...

caractéristiques	contenus	exemples/remarques...
1) les BIENS	biens de consommation	
	services	
	biens de production	
2) les CLIENTS	les consommateurs	
	les distributeurs	
	les producteurs	
	les collectivités	
	les marchés publics	
3) les FOURNISSEURS	de biens de consommation	
	de services	
	de biens de production	
4) les agents d'INFLUENCE	les concurrents	
	les lobbies	
	les médias	
	les leaders d'opinion	
	les prescripteurs	
	l'entourage	
5) les ENVIRONNEMENTS		
...économique	les revenus disponibles	
	le coût du crédit	
...naturel	pollution	
	groupes de pression écologistes	
...technologique	progrès technique	
	modes de communication	
...institutionnel	fiscalité	
	droit du travail	
	liberté des prix	
	évolution des lois	
Socioculturel	qualité de vie	
	valeurs	
	modes de consommation	
...démographique	pyramide des âges	
	cellule familiale	
	urbanisation	

=> QUI vend QUOI à QUI ? points forts ? points faibles ? perspectives ?

## TP : LE MARCHE DE LA MOTO

### ANNEXE 1 : croissance à 2 chiffres pour les 2-roues (+ tableau en fin de poly)

objectif 2007 : 250 000 deux-roues. Une prévision qui confirme la croissance observée depuis quelques années. Les 125, mais aussi les gros roadsters, sont plébiscitées. Tour d'horizon économique à l'occasion du mondial. Les bonnes nouvelles d'abord : le marché hexagonal du 2-roues affiche une belle santé. Après avoir dépassé les 230 000 unités vendues en 2006, les professionnels espèrent faire encore mieux cette année? Le 2-roues continue donc de faire des émules, grâce notamment à la pertinence de sa réponse aux questions d'encombrement et de stationnement.

Le roi scooter : dynamisé par les politiques visant à réduire la voiture en ville, le 125 augmente son pouvoir d'attraction. La flambée de l'immobilier a aussi sa part de responsabilité. Poussés à quitter les centres-villes pour la périphérie, de nombreux citadins recourent à un véhicule personnel pour rejoindre leur travail. Une étude du syndicat professionnel des constructeurs d'automobiles nous apprend que 55% des emplois sont en proche banlieue hors de portée de métro, RER ou tramway. Du pain béni pour la 125 qui a convaincu, depuis début 2007, 81 695 acheteurs (contre 76 396 sur la même période en 2006). Le Yamaha 125 X-max s'octroie la 1<sup>ère</sup> marche du podium avec 6 251 unités. La Honda Varadero la 2<sup>ème</sup> (4 483 ventes). Elle est, avec la yam' YBR 125 (2 080 ventes) la seule moto à figurer dans le top 10 des meilleures ventes 125. Dans cette cylindrée, les scooters représentent plus de 2/3 des ventes.

**Pas de quoi claironner :** *"on a l'impression que le marché est porteur, mais l'arbre des bons chiffres cache la forêt des mauvais résultats".* Le responsable de la branche 2-roues du CNPA (Conseil National des Professionnels de l'Automobile) n'a pas le triomphe facile. Pour Luc Forestier, il y a essentiellement 2 motifs de grogne. Le 1<sup>er</sup> incombe aux chiffres eux-mêmes : *"le marché n'aurait pas affiché de tels résultats s'il n'y avait pas eu autant de promotions pour le dynamiser"*. Le responsable du CNPA ne claironne pas les 250 000 ventes espérées cette année. *"le 2-roues a quitté la marginalité. C'est aujourd'hui très commun de voir son banquier ou son collègue arriver un casque à la main. La moto est devenue acceptable socialement, mais il nous reste à comprendre que le motard n'est plus un client qui accepte tout au nom de sa passion.. également automobiliste pour 80% d'entre eux, les motards sont des consommateurs habitués à un niveau de service honorable"*. C'est d'ailleurs en mettant l'accent sur le service, le conseil et le SAV que l'industrie du 2-roues pourra résister à la poussée des 90 marques chinoises présentes sur notre marché national, second motif de grogne de Luc Forestier. *"avec certaines de ces machines chinoises on voit réapparaître des panes disparues depuis 30 ans !"*. Crédités de 10% de parts de marché sur les 125 cm<sup>3</sup> en 2006, les constructeurs chinois atteignent 15% aujourd'hui, et 30% sur les 50 cm<sup>3</sup>. le CNPA s'est également ému de la vente de scoots en grande surface alimentaire, au point d'en appeler au ministères de tutelle.

