



**CONCOURS EXTERNE NATIONAUX À AFFECTATION LOCALE
POUR LE RECRUTEMENT DANS LE GRADE
DE SECRÉTAIRE D'ADMINISTRATION
DE CLASSE NORMALE
DE LA CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS**

**SESSION 2024
Vendredi 26 Janvier 2024**

**SUJET
ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ N°2
QUESTIONS À RÉPONSE COURTE
COEFFICIENT 2**

**ENJEUX DE LA FRANCE CONTEMPORAINE
ET DE L'UNION EUROPÉENNE**

Ce sujet comporte 10 pages.

Dossier documentaire relatif aux Questions communes à toutes les options :
Pages 2 à 6.

Dossier documentaire relatif aux Questions de l'option choisie lors de l'inscription au concours :
Pages 7 à 9.

Questions :
Page 10

Vous devez écrire uniquement sur la copie d'examen qui vous a été remise et sur les **copies additionnelles qui vous seront distribuées si besoin.**

Si vous utilisez des copies additionnelles vous devez **renseigner de nouveau - intégralement - le cadre supérieur de la première page de la copie, ainsi que la pagination en bas à droite.**



Sous peine de nullité, votre copie et vos copies additionnelles, ne doivent en aucun cas être signées ou comporter un signe distinctif permettant l'identification du candidat (signature, nom, paraphe, initiales, symbole, collage de documents, etc.).

Vous devez écrire à l'encre bleue ou noire - pas d'autre couleur - sous peine de nullité car cela peut s'apparenter à un signe distinctif. Il vous est demandé d'apporter un soin particulier à la présentation de votre copie.

Le permis de conduire, plébiscité dans les campagnes, délaissé en ville, symbole de fractures territoriales et sociales

Reportage : Le gouvernement a annoncé un abaissement à 17 ans de l'âge minimum nécessaire pour l'obtention de ce précieux sésame à partir de janvier 2024. Une mesure attendue avec plus ou moins d'impatience selon les territoires. Un même constat unit en revanche les jeunes : le coût du permis est jugé trop élevé.

On n'est peut-être pas sérieux à 17 ans, mais on pourra bientôt passer son permis de conduire. Mercredi 21 juin, à Matignon, la première ministre, Elisabeth Borne, a confirmé que le gouvernement allait abaisser l'âge minimum pour le permis dès le 1^{er} janvier 2024. Une mesure destinée notamment aux jeunes en apprentissage. Elle en ravira bien d'autres, puisque 86 % des 18-26 ans le jugent indispensable, selon une étude de l'Institut Montaigne, publiée en mai 2022.

Pour autant, le précieux sésame est plus important pour les populations éloignées des métropoles et des centres-villes. Les chiffres des rapports de l'Institut national de la jeunesse et de l'éducation populaire (Injep) révèlent une fracture territoriale et sociale sur les questions de mobilité en France : 85 % des jeunes de 18-24 ans résidant en milieu rural avaient le permis en 2019, contre 41 % en agglomération parisienne. En 2014, ils étaient 77 % dans la première catégorie et 50 % dans la seconde.

À Vinzieux, commune de 450 habitants en Ardèche, les distances se calculent en « *minutes en voiture* ». Là-bas, l'automobile est reine et Elisa Ribeiro l'a bien compris. Cette lycéenne a passé et obtenu son permis le 5 juin, à 18 ans, après avoir enchaîné les heures de conduite accompagnée. « *C'est un passage obligé, on ne se pose même pas la question. Il me le faut pour être indépendante, aller où je veux* », témoigne-t-elle.

« Gouffre financier »

A son côté, Emmy Berne, 17 ans et 2 100 kilomètres de conduite accompagnée à son actif depuis décembre 2022, attend avec impatience de souffler ses dix-huit bougies, en mai 2024. Elle aimerait déjà pouvoir conduire seule, pour éviter à ses parents de « *faire le taxi* », mais aussi pour ne pas passer son examen en même temps que le bac, l'année prochaine.

Ce serait un euphémisme de dire que les transports en commun sont rares ici. Seul le car scolaire passe le matin et le soir (et uniquement en période scolaire). Pour rejoindre Annonay, la ville la plus proche, il faut compter une heure de marche puis quinze minutes de bus. En voiture, vingt minutes suffisent.

Le maire de Vinzieux, Hugo Biolley, peut témoigner que la question de la mobilité est la première préoccupation des jeunes dans sa commune. Il le peut d'autant plus que, à 22 ans, il est le plus jeune édile de France et le premier concerné. L'étudiant à Sciences Po Grenoble, possesseur de la carte rose dès 17 ans et demi, mais qui a dû attendre ses 18 ans pour prendre le volant tout seul, parcourt en moyenne 10 000 kilomètres tous les trois mois depuis son début de mandat. Déplorant les frais d'essence et d'entretien qui vont avec. « *La voiture nous permet de nous émanciper, nous donne accès à la formation et à l'emploi et, en même temps, c'est un gouffre financier et écologique, créateur d'inégalités* », regrette l' élu.

