

BACCALAURÉAT GÉNÉRAL

SESSION 2014

HISTOIRE - GÉOGRAPHIE

Séries : **L - ES**

DURÉE DE L'ÉPREUVE : 4 heures

SÉRIE L : coef. 4

SÉRIE ES : coef. 5

Les calculatrices ne sont pas autorisées.

Ce sujet comporte 4 pages numérotées de 1/4 à 4/4.

*Le candidat doit traiter **UN** des deux sujets d'histoire de la première partie
et **LE** sujet de géographie de la deuxième partie.*

PREMIÈRE PARTIE

HISTOIRE

Composition

Le candidat traite l'un des deux sujets proposés.

Sujet 1 - Le Proche et le Moyen-Orient, un foyer de conflits depuis 1945.

Sujet 2 - Médias et opinion publique dans les grandes crises politiques en France depuis l’Affaire Dreyfus.

DEUXIEME PARTIE

GÉOGRAPHIE

Étude critique de documents

Sujet – Tanger, un territoire dans la mondialisation

Consigne - En vous appuyant sur les documents, montrez que la région de Tanger est intégrée à la mondialisation. Ces deux documents permettent-ils de rendre compte de l'ensemble des effets de la mondialisation sur les territoires et les sociétés ? Justifiez votre réponse.

Document 1 : Renault au Maroc

La présence de Renault au Maroc ne date pas d'hier. À Casablanca, le fabricant français possède déjà avec la Somaca un site d'assemblage dont il contrôle 80% du capital. Les marques Renault et Dacia sont leaders au Maroc. Elles totalisent 36% de parts de marché.

Mais l'usine de Melloussa, située entre la ville de Tanger et le port de Tanger Med, occupe une toute autre dimension. Quand la seconde ligne de production fonctionnera, Renault aura investi au total 1,1 milliard d'euros sur le site. 45 milliards d'euros ont été nécessaires pour aplanir les collines du Rif et déplacer neuf millions de m³ de terre.

Au départ prévu pour la fabrication de Renault et de Nissan, le projet Melloussa a été revu à la baisse, crise oblige. Mais les Marocains ne désespèrent pas de voir Nissan rejoindre Renault à moyen terme.

Ouverte en février 2012, l'usine produit les modèles low cost Dacia Lodgy et Dacia Dokker. La première ligne de production bénéficie d'une capacité de 170 000 véhicules par an. Mais le site de 314 hectares est calibré pour fabriquer 350 000 véhicules an. En 2013, jusqu'à 60 voitures pourront sortir chaque heure des deux lignes de production. L'Europe absorbe 85% des Dacia exportées.

[...] « Avec Dacia, nous nous attaquons au marché de l'occasion. Cette marque connaît une croissance exceptionnelle. Pour répondre à la demande, il nous fallait un second site en plus de celui de Roumanie. »

