Ce document a été mis en ligne par l'organisme FormaV®.

Toute reproduction, représentation ou diffusion, même partielle, sans autorisation préalable, est strictement interdite.

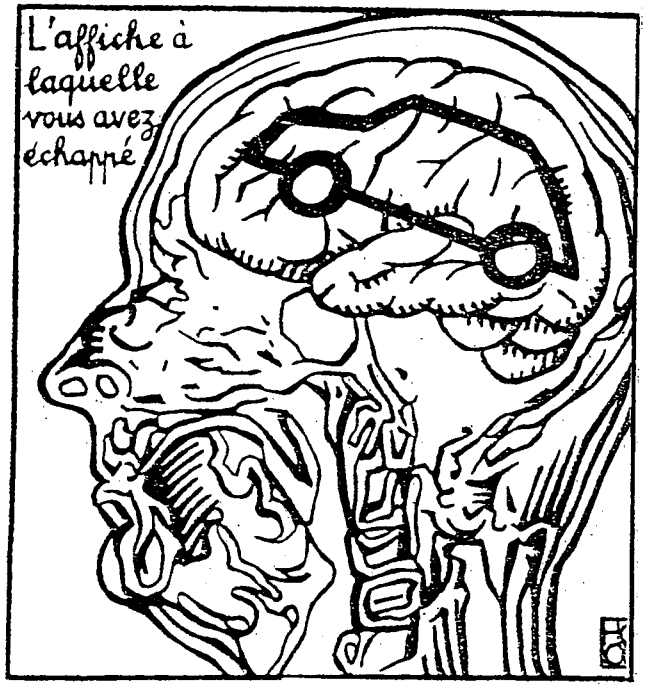
Pour consulter tous nos sujets d'annales et corrigés du BP Charpentier, veuillez visiter :
bpcharpentier.fr/annales-sujets-et-corriges

Document 1

La France avait retrouvé ses grandes « familles spirituelles » : Peugeot, Citroën et Renault. Tous comptes faits, les « lignes de clivage essentielles » (comme on disait alors) passaient par les garages et les parkings. Une dizaine de reines et de saintes avaient contribué à façonner la France ; mais désormais c'était l'automobile qui régentait ce pays : le buste de la République se trouvait réduit à la dimension d'un bouchon de radiateur. L'argent aidant, tout ce qui n'était pas très pauvre en France se trouvait – fait unique dans notre histoire – devenu proprement snob, c'est-à-dire à la fois exigeant et blasé. La réussite d'un homme se mesurait à la longueur de sa voiture et, pour « emporter une affaire », certains louaient à la journée des américaines qui ressemblaient davantage à des cuirassés qu'à des automobiles. Les états généraux de la nation se tenaient tous les octobres à la porte de Versailles, au salon de l'Auto. On changeait de modèle chaque année ; la voiture précédente se dépréciait sur l'instant, passait de main en main et finissait au « cimetière » (...) Ou encore on les trouvait abandonnées dans un champ, à l'orée d'une forêt. Comme un petit enfant laisse tomber là où il se trouve le papier qui enveloppait son bonbon, on jetait n'importe où sa voiture.

Gilbert Cesbron, Voici le Temps des Imposteurs, Edition Robert Laffont

Document 2



Charlie Hebdo, octobre 2002

Document 3

L équipement automobile des ménages

	1980	1990	2000
Ménages non motorisés	29,2	23,2	19,7
Ménages motorisés	70,8	76,8	80,3
Soit :			
Monomotorisés	54,3	50,5	50,7
Bimotorisés	14,8	23,0	25,4
Trimotorisés et plus	1,7	3,3	4,2

Comité des constructeur français d'automobiles

Document 4

En fin de semaine, les hypermarchés de banlieue connaissent une forte affluence. Venus pour la plupart en automobile, les consommateurs y font leurs courses de la semaine. Des coffres des voitures, les aliments sont stockés dans les réfrigérateurs, congélateurs et autres lieux de rangement. Derrière cette pratique fort répandue, un mode de consommation très énergivore s'est mis en place.

Ainsi faire ses achats dans un hypermarché de périphérie engendre quatre fois plus de pollution et de nuisances qu'acheter les mêmes provisions à 500 mètres de chez soi dans un supermarché de centre-ville. Cela pour la simple raison que 85 % des consommateurs s'y rendent en auto. La pollution créée par ce déplacement est d'autant plus élevée que le véhicule est puissant. Pour un trajet en zone urbaine, une petite voiture boit 7 litres d'essence aux 100 kilomètres, consommation qui passe à 11 litres pour un véhicule haut de gamme et qui peut grimper jusqu'à 30 litres pour certains modèles 4x4 lorsque la climatisation fonctionne.