**Gros cubes :** dans les plus de 125, les roadsters et basiques continuent à tailler des croupières aux autres segments. Trails, customs et sportives sont moins convaincants. Il faut aller à la 20<sup>ème</sup> position du classement pour voir une hyper sport (la Suzuki 1000 GSX-R avec 1 351 ventes) le 1<sup>er</sup> trail n'apparaissant qu'à la 32<sup>ème</sup> place (Suzuki V-Strom avec 1 019 ventes). Quand au custom, il est tout bonnement absent du classement des 110 meilleures ventes. A son sommet figurent les Kawasaki Z750 et ER6 n/f (aux 3<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> places, avec 4 452 et 3 585 ventes), la Honda 600 Hornet (2 619 ventes) et la Suzuki GSR600 (2 507 ventes). Des bons résultats tout relatifs pour les japonais, plutôt en recul d'une année sur l'autre, exception faite de Suzuki (+ 3,3%). Un phénomène qui profite aux marques à forte personnalité. Comme l'explique le directeur des ventes Triumph Christophe Couet : *"le vieillissement des motards (39 ans en moyenne) se traduit par une approche différente de la moto. En choisissant leur machine, les gens sont sensibles aux valeurs qu'elle véhicule et ne veulent surtout pas rouler sur la moto de monsieur Tout-le-monde."* Un point de vue que rejoint François Tarrou, directeur marketing Harley : *"nos clients envisagent la moto comme un prolongement de soi. La customisation est importante dans la mesure où elle donne une dimension créatrice à sa pratique du 2-roues"*. En toute logique, ces "petites" marques, parce qu'elles ont su prêter l'oreille aux demandes des motards, observent les plus fortes progressions avec +15,3% pour Harley, +16,3% pour KTM et + 24,4% pour Triumph.

L'ultime surprise provient des gros scooters. Le T-Max ne fait plus cavalier seul dans cette catégorie qui progresse de 38,9% (9 838 modèles vendus sur les 8 premiers mois de l'année, contre 7 083 sur la même période 2006). En gagnant en cylindrée, les scoots ne sont plus boudés par les motards qui voient d'un bon œil le mariage des performances et d'un certain niveau de confort et de praticité. 39 ans, ce ne serait pas l'âge de raison, par hasard ? *Guillaume Dayan (motomag octobre 2007)*

### ANNEXE 2 : Vente moto : Carrefour mélange les cylindrées

Pour fêter dignement l'ouverture de son « nouveau magasin » et annoncer les promotions qui vont forcément de pair, le Carrefour de Villiers-en-Bière (77) s'est fendu d'un de ces fameux prospectus qui envahissent nos boîtes à lettres. Entre les steaks hachés et les huîtres Marennes au calibre 3, une promo pour un scooter qui a fait réagir à Moto Mag. Du 21 novembre au 1er décembre, l'enseigne promet « tous les jours des offres exceptionnelles ». Pour le jeudi 29 novembre, les offres sont le magret de canard nature et un « scooter 125 cc » conduisible avec le BSR. Là, il y a comme un problème dans l'énoncé !

Conduire un 125 avec le BSR, c'est possible ?!

Jusqu'à la référence au BSR (Brevet de sécurité routière), côté vente de deux-roues motorisé, rien de plus que proposé ces dernières années en grandes surfaces. Et Carrefour, dans son dépliant, de bien stipuler que l'engin est homologué et que la souscription d'un contrat d'assurance est impérative.

Aussi, l'enseigne met en garde sur les impératifs requis pour le conduire : « Brevet sécurité routière ou permis A1 obligatoire ».

La voilà, l'offre exceptionnelle du jour : un 125 conduisible avec le BSR... dévolu aux 50 cm<sup>3</sup> !

Alors non, acheter votre 125 en supermarché ne vous dispensera pas, pour le conduire en toute légalité, de posséder soit le permis A1 (motocyclette légère), soit le permis B (auto) avec deux ans d'expérience.

Dans le cas contraire, il s'agirait tout simplement d'une conduite sans permis. Passible au maximum, selon l'article L221-2 du Code de la route, d'un an de prison et d'une amende de 15.000 €. Ce qui peut s'accompagner de peines complémentaires : travail d'intérêt général, interdiction de conduire certains véhicules terrestres à moteur thermique durant 5 ans, stage de sensibilisation à la sécurité routière, confiscation du véhicule...