A 26 ans, Simon (les personnes mentionnées par leur prénom ont requis l'anonymat) est encore bien loin de ces préoccupations. Ce journaliste parisien, lui, n'a pas le permis et a pris la décision de ne jamais le passer. « *Ma vie est organisée de telle sorte que je n'ai jamais besoin de prendre la voiture*, assène-t-il. *Je fais tout en transports en commun, ou sinon du stop.* » Une posture qui le « *coupe de la société et des enjeux politiques d'une certaine manière* », reconnaît-il, très peu concerné par la hausse des prix de l'essence ces derniers mois.

Observant le parcours de ses amis, il n'est pas pressé de se lancer dans un processus qui peut compter des échecs, synonymes d'heures de conduite à 50 euros supplémentaires dans la capitale. Selon la Sécurité routière, 57,1 % des candidats ont obtenu leur permis léger en France, en 2022. L'Ile-de-France compte le plus de recalés en région métropolitaine, avec 53,2 % d'admis.

CONCOURS EXTERNE NATIONAUX À AFFECTATION LOCALE POUR LE RECRUTEMENT DANS LE GRADE DE SECRÉTAIRE D'ADMINISTRATION DE CLASSE NORMALE DE LA CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

QUESTIONS COMMUNES			Coefficient : 1
ENJEUX DE LA FRANCE CONTEMPORAINE ET DE L'UNION EUROPÉENNE			Coefficient : 1
Session 2024	SUJET	Durée : 3 heures	Page 2 sur 10

« Dernier grand rite de passage »

Juliette, 25 ans, habitante dans le 18^e arrondissement de Paris, a par exemple loupé son code deux fois, à une question près. « *Ce n'était déjà pas une priorité, cela m'a démotivée et je suis passée à autre chose* », concède-t-elle. De toute façon, elle ne s' imagine pas avoir une voiture dans son quartier. Pour la garer où ? Et puis on ne cesse de lui répéter qu'il faut conduire régulièrement après avoir eu son permis pour ne pas perdre la main.

Autour d'elle, Juliette a vu ses amis commencer à avoir le permis vers 23 ans. Au chômage actuellement, la jeune femme pense reprendre des études, repoussant encore la priorité de passer le permis. « *Si je ne gagne pas ma vie, ce sera compliqué de le payer. Bon, ça m'embêterait quand même d'arriver à 30 ans et de ne pas l'avoir* », conclut-elle.

Assis à la terrasse d'un café du centre-ville de Lyon, le sujet fait débat entre Kalim Bouhramat et Louise Desmaret, tous les deux lycéens de 17 ans. Le premier a plutôt hâte de passer son permis, même si le coût est un frein, la seconde estime pouvoir s'en passer pour le moment. La discussion tourne vite autour de la place de la voiture en ville et des enjeux écologiques : « *Certaines personnes dans les coins paumés auront toujours besoin de la voiture. C'est plutôt dans les centres-villes qu'on doit faire des efforts, on n'a pas d'excuses* », soutient Louise Desmaret. Kalim Bouhramat souligne tout de même l'aspect pratique pour certaines occasions, et insiste sur « *ce grand changement* » de pouvoir conduire tout

« *Pour beaucoup de jeunes, le permis demeure un moment essentiel de leur existence. Il reste le dernier grand rite du passage de l'adolescence à l'âge adulte, dans le sens où le baccalauréat est quasiment donné à tout le monde, le service militaire a disparu...* », analyse le sociologue David Le Breton, professeur à l'université de Strasbourg et directeur de l'enquête « Les jeunes au volant », publiée en 2022.

Kalim et Louise s'accordent au moins sur un point : il serait plus intéressant de baisser le coût du permis plutôt que l'âge de le passer. Selon l'étude de l'Institut Montaigne, c'est la principale difficulté identifiée par les jeunes : 68 % d'entre eux estiment qu'il est difficile de financer son permis (en moyenne à 1 800 euros) ; 21 % des jeunes sans permis seraient plus motivés à le passer si son coût baissait.

Indispensable pour quitter le quartier

Dorsa et Ani ne diront pas le contraire. Elles ont respectivement 18 et 17 ans, habitent à Vaulx-en-Velin (Rhône), en périphérie de Lyon, et viennent de terminer le lycée. Les deux racontent la galère des transports en commun, l'heure (au minimum) passée dans le tram et le bus pour rejoindre le centre-ville lyonnais, les changements de ligne, les retards, la chaleur des rames pendant l'été. Bref, tout ce qui rend la voiture plus désirable. Récemment, Dorsa n'a pas été prise pour faire du baby-sitting, car il lui fallait le permis. Pendant l'été 2022, Ani devait endurer deux heures de transports en commun avec changements pour se rendre, à quelques kilomètres de Lyon, dans un parc où elle était animatrice encadrante pour des parcours enfants. Elle a arrêté au bout de quelques semaines.

