

SESSION JUIN 2004		GROUPEMENT INTERACADEMIQUE IV	
EPREUVE : HISTOIRE-GEOGRAPHIE			
BEP Secteur Industriel	DUREE : 1h00	COEF. : 1	HG.BI1

Ce sujet comporte 4 pages numérotées de 1 à 4.
Assurez-vous que cet exemplaire est complet.
S'il est incomplet, demandez un autre exemplaire au chef de salle.

- SUJET -

L'USAGE DE LA CALCULATRICE N'EST PAS AUTORISÉ.

LES ESPACES DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

Il sera tenu compte de l'expression et de l'orthographe.

QUESTIONS

Document 1 :

- 1°) Expliquez à l'aide du texte le terme « décentralisation ». (2 points)
- 2°) Quels avantages présente le site de Rennes pour l'implantation de cette usine automobile Citroën ? (3 points)

Document 2 :

- 3°) A l'aide du document et de vos connaissances, dites pourquoi Renault fabrique aussi des automobiles hors de France. (3 points)
- 4°) Quel nom donne-t-on à cette pratique ? (1 point)

Document 3 :

- 5°) En 2000, quelle position occupent, en France et dans le monde, les deux constructeurs automobiles français, PSA et Renault ? (2 points)

Documents 2 et 3 :

- 6°) Indiquez trois moyens grâce auxquels les deux constructeurs automobiles français réussissent à améliorer leur position sur le marché mondial. (3 points)

MISE EN RELATION DES DOCUMENTS : (6 points)

- 7°) En utilisant l'ensemble des documents et vos connaissances,
- Expliquez comment évolue l'implantation des usines de l'industrie automobile française.
 - Analysez les causes et les résultats de cette évolution.

Document 1 : La décentralisation des automobiles Citroën à Rennes.

Sans suivre la théorie d'Alphonse Allais qui préconisait d'installer les villes à la campagne, nous avons fait une dizaine d'études d'implantation dans différentes régions de France et nous avons retenu Rennes pour plusieurs raisons*.

- la première : celle de la main-d'œuvre et du nombre d'écoles professionnelles bretonnes, y compris celle de la Marine nationale ;
- la seconde : nous avons, au moment de la décision, douze ans d'expérience favorable de Rennes-la-Barre-Thomas et nous avons pensé, à juste titre, que nous pourrions y trouver un noyau d'encadrement et de la main-d'œuvre qualifiée ;
- la troisième : le maire de Rennes, la Chambre de Commerce et d'Industrie et les pouvoirs publics en général, [...] nous attendaient et nous promettaient de nous aider à régler nos problèmes d'implantation locale et nous avons besoin, vous l'avez vu, d'un grand terrain, d'eau, d'électricité, de voies d'accès, car, dès l'origine, l'usine était prévue en trois tranches successives de 500, 1000 et 1500 voitures à construire chaque jour.