*(Grégoire Acerra Motomag novembre 2007)*

### **ANNEXE 3 : les motos chinoises**

Annoncé le 6 septembre 2005, lors d'une conférence de presse à la Pagode (7e), l'importateur des machines chinoises en France, la SIDAM, avait laissé entendre que leur premier gros cube moderne, à destination du marché européen, serait commercialisé courant 2006.

« Je peux vous dire, dès à présent, que le trail Rocane 600 cm<sup>3</sup> sera dans le réseau vers la fin du mois de juin, ou au début juillet », déclare Pierre-Laurent Chauvet, l'un des responsables de la SIDAM. « Cette moto devrait être proposée entre 5000 et 5.500€ ». Elle serait en concurrence directe avec la F 650 de chez BM, dont le moteur devrait lui aussi être fabriqué en Chine. Cette date, bien tardive pour la saison, peut surprendre. « Cela est dû à la volonté des dirigeants de Jia Ling, qui ont souhaité que leur moto soit vraiment pleinement conforme aux normes Euro 3. » Cette norme sera obligatoire pour tous les modèles en 2007.

Il semblerait que la tolérance aux nouvelles normes Euro 3 ait été un peu lâche. Jia Ling a été obligé de revoir sa copie à plusieurs fois et de modifier le boîtier d'injection en conséquence « d'où le retard pris pour l'homologation de cette moto », continue l'ancien responsable de chez Honda. De plus, les dirigeants de Jia Ling ont procédé à des test d'endurance de cette moto « en lui faisant parcourir plus de 80.000 km ». Ce qui est loin d'être le cas pour les autres modèles fabriqués en Chine et montre que les Chinois veulent rendre leur produit vraiment fiable.

Le chemin parcouru en trois ans semble ravir Pierre-Laurent Chauvet, même si les objectifs affichés au début ne concordent pas tout à fait à la réalité. En effet, les projections faites en 2004 portaient sur « 3.500 véhicules en 2005 ». Or les chiffres atteints ont été de l'ordre de 2.000 immatriculations. « Cela est dû à l'incroyable concurrence entre les différents constructeurs chinois qui proposent tous des prix de plus en plus bas », dénonce Pierre-Laurent Chauvet. Résultat, la gamme de deux-roues motorisés proposés par la SIDAM a subi une baisse de 5 à 10% depuis le mois de novembre 2005.

Ce n'est pas le seul obstacle qui s'est dressé devant ce nouvel importateur. « Il y a encore trois ans, les constructeurs chinois avaient beaucoup de mal à situer l'Europe sur une mappemonde. » Mais depuis, ces mêmes industriels se sont rendus compte que les goûts et les attentes des consommateurs occidentaux et ceux d'Asie n'étaient pas les mêmes. « On leur a dit que les couleurs « flashy » de certains modèles ne pouvaient pas se vendre en Occident, même si ces derniers avaient le vent en poupe dans les pays du Sud-Est asiatique. ».

Résultat, le dernier scooter de Jincheng, l'Eupolo, a été dessiné en Italie par IDEA, un designer qui travaille aussi pour Fiat, Alfa Romeo et... Ducati. Ce scooter, commercialisé depuis septembre 2005, a été mis au goût du jour en augmentant, notamment « la capacité du coffre sous la selle, chose qui avait complètement échappé aux designers asiatiques ». Ce scooter s'inspire largement du look des maxi scooters qui sont en vogue en ce moment. « Les Chinois ont mis trois ans pour comprendre le marché européen, quand les Japonais ont mis quarante ans pour le faire », conclut Pierre-Laurent Chauvet.

*Thierry Leconte Motomag mars 2006*



#### ANNEXE 4 : Delanoë : le deux-roues, une solution pour la ville

Interview du maire de Paris, Bertrand Delanoë, en visite au Mondial du 2-roues 2007 :

Bertrand Delanoë (maire de Paris) en « pré campagne » pour les élections municipales de 2008 rappelle dans notre interview qu'il est favorable à la remontée de files.