Un cercle vicieux : le permis est nécessaire pour aller travailler, mais il faut aussi travailler pour payer le permis. Un enjeu particulièrement perceptible dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV), où les questions de mobilité croisent les situations de précarité. Selon les chiffres de l'Injep, en 2019, 42 % des jeunes de 18-24 ans avaient leur permis dans les QPV (contre 67 % hors QPV).

« *En plus d'effets divers dont l'âge (une population plus jeune entraîne un taux de possession du permis plus bas), la possession du permis est fortement liée au niveau de qualification des personnes. On observe donc un taux de possession plus bas sur ces territoires* », analyse un rapport de 2018 du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) sur la mobilité des résidents des QPV.

Comme soixante jeunes par an depuis huit ans, Dorsa et Ani ont donc rejoint la « bourse au permis », mise en place par la mairie de Vaulx-en-Velin. En contrepartie d'une aide financière de 380 euros, les futurs jeunes conducteurs doivent trente heures d'engagement citoyen auprès d'une association ou d'un service municipal.

La voiture reste vue comme l'outil indispensable pour quitter le quartier. C'est pour cela que Majid, 22 ans, originaire de Garges-lès-Gonesse (Val-d'Oise), tente de passer le permis d'ici à l'été, grâce à des aides financières de Pôle emploi. « *C'est super important pour s'ouvrir au monde et ne pas rester cloîtré dans nos quartiers. Même si j'adore ma banlieue, dès que j'ai le permis et une voiture, je ne vois plus Garges* »,

CONCOURS EXTERNE NATIONAUX À AFFECTATION LOCALE POUR LE RECRUTEMENT DANS LE GRADE DE SECRÉTAIRE D'ADMINISTRATION DE CLASSE NORMALE DE LA CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS			
QUESTIONS COMMUNES			Coefficient : 1
ENJEUX DE LA FRANCE CONTEMPORAINE ET DE L'UNION EUROPÉENNE			Coefficient : 1
Session 2024	SUJET	Durée : 3 heures	Page 3 sur 10

s'enthousiasme-t-il. Pour aller où ? Sans doute dans la capitale. Encore faut-il trouver une place pour se garer.

Source : https://www.lemonde.fr/societe/article/2023/06/24/le-permis-de-conduire-plebiscite-dans-les-campagnes-delaiss-e-en-ville-symbole-de-fractures-territoriales-et-sociales_6179021_3224.html

DOCUMENT 2

Loi du 21 juin 2023 visant à faciliter le passage et l'obtention de l'examen du permis de conduire

Publié le 22 juin 2023 sur vie-publique.fr

[...]

La loi a été promulguée le 21 juin 2023. Elle a été publiée au Journal officiel du 22 juin 2023.

La proposition de loi avait été déposée le 31 janvier 2023 par les députés Sacha Houlié, Aurore Bergé et plusieurs de leurs collègues. Elle avait été adoptée en première lecture, avec modifications, par l'Assemblée nationale le 27 mars 2023, puis par le Sénat le 10 mai 2023. Le 12 juin 2023, l'Assemblée nationale avait définitivement adopté (sans modification) la proposition de loi en deuxième lecture.

L'essentiel de la loi

Ce texte, qui a été modifié par les parlementaires et le gouvernement, contient six mesures.

Il prévoit tout d'abord la **création d'un site intitulé "1 jeune, 1 permis"**, qui recensera toutes les aides financières existantes pour passer le code de la route et le permis de conduire (celles de l'État, de Pôle emploi, des collectivités locales...). Les aides publiques ne sont pas toujours forcément connues des candidats. Or, le coût du permis de conduire peut-être un obstacle pour certaines familles. Il faut, en effet, compter en moyenne 2 000 euros pour décrocher le permis B. D'après la Délégation à la sécurité routière, 12 dispositifs régionaux, 35 dispositifs départementaux et plus d'une centaine d'aides proposées par les communes ou leurs intercommunalités sont disponibles.

La gestion de ce nouveau site internet va être confiée à Pôle emploi, qui a déjà développé une plateforme intitulée "mes-aides.pole-emploi.fr", orientée vers les demandeurs d'emploi.