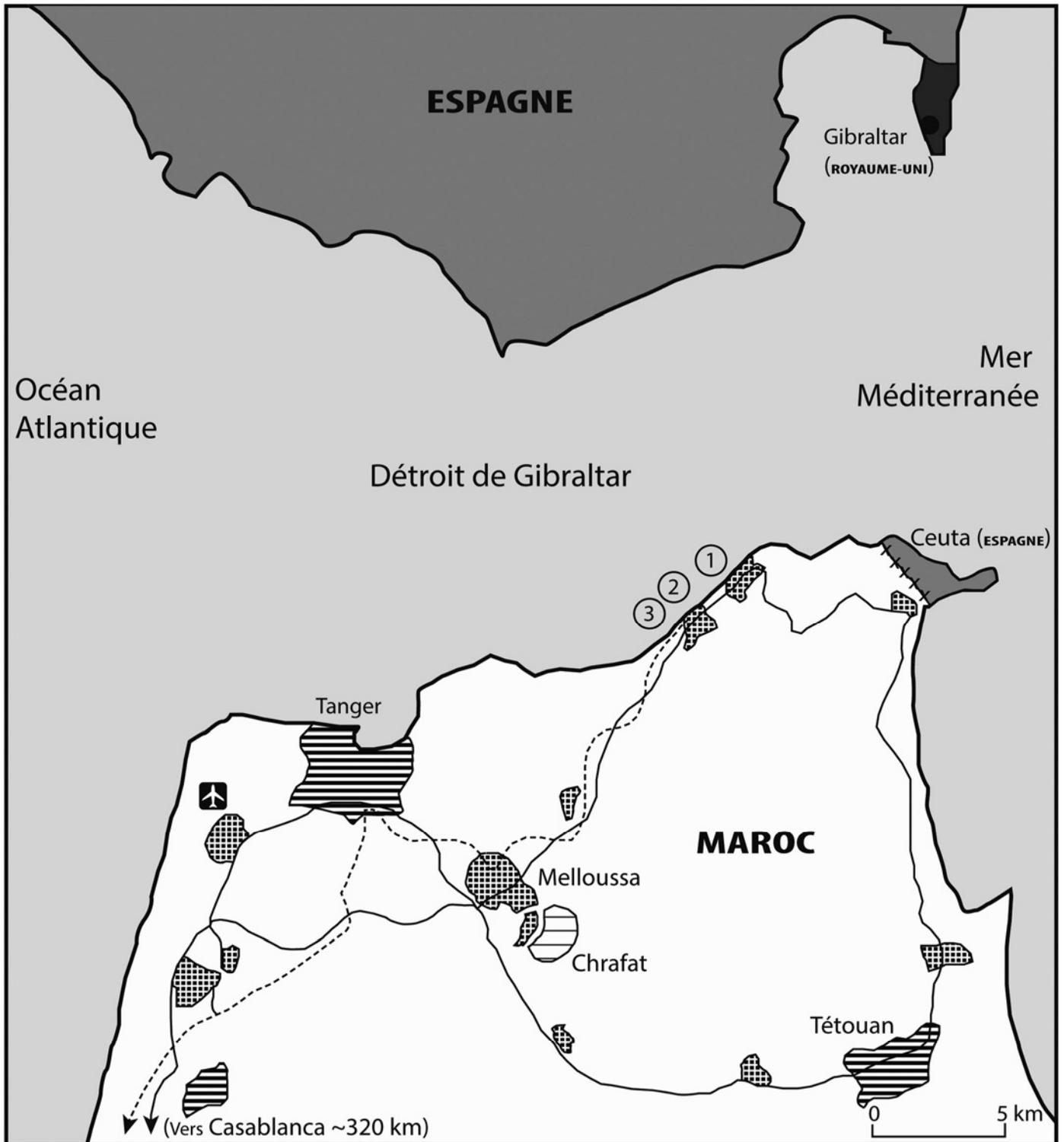
Pour l'instant, Renault emploie 4 000 personnes à Melloussa, dont seulement une trentaine d'expatriés et 150 experts étrangers venus assurer des missions ponctuelles. L'usine devrait faire vivre d'ici 2015 plus de 6 000 salariés. Elle générera alors 30 000 emplois indirects. [...]

Pour attirer le fabricant automobile, le royaume marocain a déroulé le tapis rouge : l'usine bénéficie de cinq ans d'exonération d'impôts, d'infrastructures de transports dopées, l'État finance l'Institut de formation des métiers de l'industrie automobile (IFMIA). Situé dans l'enceinte même de l'usine, l'IFMIA bénéficie pour l'instant exclusivement à Renault. Mais il devrait s'ouvrir à terme aux autres entreprises du secteur automobile présentes dans la région.

Renault utilise une liaison ferrée directe entre son usine et le port de Tanger Med voisin de seulement quelques kilomètres. Sur place, un terminal [...] de 13 hectares dédié à Renault lui permet d'exporter ses Logan, mais également d'importer des Renault destinées au marché marocain.

<http://www.econostrum.info>, article de Gérard TUR, lundi 12.11.2012

Document 2 - La région de Tanger, un territoire dans la mondialisation



- | | | | |
|-------|--|--|--------------------------|
| ① ② ③ | Le port de Tanger Med et ses extensions (réalisées ou prévues) | | Principaux axes routiers |
| | Principaux pôles urbains | | Voie ferrée |
| | Ville nouvelle | | Aéroport |
| | Zones franches | | Frontière d'Etat |