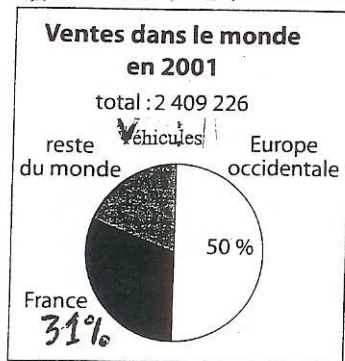
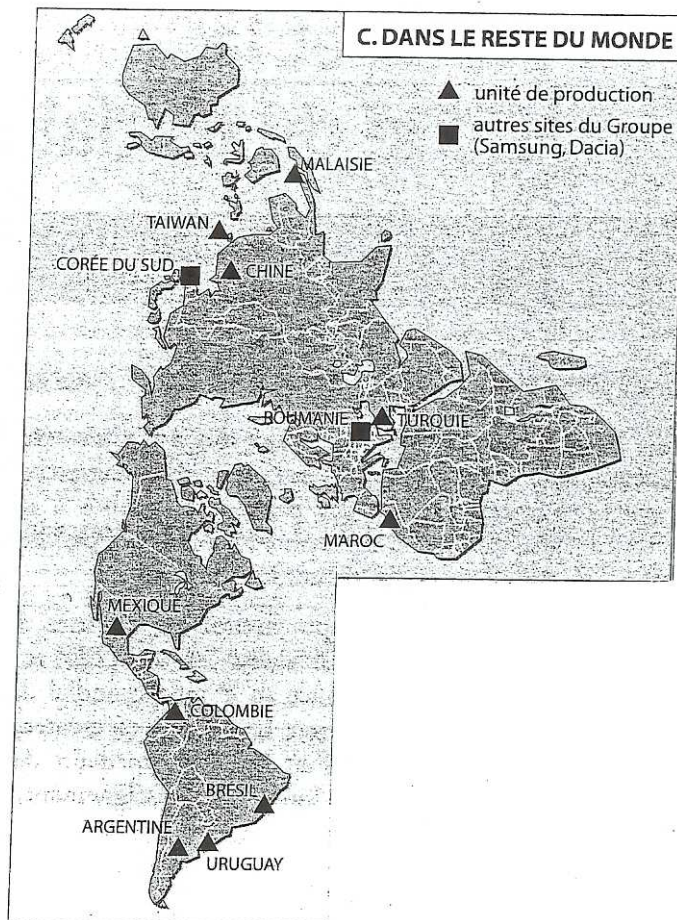
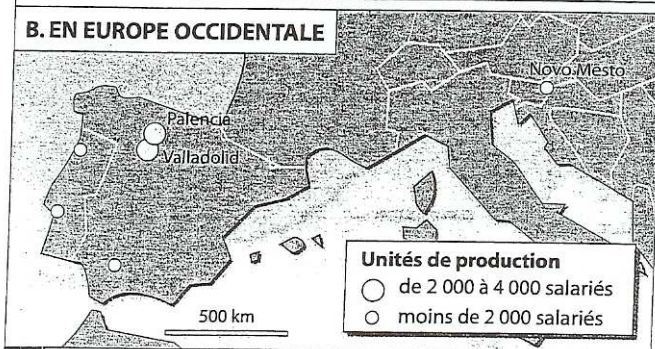
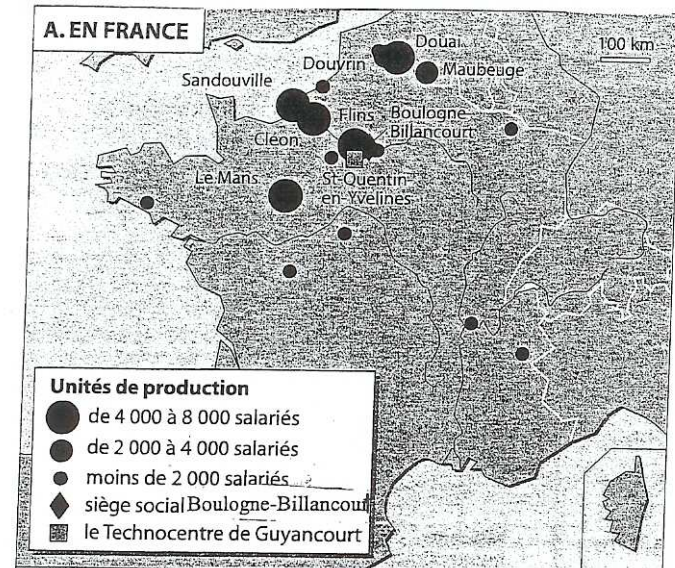
La physionomie industrielle de Rennes est apparue avec la première usine de Citroën en 1953, [...]. Rennes ne possédait pas de terrain à la mesure d'une telle implantation et la propriété rurale très morcelée des environs de Rennes a nécessité de créer en 1958 une société chargée d'acquérir 240 hectares. Entre le début et la fin des achats, le prix du mètre carré a été multiplié par dix.

Raymond Ravenel : Cahiers du CREPIF, n° 33, décembre 1990.

Source : J. Scheibling *Une industrie française ?*
La Documentation Photographique n°8012, décembre 1999.

* Les usines Citroën étaient installées à l'origine à Paris et dans la région parisienne.

Document 2 : Les usines du groupe Renault en France, en Europe occidentale et dans le monde.



Source : Manuel Hachette, classe de Troisième, 2003

SESSION 2004

DOCUMENT 3 : le redéploiement international de l'industrie française

Au cours du dernier septennat, la motorisation des ménages a continué sa progression dans l'Hexagone. En 2000, 80,3% des ménages disposaient d'une voiture au moins et 29,6% de plus d'une. Et PSA* et Renault, qui s'octroient aujourd'hui plus de 60% du marché national en ont bien profité. Mais les deux groupes ne se sont pas contentés de renforcer leur mainmise sur l'Hexagone. Devenus respectivement sixième (contre numéro huit en 1995) et neuvième producteur mondial en 2000, selon le comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA), ils ont accru leurs débouchés (avec 3,6 millions de véhicules exportés contre plus de deux millions en 1995) et leur déploiement international. Mais chacun à sa manière. PSA a préféré continuer à signer des accords de coopération (avec Iran Khodro, le chinois Dongfeng, Ford, Toyota, Fiat) tout en poursuivant ses investissements en solo en Amérique du Sud et en Europe centrale.

Après sa rupture avec Volvo Cars, Renault a, lui, pris le contrôle du roumain Dacia et du coréen Samsung et, en mars 1999, noué une alliance [...] avec Nissan qui classe le nouvel ensemble parmi les cinq premiers constructeurs mondiaux en termes ventes. Cette internationalisation doublée, pour Renault, d'un recentrage sur le véhicule léger (ses camions ayant été cédés l'an dernier à Volvo Trucks en échange de 20% de son capital) et, pour les deux groupes, d'un souci de mieux rentabiliser leurs fabrications (en partageant davantage organes et plates-formes avec des partenaires ou entre les diverses marques), s'est avérée payante.

Source : *L'audit de la France*
Les Échos 15 – 16 mars 2002

* PSA : Peugeot société anonyme