Le texte permettra également **de financer tous les types de permis de conduire par le compte personnel de formation (CPF)**. Par amendement, le gouvernement a précisé que cette mesure entrera en vigueur le 1er janvier 2024 et qu'elle sera précisée par décret, après consultation des partenaires sociaux. Actuellement, la possibilité d'utiliser son CPF est seulement ouverte pour les permis B et les permis professionnels C (poids lourds) et D (transport de personnes). Elle va être élargie aux permis motos légères ou puissantes (A1, A2 et A), pour les voiturettes (B1) et les remorques (B96, BE). En 2021, 28% des permis de conduire ont été financés *via* un CPF.

Face à l'augmentation des délais d'obtention du permis de conduire du fait du manque d'inspecteurs, **le nombre d'examineurs va être augmenté**. L'autorisation pour les fonctionnaires ou les agents contractuels publics de faire passer l'épreuve pratique du permis est étendue au niveau national, alors qu'aujourd'hui ce recours n'est possible que dans les départements où le délai médian entre deux passages du permis dépasse les 45 jours. Les sénateurs ont donné un caractère obligatoire à ce recours aux agents publics dans les départements les plus en tension.

Pour **faciliter le passage de l'épreuve du code de la route**, un amendement des députés a simplifié la contractualisation entre les lycées et les professionnels de l'enseignement de la conduite et prévu la **possibilité d'organiser des cours de code dans les lycées, hors du temps scolaire**. Il s'agit d'augmenter le taux de réussite des élèves, en particulier des zones rurales qui sont souvent éloignés des écoles de conduite et des centres d'examen.

De leur côté, les sénateurs ont par amendement aligné les sanctions encourues en cas d'agression sur un examinateur de centre agréé organisant, pour le compte de l'État, le passage du code de la route ou des

CONCOURS EXTERNE NATIONAUX À AFFECTATION LOCALE POUR LE RECRUTEMENT DANS LE GRADE DE
SECRÉTAIRE D'ADMINISTRATION DE CLASSE NORMALE DE LA CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

QUESTIONS COMMUNES			Coefficient : 1
ENJEUX DE LA FRANCE CONTEMPORAINE ET DE L'UNION EUROPÉENNE			Coefficient : 1
Session 2024	SUJET	Durée : 3 heures	Page 4 sur 10

épreuves pratiques du permis poids lourd sur les sanctions prévues en cas d'agression d'un examinateur du permis de conduire lorsque celui-ci est directement organisé par l'État.

Les parlementaires ont, enfin, demandé au gouvernement un **rapport sur la possibilité d'abaisser l'âge d'obtention du permis de conduire à 16 ans**. Le 20 juin 2021, la Première ministre, Elisabeth Borne, a annoncé à la presse que **dès janvier 2024, l'âge pour passer le permis sera abaissé à 17 ans, ainsi que l'âge pour conduire**. Depuis juillet 2019, un jeune en conduite accompagnée peut déjà passer le permis voiture à 17 ans, mais il doit attendre ses 18 ans pour conduire seul.

DOCUMENT 3

Le permis à 17 ans : les apprentis, premiers concernés ?

Interrogée par le média en ligne Brut le 20 juin 2023, la première ministre Elisabeth Borne a assuré qu'il sera possible d'obtenir le permis de conduire B dès 17 ans, à partir de janvier 2024. Une décision qui s'adresse en premier aux apprentis. On fait le point, en chiffres.

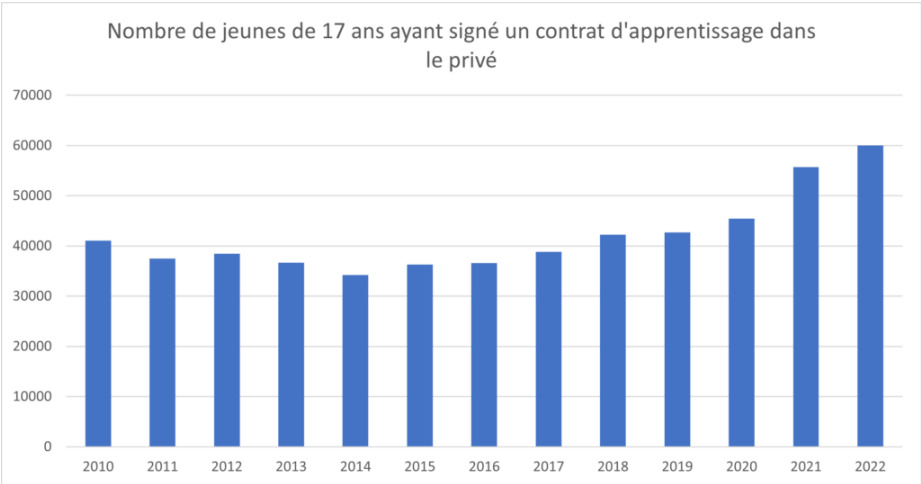
par Intissar El Hajj Mohamed -

22 juin 2023

« Je vous confirme qu'à partir de janvier 2024 il sera possible de passer le permis à 17 ans et de conduire à 17 ans », a annoncé Elisabeth Borne au média en ligne Brut le 20 juin 2023. « Cette mesure concerne tous les jeunes de 17 ans. Mais n'intéressera pas forcément tous les jeunes tels que ceux qui habitent dans des villes très bien desservies par les transports en commun », a ajouté la première ministre.