Jean Bovet, Le Monde Diplomatique, mars 2001

Document 5

Concentration d'ozone à Paris (en microgrammes par m^3)

1991 : 18
1993 : 17
1995 : 26
1997 : 29
1999 : 37
2001 : 39

Courrier International du 2/10/2002

Document 6

Trottoirs, passages piétons avec abaissement de trottoir ("bateaux"), stationnement en double file, etc. Stationner juste c'est garder la ville accessible à tous.



Sylvain Frappat, Grenoble Communication, décembre 1997

Document 7

Nous avons reçu une lettre en réponse au courrier de M. Jacky Louvancour dans notre numéro du 10 octobre.

PARIS A PIED, QUEL PIED !

Oui, je connais la gare de Juvisy à 1 heure du matin, retour d'un spectacle parisien. Je connais aussi les embouteillages parisiens et l'abandon de ma voiture en bout de ligne Météor pour arriver à l'heure à l'Olympia en dix minutes de métro. C'est ce que je vous suggère, inconditionnel de la voiture piége, moi qui, dans Paris, chaque jour jouis de la liberté du piéton avec ma carte intégrale. De Juvisy, elle mène en 17 minutes à Saint Michel et guère plus au musée d'Orsay ou aux Invalides, face au Grand Palais. Assis tranquille, je peux lire (...), même parler à mes voisins de transport si cela se présente.
Qui fait mieux avec sa "belle liberté" d'automobiliste ? Le lèche-vitrines aussi, à pied, c'est mieux. L'esprit libre, on peut sourire, découvrir la ville, ses petites rues, ses habitants, ses petits bistrots, son petit commerce. La voiture aussi ça pue et en plus ça tue...

Alain Ravily, in Le Nouvel Observateur du 31/10 au 6/11/2002

Document 8

Charte sociale singée entre la C.F.D.T., la C.G.T., la C.F.T.C. et les représentants des 12 entreprises entre autres le constructeur automobile Daimler-Chrysler lors de l'ouverture de l'usine Smart à Sarreguemines (Moselle).

La charte sociale de "Smartville"

"Les signataires s'engagent à promouvoir le projet Smartville, la pérennité de l'emploi, les conditions de vie et de travail des salariés.
Ils s'engagent à :

- Développer le dialogue social,
- Impliquer davantage les instances représentatives,
- Négocier dans chaque entreprise ou agence des accords qui tiennent compte des contraintes et des attentes des salariés et des directions,
- Rechercher par la voie du dialogue et de la négociation des solutions dans l'intérêt commun des salariés des entreprises ou agences, et du site,
- Respecter la liberté d'opinion de chacun dans la limite du respect dû à chaque individu,
- Développer les solidarités sur le site, dans un souci permanent de maintien de l'emploi,
- Respecter les accords d'entreprise signés avec les délégués syndicaux,
- Participer au forum social de Smartville pour développer l'information mutuelle, la consultation des salariés sur des sujets sites et la promotion des activités sociales et culturelles.

12 SYNDICALISME HEBDO 18 octobre 2001 n°2858

Copyright © 2026 FormaV. Tous droits réservés.

Ce document a été élaboré par FormaV© avec le plus grand soin afin d'accompagner chaque apprenant vers la réussite de ses examens. Son contenu (textes, graphiques, méthodologies, tableaux, exercices, concepts, mises en forme) constitue une œuvre protégée par le droit d'auteur.

Toute copie, partage, reproduction, diffusion ou mise à disposition, même partielle, gratuite ou payante, est strictement interdite sans accord préalable et écrit de FormaV©, conformément aux articles L.111-1 et suivants du Code de la propriété intellectuelle. Dans une logique anti-plagiat, FormaV© se réserve le droit de vérifier toute utilisation illicite, y compris sur les plateformes en ligne ou sites tiers.

En utilisant ce document, vous vous engagez à respecter ces règles et à préserver l'intégrité du travail fourni. La consultation de ce document est strictement personnelle.

Merci de respecter le travail accompli afin de permettre la création continue de ressources pédagogiques fiables et accessibles.