**Selon vous, le deux-roues est-il une solution pour la ville ?**

« La ville du XXI<sup>e</sup> siècle a besoin d'une diversité de déplacement beaucoup plus grande qu'il y a 20 ou 30 ans. On a des problèmes de pollution et, donc, les déplacements avec des deux-roues sont des déplacements finalement modernes. Paris innove beaucoup, mais je pense qu'il y aura encore plus d'innovation dans les années à venir. À travers les voitures propres en libre-service et à travers les deux-roues, motorisés ou non, et quand ils seront motorisés non polluants. C'est une direction que l'on connaît : se déplacer plus librement, en polluant moins, et en se sentant mieux dans des espaces restreints. C'est ça, les villes du XXI<sup>e</sup> siècle où nous sommes très nombreux ; elles doivent être traitées pour que l'on soit moins oppressé. Car si chacun possède un véhicule un peu grand, ça complique un peu l'usage de l'espace. »

**Faut-il faire payer le stationnement aux deux-roues ?**

« Pour l'instant ce n'est pas le cas. Vous savez que l'on a ajouté depuis 6 ans environ 15.000 places pour les deux-roues et malgré ça, il n'y en a pas assez. Il y a des formules auxquelles on peut réfléchir, y compris parce qu'il y a des parkings voitures qui ne sont pas pleins. Donc on peut tout à fait garer son deux-roues motorisé pour un tarif qui doit être abordable, mais à mon avis, toutes les options doivent être encore explorées. En tout cas, nous avons déjà développé des parkings de surface gratuits pour les deux-roues. Ce qui n'est pas bien, c'est lorsque les deux-roues motorisés vont se garer sur les bornes Vélib'. Ça c'est pas bien ! et j'en ai vu ! »

**Quelle est votre position quant à la circulation des motos dans les couloirs de bus ?**

« Je l'avais demandé au préfet de police, mais qui à juste titre m'avait répondu non : il y avait un problème de sécurité. Je pense cependant que pour des petits véhicules électriques, on peut reprendre et reposer le problème à la préfecture. Surtout s'ils ne dépassent pas 35 km/h. Car c'est différent d'une moto ! »

**Êtes-vous favorable au deux-roues électrique ?**

« Cela fait longtemps que je pousse au développement des deux-roues électriques. Et je serais près à encourager l'achat de ce type de véhicules peu encombrants, qui ne vont pas très vite, qui ne sont pas polluants. Donc aider à l'acquisition de ce genre de véhicule et reparler avec le préfet de police de leur utilisation, sous certaines conditions, dans les couloirs de bus. Et je pourrais créer une aide à l'acquisition. Mais il y a un autre petit détail à régler, c'est le nombre de stations de recharge. Actuellement il y en a 80 à Paris. »

**Qu'en est-il de la remontée de files pour les motos ?**

« Je l'ai demandé au préfet de police qui me l'a refusé. Je ne fais pas d'abus de pouvoir. Je pense que ce serait logique d'accepter et la Charte des deux-roues que l'on a signée avec les associations de motards et la ville de Paris : c'est vraiment à mon avis un grand progrès. J'aimerais maintenant que le préfet de police et les services de l'état comprennent que nous, associations de motards et mairie de Paris, avons plutôt raison de vouloir moderniser le mode de déplacement, notamment par la remontée des files pour les deux-roues motorisés. »

Frédéric Brodziaak Motomag octobre 2007

#### ANNEXE 1 bis : Les 10 meilleures ventes sur les 7 premiers mois 2007 (en italique : scooters)

	> 125 cm <sup>3</sup>	
1	Kawasaki Z750	4 452
2	Kawasaki ER6 n/f	3 585
3	Honda 600 Hornet	2 619
4	Suzuki GSR 600	2 507
5	Suzuki 650 Bandit N/S	2 497
6	Yamaha 500 T-max ABS	1 778
7	Honda CBF 1000 ABS	1 511
8	Yamaha 600 FZ6 N/S	1 388
9	BMW R1200 RT	1 371
10	Suzuki GSX-R 1000	1 351

	= 125 cm <sup>3</sup>	
1	Yamaha 125 X-max	6 251
2	Honda 125 Varadero	4 483
3	Suzuki 125 Burgman	3 641
4	Piaggio 125 X9	2 858
5	Yamaha 125 Majesty	2 758
6	Piaggio 125 MP3	2 512
7	Peugeot 125 Satelis	2 393
8	Yamaha YBR 125	2 080
9	Piaggio 125 X8	1 987
10	MBK 125 Skyliner	1 420