Dans ce passage de l'âge légal pour l'obtention du permis de 18 ans à 17 ans, Elisabeth Borne voit surtout un atout pour les jeunes qui se déplacent dans des territoires où le réseau de transports en commun est insuffisant, et plus particulièrement pour les apprentis. Ainsi, « dans certains territoires, où le jeune doit se rendre de son domicile au centre de formation pour apprentis (CFA) ainsi qu'à l'entreprise où il effectue son apprentissage, c'est une véritable galère, a souligné la première ministre. Permettre de passer tôt le permis de conduire est, je pense, un vrai plus pour ces jeunes. »

En l'occurrence, nous connaissons le nombre exact de jeunes de 17 ans ayant débuté un contrat d'apprentissage au cours de la dernière douzaine d'années. Les chiffres sont en hausse. D'après les données récentes de la Direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques (Dares), le nombre de jeunes âgés de 17 ans en France ayant signé un contrat d'apprentissage



CONCOURS EXTERNE NATIONAUX À AFFECTATION LOCALE POUR LE RECRUTEMENT DANS LE GRADE DE SECRÉTAIRE D'ADMINISTRATION DE CLASSE NORMALE DE LA CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS			
QUESTIONS COMMUNES			Coefficient : 1
ENJEUX DE LA FRANCE CONTEMPORAINE ET DE L'UNION EUROPÉENNE			Coefficient : 1
Session 2024	SUJET	Durée : 3 heures	Page 5 sur 10

dans le privé a sensiblement progressé depuis 2010 (ils étaient alors 41 086 apprentis) pour atteindre les 60 052 apprentis en 2022 :

Evolution du nombre de jeunes de 17 ans signataires d'un nouveau contrat d'apprentissage dans le privé, entre 2010 et 2022. (Graphique Flottes Automobiles / Source des données : Dares)

Pour mémoire, les apprentis bénéficient d'une aide de 500 euros pour financer leur permis de conduire ; une aide que le gouvernement va élargir aux élèves des lycées professionnels amenés à se déplacer pour leurs stages, a encore annoncé Elisabeth Borne.

La promesse du permis à 17 ans ne séduira pas que les apprentis

Mais les jeunes de 17 ans s'intéressent-ils réellement au permis de conduire ? Les chiffres de la Sécurité routière semblent indiquer que c'est bien le cas. En 2022, 93 100 jeunes de 17 ans ont réussi l'examen du permis B (en apprentissage anticipé de la conduite, ou AAC, mais ne pouvant conduire seuls, sans accompagnateur, qu'à partir de 18 ans) ou B1 ; soit 10,4 % du total, alors que les 18 ans restent majoritaires (29,3 %). Rappelons que la délivrance du permis B1 permet, dès l'âge de 16 ans, de conduire une « voiture sans permis », soit un quadricycle lourd de type voiturette à 4 places.

Et au vu de l'évolution du nombre de réussites du permis B parmi les jeunes de 17 ans, chiffres qui dépassent ceux liés aux contrats d'apprentissage, le succès semble aller bien au-delà des seuls apprentis. En effet, depuis 2013, le nombre de jeunes de 17 ans titulaires du permis B1 ou ayant réussi l'examen pour le permis B traditionnel (en AAC) n'a fait qu'augmenter (exception faite pour la crise du covid-19 en 2020). L'abaissement à 15 ans de l'âge pour accéder à l'AAC¹ pourrait expliquer le bond observé entre 2014 et 2015 :

Il est ainsi vraisemblable que cette appétence grandissante des jeunes de 17 ans pour le permis B (classique ou B1) depuis la promulgation de l'AAC pour les jeunes de 15 ans, et indépendamment du fait qu'ils soient ou non apprentis, suive une tendance similaire dès 2024 avec cette nouvelle possibilité de conduire sans accompagnateur avant leurs 18 ans. Une hypothèse que l'on ne pourra vérifier qu'à la publication des premiers bilans en 2024.

¹*L'âge de l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC) a été abaissé à 15 ans au lieu de 16 ans, à compter du 1^{er} septembre 2014. Dans ce cadre, après la formation initiale en auto-école, une période de conduite accompagnée permet d'avoir une expérience de conduite avec un proche (accompagnateur) avant de passer l'épreuve pratique du permis B.*

D'après <https://www.flotauto.com/permis-conduire-17-ans-20230622.html>

CONCOURS EXTERNE NATIONAUX À AFFECTATION LOCALE POUR LE RECRUTEMENT DANS LE GRADE DE SECRÉTAIRE D'ADMINISTRATION DE CLASSE NORMALE DE LA CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS			
QUESTIONS COMMUNES			Coefficient : 1
ENJEUX DE LA FRANCE CONTEMPORAINE ET DE L'UNION EUROPÉENNE			Coefficient : 1
Session 2024	SUJET	Durée : 3 heures	Page 6 sur 10

PARTIE ENJEUX DE LA FRANCE CONTEMPORAINE ET DE L'UNION EUROPÉENNE

DOCUMENT 1

Les révisions constitutionnelles liées à la construction européenne

La Constitution de 1958 a dû s'adapter progressivement à la participation de la France à la construction européenne. L'intégration à l'Union européenne (UE) a nécessité six révisions constitutionnelles depuis 1992.

Le plus souvent, ces révisions ont fait suite à des décisions du Conseil constitutionnel qui ont relevé l'incompatibilité des engagements européens avec la Constitution (clauses contraires à la Constitution, remise en cause des droits et libertés constitutionnellement garantis ou atteinte aux conditions essentielles d'exercice de la souveraineté nationale).

Toutes ces révisions ont été adoptées par le Parlement réuni en congrès (et non par référendum) sur la base de l'article 89 de la Constitution.

La procédure de révision de la Constitution est définie à l'article 89 de la Constitution. L'initiative revient soit au président de la République soit aux membres du Parlement.

Si la révision est à l'initiative du Parlement, elle doit être approuvée par référendum. Si elle est lancée par le président de la République, elle peut être approuvée par référendum ou par 3/5 des membres du Parlement réunis en Congrès.

1992 – Traité de Maastricht

Le traité sur l'Union européenne appelé traité de Maastricht, signé le 7 février 1992 par les représentants des douze États membres des Communautés européennes, a inauguré une phase de ratification dans tous les États membres.

Saisi par le président de la République, le Conseil constitutionnel juge le 9 avril 1992 que trois séries de dispositions du traité, parce qu'elles ont trait à l'exercice de la souveraineté nationale, nécessitent une modification de la Constitution de 1958. Le 12 avril 1992, lors d'un entretien radiotélévisé, François Mitterrand déclare que le traité de Maastricht "ne peut pas être renégocié" ni "ajourné". Il se prononce pour une révision de la Constitution par la voie parlementaire.

Un projet de révision constitutionnelle est présenté en conseil des ministres du 22 avril 1992. Il aboutit à la loi constitutionnelle du 25 juin 1992, qui ajoute à la Constitution de 1958 un titre XIV intitulé "Des Communautés européennes et de l'Union européenne". Les articles 88-1 à 88-4 de ce nouveau titre contiennent les adaptations suivantes :

- le droit de vote et d'éligibilité aux élections municipales est accordé aux citoyens de l'Union résidant en France ;
- l'Assemblée nationale et le Sénat doivent être informés par le gouvernement des propositions d'actes communautaires comportant des dispositions législatives et peuvent voter des résolutions ;
- les transferts de compétences nécessaires à l'établissement de l'Union économique et monétaire ainsi qu'à la détermination des règles sur le franchissement des frontières extérieures des États membres sont autorisés.

1993 – Droit d'asile et mise en œuvre des accords de Schengen

La loi relative à la maîtrise de l'immigration et aux conditions d'entrée, d'accueil et de séjour des étrangers en France, dite "loi Pasqua", du 24 août 1993 comprend un article qui permet aux préfets de refuser l'admission au séjour d'un demandeur d'asile, notamment dans le cas où sa demande relève de la compétence d'un autre pays en vertu des conventions de Dublin et Schengen.

CONCOURS EXTERNE NATIONAUX À AFFECTATION LOCALE POUR LE RECRUTEMENT DANS LE GRADE DE SECRÉTAIRE D'ADMINISTRATION DE CLASSE NORMALE DE LA CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS			
QUESTIONS COMMUNES			Coefficient : 1
ENJEUX DE LA FRANCE CONTEMPORAINE ET DE L'UNION EUROPÉENNE			Coefficient : 1
Session 2024	SUJET	Durée : 3 heures	Page 7 sur 10

Saisi par des parlementaires de l'opposition, le Conseil constitutionnel émet des réserves d'interprétation sur cet article dans une décision du 13 août 1993, en s'appuyant sur l'alinéa 4 du préambule de la Constitution, selon lequel "Tout homme persécuté en raison de son action en faveur de la liberté a droit d'asile sur les territoires de la République". Tout demandeur d'asile qui relève de cet alinéa doit être admis provisoirement en France jusqu'à ce qu'il ait été statué sur sa demande. Cette décision remet en partie en cause la Convention de Schengen, ratifiée en 1991, en transformant une simple faculté en l'obligation d'accorder le séjour. La décision du Conseil constitutionnel étant incompatible avec les engagements européens de la France, le gouvernement décide de réviser la Constitution.

C'est ainsi que la loi constitutionnelle du 25 novembre 1993 "relative aux accords internationaux en matière de droit d'asile" intègre dans la Constitution un nouvel article 53-1 qui prévoit une exception à l'application du principe relatif à l'asile. La France peut conclure, avec des États européens liés par les mêmes engagements en matière d'asile, des accords "déterminant leurs compétences respectives pour l'examen des demandes d'asile qui leur sont présentées". Le nouvel article 53-1 précise que la France a la faculté (et non plus l'obligation) d'examiner et d'accepter une demande d'asile même si elle n'est pas responsable en vertu du droit européen et même si la demande a déjà été examinée par un autre État.

1999 - Traité d'Amsterdam

Le traité d'Amsterdam, signé le 2 octobre 1997, par les représentants des 15 États membres, est le prolongement du traité de Maastricht.

Le traité d'Amsterdam fixe notamment aux États-membres un délai de cinq ans pour concrétiser la libre circulation des personnes et la mise en œuvre des mesures d'accompagnement nécessaires.

Saisi par le président de la République et le Premier ministre le 2 octobre 1997, le Conseil constitutionnel juge, le 31 décembre 1997, contraires à la Constitution deux clauses du traité :

-celle qui permet au Conseil, statuant à l'unanimité, de décider, cinq ans après l'entrée en vigueur du texte, du passage à la règle de la majorité qualifiée et à la procédure de codécision des mesures relatives à la circulation des personnes ;

-celle qui prévoit le passage automatique, au bout de cinq ans, des conditions de délivrance de visas de court séjour.

En conséquence, un projet de révision constitutionnelle est déposé le 30 juillet 1998. Il aboutit à la promulgation de loi constitutionnelle du 25 janvier 1999 qui permet à la France de ratifier le traité d'Amsterdam en révisant les articles 88-2 et 88-4 de la Constitution.

Ces modifications concernent :

- l'autorisation de nouveaux transferts de compétences en matière de libre circulation des personnes ;
- l'élargissement des droits des parlementaires.

2003 – Mandat d'arrêt européen

Le mandat d'arrêt européen est un outil judiciaire facilitant la remise aux autorités nationales d'un pays de l'Union européenne d'un individu recherché dans ce même pays et résidant dans un autre État membre.

La loi constitutionnelle du 25 mars 2003 permet l'adoption des règles sur le mandat d'arrêt européen, conformément aux dispositions de la décision-cadre du 13 juin 2002.

Cette loi complète l'article 88-2 de la Constitution par un alinéa ainsi rédigé : "La loi fixe les règles relatives au mandat d'arrêt européen en application des actes pris sur le fondement du Traité sur l'Union européenne."

Le mandat d'arrêt européen (MAE) est un mécanisme qui fonctionne depuis le 1er janvier 2004.

CONCOURS EXTERNE NATIONAUX À AFFECTATION LOCALE POUR LE RECRUTEMENT DANS LE GRADE DE SECRÉTAIRE D'ADMINISTRATION DE CLASSE NORMALE DE LA CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS			
QUESTIONS COMMUNES			Coefficient : 1
ENJEUX DE LA FRANCE CONTEMPORAINE ET DE L'UNION EUROPÉENNE			Coefficient : 1
Session 2024	SUJET	Durée : 3 heures	Page 8 sur 10

Le mandat d'arrêt européen est une procédure judiciaire et policière simplifiée qui permet à l'autorité judiciaire de l'Etat membre émetteur de se voir remettre un individu présent dans un autre pays de l'Union européenne pour qu'il soit jugé ou vienne y exécuter sa peine. Un mandat émis par une autorité judiciaire d'un Etat membre est valable sur l'ensemble du territoire de l'UE.

Le mandat d'arrêt européen remplace en cela le système de l'extradition en imposant à chaque autorité judiciaire nationale (autorité judiciaire d'exécution) de reconnaître, moyennant des contrôles minimums, la demande de remise d'une personne formulée par l'autorité judiciaire d'un autre Etat membre (autorité judiciaire d'émission), dans le cadre de l'exercice de poursuites pénales ou de l'exécution d'une peine ou d'une mesure privative de liberté. L'idée du mandat d'arrêt européen est d'harmoniser les procédures et la libre circulation des décisions de justice pour créer un espace judiciaire européen dans lequel les Etats membres se font mutuellement confiance.

2005 – Traité établissant une Constitution pour l'Europe

Dans une décision du 19 novembre 2004, le Conseil constitutionnel estime que la ratification du traité établissant une constitution pour l'Europe nécessite une modification préalable de la Constitution.

Un projet de révision constitutionnelle est déposé par le gouvernement le 5 janvier 2005. La loi constitutionnelle est promulguée le 1er mars 2005. Ce texte :

- autorise la participation de la France à l'Union européenne dans les conditions prévues par le nouveau traité (modification de l'article 88-1) ;
- rend obligatoire la consultation des Français par référendum lors de l'adhésion d'un nouvel Etat membre à l'Union européenne (ajout d'un article 88-5) ;
- anticipe les évolutions constitutionnelles nécessaires en cas d'entrée en vigueur du nouveau traité, notamment sur le renforcement des pouvoirs du Parlement (création un titre XV).

L'entrée en vigueur du nouveau titre XV de la Constitution est subordonnée à la ratification du traité établissant une Constitution pour l'Europe. L'autorisation de ratification ayant été refusée par les Français à près de 55% lors du référendum du 29 mai 2005, ce nouveau titre est devenu sans objet, de même que la modification de l'article 88-1.

2008 – Traité de Lisbonne

Le 13 décembre 2007, est signé à Lisbonne le traité modifiant le traité sur l'Union européenne et le traité instituant la Communauté européenne, appelé le traité de Lisbonne dont l'objectif est de relancer la réforme institutionnelle.

Saisi par le président de la République, le Conseil constitutionnel juge le 20 décembre 2007 que la ratification du traité doit être précédée d'une révision de la Constitution de 1958. Plusieurs dispositions relatives aux compétences et au fonctionnement de l'Union et les nouvelles prérogatives reconnues aux Parlements nationaux dans le cadre de l'Union appellent cette révision. Un projet est déposé le 4 janvier 2008. Il conduit à la loi du 4 février 2008 modifiant le titre XV de la Constitution, qui ouvre la voie à la ratification du nouveau traité.

Cette loi autorise la participation de la France à l'Union européenne dans les conditions prévues par le traité de Lisbonne (nouvelle rédaction du second alinéa de l'article 88-1 de la Constitution). Elle réécrit le titre XV "De l'Union européenne" de la Constitution. Elle consacre de nouveaux pouvoirs au Parlement conformément au traité de Lisbonne (ajout à la des articles 88-6 et 88-7).
[...]

Source : <https://www.vie-publique.fr/eclairage/268317-revisions-constitutionnelles-liees-la-construction-europeenne>

CONCOURS EXTERNE NATIONAUX À AFFECTATION LOCALE POUR LE RECRUTEMENT DANS LE GRADE DE SECRÉTAIRE D'ADMINISTRATION DE CLASSE NORMALE DE LA CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS			
QUESTIONS COMMUNES			Coefficient : 1
ENJEUX DE LA FRANCE CONTEMPORAINE ET DE L'UNION EUROPÉENNE			Coefficient : 1
Session 2024	SUJET	Durée : 3 heures	Page 9 sur 10

PARTIE COMMUNE

1. Quelles inégalités le permis de conduire révèle-t-il ? Vous développerez votre propos.
2. Quelles sont les principales mesures de la loi de 2023 (« loi Houllié ») destinées à résorber ces inégalités ? Quelles sont les autres mesures fixées par cette loi visant à modifier le cadre légal du permis de conduire ? Vous décrirez synthétiquement chacune des mesures présentées.
3. Quels sont les bénéficiaires particulièrement ciblés par la modification du cadre légal du permis de conduire ? Pourquoi ?

PARTIE ENJEUX DE LA FRANCE CONTEMPORAINE ET DE L'UNION EUROPÉENNE

1. Après avoir expliqué pourquoi la construction de l'Union européenne a dû entraîner des révisions de la Constitution de 1958, vous préciserez les modalités selon lesquelles se déroule la procédure de révision constitutionnelle.
2. Quels domaines de la vie publique ont connu des modifications issues des révisions constitutionnelles adoptées dans le cadre de la construction de l'UE ?
3. Qu'est-ce que le mandat d'arrêt européen ? En quoi consiste-t-il ?

CONCOURS EXTERNE NATIONAUX À AFFECTATION LOCALE POUR LE RECRUTEMENT DANS LE GRADE DE SECRÉTAIRE D'ADMINISTRATION DE CLASSE NORMALE DE LA CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS			
QUESTIONS COMMUNES			Coefficient : 1
ENJEUX DE LA FRANCE CONTEMPORAINE ET DE L'UNION EUROPÉENNE			Coefficient : 1
Session 2024	SUJET	Durée : 3 heures	Page 10 sur 10